

成長産業誘致特区（東海環状自動車道西回り区間及び濃飛横断自動車道沿線地域）

1. 提案のニーズ・背景

(1) 東海環状自動車道を巡る現状

東海環状自動車道は名古屋市の周辺30-40km圏を結ぶ環状道路で、愛知県豊田市・瀬戸市、岐阜県土岐市・可児市・美濃加茂市・関市・岐阜市・大垣市、三重県四日市市等の諸都市を連絡し、東名高速道路・新東名高速道路・中央自動車道・東海北陸自動車道・名神高速道路・新名神高速道路等と広域的な交通網を形成する延長152.5kmの自動車専用道路であり、うち、岐阜県内を通過するのは約100kmである。2005年3月19日に豊田東JCT-美濃関JCT間のいわゆる東回り区間が開通し、同時に、伊勢湾岸道の豊田東JCT-豊田東IC間が開通して接続している。

さらに、2009年4月18日には、西回り区間である美濃関JCT-関広見ICが開通し、2012年9月15日には、岐阜清流国体開催に合わせ、大垣西IC-養老JCTが開通した。西回り区間全体の供用開始は2020年が予定されている。

東海環状自動車道は、主として名古屋圏道路網の交通渋滞解消を目的としたものであるが、東回り区間開通に向けて、同沿線地域では工業団地開発と企業立地が急速に進んだ。開通時点で分譲中、あるいは開通後に分譲された周辺工業団地は、22団地計675ha、進出企業数は、2008年後半からのリーマンショックの影響にも関わらず117社に上る。このうち、製造業企業は56社で、製造品出荷額は、2010年末時点で年間1,729億円、雇用者数は5,258人に上っている。

こうした工業立地促進効果が生じた理由は、東海環状自動車道が日本最大のモノづくり地域である中京圏の外縁地域をカバーしており、

- 自動車産業の中心である豊田市や、愛知県の製造業の中心地である小牧市と、こうした中京圏外縁地域との時間距離を大幅に縮めたこと
- 新規立地企業の取引先・親会社の多くは中京圏に立地しているため、経営者に土地勘があり、一部従業員の配置換えも比較的容易だったこと
- ICから近い場所を含め、土地の値段が（愛知県等に比べ）低価格だったこと
- 地盤が強固で、地震の起こりにくい場所であり、津波被害もないこと

等によるものと考えられる。

こうした東海環状自動車道東回り地域の状況から、同西回り地域においても、相当程度の新規工業立地に向けたニーズがあると推察されている。

(2) 東海環状自動車道西回り地域における工業団地開発に関する問題

近年の新規工業団地開発は、市街地、農地および市街化調整区域を避け、丘陵地等のいわゆる「非線引き地域」に立地することが基本である。東海環状自動車道東回り地域については、沿線に農地に適さない丘陵地が多く、企業からのニーズの強いIC周辺地域においても、農地および市街地を避けての工業団地開発は比較的容易だった。

しかし、東海環状自動車道西回り地域は、岐阜県最大の農業地域と重なっており、市街地以外で平坦な土地はほぼ全て農業振興地域となっている。したがって、工業団地開発に当たっては、適切な開発面積を確保するために、一定の農地を転用せざるを得ないケースが多い。しかし、農地転用には厳しい条件が付されるため、東回り地域の成功にもかかわらず、西回り地域の工業団地開発は停滞しており、現時点では、分譲に漕ぎつけたものが69.3ha、構想中のものが109.5haにとどまっている。

アジア太平洋を中心とした新興国が急速な経済成長を遂げる中で、特に製造業の立地については、日本は他の国々との厳しい競争状況にある。こうした中、企業ニーズに応えられる工場立地好適地を提供することは、日本の競争力を高める上で極めて重要である。

農業は国の基本であり、農地転用については慎重な運用が必要である。しかし、東海環状自動車道は、日本最大のモノづくり地域において、全く新たな物流ルートを提供するものであり、同沿線地域における農地転用について、他地域と同様の運用をすることは必ずしも適当ではない。このため、同沿線地域における農地転用については、農業と商工業開発の適切なバランスをとった上で、他地域より柔軟な転用を認める仕組みを構築する必要がある。

当該地域について、農地転用を認める枠組みが設定され、当該枠組みを用いた工業団地開発が進めば、岐阜県としても、地元市町村と共に、当該地域について、航空宇宙産業、自動車部品産業、食品産業、医療器具・医薬品産業等を中心に、企業立地促進に向けた更なる企業支援策を講じる用意がある。合わせて、当該地域における農業のさらなる活性化に向けた新たな支援策に取り組む予定である。

(3) 濃飛横断自動車道沿線について

濃飛横断自動車道は、本県の郡上地域から下呂地域を經由し東濃地域へ至る道路として整備を進めている。東濃地域は東海環状自動車道東回り区間の開通によって企業立地が急速に進んだが、リニア中央新幹線開通（平成39年開通予定）及び同中間駅の整備により、同自動車道の沿線及びIC周辺には、新たな企業立地ニーズが生じることが考えられる。したがって、本地域についても東海環状自動車道西回り地域と同様の扱いとする必要がある。

2. プロジェクトの内容

本県において、人口減少・少子高齢化が進展する中、他地域、全国、世界から所得を得て消費を呼び込むため、県内各地域における産業の利益拡大と地域雇用の創出を図ることとし、特に広域的交通インフラである東海環状自動車道西回り区間沿線地域や濃飛横断自動車道沿線地域において新規工業団地開発を行い、同自動車道による交通の利便性を活かして成長産業や次世代産業等に関連する企業を積極的に誘致する。

- ① 東海環状自動車道西回り区間沿線地域等（※）で工業団地開発を行う。
 ※本プロジェクトでいう「東海環状自動車道西回り区間沿線地域等」とは、東海環状自動車道関広見IC以西の岐阜県内の各IC、及び整備計画中の濃飛横断自動車道の各ICから、直線で5km（仮：現在検証中）以内の地域をいう。
- ② 同地域で開発された工業団地への企業立地支援策の強化
 岐阜県企業立地促進事業補助金の拡充、その他市町村レベルの補助

3. 想定される実施主体

岐阜県、東海環状自動車道西回り区間、及び濃飛横断自動車道沿線の市町村、県及び市の土地開発公社、工業団地開発を行う民間企業等

4. 本提案に関する規制緩和事項

(1) 規制緩和事項	東海環状自動車道西回り区間沿線地域等において工業団地開発を行うのにふさわしい区域を特区として認定し、当該区域内で行われる工業団地開発に係る農地転用については、農地法第4条及び第5条の規定にかかわらず、これを許可できるものとし、当該許可に係る事務を県の事務とする。
(2) 関係法令等	農地法 第4条第1項、第2項 第5条第1項、第2項
(3) 緩和により考えられる悪影響とその対応策	県が許可を行う際には、地域の農地や農業に与える影響を検討し、耕作放棄地の有効活用や中山間地域での農地の整備などによって県全体として優良農地を確保する支援策により、農業生産への影響を最小限に抑える。 なお、企業用地開発に伴う実際の農地転用の規模は現時点では不明だが、本県の東海環状自動車道西回り区間の大部分を占める岐阜・西濃地域における農地面積は全体で約2万haであるのに対し、東海環状自動車道東回り区間で開発された企業用地面積は675haである。
(4) 緩和による効果	東海環状自動車道東回り区間においては、企業の進出によって新たに1,729億円の工業出荷額と、5,258人分の雇用を生み出しており、東海環状自動車道西回り区間沿線地域等などにおいても、同等規模の効果が見込まれると考える。

5. 日本再興戦略におけるKPIとの関連性（日本経済再生に向けた効果）

以下のテーマへの貢献が期待できる。

<日本産業再興プラン 1. 緊急構造改革プログラム（産業の新陳代謝の促進）>

①民間投資の活性化

- 今後3年の内に設備投資を2012年度の約63兆円から10%増加させ、リーマンショック前の水準（年間70兆円（2007年までの5年間平均））に回復させることを目指す。

<日本産業再興プラン 6. 中小企業・小規模事業者の革新>

③戦略市場に参入する中小企業・小規模事業者の支援

- 2020年までに黒字中小企業・小規模事業者を70万社から140万社に増やす。

連絡先: 岐阜県総合企画部総合政策課 高橋 TEL:058-272-8087 FAX:058-278-2562 E-mail:c11121@pref.gifu.lg.jp