

都市計画基本方針（案）に係る庁内意見聞き取り結果

該当箇所	意見	対応
環境負荷低減への取組	現行の基本方針（p6）を確認したところ、この部分では地域の温室効果ガスの排出について言及していません。	現行の基本方針（p6）は、当時の「都市づくりの方向」と「施策の柱」について検証を行っている箇所であるため、地球温暖化に関連する言及はありません。現行の基本方針は「環境負荷の少ない都市づくり」を施策の柱の一つとしており、今回はこれについて検証を行います。
全般	土地利用検討区域の設定の考え方（がけ崩れ、土石流、地すべり）について、土砂災害警戒区域の指定が未了の地域においては、土砂災害危険箇所の情報をもとに設定すること。	意見のように修正します。 対象箇所：第3章_2_2「自然災害による被害低減に向けた市街地の形成に関する考え方」の表中
リニア中央新幹線	東京名古屋間が平成39年度に開業し、名古屋大阪間が平成57年度開業から最大8年間前倒しが予定されている中、リニア開業に伴う中部圏の展望等についての記述が必要と思われる。	以下の箇所に記述を追加します。 ・第2章_1_③産業構造の変化 ・第2章_4_2)_d. 地域活力の維持・向上
企業誘致等	<p>工業系土地利用誘導ゾーンの設置位置について</p> <p>基本方針（案）では、工業系土地利用誘導ゾーン以外のエリアに企業の多くが立地されている現状について、「工業系土地利用誘導ゾーンの設置位置が、企業が立地を希望する位置に合っていないのではないかと考えられます。」との記載がなされておりますが、企業誘致の観点から以下のとおり意見します。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業誘致を行う中で、企業が求める立地の要件のうち、特にニーズが高いのは以下の4点です。 <p>（企業のニーズ） （立地場所）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自社工場、関連工場との近接性 →工業系用途区域の隣接地 ・交通アクセスの良好さ →高速道路ICや幹線道路の周辺 ・災害の強いエリア →山側等 ・民家が近くないところ →山側、工業系用途区域等 <p>・各市町におけるマスタープランの工業系土地利用誘導ゾーンを見ると、上述の4点を踏まえたエリアは多く、一部検討は必要かもしれませんが、エリア設定としてそれほどおかしくないと思われます。</p> <p>なぜ、工業系土地利用ゾーンに誘導されないのかについては、その誘導方法に関し、問題点として主に2点が考えられます。</p> <p>現在、三重県内に工業団地が不足し、市街化調整区域の工業系土地利用誘導ゾーンでも開発条件が厳しい中、企業として土地を選定するにあたっては、希望の面積で開発が可能で、より手続きに時間を要しない都市計画区域外や非線引き区域、又は他県の工業団地に流れている現状となっております。</p>	ご意見を踏まえ、「工業系土地利用誘導ゾーンの設置位置が、企業が立地を希望する位置に合っていないのではないかと考えられます。」との記述を削除します。

該当箇所	意見	対応
	<p>三重県と他県を取り巻く状況でみると、愛知県や岐阜県は同意基準における開発面積は5ha未満でも可能と企業から聞いています。</p> <p>今回の工業系土地利用誘導ゾーンへの誘導方法を検討するあたり、是非、他県の基準等も調査いただき、ご検討いただくことを意見させていただきます。</p>	
	<p>(開発面積の要件)</p> <p>工業系用途地域にまとまった土地が無い中、工業系土地利用誘導ゾーンにおいては、市街化調整区域が立地対象場所となりますが、当該場所に立地するためには、県の同意基準である5ha以上の開発が必要となります。</p> <p>都市計画上、ある程度まとまった土地での計画が必要との観点は理解するところですが、企業誘致の観点からみると、この5ha以上を必要とする企業というのは、数年に1度の大規模誘致案件に当たり、単独企業では中々この条件を満たすことができません。</p> <p>また、工業団地造成については、数年前のリーマンショックの教訓もあり、民間事業者がリスクを負うことに消極的な中、なかなか実現しない状況にあります。</p> <p>(地区計画策定手続きに要する時間)</p> <p>地区計画策定については、検討～認定まで1年強はかかるのが一般的です。投資決定をしたら、迅速に建設・操業を開始し、利益を回収するというのが企業理念であり、この手続きの係る時間が立地場所の選定においてネックの1つとなっています。</p>	<p>下記の意見とも関連しますが、都市計画として何をすべきか、何が出来るかを検討していきたいと考えています。</p>