

第2期山梨県物流等基本計画

1 基本計画の対象となる区域（促進区域）

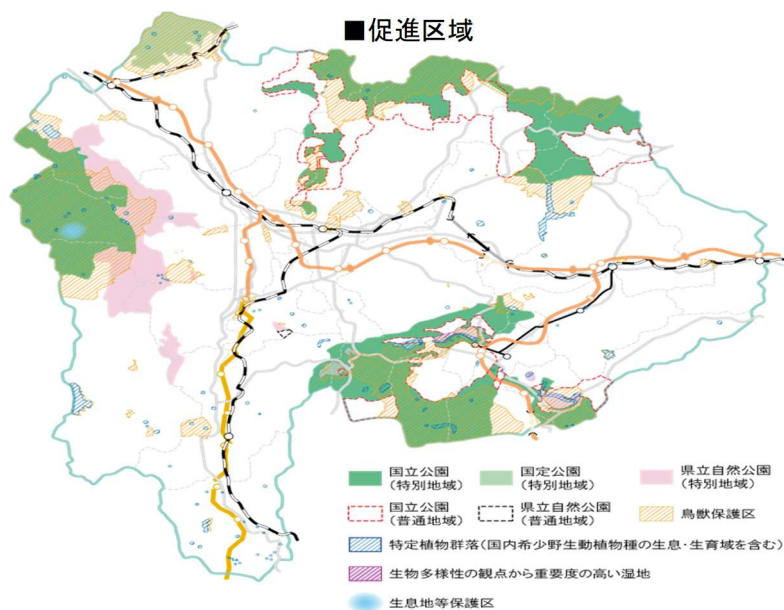
（1）促進区域

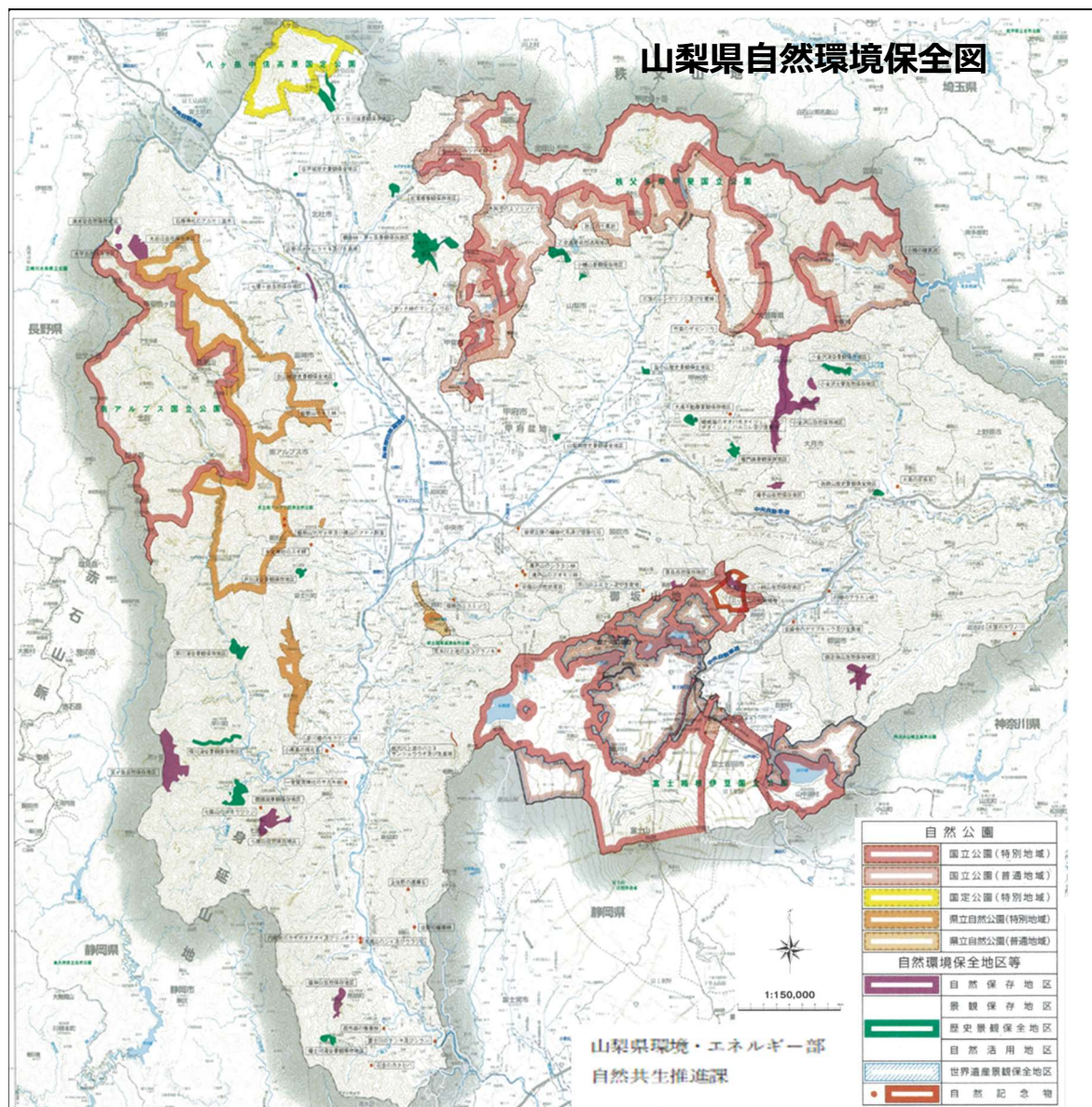
設定する区域は、山梨県全域（甲府市、富士吉田市、都留市、山梨市、大月市、韮崎市、南アルプス市、北杜市、甲斐市、笛吹市、上野原市、甲州市、中央市、市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町、昭和町、道志村、西桂町、忍野村、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町、小菅村、丹波山村）の行政区域とする。概ねの面積は446,500ha程度である。

ただし、上記区域のうち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に規定する生息地等保護区（北岳キタダケソウ生育地保護区）は本区域から除く。

また、鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律に基づき指定する鳥獣保護区、自然公園法に規定する富士箱根伊豆国立公園、秩父多摩甲斐国立公園、南アルプス国立公園、八ヶ岳中信高原国定公園、自然環境保全法に基づき山梨県自然環境保全条例に規定する自然環境保全地区等、自然公園法に基づき山梨県立自然公園条例に規定する県立四尾連湖自然公園、県立南アルプス巨摩自然公園、環境省が自然環境保全基礎調査で選定した特定植物群落、生物多様性の観点から重要度の高い湿地、自然再生推進法に基づく自然再生事業（多摩川流域自然再生事業（小菅村））の実施地域、国内希少野生動植物種の生息（繁殖・越冬・渡り環境）・生育域等を含むため、「8 環境の保全その他地域経済牽引事業の促進に際し配慮すべき事項」において、環境保全のために配慮を行う事項を記載する。

なお、自然環境保全法に規定する原生自然環境保全地域及び自然環境保全地域、シギ・チドリ類渡来湿地は、本区域には存在しない。





(2) 地域の特徴(地理的条件、インフラの整備状況、産業構造、人口分布の状況等)

- ・ 本県の面積は 446,500ha であり、県庁所在地である甲府市は県のほぼ中央に位置する。鉄道では甲府市を中心に東日本旅客鉄道株式会社(以下「JR」と記載)の中央本線が東西に走り、以南は東海旅客鉄道株式会社(以下「JR」と記載)の身延線が結ぶ。富士北麓地域は大月市から富士急行線が連絡している。特急列車を利用した場合、東部の大月から最西部の小淵沢まで1時間、甲府市中心部から最南部の南部町まで1時間で到達する。
- ・ また、中央自動車道により県東部の上野原 IC と西部の小淵沢 IC が約1時間15分で結ばれている。また、中央自動車道と第二東海自動車道(以下「新東名高速道路」と記載)を結ぶ中部横断自動車道の新清水 JCT から双葉 JCT 間は、2021 年に全線開通したことにより、南北の動線が確立した。
- ・ 甲府市と富士北麓地域は国道 137 号、国道 358 号及び中央自動車道により、それぞれ1

時間程度で結ばれている。甲府都市圏においては、新山梨環状道路の整備が進められており、南部区間の開通により南アルプス市周辺から甲府市南部の山梨県産業技術センターや大規模な展示場である山梨県立産業展示交流館アイメッセ山梨へのアクセスが向上し、産業間の連携が促進されている。南部区間沿線上には、国立大学法人山梨大学（以下「山梨大学」と記載）医学部附属病院や大規模な商業施設が立地していることから、医療をはじめ生活環境が整っている。

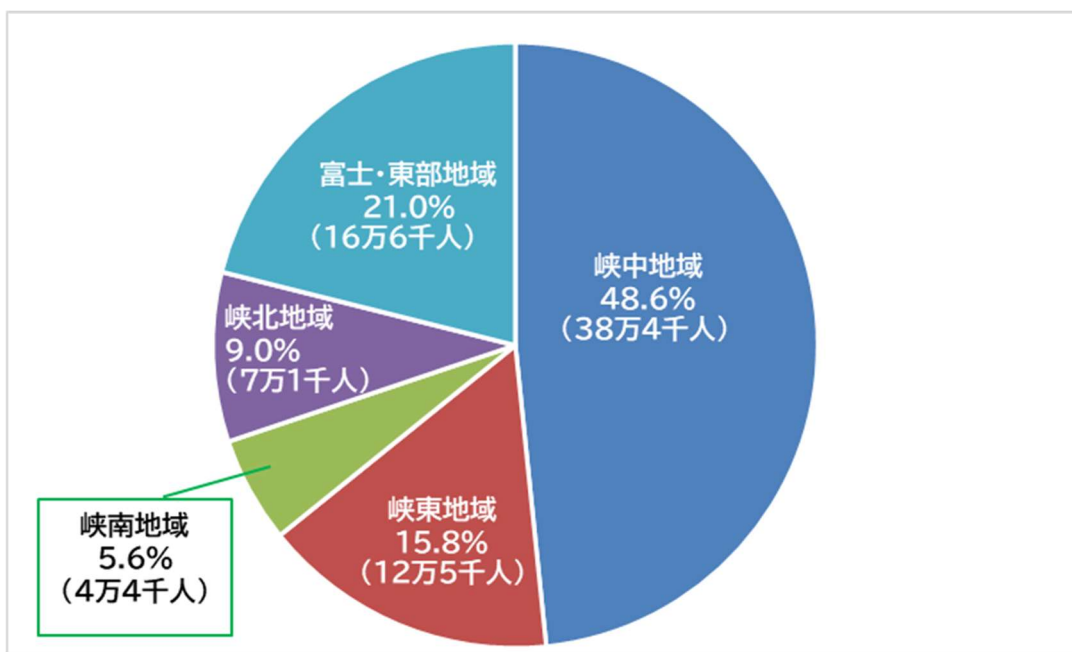
- ・さらに東部区間の西下条ランプから落合西ランプまでが 2022 年に開通し、一部に集中していた交通が分散された。
- ・このように、県内は交通網が発達しており、時間距離が短く、一体性は相当程度高い。
- ・また、山梨県立産業展示交流館アイメッセ山梨の周辺は、今後東京・名古屋間で開業予定のリニア中央新幹線の山梨県駅が建設されるとともに、中央自動車道の（仮称）甲府中央スマートICの整備が進められている。リニア中央新幹線の開業により、本県と東京圏は約25分で結ばれ、名古屋圏とは約45分で結ばれるなど、本県の新玄関口としてさらなる発展が期待される。
- ・令和3年経済センサス活動調査では、本県の運輸業及び郵便業の占める雇用者数及び付加価値の割合は、令和2年度時点でそれぞれ約 4.2%、約 3.6%となっている。また、平成27年度から令和2年度の増加率を見ると、雇用者数は0.5%増、付加価値は31.7%減と、付加価値に関しては大幅に減少している。
- ・教育機関・研究機関等の分布としては、地域の研究開発等の支援や、人材育成を行う機関には次のような施設があり、県内全域に分布している。
- ・本計画の推進に向けては、全県で一体となった連携・支援が必要となる。

峡中地域	山梨大学、山梨県立大学、山梨学院大学、山梨英和大学、山梨県立宝石美術専門学校、山梨県総合理工学研究機構、山梨県産業技術センター（甲府技術支援センター）、（公財）やまなし産業支援機構、やまなし地域産学官共同研究拠点、水素技術センター、米倉山次世代エネルギーシステム研究開発ビレッジ 等
峡東地域	山梨県産業技術センター（ワイン技術部）、山梨県立産業技術短期大学校（塩山キャンパス） 等
富士・東部地域	都留文科大学、健康科学大学、帝京科学大学、山梨県産業技術センター（富士技術支援センター）、山梨県立産業技術短期大学校（都留キャンパス） 等

- ・人口の分布の状況については、2000 年 9 月 1 日時点、89 万 5 千人（山梨県「常住人口調査」）をピークとして、減少傾向が続いており、2020 年の国勢調査人口は 81 万人となっている。2023 年 2 月 1 日時点では、79 万 9 千人（山梨県「常住人口調査」）と約 43 年ぶりに 80 万人を下回った。
- ・自然動態については、2005 年から、死亡数が出生数を上回り自然減の状況となっている。長年にわたる少子高齢化の進行により、子どもを産み育てる世代が少なくなっているため、この自然減は当面の間続くものと見込まれる。

- ・社会動態については、1980年から2000年頃までは、中央自動車道の全線開通や工業団地の整備などの影響もあり、転入が超過していたが、その後のITバブル崩壊と前後して、転出超過が続いた。しかし、新型コロナウイルス感染症を背景にテレワークが普及したことや東京圏へのアクセスが良いことなどから、2022年、2023年の連続で転入超過となった。
- ・地域毎の人口（総務省「2024年11月人口推計」）については、峡中地域（甲府市、南アルプス市、甲斐市、中央市、昭和町）に38万4千人（48.6%）、峡東地域（山梨市、笛吹市、甲州市）に12万5千人（15.8%）、峡南地域（市川三郷町、早川町、身延町、南部町、富士川町）に4万4千人（5.6%）、峡北地域（韮崎市、北杜市）に7万1千人（9.0%）、富士・東部地域（富士吉田市、都留市、大月市、上野原市、道志村、西桂町、忍野村、山中湖村、鳴沢村、富士河口湖町、小菅村、丹波山村）に16万6千人（21.0%）が分布している。

【地域毎の人口】



2 地域経済牽引事業の促進による経済的効果に関する目標

(1) 目指すべき地域の将来像の概略

- ・令和3年経済センサス活動調査では、本県の運輸業及び郵便業の雇用者数及び付加価値の平成27年度から令和2年度の増加率は、それぞれ0.5%増、31.7%減と、付加価値に関しては大幅に減少している。

- ・本県では 2021 年に新東名高速道路新清水 JCT から中央自動車道双葉 JCT までの区間が接続し、静岡方面、長野方面との交通の利便性が大幅に向上することから、今後も、より一層の成長が見込まれる。
- ・更に、今後、リニア中央新幹線の開業が予定されており、東京圏、名古屋圏との物や人の流れが拡大し、物流分野の事業が見込まれることから、これを支援し、県内に多くの雇用を生み出すとともに、従来の雇用者の給与増を通じて地域内に高い波及効果をもたらす状況を目指す。

(2) 経済的効果の目標

- ・ KPI として、地域経済牽引事業の新規事業件数を設定する。

【経済的効果の目標】

	現 状	計画終了後	増加率
地域経済牽引事業による付加価値創出額	2,629 百万円	3,314 百万円	26.06%

【任意記載の KPI】

	現 状	計画終了後	増加率
地域経済牽引事業の新規事業件数	10 件	20 件	100.00%

【算出根拠】

- ・地域経済牽引事業による付加価値創出額の増加額

統計データ（経済センサス）を根拠に次の式により算出を行うが、前計画の増加目標を下回らないようにした。

算出式：1 事業所あたり付加価値創出額 (①) × 新規事業件数 (②) × 波及効果 (③)
 = 4,117 万円 (①) × 10 件 (②) × 1.3 (③) ≒ 535 百万円

①山梨県の 1 事業所あたり付加価値額 4,117 万円は、経済センサスー活動調査（令和 3 年）を参考とした。

②地域経済牽引事業の新規事業件数 10 件は、中央自動車道を活用した東京方面へのアクセスの要衝となる甲府南 IC 周辺及び中部横断自動車道を活用した静岡方面へのアクセスの要衝となる南アルプス IC 周辺については各 2 件、その他の区域については 6 件の地域経済牽引事業を創出することを目標としている。

③波及効果 1.3 は、山梨県産業連関表の全産業平均 1.2247 倍（平成 27 年）を参考とした。

前計画の付加価値創出額の目標：685 百万円

- ・現状の地域経済牽引事業による付加価値創出額

計画の終了した 3 件の付加価値創出額の合計額 1,516,544 千円に、計画が終了していない 7 件の付加価値創出額の目標の合計額 1,112,243 千円を合わせた 2,628,787 千円から算出→約 2,629 百万円。

- ・計画終了後の地域経済牽引事業による付加価値創出額
現状約 2,629 百万円に増加目標とする約 685 百万円を加え、合計で約 3,314 百万円となる見込み。
- ・現状の地域経済牽引事業の新規事業件数
令和元年 11 月～令和 6 年 10 月までの承認件数 10 件。
- ・計画終了後の地域経済牽引事業の新規事業件数
現状 10 件に目標とする 10 件を加え、合計で 20 件となる見込み。

3 地域経済牽引事業として求められる事業内容に関する事項

本計画において、地域経済牽引事業とは、以下の要件を全て満たす事業をいう。

(1) 地域の特性を活用

「5 地域経済牽引事業の促進に当たって生かすべき自然的、経済的、又は社会的な観点からみた地域の特性に関する事項」において記載する地域の活用戦略に沿った事業であること。

(2) 高い付加価値の創出

事業計画期間を通じた地域経済牽引事業による付加価値増加分が 4,117 万円（山梨県の 1 事業所あたり平均付加価値額（経済産業省「令和 3 年経済センサスー活動調査」）を上回ること。

(3) 地域の事業者に対する相当の経済的効果

事業計画期間を通じた地域経済牽引事業の実施により、促進区域内において、以下のいずれかの効果が見込まれること。

- ① 促進区域に所在し、地域経済牽引事業計画に記載されている任意の事業者の売り上げが開始年度比で 5 % 以上増加すること。
- ② 促進区域に所在する事業者と地域経済牽引事業に記載されている任意の事業者との取引額が開始年度比で 3 % 以上増加すること。
- ③ 促進区域に所在し、地域経済牽引事業計画に記載されている任意の事業者の雇用者数が開始年度比で 1 % 以上増加すること。
- ④ 促進区域に所在し、地域経済牽引事業計画に記載されている任意の事業者の雇用者給与等支給額が開始年度比で 4 % 以上増加すること。

なお、(2)、(3) については、事業計画の計画期間が 5 年の場合を想定しており、それよりも計画期間が短い場合は、計画期間で按分した値とする。

4 促進区域の区域内において特に重点的に地域経済牽引事業の促進を図るべき区域（重点促進区域）

（１）重点促進区域

重点促進区域は、以下の大字及び字の区域とする。

【重点促進区域１】甲府市

下曾根町 字堰向、字地藏河原、字塚田、字大正

上曾根町 字石原田、字西沼、字下瀬古

（概況及び公共施設等の整備状況）

本区域の概ねの面積は 88ha である。

本区域は、中央自動車道の甲府南 IC に隣接しており、国道 140 号や国道 358 号、県道甲府精進湖線などの幹線道路が複数交差する交通の要衝である。また、古代文化にふれあえる公園（曾根丘陵公園）及び行政機関が立地しており、路線バスや高速バスのバス停など、公共交通も確保されているうえ、区域の大半が下水道の計画区域である。さらに周辺には、新山梨環状道路の西下条ランプがあり甲府南部工業団地西下条地区、山梨県食品工業団地も立地している。

以上の優れた立地環境を活かし、当該区域において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域には、北東部を中心に米作や果樹野菜の栽培を中心とした 22.2ha 程度の農用地区域を含むものであるため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあつては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

また、本区域内に市街化調整区域は存在しない。

（関連計画における記載等）

- ・都市計画における記載：非線引きの都市計画区域で用途地域の指定無し。（笛吹川都市計画区域）
- ・甲府市都市計画マスタープラン：特定機能補強地区となっており、その整備方針として、さらなる公共交通の充実に努めるとともに、国や県が推進する新たな広域高速交通網を活かした産業系の立地を促進し、積極的な企業誘致や支援施策を進めることとなっている。
- ・甲府農業振興地域整備計画書：土地利用の構想において、リニア中央新幹線や新山梨環状道路等の広域交通網の整備効果を活かして、地域未来投資促進法による企業立地や都市計画法による都市的土地利用と農業上の土地利用との調整を十分に行いながら、地域振興を図っていくとしている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域２】甲府市

落合町 橋場、竹道、曾根、田通、中瀬、沼、字五反田、福部、字福部

下鍛冶屋町 字整理地、十六枚

西油川町 天神、蛭沢、釜池、桑田、志多田、釜淵

（概況及び公共施設等の整備状況）

本区域の概ねの面積は 143ha である。

本区域は、近隣に新山梨環状道路の西下条ランプから落合西ランプ間が 2022 年 11 月に供用を開始し、引き続き以北の工事が進められているところである。また、区域内には山梨県機械金属工業団地があり、県道甲府精進湖線などの幹線道路や、路線バスといった公共交通も確保されている区域である。

さらに、甲府市は、既存の工業団地から 500m の区域内における、工業系の工場及び事務所の土地利用に関する地区計画作成のための「甲府市市街化調整区域における工業系の地区計画制度要綱」を 2009 年度に制定している。

以上の優れた立地環境を活かし、当該区域において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域は、全域が市街化調整区域であり、南部を中心に 32.6ha 程度の米作や果樹野菜の栽培を中心とした農用地域も含むため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

（関連計画における記載等）

- ・都市計画における記載：市街化調整区域（甲府都市計画区域）
- ・甲府市都市計画マスタープラン：特定機能補強地区となっており、その整備方針として、公共交通の充実に努めるとともに、地区計画制度に基づき、新山梨環状道路を活かした良好な産業用地環境の維持形成を推進することとなっている。
- ・甲府市市街化調整区域における工業系の地区計画制度要綱：甲府市の市街化調整区域における地区計画制度の運用及び地区計画原案を作成するための案の作成に関し必要な事項を定めており、良好な工業用地環境の形成及び維持に寄与し、周辺環境と調和した市街化調整区域の土地利用を図ることとしている。
- ・甲府農業振興地域整備計画書：土地利用の構想において、リニア中央新幹線や新山梨環状道路等の広域交通網の整備効果を活かして、地域未来投資促進法による企業立地や都市計画法による都市的土地利用と農業上の土地利用との調整を十分に行いながら、地域振興を図っていくとしている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域 3】甲府市

向町 整理地、舞台、森前、字栗地作、六反田、神ノ木

川田町 正里、外中代、阿郎

和戸町 石原田

(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域の概ねの面積は 60ha である。

本区域は、近隣に新山梨環状道路の（仮称）和戸ランプが計画されており、山梨県と甲府市が整備を進めている都市計画道路和戸町竜王線との結節とあわせ、事業が進められている。また、区域内にはファッション関連の地場の企業を集積した工業団地であるアリア・ディ・フィレンツェがあり、国道 411 号などの幹線道路や、路線バスといった公共交通も確保されている区域である。

さらに、甲府市は、既存の工業団地から 500m の区域内における、工業系の工場及び事務所の土地利用に関する地区計画作成のための「甲府市市街化調整区域における工業系の地区計画制度要綱」を 2009 年度に制定している。

以上の優れた立地環境を活かし、当該区域において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域は、全域が市街化調整区域であり、南西部を中心に 10.0ha 程度のブドウ園を中心とした農用地区域も含むため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

(関連計画における記載等)

- ・都市計画における記載：市街化調整区域（甲府都市計画区域）
- ・甲府市都市計画マスタープラン：特定機能補強地区となっており、その整備方針として、公共交通の充実に努めるとともに、地区計画制度の運用により、新山梨環状道路を活かした良好な産業用地環境の維持形成を促進することとなっている。
- ・甲府市市街化調整区域における工業系の地区計画制度要綱：甲府市の市街化調整区域における地区計画制度の運用及び地区計画原案を作成するための案の作成に関し必要な事項を定めており、良好な工業用地環境の形成及び維持に寄与し、周辺環境と調和した市街化調整区域の土地利用を図ることとしている。
- ・甲府農業振興地域整備計画書：土地利用の構想において、リニア中央新幹線や新山梨環状道路等の広域交通網の整備効果を活かして、地域未来投資促進法による企業立地や都市計画法による都市的土地利用と農業上の土地利用との調整を十分に行いながら、地域振興を図っていくとしている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域 4】富士吉田市

大字上暮地 字五名米倉、字米倉、二丁目

(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域の概ねの面積は 26.5ha である。

本区域は、良好な農業生産環境が整っていることから、その大部分が農地として利用されている。周辺には LED 等の電子部品製造工場や富士吉田市工業団地が存在しており、研究開発を行う従事者も在籍している。また、2018 年 8 月に供用開始した中央自動車道富士吉田西桂スマート IC に隣接しており、国道 139 号・県道富士吉田西桂線など交通インフラの整備が現在も実施中である。従って首都圏にも良好なアクセスを有した場所であり、当該地区において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域には富士吉田西桂スマート IC 周辺を中心に 11ha 程度の農用地区域を含むため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

また、本区域内に市街化調整区域は存在しない。

(関連計画における記載等)

- ・都市計画における記載：非線引きの都市計画区域で用途地域の指定無し。(富士北麓都市計画区域)
- ・富士吉田市都市計画マスタープランにおける記載：良好な農業生産環境を維持しつつ、自然環境に配慮した土地利用等に努めることとされている。
- ・富士吉田農業振興地域整備計画における記載：商工業の振興が見込まれる中、非農業的土地利用との調和を図りつつ、豊富な湧水を使える環境を活かした農地の利活用と利用集積を目指すこととされている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域 5】北杜市

須玉町若神子 字西出口、字堰上東、字出口、字五反田、字堰下西、字堰下東、
字大石河原、字塩田

須玉町境之澤 字返田

須玉町大豆生田 字妙河原

(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域の概ねの面積は 29.8ha である。

本区域は、JR 中央本線日野春駅から 4.8km、国道 141 号及び中央自動車道須玉 IC の出口に面した場所に位置している。周辺は西側から南側にかけて 1 級河川である須玉川が

流れ、北側には田畑、東には北杜市役所本庁舎や民家が立ち並んでいる。

現在本区域に大規模な工場等は存在しないが、中部横断自動車道と中央自動車道を結ぶ JCT が長坂 IC 付近に計画されており、首都圏と中京圏を結ぶ「中央自動車道ライン」と、太平洋と日本海とをつなぐ「中部横断自動車道ライン」とのクロスポイントとなり、物流面で良好な立地環境を有する場所であることから、今後は、地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域には北部を中心に 11.1ha 程度の農用地区域を含むため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

また、本区域内に市街化調整区域は存在しない。

(関連計画における記載等)

- ・都市計画における記載：都市計画区域外。
- ・北杜農業振興地域整備計画書：地域の特性に配慮した土地利用の推進とその適正化を図っており、地場産業と調和した産業振興や雇用促進を図ることが可能な優良企業の誘致活動を積極的に推進し、兼業農家の安定的な就業の場の創出を推進するとしている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域 6】南アルプス市

鏡中條 字上河原、字中河原

下今諏訪 字中河原、字欠落、字腰巻

上今諏訪 字御柱、字宮東

下今井 字坡下

(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域の概ねの面積は 34.6ha である。

本区域は、県道南アルプス甲斐線に直結しており、南には新山梨環状道路の若草ランプがあり、北には県道今諏訪北村線（アルプス通り）がある。また、リニア中央新幹線の山梨県駅予定地から車で 15 分程度とアクセスが良く、周辺には下今諏訪工業団地、上今諏訪工業団地、釜無川工業団地、国母工業団地が立地している。県道南アルプス甲斐線や新山梨環状道路を利用することで工業団地へのアクセスが容易であることから多くの企業の交流が図られるものづくり分野の拠点として活用が見込める。さらに、釜無川河川敷沿いに位置し周辺は住宅街が少ないことから工場立地に適した地域であると言える。中部横断自動車道の南アルプス IC まで車で約 10 分の立地条件であり、2021 年に中部横断自動車道の新清水 JCT から双葉 JCT までの区間が全線開通して新東名高速道路と連結したことから、物流面でも良好な立地条件を有する場所である。

以上の優れた立地環境を活かし、当該区域において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域には、西側を中心に果樹野菜の栽培を中心とした 20ha 程度の農用地区域を含むものであるため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

また、本区域内に市街化調整区域は存在しない。

(関連計画における記載等)

- ・都市計画における記載：非線引きの都市計画区域で用途地域の指定無し。(南アルプス都市計画区域)
- ・南アルプス市都市計画マスタープラン：甲府都市計画区域に隣接する地域として、地域特性に応じた計画的で節度のある開発整備を適切に規制・誘導することとされている。また、新たな産業地、甲府都市圏を利用圏とする広域施設など、極力一体の街区形成型開発を基本に、優れた地域の景観や環境に調和する開発水準を誘導し、また、既に分散的な開発が進んだ地区においては、隣接する集落や田園環境への混乱を抑制し、区域を指定してその拡散を避けることとされている。
- ・南アルプス農業振興地域整備計画書：本市では、中部横断自動車道や周辺地域へのリニア中央新幹線の駅の建設により、企業誘致や商圈拡大による活性化が見込まれている。これら周辺環境の変化により農業振興地域内における都市的土地需要の増大が予想されるが、農業的土地利用との調整を図りながら計画的な土地利用を推進していくこととされている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域 7】南アルプス市

十日市場 字角力場

吉田 字前原

寺部 字村附

(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域の概ねの面積は 5.9ha である。

本区域は、中部横断自動車道及び新山梨環状道路の南アルプス IC に隣接しており、国道 52 号や県道今諏訪北村線（アルプス通り）に連結する交通の要衝である。また、隣接する新産業拠点整備地区では、大型商業施設が開業することとなっており、さらに交通拠点として交通のハブ機能も検討されていることから、新たな賑わいの創出が期待される。本区域から、リニア中央新幹線の山梨県駅予定地へ車で 15 分程度とアクセスが良く、高速バスのバス停も確保されていることから首都圏にも良好なアクセスを有している。国道 52 号や新山梨環状道路を利用することで電子部品製造工場や自動車関連部品製

造業など幅広い製造業が多く立地している御勅使南工業団地、下今諏訪工業団地、上今諏訪工業団地へもアクセスが容易であることから企業のものづくり分野の拠点として活用が見込める。そして、2021 年に中部横断自動車道の新清水 JCT から双葉 JCT までの区間が全線開通し、新東名高速道路と連結したことから、物流面においても良好な立地条件を有する場所である。

以上の優れた立地環境を活かし、当該区域において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域には、果樹野菜を中心とした 5.9ha 程度の農用地区域を含むものであるため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

また、本区域内に市街化調整区域は存在しない。

(関連計画における記載等)

- ・都市計画における記載：非線引きの都市計画区域で用途地域の指定無し。(南アルプス都市計画区域)
- ・南アルプス市都市計画マスタープラン：南アルプス IC 周辺においては、産業・業務系機能等、本市の発展を誘導する土地利用についての検討を進めることとされている。
- ・南アルプス農業振興地域整備計画書：本市では、中部横断自動車道や周辺地域へのリニア中央新幹線の駅の建設により、企業誘致や商圈拡大による活性化が見込まれている。これら周辺環境の変化により農業振興地域内における都市的土地需要の増大が予想されるが、農業的土地利用との調整を図りながら計画的な土地利用を推進していくこととされている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域 8】南アルプス市

野牛島 字畑返、字立石

(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域の概ねの面積は 4.3ha である。

本区域は、国道 52 号に近接しており、北には国道 20 号があり、南には中部横断自動車道白根 IC がある。また、リニア中央新幹線の山梨県駅予定地から車で 20 分程度とアクセスが良く、周辺には御勅使南工業団地が立地している。工業団地へのアクセスが容易であることから多くの企業の交流が図られるものづくり分野の拠点として活用が見込める。さらに、御勅使川の南側に位置し、周辺には住宅街が少ないことから工場立地に適した地域であると言える。中部横断自動車道の南アルプス IC まで約 7 分の立地であり、2021 年に中部横断自動車道の新清水 JCT から双葉 JCT までの区間が全線開通し、新東名高速道路と連結したことから、物流面においても良好な立地条件を有する場所であ

る。

以上の優れた立地環境を活かし、当該区域において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域には、西側を中心に果樹野菜の栽培を中心とした 4.3ha 程度の農用地区域を含むものであるため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

また、本区域内に市街化調整区域は存在しない。

(関連計画における記載等)

- ・都市計画における記載：非線引きの都市計画区域で用途地域の指定無し。(南アルプス都市計画区域)
- ・南アルプス市都市計画マスタープラン：河川沿いの区域として、産業地の計画的な整備・誘導を進めることとされている。
- ・南アルプス農業振興地域整備計画書：本市では、中部横断自動車道や周辺地域へのリニア中央新幹線の駅の建設により、企業誘致や商圈拡大による活性化が見込まれている。これら周辺環境の変化により農業振興地域内における都市的土地需要の増大が予想されるが、農業的土地利用との調整を図りながら計画的な土地利用を推進していくこととされている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域 9】中央市

成島 字下河原、字壺町田、字土井

乙黒 字五反田、字神明窪、字上河原

極楽寺 字中河原

(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域の概ねの面積は 20ha である。

本区域は、半径 2 キロ以内にリニア中央新幹線山梨県駅が予定され、隣接する主要地方道甲府中央右左口線、これとつながる新山梨環状道路玉穂中央ランプからも 500m と近い。また、中央自動車道甲府南 IC 及び中部横断自動車道南アルプス IC から 10 分程度と良好なアクセスを有するなど交通インフラが充実した場所である。

さらに、周辺には、山梨ビジネスパーク、国母工業団地、山梨県立産業展示交流館アイメッセ山梨、山梨大学医学部附属病院も立地している。

以上の優れた立地環境を活かし、当該区域において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域は、全域が市街化調整区域であり、米作や野菜栽培を中心とした 1.5ha 程度の農用地区域も含むため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調

整を行う場合にあっては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

(関連計画における記載等)

- ・都市計画における記載：市街化調整区域（甲府都市計画区域）
- ・中央市都市計画マスタープラン：コンパクトで緑豊かな田園都市のイメージを損なわないよう、地域の特性に応じた計画的かつバランスのとれた土地利用の形成を図ることとされている。
- ・中央農業振興地域整備計画書：農業就業人口が減少傾向にあり、今後増加が予想される離農者や兼業農家の就業の場の確保が大きな問題となっている。このような状況下で、今後とも企業誘致などにより、安定的な就労機会を確保し、雇用創出の実現を図る。さらに新山梨環状道路の全線開通、リニア中央新幹線の開業がもたらす恩恵を最大限に生かして、リニア中央新幹線山梨県駅周辺地域を本市にふさわしい魅力あるエリアとするための整備を計画することとして、リニア中央新幹線山梨県駅周辺の土地利用や基盤整備等の基本的方針と整合性を図りながら生活環境の向上を進めるとされている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域 10】市川三郷町

岩間 字原、字神明前、字原前、字山本、字山本前、字沼田、字舞臺、字坪之内、
字押出

宮原 字御領戸、字西下田、字東下田、字宮之後

(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域の概ねの面積は44haである。

本区域は、中部横断自動車道の六郷ICに隣接しており、国道52号やJR身延線甲斐岩間駅近くに位置した区域である。また、中部横断自動車道の開通により、新東名高速道路と中央自動車道を繋ぐ重要なポイントであり、首都圏のみならず、静岡・名古屋方面や長野・岐阜方面へのアクセスも向上し、観光、産業、物流、交流等でも良好な立地環境を有する場所である。このような優れた立地条件を生かし、当該区域において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域には、六郷IC周辺を中心に21ha程度の農用地区域を含むものであるため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的事項」において、土地利用の調整の方針を記載する。

また、本区域内に市街化調整区域は存在しない。

(関連計画における記載等)

- ・都市計画における記載：都市計画区域外。
- ・市川三郷町都市計画マスタープラン：中部横断自動車道六郷IC整備に伴う新たな地域活性化拠点の検討（広域交通アクセスの向上、道の駅的な交通施設整備の検討、地域産業や観光農業と連携した活性化策の検討、多様な観光資源と連動する魅力づくり・仕掛けづくり）を進めるとしている。
- ・市川三郷農業振興地域整備計画書：中部横断自動車道の六郷 IC 周辺の土地利用の推進については、市川三郷町総合計画実現のため、優良農用地の保全や周辺の居住環境に配慮しながら、バランスの取れた地域開発に努めると記載されている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

【重点促進区域 11】身延町

下田原 字広反歩、字日向、字ワセタ

(概況及び公共施設等の整備状況)

本区域の概ねの面積は 8.5ha である。

この区域は、中部横断自動車道の中富 IC があり、県道割子切石線を経由し国道 52 号に接続されている。また周辺には国道 300 号、県道市川三郷身延線といった道路網や高速バスのバス停も整備されている。また、周辺地域には行政機関、病院、商業施設があり、既存の工業団地への新規進出、工場の拡張も行われている。

このような優れた立地環境を活かし、当該地域において地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため重点促進区域に設定することとする。

なお、本区域は、南西部に 3 ha 程度の農用地区域を含むため、「9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用の調整を行う場合にあっては、その基本的事項」において土地利用の調整の方針を記載する。

また、本区域内に市街化調整区域は存在しない。

(関連計画における記載等)

- ・都市計画における記載：都市計画区域外。
- ・国土利用計画（身延町計画）における記載：本区域を含む中部横断自動車道 IC 周辺エリアの立地については、施設や道路交通などの地域構造への影響や景観との調和を踏まえ、秩序ある土地利用となるように配慮することとされている。また、町内外の移動が容易となることから、IC 周辺のみならず観光地や既存市街地との関連性を踏まえた整備を検討することとされている。
- ・身延町農業振興地域整備計画における記載：中部横断自動車道開通により土地利用や産業面において大きな変化が予想されるため、「第二次身延町総合計画」「身延町過疎地域持続的発展計画」等の計画と整合性を図り、農業と他産業の調和のとれた地域づ

くりを推進することとされている。

- ・第二次身延町総合計画：立地環境の充実に努め環境負荷の少ない企業等の誘致活動を進めることとされている。
- ・身延町過疎地域持続的発展計画：中部横断自動車道の開通を活かした企業誘致への取り組みや、地域資源を活用した起業への支援など、時代のニーズに対応した新たな施策を展開する。更に、物流の要となる幹線交通網の整備や若年労働力の確保等の企業進出の基礎的条件整備に努めるものとされている。
- ・また、本区域には環境保全上重要な地域は存在しない。

重点促進区域の地図については別紙のとおり

（２）重点促進区域を設定した理由

【重点促進区域１】

本区域は、中央自動車道の甲府南 IC に隣接していることから、交通インフラが整った地域であり、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

また、甲府市内には、既存の工業団地に空きはなく、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

農用地区域外の土地については存在するが、住宅地が点在し、企業の立地に適したまとまった用地を確保することが困難であることから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域２】

本区域には、山梨県機械金属工業団地があり、2022 年 11 月に新山梨環状道路の西下条ランプから落合西ランプ間が供用開始されたことから、交通インフラが整った地域であり、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

また、甲府市内には、既存の工業団地に空きはなく、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

農用地区域外の土地については存在するが、住宅地が点在し、企業の立地に適したまとまった用地を確保することが困難であることから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域３】

本区域には、ファッション関連の地場の企業を集積した工業団地であるアリア・ディ・

フィレンツェがあり、山梨県と甲府市が整備を進めている都市計画道路和戸町竜王線に加え、新山梨環状道路の（仮称）和戸ランプも計画されていることから、交通インフラが整った地域であり、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

また、甲府市内には、既存の工業団地に空きはなく、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

農用地区域外の土地については存在するが、住宅地が点在し、企業の立地に適したまとまった用地を確保することが困難であることから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域 4】

本区域は、富士吉田市工業団地に近接し、周辺の電子部品製造工場と併せ富士吉田市において最先端のものづくりが行われている地域であり、今後も成長ものづくり分野を牽引すべく、付加価値の高い製品を製造し続けている場所であること、また、2018年8月に全線供用開始された中央自動車道富士吉田西桂スマートICによる各方面へのアクセスの利便性を最大限活用可能な場所であり、地域特性であるインフラが賦存している地域であることから、中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進するため、重点促進区域に設定することとする。

なお、富士吉田市内には売却されていない既存の工業団地、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

また、住宅地に隣接した小規模な土地が多く、企業の立地に適したまとまった用地面積を確保することが困難であることから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域 5】

本区域は、中央自動車道須玉 IC や国道 141 号に近いことから、各方面へのアクセスの利便性を最大限活用可能な場所であり、地域特性であるインフラが賦存している地域であることから、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進するため、重点促進区域に設定することとする。

なお、北杜市内には農村産業法に基づく産業導入地区のうち白州町下教来石地区に未利用地約3.9haを有しているが、隣接する企業が工場拡張のために使用することが計画されており、既存の工業団地に空きはなく、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

また、農用地区域外の土地は耕作地として多く市内に点在しているが、都市計画区域外で用途地域の指定がないことから住宅や分譲等の開発が進み、住宅地に隣接した小規模な土地がほとんどで、企業の立地に適したまとまった用地面積を確保することが困難

であることから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域 6】

本区域は、下今諏訪工業団地に隣接し、半導体製造装置の生産及び開発や物流機器製造を手掛ける企業が立地している。さらに新山梨環状道路の若草ランプがあり、中部横断自動車道、中央自動車道へのアクセスが容易であることから、地域特性であるインフラが賦存している地域でもある。このことから、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、南アルプス市内には既存の工業団地、工場適地や業務用地に空きはなく、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

また、農用地区域外の土地は耕作地として多く市内に点在しているが、非線引きの都市計画区域で用途地域の指定がないことから住宅や分譲等の開発が進み、住宅地に隣接した小規模な土地がほとんどで、企業の立地に適したまとまった用地面積を確保することが困難であることから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域 7】

本区域は、中部横断自動車道及び新山梨環状道路の南アルプス IC に隣接しており、地域特性である高規格な交通インフラが賦存している地域であり、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、南アルプス市内には既存の工業団地、工場適地や業務用地に空きはなく、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

また、農用地区域外の土地は耕作地として多く市内に点在しているが、非線引きの都市計画区域で用途地域の指定がないことから住宅や分譲等の開発が進み、住宅地に隣接した小規模な土地がほとんどで、企業の立地に適したまとまった用地面積を確保することが困難であることから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域 8】

本区域は、御勅使南工業団地に隣接し、電気機械器具製造業、電子部品・デバイス・電子回路製造業、化学工業及び倉庫業を手掛ける企業が立地している。さらに国道 52 号に近接しており、中部横断自動車道、中央自動車道へのアクセスが容易であることから、地域特性であるインフラが賦存している地域でもある。このことから、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、南アルプス市内には既存の工業団地、工場適地や業務用地に空きはなく、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

また、農用地区域外の土地は耕作地として多く市内に点在しているが、非線引きの都市計画区域で用途地域の指定がないことから住宅や分譲等の開発が進み、住宅地に隣接した小規模な土地がほとんどで、企業の立地に適したまとまった用地面積を確保することが困難であることから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域 9】

本区域は、新山梨環状道路、及びこれに接続する主要地方道甲府中央右左口線に近く、中央自動車道甲府南 IC 及び中部横断自動車道南アルプス IC から 10 分程度と良好なアクセスを有することから、交通インフラが整っている地域であり、リニア中央新幹線や中央自動車道、中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、中央市内には、工場適地や業務用地はなく、売却されていない既存の工業団地や現に宅地化された土地における未利用地及び遊休地は存在しない。農用地区域外の土地については存在するが、住宅地が点在し、企業の立地に適したまとまった用地面積を確保することが困難であることから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域 10】

本区域は、中部横断自動車道の六郷ICに隣接していることから、交通インフラが整った地域であり、リニア中央新幹線や中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

市川三郷町内には、重点促進区域の中に、過去、工場として利用されていたが撤退により利用されていない土地があるが、地域経済を牽引する重要なエリアとしては、既存道路が狭隘なため、利用が困難な土地となっている。

また、重点促進区域以外の土地は、宅地化が進み、現在は住宅が立ち並んでいるため、企業向けのインフラ整備が整っておらず、地域経済を牽引していくエリアとしては事業実施が困難な地域となっている。

なお、重点促進区域以外の未利用地および遊休地は、農村産業法に基づく産業導入地区の未分譲の土地であり、隣接の工場による利活用や面積条件に適合する企業の参入等を念頭に引き続き企業の誘致に向けた取組を行うこととしている。

市川三郷町内では、上記以外には、売却されていない既存の工業団地、工場適地や業務用地、現に宅地化された土地において、未利用地及び遊休地は存在しない。農用地区域外の土地については存在するが、住宅地が点在し、企業の立地に適したまとまった用

地面積を確保することが困難なことから、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

【重点促進区域 11】

本区域の設定に当たっては、中部横断自動車道中富 IC があり、県道割子切石線を経由し国道 52 号とも接続している、地域特性であるインフラが賦存している地域であり、リニア中央新幹線や中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当であるため、重点促進区域に設定することとする。

なお、身延町内には農村産業法に基づく産業導入地区（下部地区 常葉農工団地）があり、分譲可能残面積が約 1.2ha 程あるが、未造成であり、林野化していることから、造成には多額の費用を要するため、今後の造成が困難であることに加えて、接続道路が狭隘であることから、道路整備にも多額の費用が必要となる。また、その他に売却されていない既存の工業団地、工場適地や業務用地、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。農用地区域外の土地は存在するが、住宅地等に隣接していることと、幹線道路からのアクセスが悪く、交通インフラの整備が必要となるため、やむを得ず農用地区域を含めて重点促進区域に設定することとする。

（３）重点促進区域に存する市町村が指定しようとする工場立地特例対象区域の設定
該当なし。

5 地域経済牽引事業の促進に当たって生かすべき自然的、経済的、又は社会的な観点からみた地域の特性に関する事項

（１）地域の特性及びその活用戦略

① リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野

（２）選定の理由

① リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野

・物や人の流れの基盤を支えるインフラとして、中央自動車道が県の東西を通るとともに、2021 年に中部横断自動車道の新清水 JCT から双葉 JCT までの区間が接続され、静岡方面と長野方面との交通の利便性も大幅に向上した。県中央部にある甲府南 IC からは東京圏へは約 2 時間、名古屋圏へは約 3 時間の距離であるが、今後開業予定のリニア中央新幹線を活用することにより、東京圏には約 25 分、名古屋圏には約 45 分と更に利便性が向上する。リニア山梨県駅を起点とした 60 分圏の人口は現状の約 160 万人から約 3,323 万人と大幅に拡大し、電気機械・輸送用機械等に代表されるものづくりの重要拠点となっている東京圏と名古屋圏へのアクセスが格段に向上することから、同エリアの企業との取引が拡大し事業所の誘致が期待

できるため、リニア中央新幹線開業時には山梨県駅を中心に多くの企業立地が見込まれている。また、物流関連施設については、令和元年度に2件、令和2年度に1件、令和3年度に3件、令和5年度に2件、令和6年度に2件の承認申請があり、今後もこれらの交通インフラの充実により、人口が集中している東京圏と名古屋圏への良好なアクセスが整うことで同エリアと連携した物流分野の事業が見込まれることから、県としてリニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流分野の事業に対し支援を推進する。

6 地域経済牽引事業の促進に資する制度の整備、その他の地域経済牽引事業の促進に必要な事業環境の整備に関する事項

(1) 総論

地域の特性を生かして、地域経済牽引事業を支援していくためには、地域の事業者のニーズをしっかりと把握し、適切な事業環境の整備を行っていく必要がある。事業者ニーズを踏まえた各種事業環境整備にあたっては、国の支援策も併せて活用し、積極的な対応で事業コストの低減や本地域にしかない強みを創出する。

(2) 制度の整備に関する事項

○不動産取得税、固定資産税の減免措置の創設

- ・県及び市町村では、活発な設備投資が実施されるよう、一定の要件を課したうえで、不動産取得税等の減免措置に関する条例を制定する。

○産業集積促進助成金制度

- ・県及び市町村では、県内に製造業等を立地して事業を行う者に助成し、活力ある産業集積の促進及び雇用機会の拡大を図り、もって本県経済の活性化に資する。

○企業立地促進融資制度

- ・県では、活発な設備投資が実施されるよう、一定の要件を課したうえで、企業立地促進融資を実施する。

(3) 情報処理の促進のための環境の整備

○ICTの利活用の推進と情報通信産業の振興

- ・県では、ICTの可能性や活用方法に関する理解を深めることによって、ICTの活用を促進し、地域産業の振興をはじめ、教育・医療などの日常生活における利便性の向上を図る。
- ・成長分野を支えるプラットフォームとして、産業全体を支え活力を増進する役割を果たしているICT産業の誘致と振興を図る。

○情報発信の充実

- ・県及び各市町村では、機械電子産業のブランド化に向け、山梨県地域経済牽引事業促進協議会内で連携を図るとともに、インターネット、広報誌、パンフレットなどの媒体や、やまなし産業立地アドバイザーなどの人的資源を活用し、幅広い情報提供活動を行う。

(4) 事業者からの事業環境整備の提案への対応

- ・県成長産業推進課及び各市町村担当課では連携しながら、企業立地に関するワンストップ窓口を設置し、立地場所の選定、各種許認可手続きや優遇制度の紹介等の立地相談対応、立地後の問題解決の支援などのフォローアップまで、一元的な対応を行う。

(5) その他

①スタートアップへの支援（事業者の成長促進等）

- ・中小企業・小規模企業の振興を図るため、「山梨県中小企業・小規模企業振興条例（振興計画）」において、「起業・創業の促進」を明示する。
- ・スタートアップへの資金供給の拡大のため、ベンチャーキャピタルなどと連携して、県が直接出資する「資金調達サポート事業」を実施し、スタートアップの資金調達を支援するとともに、リスクマネーの流入促進を図る。
- ・スタートアップの事業の拡大や定着のため、専属のメンターが伴走支援を行うほか、県が仲介して県内企業とのマッチングを支援する「アクセラレーションプログラム事業」を実施し、販路の開拓や協業をサポートする。
- ・スタートアップと県内企業のオープンイノベーションを推進するため、マッチングや事業立ち上げ支援を行う「オープンイノベーションプログラム」を実施し、課題解決や新事業創出のための取り組みを後押しする。
- ・専門家が常駐し、スタートアップの成長支援やコミュニティ形成をワンストップで総合的に支援するための拠点を整備する。（2025 年中の開設予定）
- ・スタートアップ企業等が有する最先端技術や新たなサービスにより、本県の価値向上や新たな産業、雇用を創出するため、「TRY!YAMANASHI!実証実験サポート事業」を実施し、本県をフィールドに行う実証実験を全面的にサポートする。

②地域における重要産業のサプライチェーンの構築・強靱化の支援

- ・県民生活と経済活動を支える重要な社会インフラである物流機能を将来にわたって維持していくため、2024 年 7 月に「山梨県物流基盤の強化に関する条例」を制定し、県は基本的施策として「再配達削減を図るための施策」「貨物自動車運送事業を営む者が実施する人材の確保及び貨物自動車運送事業に従事する者の労働環境の改善を支援するための施策」「県内に営業所又は事務所を有する物流関連事業者が提供するサービス

の利用を促進するための施策」を推進するとともに、市町村、県内企業、県民が一体となって物流基盤の強化に取り組むこととしている。

- ・感染症や自然災害等の経営リスクへの対応力を高め、サプライチェーンの維持や事業継続力の強化を図るため、「事業継続力強化計画策定支援事業」を実施している。

③産業人材の確保・育成に向けた支援

(ア) 物流効率化に向けた人材確保

- ・トラックドライバーは、他産業と比べて年間労働時間は約2割長く、年間所得額は約1割低いこともあり、有効求人倍率が約2倍となるなど人手不足が大きな課題となっている。
- ・働き方改革関連法による時間外労働規制が2024年4月から自動車運送事業に適用されるなどの労働環境改善の動きを踏まえ、トラックドライバーの人材確保に資する取り組みを検討する。

(イ) 「やまなし地域活性化雇用創造プロジェクト」の実施

- ・働き方改革と生産性向上に向けた県内企業の取り組みや求職者の就業等を支援する「やまなし地域活性化雇用創造プロジェクト」を実施している。

(ウ) リスキリングサービスの提供

- ・企業の持続的成長と働く人の就労環境改善を共に実現するため、労使が共益関係を築き、働き手のスキルアップによる生産性向上、企業の収益アップ、賃金アップの好循環（スリーアップ）を山梨で実現するため、2023年3月「やまなしキャリアアップ・ユニバーシティ構想」を策定した。
- ・2024年1月に、リスキリングサービスを一通貫で提供するプラットフォームを設置し、専用ポータルサイトでのリスキリング情報の一元化や実践的な講座の提供、受講者同士の交流環境整備などを行っている。
- ・この取り組みを多くの県内企業に広げていくため、構想の理念に賛同し、スリーアップ推進宣言を行った企業等をメンバーとした推進組織（豊かさ共創スリーアップ推進協議会）を立ち上げ、会員企業等が自らスリーアップに取り組むとともに、スリーアップの横展開を図るなど周知・普及に努めていく。

(エ) プロフェッショナル人材戦略拠点事業による人材確保

- ・県内企業の経営革新や成長戦略の実現のため、プロフェッショナル人材戦略拠点事業により、県内企業の「攻めの経営」への転身を後押しするとともに、それを実践していくプロフェッショナル人材の活用について、経営者の意欲を喚起し、民間人材ビジネス事業者等を通じてマッチングの実現を支援する。

④産業用地の確保に向けた支援（インフラ整備との連携及び産業用地の確保支援）

- ・市町村及び市町村土地開発公社が整備する工業団地について、「市町村等工業団地整備促進事業」を実施し、工業団地に係るインフラ整備や造成地の塩漬けリスク軽減のた

めの財政支援を行うとともに、庁内部局間の連携により円滑な事業推進を支援する。

- ・山梨県地域経済牽引事業促進協議会が中心となり、既存の工業団地以外の地域においては、市町村と連携し、土地利用基本計画、都市計画、農業振興地域整備計画などとの整合を図るとともに、自然・緑地・景観等の保全、地域の住民生活やインフラとの関連性を勘案し、工場用地として開発が可能な地域を創り出していく。
- ・また、県及び市町村の助成金や奨励金の優遇制度により、企業の県内への誘致及び県内再投資の促進を図る。

⑤賃上げ促進（賃上げ促進支援）

- ・トラックドライバーの年間所得額が他産業と比べて約 1 割低い要因の一つとして、物流業界における多重下請構造に起因する安価な料金設定が課題となっており、実際に貨物を運送する事業者が適正な運賃を収受できるよう、国は 2018 年度より標準的な運賃の告示制度を導入するとともに、2024 年 7 月には元請事業者に対し、実運送体制管理簿の作成を義務づけるなどの法改正を実施したところ。
- ・運送事業者による適正な運賃受領に向けて、県トラック協会などの普及啓発の取り組みを支援するとともに、荷主企業や運送事業者が共に付加価値を高めていくためのネットワーク強化に資する取り組みを検討する。
- ・企業の持続的成長と働く人の就労環境改善を共に実現するため、労使が共益関係を築き、働き手のスキルアップによる生産性向上、企業の収益アップ、賃金アップの好循環（スリーアップ）を山梨で実現するため、2023 年 3 月「やまなしキャリアアップ・ユニバーシティ構想」を策定した。
- ・これに関連して、国、県、経済団体、労働団体、金融団体、教育機関等における迅速な賃金アップや価格転嫁の推進等に関する共同宣言を実施した。
- ・2024 年 1 月に、リスクリングサービスを一通貫で提供するプラットフォームを設置し、専用ポータルサイトでのリスクリング情報の一元化や実践的な講座の提供、受講者同士の交流環境整備などを行っている。
- ・この取り組みを多くの県内企業に広げていくため、構想の理念に賛同し、スリーアップ推進宣言を行った企業等をメンバーとした推進組織（豊かさ共創スリーアップ推進協議会）を立ち上げ、会員企業等が自らスリーアップに取り組むとともに、スリーアップの横展開を図るなど周知・普及に努めていく。

⑥DX 支援

- ・働き方改革関連法による時間外労働規制が 2024 年 4 月から自動車運送事業に適用されるなどにより、物流容量の制限が懸念される「物流の 2024 年問題」に直面している中、限られた人員で物流機能を維持していくためには、機械化や省力化など、物流業務の効率化に向けた取り組みが必要である。
- ・本県の運送事業者の約 98%は中小・小規模事業者であり、個々の事業者による取り組

みには限界があることから、DX の推進などによる物流効率化の促進に取り組む。

- ・小規模事業者等の販路拡大や生産性向上を図るため、県商工会連合会が行う DX・デジタル化への伴走支援に対し助成している。
- ・地域企業の DX を推進する支援体制の構築として、県では、中小企業等の喫緊の課題である競争力強化や人手不足に対応するため、IoT・AI 等の先進的技術の活用による DX を推進し、中小企業等が自ら継続的に改善活動に取り組む機運を高め、良質で安定的な雇用の創出と地域経済の活性化を図ることを目的に、やまなし産業支援機構内に「DX 推進応援窓口」を設置し、デジタル技術の導入を検討する企業に対して専門家派遣等による支援を行う。

⑦総合的支援体制の整備

- ・県では物流機能の維持発展に向け、有識者、物流事業者、荷主企業代表、商工団体等で構成される「物流の 2024 年問題検討委員会」を 2024 年 3 月に立ち上げ、県内の物流機能の維持発展に向けた課題や企業支援等の取り組み等について協議している。
- ・事業承継については、やまなし産業支援機構に「事業承継・引き継ぎ支援センター」を設置し、円滑な事業承継・M&A のサポートを行う。

取り組み事項	2025 年度	2026 年度 ～ 2028 年度	2029 年度
【制度の整備】			
不動産取得税、固定資産税の減免措置の創設 (条例対応する県及び市町村) (*)	運用	運用	運用
産業集積促成助成金制度 (県及び市町村)	運用	運用	運用
企業立地促進融資制度 (県)	運用	運用	運用
(※) 固定資産税の減免措置の創設については、運用していない一部市町村で検討中			
【情報処理の促進のための環境の整備】			
ICT の利活用の推進と情報通信産業の振興 (県等)	運用	運用	運用
情報発信の充実 (県、市町村、関係団体)	運用	運用	運用
【事業者からの事業環境整備の提案への対応】			
事業者からの事業環境整備の提案への対応 (県、市町村)	運用	運用	運用
【その他】			
スタートアップへの支援	運用	運用	運用
地域における重要産業のサプライチェーン の構築・強靱化への支援	運用	運用	運用
産業人材の確保・育成に向けた支援 (2025 年度まで継続予定)	運用	—	—

産業用地の確保に向けた支援	運用	運用	運用
賃上げ促進	運用	運用	運用
DX 支援 (2025 年度まで継続予定)	運用	—	—
総合支援体制の整備	運用	運用	運用

7 地域経済牽引支援機関が行う支援事業の内容及び実施方法に関する事項

(1) 支援事業の方向性

- ・本県は、首都圏に位置しながらも、豊かな森林と豊富な水資源、美しい景観に恵まれた地域であり、このことが本県の最大のアピールポイントである。今後とも、この地域特性を健全に維持・向上させながら産業発展を図っていく必要がある。
- ・2024 年 7 月に「山梨県物流基盤の強化に関する条例」を制定し、県は基本的施策として「再配達削減を図るための施策」「貨物自動車運送事業を営む者が実施する人材の確保及び貨物自動車運送事業に従事する者の労働環境の改善を支援するための施策」「県内に営業所又は事務所を有する物流関連事業者が提供するサービスの利用を促進するための施策」を推進するとともに、市町村、県内企業、県民が一体となって物流基盤の強化に取り組むこととしている。
- ・県民生活や県内産業の源である環境を保全しながら、持続的な地域経済の発展を図るには、県民生活と経済活動を支える重要な社会インフラである物流機能を将来にわたって維持していくことが重要であり、物流関連施設の立地をさらに進めていく必要がある。

以上により、引き続き本県産業の牽引役として一層の集積を図ることで、地域の活性化を実現することを目指す。

(2) 地域経済牽引支援機関が行う支援事業の内容及び実施方法

○（公財）やまなし産業支援機構

山梨県における高度技術に立脚した工業の開発と県内に蓄積された産業資質の有効活用による産業の自立発展を目的に、経営相談、設備投資、補助金制度、操業・ベンチャー支援などの幅広い支援の事業を行っており、地域の企業支援に不可欠な役割を果たしている。

○山梨県職業能力開発協会

職業能力開発促進法に基づき、1979 年 4 月に設置された法人で、山梨県との連携のもと、民間における職業訓練や職業能力の開発の支援、技能・職務能力評価制度の普及と促進を行うことを目的としている。

技能検定試験の実施や各講習会の開催等、職業能力開発の促進に関し必要な業務を行うほか、2023 年度からは働く人のリスキリングサービスを一気通貫でサポートする「やまなしキャリアアップ・ユニバーシティ」の運営を行う。

○商工会・商工会連合会・商工会議所

山梨県においては 23 の商工会とそれらを包括する商工会連合会及び 2 つの商工会議所からなり、企業からの金融や税務、労働などの経営相談の他、創業や経営の改善、事業の承継、新分野開拓など、企業の抱える様々な課題に対し、経営指導員・専門家による相談支援や研修会の開催等を行っている。本県の中小企業にとって身近なサポート機関となっている。

○金融機関

事業の多角化・新事業展開等に伴い必要となる資金面への支援のほか、事業承継、経営改善支援など、企業の経営課題の解決に向けた経営相談への支援を積極的に行うなど、地域経済の活性化に貢献している。

○一般社団法人山梨県トラック協会

以下を目的とし、県内企業への支援を行っている。

1. トラック運送事業の適切な運営、健全な発展の促進
2. 公共の福祉に寄与するための事業の実施
3. 事業者の社会的・経済的地位向上と、会員間の連携・強調の緊密化

○山梨県倉庫協会

国土交通省の登録を受けた倉庫会社で構成され、中央自動車道を中心に首都圏中央連絡自動車道、中部横断自動車道につながる恵まれた立地条件を生かしながら、県内企業への支援を行っている。

8 環境の保全その他地域経済牽引事業の促進に際し配慮すべき事項

(1) 環境の保全

- ・ 県では、2004 年 3 月、「山梨県環境基本条例」を制定し、環境の保全及び創造について基本理念を定め、県民、事業者及び県の責務を明らかにするとともに、環境の保全及び創造に関する施策の基本となる事項を定めることにより、環境の保全及び創造に関する施策を総合的かつ計画的に推進し、現在及び将来の県民の健康で文化的な生活の確保に寄与することとしている。
- ・ また、2024 年 3 月には、山梨県環境基本条例に基づき、「第 3 次山梨県環境基本計画」を策定した。当該計画は、健全で恵み豊かな環境の保全と、ゆとりと潤いのあ

る美しい環境の創造に関する県の各種施策を、より有機的な連携のもとに総合的かつ計画的に推進するとともに、県民、民間団体、事業者、市町村、県などの各主体が、目標を共有し、公平な役割分担のもと、自発的かつ積極的に環境の保全と創造に取り組むよう方向づけるものである。

- ・そして、環境保全上重要な地域内での事業の実施に当たって、直接或いは間接的に影響を与えるおそれがある場合には、環境・エネルギー部と十分調整を図りつつ、専門家の指導・助言を踏まえて、それらの保全が図られるよう十分配慮して行うこととする。
- ・さらに、県では2009年3月に「美しい県土づくりガイドライン」を策定し、県全体の景観づくりを推進してきたところであり、特に、医薬品、化粧品、食品加工に関連する企業において、製品戦略上重要であることから、ブランド力をさらに高めるためにも、美しい県土づくりを図ることが必要である。
- ・本計画の促進区域においては、地下水の適正な採取及び水源地域における適正な土地利用の確保について必要な事項を定めた「山梨県地下水及び水源地域の保全に関する条例」など、各種関係法令等に基づき、適切な規制・指導等を行うとともに、具体的な事業の実施に際して生じる課題については、住民の理解を得るとともに、地域の環境の保全に努め、国や県、市町村が定める各種計画等との整合性を図ることとしている。
- ・なお、本計画は公園計画との整合を図り、国定公園については山梨県環境・エネルギー部自然共生推進課との調整を行ったうえで策定したものである。国立公園・国定公園などの環境保全上重要な地域において地域経済牽引事業計画を承認する際には、関東地方環境事務所、山梨県環境・エネルギー部自然共生推進課と調整を図り、県立自然公園において地域経済牽引事業計画を承認する際には、山梨県環境・エネルギー部自然共生推進課と調整を図る。多様な野生動植物の生息・生育に十分配慮し、希少な野生動植物種が確認された場合には、関東地方環境事務所、山梨県環境・エネルギー部自然共生推進課と十分調整を図りつつ、専門家の意見を聞くなどして、生息等への影響がないよう十分に配慮して行う。

(2) 安全な住民生活の保全

- ・本県においては、2005年4月に施行された「山梨県安全・安心なまちづくり条例」や、同条例に基づき策定した「基本方針」及び「学校・通学路等における児童等の安全確保、犯罪の防止に配慮した住宅、道路等の構造、整備等に関する指針」により、県、市町村、県民及び事業者が相互に連携し、一体となった取り組みを進めるとともに、交通安全施策についても「第11次山梨県交通安全計画」に基づき、地域の交通の安全と円滑を図る活動を推進している。また、2011年4月に施行された「山梨県暴力団排除条例」に基づき、県、市町村、県民及び事業者が相互に連携・協力し、社会全体で暴力団排除を推進している。

- ・本計画に基づき、企業立地や事業活動を推進するにあたっては、犯罪及び事故の防止並びに地域の安全と平穏を確保するため、次の取り組みを推進する。

1. 防犯設備の整備

地域住民や従業員、来訪者等が事業所や駐車場等において、犯罪被害に遭わないようにするために、防犯カメラ、防犯照明等の防犯設備の整備を行う。

2. 犯罪防止・交通事故防止に配慮した施設の整備・管理

犯罪や交通事故防止に配慮した構造、設備等を有する事業所、道路、公園、駐車場等の整備に努めるほか、公共空間や空き地がたまり場等になり地域住民に迷惑を及ぼす行為に利用されないよう立入りの制限やパトロールを実施するなどの管理に努めるとともに、交通の安全と円滑に配慮した道路環境の整備を図る。

3. 不法就労の防止

事業者が外国人を雇用しようとする際には、必ずパスポート、在留カード等により、在留資格や就労制限の有無を確認し、雇用対策法に基づく雇用状況の届出を確実に行うなど、適法な就労を確保するよう事業者や関係自治体において必要な措置をとる。

4. 従業員等に対する安全指導等の徹底

事業者等は、従業員・関係事業者に対して、法令教育による遵法意識の浸透や犯罪被害及び交通事故の防止についての指導を行う。また、外国人の従業員・関係事業者に対して、日本の法制度、習慣等についても指導を行う。

5. 地域における犯罪防止活動、交通安全活動への協力

事業者は、地域住民等が行う防犯・交通ボランティア活動等に参加するほか、これらに必要な物品、場所等を提供するなど、地域における犯罪防止活動等への協力を行う。

6. 警察等関係機関に対する連絡・協力体制の確立

事件・事故等の発生時における警察等関係機関に対する連絡体制を確立するとともに、捜査活動への積極的な協力を図る。

7. 暴力団等反社会的勢力の排除

事業者等は、その行う事業により暴力団を利することとならないようにし、暴力団等反社会的勢力との「取引を含めた一切の関係遮断」に努めるとともに、同勢力からの接触等があった場合には、警察に即報し、各種要求には絶対に応じない。

8. 地域住民との協議

事業者又は関係自治体が基本計画に基づき産業集積の形成又は産業集積の活性化のための措置を実施するにあたっては、あらかじめ地域住民の意見を十分に聴取する。

以上の項目に記載のない事項で、「安全な住民生活の保全」のために必要な事項が生じたときは、その都度、事業者及び警察等関係機関で協議のうえ、必要な措置をとる。

(3) その他

○PDCA 体制の整備等

- ・ 毎年、有識者会議（山梨県地域経済牽引事業促進協議会）を開催し、基本計画と承認事業計画に関する効果の検証と事業の見直しを実施する。

9 地域経済牽引事業の促進を図るための土地利用を行う場合にあっては、その基本的事項

(1) 総論

(農地及び市街化調整区域の範囲)

重点促進区域 1～11 の区域内においては、次のとおり農地及び市街化調整区域が存在しているため、これらの区域において地域経済牽引事業を実施する場合は、土地利用調整計画を策定する必要がある。

【重点促進区域 1】

別表 1 のとおり

【重点促進区域 2】

別表 2 のとおり

【重点促進区域 3】

別表 3 のとおり

【重点促進区域 4】

別表 4 のとおり

【重点促進区域 5】

別表 5 のとおり

【重点促進区域 6】

別表 6 のとおり

【重点促進区域 7】

別表 7 のとおり

【重点促進区域 8】

別表 8 のとおり

【重点促進区域 9】

別表 9 のとおり

【重点促進区域 10】

別表 10 のとおり

【重点促進区域 11】

別表 11 のとおり

(地区内における公共施設整備の状況)

【重点促進区域 1】

本区域は、中央自動車道の甲府南 IC の隣接地であり、道路、電気、水道等のインフラが整備され、既存の公共施設によって対応することが可能である。

【重点促進区域 2】

本区域は、山梨県機械金属工業団地の隣接地であり、道路、電気、水道等のインフラが整備され、既存の公共施設によって対応することが可能である。

【重点促進区域 3】

本区域は、ファッション関連の地場の企業を集積した工業団地であるアリア・ディ・フィレンツェの隣接地であり、道路、電気、水道等のインフラが整備され、既存の公共施設によって対応することが可能である。

【重点促進区域 4】

本区域は、接道する県道・市道に電気、水道等のインフラが整備されており、既存の公共施設によって対応することが可能であるが、業種によっては事前相談の必要がある。

【重点促進区域 5】

本区域は、接道する県道・市道に電気、水道等のインフラが整備され、既存の公共施設によって対応することが可能であるが、業種によっては事前相談が必要である。なお、追加の工事が必要な場合であっても、大規模な整備の必要はない。

【重点促進区域 6】

本区域は、下今諏訪工業団地の隣接地であり、道路、電気、水道、都市ガス等のインフラが整備され、既存の公共施設によって対応することが可能であるが、業種によっては事前相談の必要がある。なお、追加の工事が必要な場合であっても、大規模な整備の必要はない。

【重点促進区域 7】

本区域は、中部横断自動車道の南アルプス IC の隣接地であり、道路、電気、水道等のインフラが整備され、既存の公共施設によって対応することが可能であるが、業種によっては事前相談の必要がある。なお、追加の工事が必要な場合であっても、大規模な整備の必要はない。

【重点促進区域 8】

本区域は、御勅使南工業団地の隣接地であり、道路、電気、水道等のインフラが整備され、既存の公共施設によって対応することが可能であるが、業種によっては事前相談の必要がある。

【重点促進区域 9】

本区域は、県内最大の物流施設の山梨中央ロジパークが隣接しており、道路、電気、水道等のインフラ整備がされ、既存の公共施設によって対応することが可能である。

【重点促進区域 10】

本区域は、中部横断自動車道の六郷ICの隣接地であり、道路、電気、水道等のインフラが整備され、既存の公共施設によって対応することが可能である。

【重点促進区域 11】

本区域は、中部横断自動車道中富 IC があり、道路、電気、水道等のインフラが整備され、既存の公共施設によって対応することが可能である。

(地区内の遊休地等の状況)

【重点促進区域 1、2、3】

本区域内には、遊休地等は存在しない。

なお、甲府市内には売却されていない既存の工業団地、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は、存在しない。

【重点促進区域 4】

本区域内には、遊休地等は存在しない。

なお、富士吉田市内には売却されていない既存の工業団地、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

【重点促進区域 5】

本区域内には、遊休地等は存在しない。

なお、北杜市内には、農村産業法に基づく産業導入地区のうち白州町下教来石地区に未利用地約 3.9ha を有しているが、隣接する企業が工場拡張のために使用することが計画されており、その他の工業団地、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

【重点促進区域 6、7、8】

本区域内には、遊休地等は存在しない。

なお、南アルプス市内には、既存の工業団地、工場適地や業務用地に空きはなく、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在していない。また、農村産業法に基づく産業導入地区は全て分譲済みであり、企業の立地に適したまとまった面積の土地を確保することが困難な状況である。

【重点促進区域 9】

本区域内には、遊休地等は存在しない。

なお、中央市内には、国母工業団地、山梨ビジネスパーク、一町畑工業団地、山梨県食品工業団地、高部工業用地が整備されており、未売却の用地は存在しない。また、遊休農地は 39ha 程あり、8 割近くが中山間地域に存在しており、傾斜地で道幅も狭く、事業用地としての活用は困難である。平坦地においては、住宅地と隣接しており、事業用地の活用は困難である。

【重点促進区域 10】

本区域内には、過去、工場として利用されていたが撤退により利用されていない土地があるが、地域経済を牽引する重要なエリアとしては、既存道路が狭隘な為、利用が困難な土地となっている。

また、市川三郷町内には、農村産業法に基づく産業導入地区に未分譲の狭小な土地が存在するため、条件に適合する企業に対して優先的に利用を促す。その他、売却されていない既存の工業団地、工場適地や業務用地、現に宅地化された土地において未利用地及び遊休地は存在しない。

【重点促進区域 11】

本区域内には、遊休地等は存在しない。

なお、身延町町土の 8 割が森林の中山間地域である。そのため町土の多くは傾斜地

であるとともに、道路密度が低く接続道路も狭隘であるため、事業用地としての活用が困難となっている。平坦地においては農地と住居が混在しており、事業用地への活用適地が少ないうえに、まとまった土地の確保も困難な状況である。

なお、農村産業法に基づく産業導入地区（下部地区 常葉農工団地）があり、分譲可能残面積が約 1.2ha 程あるが、未造成であり、林野化していることから、造成には多額の費用を要するため、今後の造成が困難であることに加えて、接続道路が狭隘であることから、道路整備にも多額の費用が必要となる。

また、町内においてその他の既存の工業団地、工場適地や業務用地、現に宅地化された土地において、未利用地及び遊休地は存在しない。

（他計画との調和等）

【重点促進区域 1】

農地として重点促進区域に設定された区域については、甲府市都市計画マスタープランにおいて、特定機能補強地区となっており、その整備方針として、さらなる公共交通の充実に努めるとともに、国や県が推進する新たな広域高速交通網を活かした産業系の立地を促進し、積極的な企業誘致や支援施策を進めることとなっている。

また、甲府農業振興地域整備計画書における土地利用の構想において、リニア中央新幹線や新山梨環状道路等の広域交通網の整備効果を活かして、地域未来投資促進法による企業立地や都市計画法による都市的土地利用と農業上の土地利用との調整を十分に行いながら、地域振興を図っていくとしており、今般、当該各区域は、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業の用に供されるものであることから、これらの方針と調和したものである。

【重点促進区域 2、3】

農地として重点促進区域に設定された各区域については、甲府市都市計画マスタープランにおいて、特定機能補強地区となっており、その整備方針として、さらなる公共交通の充実に努めるとともに、国や県が推進する新たな広域高速交通網を活かした産業系の立地を促進し、積極的な企業誘致や支援施策を進めることとなっている。

また、甲府農業振興地域整備計画書における土地利用の構想において、リニア中央新幹線や新山梨環状道路等の広域交通網の整備効果を活かして、地域未来投資促進法による企業立地や都市計画法による都市的土地利用と農業上の土地利用との調整を十分に行いながら、地域振興を図っていくとしており、今般、当該各区域は、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業の用に供されるものであることから、これらの方針と調和したものである。

さらに、重点促進区域に設定された各区域は、山梨県都市計画区域マスタープランに即しており、落合西ランプ周辺及び（仮称）和戸ランプ周辺については、産業拠点候補地に位置づけられている。

【重点促進区域 4】

農地として重点促進区域に設定された区域については、富士吉田市都市計画マスタープランにおいては、中央自動車道富士吉田西桂スマート IC のインフラを活用し、良好な農業生産環境を維持しつつ、自然環境に配慮した商工業等の土地利用等に努めることとされている。

また、富士吉田農業振興地域整備計画においては、中央自動車道富士吉田西桂スマート IC のインフラを活用し、商工業の振興が見込まれる中、非農業的土地利用との調和を図りつつ、豊富な湧水を使える環境を活かした農地の利活用と利用集積を目指すこととされている。

なお、本区域は中央自動車道富士吉田西桂スマート IC に隣接しており、区域内外において国道 139 号・県道富士吉田西桂線など交通インフラの整備が現在も実施中であることから、首都圏にも良好なアクセスを有した場所であり、今般、当該区域は、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業の用に供されるものであることから、これらの方針と調和したものである。

【重点促進区域 5】

農地として重点促進区域に設定された区域については、北杜農業振興地域整備計画において、地域の特性に配慮した土地利用の推進とその適正化を図っており、地場産業と調和した産業振興や雇用促進を図ることが可能な優良企業の誘致活動を積極的に推進し、兼業農家の安定的な就業の場の創出を推進するとしている。今般、本区域は、地域経済牽引事業の用に供され、新たな雇用の創出を推進するものであることから、これらの方針と調和したものである。

なお、本区域は、首都圏と中京圏を結ぶ中央自動車道と、環太平洋と環日本海とを結ぶ中部横断自動車道とのクロスポイントとなることから、国内の拠点都市をつなぐ物流を視野に入れた場合、高い優位性がある。従って、具体的な地域経済牽引事業としては、リニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野を想定している。

【重点促進区域 6】

農地として重点促進区域に設定された区域については、南アルプス市都市計画マスタープランにおいて、甲府都市計画区域に隣接する地域として、新たな産業地、甲府都市圏を利用圏とする広域施設など、極力一体の街区形成型開発を基本に、優れた地域の景観や環境に調和する開発水準を誘導することとされている。また、既に分散的な開発が進んだ地区においては、隣接する集落や田園環境への混乱を抑制し、区域を指定してその拡散を避けることとされている。

また、南アルプス農業振興地域整備計画書においては、中部横断自動車道や周辺地

域へのリニア中央新幹線の駅の建設により、企業誘致や商圈拡大による活性化が見込まれており、これら周辺環境の変化により農業振興地域内における都市的土地需要の増大が予想されるが、農業的土地利用との調整を図りながら計画的な土地利用を推進していくこととされており、今般、当該各区域は、リニア中央新幹線や中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業の用に供されるものであることから、これらの方針と調和したものである。

【重点促進区域 7】

農地として重点促進区域に設定された区域については、南アルプス市都市計画マスタープランにおいて、南アルプス IC 周辺においては、産業・業務系機能等、本市の発展を誘導する土地利用についての検討を進めることとされている。また、同 IC 周辺地区と楕形地区市街地間を関連整備検討ゾーンとして計画的な市街地整備の検討を進めることとされている。

また、南アルプス農業振興地域整備計画書においては、中部横断自動車道や周辺地域へのリニア中央新幹線の駅の建設により、企業誘致や商圈拡大による活性化が見込まれており、これら周辺環境の変化により農業振興地域内における都市的土地需要の増大が予想されるが、農業的土地利用との調整を図りながら計画的な土地利用を推進していくこととされており、今般、当該各区域は、リニア中央新幹線や中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業の用に供されるものであることから、これらの方針と調和したものである。

【重点促進区域 8】

農地として重点促進区域に設定された区域については、南アルプス市都市計画マスタープランにおいて、河川沿いの地区として、産業地の計画規制・誘導、まとまりのある農地・緑地の保全と工業地等のコンパクトな開発規制・誘導、良好眺望景観に調和する開発地区の景観形成と緑化などの開発水準の高質化など、計画的な産業地の形成を進めることとなっている。

また、南アルプス農業振興地域整備計画書においては、中部横断自動車道や周辺地域へのリニア中央新幹線の駅の建設により、企業誘致や商圈拡大による活性化が見込まれており、これら周辺環境の変化により農業振興地域内における都市的土地需要の増大が予想されるが、農業的土地利用との調整を図りながら計画的な土地利用を推進していくこととされており、今般、当該各区域は、リニア中央新幹線や中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業の用に供されるものであることから、これらの方針と調和したものである。

【重点促進区域 9】

農地として重点促進区域に設定された区域については、中央市都市計画マスタープ

ランにおいて、長期的な市の発展方向を見据え、コンパクトで緑豊かな田園都市のイメージを損なわないよう、地域の特性に応じた計画的かつバランスのとれた土地利用の形成を図るとしている。

また、中央農業振興地域整備計画書において、農業就業人口が減少傾向にあり、今後増加が予想される離農者や兼業農家の就業の場の確保が大きな課題となっており、今後とも企業誘致などにより、安定的な就労機会を確保し、雇用創出の実現を図るとしている。さらに新山梨環状道路の全線開通、リニア中央新幹線の開業がもたらす恩恵を最大限に生かして、リニア中央新幹線山梨県駅周辺地域を本市にふさわしい魅力あるエリアとするための整備を計画することとして、リニア中央新幹線山梨県駅周辺の土地利用や基盤整備等の基本的方針と整合性を図りながら生活環境の向上を進めるとされている。今般、当該区域はリニア中央新幹線や中央自動車道、中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業の用に供され、安定的な就労機会の確保にもつながるものであることから、これらの方針と調和したものである。

【重点促進区域 10】

農地として重点促進区域に設定された区域については、市川三郷町都市計画マスタープランにおいて、産業活性化交流拠点となっており、その整備方針として、交通の利便性や良好な環境などの地域特性を活かし、地域の創意に基づき、地域の活性化に寄与するIC周辺土地利用構想の検討を図るとなっている。

市川三郷農業振興地域整備計画書において、中部横断自動車道開通は地域の活性化に大きく寄与することが期待され、土地利用の動向も様々な変化が予想されている。また、六郷IC周辺の土地利用の推進については、市川三郷町総合計画の実現のため、優良農用地の保全や周辺の居住環境に配慮しながら、バランスの取れた地域開発に努めるとしている。

今般、当該区域はリニア中央新幹線や中央自動車道、中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業の用に供されるものであることから、これらの方針と調和したものである。

市川三郷農業振興地域整備計画書において、中部横断自動車道六郷 IC 周辺の土地利用の推進については、市川三郷町総合計画実現のため、優良農用地の保全や周辺の居住環境に配慮しながら、バランスの取れた地域開発に努めると記載されている。

【重点促進区域 11】

農地として重点促進区域に設定された区域については、身延町国土利用計画において、周辺環境と調和した適切な土地利用を図ること、IC 周辺のみならず観光地や既存市街地との関連性を踏まえた整備を検討することとされている。

また、身延農業振興地域整備計画において、中部横断自動車道開通により土地利用

や産業面において大きな変化が予想されるため、「第二次身延町総合計画」「身延町過疎地域持続的発展計画」等の計画と整合性を図り、農業と他産業の調和のとれた地域づくりを推進することとされている。第二次身延町総合計画においては立地環境の充実に努め環境負荷の少ない企業等の誘致活動を進めることとされており、身延町過疎地域持続的発展計画では中部横断自動車道の開通を活かした企業誘致への取り組みや、企業進出の基礎的条件整備に努めるものとされている。

今般、当該区域はリニア中央新幹線や中央自動車道、中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業の用に供されるものであることから、これらの方針と調和したものである。

(2) 土地の農業上の利用との調整に関し必要な事項

土地利用調整区域については、上記(1)を踏まえ設定することとする。また、土地利用調整区域への立地を想定していた事業者が立地を取りやめる、立地した事業者がその後すぐに撤退する等の事態が生じないよう、具体的な立地ニーズや事業の見通しを踏まえて区域を設定する。やむを得ず土地利用調整区域に農地を含める場合においては、市町村が土地利用調整区域を設定する際に、下記の方針により土地利用調整を行うこととする。

① 農用地区域外での開発を優先すること

【重点促進区域1】

本区域は、都市計画区域の用途無指定地域となっており、大部分が農用地区域に指定されているが、地域経済牽引事業の実施にあたり、立地企業が求めるインフラ環境や敷地規模などの条件を備えた事業用地を農用地区域外で確保することが困難な状況であることから、農用地区域を含む区域での土地利用を検討せざるを得ない状況である。

土地利用調整計画の策定にあたっては、農業の健全な発展を阻害することがないよう農政部局と調整を行うこととする。

【重点促進区域2、3】

本区域は、都市計画区域の市街化調整区域となっており、大部分が農用地区域に指定されているが、地域経済牽引事業の実施にあたり、立地企業が求めるインフラ環境や敷地規模などの条件を備えた事業用地を農用地区域外で確保することが困難な状況であることから、農用地区域を含む区域での土地利用を検討せざるを得ない状況である。

土地利用調整計画の策定にあたっては、農業の健全な発展を阻害することがないよう農政部局と調整を行うこととする。

【重点促進区域 4】

本区域は、都市計画区域の用途無指定地域となっており、大部分が農用地区域に指定されているが、地域経済牽引事業の実施にあたり、立地企業が求めるインフラ環境や敷地規模などの条件を備えた事業用地を農用地区域外で確保することが困難な状況であることから、農用地区域を含む区域での土地利用を検討せざるを得ない状況である。

土地利用調整計画の策定にあたっては、農業の健全な発展を阻害することがないよう農政部局と調整を行うこととする。

【重点促進区域 5】

本区域は、都市計画区域外となっており、大部分が農用地区域に指定されているが、地域経済牽引事業の実施にあたり、立地企業が求めるインフラ環境や敷地規模などの条件を備えた事業用地を農用地区域外で確保することが困難な状況であることから、農用地区域を含む区域での土地利用を検討せざるを得ない状況である。

土地利用調整計画の策定にあたっては、農業の健全な発展を阻害することがないよう農政部局と調整を行うこととする。

【重点促進区域 6、7、8】

本区域は、都市計画区域の用途無指定地域となっており、大部分が農用地区域に指定されているが、地域経済牽引事業の実施にあたり、立地企業が求めるインフラ環境や敷地規模などの条件を備えた事業用地を農用地区域外で確保することが困難な状況であることから、農用地区域を含む区域での土地利用を検討せざるを得ない状況である。

土地利用調整計画の策定にあたっては、農業の健全な発展を阻害することがないよう農政部局と調整を行うこととする。

【重点促進区域 9】

本区域は、都市計画区域の市街化調整区域となっており、大部分が農用地区域に指定されているが、地域経済牽引事業の実施にあたり、立地企業が求めるインフラ環境や敷地規模などの条件を備えた事業用地を農用地区域外で確保することが困難な状況であることから、農用地区域を含む区域での土地利用を検討せざるを得ない状況である。

土地利用調整計画の策定にあたっては、農業の健全な発展を阻害することがないよう農政部局と調整を行うこととする。

【重点促進区域 10】

本区域は、都市計画区域外となっており、大部分が農用地区域に指定されているが、

地域経済牽引事業の実施にあたり、立地企業が求めるインフラ環境や敷地規模などの条件を備えた事業用地を農用地区域外で確保することが困難な状況であることから、農用地区域を含む区域での土地利用を検討せざるを得ない状況である。

今後も農用地区域を除く未利用地を優先し誘致を進めていくが、やむを得ず農用地区域も含める場合は、農業の健全な発展を阻害することがないように農政部局と調整を行うこととする。

【重点促進区域 11】

本区域は、都市計画区域外となっており、大部分が農用地区域に指定されているが、地域経済牽引事業の実施にあたり、立地企業が求めるインフラ環境や敷地規模などの条件を備えた事業用地を農用地区域外で確保することが困難な状況であることから、農用地区域を含む区域での土地利用を検討せざるを得ない状況である。

今後も農用地区域を除く未利用地を優先し誘致を進めていくが、やむを得ず農用地区域も含める場合は、農業の健全な発展を阻害することがないように農政部局と調整を行うこととする。

② 周辺の土地の農業上の効率的かつ総合的な利用に支障が生じないようにすること

甲府市、富士吉田市、北杜市、南アルプス市、中央市、市川三郷町、身延町には、集团的農地がある。やむを得ずこうした農地に土地利用調整区域を設定する場合でも、集团的農地の中央部を開発することで高性能農業機械による営農に支障が生じるような事態を避けるなど、農地の効率的な利用に支障が生じないようにすることとする。また、小規模の開発行為がまとまりなく行われることにより、農業生産基盤整備事業の実施、農地中間管理事業等の農地流動化施策の推進及び農業経営基盤強化促進法に規定する地域計画の達成に支障が生じないようにすることとする。

③ 面積規模が最小限であること

やむを得ず農地において「5（1）地域の特性及び活用戦略」の関連産業の用に供する施設を整備する場合は、事業内容に基づき立地ニーズを確認し、事業を行う上での必要最小限の面積をその用に供することとする。

④ 面的整備を実施した地域を含めないこと

甲府市、富士吉田市、中央市、身延町においては、ほ場整備事業は実施されていない。

都留市、北杜市、市川三郷町においては、ほ場整備事業の工事が完了した年度の翌年度の初日から起算して8年を経過している。

南アルプス市においては、市内全域でほ場整備事業が実施されている。本重点促進区域に関しては、ほ場整備事業の工事が完了した年度の翌年度の初日から起算し

て8年を経過している。

また、今後実施される面的整備事業についても、土地利用調整区域に含めないこととする。

⑤ 農地中間管理機構関連の取り組みに支障が生じないようにすること

甲府市、富士吉田市、市川三郷町においては、現在、農地中間管理機構関連事業は実施されていない。

北杜市、南アルプス市、中央市においては、現在、農地中間管理機構関連事業が実施されている。

農地中間管理機構関連事業の対象農地については、農地中間管理権の存続期間中は土地利用調整区域に含めないこと、農地中間管理機構関連事業を行う予定のあることが公にされている農地についても土地利用調整区域に含めないこと、農地中間管理権の存続期間が満了した農地についても、前述した①から③までの考え方にに基づき、やむを得ない場合でなければ当該農地を土地利用調整区域に含めないこととする。

(3) 市街化調整区域における土地利用の調整に関し必要な事項

工業系市街地の効率的な生産活動に適した土地利用として、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。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について「やまなし未来物流等推進計画」に基づき誘致を進めていく。

工業系市街地の配置にあたっては、新たな産業基盤の整備や快適な就業環境の形成を図ることから山梨県都市計画マスタープランで示した「産業拠点」および「産業拠点候補地」（以下、「産業拠点および候補地」という）を踏まえることとし、工業専用地域等の工業系用途地域や特別用途地区、地区計画の指定など、住宅地、農地、商業地等と混在しない適切な土地利用を図る。また、整備にあたっては農地や森林が本来持つ保水機能や土砂災害防止などの防災機能の維持に配慮する。なお、産業拠点および候補地は、製造業や物流業等の集積を推進する地区であり、これら以外の地区への立地を妨げるものではない。

なお、市街化調整区域は「市街化を抑制すべき区域」という法の趣旨のもと、「都市機能の集約と連携による持続可能な都市づくり」の実現のために、無秩序な開発を抑制するとともに、豪雨等による浸水災害防止の観点、優良農地の保全の観点を踏まえ、適切な開発許可制度の運用や地区計画制度の活用などにより、秩序ある土地利用の形成を図る。（山梨県「甲府盆地7都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン））

また、設定する区域に災害リスクの高いエリア（災害危険区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域、浸水被害防止区域及び浸水想定区域のうち、一定の区域（土地利用の動向、浸水した場合に想定される水深、浸水継続時間並びに過去の降雨により河川が氾濫した際に浸水した地点及びその水深等を勘案して、洪水、雨水出水又は高潮が発生した場合には建築物が損壊し、又は浸水し、住民その他の者の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる土地の区域））は含まれていない。

立地条件及び対象施設については下記のとおりである。

【重点促進区域２】

（立地条件）

本区域の南側は、新山梨環状道路落合西ランプに隣接しており、延伸工事が完了すると、本区域東側は（仮称）落合東ランプに隣接する予定である。また、県道甲府精進湖線の幹線道路に隣接し、中央自動車道甲府南 IC へのアクセス（直線距離で約 1.6km）も良いことから、東京圏や中京圏へのアクセスに優れた地域である。さらに区域内には山梨県機械金属工業団地があり、機械製造業や鍍金等の金属加工関連企業が立地している。

また、落合西ランプ周辺は、甲府市都市計画マスタープランにおいて特定機能補強地区に位置付けており、整備方針では、公共交通のさらなる充実に努めるとともに、地区計画制度などに基づき、新山梨環状道路を活かした良好な産業用地環境の維持形成を推進するとしている。

さらに、山梨県都市計画区域マスタープランにおいては、産業拠点候補地に位置づけられている。

一方、周辺に産業の用地として十分な面積を備えている区域は、本区域以外にはないことから、本区域は地域における産業立地促進のために必要と認められる区域として適当である。

本区域は、本市のハザードマップ上で家屋流出区域に該当するが、開発行為の許可対象となる「市街化調整区域の開発等許可対象区域図」において安全対策区域に指定されている。安全対策区域に指定されている区域では、開発行為に関する技術上の指導基準である「甲府市開発技術許可基準」第 7 第 1 項において、住居系以外の建築物の場合、開発の際は浸水想定高さから 3.0m を引いた高さまで盛土を行うこと等、安全上及び避難上の対策を講じなければならないと定めていることから、災害のリスクは低い。

なお、対象となる区域は以下のとおりである。

甲府市 落合町 橋場、竹道、曾根、田通、中瀬、沼、字五反田、福部、字福部
下鍛冶屋町 字整理地、十六枚
西油川町 天神、蛭沢、釜池、桑田、志多田、釜淵

対象図面は、(別紙) 産業立地の促進のために必要と認められる区域 地図
【重点促進区域 2】のとおり

(対象施設)

立地条件及び本計画においてリニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の事業に対する支援の推進を目標としていることを踏まえ、本区域においては、消費者の需要の高度化及び多様化に対応したきめ細かく質の高い物流が求められていることから、在庫型物流センター等の顧客企業の需要に即した物流施設について、地域における地域経済牽引事業の促進に関する基本的な方針第一へ(3)②における(v)に該当するため、立地の必要性を認めることができる。

【重点促進区域 3】

(立地条件)

本区域は、近隣に新山梨環状道路の(仮称)和戸ランプが計画されており、山梨県と甲府市が整備を進めている都市計画道路和戸町竜王線との結節とあわせ、事業が進められている。また、国道 411 号の幹線道路に隣接し、中央自動車道甲府南 IC へのアクセス(直線距離で約 6.3km)にも優れた地域である。さらに区域内には工業団地であるアリア・ディ・フィレンツェがあり、宝飾や印傳製品等の地場産業が集積している。

また、(仮称)和戸ランプ周辺は、甲府市都市計画マスタープランにおいて特定機能補強地区に位置付けており、整備方針では、公共交通のさらなる充実に努めるとともに、地区計画制度などに基づき、新山梨環状道路を活かした良好な産業用地環境の維持形成を推進するとしている。

さらに、山梨県都市計画区域マスタープランにおいては、産業拠点候補地に位置づけられている。

一方、周辺に産業の用地として十分な面積を備えている区域は、本区域以外にはないことから、本区域は地域における産業立地促進のために必要と認められる区域として適当である。

なお、対象となる区域は以下のとおりである。

甲府市 向町 整理地、舞台、森前、字栗地作、六反田、神ノ木
川田町 正里、外中代、阿郎
和戸町 石原田

対象図面は、(別紙) 産業立地の促進のために必要と認められる区域 地図
【重点促進区域 3】のとおり

(対象施設)

立地条件及び本計画においてリニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用

用した物流関連分野の事業に対する支援の推進を目標としていることを踏まえ、本区域においては、消費者の需要の高度化及び多様化に対応したきめ細かく質の高い物流が求められていることから、在庫型物流センター等の顧客企業の需要に即した物流施設について、地域における地域経済牽引事業の促進に関する基本的な方針第一へ（３）②における（v）に該当するため、立地の必要性を認めることができる。

【重点促進区域 9】

（立地条件）

本区域においては、新山梨環状道路、及びこれに接続する主要地方道甲府中央右左口線に近く、中央自動車道甲府南 IC 及び中部横断自動車道南アルプス IC から 10 分程度と良好なアクセスを有することから、交通インフラが整っている地域である。また、中央自動車道甲府南 IC（直線距離で約 3.2km）や中部横断自動車道南アルプス IC（直線距離で約 6.3km）へのアクセスにも優れた立地環境を有しており、リニア中央新幹線や中央自動車道、中部横断自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の地域経済牽引事業を重点的に促進することが適当である。

中央市都市計画マスタープランでは、新たな流通・物流拠点の整備を推進することとしており、本区域は、新たな計画的市街地整備の検討が望まれる土地利用転換検討ゾーンとして位置づけている。

さらに、都市計画区域マスタープランにおいては、広域交流拠点として、リニア駅周辺は、その開業効果を県土全体の発展に繋げるよう、交通結節点としての機能の充実を図り、その他の必要な機能については、需要を踏まえながら、民間資本の誘致や誘導を検討していくとされている。

一方、周辺に産業の用地として十分な面積を備えている区域は、本区域以外にはないことから、本区域は地域における産業立地促進のために必要と認められる区域として適当である。

本区域は、本市のハザードマップ上で最大浸水深 3.0m 以上であるが、家屋倒壊等はん濫想定区域ではなく、開発の際は水防法に基づき地域防災計画に定められた避難場所への確実な避難計画の策定や床面または地盤嵩上げ等による建築物やその敷地について安全上及び避難上の対策を実施していることから、災害のリスクは低い。

なお、対象となる区域は以下のとおりである。

中央市 成島 字下河原、字壺町田、字土井

乙黒 字五反田、字神明窪、字上河原

極楽寺 字中河原

対象図面は、（別紙）産業立地の促進のために必要と認められる区域 地図

【重点促進区域 9】 のとおり

(対象施設)

立地条件及び本計画においてリニア中央新幹線や中央自動車道等のインフラを活用した物流関連分野の事業に対する支援の推進を目標としていることを踏まえ、本区域においては、消費者の需要の高度化及び多様化に対応したきめ細かく質の高い物流が求められていることから、在庫型物流センター等の顧客企業の需要に即した物流施設について、地域における地域経済牽引事業の促進に関する基本的な方針第一へ（３）②における（ⅴ）に該当するため、立地の必要性を認めることができる。

なお、重点促進区域１、４、６、７、８は非線引きの都市計画区域であり、重点促進区域５、１０、１１は都市計画区域外である。

10 計画期間

本計画の計画期間は計画同意の日から 2029 年度末日までとする。

「山梨県物流等基本計画」に基づき法第 11 条第 3 項の規定による同意（法第 12 条第 1 項の規定による変更の同意を含む。）を受けた土地利用調整計画に関する変更の同意及び法 13 条第 4 項の規定による承認（法第 14 条第 3 項の規定による変更の承認を含む。）を受けた承認地域経済牽引事業計画に関する変更の承認及び承認の取消しについて、当該同意基本計画の失効後も、なお従前の例による。