

地 域 再 生 計 画

1. 地域再生計画の申請主体の名称

磐田市（静岡県）

2. 地域再生計画の名称

パーキングエリアを有効に活用した地域経済の活性化と雇用の創出計画

3. 地域再生の取組を進めようとする期間

平成16年度から平成24年度

4. 地域再生計画の意義及び目標

静岡県西部の磐田市は、日本を代表する優良企業であるスズキ、ヤマハ発動機、ホンダ等自動車関連を中心とした輸送用機械工業、一般機械工業等活発な生産活動が行われている。これらの工業製品、原材料の搬入及び出荷はその大部分を広域高速交通網である東名高速道路に依存して、そのスムーズな物流が地域経済の発展に大きく影響していた。

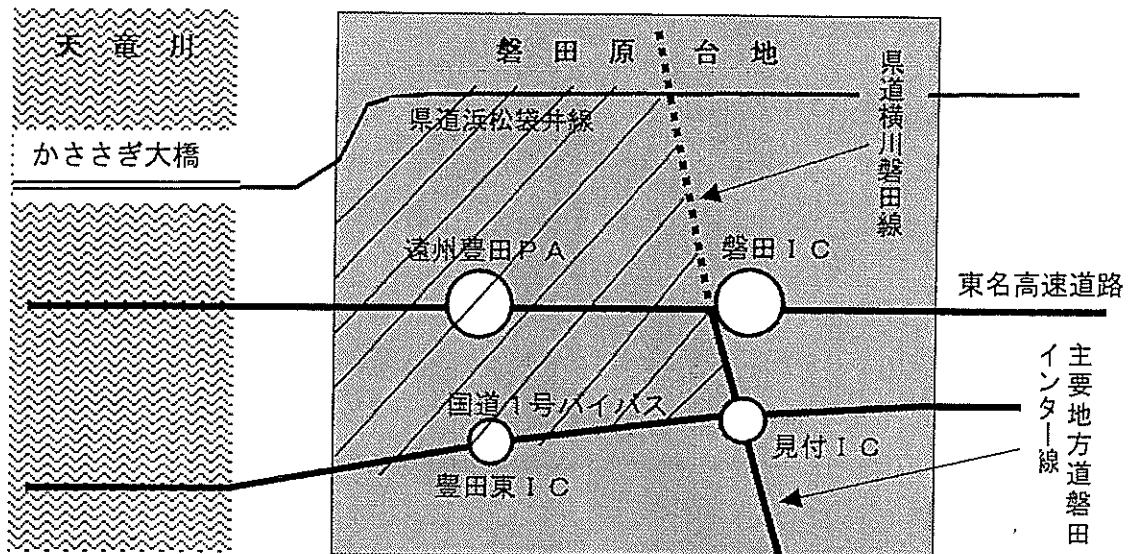
しかし、近年、自動車交通の急激な拡大等による周辺幹線道路の渋滞が著しく、特に浜松インターチェンジ、袋井インターチェンジへのアクセスとなる浜松市街地東部から磐田市西部及び磐田市街地から袋井市の区間の混雑により、磐田市への出入りは、時間的に極めて大きなロスが生じていた。

そのため、高速交通ネットワークの形成が、地域間の交流を活発化し、地域の活性化を促進する重要な鍵となるとの判断により、昭和62年より新インターチェンジの検討が進められた。平成元年に静岡県と磐南地域の5市町村及び企業が第3セクター（磐田原総合開発（株））を組織し、開発型インターチェンジの手法により平成11年に磐田インターチェンジが完成した。

さらに、天竜川に架かる「かささぎ大橋」の完成及び県道浜松袋井線の整備により、磐田原台地の広域圏及び浜松圏の交通利便性が飛躍的に高まり、地域の物流効率を高めた。この地域は自動車関連を中心とした産業基盤があったことから交通の利便性が上がったことで関連する企業が立地するための適地となった。

特に、磐田市の北部、磐田原台地に位置する地域は、東名高速道路磐田ICから約1.5kmで遠州豊田パーキングエリアの北側に隣接し、地形的には台地の緩やかな斜面地で地質は礫層で良質な地盤であるため、想定される東海地震に対しても大きな影響を受けず、また県道浜松袋井線、県道横川磐田線、国道1号バイパスの広域

連絡道路に囲まれていることから、開発の適地となった。



そこで、バブル崩壊以降の経済状況の中、地域活性化のため企業誘致を図ろうと、地元地権者を含め十数年来検討が続けられてきたが、工場用地等は買い手市場のため交通の利便性だけでは他の地価の安い地域に勝てない状況であったため、企業誘致をして雇用の創出をするために市の地域資源であるP.Aを活用して地域活性化につなげようと努めた。そして、平成10年に規制緩和された高速道路との連結施設について検討を進め、事業手法としては土地区画整理事業により工業用地等（約42ha）を造成することによって、「地域再生を図る戦略的拠点」を作り出す計画を進めてきた。

検討を進める中、連結施設は事業者にとって負担の大きい連結料があるためなかなか具体的な事業化が進まないことから、「スマートI.C」により遠州豊田P.Aを工場団地の優位性を高めるために活用するとともに、「特定地域プロジェクトチーム」の協力を受け、当地域の抱える課題の整理により企業誘致による雇用の創出を図り、地域の活性化に結びつけたい。

（上位計画の位置づけ）

旧豊田町の政策方針である「第4次豊田町総合計画」、土地利用の基本方針である「国土利用計画（豊田町計画）」、都市計画の基本方針である「豊田町都市計画マスタープラン」すべてに高見丘地区の開発が位置づけられている。

5. 地域再生計画の実施が地域に及ぼす経済的社会的効果

この開発による就業者を2100人（内新規就業者1300人）、税収を15年間27億円と見込んでいる。

6. 講じようとする支援措置の番号及び名称

- 11203 地域再生支援のための「特定地域プロジェクトチーム」
の設置
- 212012 スマート I C の社会実験の実施

7. 構造改革特区の規制の特例措置により実施する取組その他の関連する事業

遠州豊田 P A 周辺土地区画整理事業の促進

○事業の目的

東名高速道路磐田インターチェンジから西へ約1.5 k m、遠州豊田パーキングエリアに隣接した地理的優位性を最大限に活用し、商業施設の誘致を図り、地域産業の振興と雇用促進に資することを目的とする。

○概略経過

- 平成元年 開発型インターチェンジである磐田インターチェンジの開発事業の一つとして、高見丘工業団地の開発が位置づけ。
- 平成元年以降 農村活性化土地利用構想等開発手法を模索
- 平成 9 年 遠州豊田パーキングエリア開設
- 平成 1 1 年 磐田インターチェンジ開通
- 平成 1 4 年 区画整理事業による開発を推進。

○事業名称

磐田都市計画区域 遠州豊田 P A 周辺土地区画整理事業

○施行者

遠州豊田 P A 周辺土地区画整理組合

○施行予定面積

4 2 . 2 h a

○土地所有者数

1 4 7 人

8. その他地域再生計画の実施に関し地方公共団体が必要と認める事項

特になし

別紙（１）

1 支援措置の番号及び名称

11203 地域再生支援のための特定地域プロジェクトチームの設置

2 当該支援措置を受けようとする者

磐田市（静岡県）

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取り組みの内容

（１）目的

これまで、パーキングエリア（PA）を利用して地域活性化を進める方法は、高速道路の連結制限が緩和された商業施設等を連結して集客を図ることであった。しかし、この制度の中では連結する事業者が連結料を負担することや許可の基準等が多く、事業者にとってメリットが少なく具体的な事業化が進んでいない状況である。

そこで、地域の活性化を図るために、集客施設等の事業者がこの制度に参入しやすくし、かつ、道路公団としても連結料に相当する収益が確保できる仕組みを「特定地域プロジェクトチーム」の協力を得て検討をする。

（２）方法

目的達成のための方法として、例えば、集客施設（連結施設）を利用する利用者に駐車場（第２駐車場）の連結料を駐車料金（受益者負担）として支払ってもらう方法がある。この駐車料は道路公団の収益となるが、集客施設の事業者にとっては、連結料が少なくなるため、事業性（収益性）が出て、魅力のある集客施設の建設が進み、それにより地域活性化が図られると共に高速道路の利用客が増えると考えられる。

（３）課題の検討

上記の方法で検討した場合、最初の課題となることは駐車料金の回収方法であるが、現在の技術で最適な方法を考えると、次のようなETC（高速道路の自動料金収受システム）の利用で対応が可能となる。

連結施設の駐車場（第２駐車場）にETC専用ゲートを付けて駐車料金（例えば100円）を利用者から徴収する。

この方法によれば確実に駐車料金の確保ができるし、E T Cの設定によりお客の負担を減らす（例えば50 円を事業者が負担する）こともできる。

しかし、利用はE T Cに対応した車だけとなるが、反面、魅力のある集客施設の建設によりE T Cの利用の促進になると考えられる。また、E T Cの利用については国の施策として普及を図っているものであり、平成16 年にS A, P Aに対するE T C専用ゲートを利用したスマート I C設置の社会実験が行われようとしている。

このため、今後E T Cは普及していくと考えられる。

そこで、この方法をさらに進める場合の課題を考えると以下の課題が想定される。

- ・ 集客施設（連結施設）の駐車場（第2 駐車場）で受益者負担を理由に駐車料金を徴収できるかの法的な解釈とそれを可能とするための方法。
- ・ 集客施設（連結施設）の事業者が設置した駐車場（第2 駐車場）からの駐車料金を直接（E T Cシステムから）道路公団が受け取ることができるかの法的解釈とそれを可能とするための方法
- ・ 集客施設（連結施設）の第2 駐車場は事業者が設置するようになっているが、その他の整備手法としてどんな方法が認められるか（道の駅や地域拠点等で公共が整備するなどの可能性）
- ・ S A, P Aに設置が検討されているスマート I Cを集客施設（連結施設）の第2 駐車場に設置できるか
- ・ 来、全国のS A, P A周辺でこのような集客施設（連結施設）が検討された場合、都市計画の調整区域等の規制区域でも集客施設が建設できるように開発の立地基準の緩和（特例の項目に入れる）がされる可能性があるか

（４）検討の実施方法

実際のモデル事例（遠州豊田P A周辺）をもとに「特定地域プロジェクトチーム」の協力を得て上記の課題を整理し、

1. 整備手法の検討
2. 法的な整備
3. E T C技術の確認
4. パーキングエリア周辺に立地できる集客施設の検討
5. 企業の意見
6. パーキングエリアを有効に活用した土地利用計画案の作成
7. 実現に向けた社会実験の可能性等

をまとめる。なお、検討の実施においては全国都市再生モデル調査を利用する。

(5) 特定地域プロジェクトチームの構成ほか（検討体制）

経済産業省、国土交通省、道路公団、静岡県及び磐田市を主要メンバーとして構成する。

(6) 現在の取組み状況

1. 今年度、都市計画でパーキングエリア周辺を市街化区域に編入予定、その後すみやかに土地区画整理の事業化を図る。
2. 国土交通省の進めているスマートIC 社会実験について概算事業費、計画平面図、広報・PR計画等を作成し、県を通して国土交通省に候補地として登録済
3. 進出企業の意向調査を進めており、地域再生のためのパーキングエリアを活用した集客施設の立地等について検討を重ねる。

(7) 期待される効果

1. これまで高速道路が1本の線のようにのびてIC周辺だけが一部都市化されてきた。しかし、SA、PA周辺の開発の可能性が高まることによって、高速道路を中心としてぶどうの房（クラスター）状に小規模都市が広がり、高速道路を利用する「人、物、情報」の流れをより有効に経済発展に結びつけることができる。
 2. 連結制度は集客施設事業者の負担が大きく進出企業を探すのが大変であるが、その負担を集客施設利用者や地域で分担することで企業の進出意欲（事業性）を高めることができる。
 3. SA、PA周辺の地域は地域活性化や雇用の場、税収の確保が図られ、道路公団としては高速道路の利用増進、収益の確保が図られる。
- 磐田市（遠州豊田PA）の場合、周辺開発（約42ha）による雇用と税収は就業者を2100人（内新規就業者1300人）、税収を15年間で27億円と想定している。
4. モデルケースを造ることによって、法律や手続きの整備、技術開発、事業性のPR等ができるので全国のSA、PA周辺での活用の可能性が高まる。

別紙 2

1 支援措置の番号及び名称

212012 スマート I C の社会実験の実施

2 当該支援措置を受けようとする者

磐田市（静岡県）

3 当該支援措置を受けて実施し又はその実施を促進しようとする取り組みの内容

静岡県西部の磐田市では、日本を代表する優良企業であるスズキ、ヤマハ発動機、ホンダ等自動車関連を中心とした輸送用機械工業、一般機械工業等活発な生産活動が行われている。これらの工業製品、原材料の搬入及び出荷はその大部分を広域高速交通網である東名高速道路に依存して、そのスムーズな物流が地域経済の発展に大きく影響するため、開発型インター制度により平成11年に磐田インターチェンジを完成させた。

しかし、現在企業を誘致して雇用の確保を図ろうとしているが、物流関係の交通量が増加し、交通渋滞、交通事故を招くことが想定される。

そこで、支援措置であるスマート I C の社会実験により高速道路を効率的に利用して、一般道の混雑解消を図る仕組みを検討するとともに、高速道路のアクセス性が飛躍的に向上し、地域の活性化に寄与するとともに、高速道路を効率的に利用できるよう検討する。