
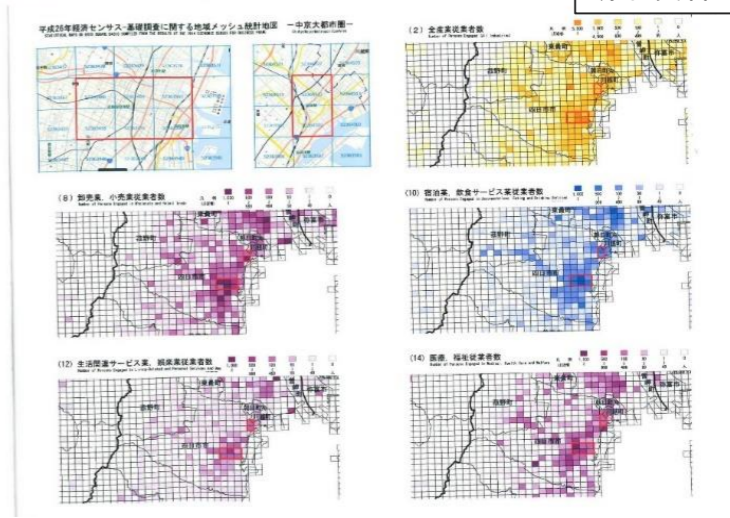


「四日市市立地適正化計画（素案）」に対する意見の内容と市の考え方について [パブリックコメント（令和元年10月4日～11月1日）]

No.	意見の内容	意見に対する考え方
第3章 立地適正化計画における基本的な方針		
1	<p>方針1について</p> <p>1・JR四日市駅の周辺の衰退の実態を検証していますか。食事をする店がラーメン店が1件本町プラザの所しか見当たらない、まずは人が歩いていない、民家がないことでしょうか</p> <p>2・JR駅の引き込み線が市街地の中心にあることを検討してみてください。駅の利用者もわずかであると調査されています。駅の運営は業者委託されていることから見ても立地適正化の対象ではないかと思えます。広い引き込み線の土地を有効活用を検討すべきです。</p> <p>富田駅にもあります、本来ならば霞埠頭に移転しても良いはずですが。その跡地にマンションか住宅地にして人口の増加を図り駅の周辺の活性化をすることが輝く街になるのでは。</p> <p>3・引き込み線廃止に伴い交通の利便性が図られます。</p> <p>4・河川の堤防を道路にして災害に備えて切れぬ様にする。</p> <p>5・電柱を廃止して地下にする減災対策です。</p>	<p>1・立地適正化計画では、高次都市機能が集積し広域交通ネットワークの中心である近鉄四日市駅周辺からJR四日市駅周辺にかけての中心市街地について、居住誘導区域に位置づけるとともに都市機能誘導区域に位置づけています。この区域では土地の高度利用や再開発などを誘導し都心居住を促すとともに都市機能の誘導を図る考えです。</p> <p>2・3・JR四日市駅周辺では、昭和62年よりJR関西本線連続立体交差事業、JR四日市貨物駅移転事業、JR四日市駅周辺土地地区画整理事業、都市拠点施設整備事業からなる「JR四日市駅周辺活性化事業」を進めてきましたが、費用対効果の面などから平成20年には中止の判断に至っています。ご意見いただきましたJR四日市駅やJR富田駅におけるJR貨物の引込線については、輸送に必要な機能として現在も利用されている状況であり、現段階で他の用途での活用は難しいと考えています。本計画では、中心拠点をはじめとする急行停車駅など主要駅周辺において、土地の高度利用や再開発などを誘導し都心居住を促してまいります。</p> <p>なお、JR四日市駅周辺の道路の踏切における渋滞などは課題と認識しており、今後、別途道路整備の方針を検討していく中で対応を検討してまいります。</p> <p>4・5・立地適正化計画は、地震や土砂災害、浸水などの災害リスクなどを考慮した上で市街化区域の中に居住誘導区域を定め、緩やかな居住の誘導を図るものです。本計画では、土砂災害特別警戒区域と急傾斜地崩壊危険区域、南海トラフ地震の理論上最大震度による津波の想定浸水深2m以上の区域を居住誘導区域から除外することとしています。</p>
2	<p>方針2について</p> <p>1・四日市市は山林開発により多くの団地ができました、その造成された団地は坂が多く高齢者には辛いのです、そのためにマンションに代わる人も多くなり、四日市から離れていきます。</p> <p>2・バスが走っていますのでバス停を増やすことで歩く距離を少なくしてもらいたいです、できれば外国のようにフリーしても良いのではと思います。</p> <p>2・福祉総合で白タクまがいの行為に対して補助金を出しているのは法令厳守の運輸業界の衰退になり本業のタクシー、公共交通機関が縮小しているこの補助金を名古屋市のように無料化にしていくことが福祉ではないかを検討するように要望。</p> <p>3・国体が開催されるので各町表示板を国体用に各地から見える人達に向けて四日市の宣伝や名所、地域住民にも知ってもらえる看板標識を、各町の公園、公民館、バス停、駅の周辺、スーパーマーケットなど人が集まる所、また会社、スタンドなど有効活用になるようなものを検討する必要がある。</p>	<p>1・本計画では、中心拠点をはじめとする急行停車駅など主要駅周辺において、土地の高度利用や再開発などを誘導し都心居住を促していくとともに、郊外住宅団地においては、多世代居住の促進、空き家の建替えやリノベーションによるゆとりある住空間の形成、公園など公共空間の再編による新たな住宅の供給など、マンションをご希望される方も郊外住宅団地をご希望される方も四日市に住み続けていただけるよう、それぞれ地域特性に応じて居住環境の向上を図る考えです。</p> <p>2・本市における公共交通について、鉄道や基幹的なバス路線を維持するとともに、バスやタクシーなど公共交通が相互に連携し、都市機能が集積する中心市街地を中心とした効率的な交通ネットワークの構築を図る考えです。バス停を増やすことは現実的に難しいですが、バスの維持に努めるとともに、その他交通手段による移動手段の確保、自動運転技術の活用などの検討を進めていくこととしており、こうした方向性をご理解いただけるよう、『誘導施策』の「ネットワークの方向性」に係る記載を一部見直すこととします。</p> <p>2・公共交通が大きな役割を担っていることは認識しています。そのため、民間事業者と連携し、公共交通ネットワークの維持・再編と公共交通分担率を高める取組を進めていく考えです。</p> <p>なお、介護予防・日常生活支援総合事業の住民主体サービスでは、移送を伴うサービスを提供している団体もありますが、外出時の見守り・付き添い支援の一環として制度の範囲内で実施しています。</p> <p>3・国体開催に係る広報活動については、多くの来場者が期待されるため、本市の魅力を全国にPRするなど、関係機関などと協力しながらシティプロモーションに努めてまいりますので、今後具体的な取組を行う際の参考とさせていただきます。</p>
3	<p>方針3について</p> <p>1・子育て応援として現在3歳くらいからスマホを持たせ自分が好きなことができるとして道具を子育てにしている、子供は家庭の宝という時代から子供は国の宝であることを宣言して少子化社会の時代を法令で規制する必要があると思えます。若い女性は反対しますが子育ては人間がするのです。</p>	<p>1・本計画では、地域特性に応じた住空間の再生と中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・充実を図ることにより、働きながら安心して子育てができるまちづくりを進めていく考えです。子育て支援については、一人ひとりの子どもが健やかに成長できるよう、家庭や学校園、地域等と連携・協力しながら子どもの成長と子育て家庭への支援の充実を進めてまいります。</p>

「四日市市立地適正化計画（素案）」に対する意見の内容と市の考え方について [パブリックコメント（令和元年10月4日～11月1日）]

No.	意見の内容	意見に対する考え方
第4章 都市機能誘導区域について		
4	<p>「都市機能誘導区域」【中心拠点】の範囲が不適切と考えます。中心市街地の形成は、「事業者」「市民」「行政」の三者の投資や消費等が結集することで、実現します。「事業者」の投資や、「市民」の消費が少ない場所においては、いくら「行政」が計画・誘導・投資等の策を講じて、中心市街地は形成されません。</p> <p>P.18に記されている「市内外から多くの人々が訪れ、働き、学び、楽しみ、交流するような都市機能」は「事業者」や「市民」の消費が多く行われる場所においてこそ、集積します。JR四日市駅より海沿いの区域において、「事業者」の投資や、「市民」の消費が多く行われているでしょうか。本計画P.9～10で記されている「既成市街地」や「住宅と工場の混在地域」並みの投資や消費しか、JR四日市駅より海沿いの区域では行われていないのではないのでしょうか。このような区域を、いくら「行政」が「都市機能誘導区域」に指定しても、「事業者」の投資や「市民」の消費は、全市域と同程度の水準しか望めないと考えます。</p> <p>その結果、本計画P.39に記されている「進行管理」において、効果検証の成績は芳しくない（「都市機能誘導区域」に指定したのに、JR四日市駅より海沿いの区域では都市機能が集積しない。）ことが見込まれます。現状追認ではなく、あるべき姿の実現を目指すことが「行政」の役割ではありますが、一方で、空理空論に走りすぎることも、慎まなければならないと考えます。</p> <p>中世の「市」や「湊」から始まる本市の都市形成の歴史は承知しており、JR四日市駅周辺の再興を願う気持ちは理解できますが、「事業者」や「市民」に届出を求める行政計画である以上、「事業者」が投資しやすく、「市民」が消費しやすい、実効性のある計画を目指すべきです。「市内外から多くの人々が訪れ、働き、学び、楽しみ、交流するような都市機能」の集積を確実に実現するために、「事業者」の投資や「市民」の消費が活発に行われている区域を、「都市機能誘導区域」に指定して、都市機能の着実な集積を図るべきです。</p> <p>具体的には、①都市計画道路稲場町大井手線沿道、②都市計画道路六地藏中川原線沿道、③都市計画道路金場新正線及び国道1号線沿道の3区域において「都市機能誘導区域」【中心拠点】の区域を、素案P.19の範囲より拡大するべきと考えます。</p> <p>また、国道23号線以東を、「都市機能誘導区域」【中心拠点】の区域から除き、除いた区域については、歴史的町並みや歴史的街区割を活かしたまちづくりを展開すべきと考えます。提案する具体的な区域は、添付資料1をご覧ください。添付資料1の青線で示した区域が、「都市機能誘導区域」【中心拠点】に追加及び削除すべきと考える区域です。</p> <p>「都市機能誘導区域」【中心拠点】の区域を、素案P.19の範囲より拡大するべきと考える理由を、もう少し説明いたします。</p> <p>都市機能の集積は、公共交通からの近接性のみによって行われるものではありません。なぜなら、都市機能を利用する市民は、公共交通だけでなく、車で来街するからです。客を呼ぶために、車で来街しやすい区域に「事業者」が投資し、移動時間を節約するために、車で来街しやすい区域で「市民」が消費し、その結果、車からの近接性に優れた区域においても、都市機能が集積していきます。公共交通からの近接性と、車からの近接性に優れた区域が、都市機能を集積させていくのです。このことは、例えば都市計画道路稲場町大井手線の久保田付近において、都市機能が新たに集積し、既存の都市機能も店子が代わる等して維持され続けている現象等から、理解することができます。</p> <p>添付資料2では、上記のことを、統計的にお示しました。</p> <p>「平成26年経済センサス基礎調査に関する地域メッシュ統計地図—中京大都市圏—」によると、近鉄四日市駅北側のメッシュ番号：52363469と、近鉄四日市駅南側のメッシュ番号：52363459と、市立四日市病院を中心とするメッシュ番号：52363468とは、「卸売業、小売業従業者数」において、同じ階層の色が塗られています。その他の指標においても、市立四日市病院を中心とするメッシュは、JR四日市駅を中心とするメッシュ番号：52363550と同程度の従業者数が存在しています。</p> <p>JR四日市駅を中心とするメッシュを「都市機能誘導区域」【中心拠点】に指定するのであれば、その区域と同等の産業集積がある市立四日市病院を中心とするメッシュも、「都市機能誘導区域」【中心拠点】に指定するべきではないでしょうか。</p> <p>市立四日市病院を中心とするメッシュに産業集積が生じた理由は、この区域が、用地確保の容易性や、居住地及び車からの近接性に優れているからです。</p> <p>投資活動や消費活動を行いやすい区域に生じた都市機能は、強制された集積ではなく、経済原理に基づいて自然発生的に集積したものであり、将来への持続性に優れています。経済原理や自然発生という強固な根を持つ都市集積を無視して行政計画を定めると、実効性に乏しい計画になります。「事業者」が自主的に投資し、「市民」が自主的に消費活動を行っている区域を「都市機能誘導区域」【中心拠点】に取り込むことで、「市内外から多くの人々が訪れ、働き、学び、楽しみ、交流するような都市機能」の集積が確実に進んでいくものと考えます。</p> <p>「万人が利用できる公共交通」からの近接性に優れた区域（例えば、素案P.19に示された、駅から800m圏内）のみを中心市街地として育てることが、公共政策の正義との概念は理解できますが、「万人が利用できる公共交通」という「常識」は本当に正しいのか、きちんと検証すべきだと考えます。</p> <p>卑近な例ですが、私の父は退職後も公共交通機関で出歩いていましたが、大病を患った後は、家族の運転する車でしか出歩かなくなりました。駅まで歩くことや駅で乗り換えることが難しい体になったのです。</p> <p>交通弱者の足を確保する方法は、元気高齢者が利用する公共交通機関を守ることだけではありません。介護が必要な高齢者が利用する車の移動を守ることも、交通弱者対策だと考えます。</p> <p>「万人が利用できる公共交通」からの近接性に優れた区域のみを中心市街地として育てようとしている、四日市市立地適正化計画 素案は、健常者中心の計画であり、本当の交通弱者は視野に入っていないのではないのでしょうか。</p> <p>以上の論拠により、添付資料1の青線で示した区域を、「都市機能誘導区域」【中心拠点】に追加及び削除すべきだと考えます。</p>	<p>立地適正化計画は、人口減少・高齢化の進展に対応するにあたり、公共交通と連携しながら、医療・福祉・商業などの都市機能と居住の誘導により、持続可能なコンパクトシティ・プラス・ネットワークの都市構造の形成を目指すものです。</p> <p>このため、公共交通や日常生活に必要な生活サービス施設の利便性などを評価し、災害リスクの高い区域などを考慮した上で居住を誘導する区域を定め、住環境の向上を図ることで人口密度を維持し、生活サービス施設も維持していくこととしています。一方で、中枢的な行政機能や拠点となる教育文化機能、商業機能などは近隣大都市などに極力依存することなく、市民誰もが利用できるよう、既に一定の集積があり、公共交通ネットワークの結節点でもある中心市街地に集約を図ることとしています。</p> <p>中心市街地について、本市はご指摘のとおり東海道の宿場町であるとともに港町として栄えてきた経緯があり、平成13年に策定された中心市街地活性化基本計画では、東西を国道164号から堀木日永線までを含んだ区域、南北を阿瀬知川・鶯の森公園から柳通りを含んだ区域を計画区域とし、様々な事業を進めてまいりました。</p> <p>立地適正化計画は自動車での利用を制限するものではなく、子育て世帯から高齢者まで、介護を必要とされる方なども含めて、より多くの方がご利用いただける公共交通に着目した計画であり、都市機能誘導区域の設定にあつては公共交通との連携が重要である点を踏まえ、主要駅である近鉄四日市駅及びJR四日市駅から一般的な徒歩圏である800mの圏域を基本としながら、これまでのまちづくりの経緯なども考慮し、中心市街地活性化基本計画の計画区域と同様の区域としています。こうした考えをご理解いただけるよう「都市機能誘導区域の設定」において、中心市街地活性化基本計画の計画概要（平成26年改定版）を追記しています。</p> <p>なお、本計画は概ね5年ごとに施策の実施状況などを評価し、見直しを図ることとしており、都市機能の集積状況や交通ネットワークの状況など注視しながら、必要に応じて適宜見直しを検討してまいります。</p>
		<p>添付資料1</p>  <p>添付資料2</p> 

「四日市市立地適正化計画（素案）」に対する意見の内容と市の考え方について〔パブリックコメント（令和元年10月4日～11月1日）〕

No.	意見の内容	意見に対する考え方
5	<p>第4章 都市機能誘導区域について 第5章 居住誘導区域について</p> <p>(1)「居住誘導区域」の範囲を設定する際に考慮した「災害リスクの高い区域」を、もっと広く取るべきです。</p> <p>(2)「居住誘導区域」の範囲を設定する際に考慮した「災害リスクの高い区域」を、「都市機能誘導区域」の設定の際にも考慮すべきです。</p> <p>台風19号による各地での浸水被害を受けて、ハザードマップを立地選択に取り入れる必要性が、より強く叫ばれています。素案P.26に記されているように、浸水被害や地震被害が予想される地域を全て居住誘導区域から除くことは、現実的ではないことは、理解できます。</p> <p>ただ、近年の頻発する水害は、「危険な場所に住んでいても、いざという時に避難すればいい。」という考えでは、大切な命を守ることができないことを示しています。</p> <p>災害危険度の高い地域で建築行為を行う際に届出を求めて、必要があれば勧告等を行うという、画期的な制度を取り入れるのであれば、「災害リスクの高い区域」を、もっと広い範囲で設定し、災害安全性の高い地域への居住誘導を進めていくべきだと考えます。具体的には、津波による浸水深2m以上の想定区域だけでなく、河川氾濫等による浸水深2m以上の想定区域も、「災害リスクの高い区域」とし、「居住誘導区域」から除外するべきです。津波による浸水深2m以上の想定区域は、「理論上最大クラスの南海トラフ地震」を前提としています。「理論上最大クラスの南海トラフ地震」と、近年頻発する「局地的豪雨による河川氾濫」とでは、後者の方が発生可能性は高いのではないのでしょうか。</p> <p>よって、河川氾濫等による浸水深2m以上の想定区域も、徐々に居住を避けていくべきであり、「災害リスクの高い区域」として、「居住誘導区域」から除外するべきです。</p> <p>立地適正化計画に基づく届出制度は、完全な建築禁止ではなく、協議・調整の上、必要ならば勧告を行うという、緩やかな誘導制度です。そのため、災害リスクを知った上で、あえてそこに住むことは許容する余地があり、そのような協議の機会を、河川氾濫等の危険性が高い区域においても、実施すべきだと考えます。</p> <p>同様の理由で、活断層沿いの区域も「災害リスクの高い区域」として、「居住誘導区域」から除外するべきと考えます。素案P.26には、「市域全域にわたる大地震となり、除外することは現実的ではない」とあり、震度に着目すればその通りです。ただ、活断層沿いは、震度に加えて、地盤が上下にずれる被害が想定されます。</p> <p>養老一桑名一四日市活断層に沿って、台地と低地の地形境界を明瞭に見ることができます。これは、養老一桑名一四日市活断層を境に、西側が隆起し、東側が沈降した地形変動が蓄積した結果です。また、大矢知や大井手やときわでは、養老一桑名一四日市活断層に沿って、南北に続く一続きの段差を、低地の中に見ることができます。これは、朝明川・三滝川・鹿化川・天白川等が堆積させた低地の第四紀層を、養老一桑名一四日市活断層が後から変動させたものであり、養老一桑名一四日市断層が第四紀も活動を続けている証拠です。</p> <p>活断層が引き起こす市域全域にわたる大地震に備えつつ、地盤が上下にずれる活断層沿いは、徐々に居住を避けていくべきだと考えます。</p> <p>完全な建築禁止ではなく、緩やかに誘導していく立地適正化計画の届出だからこそ、活断層沿いも届出対象とすべきです。</p> <p>台風19号による各地での浸水被害により、川崎市市民ミュージアムの収蔵庫が水没して、考古や歴史資料のほか、ポスターや写真、漫画など約26万点にのぼる貴重で多彩な収蔵品が被害を受けました。</p> <p>また、北陸新幹線の「長野新幹線車両センター」の水没で、10編成もの新幹線車両が運行できなくなりました。車両を事前に高架線に避難させるべきだったとの批判に対しては、本線の閉塞信号を切って、車両を高架線に並べる作業には、長時間を要する、つまり、水が来たからすぐ車両を避難せよと言われても、そう簡単にできないと説明されています。「災害危険性が高い場所に立地しても、避難行動で被害を回避できる。」という理屈が、博物館や鉄道施設等では、通用しないことが、台風19号の被害で明らかになりました。</p> <p>そうであれば、業務系施設の立地に際しても、災害危険性は考慮すべきであり、立地適正化計画の策定に際しても、その視点を取り入れるべきではないのでしょうか。事務所であれば、水が来たら、パソコン等の被害覚悟で、従業員が事務所から逃げればいい。クラウドを用いて、データを守ることができます。</p> <p>しかし、博物館や図書館等であれば、職員は逃げることができても、博物館の収蔵品や図書館の図書等は、短時間では避難させることができません。貴重な収蔵品や図書等が水没する危険がある区域に、博物館や図書館等を立地させてもよいのでしょうか。「都市機能誘導区域」【中心拠点】には、博物館や図書館等を誘導するとありますが、そうであれば、「都市機能誘導区域」【中心拠点】から、津波及び河川氾濫等による浸水深1m以上の想定区域を除くべきではないのでしょうか。</p> <p>なぜ、浸水深2m以上ではなく、浸水深1m以上とするのかと言えば、浸水深1mもあれば、博物館や図書館等の貴重な収蔵品や図書等への被害が起こりうるからです。</p> <p>博物館や図書館等の立地は、観客や職員の避難だけ考えるのでは不十分です。災害の危険が迫ってきても、容易には動かせない貴重な収蔵品や図書等を保管するにあたって、どのような立地が求められるかを十分検討し、立地適正化計画に反映するべきと考えます。</p>	<p>(1) 浸水想定区域は、平成27年の水防法改正以降に作成されたものについては、「想定し得る最大規模の降雨を前提とした浸水想定区域」が示されており、これは概ね1000年に一度程度の規模とされています。こうした規模の降雨を想定した浸水区域について、単純に居住誘導区域から除外することは、事前にある程度の予測や準備ができる可能性が高い点なども考慮し、現実的ではないと考えます。また、活断層沿いの区域についても、概ねの位置はわかっていますが、その影響範囲など明確に定めることが難しい点などを考慮し、居住誘導区域から除外することは難しいと考えます。</p> <p>本計画における居住誘導区域の設定では、こうした考えなども踏まえ、各災害リスクに対するハード・ソフト両面の対策の推進を前提に基本的に居住誘導区域から除外しない考えですが、都市計画運用指針において除外することとされている「土砂災害特別警戒区域」と「急傾斜地崩壊危険区域」、また、事前予測が困難である上に発生確率が高まっている南海トラフ地震において木造家屋が全壊する可能性が飛躍的に高くなる「津波の想定浸水深2m以上の区域（理論上最大震度）」については災害リスクの高い区域とし、除外することとしています。</p> <p>なお、居住誘導区域内でも災害リスクは存在していることから、ハザードマップによる災害リスクの周知など暮らしの安全度の向上を図っていく必要があると考えています。こうした災害リスクがあることをご理解いただくために、「基本的な方針」に安全な住環境の形成を図る旨を追記するとともに、各災害に関する情報等も追記しています。</p> <p>また、本計画は概ね5年ごとに施策の実施状況などを評価し、見直しを図ることとしていますが、近年の災害の状況などを受け、現在、国により居住誘導区域と災害ハザードとの関係性について調査など行われているところでもあることから、今後の動向や災害の状況などを注視しながら、居住誘導区域の設定などについて必要に応じて適宜見直しを検討してまいります。</p> <p>(2) 立地適正化計画では、都市機能誘導区域は、居住誘導区域内に設定することとなっています。都市機能誘導区域における南海トラフ地震の理論上最大震度による津波の想定浸水深は0m～2m程度、想定最大規模の洪水による想定浸水深は0m～3m程度と想定されています。</p> <p>また、ご意見いただきました現在の博物館及び図書館の位置については、津波による浸水はせず、洪水による浸水深が0.5m程度と想定されます。</p> <p>ご指摘いただいた観点は重要と考えますので、ハザードマップなどで情報提供するとともに都市機能誘導施設の誘導の際にも災害リスクを考慮してまいります。</p>

「四日市市立地適正化計画（素案）」に対する意見の内容と市の考え方について [パブリックコメント（令和元年10月4日～11月1日）]

No.	意見の内容	意見に対する考え方
6	<p>▼「四日市市立地計画本編」の内容を読んで、何事にも”新しく創る””創り変える”という印象が強く感じとれた。</p> <p>▼私は、この度の「計画」が提示に至るまで、市が催してきた「シンポジウム」に複数回出席して、一人の市民の声として、提言・発言してきた。又、当「シンポジウム」に参加のできなかった住民仲間からの代理発言・提言もしてきた。更には、過日行なわれた市長を交えての「タウンミーティング」へも出席して、本件への理解を深めた積もり。</p> <p>▼上記の経緯により、我々市民の提言がどこに反映されたのか、読みとれない。それでも市は、今回の意見募集の結果、「最終本編を決定する」という →これまでの「シンポジウム」など、市民の声も活かして欲しい。</p> <p>▼歴史的遺産の保存 先日、市教育委員会が催した「四郷ふるさとの道ウォーキング」に参加して、古い歴史をもつ神社・仏閣を散策した。そのコース（道中）で「亀山製絲室山工場」を間近かにながめることができた。この時、郷土歴史に詳しい方から、「何回も市に修復を申し出ているが、良い返答・対策が聞かれない。壊れてしまう。残念！」という声を発していた。これは、四日市市市にとって三重県にとっても残念に思われます。 →「市立地計画」も大切な事業であることは充分理解できるが、貴重な遺産を保存することも取り組んで頂けるようお願いしたい。その成果として市外はもちろん、県外からも多くの人を呼び込む施策の一つとしてお願いしたいです。</p>	<p>立地適正化計画は、上位計画である総合計画と整合した計画となります。現在、本市では、総合計画の改定に取り組んでおり、シンポジウムやタウンミーティング、パブリックコメントなどを行い、多くの方からご意見・ご質問等いただきながら策定を進めています。本計画ではシンポジウムは開催していませんが、新たな総合計画と整合を図りながら検討を進めており、パブリックコメントと合わせて市民の皆様の声を活かしていく考えです。</p> <p>貴重な歴史的遺産については、指定文化財を担当する社会教育・文化財課により、その保護に努めているところです。ご指摘の亀山製絲室山工場を指定文化財として保護することについては、過去に検討、所有者との協議等を行いました。市としては困難であるとの判断に至っております。</p>