

提案基準 28 高速道路等のインターチェンジ周辺における工場

<p>市街化調整区域に「神奈川県企業誘致施策「セレクト神奈川NEXT」」（以下「セレクト神奈川NEXT」という。）、又はまち・ひと・しごと創生法第10条の規定に基づく「市町村まち・ひと・しごと創生総合戦略」（以下「市町村総合戦略」という。）に基づく工場を建築する場合の提案基準は、申請の内容が次の各項に該当するものとする。</p>
<p>基準の内容</p>
<ol style="list-style-type: none">1 対象とする工場は、次のいずれかに該当するものであること。<ol style="list-style-type: none">(1) 「セレクト神奈川NEXT」に掲げる産業分野に合致し、「神奈川県企業立地支援事業（セレクト神奈川NEXT）認定要綱」に基づく認定を受けることができるものであること。(2) 「市町村総合戦略」に掲げる産業施策に合致し、市町が定める企業立地支援施策の要綱に基づく認定等を受けることができるものであること。2 対象とする工場は、新規に県内に立地するもの、又は県内に現に存する工場の移転のうち事業の拡大等を伴うものであること。3 開発区域は、次の各号のいずれにも該当するものであること。<ol style="list-style-type: none">(1) 高速道路等のインターチェンジの出入口を中心とした半径1キロメートルの円で囲まれる区域内にあること。(2) 敷地の主要な出入口から当該インターチェンジに至るまでの主要な道路が、幅員9メートル以上で2車線以上の道路であること。(3) 幅員9メートル以上の道路に敷地外周の7分の1以上が接していること。4 開発計画の内容は、都市計画法に定める市町村の都市計画に関する基本的な方針等に整合していること。5 開発区域の面積は、0.3ヘクタール以上5ヘクタール未満であること。ただし、1ヘクタール以上の場合には公共施設（公園、緑地又は広場を除く。）の整備を伴わないものであること。6 開発区域には、4ヘクタール以上のまとまりある農地の全部又は一部を含まず、かつ、開発区域に含まれる農地の合計は4ヘクタール未満であること。また、開発区域に含まれることになる農地については、農地転用の許可が受けられるものであること。7 開発区域の周辺の環境を害さないよう、隣地及び道路との境界（出入口部分を除く。）に沿って適切に緩衝緑地が設けられているとともに、開発区域の面積の20パーセント以上の緑化がなされていること。

審査上の留意点

- (1) 基準1において、
 - ア 申請案件の全てにおいて、1－(1)又は1－(2)に合致するものであるかどうかについての照会を、産業労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課長及び当該市町長へ行うものとする。
 - イ 「セレクト神奈川NEXT」に掲げる産業分野に合致し、「神奈川県企業立地支援事業（セレクト神奈川NEXT）認定要綱」に基づく認定を受けることができるもの」とは、事業者から企業立地支援事業認定申請書が提出され、土木事務所長からの照会に対して、産業労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課長からその旨、回答されたものをいう。
 - ウ 「市町村総合戦略」で掲げる産業施策に合致し、市町が定める企業立地支援策の要綱に基づく認定等を受けることができるものであること」とは、土木事務所長から市町へ照会されたものに対して、産業労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課を経由して、当該市町長からその旨、回答されたものをいう。
 - エ 当該工場の敷地には、工場機能に供する部分の床面積を超えない範囲で、研究機能、本社機能を併設することが出来るものとする。
- (2) 基準2において、
 - ア 申請案件の全てにおいて、基準2に合致するものであるかどうかについての照会を、産業

労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課長及び当該市町長へ行うものとする。なお、市町長からの回答については、産業労働局産業部企業誘致・国際ビジネス課長を経由するものとする。

イ 「事業の拡大等」とは、経営体質の強化、改善に資するものをいう。例えば、生産性の向上、売上拡大、収益向上をいう。

(3) 基準3において、

ア 「高速道路等」とは、高速自動車国道、自動車専用道路、逗葉新道をいう。なお、対象となるインターチェンジは別表に掲げるとおりとする。

イ 「インターチェンジの出入口」とは、高速道路等と一般道の区域界をいう。

ウ 「半径1キロメートルの円」の中心は、高速道路等の道路中心線と高速道路等と一般道の区域界の交点で、開発区域に直近のものとする。

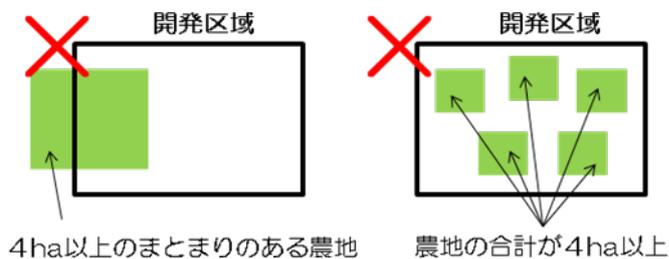
エ 開発区域全体が「半径1キロメートルの円で囲まれる区域内」にあること。

オ 「(高速道路等の)インターチェンジ」、「幅員9メートル以上で2車線以上の道路」の扱いについては、いずれも「申請時において、供用開始されているもの」であること。

(4) 基準4において、「都市計画に関する基本的な方針等」とは、都市計画法第18条の2の規定に基づく当該市町の都市計画に関する基本的な方針（以下「市町都市マスタープラン」という。）のほか、市町都市マスタープランと同等の民意の反映手続きを経て策定した地域版の個別マスタープラン、または、市町村総合戦略をいう。なお、市町村総合戦略で盛り込まれた市街化調整区域における高速道路等のインターチェンジ周辺の工場の立地についての内容は、市町マスタープランに速やかに位置づけられるものとする。また、開発計画が「都市計画に関する基本的な方針等」に整合しているかは、土木事務所長からの照会に対して、当該市町長からその旨、回答されたものをいう。

(5) 基準6において、申請者が、あらかじめ市町農政部局と敷地周辺の農地への影響や、開発区域に含まれることになる農地の転用許可の見込みについて、市町農業委員会への意見聴取（開発区域内における「4ヘクタール以上のまとまりのある農地」の有無の判断を含む。）を含めよく検討を行った上で、県農政部局と十分調整されたものであることについて、土木事務所長からの照会に対して、その旨、環境農政局農政部農地課長から回答されたものをいう。

※開発区域に含まない農地の概念図



別表

高速道路等	インターチェンジ
横浜横須賀道路	逗子インターチェンジ
	横須賀インターチェンジ
逗葉新道	南郷インターチェンジ
三浦縦貫道路	林インターチェンジ
東名高速道路	厚木インターチェンジ
	秦野中井インターチェンジ
	大井松田インターチェンジ
新東名高速道路	厚木南インターチェンジ
	伊勢原大山インターチェンジ
さがみ縦貫道路	相模原愛川インターチェンジ
	圏央厚木インターチェンジ
	海老名インターチェンジ
	寒川北インターチェンジ
	寒川南インターチェンジ
小田原厚木道路	厚木西インターチェンジ
	伊勢原インターチェンジ
	大磯インターチェンジ
	二宮インターチェンジ
新湘南バイパス	茅ヶ崎中央インターチェンジ
西湘バイパス	大磯東インターチェンジ
	大磯港インターチェンジ
	大磯東出口インターチェンジ
	大磯西インターチェンジ
	西湘二宮インターチェンジ
	橘インターチェンジ