

国道 50 号沿線開発構想

平成 31（2019）年 3 月

栃木県佐野市

目 次

1. 策定の背景と目的	1
2. 構想の位置付け	2
(1) 役割	2
(2) 関連計画	2
3. 本市の現状	3
(1) 産業団地の状況	3
(2) 進出希望企業の問い合わせ状況	4
(3) 農業と観光の状況	4
4. 国道５０号沿線の現状	5
(1) 国道５０号の概要	5
(2) 国道５０号沿線の整備状況	6
(3) 国道５０号沿線の土地利用と各種法令による土地利用規制の状況	7
(4) 国道５０号沿線に求められる役割	8
5. 開発想定エリアと機能分担	9
(1) 地域の特性に合わせた開発想定エリアの設定	9
(2) 開発想定エリアごとの土地利用状況と機能分担の方向性	10
(3) 想定される開発手法等	11
(4) 開発により期待される効果	12
6. 構想の推進に向けて	13
資 料	14
(1) 国道５０号沿線開発構想策定委員会	14
(2) 策定の経過	14

1. 策定の背景と目的

国道50号は、本市の南部地域を横断し、南北に走る東北自動車道と佐野藤岡インターチェンジで連結している広域幹線道路であり、本路線沿いには羽田工業団地や大型商業施設が立地するなど、本市の産業振興において重要な役割を果たしています。

このように国道50号沿線は交通利便性の高い地域となっていることから、毎年数多くの企業立地に関する問い合わせが寄せられていますが、沿線の大部分は市街化調整区域、かつ農業振興地域の農用地区域となっており、農業の保全と有効利用の観点から、地域の発展に資する土地利用であっても、農業目的以外の新たな土地利用を図るには一定の制約があります。

また、近年では、群馬県東部、埼玉県北部などの本市を含めた周辺地域においては、商業地区の整備による商圈の拡大や圏央道の開通による商工業の再編、物流の活発化が進んでいますが、本市の南端には渡良瀬川があり、主要地方道佐野行田線と県道佐野古河線間の約10kmには橋がないため、地域の互恵的かつ広域的な発展の阻害要因となっています。

国道50号沿線の開発に合わせ、南部幹線の整備に伴う新橋の建設と、これにかかる広域的な道路交通網が整備されることにより、商工業や観光のみならず様々な分野で行政区域を越えた広域的な交流・連携が図られ、本市を含めた周辺地域の一層の飛躍、発展が見込まれます。

そこで本構想においては、農業政策との調和を図りつつ国道50号の立地特性を活かした新たな土地利用の転換を推進し、雇用拡大に資する産業用地の開発や、6次産業化に併せた農業の観光分野との連携など、新たな沿線開発の方向性を示すことを目的とします。

2. 構想の位置付け

(1) 役割

本構想は、第2次佐野市総合計画及び第2次国土利用計画佐野市計画の土地利用の基本方針に従い、第2次佐野市都市計画マスタープランの都市計画に関する基本的な方針と整合を図った開発構想として策定し、国道50号沿線開発の指針とします。

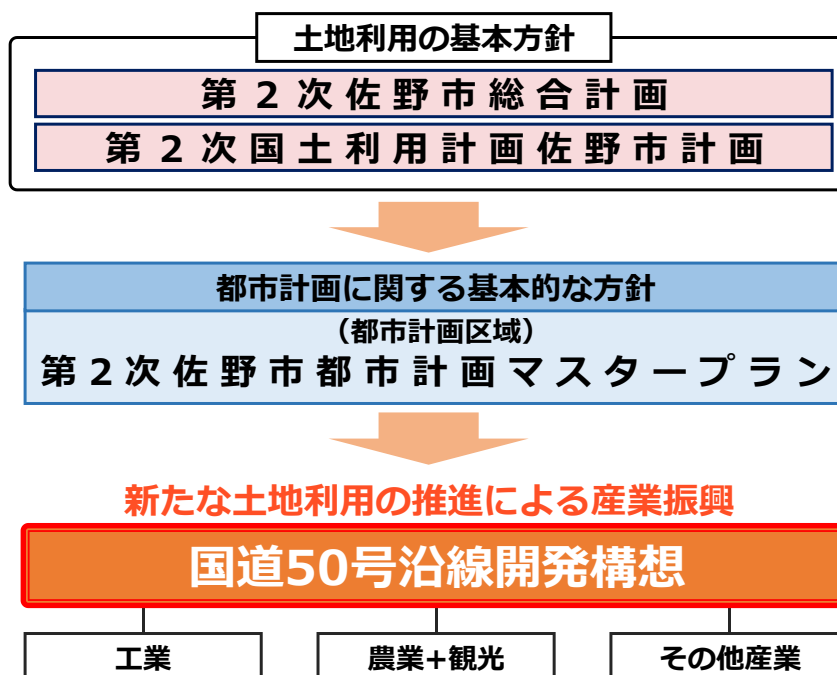


図 2-1 国道 50 号沿線開発構想の位置付け

(2) 関連計画

平成30（2018）年3月策定の第2次佐野市総合計画では、国道50号沿線について、周辺産業団地開発など産業基盤整備の一層の向上が期待されるエリアとし、新たな開発を促進するとしています。また、同時期に策定した第2次国土利用計画佐野市計画では、国道50号沿線を活用して工業、農業、観光など産業振興に必要な土地を確保し、周辺地域との調和を図りながら、適正な土地利用を推進していくとしています。

これを受けて、平成31（2019）年3月策定の第2次佐野市都市計画マスタープランでは、国道50号沿線における利便性の高い地域を、土地利用転換検討エリアに指定し、農業との調整を図りながら、地域振興に資する土地利用の転換を目指すこととしています。

3. 本市の現状

(1) 産業団地の状況

本市には7つの産業団地があり、様々な業種の企業が操業しています。平成29（2017）年の工業統計調査によると、本市全体の製造業の従業員数約14,000人のうち、産業団地ではその半数にあたる約7,000人が働いています。産業団地は本市の産業を牽引する役割を果たしていますが、現在、産業団地はすべて分譲済みであり、新たな企業の本市への進出希望に対応できる区画がない状況にあります。

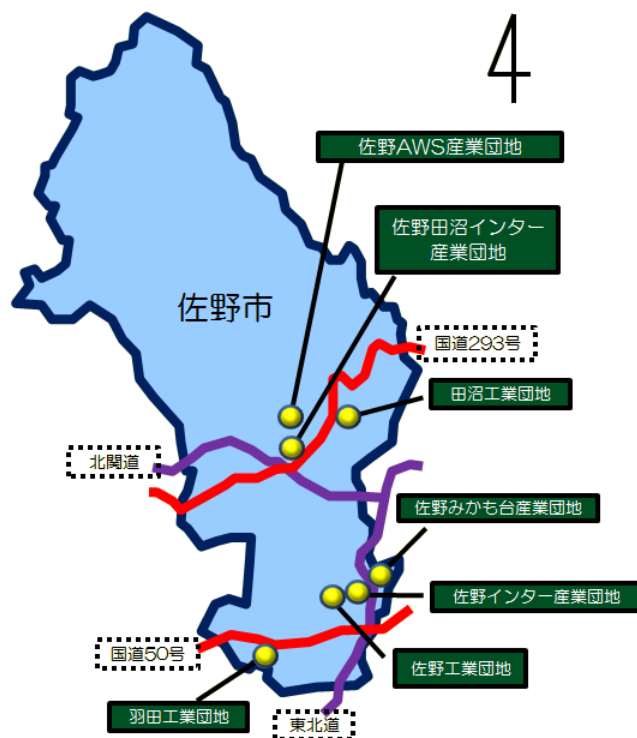


図 3-1 産業団地の状況

表 3-1 市内産業団地一覧

団地名	総面積(ha)	分譲開始	分譲完了
佐野工業団地	111.9	昭和43(1968)年5月	昭和53(1978)年2月
田沼工業団地	26.5	昭和61(1986)年9月	昭和63(1988)年8月
羽田工業団地	26.0	平成6(1994)年7月	平成12(2000)年3月
佐野みかも台産業団地	30.0	平成13(2001)年8月	平成18(2006)年2月
佐野インター産業団地	26.6	平成16(2004)年11月	平成30(2018)年12月
佐野田沼インター産業団地	17.4	平成26(2014)年2月	平成29(2017)年2月
佐野AWS産業団地	23.5	平成26(2014)年4月	平成29(2017)年8月
合計	261.9	—	—

(2) 進出希望企業の問い合わせ状況

本市への進出希望企業からの問い合わせ状況は、直近5年間では50件前後で推移しており、製造業や物流業の割合が高くなっています。また、交通利便性の面から、国道50号沿線への進出希望が増加している状況もあります。なお、平成29（2017）年の工場立地動向調査（速報）によると、栃木県の工場立地面積は全国第2位、企業立地件数は全国第6位で、立地件数のうち県外企業立地件数は全国第2位となっており、高速道路網の整備等を受け県外企業からの需要が高まっています。

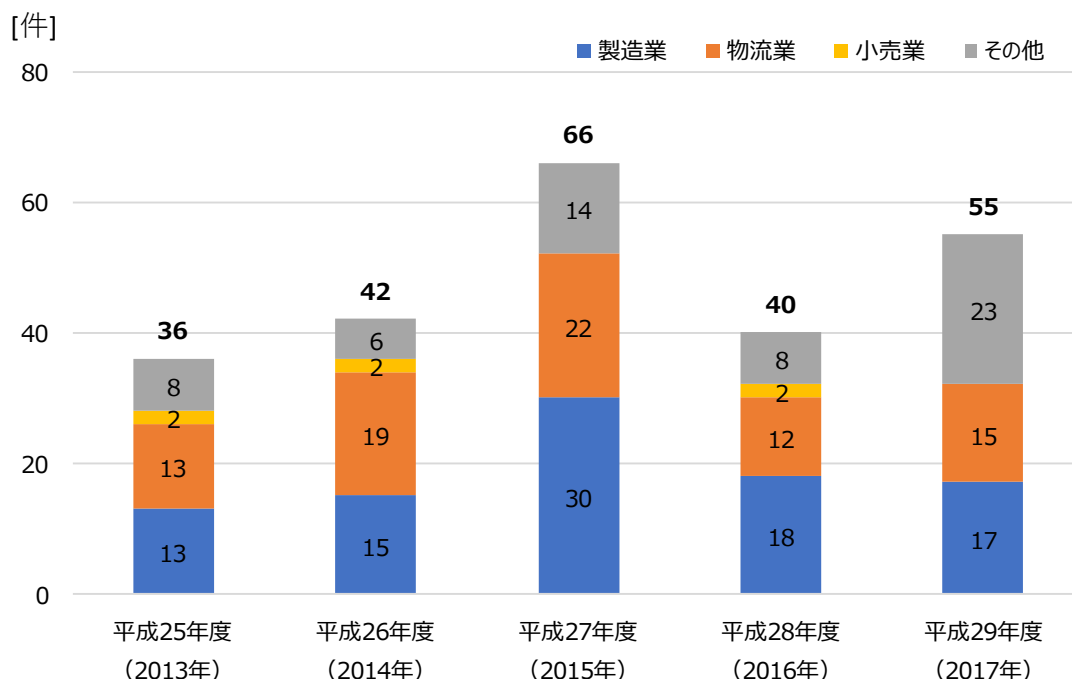


図 3-2 過去5年間の進出希望企業の問い合わせ状況

(3) 農業と観光の状況

本市の農業は、南部地域においては米麦の二毛作栽培や米麦と園芸作物を組み合わせた複合経営が盛んであり、北部地域においては露地野菜やそばの生産が盛んとなっています。しかし、現在の農業を取り巻く環境は、兼業化の進行に加え、高齢化や人口減少による担い手の不足、これに伴う耕作放棄地の拡大や鳥獣被害の増加など様々な課題があります。そのような中、近年では、体験や思い出などに価値を見出す「コト消費」が重視されており、観光的要素を含んだ農業体験や果物狩りなどの需要が高まっています。本市においても、そのような体験ができる場所は存在しますが、まだまだ少ない状況です。

4. 国道50号沿線の現状

(1) 国道50号の概要

国道50号は、群馬県前橋市を起点とし茨城県水戸市に至る延長161.5kmの道路です。東京から100km圏にある北関東の主要都市を連絡するとともに、太平洋岸と北関東の内陸部を結ぶ重要な路線として沿線地域の発展を支えてきました。

本市を通過する区間(8.8km)については、昭和42(1967)年度から整備事業が始まり、昭和48(1973)年度に全線暫定2車線で開通しました。その後、平成5(1993)年度までに全線4車線化工事が終了、平成21(2009)年度には佐野新都市交差点から東北自動車道佐野藤岡インターチェンジまでの約1kmの区間が6車線化されました。なお、平成27(2015)年度全国道路・街路交通情勢調査(道路交通センサス)によると、国道50号の1日当たりの自動車類交通量は42,445台となっています。



昭和52年と現在の国道50号（佐野新都市から佐野藤岡IC方面）

(2) 国道50号沿線の整備状況

国道５０号沿線の東部においては、平成５（１９９３）年から佐野新都市地区の整備事業が開始され、産業団地としては平成１３（２００１）年８月に佐野みかも台産業団地、平成１６（２００４）年１１月に佐野インター産業団地、平成２８（２０１６）年８月に佐野インター産業団地（第２期）の分譲が始まりました。なお、いずれの産業団地の分譲地も完売となっています。また、商業施設としては、平成１５（２００３）年３月に佐野プレミアム・アウトレット、同年４月に現在のイオンモール佐野新都市、平成１７（２００５）年８月にフェドラＰ＆Ｄ佐野が開業しました。さらに平成１９（２００７）年１月には佐野新都市バスターミナルが開業となり、高速バス交通のハブとして東京方面のほか名古屋、大阪、仙台行き等が乗り入れています。

中央部においては、平成１５（２００３）年に農産物直売所やいちご狩り等の体験ができる施設である佐野観光農園アグリタウンが開業しました。

西部においては、平成6（1994）年7月に羽田工業団地の分譲が始まり完売となっています。

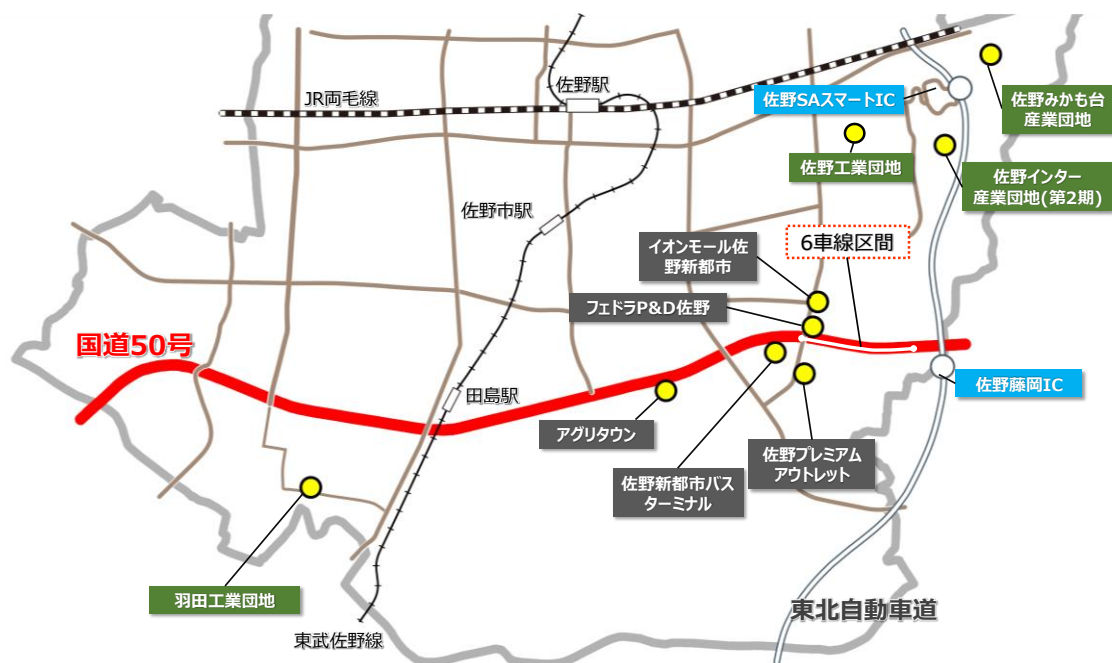


図 4-1 国道 50 号沿線の整備状況

(3) 国道50号沿線の土地利用と各種法令による土地利用規制の状況

国道50号沿線の土地利用の状況をみると(図4-2)、東部では、佐野新都市の商業用地や住宅地、田・畑など多様な土地利用が見られますが、中央部及び西部では、大部分が田・畑などの農用地として利用されています。

沿線の大部分では、市街化調整区域かつ農業振興地域の農用地区域が指定されており(図4-3)、農業以外の土地利用を図るには、開発行為や建築行為の際に一定のルールが適用されます。一方で、公益性が高いものや、開発行為を行うことで農村地域一帯の発展に寄与するような開発かつ周辺の農地に影響を及ぼさない開発の場合、農用地区域の除外や土地利用の転換を図ることが例外的に可能とされています。

また、沿線の一部では、農用地区域の指定がない区域が存在し、農業との調整を図りながら、農業振興にも寄与するような新たな土地利用を図りやすい区域もみられます。



図4-2 土地利用の状況と主要道路



図 4-3 土地利用規制の状況

(4) 国道 50 号沿線に求められる役割

国道 50 号沿線は、交流拠点都市を目指す本市にとって大変重要な地域です。東西南北への交通の利便性が高いことから、本市はもとより広域交流による周辺地域の活性化や広域交通ネットワークの構築による社会資本の充実により、その立地特性を活かした産業の発展に資する整備が求められています。

また、国道 50 号沿線の多くは農業を中心とした土地利用となっていることから、更なる農業の振興に加え、農業経営の多角化により、農業との調和を図った新たな事業の展開など、本市南部地域の活性化に資する取組が求められています。

5. 開発想定エリアと機能分担

(1) 地域の特性に合わせた開発想定エリアの設定

第2次佐野市都市計画マスタープランにおいて、国道50号沿線は土地利用転換検討エリアとして地域振興に資する土地利用の転換を目指すとしています。さらに、本市と埼玉、東京方面との連絡強化を図るため重要な道路として、市道1級1号線の国道50号以南への延伸となる南部幹線や、国道50号南側の連絡を強化する道路としての南部道路の整備への方向性を示しています。

渡良瀬川への新たな架橋を含む南部幹線等の整備は、国道50号沿線の開発を効果的なものとすることに留まらず、近隣の足利市、栃木市及び小山市等を含めた栃木県南部地域、さらには栃木県、群馬県、茨城県及び埼玉県を含めた広域にわたる地域の発展に寄与するものであり、加えて災害時には新たな避難経路、相互支援経路として、防災面においても重要な役割を果たすことが期待できます。

こうしたことを踏まえ、国道50号沿線は利便性の高い地域として、立地特性を活かした新たな土地利用が期待されるため、既存の工業団地や農業観光施設など地域ごとの特徴を活かせる開発を推進し、合わせて新たな架橋を含む広域的な道路交通網の整備を推進していく必要があります。

そこで、今後、早期に事業着手するために具体的なエリアを設定することから、土地利用状況や法規制、周辺へのアクセス性、埋蔵文化財の状況等の観点を踏まえるとともに、今後の南部幹線等の整備を見据え、図5-1に示す2つの地域を「開発想定エリア」として位置付けます。

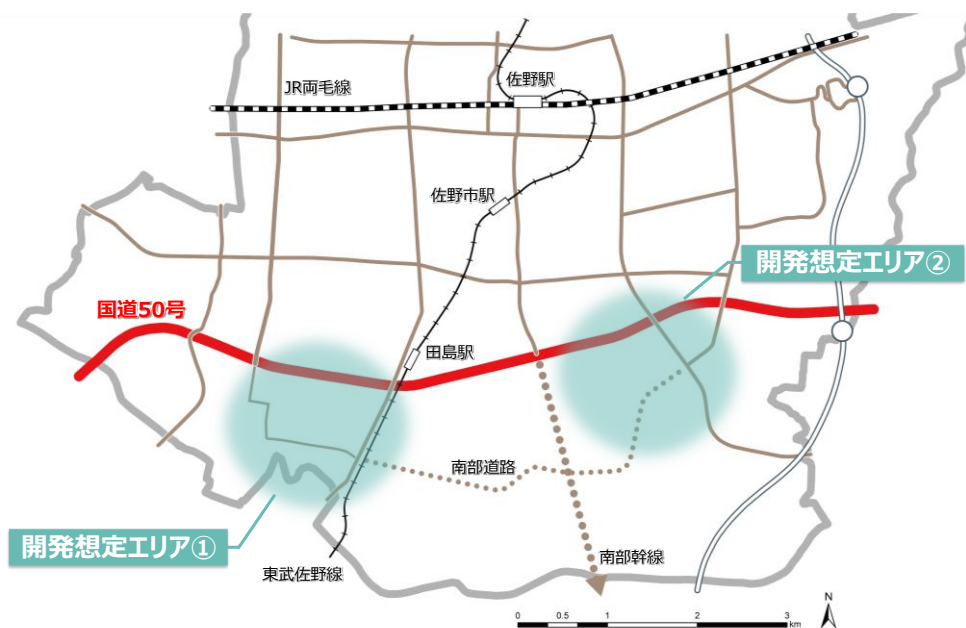


図 5-1 開発想定エリア

(2) 開発想定エリアごとの土地利用状況と機能分担の方向性

開発想定エリアそれぞれの特徴と望ましい機能は以下のとおりです。

開発想定エリア①

羽田工業団地に加え、物流・運輸系の倉庫が多く立地しており、工業系用途が集積するエリアとなっています。さらに、国道50号と主要地方道佐野行田線の結節点に位置し、東武佐野線の田島駅も近隣にあることから、東西南北への交通の利便性が高いエリアといえます。また、エリアには農用地区域の指定がない部分も存在し、既存の一部の土地利用同様に産業系用途の新たな開発が調和しやすく、発展性が望めるエリアです。

以上のことにより、本エリアは、市内への新たな企業の進出や雇用の創出に資する新規産業用地の開発が適しており、既存の羽田工業団地と隣接した区域に産業機能が集積することで、本市における産業機能の役割の強化が期待できます。

開発想定エリア②

佐野プレミアム・アウトレット等の集客力の高い商業施設が隣接し、佐野観光農園アグリタウン等の農業体験施設も立地していることから、多くの観光客が訪れるエリアとなっています。さらに、国道50号に加え、県道佐野古河線、市道1級1号線、東北自動車道へのアクセスが良く、東西南北への交通の利便性が高いエリアといえます。また、エリアの多くは農用地区域の指定がなく、既存の農園や観光施設等を活かした新たな土地利用など様々な土地利用の転換が図りやすいエリアとなります。

以上のことにより、本エリアは、地域の特徴である農業の6次産業化を促進することにより他業種との融合の可能性が高まり、周辺を訪れる人々を呼び込むことで、本市における観光機能の活性化が期待できるエリアといえます。また、隣接している商業施設の集客力を活かした事業展開や、公共的な土地利用も含め、様々な開発が期待できるエリアともいえます。

(3) 想定される開発手法等

① 法的手続き

○市街化区域への編入（線引きの見直し）

市街化調整区域において計画的な大規模開発を行う場合は、原則として市街化区域への編入が必要となります。

市街地の拡大については、新市街地（飛地）で20haを超える規模の開発行為等を伴う場合、一定の条件を満たすことで市街化区域を設定することが可能となります。一方で、線引きの見直しは、概ね5年ごとの都市計画基礎調査の結果を踏まえた計画の立案の際に、農業振興地域の除外や農地転用に向けた農政協議、住民への説明、素案の縦覧、都市計画審議会等のプロセスを経て計画決定されます。

○地区計画制度の活用

市街化調整区域において開発行為及び個人又は組合施行の土地区画整理事業を実施する場合は、市街化区域への編入のほか、地区計画制度の活用が想定されます。

地区計画の策定の際には、上位計画等の土地利用の構想と整合を図ることが必要不可欠となります。また、市街化区域への編入と同様に、農業振興地域の除外や農地転用に向けた農政協議、住民への説明、素案の縦覧、都市計画審議会等のプロセスを経て計画決定されます。

② 事業手法

○開発行為（都市計画法第29条許可）

都市計画区域内における事業手法としては、県知事の許可を伴う都市計画法上の開発行為が想定されます。

市街化調整区域において許可し得る開発行為は、市街化を促進するおそれがなく、市街化区域内において行うことが困難又は不適當と認められる開発行為、又は地区計画を策定した上でこれに適合した開発行為が該当します。

○土地区画整理事業

土地の権利関係が複数に跨る用地での開発においては、権利変換を伴う土地区画整理事業による整備が想定されます。

土地区画整理事業は、公的施行の場合、市街化区域内のみで事業が可能であり、個人又は組合施行の場合は市街化調整区域内でも事業が可能となります。ただし、市街化調整区域においては、都市計画法上の開発行為と同様に、目指すべき土地利用を地区計画等に定めている場合に事業が可能となります。

○工業団地造成事業

事業区域の用地を全面的に買収して造成事業を行うもので、市街化区域かつ公的施行の場合に事業が可能となります。

③ 開発主体

開発主体は、本市及び栃木県をはじめ、民間事業者の投資やノウハウを活用した施設整備等が想定されます。なお、国道50号沿線の既存の資源を活かした柔軟な基盤整備を実行していくためには、民間事業者との連携による開発を検討していく必要があります。

(4) 開発により期待される効果

新たな産業団地が造成され、多種多様な企業が進出することにより、本市の産業振興や財政基盤の強化などに加え、新規雇用の創出により、転入者数の増加と転出者数の減少による本市への定住促進などが見込まれます。また、6次産業化の促進により観光等の事業展開が図られることで、農業関連施設での雇用増加や農業自体の発展、観光誘客による地域経済の活性化などが見込まれます。

6. 構想の推進に向けて

国道50号沿線の開発は、本市にとって新たな企業の立地に伴う雇用の拡大や農業経営の多角化による基盤強化などをもたらすとともに、企業関係者や観光客等の交流人口の増加、それに伴う物流や観光目的等の交通量の増加が見込まれ、本市の産業振興と活性化、財政基盤の強化に寄与します。

開発に際しては、交通の利便性と立地特性を最大限に活用するとともに、栃木県や民間事業者による投資やノウハウの活用などを含め様々な形態の想定が必要となります。また、開発をより効果的なものとするためには、渡良瀬川への新たな架橋を含む南部幹線等の整備が必要不可欠であることから、渡良瀬川及び利根川架橋促進協議会における要望活動等をさらに促進していく必要があります。

構想の推進にあたっては、今後、関係機関等との様々な調整が必要となりますが、本市の将来像である「水と緑にあふれる北関東のどまん中 支え合い、人と地域が輝く交流拠点都市」の実現のため、丁寧な調整を行いながら、早期の事業化に向けて取り組んでいきます。

資 料

(1) 国道50号沿線開発構想策定委員会

政策調整課長（委員長）	都市計画課長（副委員長）	環境政策課長
産業立市推進課長	農政課長	観光立市推進課長
都市整備課長	道路河川課長	文化財課長

(2) 策定の経過

年月日	経過等
平成30（2018）年10月3日	国道50号沿線開発構想策定委員会（第1回）
平成30（2018）年12月11日	国道50号沿線開発構想策定委員会（第2回）
平成30（2018）年12月25日	国道50号沿線開発構想策定委員会（第3回）
平成31（2019）年1月18日	国道50号沿線開発構想策定委員会（第4回）
平成31（2019）年3月5日	国道50号沿線開発構想の策定

国道 50 号沿線開発構想

平成 31 年（2019 年）3 月

発行 佐野市

編集 佐野市総合政策部政策調整課

〒327-8501 栃木県佐野市高砂町 1 番地

T E L 0283-20-3000

F A X 0283-21-5120

E-mail seisaku@city.sano.lg.jp

U R L <http://www.city.sano.lg.jp>