

上三川町産業振興土地利用構想

令和5年9月
上三川町

もくじ

| | |
|------------------------|----|
| 1. 目的と内容 | |
| (1) 構想策定の目的 | 1 |
| (2) 上位計画・関連計画における位置づけ | 2 |
| 2. 地域特性 | |
| (1) 町の特徴 | 5 |
| (2) 産業団地に係る特徴 | 12 |
| (3) 道の駅に係る特徴 | 17 |
| 3. 関係法令等 | 18 |
| 4. 産業に係る課題 | |
| (1) 上位計画等における位置づけに係る課題 | 21 |
| (2) 地域特徴に係る課題 | 21 |
| (3) 関係法令等に係る課題 | 22 |
| 5. 工業系・商業系の土地利用の方向性 | |
| (1) 工業系土地利用の方向性 | 23 |
| (2) 商業系土地利用の方向性 | 24 |
| 6. 土地利用の適正規模 | |
| (1) 工業系土地利用の適正規模 | 25 |
| (2) 商業系土地利用の適正規模 | 26 |
| 7. 候補地の選定・比較検討 | |
| (1) 工業系土地利用（産業団地） | 28 |
| (2) 商業系土地利用（道の駅） | 38 |
| (3) 優先地区の設定 | 49 |
| 8. ゾーニング計画 | |
| (1) 工業系土地利用ゾーニング計画 | 51 |
| (2) 商業系土地利用ゾーニング計画 | 52 |
| 9. 土地利用構想（案） | |
| (1) 工業系土地利用構想（案） | 53 |
| (2) 商業系土地利用構想（案） | 54 |
| (3) 土地利用構想の実現に向けて | 55 |

1. 目的と内容

(1) 構想策定の目的

本町においては、令和3年に「上三川町第7次総合計画・後期基本計画」（以下「総合計画」と言う。）を策定し、人口減少・少子高齢社会においても持続可能で活力があるまちづくりに向けた総合的な取組を進めている。

総合計画における重点事業として位置付けている活力あるまちづくりのための産業・交流拠点形成について、事業の具体化に向けた候補地の抽出・評価、優先度の高い地区の選定、土地利用構想作成を行う。

総合計画に基づく産業部門の取組として、以下の①～③については、本構想の検討における前提条件とする。

① 町の総合的なまちづくりにおける課題

- ・人口減少・少子高齢社会にあっても持続可能なまちづくりに向けた、総合計画及びまち・ひと・しごと創生総合戦略における取組を推進する必要がある。
- ・北関東自動車道や新4号国道等の広域的なネットワークを有効活用した活力づくりを進める必要がある。

【北関東自動車道】 →下野市におけるスマートインター整備や壬生町におけるコストコ出店などの周辺市町における動きとの連携や、都市間競争力の強化。

【新4号国道】 →上三川インター南産業団地の整備（令和3年）を活かした産業拠点機能の強化。

② 産業・交流等の拠点形成の必要性

- ・総合計画の課題・重点事項の実現に向けた取組を進める必要がある。
- ・総合計画の部門別計画として計画的な土地利用やまちづくりの方針を定める「上三川町都市計画マスタープラン」（以下「都市マス」と言う。）における取組の実現を図る必要がある。
- ・これらの計画で課題となっている「産業の活力づくり」や「定住人口・就業人口を維持・増加させるための働く場の確保」等、産業振興に向けた取組を具体的に進める必要がある。
- ・町の活性化に向けた地域外からの交流人口を増加させるための新たな拠点づくりを具体化させる必要がある。

③ 構想実現のための方向性

- ・都市マスにおける広域交通ネットワーク（北関東自動車道、新4号国道）を活かした産業・交流等の誘導として、新4号国道において設定している「誘導エリア」を基本とする。
- ・産業の誘導：次期産業団地として検討する。
- ・交流の誘導：道の駅として検討する。



候補地の抽出による拠点形成の具体化へ

- ・総合計画・都市マスにおける位置づけを基本に複数個所の候補地を抽出する。
- ・事業の実現性や効果を踏まえた候補地の比較検討による評価を行う。

(2) 上位計画・関連計画における位置づけ

① 上三川町第7次総合計画（後期基本計画）における位置づけ（抜粋）

ア. 基本構想における位置づけ

《基本目標3 “産業・しごと・活力”のまちづくり》

本町のさらなる活力や若い世代の雇用確保につながる産業機能強化に向け、北関東自動車道・新4号国道が交差する立地優位性を最大限に活かした新たな産業・流通機能等の導入を目指します。

イ. 土地利用構想における位置づけ

《工業系土地利用》

北関東自動車道と新4号国道の交差部周辺及び新4号国道沿線については、広域交通基盤の立地優位性を最大限に活かしながら、本町の活力を牽引する新たな産業機能・流通機能等が集積し、地域の生産活動の中心を担う環境の形成を図ります。

ウ. 後期基本計画・重点項目の位置づけ

《産業環境の充実》

就業の場としての機能強化を目指し、新4号国道などのポテンシャルを活かした新たな産業基盤の整備や観光・交流機能の強化など、立地特性を活かした産業の環境づくりに取り組みます。

- 【取組の方向性】
- ・新たな産業基盤整備の調査・研究
 - ・地域資源を活かした観光スポットの整備
 - ・人の流れを活性化につなげる交流拠点づくりの検討

《基本目標1 “安心安全・定住”のまちづくり》

施策項目4：市街地の整備 1. 良好な市街地の形成

(3) 新たな産業用地の確保

北関東自動車道や新4号国道の交通結節点となる本町の立地特性を踏まえ、上三川インター南産業団地への企業立地動向を見極めながら、社会経済情勢の変化や産業用地を求める企業ニーズに的確に対応した、新たな産業用地の整備に関する調査・研究を進めます。

《基本目標3 “産業・しごと・活力”のまちづくり》

施策項目2：商業の振興 2. 立地条件を活かした商業施策の推進

(1) 商業施設の適正な誘導

地域経済の発展と雇用機会の確保に向け、北関東自動車道や新4号国道などの広域交通の立地優位性を活かした商業施設の適正な誘導に努めます。

施策項目3：工業の振興 1. 多様な産業立地の促進

(2) 新たな産業団地の整備

本町の活力強化、安定した雇用の創出に向け、北関東自動車道や新4号国道といった交通基盤などによる立地優位性を活かし、新たな産業団地などの産業基盤整備に向けた調査・研究を進めます。

② 上三川町都市計画マスタープランにおける位置づけ（抜粋）

ア. 将来都市像における位置づけ

《土地利用の骨格づくり》

「誘導エリア」

新4号国道沿道で、市街地エリアに隣接する部分：開発・土地利用等の適正な誘導を図るエリアとする。

石田地区北部：総合計画“地域の生産活動の中心を担う環境の形成”や、国土利用計画上三川町計画“産業交流地域の形成”の位置づけを踏まえ、産業（生産活動）や交流などの複合的な土地利用誘導を図る。

一般県道二宮宇都宮線沿道で日産栃木工場・かみのかわ工業団地等の周辺部分：市街地エリアとの一体的な土地利用を想定し、工業系の開発や施設立地等の適正な誘導を図る。

《将来都市空間構造の設定》

「複合機能」

石田地区北部の誘導エリア：新4号国道の広域的ネットワークを活かした複合的な土地利用誘導を図る。

イ. まちづくりの基本方針における位置づけ

《1. 土地利用・居住環境整備についての基本方針》

「北関東自動車道を活用した新都市拠点の形成」

石田地区北部の誘導エリア：広域的な交通ネットワークを活かした“産業交流”の活力ある土地利用の誘導を図る。

《4. 市街地等の整備方針》

「工業系地区について」

新4号国道沿道：石田地区北部の誘導エリアについては、広域的な交通ネットワークを活かし、産業や交流などの多様な土地利用について検討する。

【将来都市像】



| | | | |
|----|---------|--------------|-----------|
| 凡例 | 市街地エリア | 誘導エリア | 広域的基幹軸 |
| | 住居系土地利用 | 新産業拠点 | 広域的連携軸 |
| | 商業系土地利用 | 農業集落及び農業系エリア | 都市交通軸 |
| | 工業系土地利用 | 緑地系エリア | 構想路線 |
| | 重点課題地区 | | サイクリングロード |

2. 地域特性

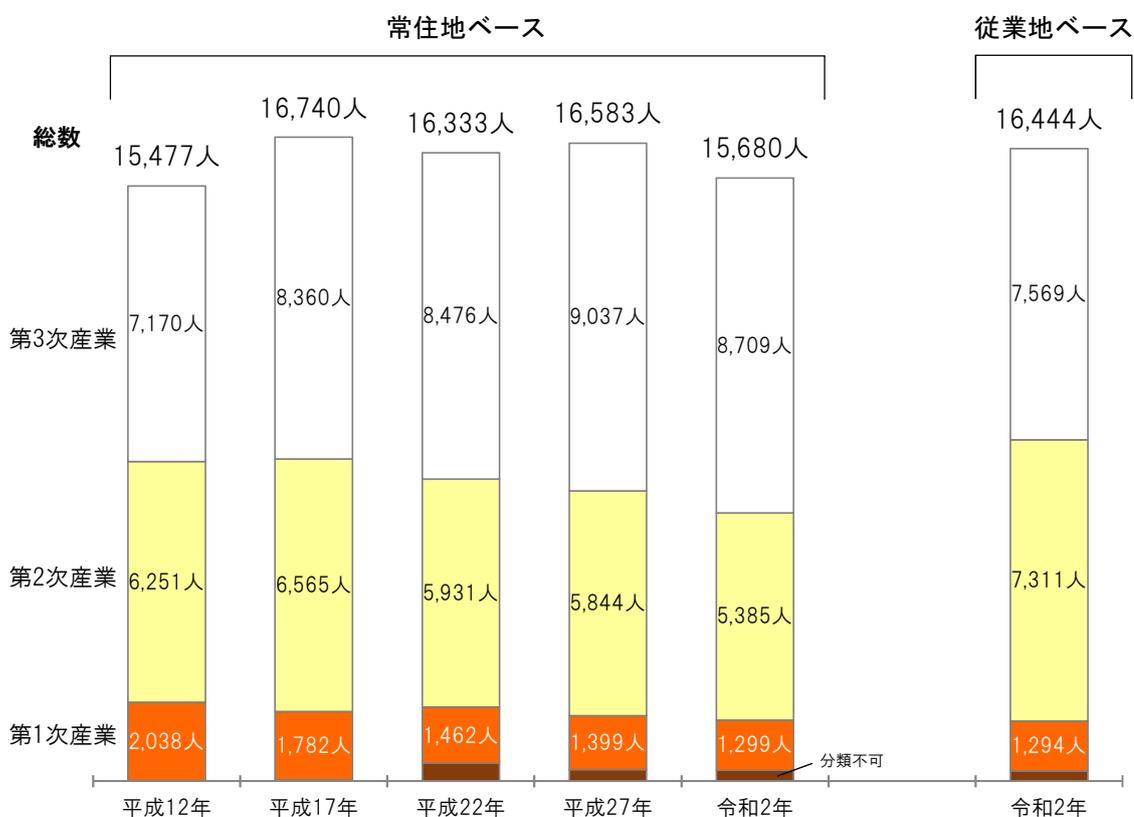
(1) 町の特性

① 産業別就業構造

産業大分類別の就業人口の推移は、第1次産業及び第2次産業は減少傾向にあり、最も多い第3次産業は増加傾向であったが、令和2年の調査では第3次産業も減少へと転じている。就業率（総人口に占める就業者の割合）は、多少の変化はあるが、50%程度となっている。

また、常住地・従業地別の集計結果では、総数では常住地よりも従業地のほうが多い結果となっており、近隣市町から流入している状況が読み取れる。第2次産業は約2,000人の流入があるが、第3次産業は1,140人の流出となっている。

【 産業大分類別の就業者割合 】



| 常住地ベース | 平成12年 | 平成17年 | 平成22年 | 平成27年 | 令和2年 |
|--------|---------|---------|---------|---------|---------|
| 総人口 | 29,421人 | 31,592人 | 31,621人 | 31,046人 | 30,806人 |
| 就業人口 | 15,477人 | 16,740人 | 16,333人 | 16,583人 | 15,680人 |
| 就業率 | 53% | 53% | 52% | 53% | 51% |

資料：国勢調査

② 産業大分類別就業者数

産業大分類別就業者数を常住地でみると、「製造業」が最も多く 4,402 人(28.1%)、次いで「卸売業・小売業」2,077 人(13.2%)、「医療・福祉」1,650 人(10.5%)となっている。

産業大分類別就業者数を従業地でみると、「製造業」が最も多く 6,362 人(38.7%)、次いで「卸売業・小売業」1,973 人(12.0%)、「運輸業、郵便業」1,422 人(8.6%)となっている。

「製造業」は、常住地・従業地ともに高い割合を示しており、特に従業地では約4割であることから本町の主要産業といえる。

【 産業大分類別の就業者数 】

| | 常住地ベース | | 従業地ベース | |
|---------------------|--------|--------|--------|--------|
| | 人 | 構成比% | 人 | 構成比% |
| A_農業, 林業 | 1,294 | 8.3% | 1,292 | 7.9% |
| うち農業 | 1,291 | 8.2% | 1,290 | 7.8% |
| B_漁業 | 5 | 0.0% | 2 | 0.0% |
| C_鉱業, 採石業, 砂利採取業 | 3 | 0.0% | 1 | 0.0% |
| D_建設業 | 980 | 6.3% | 948 | 5.8% |
| E_製造業 | 4,402 | 28.1% | 6,362 | 38.7% |
| F_電気・ガス・熱供給・水道業 | 40 | 0.3% | 48 | 0.3% |
| G_情報通信業 | 133 | 0.8% | 41 | 0.2% |
| H_運輸業, 郵便業 | 962 | 6.1% | 1,422 | 8.6% |
| I_卸売業, 小売業 | 2,077 | 13.2% | 1,973 | 12.0% |
| J_金融業, 保険業 | 203 | 1.3% | 78 | 0.5% |
| K_不動産業, 物品賃貸業 | 153 | 1.0% | 93 | 0.6% |
| L_学術研究, 専門・技術サービス業 | 502 | 3.2% | 320 | 1.9% |
| M_宿泊業, 飲食サービス業 | 696 | 4.4% | 471 | 2.9% |
| N_生活関連サービス業, 娯楽業 | 437 | 2.8% | 274 | 1.7% |
| O_教育, 学習支援業 | 553 | 3.5% | 483 | 2.9% |
| P_医療, 福祉 | 1,650 | 10.5% | 1,229 | 7.5% |
| Q_複合サービス事業 | 108 | 0.7% | 45 | 0.3% |
| R_サービス業(他に分類されないもの) | 779 | 5.0% | 814 | 5.0% |
| S_公務(他に分類されるものを除く) | 416 | 2.7% | 278 | 1.7% |
| T_分類不能の産業 | 287 | 1.8% | 270 | 1.6% |
| O_総数 | 15,680 | 100.0% | 16,444 | 100.0% |

資料：令和2年国勢調査

③ 就業者の動向

令和2年の流入は、宇都宮市からが3,002人と最も多く、次いで下野市、真岡市が1,000人を超えている。

流入の平成27年と令和2年を比較すると、上位3市のうち、宇都宮市と下野市が減少、真岡市が増加の傾向にある。

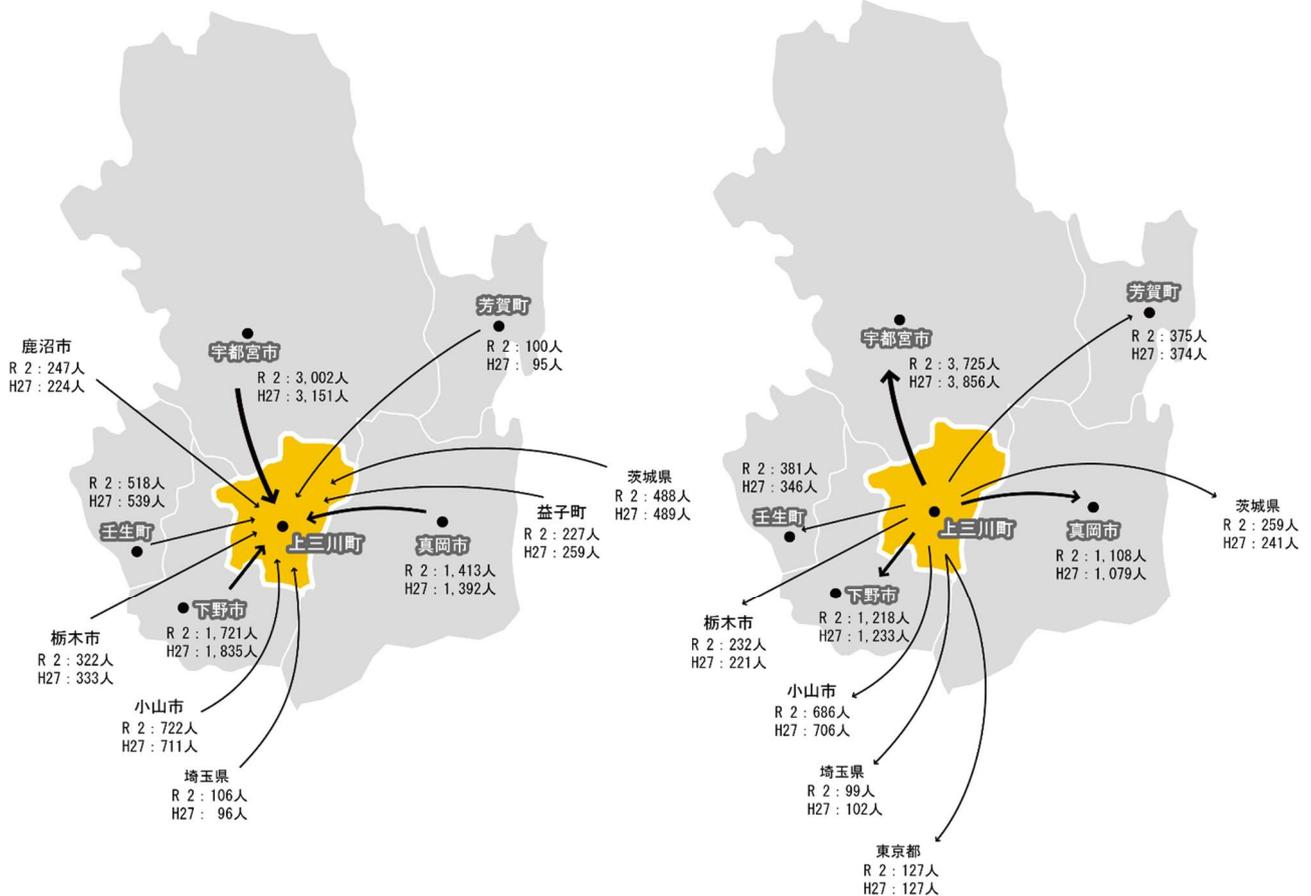
令和2年の流出についても、宇都宮市への流出が3,725人と最も多く、次いで下野市、真岡市が1,000人を超えている。

流出の平成27年と令和2年を比較すると、上位3市のうち、宇都宮市と下野市が減少、真岡市が増加の傾向にある。

流出入の超過の状況は、流出超過が宇都宮市723人、芳賀町275人であり、流入超過が下野市503人、真岡市305人、壬生町137人となっている。(いずれも令和2年)

【 就業者の流入状況 】

【 就業者の流出状況 】



資料：令和2年国勢調査

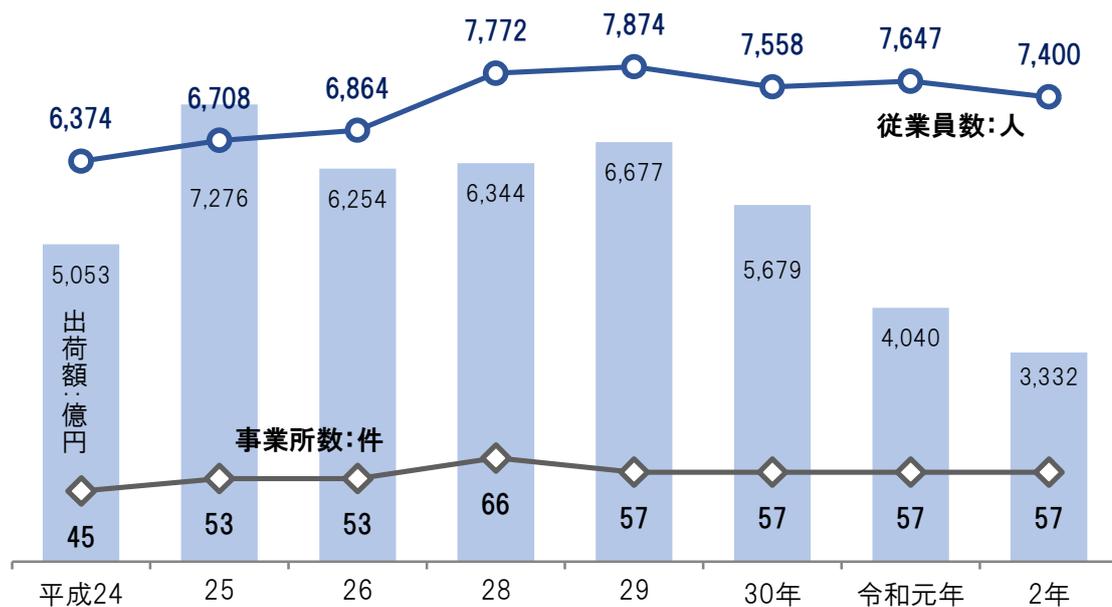
④ 製造業の事業所数・従業者数・製造品出荷額等

事業所数は平成 28 年に 66 件と増加したものの、平成 29 年に 57 件となって以降は横ばいに推移している。

従業者数は平成 24 年から見ると増加傾向にあり、令和 2 年には 7,400 人となっている。

製造品出荷額等をみると、平成 30 年以降減少に転じている。最も多い平成 25 年で 7,276 億円であったが、令和 2 年には 3,332 億円となっている。

【 製造業の事業所数・従業者数・製造品出荷額等 】



資料：工業統計調査、H24・H28・R3 経済センサス活動調査（前年実績）

*平成 27 年は工業統計調査から経済センサスへの移行のため未実施

⑤ 製造業の産業中分類別事業所数・従業者数・製造品出荷額等

製造品出荷額等が最も多い業種は「輸送用機械器具」で、従業者数、製造品出荷額とも本町全体の約8割を占めている。その他、「食料品」が事業所数、従業者数、製造品出荷額等とも、他の産業より多くなっている。

【 産業中分類別の事業所数・従業者数・製造品出荷額等の一覧 】

| 産業分類 | 事業所数 | | 従業者数 | | 製造品出荷額等 | |
|----------------|-----------|----------|-----------|----------|-----------|----------|
| | (件) | | (人) | | (億円) | |
| | 平成 24年 | 令和 2年 | 平成 24年 | 令和 2年 | 平成 24年 | 令和 2年 |
| 食料品 | 10 | 12 | 179 | 300 | 48 | 92 |
| 飲料・たばこ・飼料 | | 1 | | 235 | | |
| 繊維工業品 | 3 | 1 | 31 | 11 | 1 | |
| 木材・木製品 | | 1 | | 117 | | |
| 家具・装備品 | | | | | | |
| パルプ・紙・紙加工品 | | | | | | |
| 印刷・同関連品 | | | | | | |
| 化学工業製品 | 1 | 2 | 101 | 83 | - | - |
| 石油製品・石炭製品 | | | | | | |
| プラスチック製品 | 5 | 4 | 56 | 49 | 3 | 6 |
| ゴム製品 | | | | | | |
| なめし革・同製品・毛皮 | | | | | | |
| 窯業・土石製品 | | | | | | |
| 鉄鋼 | 2 | 1 | 34 | 23 | | |
| 非鉄金属 | 3 | 3 | 238 | 161 | 95 | 110 |
| 金属製品 | 4 | 8 | 44 | 112 | 6 | 17 |
| はん用機械器具 | 2 | 1 | 29 | 6 | - | - |
| 生産用機械器具 | 4 | 4 | 80 | 84 | 9 | 18 |
| 業務用機械器具 | | | | | | |
| 電子部品・デバイス・電子回路 | | | | | | |
| 電気機械器具 | 1 | 3 | 12 | 72 | - | 6 |
| 情報通信機械器具 | | 12 | | | | |
| 輸送用機械器具 | 8 | 13 | 5,552 | 6,090 | 4,702 | 2,847 |
| その他の製品 | 2 | 3 | 18 | 57 | - | 26.7 |
| 合計 | 45 | 57 | 6,374 | 7,400 | 5,053.30 | 3332.2 |

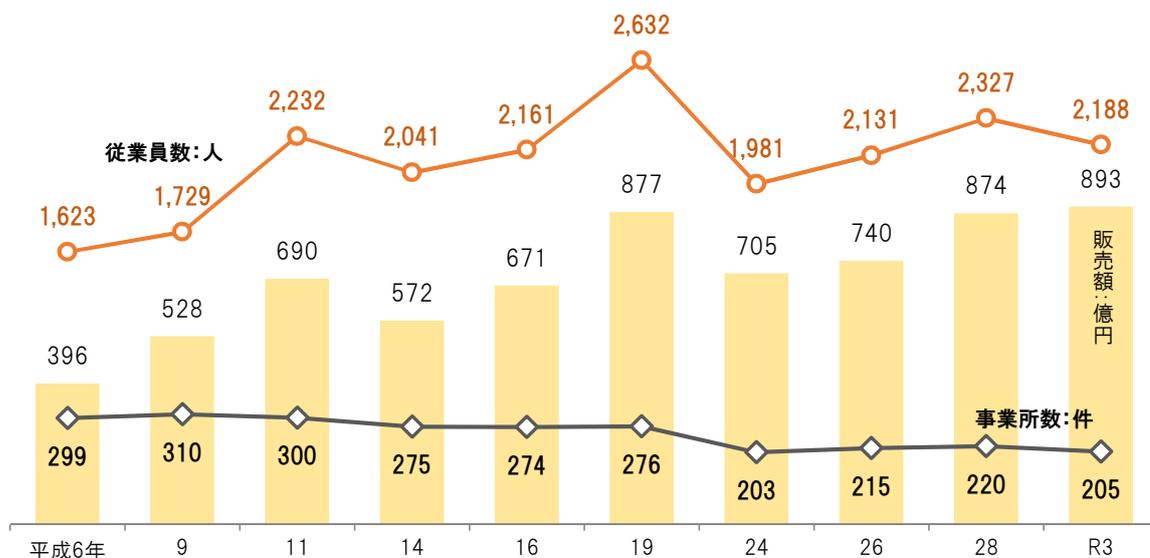
資料：工業統計調査

⑥ 商業・観光の指標の推移

事業所数は減少傾向となっており、東日本大震災後の平成24年に203件に急落して以降、増加傾向に転じたものの、令和3年には205件となっている。

従業員数、販売額も同様に平成24年に大きく減少後、回復傾向を見せている。従業員数は令和3年に減少したが、販売額は増加傾向を維持している。

【 商店数及び商品販売額等の推移 】

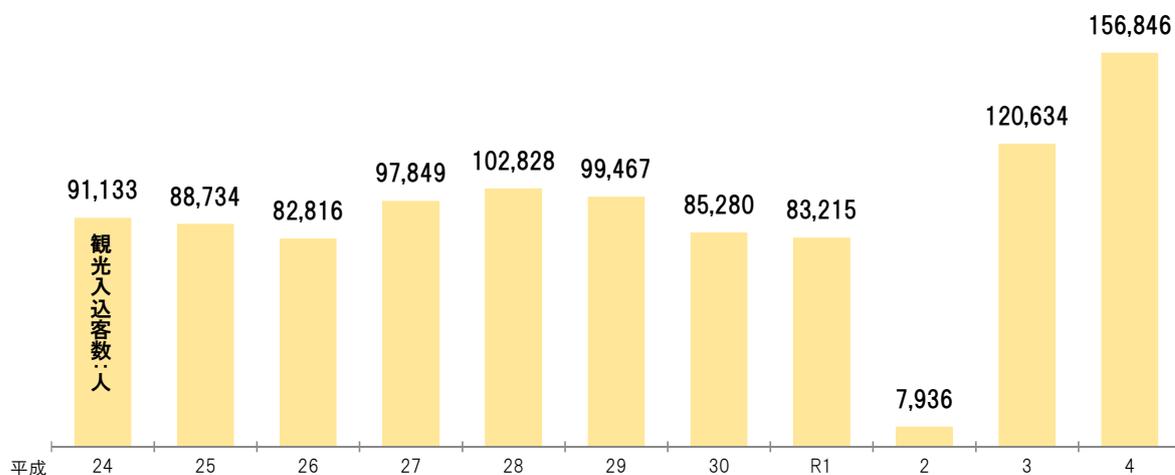


資料：商業統計調査 H24・H28・R3 経済センサス活動調査

観光客入込数は概ね8万～10万人で推移してきたが、令和2年にはコロナ禍の影響で約8千人と大きく減少した。

ただし、令和3年以降は急速かつ大幅な回復傾向を見せ、令和4年は約16万人となっている。

【 観光客入込数の推移 】

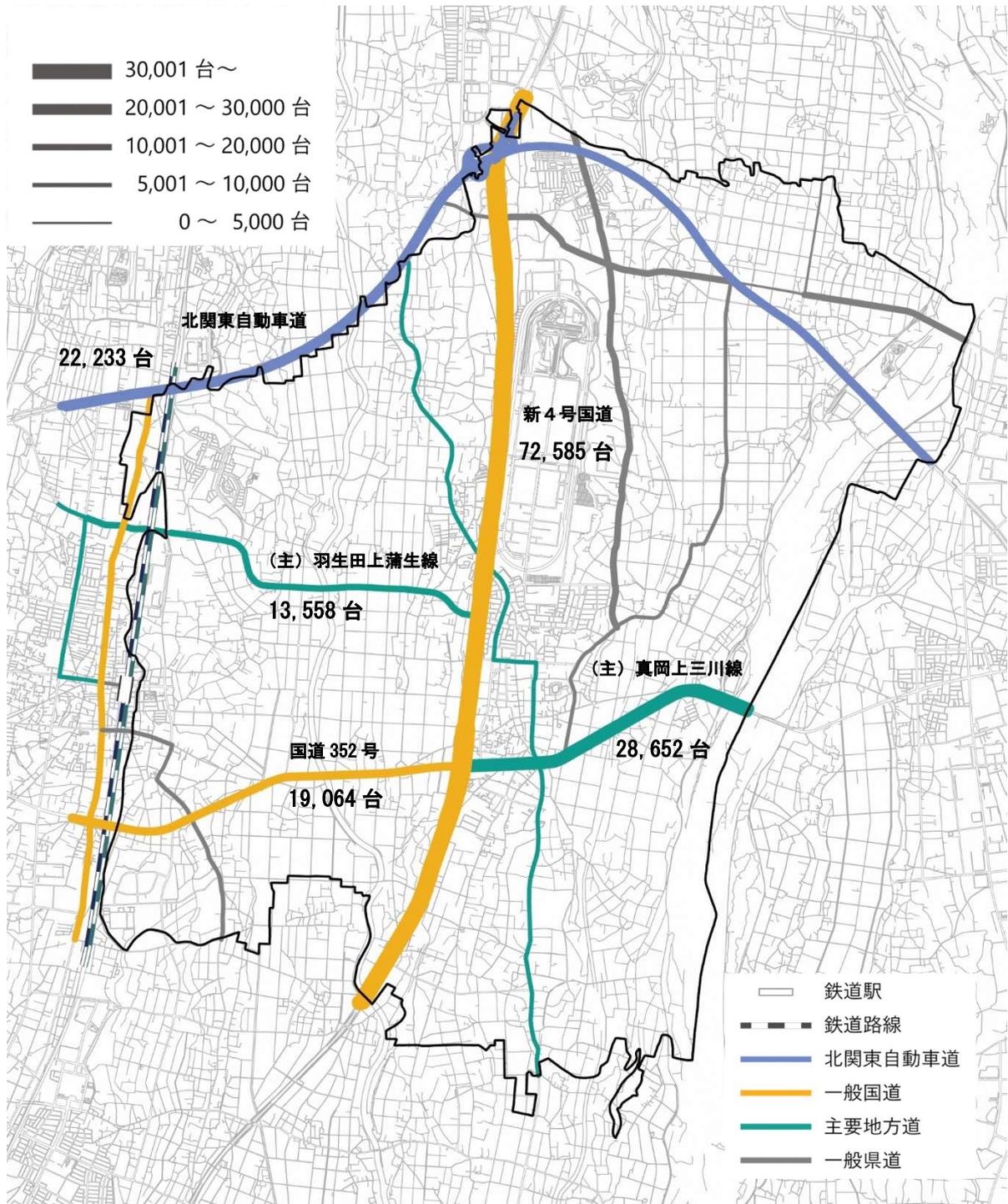


資料：とちぎの栃木県観光客入込数・宿泊数推定調査結果

⑦ 町内主要道路の交通量

1日当りの小型車・大型車合計交通量では、新4号国道が7万台で最も多い。
北関東自動車道や国道352号は2万台前後となっており、新4号国道と大きく差がある。
国道352号よりも（主）真岡上三川線の方が約1.5倍多い交通量となっている。

【 令和2年道路交通センサス調査結果 】



(2) 産業団地に係る特性

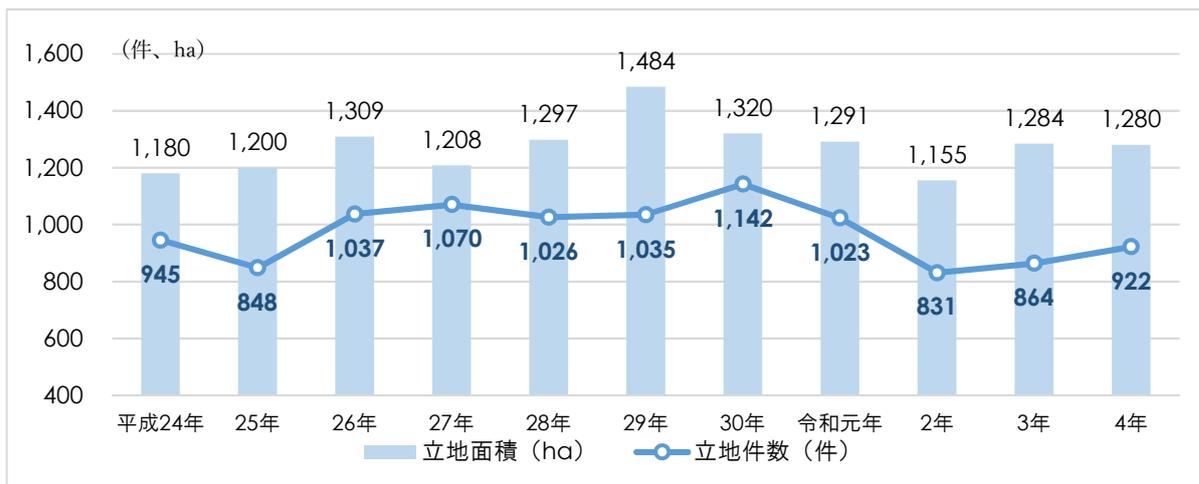
① 全国の工場立地動向

令和4年の工場立地件数は922件で、前年より6%増加している。

工場立地面積は1,280haで、前年と同様に推移している。

過去10年間においては、平成29年をピークに減少傾向にあったが、昨年より回復の様子が見られる。

【工場立地件数と工場立地面積の推移】



注：水力・地熱・太陽光発電所及び研究所を除く 資料：工場立地動向調査

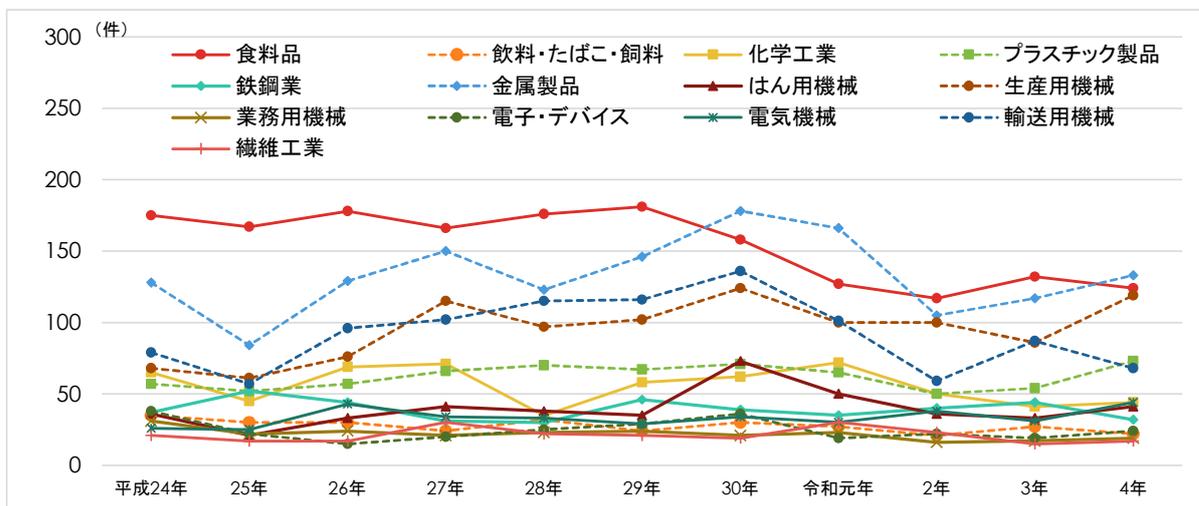
② 全国の業種別立地動向

業種別の立地件数は、多い順に、金属製品(133件)、食料品(124件)、生産用機械(119件)となっている。

増加傾向を示しているのは金属製品、生産用機械、プラスチック製品等となっている。金属製品は平成30年から令和2年にかけて大きく減少したが、ここ2年回復傾向を示している。

一方、平成29年以降、食料品工場の減少が顕著である。他には、鉄鋼業、輸送用機械などが前年より減少している。

【主な業種の工場立地件数の推移】



資料：工場立地動向調査

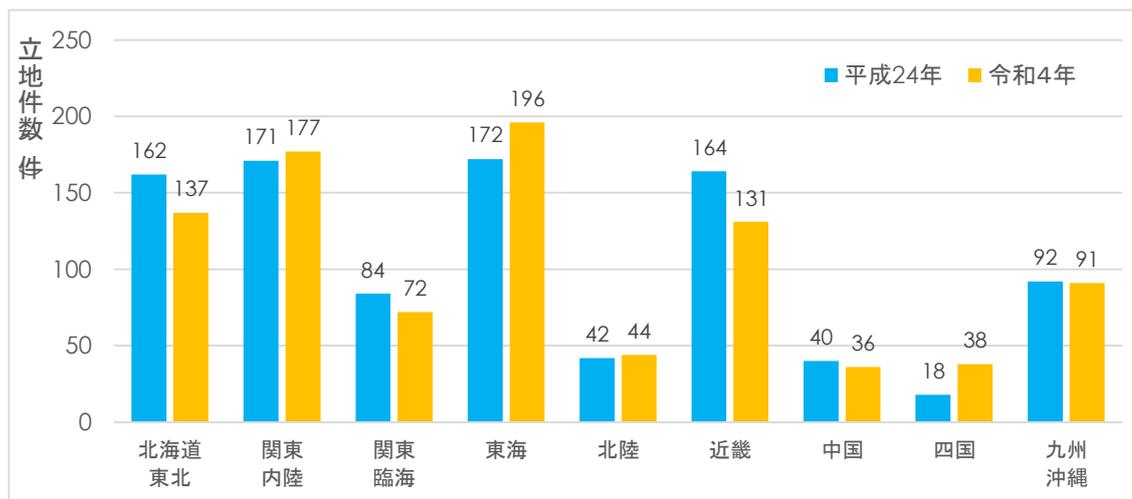
③ 地域別立地動向

立地件数が多かった地域は、上位から順に東海（196件）、関東内陸（177件）、北海道・東北（137件）であり、東海地区だけで全体の約20%を占めている。

都道府県別の立地件数をみると、多い順に愛知県（61件）、茨城県（60件）、岐阜県（56件）、静岡県（52件）、兵庫県（48件）となっており、上位には東海地区の3県が入っている。

なお、10年間での変化をみると、東海で大きく増加、北海道東北・近畿で大きく減少している。

【地域ブロック別の立地件数の年次比較】

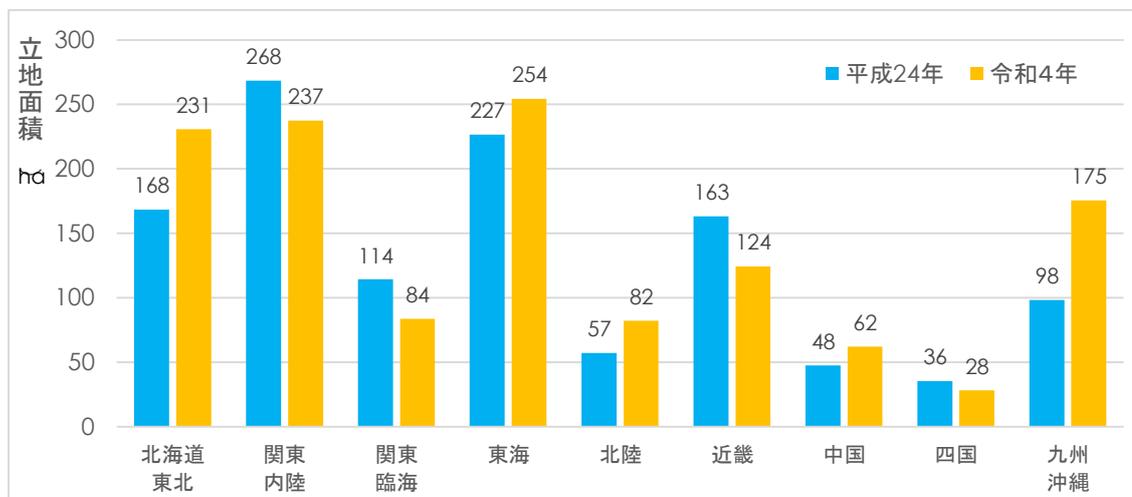


注：水力・地熱・太陽光発電所及び研究所を除く
資料：工場立地動向調査(平成24年、令和4年)

立地面積も、東海（254ha）が最も多くなっている。

都道府県別の立地面積をみると、多い順に茨城県（116ha）、愛知県（72ha）、岐阜県（69ha）、三重県（66ha）、兵庫県（58ha）となっている。

【地域ブロック別の立地面積の年次比較】



注：水力・地熱・太陽光発電所及び研究所を除く
資料：工場立地動向調査(平成24年、令和4年)

【 県別の立地件数及び立地面積の年次比較 】

| | | 立地件数(件) | | | 立地面積(ha) | | |
|--------|-----|---------|----|-----|----------|-----|-------|
| | | 24年 | 4年 | 増減 | 24年 | 4年 | 増減 |
| 北海道・東北 | 北海道 | 27 | 21 | -6 | 31 | 52 | 21.2 |
| | 青森 | 8 | 7 | -1 | 7 | 8 | 1.1 |
| | 岩手 | 22 | 4 | -18 | 14 | 3 | -11 |
| | 宮城 | 26 | 21 | -5 | 35 | 48 | 12.9 |
| | 秋田 | 6 | 11 | 5 | 12 | 48 | 36.2 |
| | 山形 | 9 | 16 | 7 | 7 | 18 | 11.4 |
| | 福島 | 37 | 23 | -14 | 39 | 23 | -15.9 |
| | 新潟 | 27 | 34 | 7 | 24 | 30 | 6.3 |
| 関東内陸 | 茨城 | 30 | 60 | 30 | 87 | 116 | 28.4 |
| | 栃木 | 45 | 35 | -10 | 38 | 46 | 7.7 |
| | 群馬 | 60 | 39 | -21 | 115 | 32 | -82.6 |
| | 山梨 | 5 | 11 | 6 | 4 | 8 | 3.6 |
| | 長野 | 31 | 32 | 1 | 25 | 37 | 12.1 |
| 関東臨海 | 埼玉 | 40 | 32 | -8 | 51 | 43 | -8.7 |
| | 千葉 | 24 | 23 | -1 | 47 | 28 | -19 |
| | 東京 | 1 | 1 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| | 神奈川 | 19 | 16 | -3 | 16 | 13 | -2.9 |
| 東海 | 岐阜 | 34 | 56 | 22 | 28 | 69 | 41.3 |
| | 静岡 | 67 | 52 | -15 | 132 | 48 | -83.7 |
| | 愛知 | 51 | 61 | 10 | 40 | 72 | 31.7 |
| | 三重 | 20 | 27 | 7 | 27 | 66 | 38.4 |
| 北陸 | 富山 | 13 | 11 | -2 | 34 | 9 | -24.5 |
| | 石川 | 13 | 17 | 4 | 16 | 29 | 12.6 |
| | 福井 | 16 | 16 | 0 | 7 | 44 | 36.8 |
| 近畿 | 滋賀 | 29 | 13 | -16 | 39 | 15 | -23.8 |
| | 京都 | 21 | 19 | -2 | 9 | 18 | 8.5 |
| | 大阪 | 18 | 11 | -7 | 7 | 5 | -1.9 |
| | 兵庫 | 65 | 48 | -17 | 74 | 58 | -15.9 |
| | 奈良 | 16 | 32 | 16 | 19 | 15 | -4.7 |
| | 和歌山 | 15 | 8 | -7 | 14 | 13 | -1 |
| 中国 | 鳥取 | 8 | 5 | -3 | 10 | 4 | -6.1 |
| | 島根 | 3 | 3 | 0 | 1 | 0 | -1.3 |
| | 岡山 | 8 | 13 | 5 | 16 | 39 | 22.5 |
| | 広島 | 12 | 6 | -6 | 5 | 9 | 3.4 |
| | 山口 | 9 | 9 | 0 | 15 | 11 | -3.9 |
| 四国 | 徳島 | 4 | 8 | 4 | 12 | 3 | -8.3 |
| | 香川 | 5 | 17 | 12 | 16 | 6 | -9.9 |
| | 愛媛 | 8 | 9 | 1 | 8 | 11 | 2.8 |
| | 高知 | 1 | 4 | 3 | 0 | 8 | 8 |
| 九州・沖縄 | 福岡 | 34 | 26 | -8 | 36 | 46 | 10.3 |
| | 佐賀 | 6 | 7 | 1 | 8 | 14 | 6 |
| | 長崎 | 5 | 5 | 0 | 3 | 7 | 4.3 |
| | 熊本 | 11 | 22 | 11 | 15 | 46 | 30.2 |
| | 大分 | 9 | 4 | -5 | 14 | 9 | -5.4 |
| | 宮崎 | 11 | 5 | -6 | 11 | 11 | -0.4 |
| | 鹿児島 | 15 | 17 | 2 | 11 | 37 | 26.1 |
| | 沖縄 | 1 | 5 | 4 | 0 | 6 | 6 |

注：水力・地熱・太陽光発電所及び研究所を除く
資料：工場立地動向調査(平成24年、令和4年)

④ 立地地点の選定理由

新設立地に当たって事業者が最も重視しているのは、「本社・他の自社工場への近接性」、「市場への近接性」、「工業団地である」、「地価」とする回答が多くなっている。重視するという回答が多かったのは、「工業団地である」、「地価」、「高速道路を利用できる」となっている。

「地価」、「工業団地である」、「高速道路を利用できる」など、インフラの状況や立地コスト等の立地時における条件と、「本社・他の自社工場への近接性」、「人材・労働力の確保」など、企業活動の効率性等の立地後の条件が、選定において重要な要件となっている。

【立地地点選定理由(複数回答、有効回答数 691)】

| 項目：選定理由 | 最も重視 | 重視 | 合計 | |
|--------------------|------|----|-----|-------|
| 本社・他の自社工場への近接性 | 158 | 51 | 209 | 30.2% |
| 工業団地である | 38 | 83 | 121 | 17.5% |
| 地価 | 36 | 81 | 117 | 16.9% |
| 人材・労働力の確保 | 27 | 68 | 95 | 13.7% |
| 高速道路を利用できる | 8 | 75 | 83 | 12.0% |
| 市場への近接性 | 46 | 36 | 82 | 11.9% |
| 国・地方自治体の助成 | 25 | 50 | 75 | 10.9% |
| 周辺環境からの制約が少ない | 9 | 62 | 71 | 10.3% |
| 関連企業への近接性 | 29 | 41 | 70 | 10.1% |
| 地方自治体の誠意・積極性・迅速性 | 7 | 45 | 52 | 7.5% |
| 原材料等の入手の便 | 21 | 25 | 46 | 6.7% |
| 経営者等の個人的なつながり | 10 | 16 | 26 | 3.8% |
| 流通業・対事業所サービス業への近接性 | 3 | 17 | 20 | 2.9% |
| 工業用水の確保 | 5 | 12 | 17 | 2.5% |
| 空港・港湾・鉄道等を利用できる | 0 | 10 | 10 | 1.4% |
| 他企業との共同立地 | 1 | 2 | 3 | 0.4% |
| 学術研究機関の充実（産学共同等） | 1 | 1 | 2 | 0.3% |
| その他 | 43 | 16 | 59 | 8.5% |

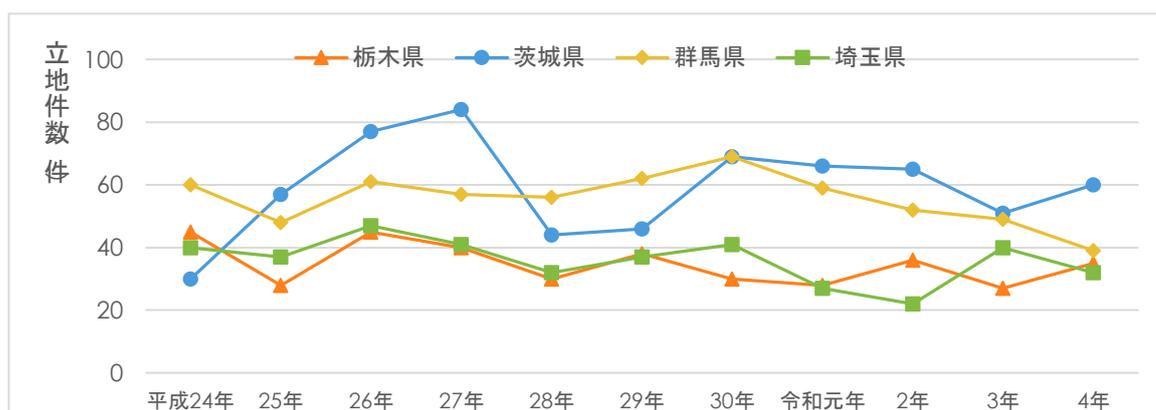
注：水力・地熱・太陽光発電所及び研究所を除く
資料：工場立地動向調査(令和4年)

⑤ 工場立地動向

栃木県の立地動向は、立地件数が30件から40件の間で増減を繰り返しながら変動し、令和4年は35件となっている。立地面積は、大きく増減を繰り返しながら令和4年は45.5haとなっている。

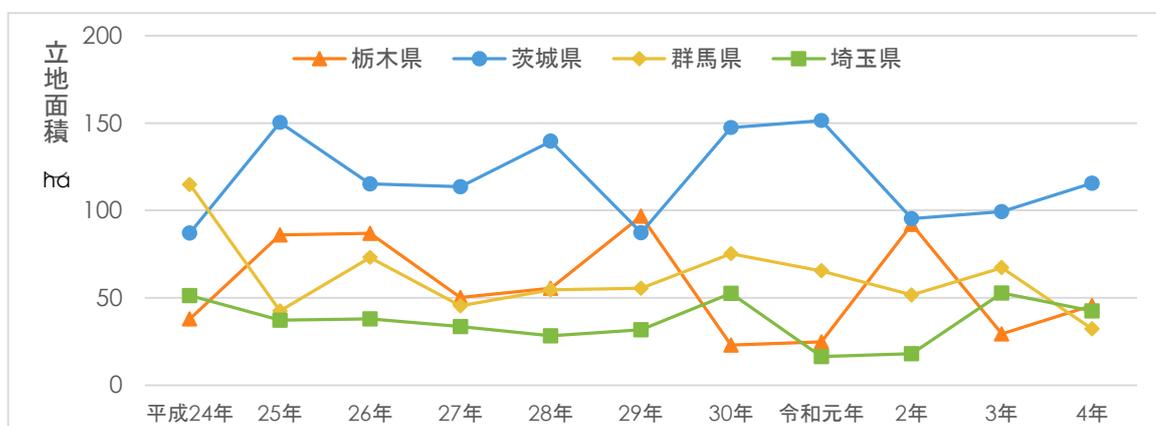
群馬県・茨城県・埼玉県の立地動向をみると、茨城県はここ10年間で大きく増減しながら令和4年は前年より増加、埼玉県・群馬県は前年より減少している。群馬県は平成30年以降減少が続いている。

【立地件数】



資料：工場立地動向調査

【立地面積】



資料：工場立地動向調査

(3) 道の駅に係る特性

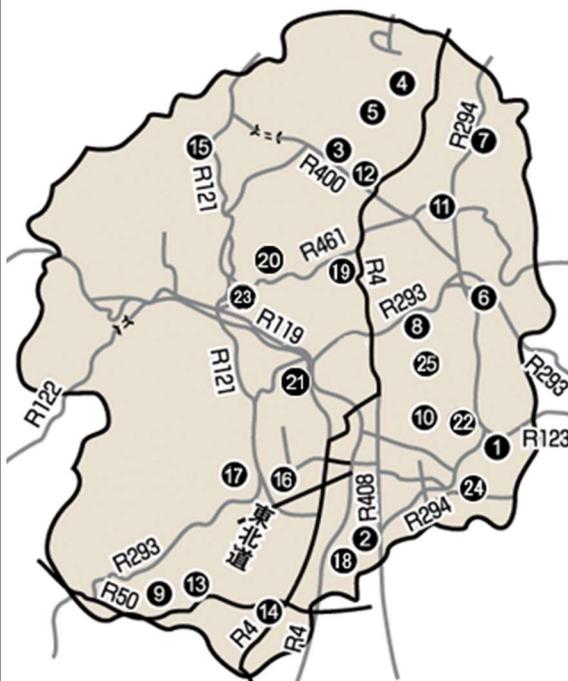
① 県内の道の駅の状況

栃木県には 25 の道の駅が登録されている。

立地数が多いのは、那須塩原市 3 件、栃木市 2 件、日光市 2 件、那須町 2 件となっている。

【 栃木県の道の駅一覧 】

| 道の駅名 | | 登録年月日 | 供用年月日 |
|------|---------------|-------------|--------------------|
| 1 | もてぎ | 国道123号 | H8.4.16 H8.7.13 |
| 2 | にのみや | 国道294号 | H9.4.11 H9.11.1 |
| 3 | 湯の香しおばら | 国道400号 | H9.4.11 H8.11.1 |
| 4 | 那須高原友愛の森 | (主)那須高原線 | H9.4.11 S63.8.22 |
| 5 | 明治の森・黒磯 | (県)黒磯田島線 | H9.4.11 H10.4.24 |
| 6 | ばとう | 国道293号 | H10.4.17 H11.9.2 |
| 7 | 東山道伊王野 | 国道294号 | H11.8.27 H12.10.26 |
| 8 | きつれがわ | 国道293号 | H12.8.18 H13.6.10 |
| 9 | どまんなか たぬま | (主)佐野田沼線 | H13.8.21 H13.11.1 |
| 10 | はが | (主)宇都宮茂木線 | H13.8.21 H14.4.27 |
| 11 | 那須与一の郷 | 国道461号 | H15.8.8 H16.4.11 |
| 12 | 那須野が原博物館 | (市)塩原街道線 | H16.8.9 H16.4.23 |
| 13 | みかも | 国道50号 | H16.8.9 H18.4.21 |
| 14 | 思川 | 国道50号 | H17.8.10 H18.4.29 |
| 15 | 湯西川 | 国道121号 | H18.8.10 H18.8.18 |
| 16 | みぶ | (主)羽生田・上蒲生線 | H21.7.31 H21.10.23 |
| 17 | にしかた | 国道293号 | H21.7.31 H21.11.22 |
| 18 | しもつけ | 国道4号 | H22.8.9 H23.3.26 |
| 19 | やいた | (主)矢板那須線 | H22.8.9 H23.4.29 |
| 20 | 湧水の郷 しおや | 国道461号 | H24.3.26 H24.6.23 |
| 21 | うつのみや ろまんちっく村 | 国道293号 | H24.3.26 H24.9.22 |
| 22 | サンバの里いちかい | (主)宇都宮茂木線 | H26.4.4 H26.4.20 |
| 23 | 日光 | 国道119号 | H27.4.15 H27.4.27 |
| 24 | ましこ | (主)つくば益子線 | H28.5.10 H28.10.15 |
| 25 | たかねざわ 元気あつむら | 町道434号線 | R1.6.19 R2.4.1 |



資料：国土交通省関東地方整備局 <https://www.mlit.go.jp/link.html>

② 道の駅の新たな取組

道の駅は平成 5 年の制度創設以来、四半世紀が経った。

地方創生を更に加速させるため、国土交通省「新「道の駅」のあり方検討会提言（令和元年 11 月 18 日）」において、次代の道の駅の方向性として“「道の駅」第 3 ステージ”が提示された。

【 第 3 ステージ（2020～2025 年）提言の概要 】

『地方創生・観光を加速する拠点』へ+ネットワーク化で活力ある地域デザインにも貢献

1. 「道の駅」を世界ブランドへ（新たなインバウンド観光拠点化、周辺の道の駅・観光施設等と連携した周遊観光ルート創出、観光・交通情報提供など周遊の交通拠点機能 等）
2. 新「防災道の駅」が全国の安心拠点到（他防災拠点と連携しながら安全・安心な場の提供、地域の復旧・復興の拠点として貢献 等）
3. あらゆる世代が活躍する舞台となる地域センターに（地域の課題解決や民間とタイアップした地域活性化プロジェクトの実施、子育て支援施設や高齢者移動支援サービスなどの機能を併設 等）

3. 関係法令等

栃木県における土地に関する規制は下表のとおりである。（詳細な調査前の段階のため全ての項目を記載）

事業の具体化にあたっては該当する内容に関し、関係機関との調整を行う。

| | | 内 容 |
|---------------------------|----------------|---|
| 土地利用に関する事前指導要綱 | 大規模開発行為の事前協議 | 5ha 以上（規制区域、監視区域、注視区域内の土地は2ha）の土地について開発事業を行う場合 |
| 都市計画法、都市計画法施行細則 | 開発行為の許可 | 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土地の区画形質の変更を行う場合 <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域：1,000 m²以上 ・市街化調整区域：すべて ・非線引き都市計画区域：3,000 m²以上 ・都市計画区域外：10,000 m²以上 |
| 建築基準法、栃木県建築基準条例 | 建築規制と建築確認 | 建築物を建築する場合 床面積が10 m ² を越える建築物を建築する場合（都市計画区域内） 以下の建築物を建築する場合（都市計画区域外） <ul style="list-style-type: none"> ・床面積が100 m²以上の特殊建築物 ・木造の建築物で3以上の階段を有し、又は延べ面積が500 m²、高さが13m若しくは軒の高さが9mを越える建築物 ・木造以外の建築物で2以上の階段を有し、又は延べ面積が200 m²を越える建築物 |
| 農業振興地域の整備に関する法律 | 農業振興地域整備計画の変更 | 農用地区域に指定された地域においては、原則として農地転用不可（農用地区域からの除外については、各市町村農政担当課と調整） |
| 農地法 | 農地転用の許可及び届出 | 農地等を農地以外のものにする場合 |
| 森林法 | 開発行為の許可 | 土石又は樹根の採掘、開墾等土地の形質を変更する行為を行う場合 |
| | 規制される行為の許可 | 立木の伐採、土石又は樹根の採掘、開墾等土地の形質を変更する行為を行う場合 |
| 自然公園法、栃木県立自然公園条例 | 規制される行為の許可及び届出 | 工作物の新築、鉱物の掘採、土砂の採取等の行為を行う場合 |
| 自然環境保全法、自然環境の保全及び緑化に関する条例 | 規制される行為の許可及び届出 | 工作物の新築、宅地の造成、土地の形質変更、土砂の採取等の行為を行う場合 |
| 自然環境の保全及び緑化に関する条例 | 規制される行為の届出 | 工作物の新築、宅地の造成、土地の形質変更、土砂の採取等の行為を行う場合 |

| | | 内 容 |
|------------------------------------|--------------------|--|
| 絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律 | 規制される行為の許可及び届出 | 工作物の新築、宅地の造成、土地の形質変更、土砂の採取等の行為を行う場合 |
| とちぎふるさと街道景観条例 | 規制される行為の届出 | 建築物の建築、木竹の伐採等の行為を行う場合 |
| 鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律 | 規制される行為の許可 | 水面の埋立、干拓、立木竹の伐採、工作物の設置その他鳥獣の保護繁殖に影響を及ぼすおそれのある一定の行為を行う場合 |
| 土壌汚染対策法 | 一定の規模以上の土地の形質の変更届出 | 3,000 m ² 以上の土地の形質の変更（掘削と盛土の合計面積）を行う場合 |
| 栃木県土砂等の埋立て等による土壌の汚染及び災害の発生防止に関する条例 | 特定事業を行う場合の許可 | 土砂等による土地の埋立て、盛土その他の土地へのたい積を行う行為に供する区域の面積が3,000 m ² 以上である事業を行う場合（県の条例ではなく市町村の条例が適用となる市町村がある） |
| 宅地造成等規制法 | 規制される行為の許可 | 以下のような土地の形質の変更等の行為を行う場合 <ul style="list-style-type: none"> ・切土した部分が高さ2 mを越えるがけができる場合、又は、盛土した部分が高さ1 mを越えるがけができる場合 ・切土と盛土とを同時にする場合、盛土の部分が1 m以下のがけができ、かつ、切土と盛土を合わせて2 mを越えるがけができる場合 ・切土又は盛土をする土地の面積が500 m²を越える場合 |
| 砂防法 | 規制される行為の許可 | 砂防指定地において以下の行為を行う場合 <ul style="list-style-type: none"> ・土地の掘削、盛土、切土その他土地の形状の変更をする場合 ・竹木の伐採をする場合 ・土石、砂れき又は鉱物の投棄又はたい積をする場合 ・竹木、土石等の滑下又は地引による運搬をする場合 ・火入れ又はたき火をする場合 ・工作物の新築、改築又は除去をする場合 砂防設備において以下の行為を行う場合 <ul style="list-style-type: none"> ・砂防設備を占用する場合 ・土石、砂れき、芝草等を採取する場合 |

| | | 内 容 |
|-------------------------------|------------|---|
| 地すべり等防止法 | 規制される行為の許可 | 以下のような行為を行う場合 <ul style="list-style-type: none"> ・地下水を誘致し、又は停滞させる行為で地下水を増加させる場合、地下水の排水を阻害する場合 ・地表水を放流し、又は停滞させる場合、その他地表水の浸透を助長する場合 ・のり切又は切土を行う場合 ・その他地すべりを助長しうる場合 |
| 急傾斜地の崩壊による災害の防止に関する法律 | 規制される行為の許可 | 以下のような行為を行う場合 <ul style="list-style-type: none"> ・水を放流し、又は、停滞させる場合、その他浸透を助長する場合 ・ため池、用水路、その他の急傾斜地崩壊防止施設以外の施設又は工作物の設置又は改造 ・のり切、切土、掘さく又は盛土、立竹木の伐採、その他急傾斜地の崩壊を助長しうる場合 |
| 河川法 | 規制される行為の許可 | 河川区域で以下のような行為を行う場合 <ul style="list-style-type: none"> ・土地の占用、土砂等の採取、工作物の新築等の行為を行う場合 ・土地の掘削、盛土、切土その他土地の形状を変更する行為を行う場合 |
| | | 河川保全区域で土地の掘削、盛土、切土その他土地の形状を変更する行為、工作物の新築等の行為を行う場合 |
| 公有水埋立法 | 埋立の免許 | 公有水面の埋立を行う場合 |
| 砂利採取法 | 砂利採取計画の認可 | 砂利の採取及び洗浄を行う場合 |
| 採石法 | 岩石採取計画の認可 | 岩石の採取を行う場合 |
| 文化財保護法、栃木県文化財保護条例、各市町村文化財保護条例 | 現状変更等の許可 | その現状を変更し、又はその保存に影響を及ぼす行為をする場合 |
| 文化財保護法 | 土木工事等の届出 | 埋蔵文化財包蔵地で、土木工事その他埋蔵文化財の調査以外の目的で発掘する場合 |
| 文化財保護法 | 遺跡の発見届 | 出土品の出土等により貝づか、住居跡、古墳等を発見した場合 |

4. 産業に係る課題

(1) 上位計画等における位置づけに係る課題

① 産業・交流等の拠点形成の必要性

- ・総合計画及び都市マスにおいては北関東自動車道や新4号国道を活かした産業振興のための取組、目標を位置付けていることから、本構想において、これらを具体的に推進するための取組を明確にする必要がある。
- ・都市マスにおいては、都市的土地利用や拠点とそれらを結ぶ交通ネットワークを含めた将来都市構造を示しており、都市構造の両輪となる土地利用とネットワークを連動させた検討を行う必要がある。

② 広域ネットワークを活かした活性化の必要性

- ・総合計画・都市マスとも北関東自動車道及び新4号国道による首都圏レベルの広域ネットワークの有効活用による産業活性化を位置付けている。工業系・商業系ともこれらのネットワークの軸上及び近辺に既存の拠点が形成されていることから、連携等による効果的な土地利用とするための取組を検討する必要がある。

(2) 地域特性に係る課題

① 工業振興に向けた機能の誘導

- ・工業振興に向けては、町内の産業団地の余地がない中、令和3年度に完成した上三川インター南産業団地の活用や、さらなる産業用地の確保が必要である。
- ・町の主要産業である製造業の活力を維持することが求められるが、製造品出荷額が減少傾向にあることから、「輸送用機械器具」に特化した状況からバランスの取れた産業構造への転換などの対策が必要である。

② 商業振興に向けた機能の誘導

- ・商業振興に向けては、町の商業の拠点である役場周辺を中心市街地やインターパーク等のさらなる活性化が必要である。
- ・周辺市町における広域交通網を活かした大型商業施設・拠点を踏まえ、本町の優れた広域交通環境を活かした競争力強化のための対応が必要である。

③ 観光・交流に係る機能の育成

- ・地方創生の中で人口減少下において重視される交流人口・関係人口を確保するため、増加傾向にある観光入込客数のさらなる誘導に向けた取組が必要である。
- ・観光と連動させた農産物や特産品の販売・加工等など、道の駅で多く展開される6次産業化の取組を参考に、町内の産業全体の活力づくりを牽引する拠点形成が必要である。

(3) 関係法令等に係る課題

① 開発に係る調整

- ・本構想において誘導を検討する工業系・商業系の土地利用については、ある程度まとまった規模での検討を想定しており、実施の際には、整備手法に応じて、大規模開発行為の事前協議や面的整備に係る調整・手続きが必要になる。
- ・今後、整備手法等の検討に伴い、これらの調整を進めながら、円滑な事業推進を図る必要がある。

② 土地利用規制に係る調整

- ・都市マスの「誘導エリア」等、工業系・商業系の土地利用誘導を検討するエリアにおいては、本町の土地利用の特性である農地や河川が関わってくることが想定されることから、農地法、農振法、河川法等の関連する法令に定められる調整・手続きを進める必要がある。
- ・また、ハザードに係る規制・法令等や文化財、希少種等の配慮すべき事項についても調整を図りながら、円滑な事業推進を図る必要がある。

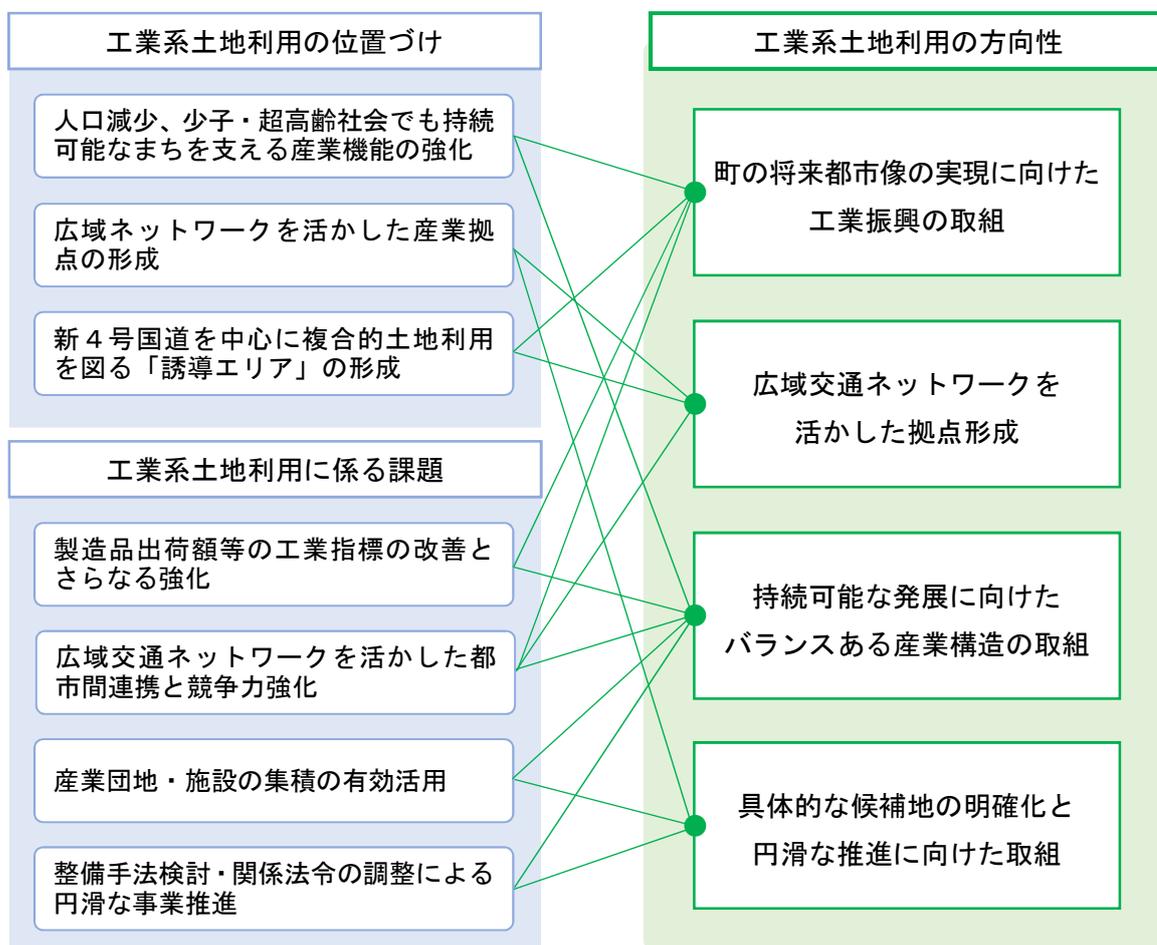
③ 運営等に係る調整

- ・商業系土地利用は道の駅を想定しているが、道の駅の基本的機能として休憩機能（駐車場・トイレ）とともに求められる地域振興機能や、次代の道の駅に求められる防災や地域センター機能においては、地域の各種団体や民間事業者等の参画を視野に入れる必要があり、導入機能の検討段階から調整等を行うことが有効である。

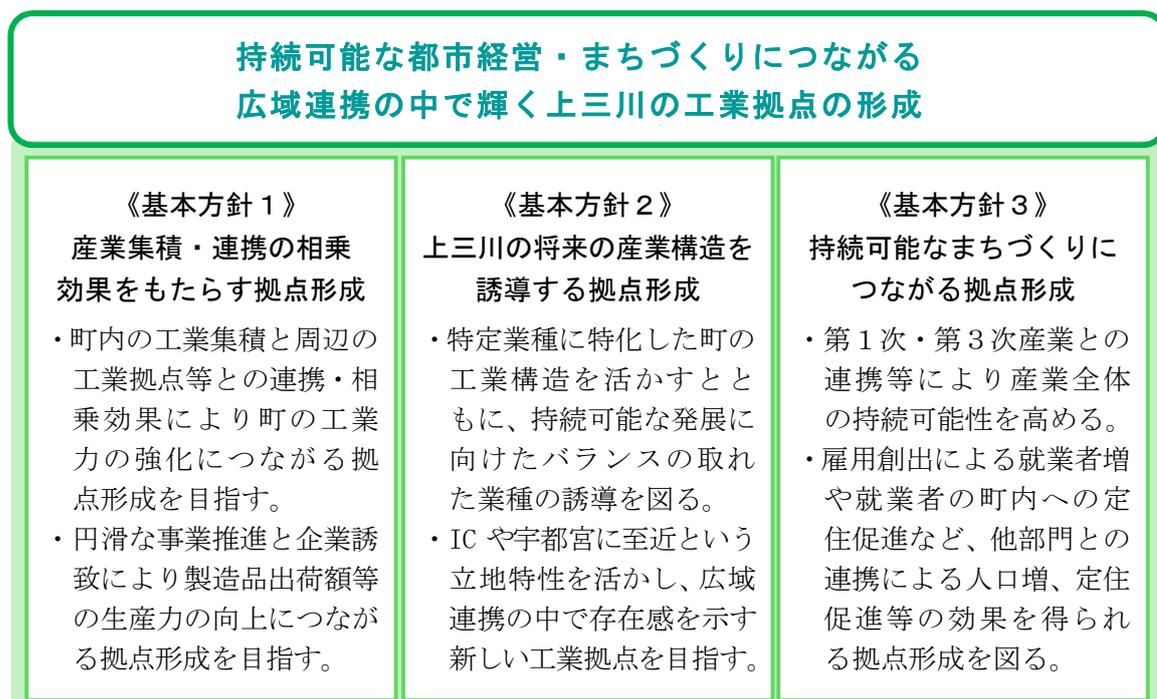
5. 工業系・商業系の土地利用の方向性

(1) 工業系土地利用の方向性

① 位置付け・課題等を踏まえた方向性

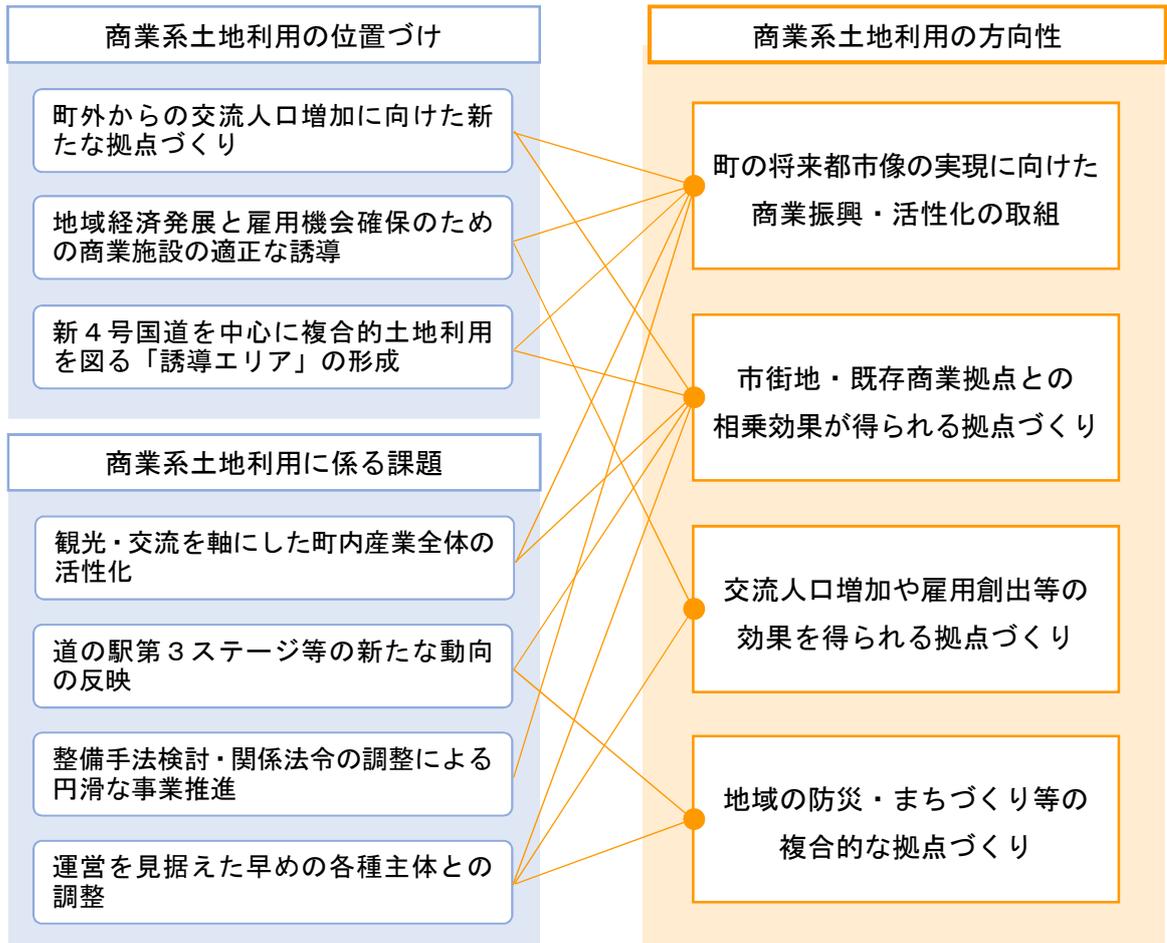


② 工業系土地利用の目標・基本方針



(2) 商業系土地利用の方向性

① 位置付け・課題等を踏まえた方向性



② 商業系土地利用の目標・基本方針

**次代の上三川のまちづくりを牽引する
広域・地域に開かれた活力と賑わいの複合拠点の形成**

| | | |
|--|--|---|
| <p>《基本方針1》 商業・観光の機能強化につながる拠点形成</p> <ul style="list-style-type: none"> 6次産業の展開など地域経済の好循環を生む拠点形成を図る。 広域交通ネットワークやインターパーク等周辺拠点との連携により交流人口拡大を図る。 商業・観光等の複合的な導入機能での雇用創出の場とする。 | <p>《基本方針2》 交流人口誘導による活力・にぎわいの創出</p> <ul style="list-style-type: none"> 交通網や既存拠点と連携した多くの来訪者・交流人口の誘導を図る。 広域都市連携、来訪者と地域の多様な交流等の相乗効果により町の魅力・活力の発信源とする。 来訪者・地域住民等の多様な主体の参画による持続的な活動の場とする。 | <p>《基本方針3》 ブランド力の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> 広域に上三川の魅力を発信する拠点形成を図る。 上三川の良質な地場産品や人・資源等を活かしたソフト事業を仕掛ける拠点とし、「上三川産」としてのブランド力向上を図る。 次代の取組により道の駅自体のブランド化を図る。 |
|--|--|---|

6. 土地利用の適正規模

(1) 工業系土地利用の適正規模

工業系土地利用の適正規模について、総合計画の工業に関する目標に基づき設定する。

① 原単位の設定

工業用地面積算出の原単位として、1ha 当たり製造品出荷額を、以下のとおり設定する。

なお、製造品出荷額の目標値（令和7年）については、総合計画における設定値に準拠する。

| 将来の原単位(1ha 当たり製造品出荷額)の設定 | | | |
|------------------------------------|---|-------------|------------------------|
| | 製造品出荷額 | 工業系用途地域面積 | 原単位 |
| ○原単位(1ha 当たり製造品出荷額)の条件 (工業統計調査) | 平成 22 年 | 810,373 百万円 | 1,940.5 百万円/ha |
| | 平成 28 年 | 634,436 百万円 | 417.6ha 1,519.2 百万円/ha |
| | 令和 2 年 | 333,225 百万円 | 797.9 百万円/ha |
| | *工業系用途地域面積：現行 438.6ha だが原単位においては上三川インター南産業団地整備前の面積を使用 | | |
| 【原単位】 | 900 百万円/ha (状況の良い時期と良くない時期の中間値を踏まえ設定) | | |
| 【製造品出荷額の目標値】 | 令和 7 年(2025)：440,000 百万円 (上三川町総合計画より) | | |

② 必要な工業用地面積の設定

①に基づき、将来必要となる工業系用途地域面積を算出し、現在の工業系用途地域面積と比較して新たに必要となる工業用地面積を設定する。

| 将来の工業系用途地域面積の設定 | |
|------------------|---|
| 【将来の工業系用途地域面積】 | 工業系用途地域面積(製造品出荷額 ÷ 原単位) 令和 7 年(2025)：488.9ha(440,000 百万円 / 900 百万円/ha) |
| 【将来必要な工業系用途地域面積】 | 令和 7 年(2025)：約 50.3ha (将来の面積 488.9ha－現在の面積 438.6ha) |

以上により、将来新たに必要とされる工業用地面積は、以下のとおり。

令和 7 年(2025 年)：約 50.3ha

(2) 商業系土地利用の適正規模

商業系土地利用の適正規模について、道の駅に関する事例データ・規定に基づき設定する。

① 必要駐車台数より設定

必要駐車台数は以下により求められる。(国土交通省中部地方整備局 道路設計要領 計画編「一般道路の休憩施設計画の手引き(案)」より)

$$\text{必要駐車台数}N = \text{対象区間延長} \times \text{立寄率} \times \text{ラッシュ率} \times \text{占有率}$$

- ・対象区間延長：施設が分担する区間延長。新4号国道における道の駅は近隣に「道の駅しもつけ」が立地するのみのため、最大値として定められる「25km」を使用。
- ・立寄率：km当たりの立寄台数÷計画日交通量。ここではR3交通センサスによる現況値を使用。小型車0.007、大型車0.008と規定。
- ・ラッシュ率：ラッシュ時立寄台数÷立寄台数。小型車・大型車とも0.10と規定。
- ・駐車場占有率：平均駐車時間÷60分。小型車0.25、大型車0.33と規定。

| | 対象区間延長 (km) | 交通量(R3) (台/日) | 立寄率 | ラッシュ率 | 占有率 | 駐車台数 (台) |
|-----|----------------|------------------|-------|-------|------|-------------|
| 小型車 | 25 | 56,647 | 0.007 | 0.1 | 0.25 | 248 |
| 大型車 | 25 | 15,938 | 0.008 | 0.1 | 0.33 | 106 |
| 計 | — | 72,585 | — | — | — | 354 |

上記の結果、新4号国道を前面道路とした必要駐車台数は小型車・大型車合わせて「354台」となるが、(一)雀宮真岡線や町道3-121号等からの利用を見込み、余裕を持った「400台(小型車280台、大型車120台)」と設定する。

「道路構造令」による駐車台の大きさは、小型車5.0×2.3m、大型車17.0×3.5m、駐車のための前面スペース(ますへの進入路や切り返し等)は余裕を持って長辺同様と設定すると、小型車：約0.6ha(23m²×280台)、大型車：約1.4ha(119m²×120台)、計：約2.0haとなる。

*(5+5)×2.3

*(17+17)×3.5

② 施設規模より設定

地域振興施設部分の規模のめやすについて、「休憩施設設計要領」（東日本高速道路株式会社）における施設ごとの概略敷地面積により設定する。

| | | サービスエリア対象値 | パーキングエリア対象値 |
|------------|------|---|---|
| 施設 | トイレ | 350 m ² (女性用 30 基+男性用 40 基+身障者用 1 基) | 230 m ² (女性用 20 基+男性用 27 基) |
| | 食堂 | 950 m ² (190 席) | 500 m ² (100 席) |
| | 休憩所 | 250 m ² (80 席) | 170 m ² (40 席) |
| | 売店 | 260 m ² (内売店 50 m ² +外売店 210 m ²) | 180 m ² (内売店 30 m ² +外売店 150 m ²) |
| | 付帯施設 | 380 m ² (電気室 60 m ² +浄化槽 250 m ² +倉庫 50 m ² + プロパン庫 20 m ²) | 330 m ² (電気室 60 m ² +浄化槽 200 m ² +倉庫 50 m ² + プロパン庫 20 m ²) |
| | 小計 | 2,190 m ² | 1,410 m ² |
| 園地 (調整池含む) | | 約 4ha (駐車場面積×2) | |
| 計 | | 約 4.3ha | 約 4.2ha |

上記のうち、「園地」については、芝生広場、植栽、調整池等を想定するため余裕を持った設定となっていることから、駐車場以外のエリア面積を約 4ha と設定する。

以上、①②より、必要となる商業系土地利用（道の駅）の面積を以下のとおり設定する。
なお、道の駅の規模はめやすであり、導入する施設により増減することを想定する。

約 6ha (①駐車場：約 2ha、②施設等：約 4ha)

【参考：県内及び近年の整備事例を踏まえた考察】

- ・県内の道の駅の面積を見ると、1ha 未満が 3 か所、1ha 以上 6ha 未満が 19 か所、6ha 以上が 3 か所となっており、3ha 前後の規模が多い。
- ・6ha 以上の道の駅は、「みぶハイウェーパーク（壬生町：約 52ha）」、「うつのみやろまんちっく村（宇都宮市：約 46ha）」、「たかねざわ元気あつぷむら（高根沢町：約 18ha）」など、既存の公園や緑地等と併せた形で大規模化し、多様な施設との相乗効果で集客を確保しているのが特徴的である。
- ・近隣県においても、「まえばし赤城（群馬県前橋市：約 7.2ha）」、計画段階の「くまがや（埼玉県熊谷市：約 7ha）」など、規模の大きな道の駅が見られる。
- ・上記の動向を参考に、本町の道の駅では、県内でも比較的大きい部類になる約 6ha の規模を確保し、広域交通ネットワークを活かした集客力の高い道の駅整備を目指す。

7. 候補地の選定・比較検討

(1) 工業系土地利用（産業団地）

① 候補地の抽出

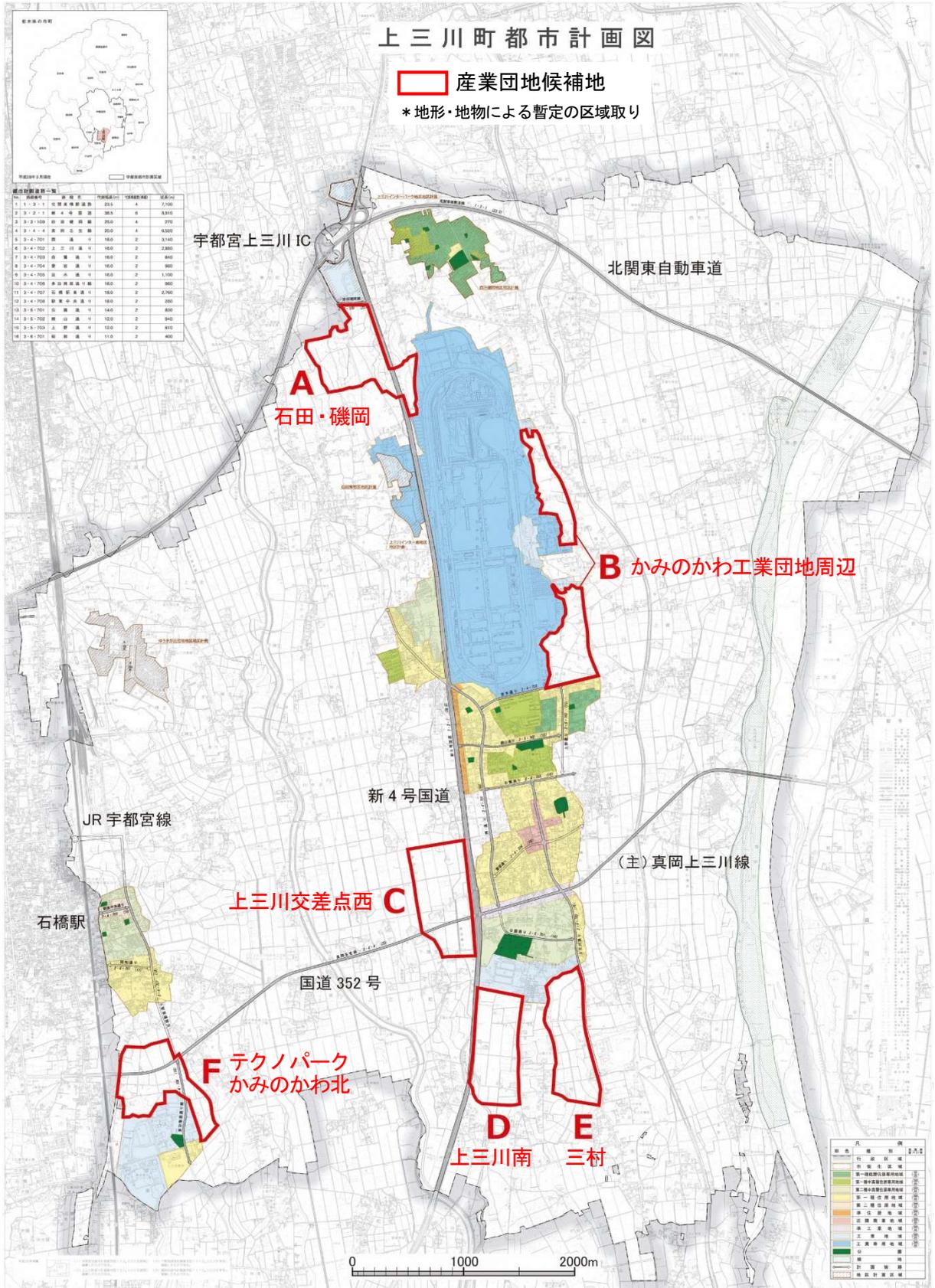
総合計画及び都市マスにおける位置づけに加え、事業の実現性を踏まえたエリア抽出を行う。

| 条件等 | | 抽出の視点 | 条 件 |
|----------|--------------|-------------------------------|--|
| 区分 | | | |
| 政策 実現 | 上位計画等 | 総合計画と整合した エリア | <ul style="list-style-type: none"> 北関東自動車道と新4号国道の交差点周辺 新4号国道沿線 |
| | | 都市マスと整合した エリア | <ul style="list-style-type: none"> 開発等の誘導を図るエリア（「誘導エリア」） 都市的土地利用を図るエリア（「市街地エリア」） 工業系及び商業系の土地利用を図るエリアの周辺（「商業系土地利用」及び「工業系土地利用」周辺） |
| | 産業振興 | 既存産業団地との連 携が図れるエリア | <ul style="list-style-type: none"> 産業拠点との近接性（各産業団地、都市マスの工業拠点等） |
| 法規 制 | 農振農用地 | 農振法の規制 | <ul style="list-style-type: none"> 農業振興地域・農用地の状況 |
| | 森林 | 森林法の規制 | <ul style="list-style-type: none"> 地域森林計画対象民有林の状況 |
| | 洪水浸水 想定区域 | 安全な操業・営業等 の環境が確保される エリア | <ul style="list-style-type: none"> 洪水浸水想定区域（町のハザードマップ：浸水の 高さ3m以下） |
| 事業 化 | 規模 | まとまった敷確保が 可能なエリア | <ul style="list-style-type: none"> 産業団地：将来新たに必要とされる工業用地面積は 約50.3haだが、近年の引き合い実績を勘案し、概 ね40haを目安とする。 |
| | アクセス性 | 幹線道路からのアク セスが確保されるエ リア | <ul style="list-style-type: none"> 広域的な幹線として機能する道路からのアクセ ス性（新4号国道、国道352号等） 高速道路インターや鉄道駅等交通結節点周辺 |

候補地（6地区）

| | 概 要 |
|----------------|---------------------------------------|
| A：石田・磯岡 | 新4号国道沿いにあり、日産自動車栃木工場、インターパークに近接するエリア。 |
| B：かみのかわ工業団地周辺 | かみのかわ工業団地の南北のエリア。 |
| C：上三川交差点西 | 新4号国道と国道352号の交差点に隣接するエリア。 |
| D：上三川南 | 新4号国道沿いにあり、工業系市街化区域に隣接するエリア。 |
| E：三村 | （主）宇都宮結城線沿いにあり、工業系市街化区域に隣接するエリア。 |
| F：テクノパークかみのかわ北 | 国道352号沿いにあり、テクノパークかみのかわに隣接するエリア。 |

【産業団地候補地位置図】



② 候補地の比較検討

下表の評価項目について数量的判断や考察的判断により点数化を行い、評価を行う。

【評価項目】

| 区分 | 項目 | 評価項目 |
|------------|----|--|
| 交通アクセス性 | | ①宇都宮上三川 IC とのアクセス（距離） ②新 4 号国道などへのアクセス（距離） ③通勤等を考慮した公共交通の利便性（路線バス） |
| 法規制の適用性 | | ①事業手続き等に影響する農用地区域の状況（面積割合） ②地域森林計画対象民有林の状況（面積割合） ③安全な基盤確保に関する洪水浸水想定区域の状況（町のハザードマップ） |
| 排水経路の容易性 | | ・排水先の確保、確保されない場合の地区外工事の必要性 |
| 事業の効率性 | | ①実際の工事に影響する林地の状況 ②造成工事に影響する地形の状況（切土・盛土の必要性） ③事業費や事業スケジュールに影響する移転補償物件の状況 |
| 主要工業団地の連携性 | | 周辺の工業団地や事業所の状況（①10km 圏内、②15km 圏内） |
| 就業環境の優位性 | | ・就業者となる 5km 圏内の生産年齢人口の確保（①町内、②町内＋町外） ③役場や駅までの距離（評価は駅までの距離） |
| 周辺環境との調和性 | | ①周辺の市街地・集落、土地利用の状況 ②教育環境に影響する小・中学校までの距離 ③エネルギー確保に有利となる高圧鉄塔の状況 ④調査等により事業スケジュール等に影響する希少種の状況 |
| 都市政策との関係性 | | ①総合計画施策の実現性 ②都市マスの実現性 ③周辺の工業系土地利用の状況 |

【評価項目：配点】

| 区分 | 評価項目 | 項目の詳細区分 | 配点 | |
|--------------------|---------------------|--------------|-----------|---|
| 交通 アクセス性 | ①ICまでの距離 | 2km未満 | 6 | |
| | | 2km以上5km未満 | 3 | |
| | | 5km以上 | 1 | |
| | ②新4号国道などへの 距離 | 沿道 | | 6 |
| | | 新4号以外の道路 | 国道 | 3 |
| | | | 県道 | 1 |
| | ③公共交通 | エリア内運行・バス停あり | | 6 |
| | | エリア外・徒歩圏にバス停 | あり | 3 |
| | | | なし | 1 |
| 法規制の 適用性 | ①農振農用地 | 農振地域のみ | | 5 |
| | | 農用地あり | 50%未満 | 3 |
| | | | 50%以上 | 1 |
| | ②森林（地域計画対象民 有林） | なし | | 5 |
| | | あり | 5%未満 | 3 |
| | | | 5%以上10%未満 | 2 |
| | | | 10%以上 | 1 |
| | ③浸水想定区域 | 指定なし | | 5 |
| | | 指定あり | 0～0.5m | 3 |
| 0～3.0m | | | 1 | |
| 経排 路水 | 排水経路確保 | 地区外工事の必要 | なし | 3 |
| | | | あり | 1 |
| 事業の 効率性 | ①林地 | なし | | 3 |
| | | あり | | 1 |
| | ②盛土 | 道路高に合わせた調整程度 | | 3 |
| | | 造成必要 | | 1 |
| | ③補償物件の数（住宅、 事業所） | 10件未満 | | 3 |
| | | 10件以上30件未満 | | 2 |
| 30件以上 | | 1 | | |
| 主要 工業団地 の連携性 | ①10km圏内の事業所数 割合 | 50%以上 | | 6 |
| | | 40%以上50%未満 | | 3 |
| | | 40%未満 | | 1 |
| | ②15km圏内の事業所数 割合 | 80%以上 | | 6 |
| | | 60%以上80%未満 | | 3 |
| | | 60%未満 | | 1 |

| 区分 | 評価項目 | 項目の詳細区分 | | 配点 |
|-----------|---------------------|---------------------------|-----------------------|----|
| 就業環境の優位性 | 生産年齢人口 (R2 国勢調査) | ①半径 5 km 以内： 町内人口 | 17,000 人以上 | 6 |
| | | | 16,000 人以上 17,000 人未満 | 3 |
| | | | 15,000 人以上 16,000 人未満 | 2 |
| | | | 15,000 人未満 | 1 |
| | | ②半径 5 km 以内： 町内人口+町外人口 | 50,000 人以上 | 6 |
| | | | 40,000 以上 50,000 人未満 | 3 |
| | | | 30,000 人以上 40,000 人未満 | 2 |
| | | | 30,000 人未満 | 1 |
| | ③駅アクセス | 石橋駅、雀宮駅までの アクセス | 5 分程度 | 6 |
| | | | 5～10 分程度 | 3 |
| 10 分以上 | | | 1 | |
| 周辺環境との調和性 | ①市街化区域・集落との 近接 | 市街化区域(非住居系用途地域)に隣接・近接 | | 3 |
| | | 市街化区域(住居系用途地域)、集落に隣接・近接 | | 1 |
| | ②義務教育施設 | 隣接・近接 | なし | 3 |
| | | | あり | 1 |
| | ③高圧鉄塔 | あり | | 3 |
| | | なし | | 1 |
| ④希少種 | 準絶滅危惧種以下あり | | 3 | |
| | 絶滅危惧種(Ⅰ、Ⅱ類)あり | | 1 | |
| 都市政策との関係性 | ①総合計画 | 北関東自動車道・新4号 | | 5 |
| | | 新4号沿道 | | 3 |
| | | 上記位置づけなし | | 1 |
| | ②都市マス | 誘導エリア | | 5 |
| | | 誘導エリア以外 | | 3 |
| | ③工業系土地利用との連携 | 工業系土地利用に隣接 | あり | 3 |
| なし | | | 1 | |

③ 候補地の評価結果

| エリア | | A：石田・磯岡 | B：かみのかわ工業団地周辺 | C：上三川交差点西 | D：上三川南 | E：三村 | F：テクノパークかみのかわ北 |
|---------|--|---|--|--|---|---|---|
| 土地利用状況 | 面積 | 45.5ha | 44.8ha(18.6ha+26.2ha) | 47.0ha | 41.6ha | 39.6ha | 39.0ha |
| | 土地利用状況 ※小数点以下調整 | ○自然的土地利用：39.3ha(86.4%) ○都市的土地利用：2.3ha(5.1%) ○公共用地等：3.9ha(8.5%) (内訳) 田16.8ha 畑16.6ha 山林4.8ha 水面0.2ha その他自然地0.9ha 住宅用地0.5ha 商業用地0.1ha 工業用地1.7ha 道路用地3.6ha その他空地0.3ha | ○自然的土地利用：32.1ha(71.7%) ○都市的土地利用：5.6ha(12.5%) ○公共用地等：7.1ha(15.8%) (内訳) 田0.8ha 畑25.4ha 山林5.5ha 水面0.2ha その他自然地0.2ha 住宅用地3.1ha 商業用地0.4ha 工業用地2.1ha 公共施設用地0.7ha 道路用地2.0ha 公共空地3.6ha その他空地0.8ha | ○自然的土地利用：41.3ha(87.9%) ○都市的土地利用：3.1ha(6.6%) ○公共用地等：2.6ha(5.5%) (内訳) 田27.4ha 畑12.1ha 山林0.4ha 水面0.8ha その他自然地0.5ha 住宅用地2.8ha 工業用地0.3ha 道路用地2.6ha 公共空地0.02ha その他空地0.06ha | ○自然的土地利用：35.9ha(86.3%) ○都市的土地利用：3.0ha(7.2%) ○公共用地等：2.7ha(6.5%) (内訳) 田17.9ha 畑10.5ha 山林7.0ha その他自然地0.6ha 住宅用地2.0ha 商業用地0.2ha 工業用地0.8ha 道路用地2.2ha 公共空地0.2ha その他空地0.2ha | ○自然的土地利用：33.9ha(85.6%) ○都市的土地利用：3.1ha(7.8%) ○公共用地等：2.6ha(6.6%) (内訳) 田18.7ha 畑11.1ha 山林3.9ha その他自然地0.2ha 住宅用地1.0ha 工業用地2.1ha 公共施設用地0.02ha 道路用地1.2ha 交通施設用地1.1ha その他空地0.3ha | ○自然的土地利用：31.3ha(80.2%) ○都市的土地利用：2.5ha(6.4%) ○道路用地・空地：5.2ha(13.4%) (内訳) 田4.4ha 畑24.7ha 山林1.4ha その他自然地0.8ha 住宅用地2.0ha 商業用地0.5ha 道路用地3.1ha 交通施設用地0.5ha その他空地1.6ha |
| 交通アクセス性 | ①宇都宮上三川ICへのアクセス性(6点) ②新4号国道へのアクセス性(6点) ※エリア中心点からの道のりを計測 ③公共交通によるアクセス性(6点) | 新4号国道の西側 ①ICまで砂岡交差点経由で約1.7km ②R4隣接 町道3-121号線を経由する南側ルート約1.2km (一)雀宮真岡線(両側歩道)を経由する北側ルート約900m(交通量多い) ③地区内に路線バスの運行はないが地区西側の(主)宇都宮結城線において運行、徒歩利用圏に下横田バス停、石田バス停あり 新4号国道の東側 ①ICまで約3km ②R4隣接 石田工業団地交差点まで約750mであるが直接のアクセスが難しい ③地区内に路線バスの運行はないが地区北側の(一)雀宮真岡線において運行、徒歩利用圏に本郷台西汗バス停あり | ①ICまで砂岡交差点経由で約3.8km ②R4上三川交差点まで約4.0km (一)二宮宇都宮線(片側歩道)・(主)真岡上三川線(4車線)を経由 ③地区内及び徒歩利用圏に路線バスの運行はない ※中間点の上三川農村環境改善センター周辺より計測 | ①ICまで上三川交差点経由で約6.8km ②R4上三川交差点まで約250m 国道352号線(4車線)を経由 ③地区内の町道3-209号線に路線バスが運行し道城林バス停あり、徒歩利用圏に下蒲生バス停、上三川小学校前バス停あり | ①ICまで上三川交差点経由で約8.4km ②R4上三川交差点まで約1.9km 町道1-13号線(片側歩道)を経由 町道1-12号線から五分一跨道橋交差点ルートもあるが幅員狭く新4号国道への大型車のアクセスが困難(アクセスにおける課題のため新4号国道沿道であるが減点) ③地区内及び徒歩利用圏に路線バスの運行はない | ①ICまで上三川交差点経由で約8.5km ②R4上三川交差点まで約2.0km (主)宇都宮結城線(両側歩道)・(主)真岡上三川線(4車線)を経由 ③地区内及び徒歩利用圏に路線バスの運行はない | ①ICまで上三川交差点経由で約9.8km ②R4上三川交差点まで約3.3km 国道352号(4車線)を経由 ③地区内に路線バスの運行はないが地区北側の(一)結城石橋線において運行、徒歩利用圏に旭町バス停、宿多功バス停あり |
| | 評価 (18点中) | 12 (①6 ②3 ③3) | 5 (①3 ②1 ③1) | 13 (①1 ②6 ③6) | 5 (①1 ②3 ③1) | 3 (①1 ②1 ③1) | 7 (①1 ②3 ③3) |
| 法規制の適用性 | ①農振農用地(5点) ②地域対象民有林(5点) ③洪水浸水想定区域(5点) | ①農業振興地域であり、R4以西に農用地区域約26.5ha(58%)を指定 ②地域森林計画対象民有林はエリア西側及び南側に約2.3ha(5%)を指定 ③エリア西側の一部を浸水想定区域(概ね0~0.5m)に指定 | ①農業振興地域であるが、農用地区域は指定なし ②地域森林計画対象民有林はかみのかわ産業団地及び日産自動車に挟まれた平地林約6.7ha(15%)を指定 ③ハザード制限はなし | ①農業振興地域であり、R4沿道とR352沿道を除く範囲で農用地区域約31.3ha(67%)を指定 ②地域森林計画対象民有林の指定なし ③エリアのほぼ全域を武名瀬川浸水想定区域(0~3.0m)に指定 | ①農業振興地域であり、エリア中央から南にかけて農用地区域約26.5ha(64%)を指定 ②地域森林計画対象民有林はエリア北側の平地林約6.0ha(約14%)を指定 ③エリア南側を武名瀬川浸水想定区域(0~3.0m)に指定 | ①農業振興地域であり、エリア中央から西にかけて農用地区域約26.5ha(67%)を指定 ②地域森林計画対象民有林はエリア東側の平地林約4.6ha(約12%)を指定 ③ハザード制限はなし | ①農業振興地域であり、国道352号線沿道および南側を除く範囲で農用地区域約19.4ha(49.7%)を指定 ②地域森林計画対象民有林はエリア南端の平地林約2.0ha(約5%)を指定 ③ハザード制限はなし |
| | 評価 (15点中) | 6 (①1 ②2 ③3) | 11 (①5 ②1 ③5) | 7 (①1 ②5 ③1) | 3 (①1 ②1 ③1) | 7 (①1 ②1 ③5) | 10 (①3 ②2 ③5) |

| エリア | | A：石田・磯岡 | B：かみのかわ工業団地周辺 | C：上三川交差点西 | D：上三川南 | E：三村 | F：テクノパークかみのかわ北 |
|------------|---|---|---|--|--|--|--|
| 排水経路の容易性 | 放流先の状況、排水路の地区外工事の有無(3点) | ・排水域はエリア内の武名瀬川、農業用水路等に接続 | ・排水はエリア西側の磯川(流末は江川)に接続 | ・排水はエリア内の武名瀬川、エリア西側の赤沢川に接続 | ・排水はエリア南側の武名瀬川に接続 | ・排水はエリア内の農業用水路(流末は下野市内の田川)に接続 | ・排水はエリアに近接する農業用水路に接続 ・地区外排水路として50m程度の工事が必要 |
| | 評価(3点中) | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 |
| 事業の効率性 | ①林地の処理(3点) ②盛土・切土による土量確保・処分(3点) ③移転補償(3点) | ①大部分が平坦な農地、林地あり ②盛土は道路計画高に合わせた調整程度を想定 ③エリア内において想定される移転補償物件数は7件 | ①大部分が平坦な農地、林地あり ②盛土は道路計画高に合わせた調整程度を想定 ③エリア内において想定される移転補償物件数は49件(北24、南25) | ①大部分が平坦な農地、林地なし ②盛土は道路計画高に合わせた調整程度を想定 ③エリア内において想定される移転補償物件数は14件 | ①大部分が平坦な農地、林地あり ②盛土は道路計画高に合わせた調整程度を想定 ③エリア内において想定される移転補償物件数は13件 | ①大部分が平坦な農地、林地あり ②盛土は道路計画高に合わせた調整程度を想定 ③エリア内において想定される移転補償物件数は11件 | ①大部分が平坦な農地、林地あり ②盛土は道路計画高に合わせた調整程度を想定 ③エリア内において想定される移転補償物件数は18件 |
| | 評価(9点中) | 7 (①1 ②3 ③3) | 5 (①1 ②3 ③1) | 8 (①3 ②3 ③2) | 6 (①1 ②3 ③2) | 6 (①1 ②3 ③2) | 6 (①1 ②3 ③2) |
| 主要工業団地の連携性 | 町内工業団地ほか、周辺市町における主要な工業団地等との近接性(①10km圏6点、②15km圏6点) ※各対象地を含む概ね半径15km程度の範囲に位置する産業団地内の総事業所数518に対する割合 | ・1km圏：2箇所(7事業所) ・2km圏：1箇所(3事業所) ・5km圏：3箇所(51事業所) ・10km圏：14箇所(242事業所) ・15km圏：15箇所(164事業所) ・総事業所数のうち、 10km圏に58.5%が立地 15km圏に90.2%が立地 | ・1km圏：2箇所(6事業所) ・2km圏：2箇所(9事業所) ・5km圏：4箇所(62事業所) ・10km圏：9箇所(93事業所) ・15km圏：19箇所(310事業所) ・総事業所数のうち、 10km圏に32.8%が立地 15km圏に92.7%が立地 | ・1km圏：-箇所(-事業所) ・2km圏：-箇所(-事業所) ・5km圏：7箇所(30事業所) ・10km圏：18箇所(174事業所) ・15km圏：10箇所(174事業所) ・総事業所数のうち、 10km圏に39.4%が立地 15km圏に73.0%が立地 | ・1km圏：-箇所(-事業所) ・2km圏：-箇所(-事業所) ・5km圏：5箇所(21事業所) ・10km圏：24箇所(166事業所) ・15km圏：5箇所(51事業所) ・総事業所数のうち、 10km圏に36.1%が立地 15km圏に45.9%が立地 | ・1km圏：-箇所(-事業所) ・2km圏：-箇所(-事業所) ・5km圏：6箇所(53事業所) ・10km圏：20箇所(154事業所) ・15km圏：6箇所(71事業所) ・総事業所数のうち、 10km圏に40.0%が立地 15km圏に53.7%が立地 | ・1km圏：1箇所(7事業所) ・2km圏：1箇所(4事業所) ・5km圏：3箇所(8事業所) ・10km圏：23箇所(215事業所) ・15km圏：6箇所(56事業所) ・総事業所数のうち、 10km圏に45.2%が立地 15km圏に56.0%が立地 |
| | 評価(12点中) | 12 (①6 ②6) | 7 (①1 ②6) | 4 (①1 ②3) | 4 (①3 ②1) | 4 (①3 ②1) | 4 (①3 ②1) |
| 就業環境の優位性 | エリア周辺の生産年齢人口の割合(①町内6点、②町内・町外6点) ③駅・役場までの移動距離(駅アクセス6点) | ・半径5km以内の町内人口 総人口：23,506人 生産年齢人口：14,805人 ・半径5km以内の町内+町外人口 総人口：91,564人 生産年齢人口：53,926人 ・町役場まで約6.0km、12分程度 ・雀宮駅東口まで約3.7km、6分程度 ・いずれも2車線以上道路でアクセス | ・半径5km以内の町内人口 総人口：28,845人 生産年齢人口：17,809人 ・半径5km以内の町内+町外人口 総人口：46,825人 生産年齢人口：28,735人 ・町役場まで約2.8km、6分程度 ・雀宮駅東口まで約7.3km、12分程度 ・石橋駅東口まで約7.3km、13分程度 ・いずれも2車線以上道路でアクセス | ・半径5km以内の町内人口 総人口：27,705人 生産年齢人口：16,942人 ・半径5km以内の町内+町外人口 総人口：54,605人 生産年齢人口：32,899人 ・町役場まで約2.0km、5分程度 ・石橋駅東口まで約3.8km、6分程度 ・いずれも2車線以上道路でアクセス | ・半径5km以内の町内人口 総人口：24,379人 生産年齢人口：14,857人 ・半径5km以内の町内+町外人口 総人口：56,849人 生産年齢人口：34,117人 ・町役場まで約3.6km、7分程度 ・中央線なしの町道1.0kmを経由 ・石橋駅東口まで約5.2km、10分程度 ・中央線なしの町道1.5kmを経由 | ・半径5km以内の町内人口 総人口：24,836人 生産年齢人口：15,131人 ・半径5km以内の町内+町外人口 総人口：48,219人 生産年齢人口：29,020人 ・町役場まで約2.6km、5分程度 ・石橋駅東口まで約5.9km、9分程度 ・いずれも2車線以上道路でアクセス | ・半径5km以内の町内人口 総人口：24,311人 生産年齢人口：15,157人 ・半径5km以内の町内+町外人口 総人口：68,172人 生産年齢人口：40,907人 ・町役場まで約4.9km、7分程度 ・石橋駅東口まで約2.2km、5分程度 ・いずれも2車線以上道路でアクセス |
| | 評価(18点中) | 10 (①1 ②6 ③3) | 8 (①6 ②1 ③1) | 8 (①3 ②2 ③3) | 6 (①1 ②2 ③3) | 6 (①2 ②1 ③3) | 11 (①2 ②3 ③6) |

| エリア | A：石田・磯岡 | B：かみのかわ工業団地周辺 | C：上三川交差点西 | D：上三川南 | E：三村 | F：テクノパークかみのかわ北 | |
|------------------|---|--|--|---|--|---|--|
| 周辺環境との調和性 | ①周辺の住環境や土地利用(3点) ②義務教育施設との近接性(3点) ③高圧鉄塔(3点) ④希少種(3点) | ①周囲では農家住宅が疎らに近接している程度で、一団の住宅地はなし 北側は宇都宮市との市町境であり、大規模商業施設が隣接 ②近隣に小中学校の立地なし ③エリア北側宇都宮市域に高圧線鉄塔2基が隣接(エネルギー確保の優位性) ④国・県の準絶滅危惧種の確認あり | ①宇都宮二宮線以東に集落が近接 南側は住宅市街地(並木山王地区)に隣接 エリア西側は日産自動車に隣接するが、宅地境界は磯川緑地公園が位置し、地域住民のうまい環境を形成 ②近隣に小中学校の立地なし ④国の絶滅危惧Ⅰ類・Ⅱ類、県の絶滅種、絶滅危惧Ⅱ類などの確認あり | ①周囲は農地に囲まれて、北側と南側は集落に近接 新4号国道をはさみ市街化区域に隣接し、(主)真岡上三川線や都市計画道路等沿いの商業施設集積地と近接 ②近隣に上三川中学校、富士山公園が立地 ④県の絶滅種などの確認あり | ①周囲は農地に囲まれ、西は新4号国道に接する 南側に集落が近接 北側が市街化区域に接し、工業系施設の集積地あり ②近隣に小中学校の立地なし ④国の絶滅危惧Ⅰ類・Ⅱ類、県の絶滅種、絶滅危惧Ⅰ類などの確認あり | ①周囲は農地に囲まれ、集落が近接 東は(主)宇都宮結城線に接し、道路沿いに大規模工業系施設が立地 北側は市街化区域に接する 北側の市街化区域に特別養護老人ホームが立地 ②南側に坂上小学が立地 ④国の絶滅危惧Ⅰ類・Ⅱ類、県の絶滅種、絶滅危惧Ⅰ類などの確認あり | ①周囲では農家住宅が疎らに近接している程度で、一団の住宅地はなし 南はテクノパークかみのかわに隣接 西側は下野市との市町境であり、線路をはさみ下野第三工業団地に近接 ②近隣に小中学校の立地なし ③エリア内に高圧線鉄塔1基あり(エネルギー確保の優位性) ④国の絶滅危惧Ⅰ類・Ⅱ類、県の絶滅種、絶滅危惧Ⅰ類・Ⅱ類などの確認あり |
| | 評価 (12点中) | 12 (①3 ②3 ③3 ④3) | 6 (①1 ②3 ③1 ④1) | 6 (①3 ②1 ③1 ④1) | 8 (①3 ②3 ③1 ④1) | 4 (①1 ②1 ③1 ④1) | 10 (①3 ②3 ③3 ④1) |
| 都市政策との関係性 | ①総合計画(5点) ②都市マスの将来像及び土地利用構想(産業系)の実現への効果(5点) ③工業系土地利用との連携性(3点) | ①総合計画：北関東自動車道と新4号国道の交差点周辺及び新4号国道沿線における新たな産業機能の位置づけ ②都市マス：新4号国道沿道において産業機能等の誘導を図る「誘導エリア」として位置付け ③R4以東のエリアが工業専用地域に隣接 | ②都市マス：(一)二宮宇都宮線沿道における「誘導エリア」として位置付け、現在の工業機能の強化(日産自動車栃木工場及びかみのかわ工業団地の機能強化) ③エリア西側が工業専用地域・工業地域に隣接 | ①総合計画：新4号国道沿線における新たな産業機能の位置づけ ②都市マス：：新4号国道沿道において産業機能等の誘導を図る「誘導エリア」として位置付け ③エリア東側のR4を挟んで第1種住居地域、第二種住居地域、準工業地域に隣接 | ①総合計画：新4号国道沿線における新たな産業機能の位置づけ ②都市マス：良好な居住環境形成と集落の活力維持を図る「農業集落エリア」として位置付け ③エリア北側が工業地域に隣接 | ②都市マス：現在の工業機能の強化(テクノパークかみのかわの機能強化)、都市的土地利用の機能強化)、良好な居住環境形成と集落の活力維持を図る「市街地エリア」として位置付け ③エリア南側が工業地域・第1種住居地域に隣接 | |
| | 評価 (13点中) | 13 (①5 ②5 ③3) | 9 (①1 ②5 ③3) | 9 (①3 ②5 ③1) | 9 (①3 ②3 ③3) | 7 (①1 ②3 ③3) | 7 (①1 ②3 ③3) |
| 評価の合計 (100点中) | 75 | 54 | 58 | 44 | 40 | 56 | |
| 優先度 | ◎ | | ○ | | | ○ | |

【参考：産業団地の評価・配点の詳細】

| 区分 | 評価項目 | 評価項目の詳細 | 配点 | A | B | C | D | E | F | |
|------------------------|-------------------------|------------------|-----------|---|---|---|---|---|---|---|
| 交通 アクセ ス性 | ①ICまでの距離 | 2km未満 | 6 | 6 | | | | | | |
| | | 2km以上5km未満 | 3 | | 3 | | | | | |
| | | 5km以上 | 1 | | | 1 | 1 | 1 | 1 | |
| | ②新4号国道な どへの距離 | 沿道 | | 6 | | | 6 | | | |
| | | 新4号以外の 道路 | 国道 | 3 | 3 | | | 3 | | 3 |
| | | | 県道 | 1 | | 1 | | | 1 | |
| | ③公共交通 | エリア内運行・バス停あり | | 6 | | | 6 | | | |
| | | エリア外・徒 歩圏のバス停 | あり | 3 | 3 | | | | | 3 |
| | | | なし | 1 | | 1 | | 1 | 1 | |
| 法規制 の 適用性 | ①農振農用地 | 農振地域のみ | | 5 | | 5 | | | | |
| | | 農用地あり | 50%未満 | 3 | | | | | | 3 |
| | | | 50%以上 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 | |
| | ②森林(地域計画 対象民有林) | なし | | 5 | | | 5 | | | |
| | | あり | 5%未満 | 3 | | | | | | |
| | | | 5%以上10%未満 | 2 | 2 | | | | | 2 |
| | | | 10%以上 | 1 | | 1 | | 1 | 1 | |
| | ③浸水想定区域 | 指定なし | | 5 | | 5 | | | 5 | 5 |
| | | 指定あり | 0~0.5m | 3 | 3 | | | | | |
| 0~3.0m | | | 1 | | | 1 | 1 | | | |
| 排水 経路の 容易性 | 排水経路確保 | 地区外工事 | 必要なし | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | 必要あり | 1 | | | | | | 1 | |
| 事業の 効率性 | ①林地 | なし | | 3 | | | 3 | | | |
| | | あり | | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 1 |
| | ②盛土 | 道路高に合わせた調整程度 | | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 |
| | | 造成必要 | | 1 | | | | | | |
| | ③補償物件の数 (住宅、事業 所) | 10件未満 | | 3 | 3 | | | | | |
| | | 10件以上30件未満 | | 2 | | | 2 | 2 | 2 | 2 |
| 30件以上 | | 1 | | 1 | | | | | | |
| 主要 工業 団地の 連携性 | ①10km圏内の事 業所数割合 | 50%以上 | | 6 | 6 | | | | | |
| | | 40%以上50%未満 | | 3 | | | | 3 | 3 | 3 |
| | | 40%未満 | | 1 | | 1 | 1 | | | |
| | ②15km圏内の事 業所数割合 | 80%以上 | | 6 | 6 | 6 | | | | |
| | | 60%以上80%未満 | | 3 | | | 3 | | | |
| | | 60%未満 | | 1 | | | | 1 | 1 | 1 |

| 区分 | 評価項目 | 評価項目の詳細 | | 配点 | A | B | C | D | E | F | |
|----------|---------------------|-------------------------|--------------------------|----|----|----|----|----|----|----|---|
| 就業環境の優位性 | 生産年齢人口 (R2 国勢調査) | ① 半径 5 km 以内：町内人口 | 17,000 人以上 | 6 | | 6 | | | | | |
| | | | 16,000 人以上 17,000 人未満 | 3 | | | 3 | | | | |
| | | | 15,000 人以上 16,000 人未満 | 2 | | | | | 2 | 2 | |
| | | | 15,000 人未満 | 1 | 1 | | | 1 | | | |
| | | ② 半径 5 km 以内：町内+町外人口 | 50,000 人以上 | 6 | 6 | | | | | | |
| | | | 40,000 人以上 50,000 人未満 | 3 | | | | | | | 3 |
| | | | 30,000 人以上 40,000 人未満 | 2 | | | 2 | 2 | | | |
| | | | 30,000 人以下 | 1 | | 1 | | | 1 | | |
| | ③ 駅アクセス | 石橋駅、雀宮駅までのアクセス | 5 分程度 | 6 | | | | | | | 6 |
| | | | 5～10 分程度 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | | |
| 10 分以上 | | | 1 | | 1 | | | | | | |
| 周環境の調和性 | ① 市街化区域・集落との近接 | 市街化区域（非住居系用途地域）に隣接・近接 | | 3 | 3 | | 3 | 3 | | 3 | |
| | | 市街化区域（住居系用途地域）、集落に隣接・近接 | | 1 | | 1 | | | 1 | | |
| | ② 義務教育施設 | 隣接・近接 | なし | 3 | 3 | 3 | | 3 | | 3 | |
| | | | あり | 1 | | | 1 | | 1 | | |
| | ③ 高圧鉄塔 | あり | | 3 | 3 | | | | | | 3 |
| | | なし | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| | ④ 希少種 | 準絶滅危惧種以下あり（重要度低） | | 3 | 3 | | | | | | |
| | | 絶滅危惧種（Ⅰ、Ⅱ類）あり（重要度高） | | 1 | | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 都市策と関係性 | ① 総合計画 | 北関道・新 4 号 | | 5 | 5 | | | | | | |
| | | 新 4 号沿道 | | 3 | | | 3 | 3 | | | |
| | | 上記位置づけなし | | 1 | | 1 | | | 1 | 1 | |
| | ② 都市マス | 誘導エリア | | 5 | 5 | 5 | 5 | | | | |
| | | 誘導エリア以外 | | 3 | | | | 3 | 3 | 3 | |
| | ③ 工業系土地利用との連携 | 工業系土地利用への隣接 | あり | 3 | 3 | 3 | | 3 | 3 | 3 | |
| | | | なし | 1 | | | 1 | | | | |
| | | | | | 75 | 54 | 58 | 44 | 40 | 56 | |

(2) 商業系土地利用（道の駅）

① 候補地の抽出

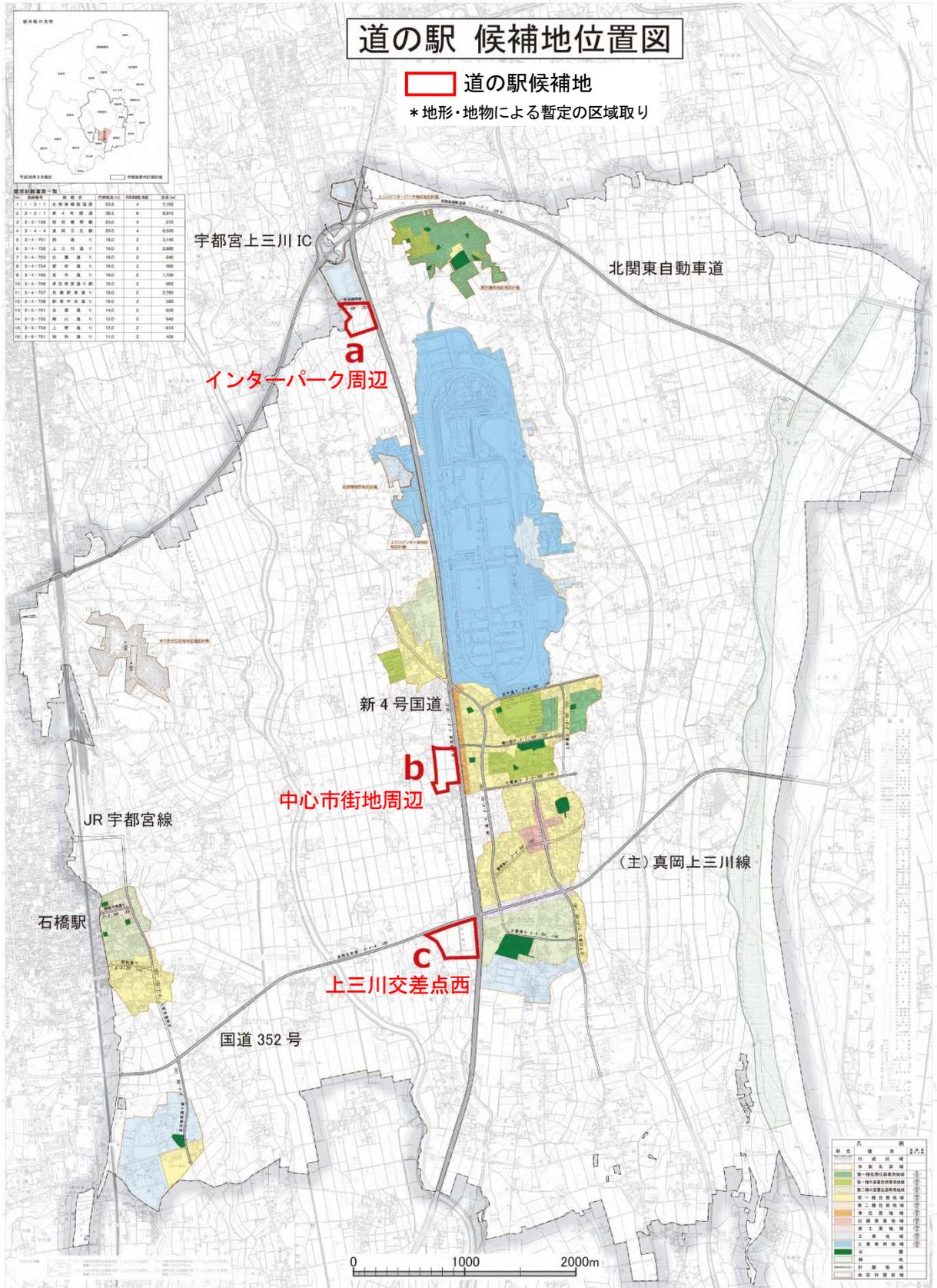
産業団地の条件をベースに、道の駅としての集客性を加味したエリア抽出を行う。

| 条件等 | | 抽出の視点 | 条 件 |
|------|----------|------------------------|---|
| 区分 | | | |
| 政策実現 | 上位計画等 | 総合計画と整合したエリア | <ul style="list-style-type: none"> ・北関東自動車道と新4号国道の交差点周辺 ・新4号国道沿線 |
| | | 都市マスと整合したエリア | <ul style="list-style-type: none"> ・開発等の誘導を図るエリア（「誘導エリア」） ・工業系及び商業系の土地利用を図るエリアの周辺（「商業系土地利用」及び「工業系土地利用」周辺） |
| | 産業振興 | 既存商業・交流等の拠点との連携が図れるエリア | <ul style="list-style-type: none"> ・商業集積地、ショッピングモールとの近接性（中心市街地、インターパーク宇都宮南等） |
| 法規制 | 農振農用地 | 農振法の規制 | <ul style="list-style-type: none"> ・農業振興地域・農用地の状況 |
| | 森林 | 森林法の規制 | <ul style="list-style-type: none"> ・地域森林計画対象民有林の状況 |
| | 洪水浸水想定区域 | 安全な操業・営業等の環境が確保されるエリア | <ul style="list-style-type: none"> ・洪水浸水想定区域（町のハザードマップ3m以下） |
| 事業化 | 規模 | まとまった敷地の確保が可能なエリア | <ul style="list-style-type: none"> ・道の駅：概ね6ha |
| | アクセス性 | 幹線道路からのアクセスが確保されるエリア | <ul style="list-style-type: none"> ・広域的な幹線として機能する道路からのアクセス性（新4号国道、国道352号等） ・高速道路インターや鉄道駅等交通結節点周辺 |
| | 集客性 | 利用者・来訪者を確保できるエリア | <ul style="list-style-type: none"> ・高速道路等により広域的なネットワークが確保されるエリア ・市街地や大規模商業地と連携が確保されるエリア |

候補地（3地区）

| | 概 要 |
|-------------|--|
| a：インターパーク周辺 | 新4号国道沿いにあり、日産自動車栃木工場、インターパークに近接するエリア。 |
| b：中心市街地周辺 | 新4号国道沿いにあり、役場周辺の中心市街地に近接するエリア。 |
| c：上三川交差点西 | 新4号国道と国道352号の交差点にあり、富士山公園周辺の市街化区域に近接するエリア。 |

【道の駅候補地位置図】



② 候補地の比較検討

産業団地の評価項目をベースに、観光、集客力、国の方針等の視点による評価を行う。

【評価項目】

| 区分 | 項目 | 評価項目 |
|-----------------|----|--|
| 交通アクセス性 | | ①宇都宮上三川 IC とのアクセス（距離） ②接続道路等への影響（交通処理への影響度合い） ③通勤等を考慮した公共交通の利便性（路線バス） |
| 法規制の適用性 | | ①事業手続き等に影響する農用地区域の状況（面積割合） ②地域森林計画対象民有林の状況（面積割合） ③安全な基盤確保に関する洪水浸水想定区域の状況（町のハザードマップ） |
| 排水経路の容易性 | | ・排水先の確保、確保されない場合の地区外工事の必要性 |
| 事業の効率性 | | ①実際の工事に影響する林地の状況 ②造成工事に影響する地形の状況（切土・盛土の必要性） ③事業費や事業スケジュールに影響する移転補償物件の状況 |
| 同種施設との近接性 | | 県内の道の駅との距離による競合の可能性 （①5km 圏、②5～10km 圏、③10～20km 圏） |
| 主な観光等の拠点との連携性 | | 周辺の主な観光拠点との距離による相乗効果 （①2km 圏、②2～5km 圏、③5～10km 圏、④10～20km 圏） |
| 観光機能を持つ市街地との連携性 | | 周辺の観光機能・集客力を有する市街地との距離による相乗効果 （①2km 圏、②2～5km 圏、③5～10km 圏、④10～20km 圏） |
| 圏域人口、周辺環境との調和性 | | ①利用者等の想定となる 5km 圏内の人口の状況（町内+町外） ②公共交通利用を想定した駅のアクセス（距離） ③周辺の市街地・集落、土地利用の状況 ④調査等により事業スケジュール等に影響する希少種の状況 |
| 都市政策との関係性 | | ①総合計画施策の実現性 ②都市マスの実現性 |
| 国の方針の実現性 | | ①次代の道の駅に求められる「ブランド」力（町重点施策、にぎわい等） ②防災拠点としての機能（周辺に指定避難所の状況） ③地域センターとしての機能 |

【評価項目：配点】

| 区分 | 評価項目 | 項目の詳細区分 | | 配点 |
|--|--|----------------|--------|----|
| 交通 ア ク セ ス 性 | ①ICまでの距離 | 2km未満 | | 5 |
| | | 2～5km | | 3 |
| | | 5km以上 | | 1 |
| | ②接続道路等への影響 | 接続道路により交通処理が可能 | | 3 |
| | | 交通への影響の懸念あり | | 2 |
| | | 交通への影響が大きい | | 1 |
| | ③公共交通 | エリア内運行・バス停あり | | 3 |
| エリア外・徒歩圏にバス停 | | あり | 2 | |
| | | なし | 1 | |
| 法規制 の 適 用 性 | ①農振農用地 | 農用地あり | | 3 |
| | | 60%未満 | | 1 |
| | ②森林（地域計画対象 民有林） | なし | | 3 |
| | | あり | | 1 |
| | ③浸水想定区域 | 指定あり | 0～0.5m | 3 |
| | | | 0～3.0m | 1 |
| 経排 路水 | 排水経路確保 | 地区外工事の必要 | なし | 3 |
| | | | あり | 1 |
| 事業 の 効 率 性 | ①林地 | なし | | 2 |
| | | あり | | 1 |
| | ②盛土 | 道路高に合わせた調整程度 | | 3 |
| | | 造成必要 | | 1 |
| | ③補償物件の数（住 宅、事業所） | 3件未満 | | 3 |
| | | 3件以上5件未満 | | 2 |
| 5件以上 | | 1 | | |
| 近 接 性 （ 3 圏 域 の 合 算 ） 同 種 施 設 （ 道 の 駅 ） と の | ①5km圏内 | なし | | 5 |
| | | 1～2か所 | | 3 |
| | | 3か所以上 | | 1 |
| | ②5～10km圏内 | なし | | 3 |
| | | 1～2か所 | | 2 |
| | | 3か所以上 | | 1 |
| | ③10～20km圏内 | なし | | 2 |
| | | 1か所以上 | | 1 |
| | 主 な 観 光 等 の 拠 点 （ 4 圏 域 の 合 算 ） | ①2km圏内 | 3か所以上 | |
| 1～2か所 | | | 3 | |
| なし | | | 1 | |
| ②5km圏内 | | 3か所以上 | | 4 |
| | | 1～2か所 | | 2 |
| | | なし | | 1 |
| ③5～10km圏内 | | 3か所以上 | | 3 |
| | | 1～2か所 | | 2 |
| | | なし | | 1 |
| ④10～20km圏内 | | 1か所以上 | | 2 |
| | | なし | | 1 |

| 区分 | 評価項目 | 項目の詳細区分 | | 配点 |
|------------------------|----------------------------------|------------------------------|--------|----|
| 観光機能を持つ市街地 (4圏域の合算) | ①2km 圏内 | 3 か所以上 | | 5 |
| | | 1～2 か所 | | 3 |
| | | なし | | 1 |
| | ②5km 圏内 | 3 か所以上 | | 4 |
| | | 1～2 か所 | | 2 |
| | | なし | | 1 |
| | ③5～10km 圏内 | 3 か所以上 | | 3 |
| | | 1～2 か所 | | 2 |
| | | なし | | 1 |
| | ④10～20km 圏内 | 1 か所以上 | | 2 |
| | | なし | | 1 |
| | | | | |
| 圏域人口、 周辺環境との調和性 | ①半径 5 km 以内人口 (R2 国勢調査) | 80,000 人以上 | | 5 |
| | | 70,000 人以上 80,000 人未満 | | 3 |
| | | 60,000 人以上 70,000 人未満 | | 2 |
| | | 60,000 人未満 | | 1 |
| | ②石橋駅・雀宮駅までの 距離 | 5km 未満 | | 2 |
| | | 5km 以上 | | 1 |
| | ③市街地・集落との隣 接・近接 | 隣接・近接 | なし | 2 |
| | | | あり | 1 |
| | ④希少種 | 準絶滅危惧種以下あり | | 3 |
| | | 絶滅危惧種 (I、II 類) あり | | 1 |
| 都市政策との 関係性 | ①総合計画 | 北関東自動車道・新 4 号 | | 5 |
| | | 新 4 号沿道 | | 3 |
| | | 上記位置づけなし | | 1 |
| | ②都市マス | インターパーク・新 4 号沿線、北関東自動車道新都市拠点 | | 5 |
| | | 上記のいずれか | | 3 |
| | | 上記位置づけなし | | 1 |
| 国の方針の 実現性 | ①ブランド化 (定性的 評価) | 有効 | | 3 |
| | | やや有効 | | 2 |
| | | 有効性が少ない | | 1 |
| | ②防災拠点 (指定避難 場所が近くにない) | 指定避難所なし | | 3 |
| | | 徒歩利用圏の立地 | 0～2 か所 | 2 |
| | | | 3 か所以上 | 1 |
| | ③まちづくり・地域活 動 (主な施設が近く にない) | 主な施設なし | | 3 |
| | | 徒歩利用圏の立地 | 0～2 か所 | 2 |
| | | | 3 か所以上 | 1 |

③ 候補地の評価結果

| エリア | | a : インターパーク周辺 | b : 中心市街地周辺 | c : 上三川交差点西 |
|---------|---|--|---|--|
| 土地利用状況 | 面積 | 6.2ha | 7.4ha | 10.3ha |
| | 土地利用状況 ※小数点以下調整 | ○自然的土地利用： 5.4ha(87.1%) ○都市的土地利用： 0.3ha(4.8%) ○公共用地等： 0.5ha(8.1%) (内訳)田3.7ha 畑1.5ha 山林0.05ha 水面0.05ha その他自然地0.1ha 住宅用地0.3ha 道路用地0.3ha その他空地0.2ha | ○自然的土地利用： 6.43ha(86.4%) ○都市的土地利用： 0.51ha(6.9%) ○公共用地等： 0.5ha(6.7%) (内訳)田4.7ha 畑1.7ha その他自然地0.03ha 住宅用地0.2ha 商業用地0.3ha 工業用地0.01ha 道路用地0.5ha | ○自然的土地利用： 9.2ha(89.3%) ○都市的土地利用： 0.7ha(6.8%) ○公共用地等： 0.4ha(3.9%) (内訳)田5.3ha 畑3.4ha 山林0.2ha 水面0.2ha その他自然地0.1ha 住宅用地0.7ha 道路用地0.4ha |
| 交通アクセス性 | ①宇都宮上三川ICへのアクセス性(5点) ②接続道路等への影響(3点) ③公共交通によるアクセス性(3点) | ・ICまで磯岡交差点経由で約0.5km、車で1分程度 ・北側の(一)雀宮真岡線やインターパーク等、交通渋滞への懸念あり ・西側の(主)宇都宮結城線において路線バスが運行、下横田バス停あり | ・ICまで上蒲生中交差点経由で約4.7km、車で6分程度 ・北側の(主)羽生田上蒲生線や中心市街地への交通の影響の懸念あり ・東側の(主)宇都宮結城線において路線バスが運行、荒田バス停、上三川役場入口バス停あり | ・ICまで上三川交差点経由で約6.3km、車で9分程度 ・北側の国道352号により交通処理可能 ・北側の町道3-209号線に路線バスが運行、徒歩利用圏に道城林バス停、下蒲生バス停、新4号国道をはさみ東側に上三川小学校前バス停あり |
| | 評価 (11点中) | 7 (①5 ②1 ③1) | 6 (①3 ②2 ③1) | 6 (①1 ②3 ③2) |
| 法規制の適用性 | ①農振農用地(3点) ②地域対象民有林(3点) ③洪水浸水想定区域(3点) | ・農業振興地域であり、農用地区域約5.2ha(85%)を指定 ・地域森林計画対象民有林の指定なし ・エリア西側の一部を浸水想定区域(概ね0~0.5m)に指定 | ・農業振興地域であるが、農用地区域約4.4ha(59%)を指定 ・地域森林計画対象民有林の指定なし ・エリアのほぼ全域を武名瀬川浸水想定区域(0~3.0m)に指定 | ・農業振興地域であり、農用地区域約5.9ha(57%)を指定 ・地域森林計画対象民有林の指定なし ・エリアのほぼ全域を武名瀬川浸水想定区域(0~3.0m)に指定 |
| | 評価 (9点中) | 7 (①1 ②3 ③3) | 7 (①3 ②3 ③1) | 7 (①3 ②3 ③1) |
| 排水経路の確保 | 放流先の状況、排水路の地区外工事の有無(3点) | ・排水はエリア内の武名瀬川に接続 | ・排水はエリア西側の武名瀬川に接続 ・地区外排水路として100m程度の工事が必要 | ・排水域はエリア内の武名瀬川に接続 |
| | 評価 (3点中) | 3 | 1 | 3 |

| エリア | | a : インターパーク周辺 | b : 中心市街地周辺 | c : 上三川交差点西 |
|-----------------|---|---|---|--|
| 事業の効率性 | ①林地(2点) ②盛土・切土による土量確保・処分(3点) ③移転補償(3点) | ・大部分が平坦な農地で、盛土は道路計画高に合わせた調整程度を想定 ・エリア内において想定される移転補償物件数は3件 | ・大部分が平坦な農地で、盛土は道路計画高に合わせた調整程度を想定 ・エリア内において想定される移転補償物件数は2件 | ・大部分が平坦な農地で、盛土は道路計画高に合わせた調整程度を想定 ・エリア内において想定される移転補償物件数は4件 |
| | 評価 (8点中) | 7 (①2 ②3 ③2) | 8 (①2 ②3 ③3) | 7 (①2 ②3 ③2) |
| 同種施設との近接性 | 県内道の駅との近接性 ①5km圏(5点) ②5~10km圏(3点) ③10~20km圏(2点) ※近接・競合となる場合は点数が低い | ・5km圏：－ ・10km圏：道の駅しもつけ、道の駅みぶ ・15km圏：道の駅にのみや、道の駅にしかた ・20km圏：道の駅うつのみやろまんちっく村、道の駅はが、道の駅ましこ | ・5km圏：－ ・10km圏：道の駅しもつけ、道の駅みぶ、道の駅にのみや ・15km圏：道の駅にしかた、道の駅ましこ ・20km圏：道の駅はが、道の駅思川 | ・5km圏：道の駅しもつけ ・10km圏：道の駅みぶ、道の駅にのみや ・15km圏：道の駅にしかた ・20km圏：道の駅はが、道の駅ましこ、道の駅思川 |
| | 評価 (10点中) | 8 (①5 ②2 ③1) | 7 (①5 ②1 ③1) | 6 (①3 ②2 ③1) |
| 主な観光等の拠点との連携性 | ①2km圏(5点) ②2~5km圏(4点) ③5~10km圏(3点) ④10~20km圏(2点) | ・2km圏：インターパーク宇都宮南 ・5km圏：－ ・10km圏：井頭公園、とちぎわんぱく公園、下野薬師寺跡、コストコ ・15km圏：下野国分寺・尼寺跡 等 ・20km圏：益子城内坂、下野国庁跡 | ・2km圏：－ ・5km圏：インターパーク宇都宮南 ・10km圏：井頭公園、とちぎわんぱく公園、下野薬師寺跡、コストコ ・15km圏：下野国分寺・尼寺跡、下野国庁跡 ・20km圏：益子城内坂 | ・2km圏：－ ・5km圏：下野薬師寺跡 ・10km圏：インターパーク宇都宮南、とちぎわんぱく公園、下野国分寺・尼寺跡、下野国庁跡 ・15km圏：井頭公園、下野国庁跡 ・20km圏：益子城内坂 |
| | 評価 (14点中) | 9 (①3 ②1 ③3 ④2) | 8 (①1 ②2 ③3 ④2) | 8 (①1 ②2 ③3 ④2) |
| 観光機能を持つ市街地との連携性 | ①2km圏(5点) ②2~5km圏(4点) ③5~10km圏(3点) ④10~20km圏(2点) | ・2km圏：－ ・5km圏：上三川中心市街地 ・10km圏：宇都宮中心市街地、真岡中心市街地 ・15km圏：壬生中心市街地 ・20km圏：栃木中心市街地 | ・2km圏：上三川中心市街地 ・5km圏：－ ・10km圏：真岡中心市街地、壬生中心市街地 ・15km圏：宇都宮中心市街地 ・20km圏：栃木中心市街地 | ・2km圏：上三川中心市街地 ・5km圏：－ ・10km圏：真岡中心市街地、壬生中心市街地 ・15km圏：宇都宮中心市街地 ・20km圏：栃木中心市街地 |
| | 評価 (14点中) | 7 (①1 ②2 ③2 ④2) | 8 (①3 ②1 ③2 ④2) | 8 (①3 ②1 ③2 ④2) |

| エリア | | a : インターパーク周辺 | b : 中心市街地周辺 | c : 上三川交差点西 |
|--------------------|--|--|--|---|
| 圏域人口、 周辺環境との調和性 | ①半径 5km 以内の人口 (5点) ②駅・までの 移動距離(2 点) ③周辺の住 環境や土地 利用(2点) ④希少種(3 点) | <ul style="list-style-type: none"> 半径 5 km 以内の総人口 : 91,564 人 町役場まで約 5.4 km、10 分程度 雀宮 駅東口まで約 3.5km、車で 6 分程度 石橋 駅東口まで約 8.5km、車で 15 分程度 周囲は農地に囲まれている程度で、一団の住宅地はなし 北側は宇都宮市との市町境であり、大規模商業施設が隣接 近隣に小中学校の立地なし 国・県の準絶滅危惧種などの確認あり | <ul style="list-style-type: none"> 半径 5 km 以内の総人口 : 60,743 人 町役場まで約 1.0km、4 分程度 石橋 駅東口まで約 4.8km、車で 8 分程度 周囲は農地に囲まれていて、南側は集落に近接 新 4 号国道をはさみ市街化区域に隣接し、役場周辺の中心市街地と近接 近隣に小中学校の立地なし 県の絶滅種などの確認あり | <ul style="list-style-type: none"> 半径 5 km 以内の総人口 : 54,605 人 町役場まで約 1.7km、5 分程度 石橋 駅東口まで約 4.0km、車で 7 分程度 周囲は農地に囲まれて、南側は集落に近接 新 4 号国道をはさみ市街化区域に隣接し、(主)真岡上三川線や都市計画道路等沿いの商業施設集積地と近接 近隣に上三川中学校、富士山公園が立地 県の絶滅種などの確認あり |
| | 評価 (12 点中) | 1 2 (①5 ②2 ③2 ④3) | 6 (①2 ②2 ③1 ④1) | 5 (①1 ②2 ③1 ④1) |
| 都市政策との 関係性 | ①総合計画 (5点) ②都市マス (5点) | <ul style="list-style-type: none"> 総合計画 : 北関東自動車道と新 4 号国道の立地優位性を活かした商業機能の位置づけ 都市マス : インターパーク宇都宮南や新 4 号国道沿線における商業・業務流通の複合的な土地利用の位置づけ、北関東自動車道を活用した新都市拠点形成の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 総合計画 : 新 4 号国道の立地優位性を活かした商業機能の位置づけ 都市マス : 新 4 号国道を活かした商業・業務・流通の複合的な土地利用の位置づけ | <ul style="list-style-type: none"> 総合計画 : 新 4 号国道の立地優位性を活かした商業機能の位置づけ 都市マス : 新 4 号国道を活かした商業・業務・流通の複合的な土地利用の位置づけ |
| | 評価 (10 点中) | 1 0 (①5 ②5) | 6 (①3 ②3) | 6 (①3 ② 3) |

| エリア | | a : インターパーク周辺 | b : 中心市街地周辺 | c : 上三川交差点西 |
|------------------|---|--|--|---|
| 国の方針の実現性 | ①ブランド化(町の重点的な取組、にぎわい・集客) (3点) ②防災拠点 (3点) ③まちづくり・地域活動(地域センター機能) (3点) | <ul style="list-style-type: none"> ・インターパーク宇都宮南に隣接し、多くの人が集まる環境や商業地・交通結節点の景観などが確保される ・近隣の避難所は本郷北小学校 (1.3km) ・近隣にまちづくり拠点施設は地域の公民館(磯岡公民館等) | <ul style="list-style-type: none"> ・役場・いきいきプラザ等の中心市街地に至近で、町が重点的に取り組む折り紙やウォーカーブル等の連携性が高い ・近隣の避難所は役場(0.4km)、いきいきプラザ(0.6km) ・近隣のまちづくり拠点施設は役場(0.4km)、いきいきプラザ(0.6km)、地域の公民館(上蒲生公民館等) | <ul style="list-style-type: none"> ・富士山公園周辺のスポーツ・文教エリアに至近だが、役場・いきいきプラザ・上三川通り等からはやや距離がある ・近隣の避難所は体育センター(0.3km)、上三川中学校・中央公民館(0.5km)、上三川小学校(0.8km) ・近隣のまちづくり拠点施設は中央公民館(0.5km)、地域の公民館(下蒲生公民館等) |
| | 評価 (9点中) | 7 (①2 ②2 ③3) | 7 (①3 ②2 ③2) | 6 (①3 ②1 ③2) |
| 評価の合計 (100点中) | | 77 | 64 | 62 |
| 優先度 | | ◎ | ○ | |

【参考：道の駅の評価・配点の詳細】

| 区 分 | 評価項目 | 評価項目の詳細 | 配点 | a | b | c | |
|---------------------------------------|-------------------------|----------------|--------|---|---|---|---|
| 交 通 ア ク セ ス 性 | ①IC までの距離 | 2km 未満 | 5 | 5 | | | |
| | | 2～5 km | 3 | | 3 | | |
| | | 5km 以上 | 1 | | | 1 | |
| | ②接続道路等へ の 影 響 | 接続道路により交通処理が可能 | | 3 | | | 3 |
| | | 交通への影響の懸念あり | | 2 | | 2 | |
| | | 交通への影響が大きい | | 1 | 1 | | |
| | ③公共交通 | エリア内運行・バス停あり | | 3 | | | |
| エリア外・徒歩圏のバス停 | | あり | 2 | | | 2 | |
| | | なし | 1 | 1 | 1 | | |
| 法 規 制 の 適 用 性 | ①農振農用地 | 農用地あり | 60%未満 | 3 | | 3 | 3 |
| | | | 60%以上 | 1 | 1 | | |
| | ②森林(地域計画 対象民有林) | なし | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | あり | 1 | | | | |
| | ③浸水想定区域 | 指定あり | 0～0.5m | 3 | 3 | | |
| 0～3.0m | | | 1 | | 1 | 1 | |
| 排 水 経 路 の 容 易 性 | 排水経路確保 | 地区外工事 | 必要なし | 3 | 3 | | 3 |
| | | | 必要あり | 1 | | 1 | |
| 事 業 の 効 率 性 | ①林地 | なし | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| | | あり | 1 | | | | |
| | ②盛土 | 道路高に合わせた調整程度 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | 造成必要 | 1 | | | | |
| | ③補償物件の数 (住宅、事業 所) | 0～2 件 | 3 | | 3 | | |
| | | 2～4 件 | 2 | 2 | | 2 | |
| 5 件以上 | | 1 | | | | | |
| 同 種 施 設 と の 近 接 性 (3 圏 域 の 合 算) | ①5km 圏内の道 の 駅 | なし | 5 | 5 | 5 | | |
| | | 1～2 か所 | 3 | | | 3 | |
| | | 3 か所以上 | 1 | | | | |
| | ②5～10km 圏内 の 道 の 駅 | なし | 3 | | | | |
| | | 1～2 か所 | 2 | 2 | | 2 | |
| | | 3 か所以上 | 1 | | 1 | | |
| ③10～20km 圏内 の 道 の 駅 | なし | 2 | | | | | |
| | 1 か所以上 | 1 | 1 | 1 | 1 | | |
| 主 な 観 光 等 の 拠 点 (4 圏 域 の 合 算) | ①2km 圏内 | 3 か所以上 | 5 | | | | |
| | | 1～2 か所 | 3 | 3 | | | |
| | | なし | 1 | | 1 | 1 | |
| | ②5km 圏内 | 3 か所以上 | 4 | | | | |
| | | 1～2 か所 | 2 | | 2 | 2 | |
| | | なし | 1 | 1 | | | |
| | ③5～10km 圏内 | 3 か所以上 | 3 | 3 | 3 | 3 | |
| | | 1～2 か所 | 2 | | | | |
| | | なし | 1 | | | | |
| | ④10～20km 圏内 | 1 か所以上 | 2 | 2 | 2 | 2 | |
| なし | | 1 | | | | | |

| 区 分 | 評価項目 | 評価項目の詳細 | 配点 | a | b | c |
|------------------------|-------------------------------------|---------------------------------|----------|----|----|----|
| 観光機能を持つ市街地 (4圏域の合算) | ①2km 圏内 | 3 か所以上 | 5 | | | |
| | | 1~2 か所 | 3 | | 3 | 3 |
| | | なし | 1 | 1 | | |
| | ②5km 圏内 | 3 か所以上 | 4 | | | |
| | | 1~2 か所 | 2 | 2 | | |
| | | なし | 1 | | 1 | 1 |
| | ③5~10km 圏内 | 3 か所以上 | 3 | | | |
| | | 1~2 か所 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | | なし | 1 | | | |
| | ④10~20km 圏内 | 1 か所以上 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | | なし | 1 | | | |
| | 圏域人口、 周辺環境と の調和性 | ①半径 5 km 以内 人口 (R2 国勢 調査) | 8,000 以上 | 5 | 5 | |
| 70,000 人以上 80,000 人未満 | | | 3 | | | |
| 60,000 人以上 70,000 人未満 | | | 2 | | 2 | |
| 60,000 人未満 | | | 1 | | | 1 |
| ②石橋駅・雀宮駅 までの距離 | | 5km 未満 | 2 | 2 | 2 | 2 |
| | | 5km 以上 | 1 | | | |
| ③市街地・集落と の隣接・近接 | | 隣接・近接なし | 2 | 2 | | |
| | | 隣接・近接あり | 1 | | 1 | 1 |
| ④希少種 | | 準絶滅危惧種以下あり (重要度低) | 3 | 3 | | |
| | | 絶滅危惧種 (I、II類) あり (重要度高) | 1 | | 1 | 1 |
| 都市政策と の関係性 | ①総合計画 | 北関東道・新4号 | 5 | 5 | | |
| | | 新4号沿道 | 3 | | 3 | 3 |
| | | 上記位置づけなし | 1 | | | |
| | ②都市マス | インターパーク・新4号沿線、北関東自動車道新 都市拠点 | 5 | 5 | | |
| | | 上記のいずれか | 3 | | 3 | 3 |
| | | 上記位置づけなし | 1 | | | |
| 国の方針の 実現性 | ①ブランド化(定 性的評価) | 有効 | 3 | | 3 | 3 |
| | | やや有効 | 2 | 2 | | |
| | | 有効性が少ない | 1 | | | |
| | ②防災拠点(指定 避難場所が近 くにない) | 指定避難所なし | 3 | | | |
| | | 徒歩利用圏にある | 0~2 か所 | 2 | 2 | 2 |
| | | | 3 か所以上 | 1 | | |
| | ③まちづくり・地 域活動(主な 施設が近くに ない) | 主な施設なし | 3 | 3 | | |
| | | 徒歩利用圏にある | 0~2 か所 | 2 | | 2 |
| 3 か所以上 | | | 1 | | | |
| | | | | 77 | 64 | 62 |

(3) 優先地区の設定

(1)及び(2)の評価に基づき、優先地区を設定する。

① 工業系土地利用（産業団地）

《A：石田・磯岡》

- ・新4号国道沿いにあり、令和3年に完成した上三川インター南産業団地、北関東自動車道ICにも近いなど、優れた立地特性を有する。
- ・広域的な工業のネットワークにも優位性があり、本町産業の発展への寄与が期待できる。
- ・総合計画、都市マスの将来像とも合致し、整備効果が高いと判断される。

② 商業系土地利用（道の駅）

《a：インターパーク周辺》

- ・新4号国道沿いにあり、北関東自動車道ICにも近いなど、優れた交通環境を有する。
- ・インターパークに隣接し、宇都宮市等の近隣市町を含めた圏域人口が多く、既存商業拠点や交通ネットワークを活かした集客が期待できる。
- ・総合計画、都市マスの将来像とも合致し、工業とともに町の産業を強化するものとして商業・交流等を核とした拠点形成が期待できる。
- ・次代の道の駅に求められる防災や地域センター機能により町域北部のまちづくり効果も期待できる。

【優先地区位置図】



8. ゾーニング計画

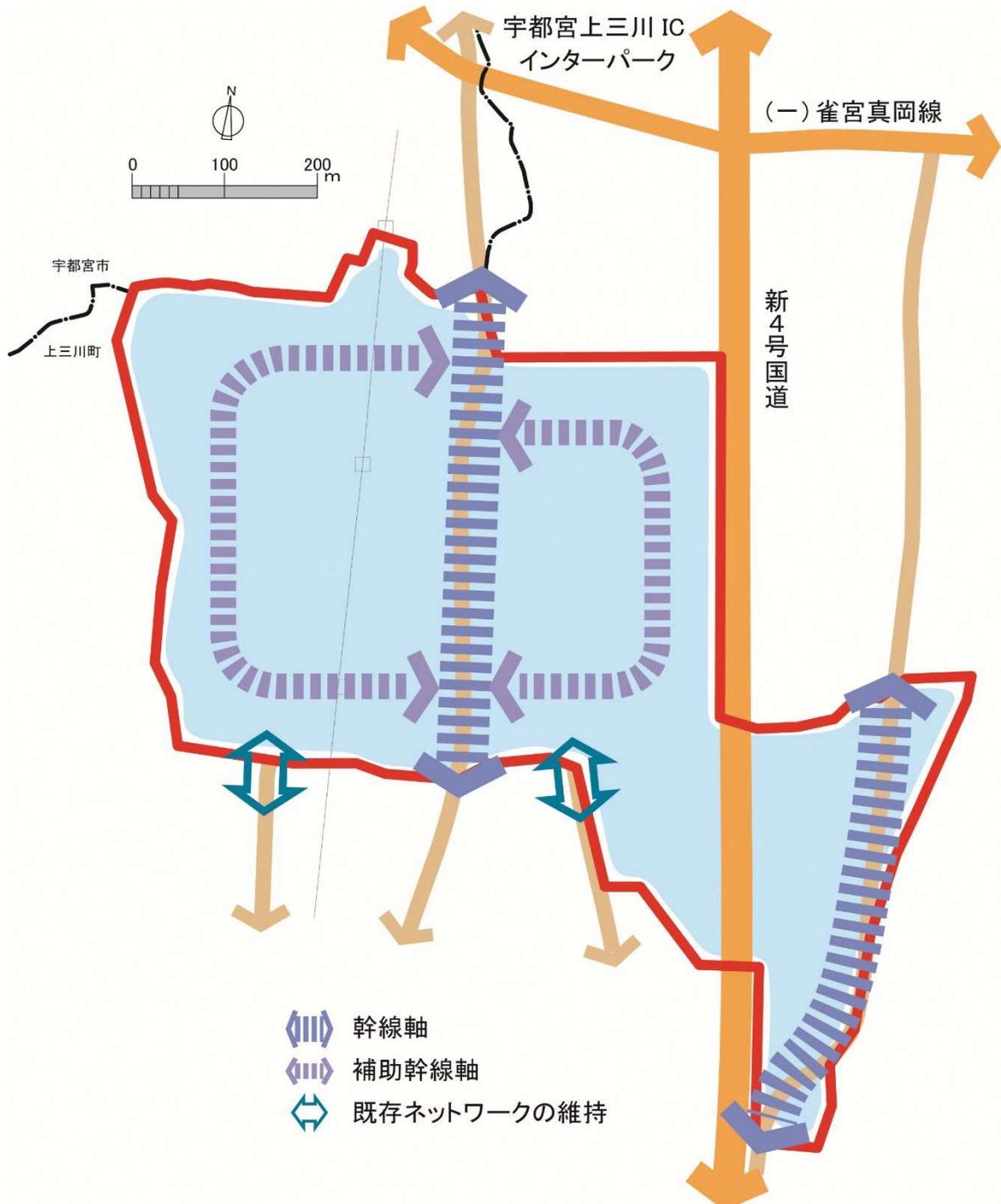
(1) 工業系土地利用ゾーニング計画

工業系土地利用の優先地区「石田・磯岡」について、土地利用の概要及び地区内のネットワークをゾーニング計画として作成する。

地区内のほぼ全域において、工業系施設の立地を誘導する。

道路ネットワークは、既存の町道を活かした幹線軸と、その補完となる補助幹線軸を配置し、地区外の町道との接続部分では生活交通等の動線に配慮する。

【工業系土地利用ゾーニング計画図】



(2) 商業系土地利用ゾーニング計画

商業系土地利用の優先地区「インターパーク周辺」について、土地利用の概要及び地区内のネットワークをゾーニング計画として作成する。

地区の中央に「駐車場ゾーン」、西側に「地域振興ゾーン」を配置する。駐車場の交通動線に配慮し、両ゾーン間を安全に往来できる「交流軸」を確保する。

交通アクセスについては、新4号国道からの動線をメインアプローチとする。併せて、地区北側に磯岡交差点を経由して（一）雀宮真岡線を通るアプローチ、地区西側に町道3-121号線からのアプローチを配置し、新4号国道以外からのアクセスを確保する。

【商業系土地利用ゾーニング計画図】



9. 土地利用構想（案）

(1) 工業系土地利用構想（案）

ゾーニング計画を踏まえ、産業団地としての土地利用構想（案）を作成する。

| | 内 容 |
|------------------------|--|
| 位 置 づ け | <ul style="list-style-type: none"> ・新4号国道沿道で上三川インター南産業団地や石田工業団地の北側に位置する本地区は、北関東自動車道や新4号国道といった優れた立地特性・交通特性を活かし、「産業・流通業務系土地利用」としての拠点強化を図る。 |
| 土 地 利 用 内 訳 | <ul style="list-style-type: none"> ・産業・流通業務系用地は、大規模、中規模(約2.0ha)、小規模(約0.5～1.0ha)といった多様な敷地需要に対応できる計画とする。 |
| 道 路 網 ・ ア ク セ ス 経 路 | <ul style="list-style-type: none"> ・地区内を縦断する「新4号国道(標準幅員28.5m/6車線)」は、本地区にとっての主要な広域交通アクセス道路・幹線道路であるが、国道の円滑かつ安全な交通機能を阻害しないことを最優先とするため、国道からの直接土地利用は行わないものとして道路ネットワークを計画する。(現在直接乗り入れしている沿道施設については道路管理者との協議事項・協定等を踏まえる。) ・新4号国道からの主要なアクセス道路は、既存の信号機付き交差点(石田工業団地交差点)から地区内を縦断する町道3-121号線を経由する南側ルート、及び石田工業団地交差点からの町道4-130号線とし、区画道路を適切に配置する。 |
| 供 給 処 理 | <ul style="list-style-type: none"> ・排水処理は、道路側溝及び雨水幹線管渠により集水した雨水を調整池に一時貯留し、放流量を調整したうえで普通河川武名瀬川(河川改修を計画)に放流する。 |
| 公 園 ・ 環 境 等 | <ul style="list-style-type: none"> ・産業活動の中での休憩・レクリエーションの場、交流の場、及び周辺住民の利用も考慮した公園を配置するとともに、適宜、緑地を配置し、地区面積の3%以上を確保する。 ・地区外周には、騒音や振動などによる環境の悪化の防止のため、緩衝帯を適切に配置する。 |

(2) 商業系土地利用構想（案）

ゾーニング計画を踏まえ、道の駅としての土地利用構想（案）を作成する。

| | 内 容 |
|------------------------|--|
| 位 置 づ け | <ul style="list-style-type: none">・新4号国道沿道でインターパークや北関東自動車道 IC の南側に位置する本地区は、広域交通ネットワークにより優れた立地特性・交通特性を活かし、「道の駅」としての拠点強化を図る。 |
| 土地利用内訳 | <ul style="list-style-type: none">・駐車場は小型車 280 台、大型車 120 台の収容を可能とし、通路等を加えた面積を確保する。・地域振興施設については、町の施策や様々な主体の意見を踏まえた検討が必要となるが、現段階では物産・飲食・トイレ等の道の駅の基本的な機能を中心に、交流やまちづくり等、複合的な機能を想定する。・多目的広場や芝生広場等、さまざまな交流や活動に活用できるスペースを確保する。このスペースについては災害時の救助活動や避難等の防災機能確保においても有効活用を図る。 |
| 道 路 網 ・ ア ク セ ス 経 路 | <ul style="list-style-type: none">・地区のメインアプローチとして新4号国道側道からの出入口を設置する。また、(一) 雀宮真岡線及び町道 3-121 号線側にも出入口を設置し、複数のアクセス経路を確保する。・地区内の自動車の動線は、地域振興等複合施設部分との間に通行スペースを設けず、歩行者が安全・円滑にこの施設にアクセスできる構造とする。 |
| 供 給 処 理 | <ul style="list-style-type: none">・排水処理は、地区内の雨水を調整池に一時貯留し、放流量を調整したうえで普通河川武名瀬川(河川改修を計画)に放流する。 |
| 公 園 ・ 環 境 等 | <ul style="list-style-type: none">・敷地境界部分や駐車場の周辺に緑地を設置し、景観や自然が感じられる空間づくりに配慮する。 |

(3) 土地利用構想の実現に向けて

今後、土地利用構想の実現（事業化）に向けては、本構想において作成した土地利用構想（案）をベースに関係機関調整等を進めるとともに、事業の具体化に向けた整備手法等の検討を行い、着実な推進を図る。

【事業実施までのステップ】 *概略の流れ

