

鳥羽市立地適正化計画（素案）のパブリックコメントでの意見と対応方針

資料3

| No. | ページ<br>(はじめ) | ページ<br>(終わり) | 該当箇所                                       | 意見   | 対応方針   |
|-----|--------------|--------------|--|--|--|
| 1   | 4            | 4            | 序章 はじめに<br>3. 鳥羽市立地適正化計画の概要<br>(1) 計画の位置づけ | 4ページの計画対象地域は都市計画区域とする。との事ですが、将来人口に対して都市計画区域が過大ではないか？もちろん三重県との調整が必要だと思うが、全域が非線引き都市計画区域であるという事は今から、市街化区域と市街化調整区域を策定する事も可能だと思いますが、いまさら莫大な数の人口流入が予測され市街化を抑制する事など想像もできないので、非線引きのまま都市計画区域を鳥羽1丁目から3丁目とし、その中に都市機能誘導区域、居住誘導区域を策定してしまい、集約させてはどうか？筑波大学の研究には都市の命の選別ともいえるアーバントリアージ（戦略的都市放棄）の文献も公開され、鳥羽市の名前も列挙されているが、鳥羽市全域を戦略的に都市放棄するには、あまりに大胆なので、まずはコンパクトにして生き残る道を模索してはどうか？NHKが公開している孤立可能性集落マップなどを見てみると、鳥羽市の都市計画区域全域が災害時に孤立し、都市計画区域外が孤立しない、真逆な構図となっている。これらを無視した鳥羽市独自の立地適正化計画は行政の暴走、独りよがりとしか思えない。コンパクトプラスネットワークではなく、コンパクトシティーに舵をきらざるを得ない事をそろそろ自覚してはどうか   | 立地適正化計画の区域は、都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体を立地適正化計画の区域とすることが基本となります。また、立地適正化計画は、都市再生特別措置法の理念に基づき、コンパクトなまちづくりと公共交通ネットワークの形成を連携して取り組むコンパクト・プラス・ネットワークが基本的な考え方になります。都市計画区域の見直し等のご提案については、本市の厳しい人口減少への対応という観点から重要な示唆を含むものであり、今後の検討の参考といたします。 |
| 2   | 163          | 165          | 第5章 誘導施策<br>4. 老朽化した都市計画施設の改修に関する施策        | P.1614. 老朽化した都市計画施設の改修に関する施策→居住誘導区域、都市機能誘導区域を鑑みた場合、もしくは商業施設に集う観光客を鑑みた場合、防災面において道路の整備が喫緊の最重要課題であると考えます。国道167号線が津波、台風、ゲリラ豪雨等で通行止め、寸断された場合、住民の移動だけでなく、救急車等の緊急車両の通行にも支障を及ぼす事が危惧される事から、補助的な役割を担う補助幹線道路を早急に整備すべきである。商工会議所が三重県に要望している高台バイパスの実現が最も効果的であるが、実現に向けての用地買収や費用面などの問題もあり、難航する事は容易に想像できる。ついては、現状の「旧とりつか商店：現トライマート」から池上、池の浦駅前を經由し朝熊道へ抜けるルートの拡張が最も容易い方法ではないか？「土地区画整理法」に基づく「土地収用法」などを摘要し、任意売却での取得、土地収用、困難ではあるが手順を踏んだ行政代執行、換地や減歩など、ありとあらゆる「できること」を模索してほしい。朝熊道は緊急輸送道路であり、災害時において、自衛隊の転回を考慮した場合にも有効である。無電柱化の促進と4m幅の道路拡張を行う事は防火面においても「火消道路」となり有効である。建設課だけでなく、消防署を含め様々な部署の垣根を超えた取り組みが求められる。担当者においては、俯瞰して物事を見てほしい。また再開発にあたり、防火地域の策定も大きな役割があるといえる。新築時や増改築の際に耐火構造の建築物が求められる事は大きなコスト負担を強いる事になるが「住民の既得権」と「住民の安全安心」を天秤にかけたとき、何を優先すべきなのか？今一度問いかけたい。 | 立地適正化計画では、「緊急輸送道路の環境整備」「避難路整備」「狭あい道路や行き止まり道路の解消」を防災指針として位置付けており、まずはこれらの内容を推進することが重要と考えています。都市基盤整備や防火地域指定等のご提案については、本市の都市構造の強化という観点から重要な示唆を含むものであり、今後の検討の参考といたします。  |

| No. | ページ<br>(はじめ) | ページ<br>(終わり) | 該当箇所   | 意見  | 対応方針   |
|-----|--------------|--------------|--|---|--|
| 3   | 97           | 98           | 第3章 誘導区域の設定<br>2. 居住維持ゾーン（市独自の区域）<br>（1）基本的な考え方<br>（2）居住維持ゾーンの設定 | <p>中間報告時には、100年後の鳥羽市の目指す姿は、日常生活において海から遠ざけられ、海との関りがなくなっていくように感じられました。海と共に育ってきた、海に育てられてきた鳥羽の町で、先祖代々長い間培ってきた生活、風土、歴史、文化etc. が全く無視され、災害危険度に特化した考え方が幅を利かせすぎているように思いました。居住維持ゾーンが設定されているものの、最終的にはそこは人の住むところには適しませんよ、と強く否定されている印象で、当然人命の尊さは何物にも代えられるものではありませんが、それだけで鳥羽の街を変えていこうとするような計画には疑問でした。</p> <p>今回の計画案では、街づくりの理念を、「海の恵みと調和した持続可能な集約型都市」として、海をまちづくりの基本に据えていることにとっても安心しました。</p> <p>また、居住維持ゾーンも大切に考えられており、決して否定するものではないと位置付けていると理解しました。</p> <p>将来的には、都計道岩崎樋の山線を延伸しての鳥羽駅周辺エリアと池の浦駅周辺エリアの連絡や、大明エリアと赤崎駅周辺エリアを結ぶ老朽化が著しい安楽島橋に代わる新橋等を計画していくことも考えられるのではないかと思います。</p> <p>計画策定にあたり、大変ご苦労されたことと思われませんが、あと一息です。お疲れさまでした。</p> | <p>中間報告時において、災害リスクの評価が先行し、鳥羽の「海と共にある暮らし」の価値が十分に表現されていないとのご指摘をいただいた点については、真摯に受け止めております。今回の計画案では、鳥羽市都市マスタープランが示す「自然環境・歴史・文化資源の活用」という基本方針を踏まえ、街づくりの理念を「海の恵みと調和した持続可能な集約型都市」としたうえで、海との関わりを将来都市像の根幹に据える形へと見直しております。都市基盤整備のご提案については、本市の都市構造の強化という観点から重要な示唆を含むものであり、今後の検討の参考といたします。</p> |