

NO	Q	A	次回対応	反映箇所
1	居住誘導区域の設定にあたって、公共交通利便性の視点を追加し、もう少し鉄道駅に寄せた区域設定としたほうがよいのではないか。	鳥羽駅などの鉄道駅周辺は、津波災害リスクが高いエリアである。公共交通利便性も重要であるが、本計画においては災害リスクの回避（津波浸水深においては、2.0m以上は除外）を重視し、居住誘導区域からは外すことにしたい。 また、公共交通の利便性が高いエリアに限定して絞り込むと、池上町や高丘町の住宅団地が含まれないこととなり、高台で災害リスクの低い区域がほとんど無くなってしまう。	無	
2	鳥羽駅周辺エリアは居住維持ゾーンに区分されるため、移住者に紹介できない土地となることが懸念される。	鳥羽駅周辺エリアは津波災害リスクが高いため、長期的には災害リスクの低い居住誘導区域等に組み替えていただきたい方針である。移住者などの土地勘のない人に対しても、災害リスクの高いエリアであること伝えることも本計画の趣旨の一つである。ただし、災害リスクの高いエリアでも安全に住み続けられる手法（嵩上げ等）については長期的に検討していく。	無	
3	居住維持ゾーンの名称について、〇〇区域とするか〇〇ゾーンとするか。	2つの法定区域、2つの任意ゾーンとするのが分かりやすいと考える。 （名称変更の意見があれば再度検討することも可）	無	
4	城山公園は居住誘導区域に含まれるものの開発できない旨注記する。	居住誘導区域に含まれているものの、史跡や都市計画公園用地がほとんどであり、他法令での開発制限等がある場合等は開発不可である。また、市役所周辺の居住誘導区域は、重複都市機能誘導区域との兼ね合いもあることから、指定のままとする。 <u>市民に正しく伝えるためコメント注釈等で説明していきたい。</u>	有	【参考資料2】 p1基本的な考え方に反映
5	鳥羽市が小規模自治体であることを踏まえて、基幹的公共交通の基準（日30本）を下げてはどうか。 基幹的公共交通の基準を下げることで、都市機能誘導区域がどれだけ拡大されるかを確認してみるのもよいかもしれない。	基幹的公共交通の基準は都市構造の評価に関するガイドブックの基準を引用している。 バス停留所の運行本数を日30本から25本、20本と基準を下げた場合にも、現在の都市機能誘導区域の設定に対して変動はない。 コンパクト・プラス・ネットワークの推進にあたっては、国の基準に準じて高い水準を保つことも重要であるため、基準は下げないこととする。	無	

6	鳥羽駅～ひだまり間の循環便の反映	計画への反映に間に合えば反映することも検討したいが、パブリックコメント等のタイミングもあり、不可能である場合には次回の見直し時に対応することとする。	無	
7	鳥羽駅自体を都市機能誘導区域に含めたほうが良い	<u>STEP1で鳥羽駅が立地する準工業地域も含めることとする。</u> ただし、既存の都市機能の立地状況を踏まえ、全ての準工業地域を含めるのではなく、鳥羽駅が位置する準工業地域のみ含める方向性とする。	有	【参考資料2】 p18に文言追加 p19の図面修正 p30文言修正
8	鳥羽市には無い病院の誘導を計画に位置づけてはどうか。 誘導の見込みがないとしている誘導施設候補について、誘導の見込みは把握できるものではないため、間口を狭めないためにも誘導施設としておく方が良いのではないか。	第8次三重県医療計画では、二次救急医療として、伊勢赤十字病院、市立伊勢総合病院、県立志摩病院が位置付けられている。なお、計画から読み取れる範囲では、鳥羽市における病院の新設はない。 <u>⇒ 病院については位置づけない。</u> ⇒ 関連する計画での位置づけを原則として反映する。 専門計画があるのでそちらの方針を立地適正化計画に反映させるべき。 立地適正化計画サイドでは決めることはできない。（他の誘導施設についても同様） ⇒ 5年おきに立地適正化計画を見直し、その際には各誘導施設の方針について確認すべき。	無	
9	宿泊施設以外の観光施設を誘導施設として含めてよいのでは。	観光案内所等が考えられるが、エリア再生ビジョンと調整し、位置づけを検討する。	無	
10	診療所や保育所は地域に分散立地しており、それが望ましいことを前提として記載してほしい。	より地域に密着して立地することが望ましいと考えられる診療所、介護事業所（通所系）、介護事業所（小規模多機能系）、スーパーマーケット、ドラッグストア、コンビニエンスストア、銀行、信用金庫、郵便局等については、居住が分散している現時点では、都市機能誘導区域に限らず地域ごとに立地していることが望ましいと考えられる。一方で、長期的には居住誘導区域への居住の誘導を促進する方向性であり、これらの施設についても、居住誘導区域内の居住者にとって利便性の高いエリアに誘導することが望ましいと考えられる。そのため、誘導施設に設定し、長期的な視点で誘導を図る。 <u>⇒上記視点の文書も追加する。</u>	有	【資料1】 p1,11に文言追加

11	誘導施設として障害福祉事業所を入れてはどうか。	<u>身体障害者福祉法第4条の2に定められる「身体障害者生活訓練等事業」を行う施設を含めることとする。</u> なお、現状のプロットは、鳥羽市障がい福祉事業所パンフレット（令和7年4月）p25にプロットされている障害福祉事業所とする。	有	【資料1】 以下に障害福祉事業所を追加 p1.2 p1.5 p1.11～1.36
12	老人憩の家は誘導施設に含めなくていいのでは。	もともと誘導施設に位置づけていない。	無	
13	JAだけではなくJFも入れてはどうか。	<u>含めることとする。</u> なお、都計内における現立地は、以下のみ。 鳥羽磯部漁協本所 〒517-0011 三重県鳥羽市鳥羽4丁目2360-16	有	【資料1】 以下にJFを追加 p1.2 p1.9 p1.11～1.36
14	高台必要面積は人口だけでなく世帯数でも見る必要がある。	<u>世帯数でも検討する。</u> 5つの高台候補地をそれぞれ10haとした場合に、公共用地率も踏まえ、どれだけの世帯数を収容可能かを検討する。なお、世帯人員数は鳥羽市の平均値を使用することを想定する。	有	
15	高台必要面積は、宅地面積比率も考慮する必要がある。	<u>一般的な公共用地率は多くて30%程度であるため、それを考慮する。</u>	有	
16	高台市街地の検討にあたって、削った土砂をどうするかを検討する必要がある。	立地適正化計画の中では検討できない内容であり、事業化した段階で検討するものとする。	無	
17	高台市街地における居住形態（戸建て、共同住宅）によっても必要面積が変わってくる。被災地における復興実績を踏まえて検討できるとよい。	<u>復興実績を調査してみる。</u>	有	