大生郷工業団地周辺地区基本構想

令和６年３月

【目 次】

Ⅰ　計画の概要 …… 1
　１．計画の目的 …… 1
　２．計画対象区域 …… 1

Ⅱ　基礎的情報の整理 …… 2
　１．位置・地勢 …… 2
　２．基本指標 …… 2
　（１）人口の推移 …… 2
　（２）産業構造 …… 3
　３．現地踏査 …… 4
　４．上位計画・関連諸計画における位置づけ …… 6
　（１）じょうそう未来創生プラン後期基本計画 …… 6
　（２）第２次常総市都市計画マスタープラン …… 7
　（３）常総市の産業系土地利用検討の経緯 …… 10
　（４）鬼怒川ふれあい道路（西幹線） …… 11
　５．現状・課題（強み・弱み） …… 12
　（１）土地利用 …… 12
　（２）法規制 …… 13
　（３）災　害 …… 14
　（４）地　価 …… 15
　（５）交　通 …… 16
　（６）供給処理施設 …… 17
　（７）地域資源（歴史文化資源，自然資源） …… 17
　（８）その他生活機能 …… 18
　６.広域的な位置づけ …… 18
　（１）産業を巡る動向 …… 18
　（２）本地区の広域的な位置づけ …… 21

Ⅲ　地域整備構想 …… 26
　１．基本方針（基本構想コンセプト） …… 26
　（１）地区のまちづくりテーマ …… 26
　（２）本地区の将来像を構成する要素 …… 27
　（３）本地区における一体的まちづくりの重要性 …… 28
　２．土地利用基本構想 …… 30
　（１）基本ゾーニング …… 30
　（２）産業団地開発地区及び地域整備エリア・拠点の考え方 …… 31
　３．産業団地開発候補地区の土地利用方針 …… 34
　（１）産業団地開発候補地区の計画方針 …… 34

（２）産業団地開発候補地区の事業手法 …… 37
（３）地域課題への対応 …… 40
（４）地区の開発実現化 …… 41
（５）各地区の事業手法の検討 …… 42

Ⅳ 事業効果 …… 44
１．事業効果 …… 44
２．ロードマップ …… 48
（１）優先順位の検討 …… 48
（２）ロードマップの検討 …… 48
（３）大生郷工業団地北部地区の開発事業化の進め方 …… 49

Ⅰ　計画の概要

1. 計画の目的

近年，茨城県南西部の圏央道沿線地域では，各市町のインターチェンジ（以下，「IC」と表記）周辺等において産業立地需要の高まりが続いています。常総市においても，ＡＳＶ常総への企業立地が進んでいるほか，市内においても民間事業者等による面的開発の検討が進んでいますが，大生郷工業団地，花島工業団地，坂手工業団地，内守谷工業団地等の既存の産業用地には供給可能な産業用地はなく，依然として，旺盛な産業用地需要に対応できていない状況となっています。

「常総市都市計画マスタープラン」では，地域の雇用や活力創出のため，企業誘致を重要な戦略と位置づけており，既存の産業系市街地等の周辺で新たな産業用地創出地区の検討が必要となっています。

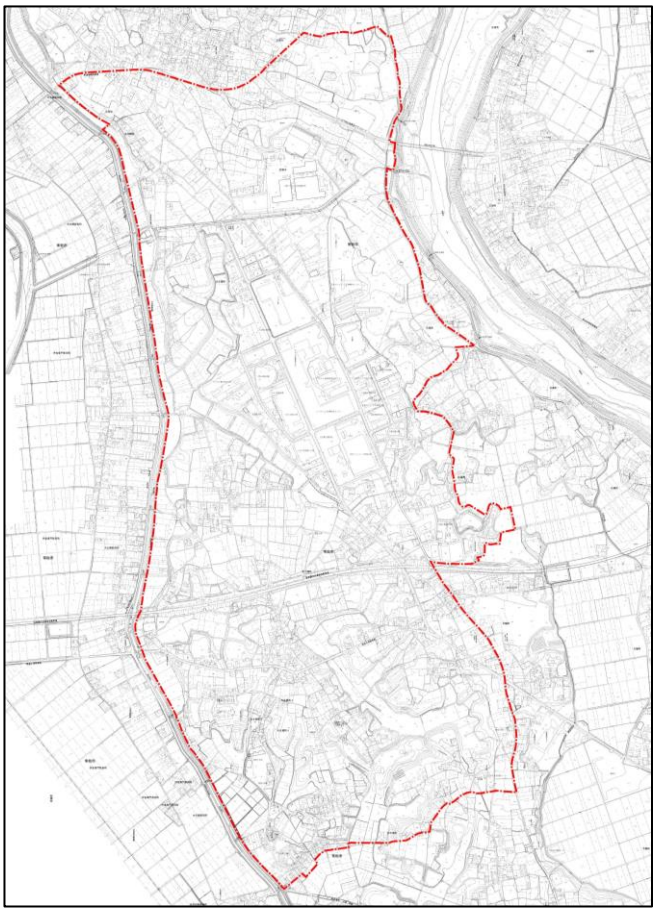
鬼怒川西部地区においては，産業系土地利用が集積していますが，台地状の地形であり災害リスクが低いことや，南北に縦断する鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備計画があることから，引き続き産業系土地利用の計画的な誘導と，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備推進を図ることが期待されます。

このようなことから，本計画においては，産業系土地利用の誘導に向けた開発地区の設定とともに，産業系土地利用を支える重要なインフラとなる鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備のあり方，さらには圏央道スマート IC 開設の可能性も含め，大生郷工業団地周辺の将来像を策定します。

2. 計画対象区域

計画対象区域は，大生郷工業団地を中心に，これまでの産業用地創出に係る調査等の経緯，スマートＩＣに係る検討，地域資源等を考慮し，右図のとおり設定します。

図－計画対象区域



Ⅱ　基礎的情報の整理

1. 位置･地勢

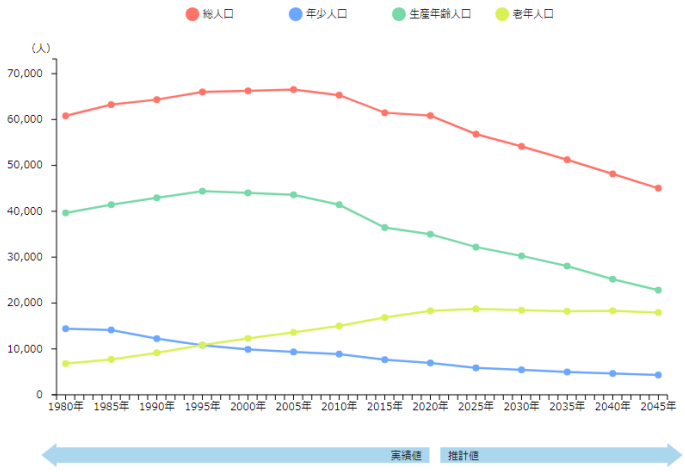
○常総市は茨城県の南西部，都心から約 55km に位置しています。
○行政区域の中央部に鬼怒川，東部に小貝川が南流しており，鬼怒川を境に東部は低地，西部は台地状の地形となっています。
○本市のほぼ中央部に首都圏中央連絡自動車道常総ＩＣが設置され，市域を南北に縦断する国道 294 号，東西に横断する国道 354 号を骨格とし，県道や主要市道などによる骨格道路網が形成されています。
○市街地は，鬼怒川東部の低地に形成され，国道 294 号と並行する関東鉄道常総線の駅が設置されている他，常総ＩＣ周辺では，土地区画整理事業による市街地整備が進められ，ＡＳＶ常総が形成されています。一方，鬼怒川西部では，大生郷工業団地，坂手工業団地，内守谷工業団地などの産業系土地利用が集積しており，これらを連携する幹線道路として，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の計画（整備進行中，一部区間未整備）があり，全線開通が課題となっています。

2. 基本指標

（1）人口の推移

本市の人口は，令和 2 年（2020 年）国勢調査で 60,834 人となっており，最も多かった平成 18 年（2006 年）の 66,107 人から 7.9%の減少となっています。また，年齢別にみると，年少人口，生産年齢人口の減少が多くなっています。

図－人口の推移



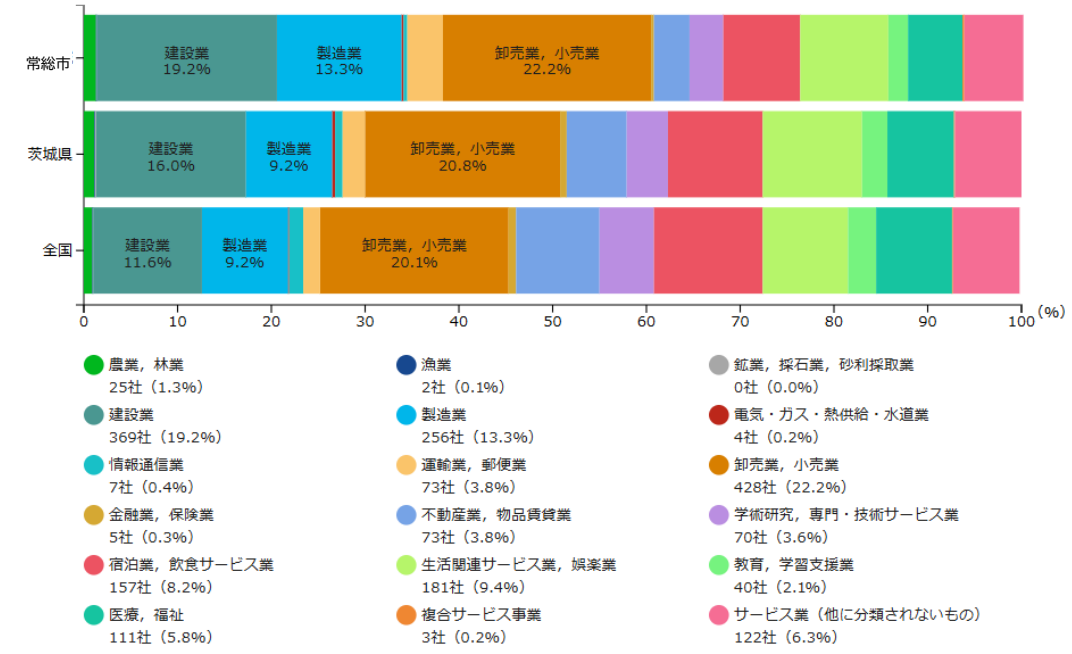
図－人口増減の内訳

出典）RESAS（地域経済分析システム）

（2）産業構造

本市の企業数をみると，「卸売業，小売業」，「建設業」，「製造業」が多く，「建設業」，「製造業」については，全国や茨城県と比較してもその割合は多くなっています。

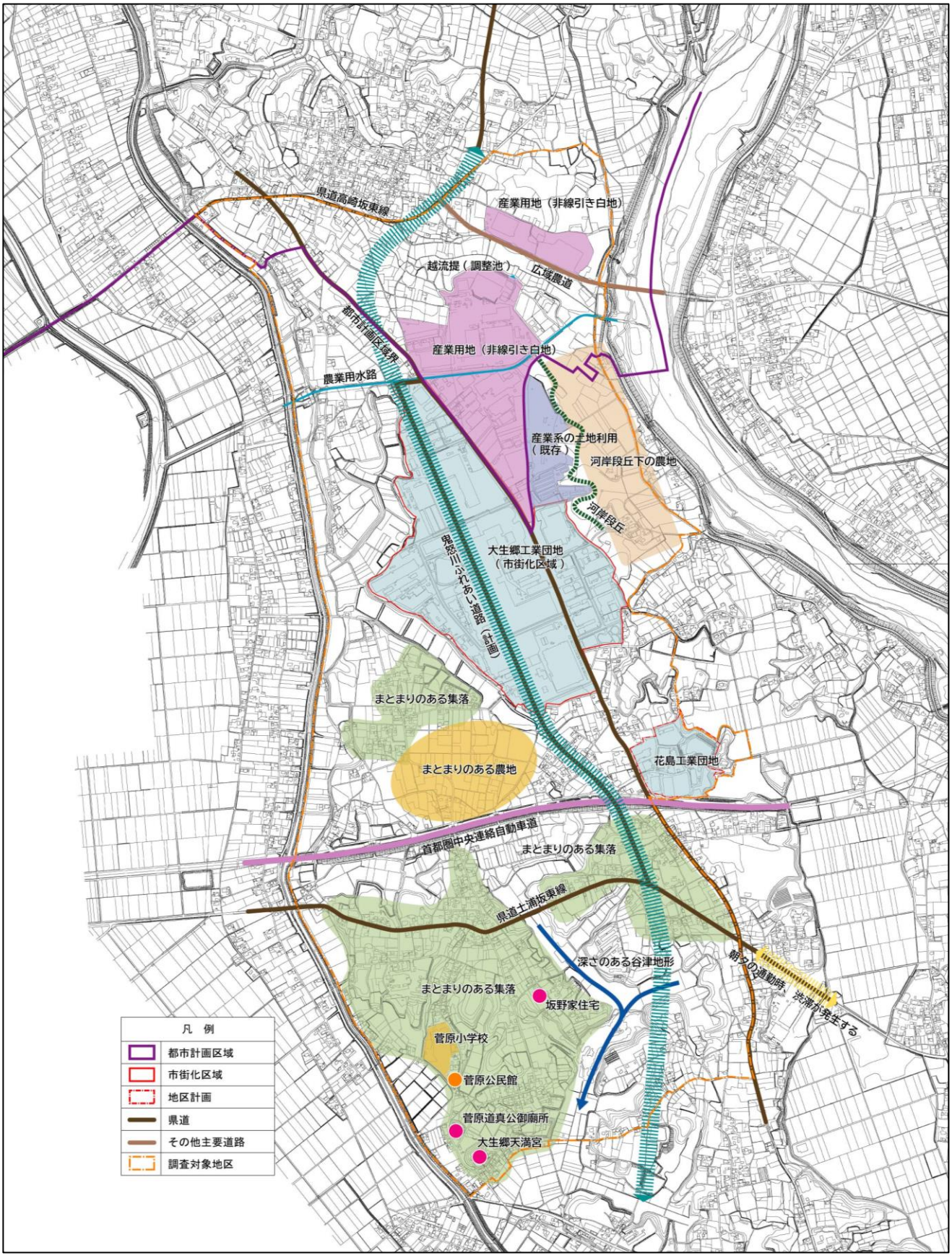
図－企業の割合の比較（2021 年）



出典）RESAS（地域経済分析システム）
〔2021 年〕

3. 現地踏査

図－現地踏査図



表－地区概況

項　目	概　　況
概　況	○鬼怒川と東仁連川に挟まれた台地となっており，大生郷工業団地（市街化区域）を中心に産業系施設が分布している。 ○地区南側には，大生郷集落が形成されている。 ○幹線道路は，東西方向の幹線道路が中心であり，県道土浦坂東線は朝夕の通勤時間帯の交通量が多くなっている。また，地区中央を首都圏中央連絡自動車道が横断している。
地　形	○鬼怒川及び東仁連川の河岸段丘により，台地と低地に区分されている。 ○また，低地には「洪水浸水想定区域」が指定されている。 ○地区南部の大生郷集落より南では，谷津が入り込んでおり，やや地形が複雑になっている。
土地利用	○首都圏中央連絡自動車道以北の台地上は，大生郷工業団地をはじめとして産業系土地利用と畑地として利用されており，低地部は水田を中心に農業的土地利用が行われている。 ○首都圏中央連絡自動車道以南では，集落（宅地）と農地としての利用が中心となっている。
法規制	○大生郷工業団地北部で，水海道都市計画区域（線引き）と石下都市計画区域（非線引き）が分かれている。 ○産業系土地利用については，大きく，市街化区域，市街化調整区域での地区計画や開発許可によるもの，白地地域内での土地利用に区分される。
その他	○地区中央を縦断して，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備計画がある。 ○地区南部には，坂野家住宅，大生郷天満宮などの地域資源がある。

4. 上位計画･関連諸計画における位置づけ

（1）じょうそう未来創生プラン後期基本計画　（令和 5 年 3 月策定）

じょうそう未来創生プラン後期基本計画においては，「～為になるまち～　道の駅を活用した農商工連携」，「～頼りにされるまち～　地域の絆日本一(地域コミュニティ)」，「～楽しいまち～　地域資源を活用したアウトドアシティ」の実践を位置づけており，本地区に関しては，工業，企業誘致，観光・交流の分野での位置づけを具体化することが期待されます。

表－関連分野別施策の整理

分野	施策内容	主な取り組み
工　業	企業と連携した生活環境の維持	○既存の工業団地に立地する企業及び新規に進出する企業に対しては「常総市工業懇話会」との連携を図りながら，生活環境の維持・向上に取り組みます。 ○鬼怒川西部地区での交通渋滞の緩和に向け，関係部署と連携し必要な対策を講じます。
企業誘致	産業用地の創出	○「新産業団地創出基本計画」や，これまでの調査・検討に基づき，企業誘致に向けた産業用地の創出を推進します。 ○企業の進出需要に迅速に対応するため，官民連携による産業用地の創出を推進します。
観光・交流	観光資源の整備	○国指定の重要文化財である坂野家住宅や，寺社・仏閣をはじめとする地域の歴史的資源について，維持・保全に取り組むとともに，観光資源としての活用を推進します。

（２）第２次常総市都市計画マスタープラン（令和６年３月策定）

第２次常総市都市計画マスタープランでは，都市づくりの理念を「未来を共有し，人や企業が創造を続けるまちづくり」とし，次の４つの基本方針に基づくまちづくりを進めることとしています。

基本方針－１　持続可能なまちづくりを実現するための都市計画の再構築

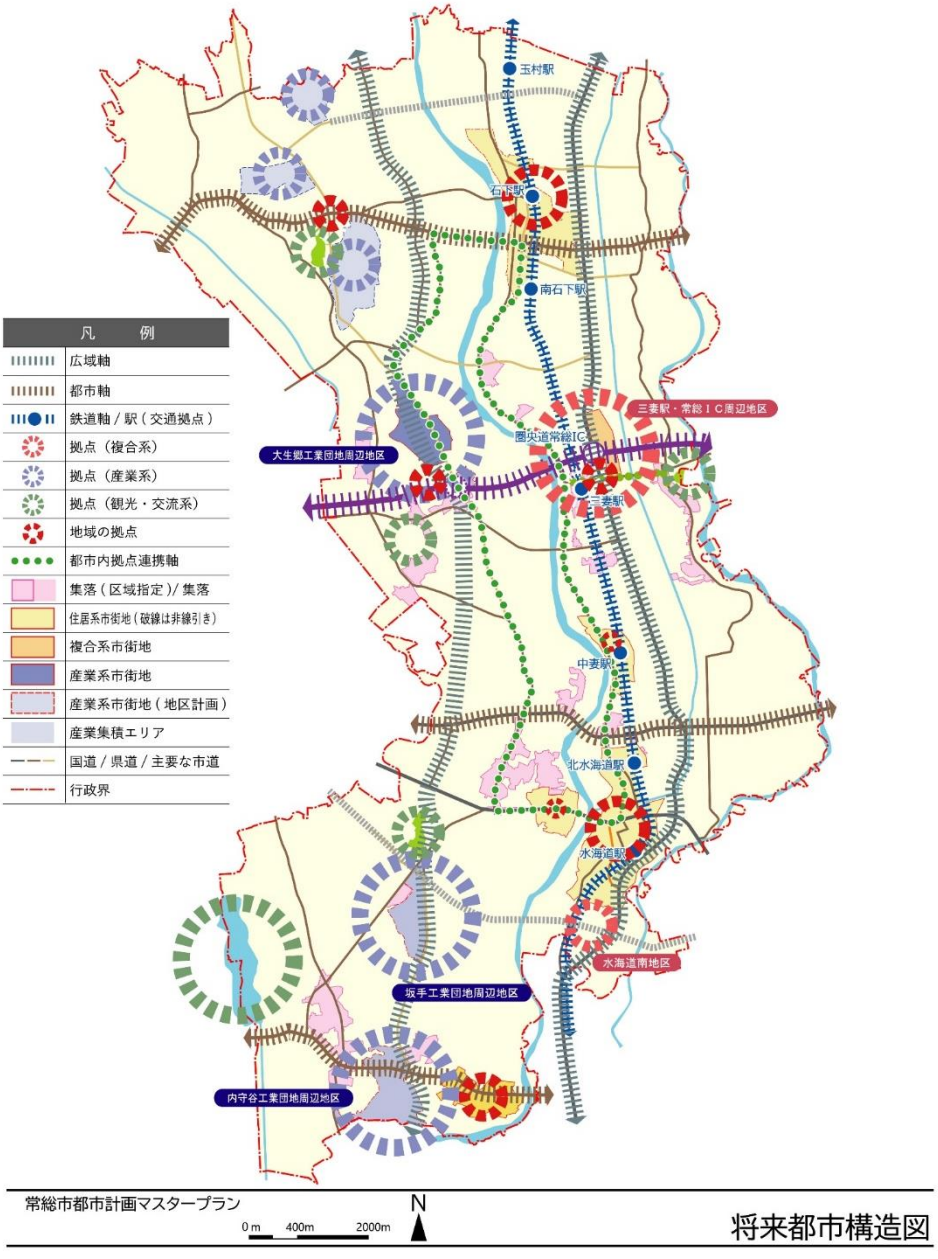
基本方針－２　首都圏外縁地域の特性を活かした都市環境の形成

基本方針－３　変化する市民生活に寄り添う都市基盤と機能の充実

基本方針－４　周辺地域との関係性，市民との対話を意識した都市計画の推進

本計画では，圏央道常総 IC や鬼怒川ふれあい道路沿道等において，新たな産業系機能を誘導する地区として，大生郷工業団地周辺地区，内守谷工業団地周辺地区，坂手工業団地地区を位置付けています。

図－将来都市構造図



○本地区に関連する地域別構想

本地区は，地域別構想の「石下西部地区」と「水海道北西部地区」に跨って位置しています。

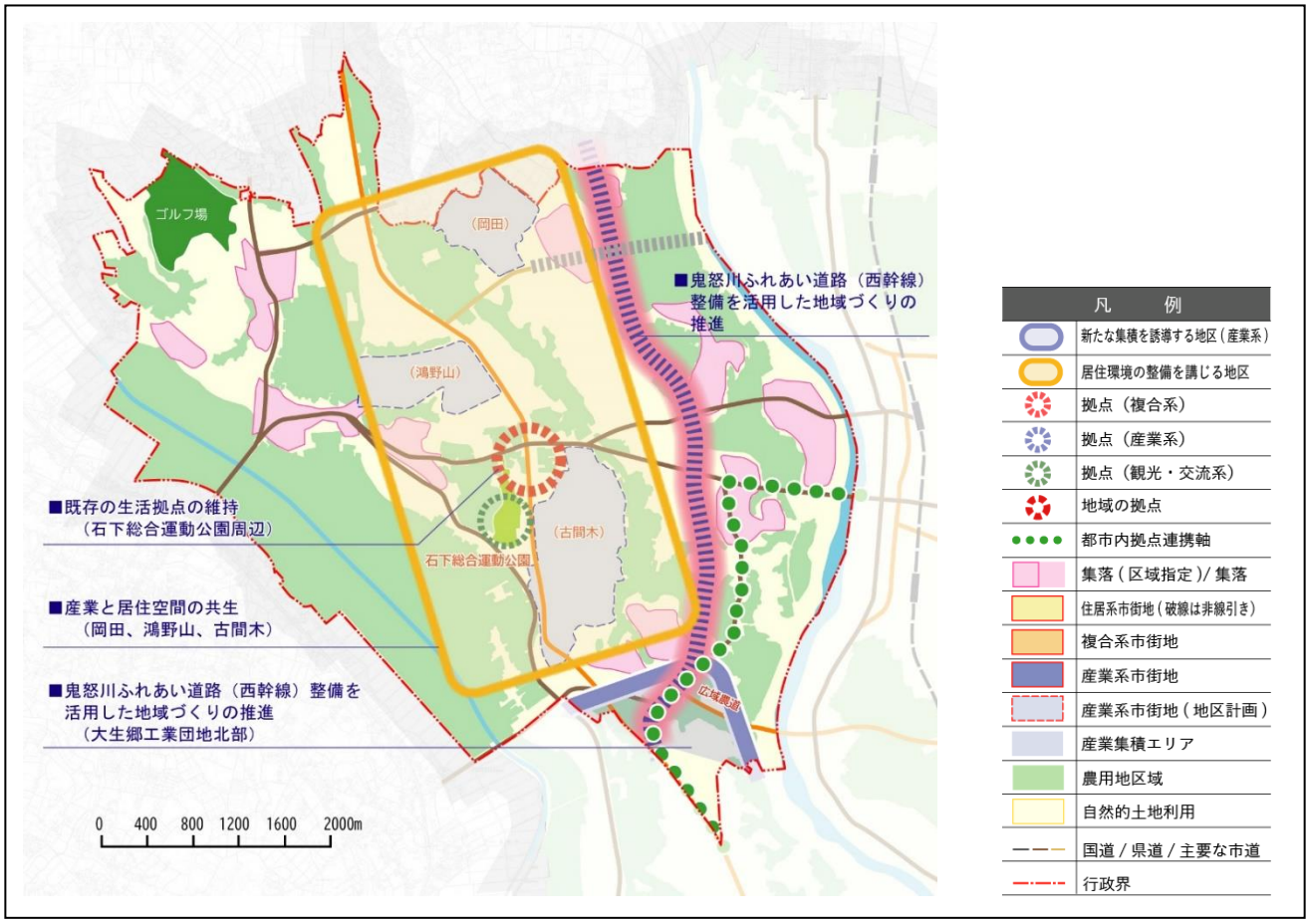
【石下西部地区】

石下西部地区では，地域づくりの方針を「農業や産業と共生した生活空間の創出」とし，以下の地域の将来像を掲げています。

・石下総合運動公園周辺において生活拠点が確保され，田園環境と産業，居住が調和した環境が形成されています。

・鬼怒川ふれあい道路（西幹線）が整備され，大生郷工業団地と連携し，地域に活力をもたらす機能の集積が進んでいます。

図－地域別構想図（石下西部地区）

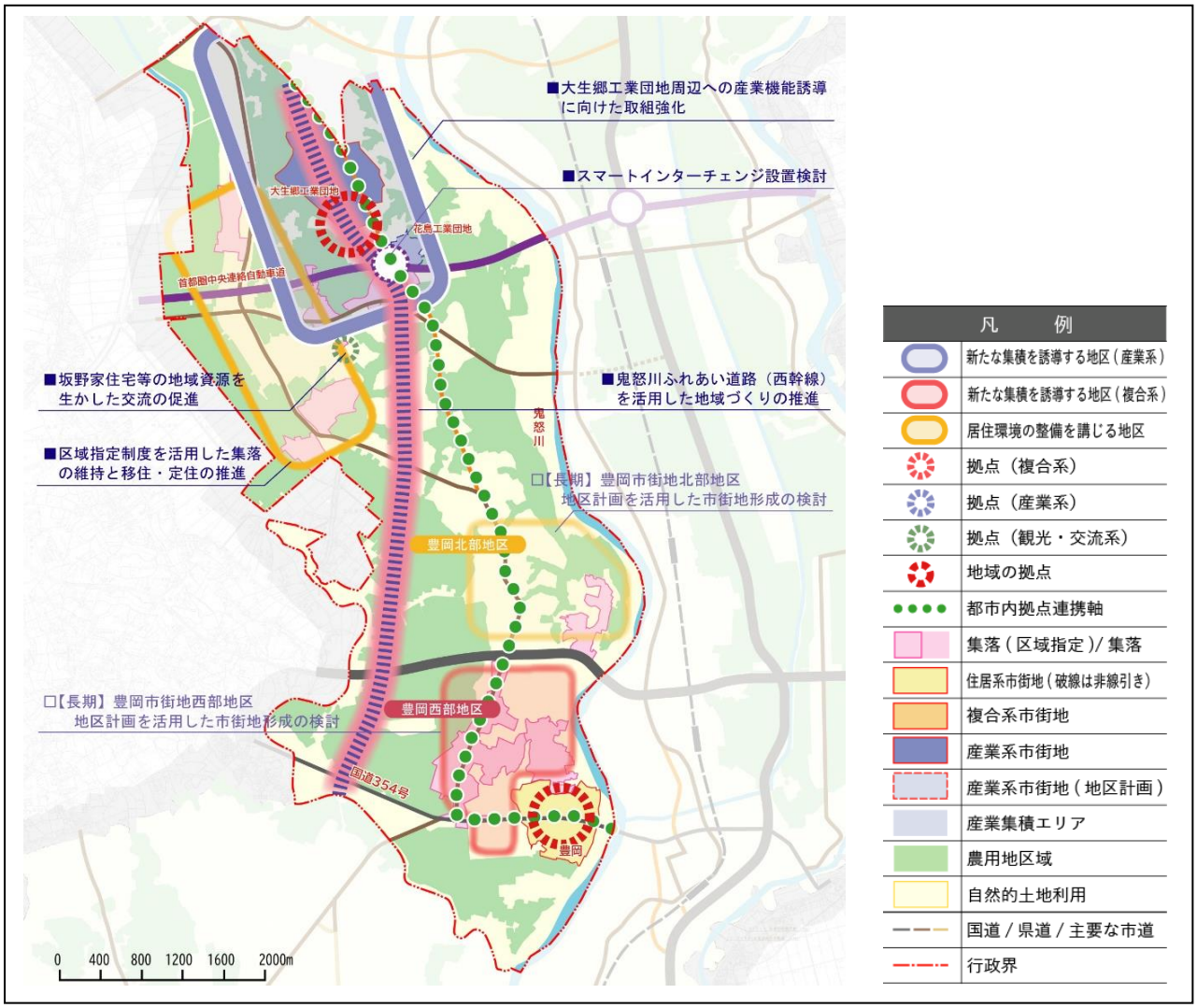


【水海道北西部地区】

水海道北西部地区では，地域づくりの方針を「鬼怒川ふれあい道路を生かした新しいまちの創出」とし，以下の地域の将来像を掲げています。

・豊岡市街地と連携しながら，生活支援機能の誘導や居住環境の整備が進んでいます。
・鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備や，圏央道スマートＩＣが整備され，地域に活力をもたらす機能の集積が進んでいます。
・地域の歴史的資源を生かし，観光交流の場づくりが進んでいます。

図－地域別構想図（水海道北西部地区）



（3）常総市の産業系土地利用検討の経緯

常総市によるこれまでの産業系土地利用検討の経緯を時系列に整理すると以下のとおりです。

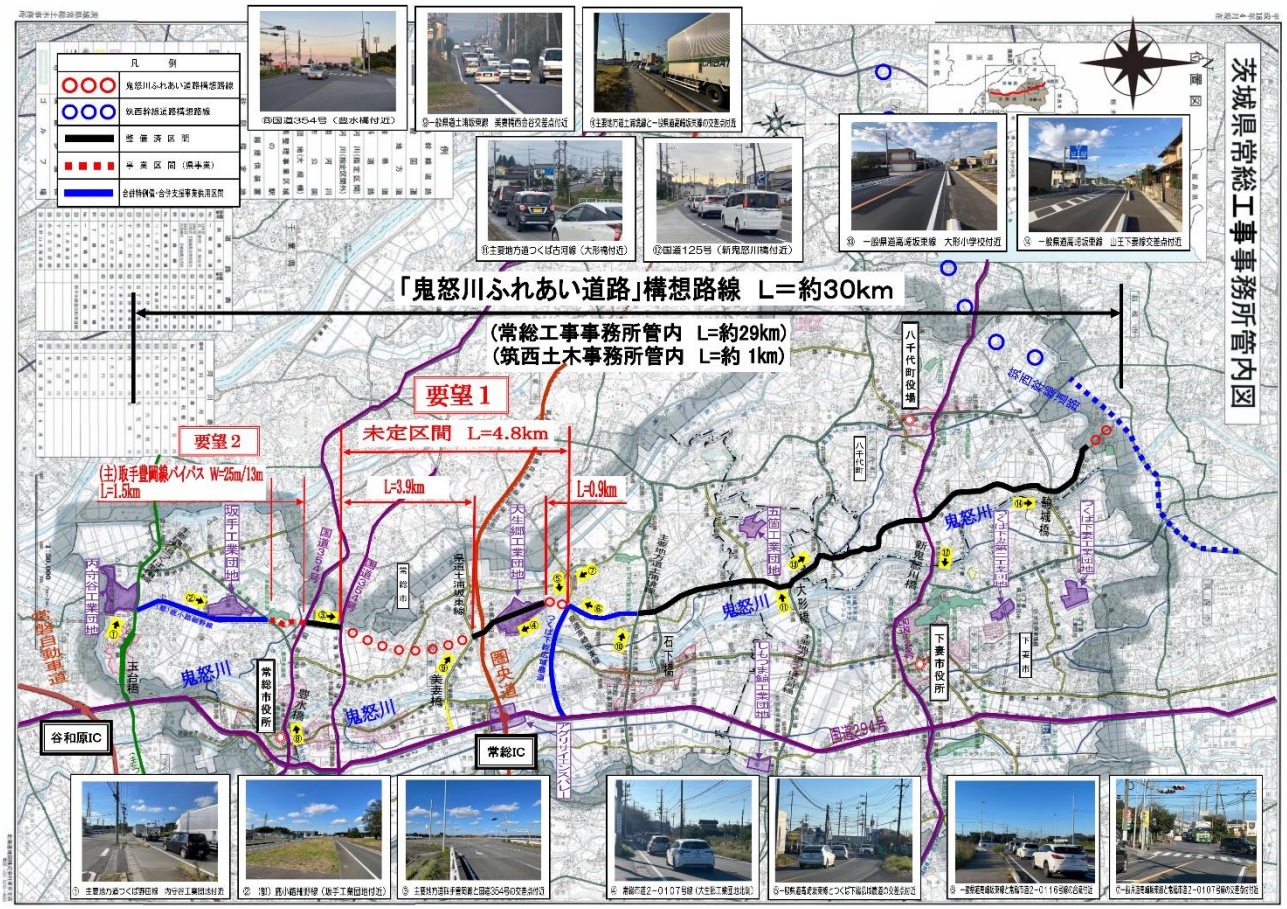
図－産業系土地利用検討の経緯

常総市都市計画マスタープラン（平成 22 年3月）	○既存工業団地を中心とする産業誘導ゾーンの位置づけ
市街化調整区域地区計画による産業用地の確保	○都市計画マスタープランの位置づけをもとに，既存工業団地周辺（内守谷，坂手等）で，新たに産業用地を確保し，企業立地を誘導。
常総インターチェンジ周辺地域整備事業	○平成 29 年度に市街化区域編入を行い，土地区画整理事業により宅地と都市基盤を一体的に整備。令和5年4月に「アグリサイエンスバレー常総」としてまちびらきを行い，道の駅常総の他，物流施設が立地。
常総市新産業団地創出基礎調査（平成 31 年3月）	○新産業団地創出に向けた諸条件の比較検討と，候補地区の選定のための検討資料及び基本構想案を作成。
新産業団地創出基本計画（令和2年3月）	○基礎調査で抽出した候補地区の整備課題，事業手法を検討し，下記の地区を候補地区として抽出し，候補地区の評価，整備計画（案）の等を作成。 事業化検討地区：大生郷工業団地周辺地区 可能性検討地区：古間木南部地区 大生郷工業団地南部地区 ○事業地区や手法決定の基礎資料とするとともに，企業誘致に向け，民間事業者や地権者等との関係構築のための基礎資料を作成。
新産業団地事業化検討業務（令和4年4月）	○基本計画をもとに，候補地区について，「民間主体」又は，「民間と行政との連携」の実現可能性について調査・検討を実施し，以下のように検討結果・事業方針を導出。 ◆大生郷工業団地北部地区 古間木南部を含む広範囲の事業区域（約 30ha）での鬼怒川ふれあい道路との一体整備 ◆大生郷工業団地東部地区 面整備の事業化でなく，地区計画等により産業立地を誘導
第2次常総市都市計画マスタープラン（令和6年3月）	○圏央道常総 IC や鬼怒川ふれあい道路沿道等において，新たな産業系機能を誘導を位置づけ
大生郷工業団地周辺地区基本構想（令和6年3月）	○新産業団地事業化検討業務をもとに，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備促進，圏央道スマートインターチェンジ設置促進等を目指し，大生郷工業団地周辺における基本構想を策定。

（4）鬼怒川ふれあい道路（西幹線）

鬼怒川ふれあい道路（西幹線）は，現在課題となっている鬼怒川西部地区における南北系の交通軸となる路線です。現在までに一部事業化されていますが，大生郷工業団地以北 0.9km，以南 3.9km が未整備となっており，当該区間の交通処理機能を確保するために整備が必要であり，現在整備要望を行っています。

図－鬼怒川ふれあい道路（西幹線）整備要望図



5. 現状･課題(強み･弱み)

（1）土地利用

本地区の土地利用は，畑・果樹園の 26.8%が最も多く，次いで田が 17.9%となっており，44.7%が農地として利用されています。畑・果樹園は大生郷工業団地西側，田は地区東西の河川沿岸の低地や谷津部に分布しています。

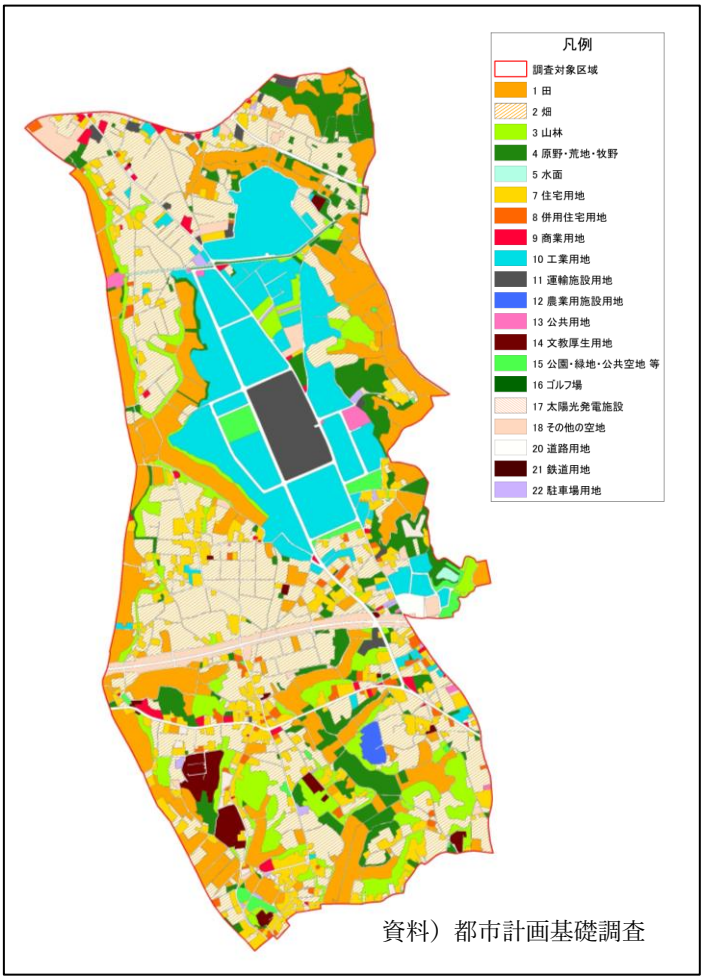
一方，都市的土地利用は，大生郷工業団地や花島工業団地を中心に工業用地が 14.3%となっており，大生郷工業団地内の運輸施設用地を含めると，産業系土地利用は 17%となっています。

表－土地利用現況

区　　分	面積(ha)	構成比
田	103.8	17.9%
畑・果樹園	156.2	26.8%
山林	42.6	7.3%
原野・荒地・牧野	44.7	7.7%
水面	1.9	0.3%
その他（海浜等）	0.0	0.0%
住宅用地	44.1	7.6%
併用住宅用地	5.1	0.9%
商業用地	4.1	0.7%
工業用地	83.3	14.3%
運輸施設用地	15.4	2.6%
農業用施設用地	1.9	0.3%
公共用地	2.1	0.4%
文教厚生用地	8.4	1.4%
公園・緑地・公共空地 等	6.9	1.2%
ゴルフ場	0.0	0.0%
太陽光発電施設	2.0	0.3%
その他の空地	14.7	2.5%
防衛用地	0.0	0.0%
道路用地	42.8	7.4%
鉄道用地	0.0	0.0%
駐車場用地	1.8	0.3%
合　　計	581.6	100.0%

資料）都市計画基礎調査

図－土地利用現況



資料）都市計画基礎調査

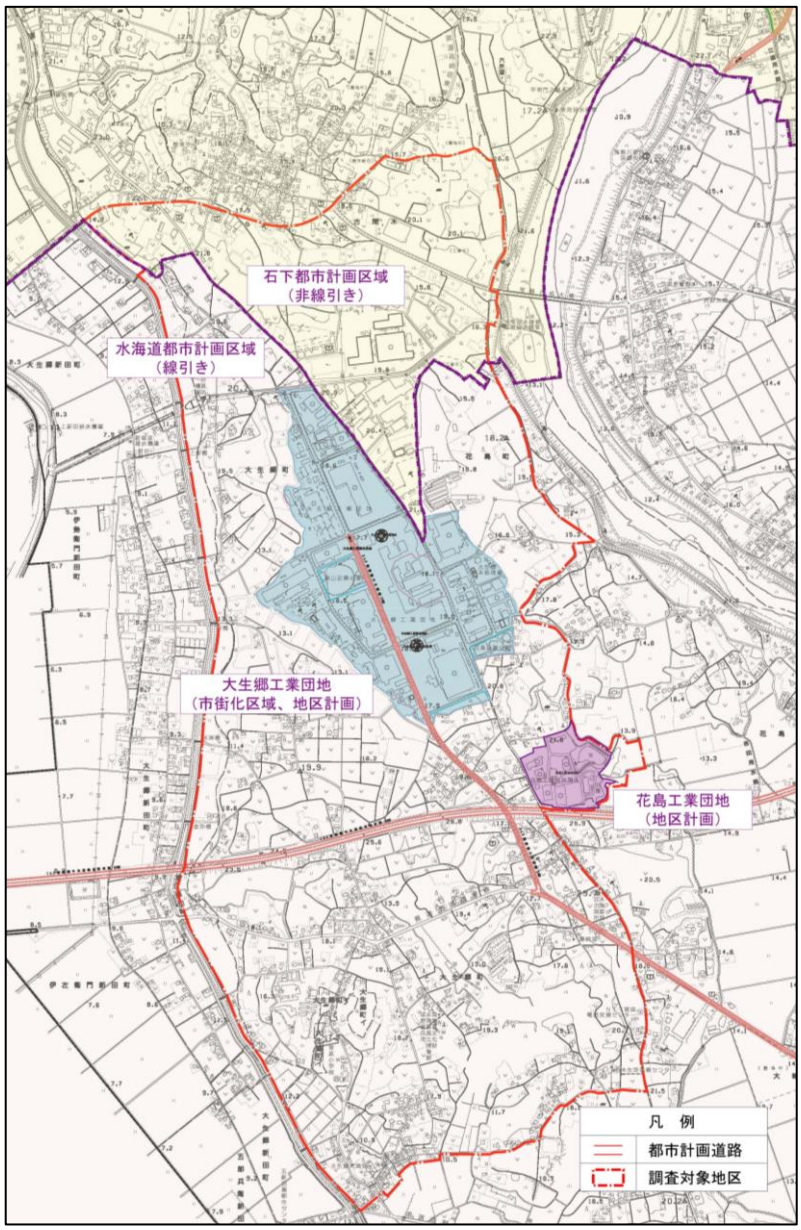
表－土地利用の強み・弱み・課題

	強　み	弱　み	課　題
土地利用	・豊かな田園環境に囲まれる。	・新たに立地可能な産業用地がない。	・地域環境に配慮し，新たな産業用地整備と既存老朽化工場の移転・リニューアルを誘導することが必要。

（2）法規制

都市計画区域は，地区北部で水海道都市計画区域（線引き）と，石下都市計画区域（非線引き）に分かれており，事業化に際しては，都市計画区域のあり方についても検討が必要となることが考えられます。

図－都市計画の状況



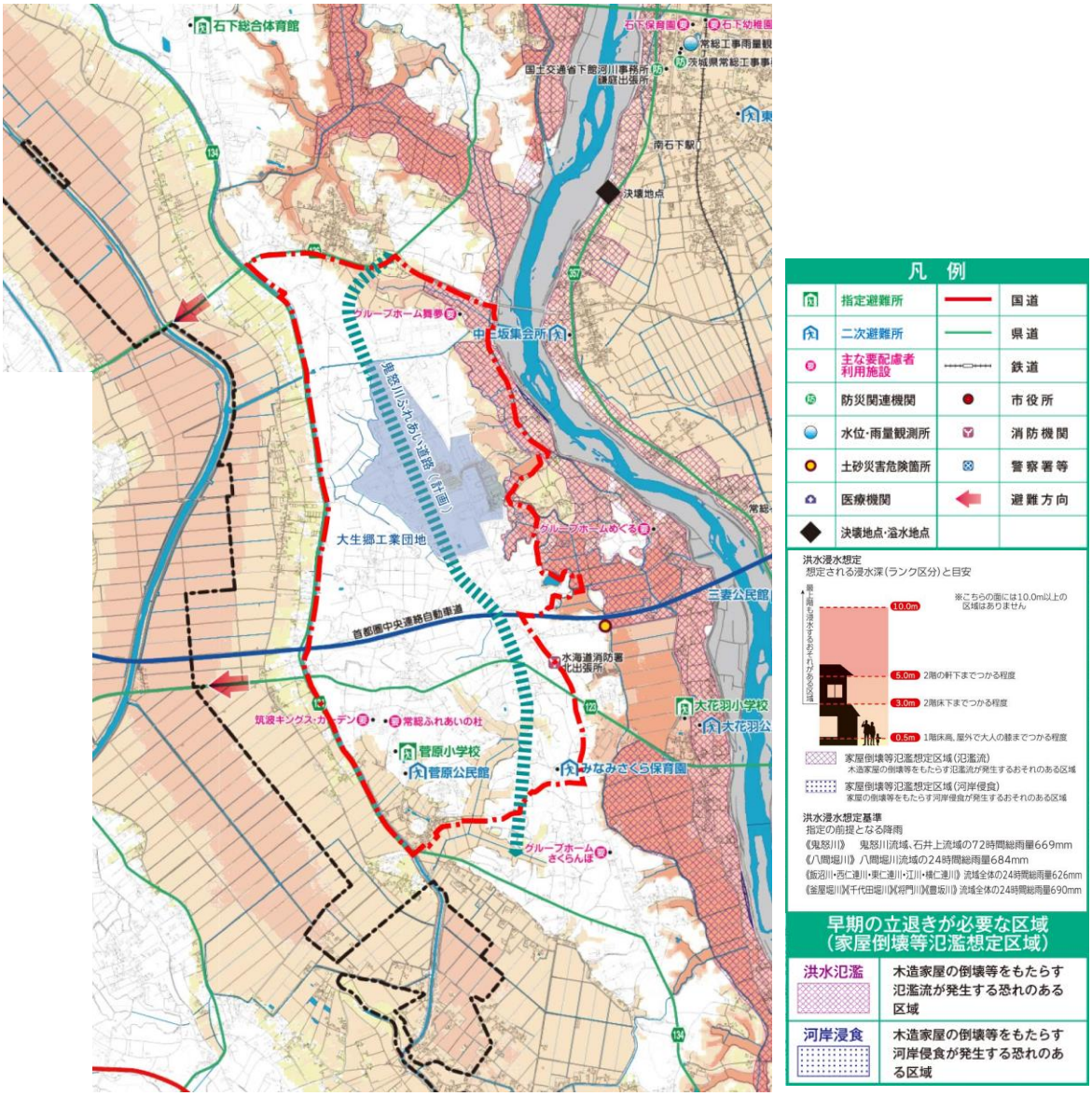
表－法規制の強み・弱み・課題

	強 み	弱 み	課 題
法規制（都市計画）	・多様な産業立地が進み，産業集積拠点が形成されている。	・まちづくりにおける総合性及び一体性の確保が難しい。	・都市計画区域の変更を行い，工業系土地利用区域について，市街化区域への編入を検討することが必要。

（3）災　害

災害については，地区東西の鬼怒川，東仁連川沿岸の低地が浸水想定区域となっており，特に鬼怒川沿岸の低地については，家屋倒壊等氾濫想定区域に指定されています。

図－災害に関する指定の状況



資料）常総市洪水ハザードマップ（鬼怒川版）

表－災害の強み・弱み・課題

	強　み	弱　み	課　題
災　害	・大半が台地状で洪水浸水想定区域外。	・鬼怒川に近接しているが，災害時の緊急復旧や水防活動などの災害対応の核となる施設が未整備	・防災拠点の整備を急ぎ，鬼怒川，東仁連川沿岸低地部をはじめ地域の被災時の即応体制を整えることが必要。

（4）地　価

令和５年の地価をみると，地区北部の古間木の工場用地で 14,000 円／㎡，大生郷工業団地内の工場用地で 22,000 円／㎡となっています。

表－近隣の地価調査

区　分	場所	地　価	備　考
地価調査	鴻野山字古間木新田代 1763 番２外	14,000 円／㎡	
地価公示	大生郷町字中丸 6125 番	22,000 円／㎡	市街化区域

資料）国土交通省標準地・基準地検索システム

表－地価の強み・弱み・課題

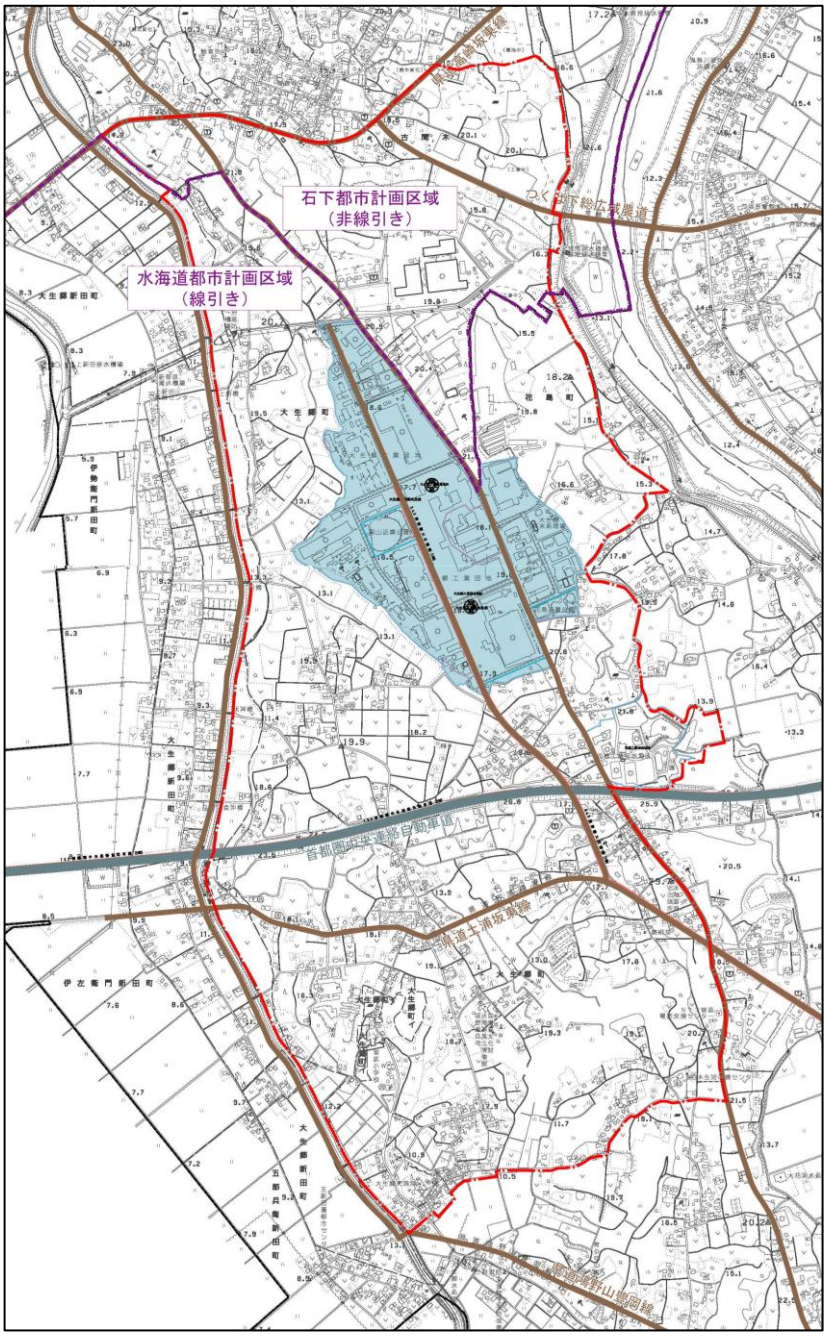
	強　み	弱　み	課　題
地　価	・地価が安く，用地取得費が抑えられるため，事業に着手しやすい。	・地域競争力のある開発とならず，事業収支の確保が難しい。 ・民間活力による事業化が難しい。	・一体的な都市形成による土地価格の均衡を図り，公平で安定した税収の確保と総合的な地域整備の推進。 ・圏央道スマート IC の開設により，多様な産業ニーズに応える開発事業の付加価値の向上を図ることが必要。

（5）交　通

道路網については，県道高崎坂東線，県道土浦坂東線が東西軸，市道 1-0101 号が南北軸となっています。地区中央を横断する首都圏中央連絡自動車道については，地区東部の常総ＩＣから，県道土浦坂東線を介してのアクセスが確保されていますが，朝夕の通勤時間帯には渋滞の発生がみられます。

また，新たな南北軸として，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）について具体化に向けた検討が進められています。

図－道路網図



表－交通の強み・弱み・課題

	強　み	弱　み	課　題
交　通	・市域西部の新たな南北軸である鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備進展。	・鬼怒川ふれあい道路（西幹線）未整備区間の存在により南北軸の機能が確保できていない。	・鬼怒川ふれあい道路（西幹線）整備を促進し，地域の交通利便性の向上と既存道路網の交通渋滞の軽減を図ることが必要。

（6）供給処理施設

本地区のうち，大生郷工業団地については，上水道が整備され，公共下水道処理区域となっており，工業団地内に汚水処理場が位置しています。

表－供給処理施設の強み・弱み・課題

	強 み	弱 み	課 題
供給処理施設	・上水道が整備され，公共下水道処理区域となっている。	・大生郷工業団地周辺において公共下水道処理区域に含まれない地区が存在する。	・一体的に工業系土地利用区域となる用地について公共下水道区域に編入し汚水排水施設を整備することが必要。 ・下水処理場は老朽化や下水道の広域化・共同化等により大規模改修が必要。

（7）地域資源（歴史文化資源，自然資源）

①歴史・文化資源

地区南部に大生郷天満宮，坂野家住宅などの地域資源が分布しています。

表－地域資源（歴史・文化資源）の強み・弱み・課題

	強 み	弱 み	課 題
地域資源（歴史･文化資源）	・特徴的な地域資源の存在。	・観光施設として地域資源の認知度が低い。	・大生郷天満宮，坂野家住宅などの地域資源を観光施設として育成し，地域の観光振興に結びつけることが必要。

②自然資源

鬼怒川の堤防上には，サイクリングロードが整備されています。

表－地域資源（自然資源）の強み・弱み・課題

	強 み	弱 み	課 題
地域資源（自然資源）	・台地斜面の里山景観，樹林環境を見渡す鬼怒川堤防のサイクリングロードの存在。 ・大生郷天満宮周辺は，茨城県緑地環境保全地域に指定されている。	・観光施設につながる回遊ルートが未整備。	・サイクルステーションや公園の整備と観光施設や里山環境などを巡るサイクリンググロードを位置づけ，鬼怒川サイクリングロードに連絡するなど地域の自然資源を生かしたレクリエーション環境の向上を図ることが必要。

（8）その他生活機能

地区南部の大生郷町には，菅原小学校，菅原公民館が位置しています。菅原小学校については，現在大花羽小学校と合併し存続していますが，常総市立小中学校適正配置実施計画（令和５年３月）では，将来的な統合が検討されています。

表－その他生活機能の強み・弱み・課題

	強 み	弱 み	課 題
その他 生活機能	・地区南部を中心に自立的な生活機能の集積。	・少子高齢化の進展とともに地域の生活機能に対するニーズが変化。	・本地区の開発と連動し，地域の生活機能の充実，生活環境の向上を図ることが必要。

6. 広域的な位置づけ

（1）産業を巡る動向

昭和の終盤以降，我が国の産業では中国や東南アジア等への生産工場の移転進出が進み，国内における産業の空洞化対策，国際競争力の高い産業集積の重要性が指摘されるようになりました。その後，東日本大震災や新型コロナウイルス感染症の拡大などを経験し，我が国の経済安全保障とサプライチェーンの維持強化が新たな課題となっています。

■近年の産業集積環境の変化

情報発信技術の発達により，オンラインを活用するワークスタイルの広がりは，在宅勤務の浸透や個人・企業の都心からの脱出を促すだけでなく，域外・海外とのビジネス機会を拡大しました。今後も地域を越えて複数の産業集積地にわたる活動が増加するものと考えられます。

■製造業の国内回帰の高まりと立地のあり方

製造業の国内回帰の要因には，①製造業を取巻く環境変化，②経済格差の拡大，③経済安全保障の重視が考えられます。

①製造業を取巻く環境変化

製造業の環境については，新興国における賃金上昇，先進国を中心とする生産の自動化・省力化の進展等により，新興国の生産コストの魅力は減少しています。さらに，品質・納期の管理，知的財産の保護，政情不安への対応，現地のコミュニケーションなどの負担は拡大傾向にあることから，製造拠点の選択においては，顧客や消費者との近接性が重視されるようになってきています。

②経済格差の拡大

生産機能の新興国への展開は，国内製造業の雇用を衰退させ，雇用と賃金の二極化をもたらしています。中間的な雇用を生み出す製造業は先進国社会においても再び重要視されています。

③経済安全保障の重視

戦略物資の生産能力を自国または同盟国が有していることは，国際関係の構築において極めて重要な意味を持つことになっています。先進国では半導体生産技術などの製造業の国内回帰を促し，さらに国内のエネルギー対策が重要視されるようになっています。

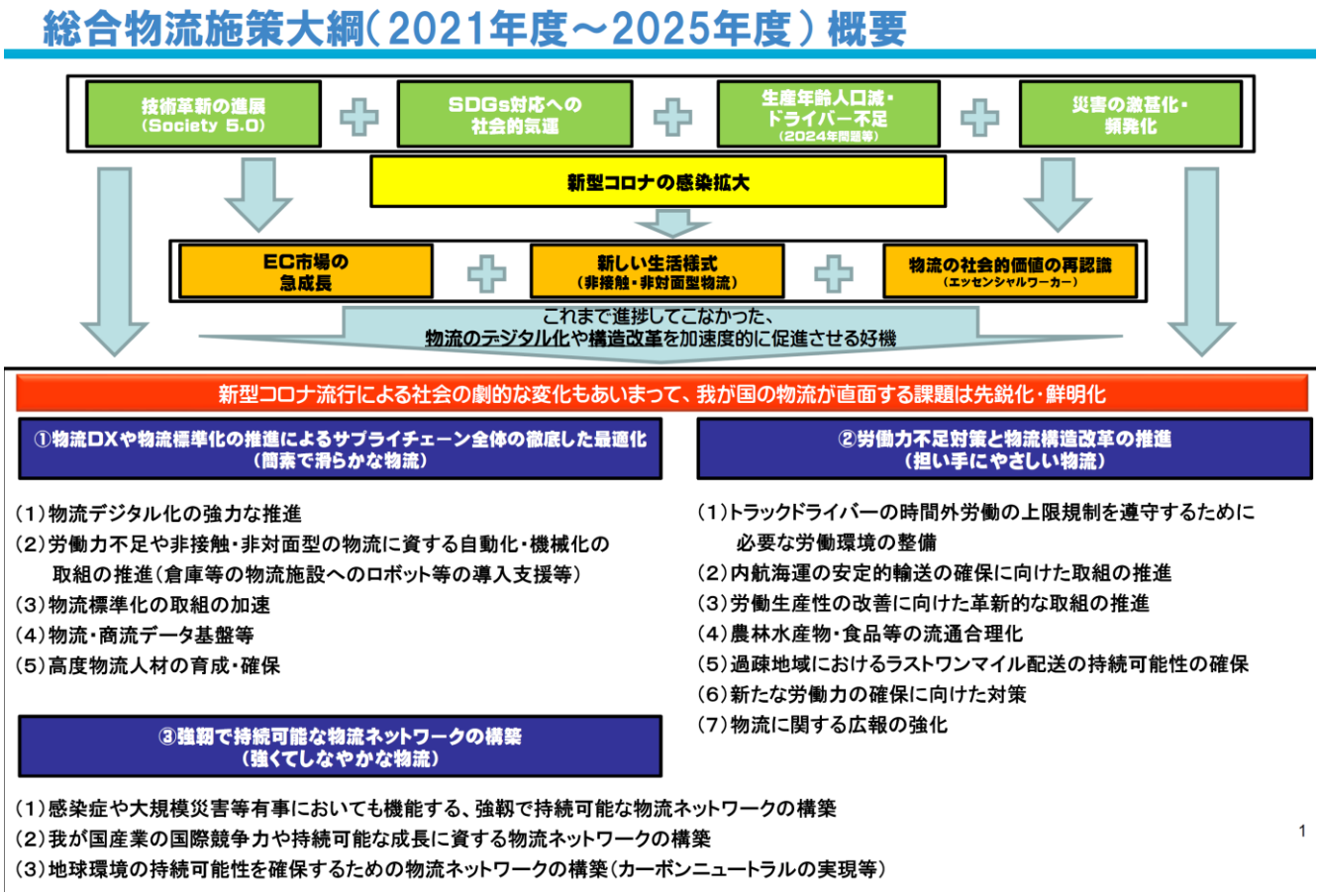
■物流新時代の方向性

人口減少の本格化，災害の激甚化・頻発化，デジタル化・イノベーションの強化，地球環境の持続可能性の確保など，我が国が様々な課題に直面する中，社会インフラとしての物流の重要性が再認識されています。

しかし，業界内ではトラックドライバーを中心とする労働力不足，担い手の確保が懸念されているとともに，サプライチェーンの強靭化，物流の効率化が大きな経営課題となっています。

国の物流政策の中長期的な方向性を示す「総合物流施策大綱（2021～2025 年度）」の中では，今後の物流が目指す方向性として，「物流 DX や物流標準化の推進によるサプライチェーン全体の徹底した最適化」，「労働力不足対策と物流構造改革の推進」，「強靭で持続可能な物流ネットワークの構築」を掲げています。

図－総合物流施策大綱の概要



出典：総合物流施策大綱（2021 年度～2025 年度）概要資料

また近年，物流施設については，テナント企業や就業者の獲得を図るための差別化戦略が見られるようになっており，大規模な空間やアクセス性を生かし，物流用途に限らず，オフィスや産業（起業）支援機能を有する複合的な施設として整備する事例も見られています。

複合型物流施設事例①－inno-base TSUKUBA

nno-base TSUKUBA では，物流だけでなく，スタートアップ企業向けのスペースや，24 時間 365 日利用可能なオフィススペースを備えた，シェア倉庫，オフィス，実証実験エリアが一体となった施設となっています。　出典）inno-base TSUKUBA　ＨＰ

複合型物流施設事例②－三井不動産インダストリアルパーク羽田

物流だけでなく，オフィス・研修施設・産業支援施設などの複合型の新産業拠点として活用できる仕様で整備され，大田区の産業支援センターも構えるなど，スタートアップ企業の支援機能としても活用。入居企業においても，倉庫だけでなく研修センターとしても利用するなど，物流にとどまらない施設となっています。　出典）Logostics Today　ＨＰ

（2）本地区の広域的な位置づけ

これまで整理した本地区の現況及び産業の動向を踏まえ，本地区の広域的な位置づけを次のように整理します。

①産業拠点としての期待

本地区は，鬼怒川西部にあり南北に長い行政区域の中央に位置しています。地区内には，大生郷工業団地，花島工業団地が整備され，本市の産業拠点の一つとなっています。都市計画マスタープランでは，鬼怒川西部の既存の工業集積周辺において，産業系機能の導入が位置づけられ，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）を軸として，産業系土地利用を展開することを目指しています。大生郷工業団地周辺においても，新たな産業用地の確保と新たな企業誘致を図ることにより，産業集積の拠点性向上を目指します。

②防災拠点としての期待

常総市地域防災計画では，災害時に有効適切に使用できるよう，水防に必要な災害用備蓄資機材を整備し充実させるとともに，適時点検を行い保管に万全を期するとしています。なお水防用資機材は，市内水防倉庫（7箇所）に整備されていますが，防災機能の強化を図るため，これらを連携する総合的な防災機能を担う拠点の確保も期待されます。

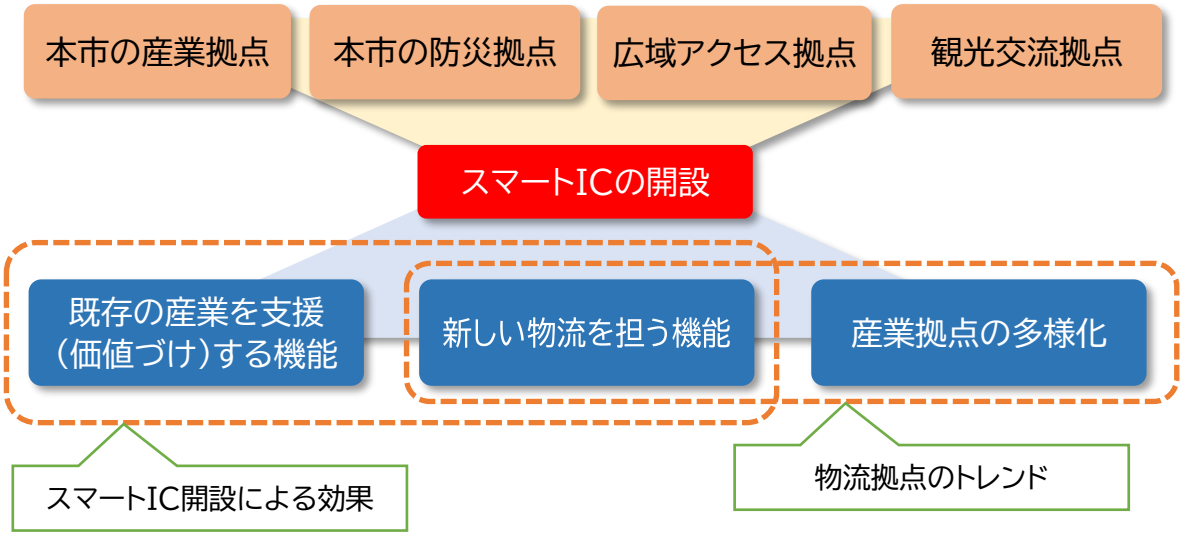
さらに，圏央道スマートICの開設が実現すれば，本地区の台地状である地形特性を活かし，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）とあわせて，市内各方面へのより迅速なアクセスが確保され，本地区が災害時の救援・支援活動の拠点機能を担うことが可能となります。

③広域アクセス拠点としての期待

本地区には，圏央道が横断していますが，IC はなく鬼怒川東部に設置された常総 IC からのアクセスとなっています。しかし，常総 IC は河川浸水想定区域に位置しており，水害に対する脆弱性を有しています。現在検討が進められている鬼怒川ふれあい道路（西幹線）は，大生郷工業団地内の既存道路を介するルートが設定されており，供用されれば土浦坂東線，広域農道，国道 354 号バイパス等の東西系の道路へのアクセスが可能となることから，鬼怒川東部の南北軸である国道 294 号とあわせて，ラダー状の道路ネットワークが形成されるとともに，鬼怒川西部地区における南北の交通アクセス向上が可能となります。

さらに，本地区において，圏央道スマート IC の設置が実現することにより，常総 IC の補完と大生郷工業団地等の産業用地の交通利便性・操業環境の向上につながり，「新しい物流を担う機能」の誘導，「産業拠点の多様化」の実現，「既存の産業を支援（価値づけ）する機能」の配置など，新時代の物流効率化と産業活性化の促進を通じた「本市の産業拠点」形成を支えるとともに，地域の「広域アクセス拠点」化を担い，「防災拠点」の配置，「観光交流拠点」の形成などが期待されます。

図－スマート IC 開設による効果の整理



事例③－コネクトエリア浜松

「NEXCO 中日本」と「遠州トラック㈱」は「新東名高速道路 浜松サービスエリア 隣接地」に共同で，中継輸送拠点＝『コネクトエリア浜松』を整備し，運営・管理，運用支援を行います。

中継輸送とは，中継拠点でドライバー交替 またはヘッド交換により積荷を交換するもので，泊付きの長距離運行を複数のドライバーで中継することにより，各ドライバーが日帰りで勤務できるようになる仕組みです。労働時間短縮，労働負担軽減など労働環境の改善が期待され，働き方改革に繋がります。

【コネクトエリア浜松の概要】 敷地面積：約 8,000 ㎡（約 2,400 坪）

■台数　30 バース　※予備バース 2

■その他

・駐車場ゲート設置(24 時間稼働，入退場管理)
・アスファルト舗装
・車止め
・外周柵
・夜間時の照明
・防犯カメラ
・自動販売機等

事例④－次世代基幹物流施設（城陽市）

新名神高速道路・宇治田原インターチェンジ（仮称）最寄りの京都府城陽市奈島に「次世代基幹物流施設」の建設が計画されています。ＩＣに直結した専用道を設け，先頭車両以外は無人化した「後続車無人隊列走行トラック」などを受け入れることで物流の効率化を図ります。高速道路直結型の物流施設は日本初としており，令和８年の完成を予定しています。

計画では，三菱地所が約 12 万平方メートルの敷地に延べ床面積約 28 万平方メートルの物流施設を建設するほか，伊藤忠商事と東急不動産が約 8 万平方メートルの敷地に計約 19 万平方メートルの物流施設３棟を建てます。

専用道は三菱地所と東急不動産が整備します。ＩＣから長さ約 560 メートルの専用道を作ることで，一般道に降りることなく車両の乗り入れが可能に。それに伴い，後続車無人隊列走行トラックや自動運転トラックの受け入れが可能になり，運転手の不足や高齢化など物流業界が抱える課題解決の一助としても期待がかかります。

（産経新聞 HP 記事より抜粋）

【中継輸送拠点整備の意義】

本地区では，圏央道スマート IC の設置によって民間事業者主体の中継輸送拠点を整備することが期待されます。地区内に荷役施設，流通加工施設，保管倉庫などを併設し，幹線輸送の車両が一般道に出ることなく荷物の積替えなどを行う幹線輸送と端末配送の結節が可能となります。また，圏央道を利用した後続車無人隊列走行の実装など新たな取組の基地とすることも考えられます。

また，本地区は圏央道利用で常磐自動車道まで約 15km，東北自動車道まで約 30km の距離となっており，両路線の幹線輸送を睨み，首都圏混雑エリアに入る前に物流貨物を受け止めることで，首都圏北部の物流効率化を担うことが期待されます。また，本地区から一般道を利用して端末配送を行うと想定した場合，半径約 15km で北は国道 125 号まで，南は国道 16 号まで，半径約 30km で北は北関東自動車道まで，南は東京外環道まで守備範囲とできます。

④観光交流拠点としての期待

本地区には，坂野家住宅や大生郷天満宮といった地域資源が存在しており，今後，市が道の駅常総を拠点とする観光・交流の振興を図る上で，観光交流資源の一つとなることが期待されます。そこで，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備や，鬼怒川沿いの常総サイクリングロードの利活用促進と合わせながら，魅力向上を目指します。

また，立地企業や地場産業等と連携した観光機能（工場見学，地域産品加工販売施設，先進交通体験実証施設（自動運転，ドローン配送など））の立地も考えられ，これらを巡る回遊ルートや公園整備（民設型公園）の検討などにより地域観光の充実を図ります。

図－常総パーク＆サイクル

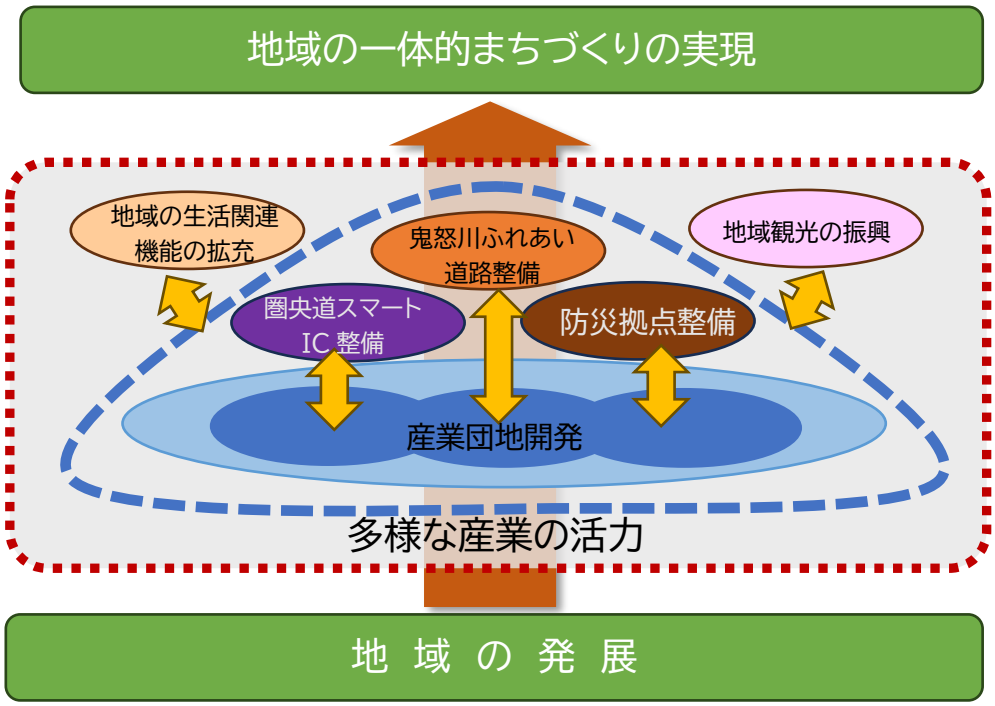
図－常総サイクリングロード

Ⅲ　地域整備構想

1. 基本方針（基本構想コンセプト）

前項で述べた「①産業拠点としての期待」,「②防災拠点としての期待」,「③広域アクセス拠点としての期待」を地域の一体的まちづくりを実現する展開要素として結びつけて考えると，拠点的な産業団地開発と連携し，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備，圏央道スマート IC の実現，防災拠点等の整備を推進するとともに，産業だけでなく「④観光交流拠点としての期待」を踏まえ，地域資源を生かした観光の振興や，これらの整備と連携した地域の生活関連機能の拡充を目指すこととします。

図－一体的まちづくりの実現のイメージ



（1）地区のまちづくりテーマ

「第 2 次常総市都市計画マスタープラン」において，本地区は，水海道北西部地区と石下西部地区に跨って位置しており，それぞれの地域づくりの方針は，水海道北西部地区が「鬼怒川ふれあい道路を生かした新しいまちの創出」，石下西部地区が「農業や産業と共生した生活空間の創出」とされ，この二つの地区を鬼怒川ふれあい道路（西幹線）が結びつけます。そして，これに接続する圏央道スマート IC の実現により，本地区は広域的な連携のゲートゾーンとなります。

そこで本地区のまちづくりのテーマを以下のとおりとします。

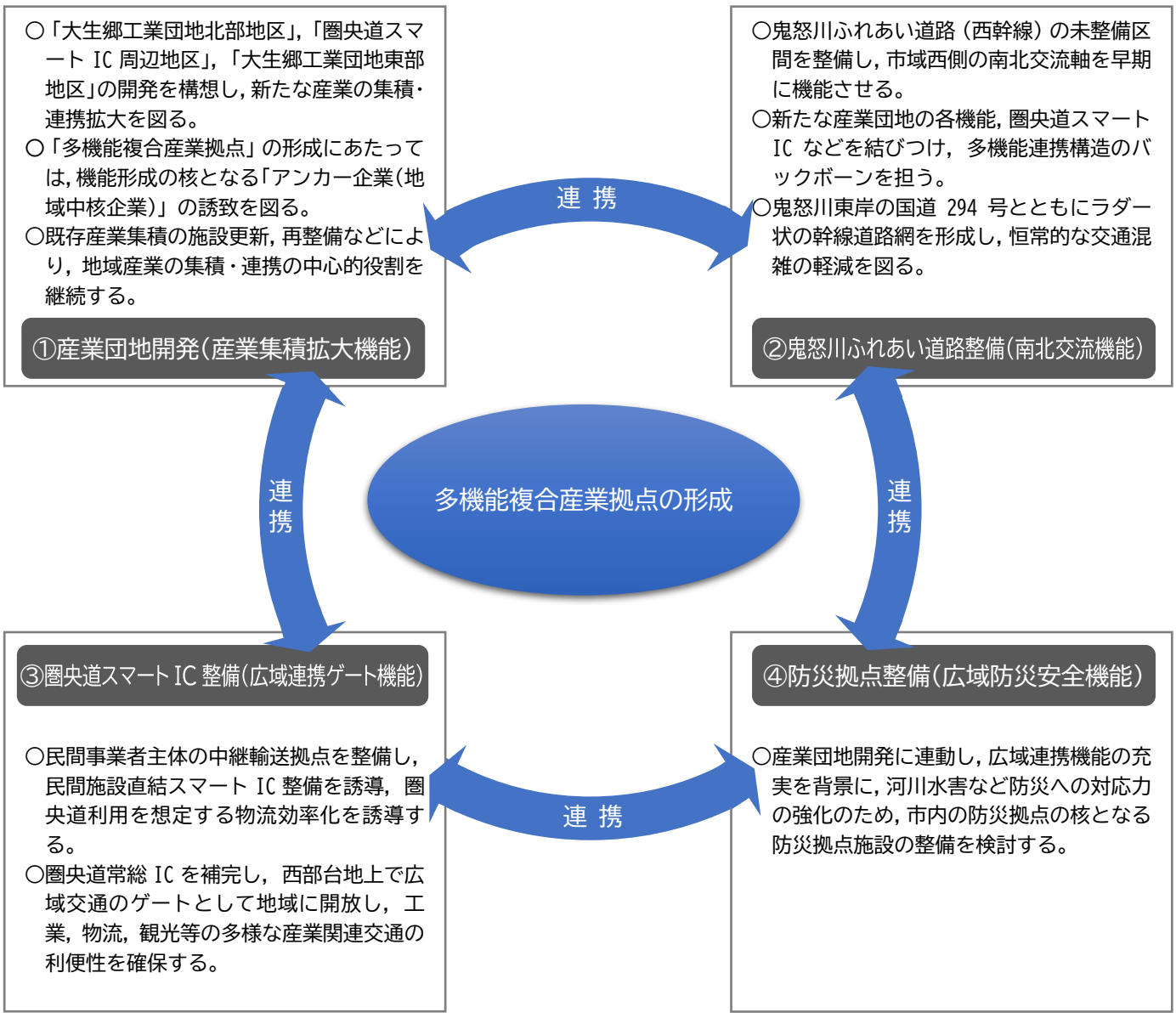
『多様な産業の活力を生かし，地域の発展をけん引するまちづくり』

（２）本地区の将来像を構成する要素

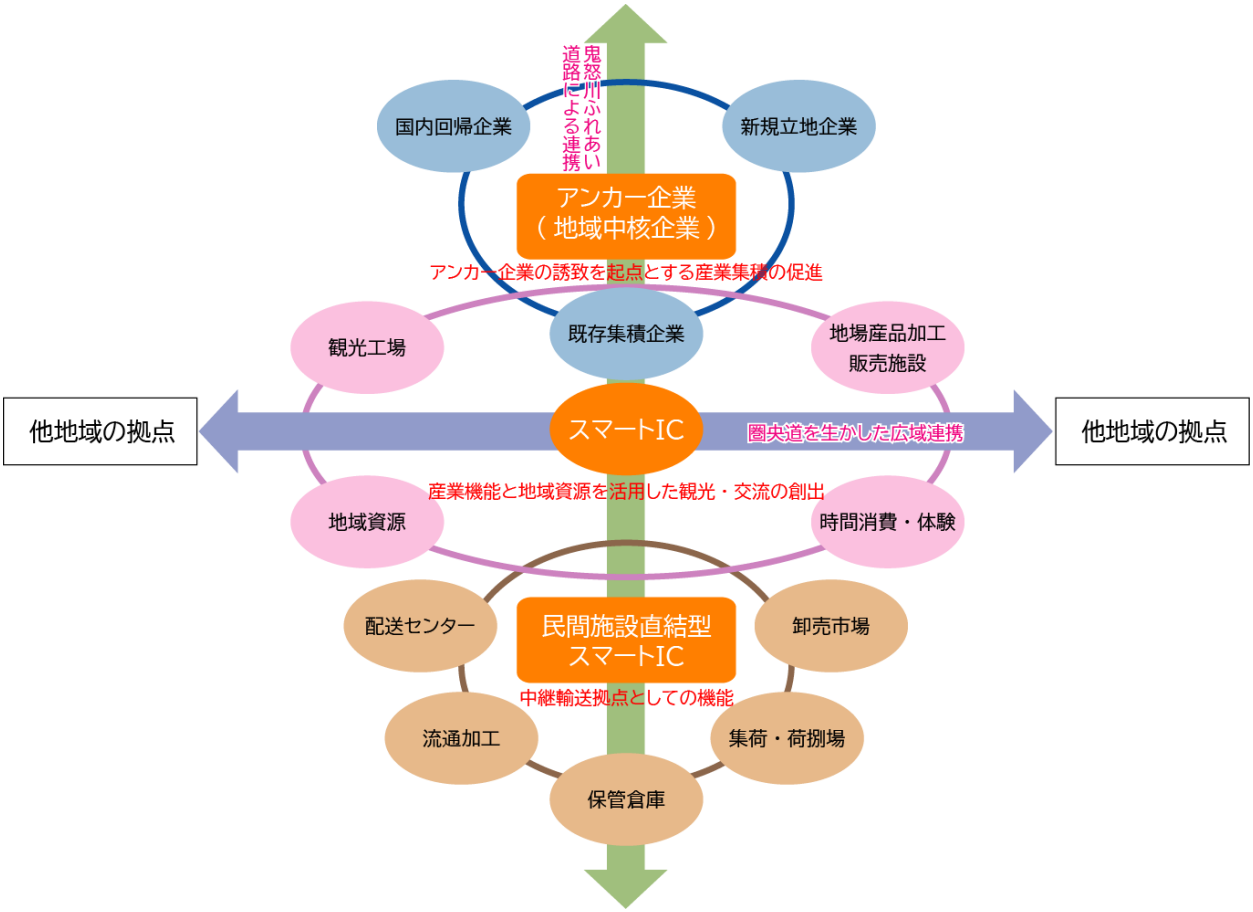
まちづくりのテーマをもとに，本地区では，「産業団地開発（産業集積拡大機能）」，「鬼怒川ふれあい道路整備（南北交流機能）」，「圏央道スマート IC 整備（広域連携ゲート機能」，「防災拠点整備（広域防災安全機能）」の４つの開発整備事業を相互に連携させながら推進します。

これらを通じて，主要インフラの整備促進と一体的なまちづくりによる多様な導入機能が複合した「多機能複合産業拠点」の形成を目指します。

図－多機能複合産業拠点形成の事業連携イメージ



図－多機能複合産業拠点を構成する要素と連携のイメージ



（3）本地区における一体的まちづくりの重要性

本地区では，旧来からの田園集落環境の中に，既存の工業系土地利用が存在し，新たな産業団地開発地区や幹線道路等のインフラ整備が位置づけられることになります。個別の開発整備事業はそれぞれ条件に合わせて独立的に検討されることになりますが，その道標となる地区全体の一体的まちづくりの青写真を検討することが重要となります。

そのため，計画の推進においては，次のような点に留意して進めることとします。

①土地利用配置の考え方

既存工業系土地利用の隣接周辺に新たな産業団地を配置し，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）をバックボーンとする産業系土地利用のまとまりを確保します。大生郷工業団地の北側に「大生郷工業団地北部地区」，東側に「大生郷工業団地東部地区」（台地上の範囲），圏央道と鬼怒川ふれあい道路（西幹線）交点周辺に「圏央道スマート IC 周辺地区」を配置します。

鬼怒川ふれあい道路に結節を想定するスマート IC 付近には，地域生活支援拠点を構想し，地域住民や産業団地就業者の生活利便性を確保し，圏央道スマート IC に近い地区南部には，地域資源を取り込み，観光・交流拠点を構想します。また，鬼怒川に面する地区北東部に防災拠点を検討します。

②鬼怒川ふれあい道路（西幹線）一体的整備による効果

鬼怒川ふれあい道路（西幹線）は，本地区の大生郷工業団地北側の 0.9km が未整備区間となっていますが，「大生郷工業団地北部地区」の区域に取り込み整備促進を図ります。

これにより，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の市内北部区間が暫定的に共用され，大生郷工業団地の中央を縦断し，圏央道交点（圏央道スマート IC の構想）の南側で，県道 123 号土浦坂東線に結節され，本地区の各開発地区を結ぶ主要な南北道路として機能するとともに，鬼怒川東岸の国道 294 号の圏央道常総 IC 周辺を補完する交通ネットワークが形成されることになります。

③圏央道スマート IC の活用

本地区を縦断する鬼怒川ふれあい道路（西幹線）は，大生郷工業団地の南方で圏央道と交差しますが，この位置に圏央道スマート IC の開設が実現すれば，鬼怒川西岸地域の広域交通利便性を大幅に向上させることが可能となります。

これは大生郷工業団地や花島工業団地等の既存の工業系土地利用の付加価値を高めることに留まらず，工場，物流施設，観光施設，商業・業務施設など多様な産業関連施設の新たな立地ニーズを呼び寄せることに結びつきます。

④既存工業系土地利用との一体性の確保による効果

本地区には，大生郷工業団地や花島工業団地を中心に，既存の工業系土地利用が都市計画区域（線引き都市計画区域及び非線引都市計画区域）を跨いで集積していますが，新たな産業団地開発地区は，その空閑地を埋める形で位置し，産業系土地利用の一体性や施設集積密度がより高まることになり，立地企業相互の業務連携，取引などの機会が広がるものと想定されます。その際，産業系土地利用の適正な誘導を確保するために，一体の都市計画区域となるように区域区分の見直しを検討することが望まれます。

また，先進的な設備・機能を有する新たな産業施設の立地は，既存企業の事業効率化への刺激となり，施設・設備の更新・高度化など，地区全体としての発展成長を促すことに結びつきます。

⑤災害対応機能の強化

本市では，平成 27 年 9 月関東・東北豪雨の被災経験から，防災先進都市を目指しており，本地区にスマートＩＣの設置を図ることにより，台地という地形を生かし，浸水想定区域に位置する常総ＩＣのバックアップ機能が確保されることが期待されます。また，市内各所に防災拠点の整備を行っていますが，物流機能を生かした物資の輸送・保管，水防活動に必要な資機材の保管・備蓄，ヘリポートの整備等を推進することより，市内の防災拠点と連携した広域的な防災機能の充実が期待されます。

さらに，平時においては，防災意識向上の情報発信や学びの場とともに，住民の交流や憩いの場など，地域に賑わいをもたらすように，水防センターや公園的な施設（多目的オープンスペース）の有効活用を図っていきます。

⑥都市計画の考え方

本地区は，水海道都市計画区域（線引都市計画区域）の北端部に位置しており，大生郷工業団地周辺における産業拠点の拡大整備を考える場合，石下都市計画区域（非線引都市計画区域）まで広がる地区が対象となることが考えられることから，産業用地として計画的・一体的な面的開発の事業化を図る際には，市街化区域への編入や用途地域指定と地区計画の策定の他，都市計画区域の見直しについても検討することとします。

2. 土地利用基本構想

（1）基本ゾーニング

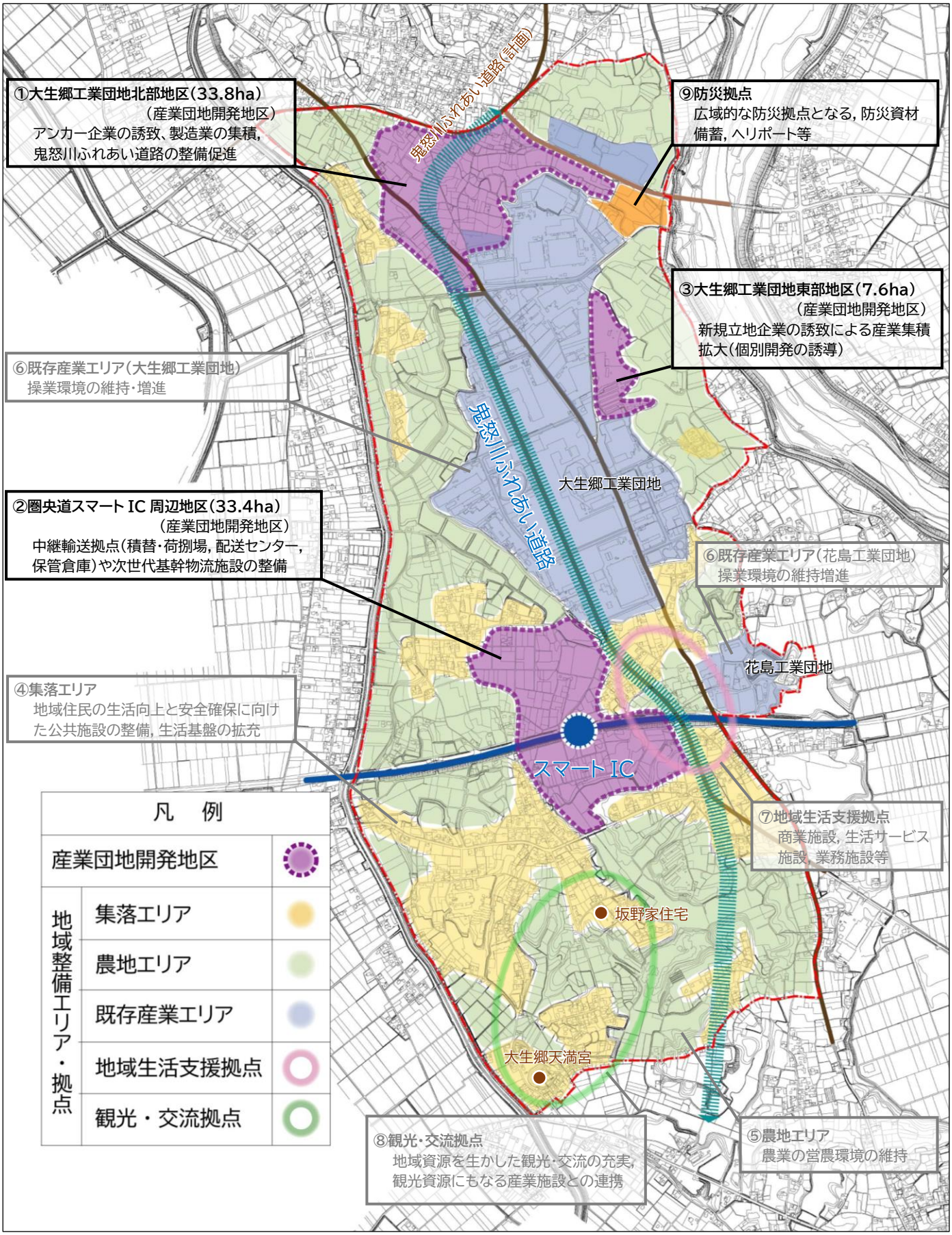
土地利用	概　要	構成する地区・エリア・拠点
産業導入ゾーン	本地区の地域整備を先導する開発地区としては，大生郷工業団地北部地区，圏央道スマート IC 周辺地区，大生郷工業団地東部地区を位置づけ，右に示す導入機能を想定します。	①大生郷工業団地北部地区 産業の国内回帰に対応し，サプライチェーンの強化・多様化を目指します。 ②圏央道スマート IC 周辺地区 広域交通利便性の向上により，産業の広域的拠点連携，ネットワーク化を目指します。 ③大生郷工業団地東部地区 大生郷工業団地を核とした産業機能の導入を目指します。
地域整備ゾーン	本地区では，産業導入エリアの開発との共存に配慮しながら，既存の生活環境の保全や地域資源の活用を積極的に検討します。	④集落エリア 既存集落を中心に居住機能を配置します。 ⑤農地エリア 農用地を中心に，農業生産機能を配置します。 ⑥既存産業エリア 操業環境の維持・保全を図るため，産業機能を配置します。 ⑦地域生活支援拠点 地域生活を支援するため，商業機能等の誘導を検討します。 ⑧観光・交流拠点 坂野家住宅や大生郷天満宮を中心に，地域資源を活用した観光・交流機能を配置します。 ⑨防災拠点 広域性のある防災拠点の形成を目指します。

（2）産業団地開発地区及び地域整備エリア・拠点の考え方

	地区・エリア	土地利用の方針	備　考
産業団地開発地区	①大生郷工業団地北部地区	・鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の北側未整備区間（約 0.9km）を含む区域を設定します。現況地形及び周辺現況土地利用等から，事業効果を早期に発揮できる区域を考え，アンカー企業の誘致や産業立地需要に必要な規模の開発を目指します。 ・面的開発により，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備促進を図り，大生郷工業団地と同道路の北側供用区間を接続するとともに，沿道産業用地を供給します。 ・これにより，地域の南北交通処理は大生郷工業団地を通過し，圏央道南側の県道 123 号土浦坂東線までの南北交通処理の円滑化が確保されます。	面積 33.8ha ※線引都市計画区域・非線引都市計画区域に跨る
	②圏央道スマート IC 周辺地区	・圏央道スマート IC の整備との相乗効果を発揮し，高速 IC 隣接の産業立地需要に対応するため，スマート IC 整備予定地周辺に区域を設定します。 ・圏央道の北側及び南側において，面的開発を想定し，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）への接続を図ります。 ・民間企業の需要に応じ，民間施設直結スマート IC を整備し，中継輸送拠点としての開発を目指します。	面積（北側）17.7ha 面積（南側）15.7ha ※線引都市計画区域
	③大生郷工業団地東部地区	・地域の広域交通利便性の向上に伴う産業立地需要のさらなる拡大に対応するため，台地の地形を活かした計画的かつ一体性のある産業系土地利用の誘導を図るため，地区計画の活用を検討します。	面積 7.6ha ※線引都市計画区域
地域整備エリア・拠点	④集落エリア	・旧来からの落ち着きある集落環境を保全継承に配慮しつつ，地域住民の生活向上と安全確保に向けた公共施設の整備，生活基盤の拡充を進めます。	
	⑤農地エリア	・地域の既存産業である農業の営農環境の維持に配慮します。	
	⑥既存産業エリア	・大生郷工業団地，花島工業団地及びその隣接周辺の既存産業立地用地であり，操業環境の維持増進に配慮します。	

	⑦地域生活支援拠点	・鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の圏央道スマートIC 接続部周辺沿道部において，地域住民の日常生活や工業団地等の就業者の活動を支える商業，業務等の沿道利用型施設の集積を誘導し，本地区の利便性の向上を図ります。	
	⑧観光・交流拠点	・本地区南部には，坂野家住宅や大生郷天満宮といった地域資源が存在するため，地域の交通利便性の向上に合わせて歴史的な観光機能の育成を図ります。 ・また，開発地区を中心に確保する産業用地等に立地誘導を想定する企業において，地域産品加工販売や，観光資源にもなる工場（観光工場）などの新たな集客機能の付加を促進するとともに，大生郷天満宮や坂野家住宅との連携を創出することにより，地域住民と来訪者の交流拡大を図ります。	
	⑨防災拠点	・災害時の広域的な防災機能の確保を目指します。また，平時には交流・賑わいの場としての有効活用を図っていきます。	

図－産業団地開発地区及び地域整備エリア・拠点の考え方



3. 産業団地開発地区の土地利用方針

（1）産業団地開発地区の計画方針

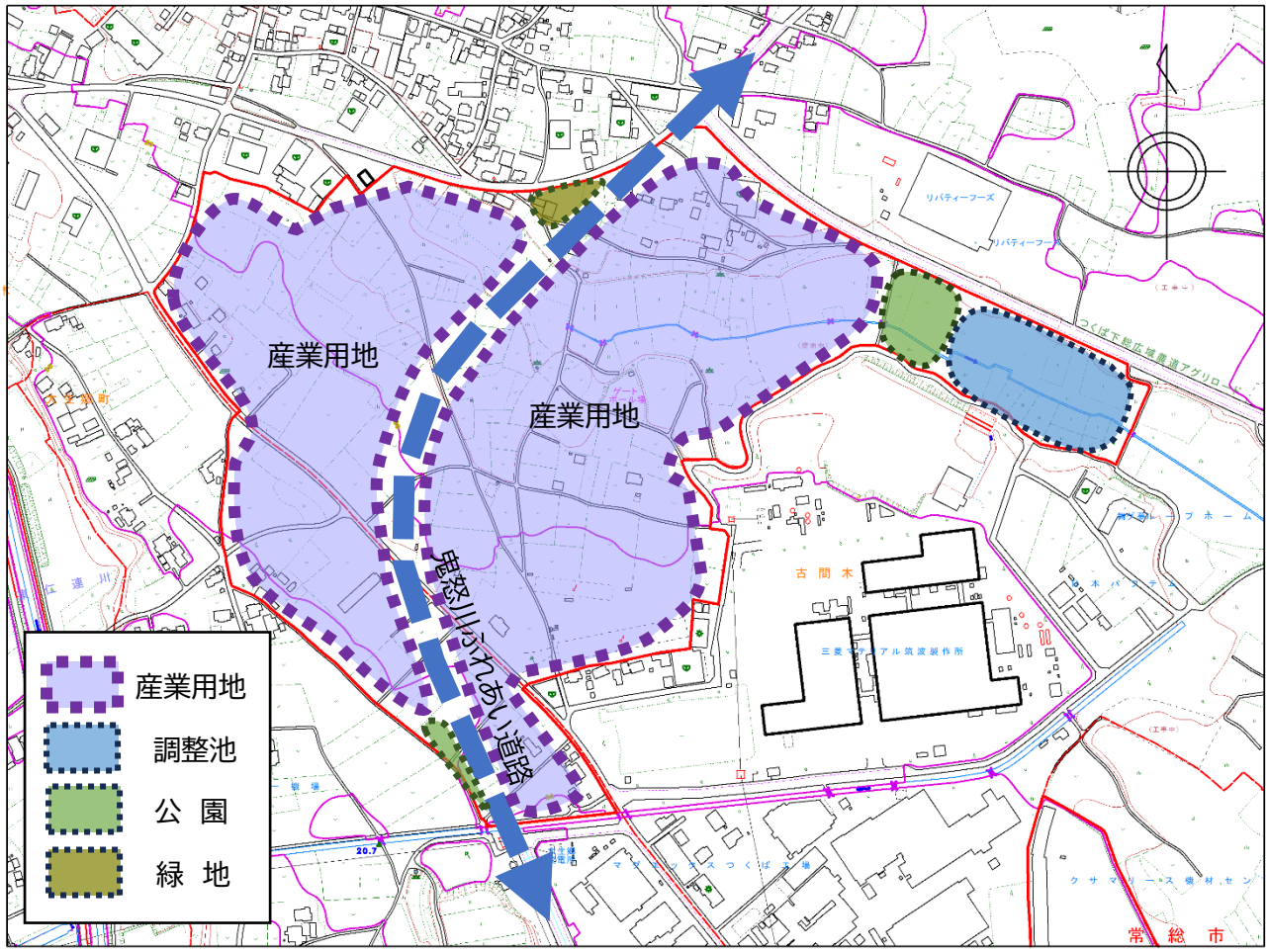
①大生郷工業団地北部地区

本地区については，開発のビジョンとして，**「製造業の集積やアンカー企業の誘致」**を掲げ，次のような土地利用方針を設定します。

表－大生郷工業団地北部地区の土地利用方針

項　目	内　容
開発のねらい	・鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の整備促進。 ・製造業等の国内回帰など新たな企業立地と，地域の産業振興の大黒柱となるアンカー企業誘導の受け皿整備。
施設配置の考え方	・鬼怒川ふれあい道路（西幹線）を主要幹線道路とし，9m道路で地区内道路網を構成する。 ・調整池は地区東側谷戸部に配置し，地区内雨水排水を集約する。 ・公園は調整池西側と地区南部の鬼怒川ふれあい道路（西幹線）交差点部に配置する。 ・緑地は鬼怒川ふれあい道路（西幹線）と県道 136 号高崎坂東線交差点部に配置する。
画地計画の考え方	・産業用地は中規模（3～5ha）の画地を中心に整備する。 ・3ha 未満の小規模な立地需要には，画地内を分割して対応する。 ・5ha を超える大規模な立地需要には，計画段階で区画道路を一部廃止して対応する。

図－大生郷工業団地北部地区ゾーニング図



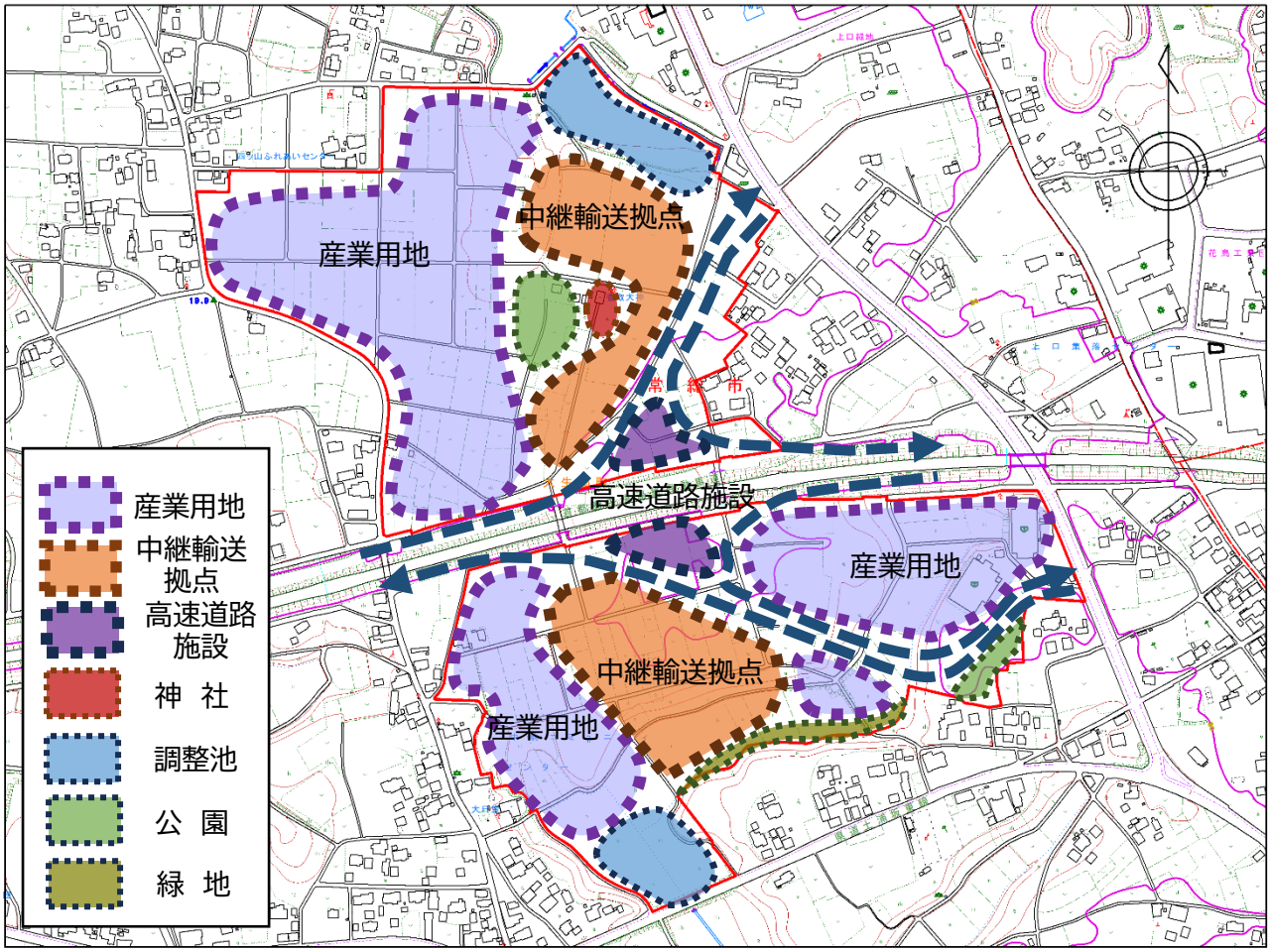
②圏央道スマート IC 周辺地区

本地区については，開発のビジョンとして，**「次世代物流を誘導する民間施設直結型 SIC や中継輸送拠点の整備」**を掲げ，次のような土地利用方針を設定します。

表－圏央道スマート IC 周辺地区の土地利用方針

項　目	内　容
開発のねらい	・民間施設直結型スマート IC としての開発とし，中継輸送拠点とこれに連携する物流施設を誘導し，新時代の物流効率化を牽引する。 ・圏央道の北側地区と南側地区で適切な機能集積を図る。
施設配置の考え方	・スマート IC ランプを主要アクセス道路とし，9m道路で地区内道路網を構成する。 ・調整池は北側地区では北部谷戸上流部に，南側地区では南西部谷戸上流部に配置し，それぞれ地区内雨水排水を集約する。 ・公園は北側地区では香取神社（存置）の隣接地（地区中央部）に，南側地区では東部集落隣接地に配置する。 ・緑地は南側地区の南部地区界沿い等に配置する。
画地計画の考え方	・産業用地は小規模（1～3ha）の画地を中心に整備する。 ・1ha 未満の極小規模な立地需要には，画地内を分割して対応する。 ・3ha を超える中規模～大規模な立地需要には，計画段階で区画道路を廃止して対応する。

図－圏央道スマート IC 周辺地区ゾーニング図



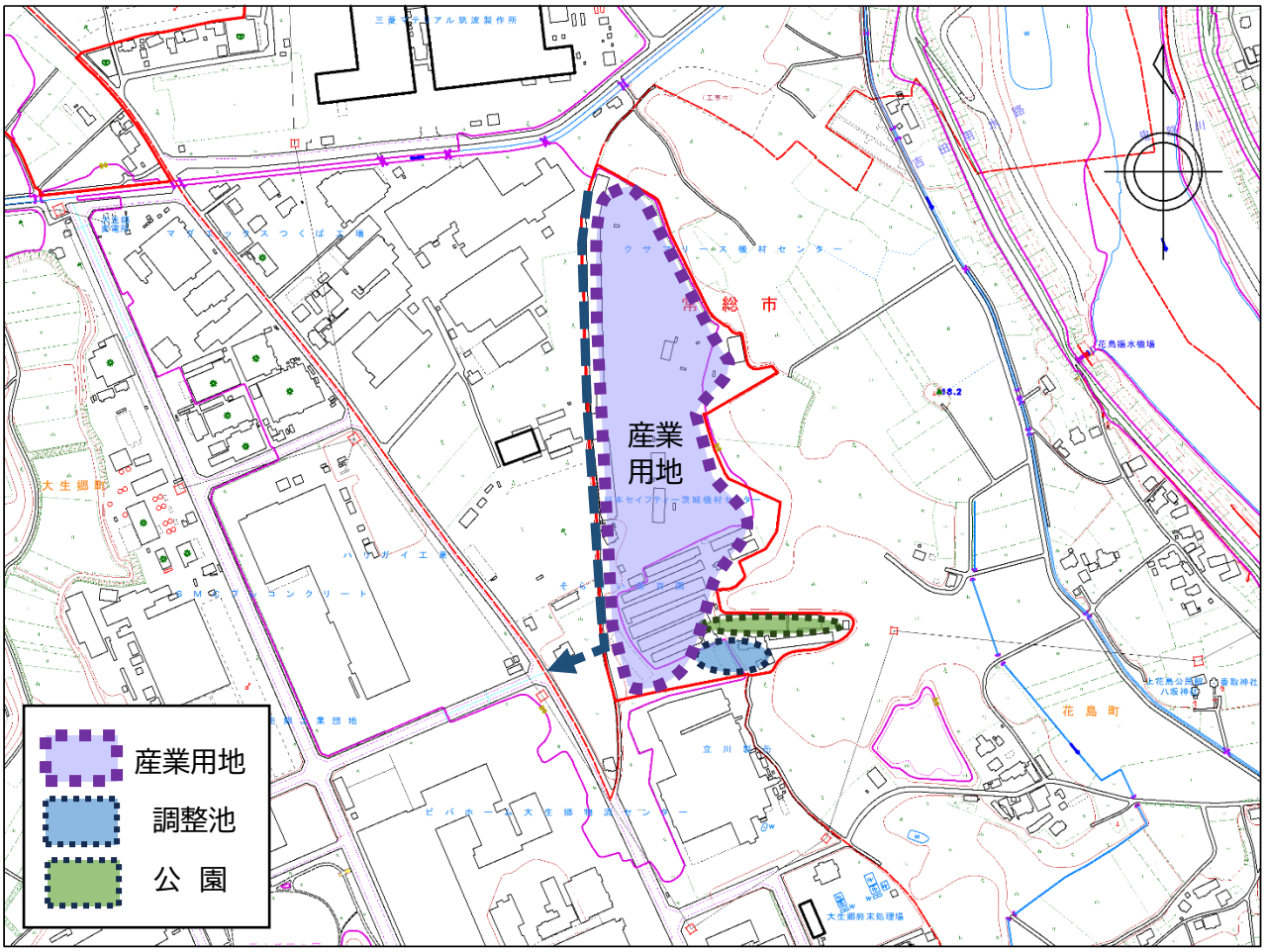
③大生郷工業団地東部地区

本地区については，開発のビジョンとして，「産業立地拡大の更なる受け皿づくりと誘導」を掲げ，次のような土地利用方針を設定します。

表－大生郷工業団地東部地区の土地利用方針

項　目	内　容
開発のねらい	・大生郷工業団地の拡大立地需要（製造工場，物流施設等）の受け皿として民間個別開発を誘導する。 ・台地の地形の生かした土地利用を誘導する。
施設配置の考え方	・大生郷工業団地に接続する現況道路を 9m道路に拡幅してアクセスを確保する。 ・個別開発の動向に応じて必要であれば集約的に公園，調整池を整備する。
画地計画の考え方	・産業用地の整備については，地区計画により土地利用計画を担保し，民間事業者による個別開発により整備を図る。

図－大生郷工業団地東部地区ゾーニング図



（2）産業団地開発地区の事業手法

前述の開発地区について，道路・上下水道等のインフラ整備促進を図り，まとまった産業用地供給による拠点形成を実現するとともに，周辺集落等の生活環境への影響を抑制する対策，地域との調和と共存に配慮できる産業団地整備の効果を発揮させるためには，面的整備手法による計画的な事業化が望まれます。

なお，大生郷工業団地東部地区については，先行する地区の産業立地状況に応じた民間需要の受け皿として，面整備ではなく地区計画による産業系土地利用の誘導を検討します。

表－面的整備手法の種類と概要

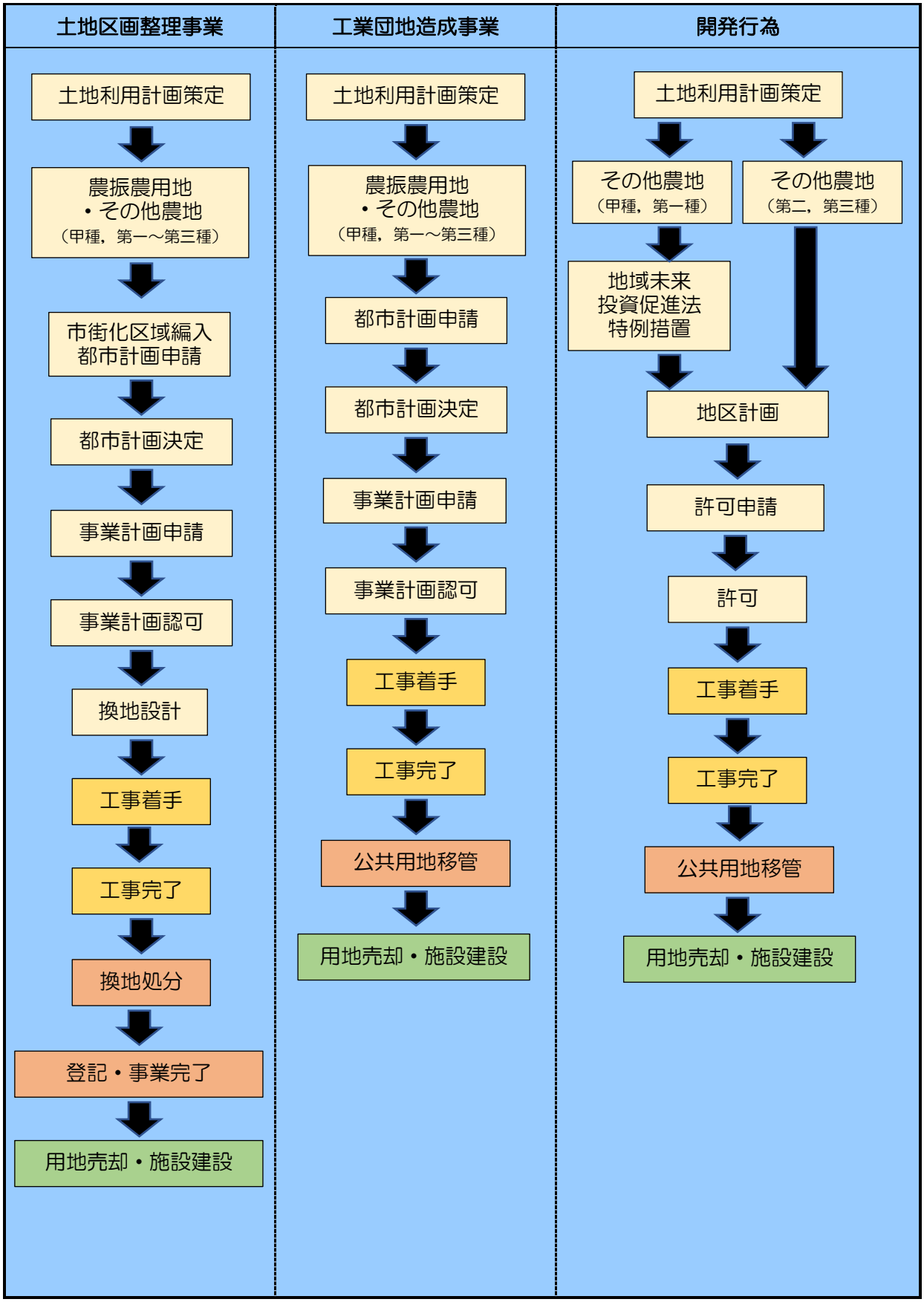
事業手法	内　　容
土地区画整理事業	■特徴 土地区画整理法に基づき，換地手法（税法上，換地は土地譲渡とみなさない）による権利変換を伴い，宅地の利用増進と公共施設の整備を目的とする事業。 ■主体 公共団体，組合等が施行主体となる。一般的に駅前広場や大規模な公共施設の整備等，公共性の高い場合は公共団体が施行主体となり，それ以外の場合は組合施行となることが多い。
工業団地造成事業	■特徴 都市計画法に定められる市街地開発事業の一つで，近郊整備地帯内または都市開発区域内等で工場敷地の造成，公共施設の整備により，工業立地の促進を図ることを目的とする事業。 ■主体 工業立地を促進することを目的とすることから，公共団体等が施行主体となる。
開発行為 （市街地開発事業以外）	■特徴 都市計画法では,「主として建築物の建築又は特定工作物の建設の用に供する目的で行う土地の区画形質の変更」となっており，開発許可申請により開発許可を取得し実施する。広義では土地区画整理事業等の市街地開発事業も開発行為の一種となる。 ■主体 公共団体，民間いずれもなりえる。

面的整備手法について，産業用地創出という視点からの比較を行うと以下のとおりとなります。

表－面的整備手法の比較

	土地区画整理事業	工業団地造成事業	開発行為
計画性	○事業自体が公共施設の整備促進という目的を有しているため，行政計画と連携した整備が可能。	○産業用地確保という目的に基づき，行政主体の計画的な整備が可能。	○行政が行う場合は，公共性を有するものの，民間が実施する場合は，個別に行政計画との調整が必要。
基盤施設の整備	○計画的かつ一体的な整備が可能。 ○誘致企業が決定していない段階でも先行的な事業化が可能。	○計画的かつ一体的な整備が可能。 ○誘致企業が決定していない段階でも先行的な事業化が可能。	○計画的かつ一体的な整備が可能。 ○誘致企業が決定していない段階でも先行的な事業化が可能。 ○民間で実施する場合は，個別に開発を進めることも可能。
産業用地の確保	○整理後の換地には，従前の個人の権利が存するため，権利者意向（貸地，自己利用等）に合わせた換地設計（目的換地等）が必要。 ○行政が自己で処分する用地を確保するためには，先買いが必要。	○事業にあたり買収を行うため，事業者の意向に沿った処分用地の確保が可能。	〔買収を行う場合〕 ○事業者意向に沿った処分用地の確保が可能。 〔買収を行わない場合〕 ○処分用地の整形化・集約化・再配置等が不可能。 ○土地の交換分合についての税制上の優遇措置がない。 ○公共施設を整備する際には，個別に買収が必要。
事業費の源泉	○保留地処分金 ○公共施設管理者負担金	○用地処分金	○用地処分金
行政の負担	○道路や公園，公共下水道整備費用の全部または一部。 ○先買いを行う場合は先買い費用が必要。	○道路や公園，公共下水道整備費用の全部。 ○用地買収費。	○民間主体の場合はなし。 ○民間を主体に周辺環境整備を行う場合もある。 ○行政による開発行為の場合は用地買収費，公共施設整備費。
地権者の負担	○事業費及び公共用地確保のための減歩。	○なし。	○なし。

表－面的整備手法の事業フロー



（３）地域課題への対応

①二つの都市計画区域にわたる開発

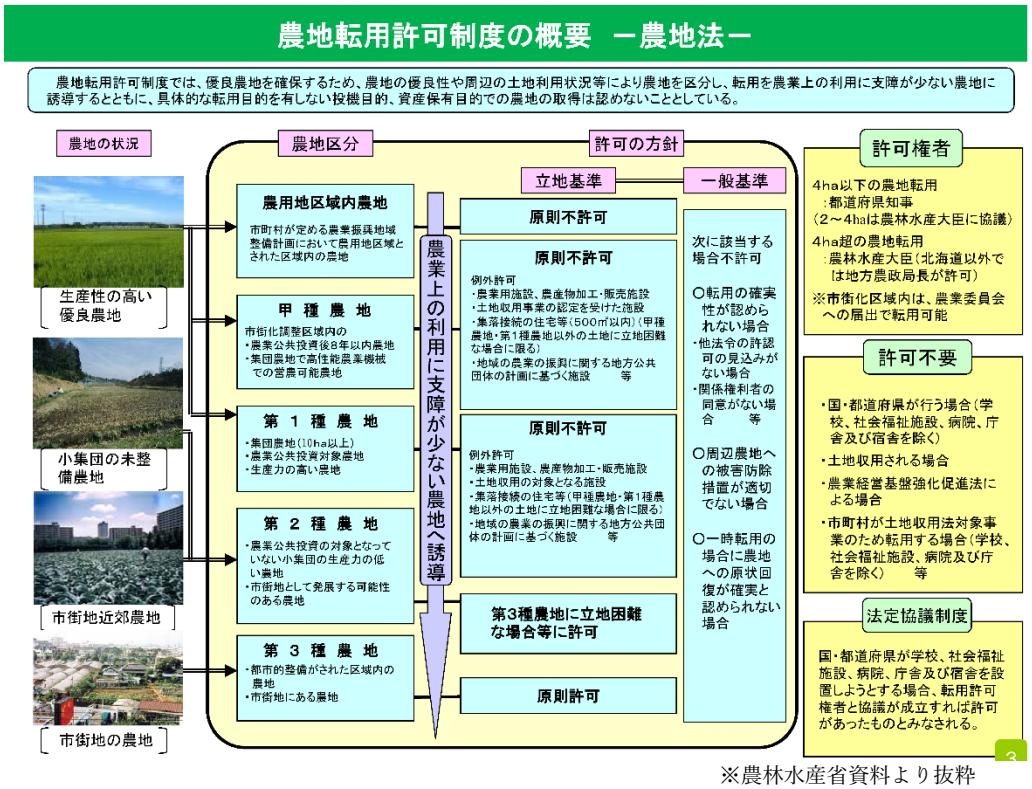
大生郷工業団地は，水海道都市計画区域（線引都市計画区域）の北端部，区域界に接して位置しており，同工業団地を中心にその北側や東側などで新たな産業集積地区を検討する場合には，水海道都市計画区域（線引都市計画区域）と石下都市計画区域（非線引都市計画区域）の二つ区域にわたる土地利用を考えるケースが生じます。

本検討における新たな産業集積地区の開発は，大生郷工業団地周辺地区として地域の産業拠点性の強化をけん引する公共的な役割が期待されるものであり，二つの都市計画区域にわたる場合には，一体の都市として総合的に整備・開発・保全する区域となるよう，都市計画区域の見直しを検討することが望まれます。

②農地転用許可への対応

新たな産業用地の開発地区は，農業振興地域のまとまりある農地となっており，開発に向けて農地区分に応じて農業上の利用に支障が少ない農地への誘導とともに，農地転用許可手続きをとる必要があります。手続きについては，農地転用の規模が 4ha 以下の場合は市（農業委員会），4ha を超える場合は県の案件となります。

表－農地転用許可制度の概要



※農林水産省資料より抜粋

③地形特性を踏まえた開発

大生郷工業団地周辺地区は，常総市西部台地上にあり，産業誘致に際しても市域の大半を占める鬼怒川洪水浸水想定区域に該当しないことが評価されますが，地形条件から排水は周囲の低地に向かって分散的に流下する構造となっています。そのため，雨水排水では造成上の流域調整を図りつつ，流下方向に沿って調整池を配置し，汚水排水では大生郷終末処理場までポンプ圧送を検討する必要が想定されます。

また，台地状の平坦地形を活かした産業用地整備を考え，谷戸部の軟弱地盤対策と盛土造成のための搬入土の確保を検討する必要があります。

（4）地区の開発実現化

本検討における三つの開発地区はそれぞれの開発のねらいが異なりますが，目指すタイミングで開発効果を発揮させるために，法的位置づけにふさわしい事業手法を選択し，民間活力による円滑な事業推進を誘導することが望ましいと言えます。

その観点からは，市などの公共団体が事業主体となり，事業費を負担する工業団地造成事業は優先度の高い事業手法とはいえません。まずは組合施行土地区画整理事業や民間主体の開発行為による事業化の可能性を検討すべきと考えられます。

①大生郷工業団地北部地区

本地区の開発は，鬼怒川ふれあい道路（西幹線）の大生郷工業団地北側未整備区間を取り込むことで整備促進を図り，圏央道南側の県道 123 号土浦坂東線までの南北交通処理の円滑化を早期に実現するとともに，約 27ha の産業用地を供給し，市内への新たな産業立地需要に対応するなど，地域の発展に大きく寄与する事業となります。

一方で本地区は，水海道都市計画区域（線引都市計画区域）と石下都市計画区域（非線引都市計画区域）に跨っていますが，公共的な役割の大きい開発として，都市計画区域の見直しにより，地区全体を水海道都市計画区域に含め，一体の都市として開発することが求められます。

都市計画区域の見直しの理由として，市街化区域編入とともに，事業手法は市街地開発事業のひとつである土地区画整理事業がふさわしく，特に，民間開発事業者の資金とノウハウを活用する業務代行方式組合施行土地区画整理事業による施行が望ましいと考えられます。

本地区東側隣接地に構想されている防災拠点については，実現に向け関係機関との調整を推進します。

②圏央道スマート IC 周辺地区

本地区は，水海道都市計画区域（線引都市計画区域）の市街化調整区域にあたり，中継輸送拠点を中心とする関連施設の誘致と民間施設直結スマート IC の実現を図ります。これにより首都圏広域エリアを対象とする物流活動の円滑化に貢献するものと考えられ，本地域への産業立地需要を更にけん引することが期待されます。

民間施設直結スマート IC の整備では，民間事業者が発意し，費用を負担して IC を整備する

ため，あらかじめ開発に参画する民間事業者のコンソーシアムによる事業主体の組成を図ることが必要となります。

また，同 IC は鬼怒川ふれあい道路（西幹線）に接続することにより，産業活動はもとより，観光，防災など地域の多様な交通需要に対応することが期待され，公共性が高い事業として，手続き窓口となる市の連携・誘導も重要となります。

本地区は，圏央道の北側地区と南側地区に分かれていますが，一体の地区として整備することが必須となり，スマート IC の具体的な機能整備については，本地区の開発の目的を踏まえたうえで，高速道路事業者と早期に調整を開始することが求められます。

これらの事柄を踏まえて，早い段階で立地企業を明確にすることにより確実な事業化が可能となり，事業手法としては，開発行為（地区計画の策定）または，組合施行土地区画整理事業（市街化区域編入）による開発が考えられます。特に，業務代行方式組合施行土地区画整理事業によることができれば，より安定的な事業化が可能となります。

③大生郷工業団地東部地区

本地区は，大生郷工業団地北部地区及び圏央道スマート IC 周辺地区の開発により，本地域の交通利便性の大幅な向上による更なる産業立地需要に対応する受け皿としての開発となります。そのため，面整備手法ではなく，民間需要に応じた地区計画による産業系土地利用の誘導を考えます。

（5）各地区の事業手法の検討

①各地区の事業手法

本検討における三つの開発地区で想定される事業手法を整理すると以下のとおりとなります。

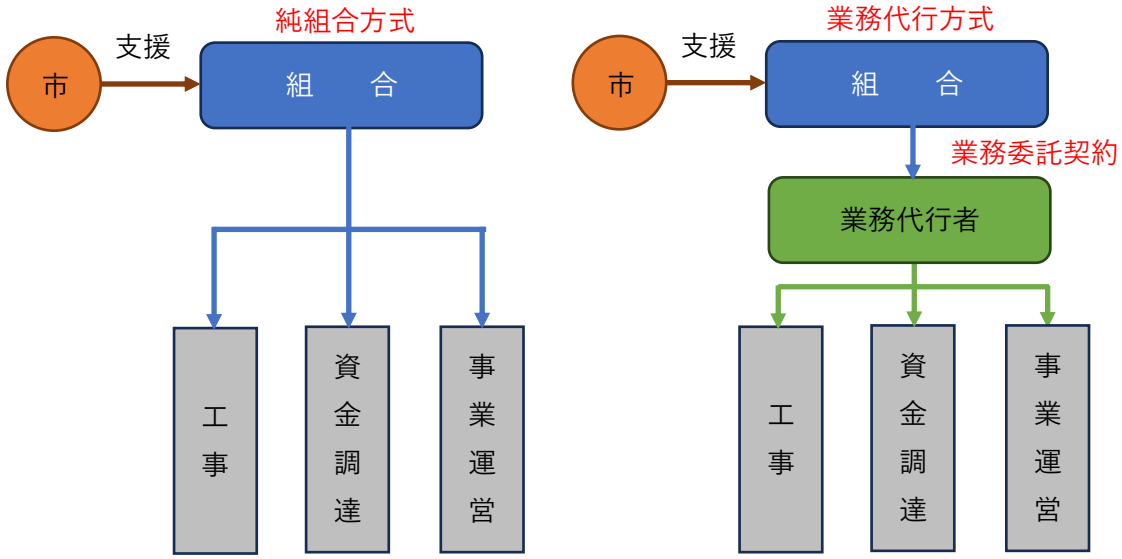
表－各地区の事業手法の整理

地　区	土地区画整理事業	工業団地造成事業	開発行為	備　考
①大生郷工業団地北部地区	○	△	△	早期の事業化とインフラ整備効果による産業振興のけん引
②圏央道スマート IC 周辺地区	○	×	○	スマート IC と広域交通体系を活かす多様な産業施設集積
③大生郷工業団地東部地区	×	×	○（個別開発）	地区計画による更なる産業立地拡大需要の受け皿整備

②業務代行方式組合施行土地区画整理事業の有効性

業務代行方式組合施行土地区画整理事業は，民間事業者が，保留地の取得を条件として，土地区画整理事業組合からの委託に基づき，組合運営に関する事務，換地・設計・造成工事等の事業の施行に関する相当部分を代行する方式の土地区画整理事業です。ただし，意思決定はあくまでも組合にあり，委託事業者は業務を代行するだけです。円滑な運営（組合のリスク回避）には，組合と業務代行者の信頼関係が重要であり，市のバックアップも求められます。

図－土地区画整理事業の推進体制



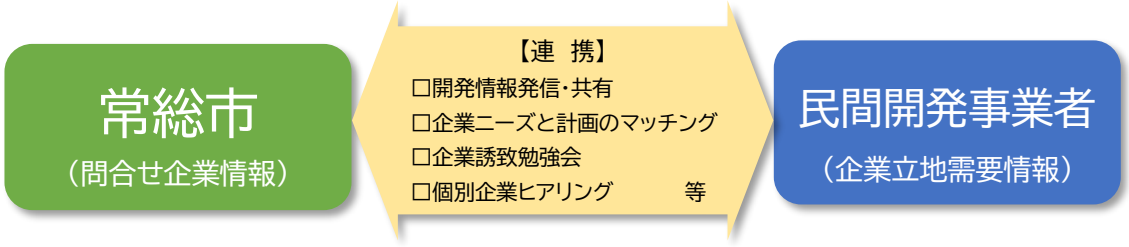
③民間事業者との連携体制

産業用地開発では，対象地域への企業立地需要の把握と誘致（分譲）対象企業の囲い込みが重要となります。特に，茨城県南の圏央道沿線地域では根強い企業立地需要がみられ，新たな産業用地開発の動きが継続している状況にあります。競合する近隣開発事業との差別化を図り，企業を引き付けていくためには，民間開発事業者との連携による早期の開発計画の情報発信，立地のための企業側の条件の把握と開発計画への反映（オーダーメード造成への対応やインフラ整備など）により需要にマッチする計画の検討が求められます。

そのため，事業化前の段階から地域の産業振興と産業拠点開発についての民間事業者を集めた勉強会の開催，個別ヒアリングによる地域の評価情報の確認や意見交換，周辺情報の把握などを継続的に行うことが必要です。

また，市への産業用地整備や立地可能性の問い合わせ情報を日常的にリスト化し，事業化に向けた連携可能性事業者や誘致ターゲット企業の情報を掌握することも重要となります。

図－企業誘致活動体制構築イメージ



Ⅳ 事業効果

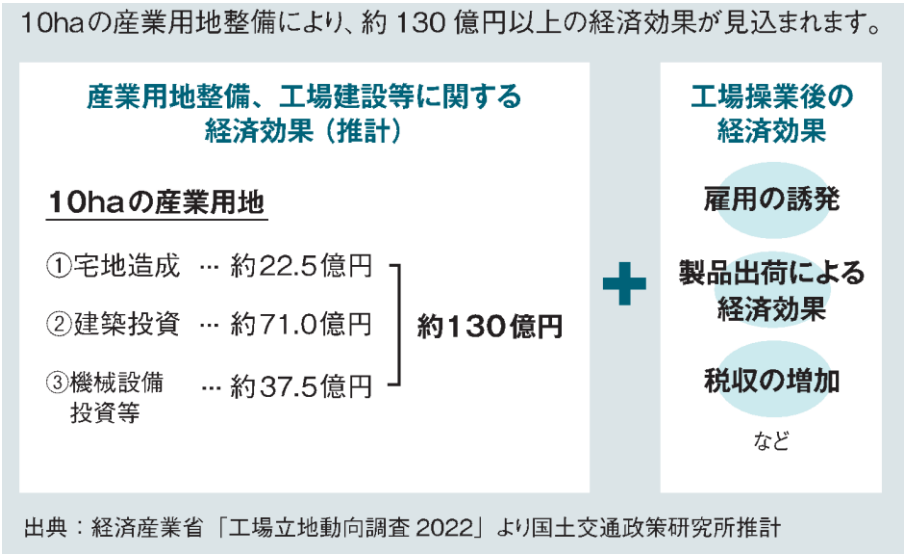
1. 事業効果

○事業の経済効果等

産業用地の開発は，地域に大きな経済効果を生むため，政府においては今後 10 年間で工業用地面積を 1 万 ha 増加させる目標を設定しています。また，物流の 2024 年問題への対応のため物流施設の整備も重要です。

このため国内生産拠点の整備や，地域経済に対する効果が大きい製造業の工場等の立地を促すことで，国内投資の促進と地域経済の活性化を図る必要があります。

表－産業用地の整備等に伴う経済効果（推計）



①３地区の産業用地整備等に関する経済効果

上記推計に基づき，本構想 3 地区の産業用地整備，工場建設等に関する経済効果を算定すると以下のとおりとなります。

表－3 地区の産業用地整備等に伴う経済効果の算定

	大生郷工業団地 北部地区（27.2ha）	圏央道スマート IC 周辺 地区（16.4ha）	大生郷工業団地東部 地区（6.6ha）
宅地造成	約 61.2 億円	約 36.9 億円	約 14.9 億円
建築投資	約 193.1 億円	約 116.4 億円	約 46.9 億円
機械設備投資等	約 102.0 億円	約 61.5 億円	約 24.8 億円
合　計	約 356.3 億円	約 214.8 億円	約 86.6 億円

② 3 地区の工場操業後の経済効果

【雇用の誘発】

市内の従業者数 12,669 人（令和 2 年工業統計調査）と市の都市的土地利用の工業用地面積の合計 415.6ha より，ha あたりの従業者数は 30.48 人／ha となります。

【製品出荷による経済効果】

市内の製造品出荷額：460,014 百万円（令和 2 年工業統計調査）と市の都市的土地利用の工業用地面積の合計 415.6ha より，ha あたりの製造品出荷額は 1,107 百万円／ha となります。

【税収の増加】

市のこれまでの産業用地における税収の実績（固定資産税（土地・家屋））を基に，直近の評価額を踏まえた場合の土地・家屋についての税収見込み額を想定します。

・大生郷工業団地近傍の令和 5 年宅地評価額：15,100 円／㎡

・市内の工場・倉庫の新増築に関する令和 3～5 年度の平均評価額：62,258 円／㎡（容積率 100%）

・軽減措置の適用はないものとします（課税標準額＝固定資産税評価額）

・固定資産税＝課税標準額×1.4%

表－3 地区の工場操業後の経済効果の算定

	大生郷工業団地北部地区（産業用地：27.2ha）	圏央道スマート IC 周辺地区（産業用地：16.4ha）	大生郷工業団地東部地区（産業用地：6.6ha）
雇用の誘発	829 人	500 人	201 人
製品出荷による経済効果（年額）	30,110 百万円	18,155 百万円	7,306 百万円
税収の増加（土地・年額）	57.5 百万円	34.7 百万円	14.0 百万円
税収の増加（家屋・年額）	237.1 百万円	142.9 百万円	57.5 百万円

※税収については，上記の他，市民税（法人，個人）の増加が見込まれます。

※税収の増加は，本市の産業系市街地の容積率の平均が 100%程度であることから 100%で設定。

③ 3 地区の発生集中交通量の予測・算定

【業務系・物流系の発生集中交通量】

発生集中交通量は，東京都市圏物資流動調査における産業系の業種別敷地面積あたり発生貨物車台数を用いて算定します。

東京都市圏の全業種の事業所敷地面積あたりの発生貨物車台数は 1.1 台／1,000 ㎡・日（第 5 回物資流動調査：平成 25～26 年度）となっており，1ha あたりの発生集中交通量は以下のとおりとなります。

・1.1 台／1,000 ㎡×10×2＝22 台／ha・日

表－業種別敷地面積あたり発生貨物車台数

○都市圏計　（単位：台数/日・1000㎡）

業種	施設種類 事務所	工場	物流施設	その他	不明	全施設
化学系製造業	0.5	0.7	1.1	0.3	0.5	0.7
鉄鋼系製造業	0	0.3	1.2	1.6	0.9	0.2
金属製品製造業	1.8	0.7	1.8	1.6	2.6	0.8
機械系製造業	0.9	0.4	1.1	0.4	1.5	0.4
軽雑系製造業	2.7	1.1	2.5	3.3	0.7	1.2
道路貨物運送業	3.7	0	3.2	1.9	6	3.2
水運業	2.4	0	6.2	0.4	0	1.6
航空運輸業	0	0	0	0.5	0	0.5
倉庫業	1.2	0	2.1	4.8	5.7	2.1
運輸に附帯するサービス業	2.6	0	2	1.7	0	2
原材料系卸売業	4.3	1.2	3	4.7	5	2.6
製品系卸売業	5.6	1	1.4	2	1.8	2
サービス業	3.1	2	2	1.6	0.5	2.1
その他	1.3	0.5	3	0.3	1.4	1.6
全業種	1.8	0.7	2.2	1.8	2.7	1.1

資料；東京都市圏物流調査

【従業員の通勤等による発生集中交通量】

従業員の通勤等による発生集中交通量は下記により算定します。

・工場団地整備後における建蔽率を 60%と設定。

→敷地内の外構面積は敷地面積の 40%と設定。

・従業員駐車場の面積は，外構面積の 50%と設定。

・駐車区画 1 台当たりの面積は，30 ㎡／台と設定。

・駐車区画の回転率は，1 と設定。

（駐車区画から通勤・退勤の 2 台／日の発生集中交通量がある想定とする。）

・上記より，1 ha 当たりの従業員における発生集中交通量は，以下のとおりとなります。

10,000 ㎡×40%×50%／30 ㎡／台× 2 ＝133 台／ha・日

表－3 地区の発生集中交通量の予測・算定

	大生郷工業団地北部地区（産業用地：27.2ha）	圏央道スマート IC 周辺地区（産業用地：16.4ha）	大生郷工業団地東部地区（産業用地：6.6ha）
業務物流系（原単位 22 台／ha・日）	598 台／日	361 台／日	145 台／日
従業員系（原単位 133 台／ha・日）	3,618 台／日	2,181 台／日	878 台／日
合　計	4,216 台／日	2,542 台／日	1,023 台／日

なお，大生郷工業団地周辺においては，現在でも通勤時間帯を中心に交通集中が見られています。そのため，表で示した発生集中交通量の予測・算定を反映しつつ，鬼怒川ふれあい道路の必要性を明確にしていくことが必要です。

【参考－美妻橋（県道土浦坂東線）における交通量】

令和６年１月に大生郷工業団地等へのアクセス道路となっている県道土浦坂東線美妻橋交差点において交通量調査を実施しています。

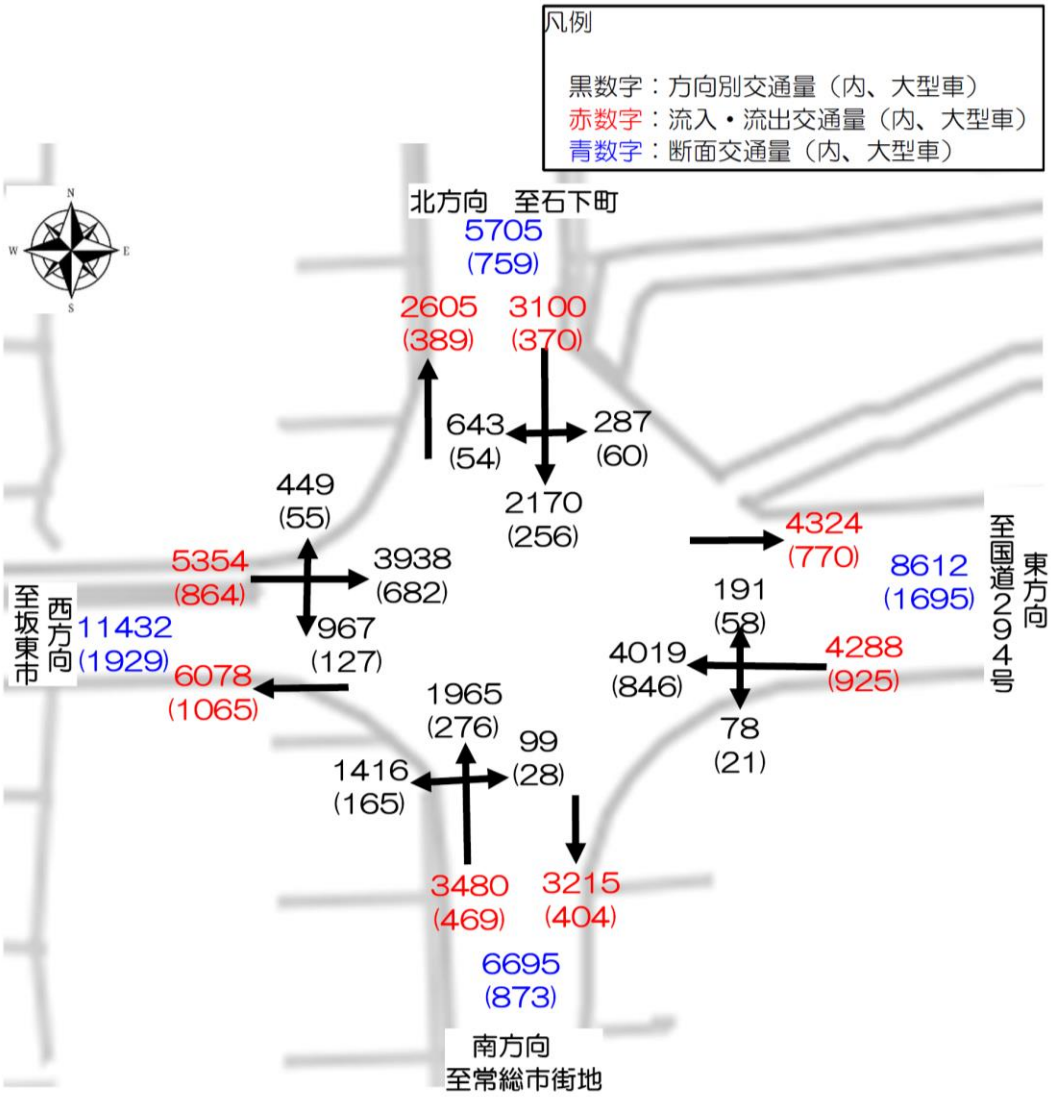
これによると、県道土浦坂東線の断面交通量が 11,432 台となっています。２車線で想定される計画交通量よりも多くの交通量が見られている状況であり、大生郷工業団地周辺における新たな開発に対応した道路整備が必要と考えられます。

観測日時：令和6年1月24日（水）

交差点名：美妻橋交差点

天　　候：晴れ

集計時間：7：00～19：00（12時間交通量）



2. ロードマップ

（1）優先順位の検討

①鬼怒川ふれあい道路の未整備区間整備促進

鬼怒川ふれあい道路（西幹線）は，本地区の各事業地区を結びつけ，広域的な産業の連携を実現する重要なインフラであり，その供用は本地区の競争力のある産業拠点化の生命線であると言えます。したがって，鬼怒川ふれあい道路の未整備区間の整備促進を図ることができる「大生郷工業団地北部地区」の開発は，最も優先すべき事業であり，同時に新時代の企業立地ニーズに対応する新たな産業用地を供給することで，地域の産業機能集積の起爆剤として，追随する産業団地開発の事業化を牽引することを目指します。

②圏央道スマート IC の事業化

また，想定される事業化への手続きの手間と開発効果の大きさからは，スマート IC 及び「圏央道スマート IC 周辺地区」の事業化検討にも同時期に着手することが望ましいと考えられます。この地区は事業化検討調整期間が長引くことが想定されます。

さらに，「大生郷工業団地東部地区」は，上記 2 地区の成果とその後の需要動向を見極めて事業化の判断をする必要があると考えられます。

（2）ロードマップの検討

本地区の産業団地開発地区及びスマートＩＣ、鬼怒川ふれあい道路の事業化ロードマップを整理すると以下のとおりとなります。

表－事業化ロードマップの検討

優先順位	地　区	短期	中期	長期
		2024～2030 年頃	2031～2040 年頃	2041～2050 年頃
1	大生郷工業団地北部地区			
	（防災拠点：東側隣接地）			
2	圏央道スマート IC 周辺地区			
	（スマート IC の整備）			
3	大生郷工業団地東部地区			
4	鬼怒川ふれあい道路の整備			（全線開通）

・「大生郷工業団地北部地区」は早期の事業化を目指した取組みを開始し，2030 年頃までに面的整備を終えて企業誘致を進めていきます。併せて隣接防災拠点の共用を目指します。
・「圏央道スマート IC 周辺地区」も早期事業化への取組みを推進し，2030 年代中盤頃の企業誘致の実現と，圏央道スマート IC の開設を目指していきます。
・「大生郷工業団地東部地区」はこれら 2 地区の開発効果が見えてくる 2030 年代中盤以降に，地区計画に基づく個別開発を誘導します。
・鬼怒川ふれあい道路は 2040 年頃全線開通想定することとします。

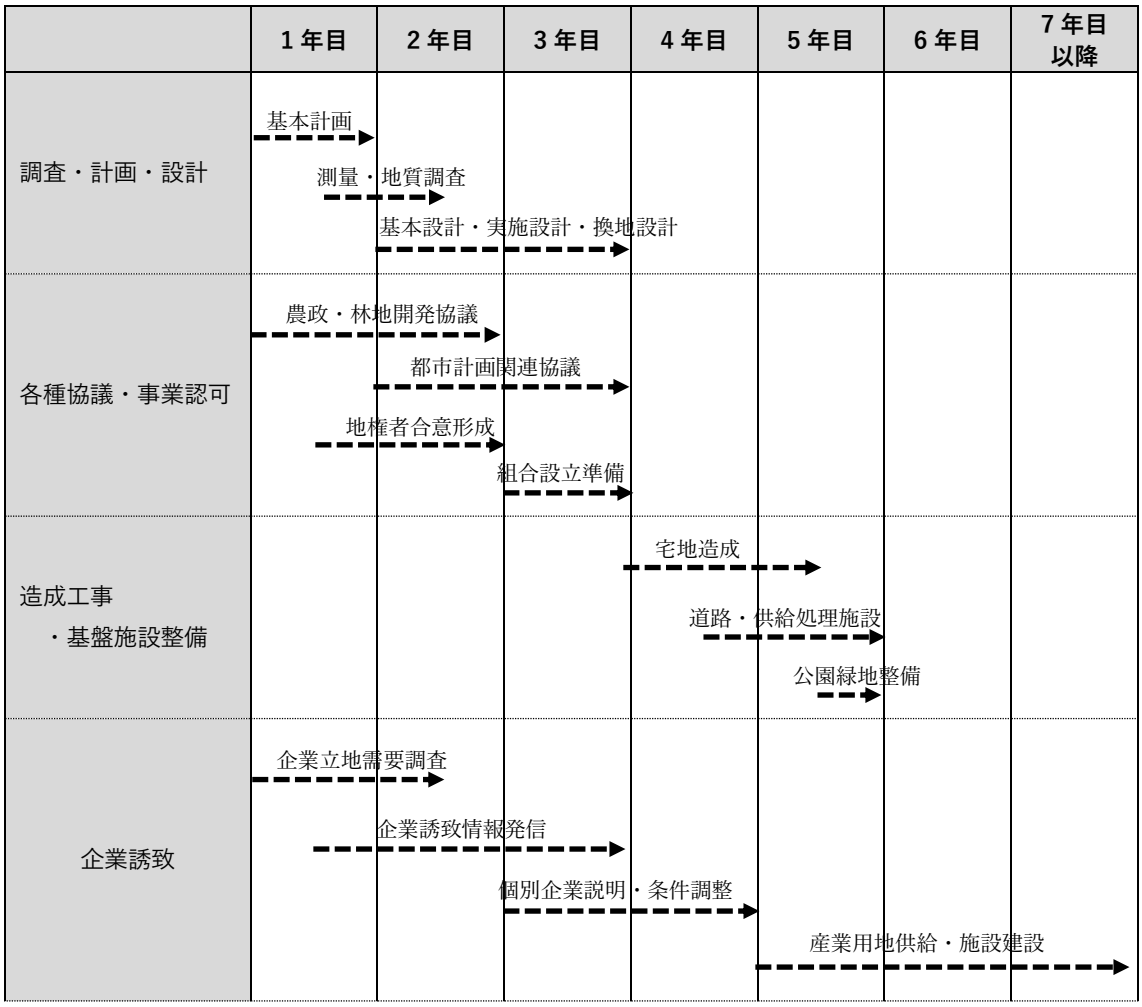
（3）大生郷工業団地北部地区の開発事業化の進め方

「大生郷工業団地北部地区」の開発は，面的開発による公共施設の整備と産業用地の供給を促進するという目的から，土地区画整理事業による事業化が想定されます。

一般的な土地区画整理事業の進め方では，調査・計画・設計，各種協議・事業認可，造成工事・基盤施設整備，企業誘致という流れとなります。

○調査・計画・設計（基本計画・測量・地質調査，基本設計・実施設計，換地設計など）
○各種協議・事業認可（農政協議，林地開発協議，都市計画関連協議，地権者合意形成，組合設立準備など）
○造成工事・基盤施設整備（宅地造成，道路整備，供給処理施設整備，公園緑地整備など）
○企業誘致（企業立地需要調査，企業誘致情報発信，個別企業説明・条件調整，産業用地供給（分譲・賃貸），施設建設など）

表－土地区画整理事業による産業団地開発事業推進モデル



※各スケジュールが滞りなく進展した場合の想定モデル