

新たな「臼杵市都市計画マスタープラン」に関するパブリックコメントの結果について

標記プランの改定において、市民の皆さんから意見を募集した結果、7名の方から15件のご意見をいただきました。

ご意見につきましては、意見者の意向を尊重するため原文を掲載し、本市の考え方を次のとおりお示しします。

なお、意見募集を行った期間は令和3年1月8日（金）から2月8日（月）の開庁日8時30分から17時00分でした。

また、今回はマスタープランに対する意見募集のため、具体的な施策の提案などにつきましては、今後の参考にすることとなります。

番号	ご意見	市の考え方	主な記載箇所
1の1	1. 新港からインターへの道路を検討中とありますが、現時点で計画に入らないと、10年20年先になりますから仮想でも（県の地図にありました）入れるべき	臼杵港に整備される新たな埠頭と、四車線化の整備が進む東九州自動車道の臼杵インターチェンジは、本市にとって重要な交通の拠点です。 このため、両拠点を結ぶ道路は、交通体系整備方針図などに、県と同様の考え方に基づき「構想路線」として記載しています。	35ページ 「都市基盤が整った利便性が高いまちづくり」 57ページ 「（仮称）臼杵海添線」 59ページ 「交通体系整備方針図」 104ページ 「都市計画道路等の決定又は変更」 など
1の2	2. 市内の道の拡幅工事に反対 ①立ちのく人がいると地域のコミュニティをこわす コロナ前の国策は2025問題でした 矛盾しています むしろ超高齢社会（臼杵）では歩道の改善の方が市民にやさしい ②車中心社会はもう終わりの時代です 将来の世界が予測できているのでしょうか（古い頭です）	道路の考え方については、道路の規模や役割に応じた整備の方針を記載しています。 広域的な連携を担う幹線道路については、人や物の動きを活発にするため、効率性と利便性を考慮して整備する方針です。 一方、日々の暮らしに密着した生活道路は、歩行者の利用と地域のコミュニティ形成に寄与すること、さらに高齢化に伴い、緊急車両の通行などに支障をきたさない整備が必要であることも見据え、方針を示しています。	27ページ 「急激な人口減少・少子高齢化の進行と地方都市のあり方」 57ページ 「生活道路」 「歩行者道路」 など
2	第3章地域別構想の中で、臼杵北部地域に係る課題及び今後のまちづくりの方針に以下の件を付け加えるよう検討してほしい。 下ノ江佐志生間を結ぶ市道下ノ江海岸線は、下ノ江地区の造船所への通勤路として利用されており、また、春から夏にかけての海に親しむ季節には、ドライブや海水浴等で多くの人たちで賑わう路線である。 この市道下ノ江海岸線沿線の問題点としてこの路線が国道の付け替えにより市道へ降格された路線のため、道路管理の状態がおろそかになりつつあること、そのため、路盤の状態もあまり良くなく、夏場には草木が生い茂り見通しのきかないところもある非常に危険な路線になっている。 また、不法投棄は年中絶えず、台風襲来後の海岸に流れ着く大量のごみの問題と合わせ、地域住民としては、頭を悩ませている問題である。 加えて、廃校となった豊洋中学校跡地の活用も喫緊の課題である。 日豊海岸国定公園を代表する海岸線である市道下ノ江海岸線沿線は、地区住民（下ノ江および佐志生地区）にとって、昔から愛着をもって利用してきたエリアであり、現状については、大変危機感を持っている。どうか将来の姿、特に下ノ江浦地区から佐志生藤田地区に至る海岸区間の将来の在り方について具体的な検討をお願いしたい。	ご意見をいただきました海岸線沿線エリアの景観保全と道路整備および旧豊洋中学校の施設活用について、地域別の整備方針に追記します。 なお、具体的な取組みの検討は、地域振興協議会と連携し進めていきます。	38ページ 「海岸部連携軸」 39ページ 「臼杵市の将来都市構造」 47ページ 「3河川・海岸地」 64ページ 「海岸線」 81ページ 「臼杵北部地域の整備方針図」 など
3	昨今の脱炭素化の流れを受けて、2050年までの二酸化炭素排出実質ゼロ（2050年ゼロカーボンシティ）を表明する地方自治体も増加しています。 P51の「4都市活動のエネルギーに関する方針」にて、脱炭素のまちづくりを推進すると記載がありますが、本マスタープラン内または、別途計画を策定して、臼杵市としての脱炭素に向けた具体的な方針を検討することが望ましいのではと考えております。	脱炭素社会の実現は、本市においても重要な取組みの1つでありますことから、本マスタープランで大きな方針を示しています。 なお、エネルギービジョンなどの具体的な計画は、別途策定を検討します。	27ページ 「急激な人口減少・少子高齢化の進行と地方都市のあり方」 51ページ 「都市活動のエネルギーに関する方針」 など
4	新しくできる港から市内中心市街地を通らずに直接、東九州自動車道及び、一般道にアクセスする道路を作れば、大型車が市を通ることなく、混雑の解消、歩行者の安全確保、騒音・振動の軽減につながる。 大型車は新道があれば輸送時間の短縮につながり、コストダウンにもなる。 建設する道路の沿線に造成して防災拠点を作る。 その場所はいざという時の防災拠点では有るが日頃は市民の憩いの場、観光客には臼杵の産物、食や景色を楽しめる場所とする。 健康増進のためのウォーキングコースやドックラン、カフェ、展望台、道の駅などが有れば市民はもちろん、県内外からの来客が見込める。 新たな土地は津久見の鉱山から出る残土を使用すれば造成費も大幅に抑えられる。 鉱山からは直接現地へ運搬用の道路を作り、その道路がそのまま臼杵―津久見間の新たな道路となり得る。	（考え方に一部再掲を含みます） 臼杵港に整備される新たな埠頭と、四車線化の整備が進む東九州自動車道の臼杵インターチェンジは、本市にとって重要な交通の拠点です。 このため、両拠点を結ぶ道路は、交通体系整備方針図などに、県と同様の考え方に基づき「構想路線」として記載しています。 なお、ご意見をいただきました内容につきましては、「構想路線」のルートを検討する際の参考にさせていただきます。	35ページ 「都市基盤が整った利便性が高いまちづくり」 57ページ 「（仮称）臼杵海添線」 59ページ 「交通体系整備方針図」 104ページ 「都市計画道路等の決定又は変更」 など

番号	ご意見	市の考え方	主な記載箇所
5の1	<p>(仮称)臼杵海浜線について、必要に応じて新たに都市計画決定を行うことも検討していくとありますがこの点は特にスピード感をもって取り組んで欲しい。</p> <p>令和5年完成予定の臼杵港から市街地の道路拡幅がすすめられています。根本的な渋滞緩和、振動、騒音の対策にはならないことは容易に想像できます。</p> <p>市民、特に高齢者や子ども、障がい者の安心、安全は得られ難いので早急な対応を希望します。</p> <p>暮らしやすいことは臼杵の魅力アップにつながり、人口減少の歯止めにつながる。</p>	<p>(考え方に一部再掲を含みます)</p> <p>臼杵港に整備される新たな埠頭と、四車線化の整備が進む東九州自動車道の臼杵インターチェンジは、本市にとって重要な交通の拠点です。</p> <p>このため、両拠点を結ぶ道路は、交通体系整備方針図などに、県と同様の考え方に基づき「構想路線」として記載しています。</p> <p>なお、「構想路線」として記載していますので、実現には一定の期間を必要としますが、必要に応じて新たに都市計画決定を行うことも検討していきます。</p> <p>また、臼杵港に整備される新たな埠頭につきまして、現時点で完成予定時期は公表されていません。</p>	<p>35ページ 「都市基盤が整った利便性が高いまちづくり」 57ページ 「(仮称)臼杵海浜線」 59ページ 「交通体系整備方針図」 104ページ 「都市計画道路等の決定又は変更」 など</p>
5の2	<p>「2040年目標人口31,600人」とあるが、これまでは移住者の取り組みに依るところが大きかったと思う。</p> <p>今後、就業の場の確保や転出抑制、転入促進のための取り組みをすすめているが他市町村とは大きく違う、大胆な施策に期待する。</p>	<p>人口減少への対応は、本市においても重要な取り組みの1つです。</p> <p>このため、本マスタープランでは、人口規模に見合ったまちづくりについて、大きな方針を示しています。</p> <p>ご意見の具体的な取り組みは、各分野において検討しています。</p>	<p>32ページ 「都市づくりの目標」 34ページ 「都市づくりの基本方針」 など</p>
6の1	<p>マスタープランは街づくりの基本的方法を記したものと理解しています。</p> <p>いい街とはその街の住民が、自分の街に誇りを持ち、自慢できることと思います。</p> <p>臼杵市が自慢できる主なことは、国宝臼杵石仏、城下町のまちなみ、歴史のある史跡、海、山、川といった豊かな自然環境などです。</p> <p>これらの臼杵市の特性を理解して、さらに市民の間で拡げることが大切です。</p> <p>そのためには市民が中心になって臼杵市の個性を再発見するために、臼杵市役所、市内の企業などが協力して「臼杵市を自慢するプロジェクト」を立ち上げることが重要です。</p> <p>一例として、国宝臼杵石仏について、そのすばらしさを再発見してもらうことから始めてはどうでしょうか。</p> <p>最近の石仏を鑑賞した臼杵市民は、意外と少ないような気がします。</p> <p>たとえば、季節によって市民参加による写真展、絵画展、歌会、お茶会、散策会などを企画してガイド付きで案内するなどにより、さらに臼杵石仏の理解を深め、それが臼杵市の宣伝につながることを期待します。</p> <p>其々のプロジェクトについては、市役所などを中心に企画案を募集して実行すれば市民参加で、市の良さを再発見し、臼杵市の誇りをPRすることができます。</p> <p>このようなソフト面もマスタープランに入れる必要があります。</p>	<p>都市計画マスタープランは、都市構造のあり方について方針を定めるものです。</p> <p>ソフト面のご意見は、具体的な取り組みを検討する際の参考にさせていただきます。</p>	<p>106ページ 「住民主体のまちづくりに向けて」 など</p>
6の2	<p>地域区分は北部、中部、南部、野津の4地域に分けて記されていますが、南部地域の区分けについては理解できません。</p> <p>南部地域として区分されている北東部のリアス式海岸部は漁村地区で、一方、南部の大部分は山地エリアで農林地区です。</p> <p>この2地区は、昔から小中学校の校区も違い、もともと交流は少なく、交通のネットワークも繋がっていません。</p> <p>などこの2地区が一つの地域として、まちづくりの都市計画で画一的に論じられるのでしょうか。</p> <p>たとえば、災害対策についても片方は津波対策、一方は浸水対策になり、地域特性や地域住民の意識も全く異なり、まとまりがつかず、また行政の報道・伝達も地域住民にスムーズに届きません。</p> <p>具体的には中部地域と北東部の海岸部を合わせて新たに「臼杵東部地域」として「臼杵南部地域」と区分して議論する方が市民感覚から見て現実的です。</p>	<p>地域区分については、平成20年に策定した現在のマスタープランにおいて、中学校区と一部の小学校区でワークショップを行い、人口のバランスや河川などの地形を参考に、「臼杵北部地域」、「臼杵南部地域」、「野津地域」の地域区分を設定した経緯があります。</p> <p>今回、このなかで、特に人口や都市施設、景観の取り組みが集中する南部地域の一部を、新たに「臼杵中部地域」として設定しました。</p> <p>これは、人口減少が予測されるなか、「臼杵中部地域」を中心としてコンパクトな都市形成を企図するものです。</p> <p>ご意見は、今後、地域区分を見直す際の参考にさせていただきます。</p>	<p>75ページ 「地域区分」 89ページ 「臼杵南部地域」 など</p>
6の3	<p>新臼杵港からの背後の丘陵の海浜地区を經由して高速道路や一般道路に接続する新規のアクセス道路は、路線選定、整備主体、整備手法等を検討し、新たに都市計画決定を行うこととなっています。</p> <p>このアクセス道路の名称は、始点と終点を明確に表わすように(仮称)新臼杵港海浜線としてください。</p> <p>また、新港の整備工事は既に進んでおります。</p> <p>道路整備の計画から完成までには、本丁地区の工事を見るように、10年単位で時間を要しますので、既に猶予のない時期に来ています。</p> <p>大分県と協力して一日も早く都市計画の手続きを進めてください。</p>	<p>(考え方に一部再掲を含みます)</p> <p>臼杵港に整備される新たな埠頭と、四車線化の整備が進む東九州自動車道の臼杵インターチェンジは、本市にとって重要な交通の拠点です。</p> <p>このため、両拠点を結ぶ道路は、交通体系整備方針図などに、県と同様の考え方に基づき「構想路線」として記載しています。</p> <p>なお、「構想路線」として記載していますので、実現には一定の期間を必要としますが、必要に応じて新たに都市計画決定を行うことも検討していきます。</p> <p>また、道路の名称につきましては、ご意見を参考にさせていただきます。</p>	<p>35ページ 「都市基盤が整った利便性が高いまちづくり」 57ページ 「(仮称)臼杵海浜線」 59ページ 「交通体系整備方針図」 104ページ 「都市計画道路等の決定又は変更」 など</p>

番号	ご意見	市の考え方	主な記載箇所
6の4	<p>「街づくりは道路づくりから」といわれるように、道路の整備は街づくりの基本になります。</p> <p>臼杵市の将来の基幹となる（仮称）新臼杵港海浜線は防災の面からも重要であり、臼杵市の津波対策、豪雨時の浸水対策などに関連し市の施策の重要な柱になります。</p> <p>臼杵市は南海地震を対象にしたハード面での津波対策の一環として50年・100年先を見つめて、高台への市街地や公共施設等の移転等も含めた用地の確保等が急務です。</p> <p>今の時点から（仮称）新臼杵港海浜線等の道路計画と合わせて総合的な津波対策の検討が必要です。</p>	<p>本マスタープランは、豊かな自然環境、歴史的な町並みといった貴重な資源との調和を図りながらまちを創ることを目指した、現在のマスタープランの基本理念を引継ぎながらも、新たに災害に対する備えとして事前復興対策の取組みなどを記載することで、本市の抱える課題を長期的に解決できるよう目指しています。</p> <p>ご意見の災害に対する備えにつきましては、都市施設を整備する際の参考にさせていただきます。</p>	<p>2ページ 「都市計画マスタープランを改定するにあたって」 40ページ 「都市防災の基本方針」 41ページ 「都市防災対策」 など</p>
6の5	<p>今後の市街地の整備方針について、市内の空家の活用と社会の潮流であるリモート化社会を見据えて、首都圏等の都市部からの移住者に魅力的な施策が必要です。</p> <p>若い人を対象にした移住者や起業者のためのインフラ整備とともに、臼杵市においても異業種の人々の出会いの場となる共同サテライトオフィス（裁判所跡、本町のスーパー跡等）等のハード面の整備を行い、現行制度にもある金銭的な援助等のソフト面も合わせて魅力的な施策により、人口の定着を図り、活性化した都市像を明らかにするべきです。</p>	<p>都市計画マスタープランには、都市的土地利用と自然的土地利用について、大きな方針を記載しています。</p> <p>このうち、都市的土地利用については、中心的商業地など目的に応じた、大きな方針を記載しています。</p> <p>ご意見のサテライトオフィスや空き家活用、移住定住などの具体的な施策は、本マスタープランではなく別途検討しています。</p>	<p>34ページ 「都市づくりの基本方針」 44ページ 「土地利用配置方針」 など</p>
6の6	<p>高齢化における過疎集落の交通対策としての新しい提案が必要です。</p> <p>すなわち、国の制度の公共交通空白有償運送、福祉有償運送等を活用して、過疎化地域の高齢者の交通体制の強化が必要です。</p> <p>過疎地域において、地域住民の新しい交通体系を明らかにして、住民参加によるNPOや福祉団体等の運営主体を特定し、地域と行政が一体化になって体制を整備すれば、過疎化地域における交通体系は整備できます。</p> <p>行政が主導して諸制度を利用して、過疎化対策を行えば、高齢化の進んだ時代の交通体制やネットワークが整備され、高齢者にも誇りが持てる臼杵市を作ることができます。</p>	<p>公共交通は、本市においても重要な課題の1つです。</p> <p>このため、本マスタープランには交通機能の強化について、大きな方針を示しています。</p> <p>現在、「うすきデマンド交通」として区域運行を始めておりますが、ご意見は地域のニーズに適した交通手段を検討する、別の計画を策定するにあたり参考にさせていただきます。</p>	<p>16ページ 「臼杵市の公共交通網」 58ページ 「公共交通」 ほか</p>
7の1	<p>少子高齢化が進む中、地域の最小コミュニティとしての自治会や班の統合が進んでおらず、その方向性が示されていません。</p> <p>マスタープラン作成にあたってはこちらが重要だと考えます。</p> <p>住民自治についての項目はどのように考えますか。</p>	<p>本マスタープランは、今後の都市構造のあるべき姿を示すものです。</p> <p>そのため、地域の現況と課題を整理しており、その一つとして住民参加についても、大きな方針を示しています。</p> <p>ご意見の住民自治の具体的あり方については、別途検討しています。</p>	<p>106ページ 「住民主体のまちづくりに向けて」 など</p>
7の2	<p>財源が少なくなるなか、全体の都市デザインを統合を含め、どのように考えますか。</p>	<p>人口減少への対応は、本市においても最重要課題です。</p> <p>このため、人口規模に見合ったまちづくりについて、大きな方針を示しています。</p> <p>なお、具体的な取組みは、各分野ごとに検討します。</p>	<p>32ページ 「都市づくりの目標」 34ページ 「都市づくりの基本方針」 など</p>