

「都市計画区域マスタープラン」の素案に対する意見募集結果

- 1 意見募集期間
令和2年5月21日(木)～令和2年6月19日(金)
- 2 意見数
22項目(意見書提出件数2件)

表題の意見募集に対し、お寄せいただきました意見とそれに対する県の考え方を、下記表のとおりとりまとめましたのでお知らせします。
今回、ご意見をお寄せいただきましたことについて、厚くお礼申し上げます。

番号	区域	ページ	項目	ご意見の概要	ご意見に対する県の考え方	対応
1-1	津	5	災害に対応した安全性の向上	「圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題」の観点から、次の点を指摘したい。気象や地震・津波の災害を想定して課題を整理されているようですが、平成から令和において私は経験したことが無かった、COVID-19災害による、都道府県の隔離・分断、国と国との間の往来の遮断という、前代未聞の事態に戸惑いました。三重県には民間空港が無く、非常時に救難物資を空輸で受け入れられる滑走路も自衛隊の駐屯地にもありません。都道府県の境を跨ぐ往来が出来なくなるという事態は、これまで、都市計画において想定されていなかったと思います。未曾有のウイルス禍の下でも、県外や海外からの物資は必要であり、救命のために人員が駆けつけてくれるためにも、三重県内に3千メートル級の滑走路が必要ではないか。セントレアが津波などでダウンした場合のバックアップを果たせるので、東海地方全体に貢献する。県庁から遠くない位置に空港を持つべきではないか。課題として認識してほしい。	未曾有のウイルス禍の下でも、医療や生活に必要な物資や救命活動は必要であり、地域防災計画のもと、県境を跨ぐ物資輸送にあたっては、道路・鉄道・航路などあらゆる手段を駆使することとなります。また救命においては、空路として、SCU候補地(航空搬送拠点臨時医療施設)からヘリコプターによる活動が展開される計画となっております。ご提案の空港について、有効性は認識していますが、費用対効果等の課題もあり、現状においては前述の計画で問題ないと判断しています。	④

番号	区域	ページ	項目	ご意見の概要	ご意見に対する県の考え方	対応
1-2	鈴鹿	22～23	交通体系の整備方針、鉄道、その他	<p>交通体系の整備という観点で、公共交通や自動車交通の連携強化という考えを持たれている。良いことだが、鉄道、高速バス、高速道路、などと縦割りで考えてはダメ。新名神の鈴鹿PAは、上下線が集約されていて、高速バスのバス停を設置するには効率が良い。本線の外(スマートインターの出口の外)には中日本高速が運営するポケットパーク(駐車場)があり、一般道から車で来場することが可能である。これは、他地域の高速バスのバス停で見られる、パーク&高速バスライドを可能にするし、逆に、県外から高速バスや自家用車で来て、地域交通(主に路線バス想定)に乗り換えて、鉄道駅や直接、鈴鹿サーキットや椿大神社などの観光地へ向かうという、鈴鹿市を始めとする三重県内の移動や観光に資するポテンシャルも秘めている。いかんせん、ポケットパークの駐車場容量が圧倒的に不足しているが、都市計画に盛り込むことで、新名神を交通体系の大きな柱として、三重県内の交通網を発展させられる。ぜひこの視点を採り入れてほしい。</p>	<p>地域特性に応じた相互連携を高めるため総合的な交通体系の構築が重要であると考えており、整備方針として記載しています。新名神高速道路の鈴鹿PAにおいて、広域交通と地域交通との結節点とすることは、具体的な提案の一つとして、関係する自治体や部署にお伝えさせていただきます。</p>	③
2-1	鈴鹿	2	ア 地整、人口、産業	<p>「鉄道等により結ばれた内陸部」では実状を示せていない。「鉄道や主要幹線道路により結ばれた内陸部」である。郊外型モールやロードサイド店舗が散在する現状を見れば、道路は「等」の扱いにしていいはずがないだろう。</p>	<p>圏域の大きな視点で都市的土地利用を見た時に、内陸部の市町においても駅周辺に中心市街地が形成されてきた歴史があり、公共交通の中心的な鉄道と密接な関係があるため、鉄道を主体に記載しています。</p>	④
2-2	〃	4	ウ 都市施設・公共交通	<p>「移動時における自家用車の依存度が高く」、「それ故に、都市計画道路が望まれているにもかかわらず、県の平均を下回ってしまっているため、一秒でも早い供用開始が望まれています。」と追加してもらいたい。「一方で、公共交通の利用者が減少し、」とすれば、文章として不自然なところも無い。</p>	<p>当項目では、都市施設・公共交通に関する現状を客観的な数値を用いてお示ししており、都市計画道路等の都市施設の課題としては、P5の「都市機能の効率性と生活利便性の向上」において「県民生活を支える幹線道路ネットワークや公共下水道等について、…(中略)…整備を進める…(中略)…ことが必要です。」と記載しています。</p>	④

番号	区域	ページ	項目	ご意見の概要	ご意見に対する県の考え方	対応
2-3	鈴鹿	5	<都市機能の向上と利便性の向上>	鈴鹿市において「郊外における開発の抑制」の観点がありうるのか。郊外にあるインターチェンジの周辺を再開発するのではなかったのか。	北勢圏域全体の課題として記載していますが、鈴鹿都市計画区域においても市街地の空洞化は課題となっており、そのため無秩序な郊外開発が進むことは抑制すべきと考えています。なお、ご指摘の郊外のインターチェンジ周辺については、P6の「産業振興による地域活力の向上」において、「さらなる産業集積を図るための高速道路インターチェンジや幹線道路沿道への産業集積・・・(中略)・・・を進めることが求められています」と記載しています。	②
2-4	〃	同上	同上	鈴鹿市の主要駅は沿岸部にあるが、大震災時の津波被害を考慮するなら、主要駅近辺に集約するべきか。	主要駅周辺の災害リスクの状況を踏まえ、ハード・ソフト両面の対策を駆使し、安全性の向上を図りながら、都市機能の集約を促進することが必要と考えています。	④
2-5	〃	同上	同上	三重県は「生活利便性を確保するために必要な都市機能」を維持しようとはしていない。産業交通と生活交通の混在があるというのに、都市計画道路の建設にあたり、工場誘致が期待できるとする。鈴鹿市の生活利便性が県内屈指の劣悪さであることを、まずは把握した上で、住民説明会を行うべきだったというのに、経済効果を最優先して、工場誘致のことばかりを述べ、人々の生活を後回しにしていた。そんな三重県が生活利便性を考えているわけが無い。	北勢圏域においては、産業交通と生活交通の混在が課題であることを踏まえ、幹線道路となる都市計画道路が建設されることにより、産業交通が当該道路に転換され、既存の生活道路の生活利便性が向上すると考えています。	④
2-6	〃	同上	同上	「幹線道路沿道に都市機能の拡散等」は、おそれが生じる場合も何も、鈴鹿市の場合にはもう既に拡散してしまっているというのが実状であろう。	これまでも都市計画法に基づき、無秩序な市街化の抑制に努めてきたところですが、今後も都市機能確保の観点から、更なる拡散を抑制することが課題であると認識しています。	④
2-7	〃	同上	同上	鈴鹿市の交通結節点として、伊勢若松駅をどう位置付けているのか。さらに、伊勢若松駅周辺部を再開発するのか否か、県として何らかの案があるのか。	伊勢若松駅は、三重県が定める区域マスタープランでは、拠点等の位置づけはありません。また、市街地開発事業の予定はありません。	⑤
2-8	〃	7	(2)都市機能の効率性と生活利便性の向上	鈴鹿市においては、商業・医療を中心市街地に誘導することに極めて強い困難を伴う。この文章は他市のものをそのまま流用しただけでは無いだろうか。	圏域全体としての目標を記載しており、圏域内の鈴鹿都市計画区域においても同様であると考えています。都市機能を中心市街地へ誘導することは、困難を伴うことと認識していますが、都心居住機能を高めるために、目標として掲げています。	④

番号	区域	ページ	項目	ご意見の概要	ご意見に対する県の考え方	対応
2-9	鈴鹿	8	(3)災害に対応した安全性の向上	5頁と8頁が矛盾している。鈴鹿市の主要駅は災害リスクが極めて高い状況下にある。主要駅周辺部へと機能を集約するのか、それとも、主要駅周辺部からの移転を促進するのか、はっきりしていない。	「災害に対応した安全性の向上」という項目であり、災害リスクの高い場所での被害低減に向けた目標を記載しています。鈴鹿都市計画区域の広域拠点(主要駅)における対応としては、21ページの「都市防災の観点から必要な都市的土地利用の抑制に関する方針」で記載しており、「本区域マスタープランで位置付けた拠点及びその周辺地については、将来にわたり都市機能を集約し存続させる区域であることから、都市防災に係る施策を実施し、安全性の向上を図ります。」という方針を示しています。	④
2-10	〃	9	ア 広域拠点	沿岸部の主要駅は災害リスクが高い状況下にあるが、広域拠点として位置付けても良いものなのか。	広域拠点は、集約型都市構造の要となる地区であり、各種災害リスクに対しては、ハード・ソフト両面の対策を駆使し安全性の向上を図ることが必要であると考えています。	④
2-11	〃	11	ウ 広域的な防災拠点	三重県防災拠点(中勢拠点)は名称変更を検討してほしい。鈴鹿拠点なり、北勢南部拠点なり、現在ある場所に即した名称があるはずである。被災時に県外の自衛隊員や災害ボランティアが来ることを想定していれば、現在の名称に留め置く理由はないはずだ。	広域的な防災拠点の拠点名称については、『三重県地域防災計画』に記載の名称を引用し、整合を図っています。	④
2-12	〃	13~16	北勢圏域将来都市構造図	交通結節点の有用性を説いている割には、結節点である伊勢若松駅について、県は何も述べないし、地図上においてもこのように軽視されている。乗り換えるだけの駅として捉えていて、拠点化する必要については、県として感じていないということで良いか。	伊勢若松駅は、交通結節点ではありませんが、駅周辺における人口集中度や都市機能施設の配置状況を踏まえ、三重県が定める区域マスタープランにおいて、拠点等に位置づけておりません。	⑤
2-13	〃	17	エ 亀山都市計画区域の都市計画外の区域	亀山市における商業施設等の立地の可能性は、県が特筆するほどの可能性を有していない。亀山市の住民は、鈴鹿市の商業施設を利用してきたし、亀山高校の市政提言でもそう宣言された。亀山市長も否定してはいない。また、リニア駅付帯施設を想定して書かれた文言ならば、県として尚早または不適切である。	現在、都市的土地利用は行われていませんが、今後の動向によっては、都市計画制度の適用などを検討するということを記載しています。	④
2-14	〃	19	ア 住宅地	鈴鹿市の地域拠点は、終着駅である。交通結節点の機能をそもそも有していない。	鈴鹿市の地域拠点である「近鉄平田町駅周辺」は、鉄道のほか路線バス、コミュニティバスのバス停もあり、交通結節点の機能を有していると考えています。	④

番号	区域	ページ	項目	ご意見の概要	ご意見に対する県の考え方	対応
2-15	鈴鹿	19	イ 商業・業務地	鈴鹿市においては、広域拠点以外の商業・業務地、すなわち地域拠点のほうが、大規模商業施設としての優位性があり、さらに、広域拠点よりも災害リスクが少ないゆえに、工業から商業へと転用したほうが良い区域を現状として含む。この箇所は、他市のものを当てはめただけで、鈴鹿市の実状には合っていない。	大規模商業施設が新たに広域拠点に立地されるよう誘導することにより、集約型都市構造の構築に向けた立地の適正化を図ることを考えています。地域拠点である「近鉄平田町駅周辺」では、地域特性を踏まえ現状の商業・業務機能を維持する方針としています。	④
2-16	〃	21	エ 都市防災の観点から必要な都市的土地利用の抑制に関する方針	鈴鹿市は、広域拠点そのものが、「都市機能の集約をめざす区域」そのものが、災害リスクが高い状況下にある。災害リスクが高い場所に集約をめざすべきかどうか、それこそを検討する必要がある。	広域拠点は、集約型都市構造の要となる地区であり、これまでも集約化に向けた様々な取組が進められてきています。一方、近年各種災害リスクが高い区域が公表されています。このため、「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」に基づき、短期施策・長期施策のハード・ソフト両面の対策を駆使し安全性の向上を図ることが必要と考えています。	④
2-17	〃	22	ア 交通体系の整備方針	リニア中央新幹線については、リニア駅の周辺部を新たな広域拠点とするか否かも含めて、検討していく必要がある。また、リニアの駅位置が、亀山市なのか鈴鹿市なのか未定である現状では、マスタープランにどこまで記載できるか熟考した文言に変えてほしい。	リニア中央新幹線については、東京名古屋間の開業が今回改定する区域マスタープランの目標年次までに見込まれています。名古屋大阪間については、ルートやリニア中間駅位置も未定という段階です。今後の動向を注視し、駅位置が確定した段階で、駅周辺の土地利用を検討することとなるため、現状では駅の拠点化などについては記載していません。しかし、リニア中央新幹線の開通に伴う広域交流を三重県内に導くことは重要であり、地域の交通ネットワークとの連携を図ることを方針として記載しています。	③
2-18	〃	23	(イ) 鉄道	「輸送サービスの向上のため」ではなくて、「リニア中央新幹線からの乗り換えも想定し」、その上で、JR関西本線の複線化については、更なる積極的な促進を図ってほしい。	広域的な交通であるリニア中央新幹線の乗り換えも想定していますが、主にはその他路線からの乗り換えを含めたダイヤの充実につながる「輸送サービスの向上」を想定して記載しています。	④

番号	区域	ページ	項目	ご意見の概要	ご意見に対する県の考え方	対応
2-19	鈴鹿	23	(ウ)その他	鈴鹿市においては、長期未着手となっている道路に、人口減少の状況等によって必要性が低下したものは思い浮かばない。産業振興の状況により必要性が激増したものが殆どだと拝察する。産業交通と生活交通の混在した現在の鈴鹿市のプランにまで、廃止を含めた見直しが必要だとは思わないし思えない。それだけでなく、工業や観光による自動車の増加は、居住地人口とはまた別の要素として、渋滞を起こしていることを思い知るべきではなかろうか。	都市計画道路の見直しにあたっては、鈴鹿都市計画区域内の道路ネットワークを考慮しつつ、ご意見のような現状の交通事情も踏まえ、必要性を検証し、適切に判断したいと考えています。	③
2-20	"	26	ウ 防災系統	県内市町のうち、鈴鹿市においてのみは、運動公園や総合公園を「適切に保全・維持」していく、というよりも、「更なる充実を促進」していくほうが実状に合う。鈴鹿市は東員町に追いつくべき理由があるし、被災時において内陸部の避難先が必要となるからだ。	防災系統の観点から、避難場所の確保が重要であり、鈴鹿市地域防災計画に基づき被災時の一時避難場所となる運動公園や総合公園を保全・維持していくことを基本的な方針としています。	④

対応の凡例

- ① 意見や提案内容を反映させていただくもの
- ② 意見や提案内容が既に反映されているもの
- ③ 今後の取組に意見や提案内容を参考にさせていただくもの
- ④ 反映または参考にさせていただくことが難しいもの
- ⑤ その他(①～④に該当しないもの)