

**山梨県都市計画審議会マスタープラン委員会
第6回資料**

II. 産業拠点候補地

(第5回委員会等での意見を踏まえた修正)

第5回委員会等での意見の概要

・産業拠点候補地に関する第5回委員会等での意見と対応

意見	対応
<ul style="list-style-type: none">・産業系の土地利用の話について、空間的な考え方及び戦略について、どのようにまとめていくのか？また、これまで都市の拠点は、厳密に整理してきたが、産業拠点については、取り組みの熟度や市町村ごとの拠点数など、統一感が取れていないと感じるが、どのように整合性を図って行くか。	産業拠点位置付けの目的、考え方、分析方法等について、再整理する
<ul style="list-style-type: none">・交通ネットワークの整備進捗や市町村が設定する地区拠点との連携を、考え方として位置づけてはどうか。	
<ul style="list-style-type: none">・名称については「産業拠点候補地」が良いのではなか。	

産業拠点候補地の分析・抽出

・産業拠点候補地分析・抽出の目的

- ・本県では、環境負荷の少ない内陸型産業の誘致を進めており、特に、超精密な加工分野や燃料電池等の新エネルギー分野などの機械電子産業と、医療関連機器分野や農産物を活用する食料品分野などの健康関連産業を中心に誘致を目指しているが、本県内への誘致の受け皿となる工場用地が不足している。
- ・これらの特に誘致を重視している産業については、「やまなし未来ものづくり推進計画」に基づき誘導する。また、中央自動車道や中部横断自動車道等、本県を取り巻く高速交通体系の充実を活かし、物資の流動の円滑・効率化を図る物流施設の誘致を進めていく。
- ・このため、改定作業中の山梨県都市計画マスタープランにおいて、本県の基幹産業である製造業や高速交通体系の構築を活かした流通業を集積していく、若しくはその維持を図るエリアとして、新たに産業拠点を検討し、将来の都市構造に位置付けることにより、持続的な本県の産業活動を支え、県土経済の発展に資することを目的とする。

産業拠点候補地の分析・抽出

・産業拠点の考え方

・産業拠点は、工業団地等が整備済み、または整備が確実な地区のうち、

①一定の規模を有する（予定される）

②IC周辺等、インフラの活用が可能である

③都市の拠点と連携した「職住近接型」の都市構造の構築を可能とする

等、立地条件に優れ、周辺環境との調和を図りながら、秩序ある土地利用の実現を目指すエリア。

・分析対象地区

・以下の89地区を対象とする。

- ヒアリングにおいて、市町村が新たな取り組みを行っている地区（予定も含む）

- 既に一定規模の集積のある地区はその維持を図っていくことも重要であることから、既存の工業団地等

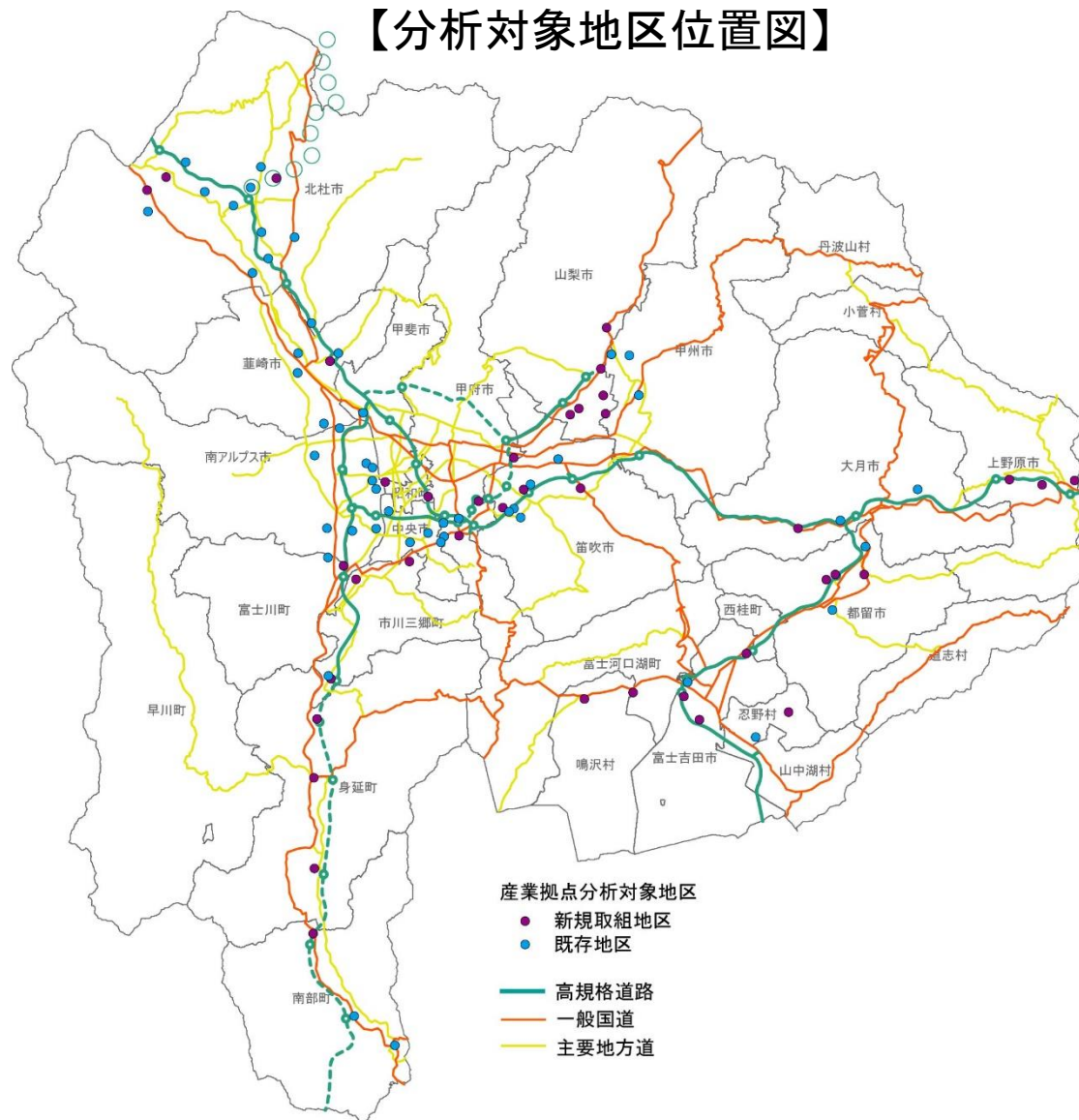
産業拠点候補地の分析・抽出

・分析対象地区

【市町村別分析対象地区数】

	新規	既存	合計
甲府市	3	3	6
富士吉田市	3	0	3
都留市	3	2	5
山梨市	6	0	6
大月市	1	2	3
韮崎市	1	4	5
南アルプス市	0	9	9
北杜市	3	11	14
甲斐市	0	1	1
笛吹市	3	5	8
上野原市	3	0	3
甲州市	0	3	3
中央市	0	4	4
市川三郷町	3	1	4
身延町	3	0	3
南部町	1	2	3
富士川町	1	1	2
昭和町	2	0	2
忍野村	1	1	2
鳴沢村	1	0	1
富士河口湖町	1	1	2
合計	39	50	89

【分析対象地区位置図】



産業拠点候補地の分析・抽出

・分析方法

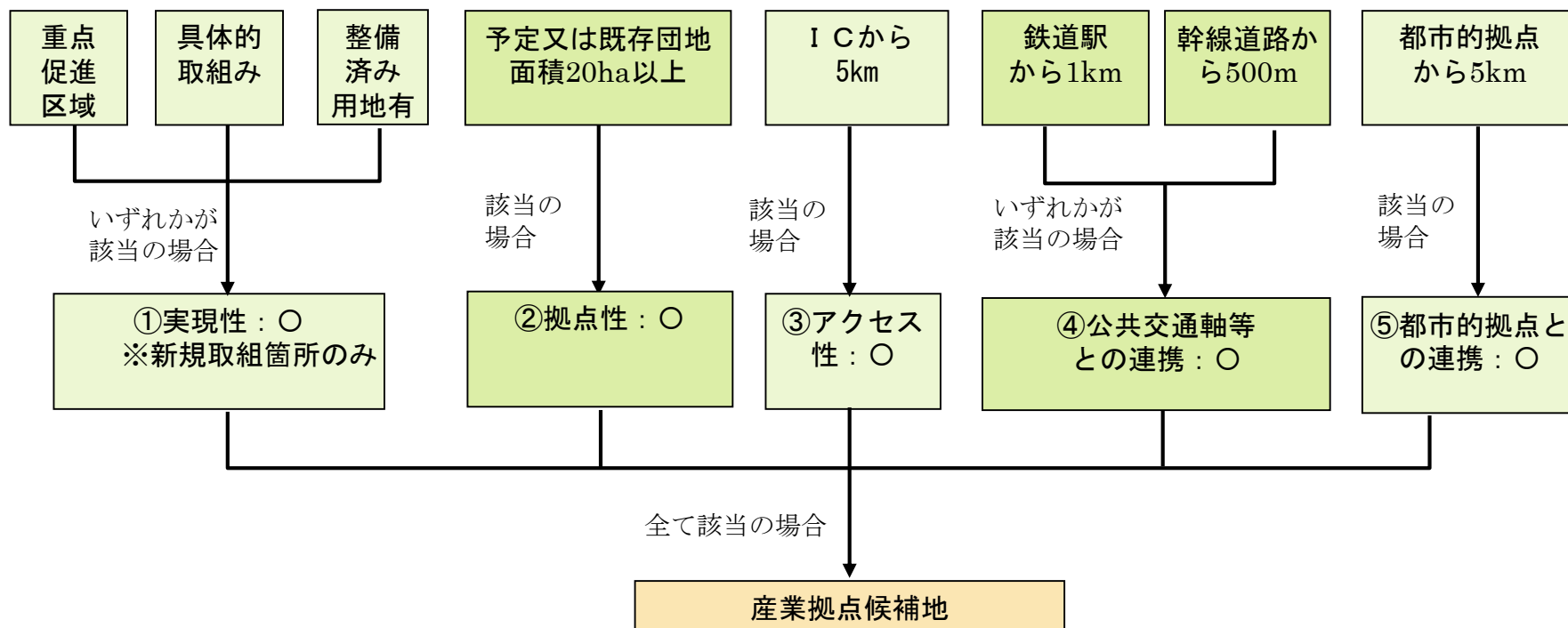
- ・実現性（新規取組箇所のみ）、拠点性、アクセス性、公共交通軸等との連携、都市的拠点との連携の5つの指標から分析する。

項目	分析の視点	分析指標
実現性 (新規取組箇所のみ)	①新たに集積を図る地区は、土地利用調整を行うにあたって具体的な取組み・施策が必要となる。	下記のいずれかに該当の地区 <ul style="list-style-type: none"> ・「やまなし未来ものづくり推進計画」重点促進区域 ・関係機関との調整などの具体的取組が有る地区 ・既に整備済みの用地が有る地区（既存工業団地を含む）
拠点性	②県土構造に位置付ける拠点のため、一団の土地利用により周辺環境との調和を図る必要がある。	予定又は既存の産業団地の規模が20ha以上※ ※IC周辺や工業適地の新規市街化区域編入の目安（都市計画運用指針）
アクセス性	③製造業等の立地にあたっては、材料の調達や製品の輸送など県外を含めた広域的なアクセス性を有することが重要である。	IC、SICから5km圏※ ※ICから概ね10分以内（県内一般道路昼間時の平均旅行速度32.2km/h（H27道路交通センサス）より換算）
公共交通軸等との連携	④多くの人々が働く産業拠点においては、就業者の通勤手段として、公共交通等が利用出来る環境づくりが必要である。	鉄道駅から1km圏又は幹線道路※（国道、主要地方道）から500m圏 ※路線バスや企業送迎バスルートとして想定
都市的拠点との連携	⑤就業者への生活サービスの提供のためには、市街地や拠点との連携が重要である。	都市的拠点※から5km圏 ※広域拠点、地域拠点、既存都市機能立地地区、都市機能補完地区、地区拠点

産業拠点候補地の分析・抽出

・分析フロー

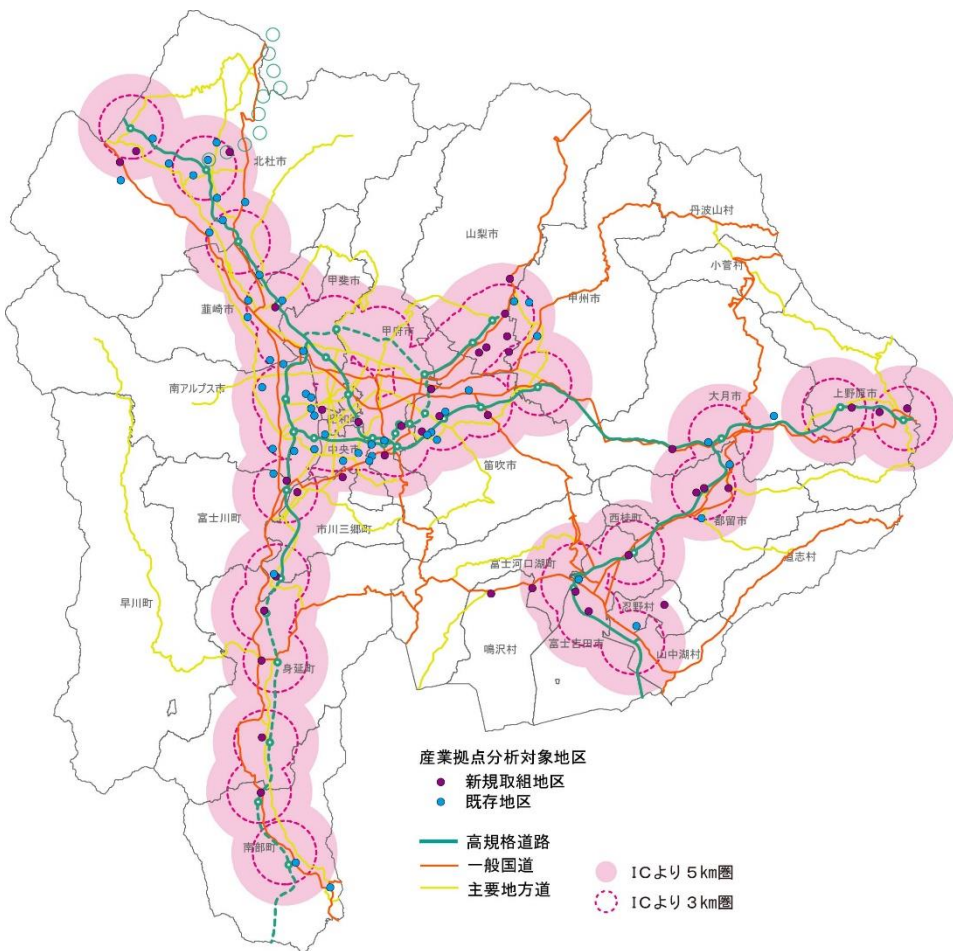
・5つの指標の全てに該当する地区を産業拠点候補地として抽出する。



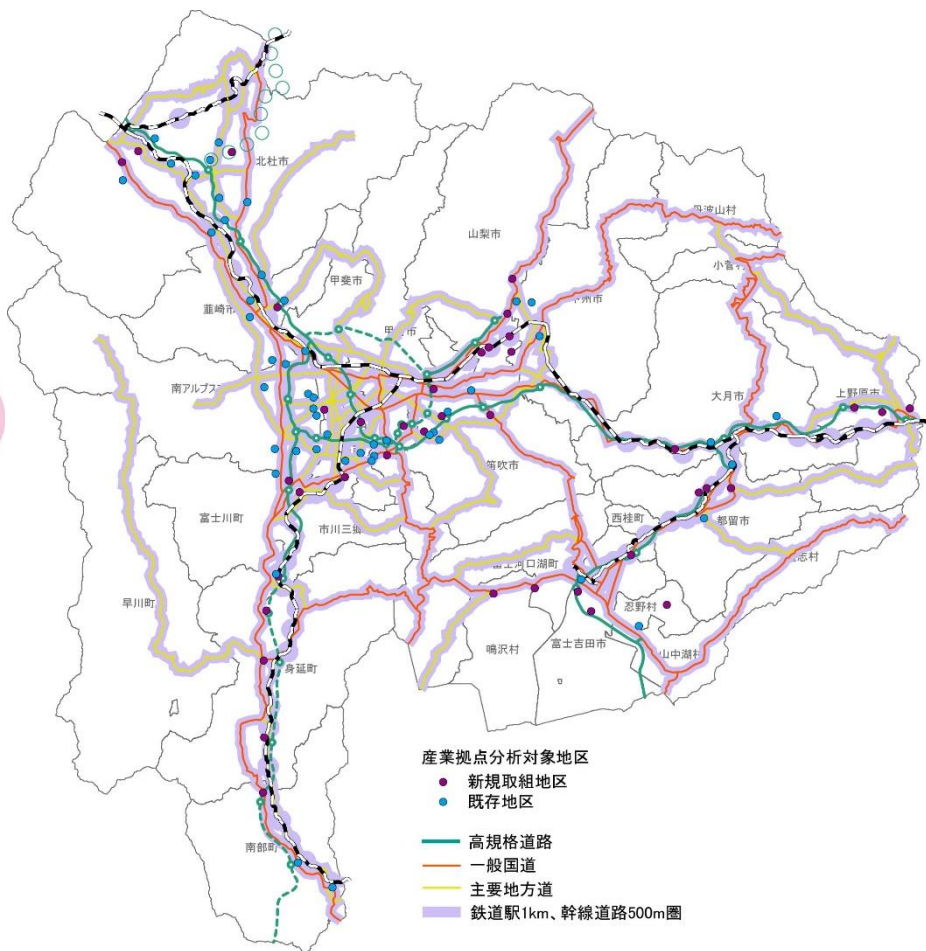
産業拠点候補地の分析・抽出

・分析結果

【高速道路ICからの距離】



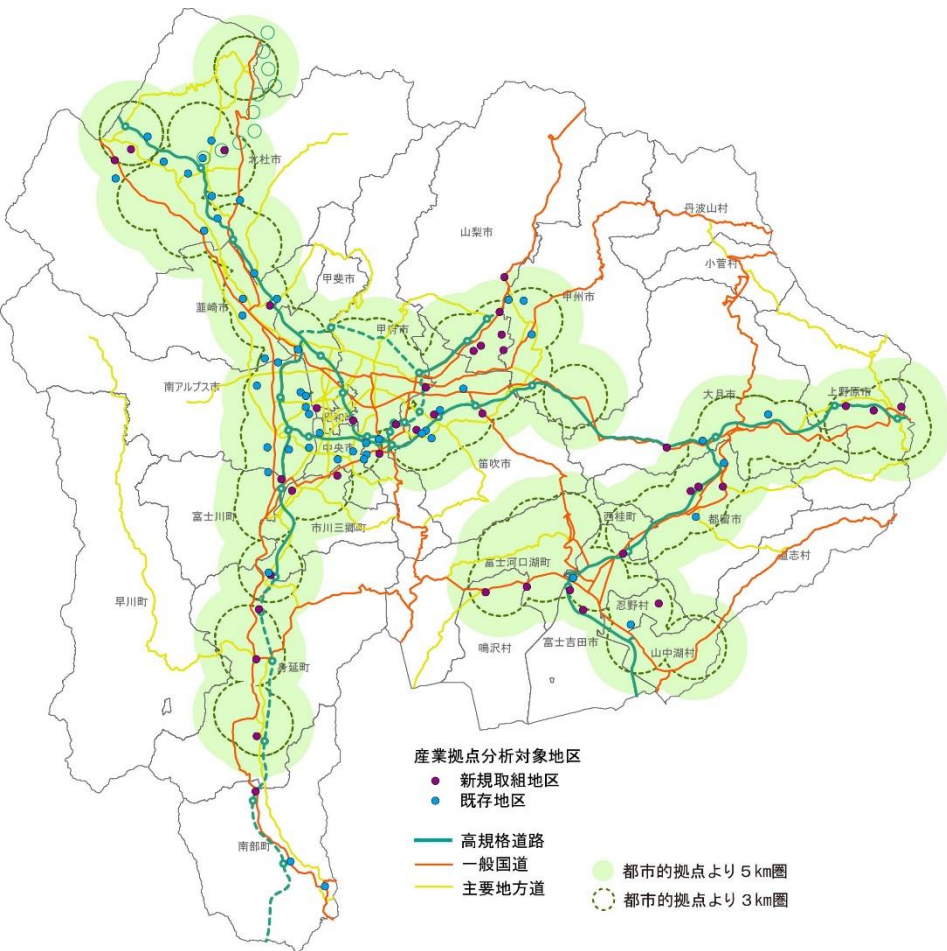
【鉄道駅、幹線道路からの距離】



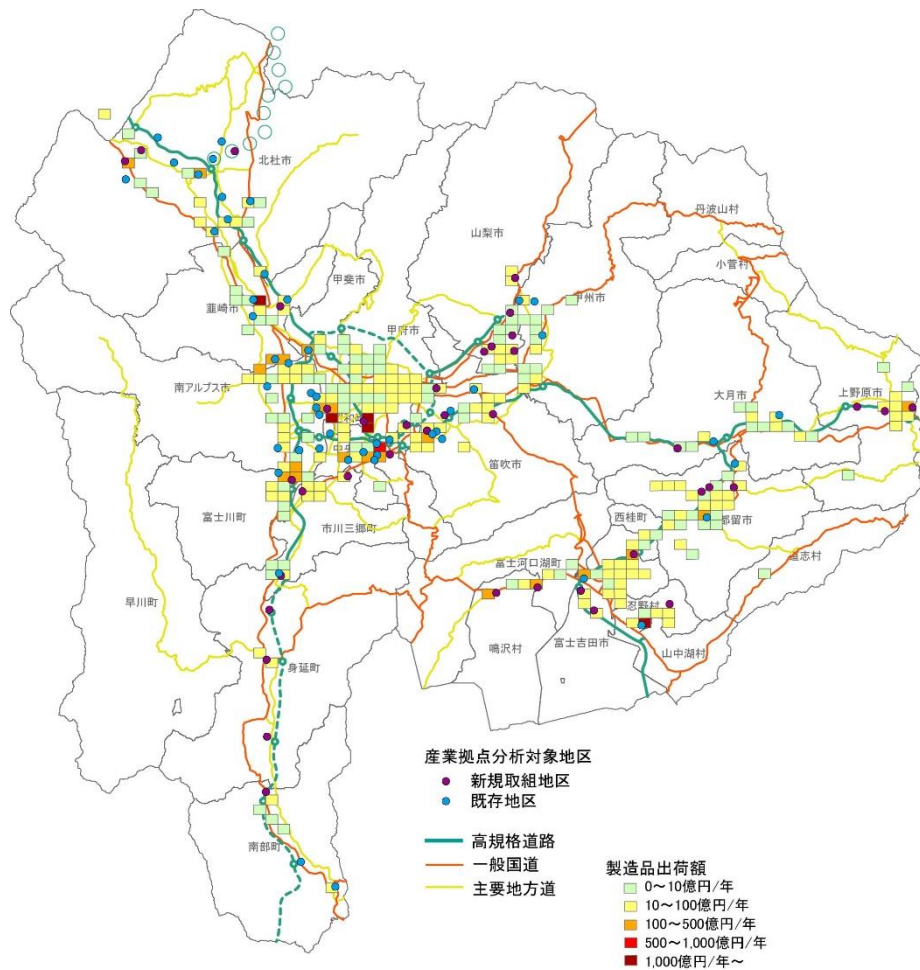
産業拠点候補地の分析・抽出

・分析結果

【都市的拠点からの距離】



【参考-製造品出荷額の状況(1kmメッシュ)】



産業拠点候補地の分析・抽出

・分析結果

・5つの指標すべてに該当する地区を産業拠点候補地とする。

【市町村別候補地数】

	新規	既存	合計
甲府市	2	1	3
韮崎市	1	1	2
北杜市	0	1	1
笛吹市	1	0	1
中央市	0	2	2
身延町	1	0	1
富士川町	1	0	1
昭和町	2	0	2
忍野村	0	1	1
合計	8	6	14

【産業拠点候補地位置図】

