

第2回立地適正化計画検討会議（計画策定に係る有識者会議）議事概要

■日 時

平成31年 2月 8日（金） 13時00分から15時00分

■場 所

四日市市役所6階 本部員会議室

■出席者

（学識者）奥野信宏委員、有賀隆委員、松本幸正委員、村山顕人委員、朝日幸代委員
（オブザーバー）国土交通省都市局街路交通施設課 川崎周太郎 課長補佐
（市）藤井副市長

■議 事

1. 第1回会議における意見について
2. 人口配置及び機能配置とネットワークの方向性
3. その他

■内 容

1. 第1回会議における意見について
2. 人口配置及び機能配置とネットワークの方向性
資料に基づき事務局が説明、意見交換。
以下、意見交換の概要。

座長	・それでは意見交換に入りますが、欠席となっておりますD委員より意見などありますでしょうか。
事務局	・D委員よりご意見を預かっておりますので紹介します。 ◆都市機能や日常生活支援機能について ・中心市街地に商業施設や教育文化施設などの高次都市機能を集積する考え方には賛成である。 ・食品スーパーなど日常的生活支援施設の配置状況を評価し、居住誘導を図りながら機能維持も行っていくという基本的な考え方も賛成である。 ◆地域的拠点の設定について ・買い物拠点である富田・富洲原周辺と交通拠点の近鉄富田駅は一帯のものとして、大きな地域拠点と捉えてもよいのではないか。 ・富田周辺において、徒歩圏から少し外れるものの、教育文化施設「あさけプラザ」のような機能も含めて考えるとよい。 ◆居住誘導区域の範囲の設定について ・市街化区域内において、限界集落が存在しているのであれば居住誘導区域から除外することも考えられるが、今回市街化区域内の可住地の大部分を居住誘導区域として設定することは、既存の生活サービス施設の配置状況、供給実態から考

	<p>えると妥当といえる。</p> <p>◆<u>居住誘導区域の住戸密度別の人口密度の設定について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域を都市機能へのアクセス性によりA～D、その他に段階的に区分しているが、低層住宅や中高層住宅など、住宅密度の異なる住宅地が存在する中で、住戸密度を関係付けて居住誘導区域を段階的に設定することも考えられるのではないかと。例えば、A区域に中高層住居を誘導するなどが考えられる。 <p>◆<u>市街化調整区域について</u></p> <ul style="list-style-type: none"> ・立地適正化計画で言及するものではないかもしれないが、市街化調整区域において、地区市民センターを中心に居住継続支援のための機能を維持することなどについて、言及してはどうか。地区市民センターを中心に地域コミュニティが形成されているのは四日市の特徴であり、コンパクトシティの考え方に通じるものがあると考えます。
<p>座長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・四日市はコンパクトシティ化に向けて、各地域の生活支援機能の整備の方向性がかかなり定まっているように感じる。医療関係はほぼ大丈夫ということで心強い。 ・富田周辺は四日市都市圏としても重要になってくるし、大名古屋圏としても非常に重要な機能になってくるのではないかとと思われる。 ・名古屋駅の周辺整備について、近鉄の駅は今でも非常に使いやすく、今の形が保たれると思われるが、名鉄ビルは2022年くらいから建て変わる予定であり、2027年に向けて大きく変わる。 ・高速道路についても、西口からのアクセスが非常によくなると思う。全面的に出入口をやり直し、路面交通も信号を減らすなど非常に便利になり、四日市にとっても大きな影響があると思われる。 ・スーパーメガリージョン構想は、国交省で最終まとめの段階になっている。中部圏は、物づくりの世界最強最先端ということ、スーパーメガリージョンの中心部として大きな役割があるということ、岐阜から三重や紀伊半島の南の方まで歴史文化的に重要な地域であるということなどが骨子となる予定である。
<p>A委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地の位置づけについて、四日市市の都市機能を集約していく対象のエリアという意味で、概ね疑問はない。 ・関連して、四日市市の都市構造は、フィンガープラン（手の平のような形）のように川を避けるような形で市街地が延び、コンパクトな都市構造を有している。都心へのアクセスでは、東西方向と南北方向の移動では実際の地理的距離と比べ時間距離で考えると南北方向の移動が不利となる。中心市街地に都市機能を集積する際、単純な平面距離や地理的距離だけでは、東西方向に比べ南北方向に延びている市街地エリアはサービス提供が弱くなるのではないかと。 ・そうした中で、例えば地域的拠点として説明のあった北部の富田周辺にどういった機能を誘導するのかなど、空間計画の検討に向けて立地適正化計画で頭出しができるとうい。 ・富田周辺について、今も機械系の工場や四日市高校、マンション等があるが、

20年先を想定し、居住誘導や買い物機能の誘導する際、工場がまだ操業を続けているという前提に立てば、大規模なロットの街区があるのかどうか懸念される。マンション適地は中小工場が抜けた後に建てるというのは考えられる。富田周辺の空間計画を考えるときに、立地適正化計画で地域拠点に位置付けることもあっていいと思うが、将来本当に候補となるような適地があるのかどうか。再開発で集約して大規模化していくようなところでもないので、民間誘導などスケール感は割と小さい方がいい。容積率のインセンティブはもうモチベーションにはならない中で、パイロット事業として公共が直轄で入れていくような、先導的な施策のイメージが持てるかどうかなどを考えていく必要があるのではないかと。

・今後の人口動態を予測する中で、例えば市街化調整区域の県地区周辺の人口は減少するが、里山や市民緑地を活用しながら、田園居住的な居住地が形成されている。大矢知周辺は人口増の想定となっているが、多く存在する生産緑地の指定解除が今後大量に出てくるような想定を見込んだ上のもになっているか。

・産業都市としての文脈を考えていく中で、内陸型産業や臨海部のコンビナートなどの立地依存型のいわゆる大企業が担い手となるような産業と、都市の中で知的・創造的なIT情報ネットワークに熟達したような産業がある。産業都市として既成市街地の魅力をどう高めていくかというときに、これまでの大企業型の立地依存型の産業にプラスして、小さな魅力的な知的クラスターをどう作れるか。例えば緑の里山を見ながら、世界最先端の開発ができるような、環境選択型で知的刺激が受けられるような新たな創造型産業をどう埋め込んでいけるのかということが産業都市の文脈からいうと大事であり、それによって人が集まり人口誘導もできる。施設と機能の複合的なイメージを持てるかどうかが大変であり、富田周辺においては、大規模なものより小さな複合的クラスターを作っていくイメージが合うのではないかと。

・富田周辺は、踏み切りの問題も含め、道路基盤に負荷がかかったときに混雑が予測される。もし地域拠点ということであれば、行政としては、インフラ整備についてもう少し重要度を置いておいた方がいいのではないかと。

事務局

・都市構造的に多くの河川を挟むということで橋がないと川は渡れないため、道路ネットワーク的に見ても南北方向の移動に時間は必要と認識している。現在、北勢バイパスなどの都市の外側の環状線が整備が進んでおり、少し遅れている部分はあるものの、将来的には改善されてくると考えている。一方で今回お示ししたように、鉄道で30分以内のエリアを評価というところは、中心市街地の機能が享受できるという点でご理解いただけたかと思う。

・地域の拠点性も重要であるが、ご意見をいただいた富田周辺は、道路基盤が弱く、中心市街地ほど回遊できる形で都市機能が配置されていない。また、大規模な土地という点では、元々工場跡地などは大部分が商業施設やマンションに転換しており、種地としては非常に少なくなっている。そうした中では、例えば、駅に直結している部分で何か作り上げていくなど、交通面で問題のないところを

考えなくてはならない。一方、富田駅前から東芝へバスが出ているため、その動線は強化していかなくてはならない。バス事業者からも輸送量を増やすため連節バスが走れないかという問い合わせもあった。そのようなことも含め、今回の議論を踏まえ、検討をしていかなければならないと考えている。

- ・市街化調整区域や縁辺部について、基本的に医療など生活サービスをしっかりと提供しており、集落の維持を図っていくことが大事と考えている。県地区では集落維持のための地区計画を策定した事例もある。

- ・平成34年に生産緑地が解除され、多くの農地が放出され、都市化することは避けて通れないと思うが、あまり細かい単位ではなく、地域としてどのように宅地化を誘導するかが課題である。生産緑地を一定程度維持する働きかけも行いながら、全体のデザインを考えていかなくてはならないと考えている。

副市長

- ・ご指摘のように、産業は土地を求めて大規模工場の時代ではない。現状としても、臨海部ではJSRのように土地がないくらい稼働率が高いところもあれば、三菱ケミカルのように次の企画を練っているような、まだ大きな空間地があるというところもある。

- ・四日市の特徴として、JSRはいろいろな研究所を集約し、分野の異なる所もジョイントで研究できる研究所があり、東ソーも研究部隊を集結させる予定であり、まさしくマザー工場化が進んでいる。三菱ケミカルもそういう部分がある。マザー工場にふさわしい新たな分野で展開することを応援するような条例も作っており、応援していきたい。東芝メモリーも高機能の開発センターが稼働を始めており、世界屈指の研究開発機能とリンクする形でどこまで次の展開があるのか、大きな可能性を感じている。

- ・こうした大企業の動きだけではなく、座長にも携わっていただいた産業活性化戦略に関する提言書の中でアジア随一のクオリティ産業都市ということの評語しており、その中でも起業家育成都市を掲げている。近鉄四日市駅周辺の駅前広場を整備する狙いの一つは、三滝川から阿瀬知川までの近鉄沿線あたりで土地の有効活用を促進し、起業家を含めた都市型産業を誘致しようということである。土地利用の面と産業育成の面とタイアップしてやっていく大きな事業である。

- ・グローバルな人材も必要であり、四日市の企業は留学生や外国人労働者だけではなくアジアを中心にそれぞれの事業所もあるため、そういうことにフォーカスした都市型産業を狙っていくことも重要と考えている。

- ・また、中心市街地に集まってくれば知的刺激がより得られ、東京から1時間半で来られる場所であり、都市機能も適度に揃っているというところが良いと思ってもらえるまちを目指しており、中心市街地拠点施設整備事業や近鉄四日市駅周辺等整備事業などを進めて、一日でも早く環境を整備していくことが急務であると考えている。

- ・地元の大橋学園がユマニテックプラザを作り、その中に三重大大学の北勢サテライトや県の高度部材イノベーションセンターAMIC、三重県と提携した東京大学のサ

	<p>テライト拠点が入る。知的刺激を好むような都市型産業の担い手が集結するため、駅から 3 分ということを経験し、どう使っていくのかが大きな方向を決めることになると考えている。市としても全面的にバックアップしていく。</p>
座長	<ul style="list-style-type: none"> ベンチャーをどう育成していくかということは非常に大事なことだと思う。四日市のような都市では、ベンチャー支援というと大体大きなビルを作って市が補助という構図が多いが、必ずしもそういうことが求められているわけではなく、安い賃料で、朝晩問わず飲食できるような環境が求められているという話も聞く。例えば名古屋の方では伏見から今池周辺などは便利でよい。 コンパクトの部分は各地区のデータが揃えられており、わかりやすいが、ネットワークの部分が資料からは見えてこない。コンパクトプラスネットワークのネットワークの部分が見えるようになるとよいと思う。
E 委員	<ul style="list-style-type: none"> 富田駅の乗客数が多く、朝・夕・夜間は混雑する。四日市高校と暁学園、四日市大学もあることから教育環境の良さは周辺一帯にあるものの、最近では東芝の拡張によってバスも混雑して満杯の状態であり、朝・夕は混雑がひどい。三岐鉄道も本数が少ないため、三岐鉄道に乗らず車で富田駅に来て、それから名古屋や四日市へ行くという人が多い状況もある。 既に広域化し始めている部分があると感じており、どういうデザインをしていくか難しい所ではあるが、検討する余地があるのではないかと。 子育て支援について、人口ビジョンの推計値は合計特殊出生率が高く設定されているが、実態として 1.5 人程度で推移しており、上げていくような施策の方向性を示す必要がある。若い女性が四日市に実家があるものの名古屋で勤務していることも意外と多い。こういう人たちが名古屋方面に住まず四日市に住んでいただくといったイメージでも考えられるのではないかと。
座長	<ul style="list-style-type: none"> 合計特殊出生率について、UR は徹底的な子育て支援を掲げ、子どもが生まれるまちを作るために、居住者の勤務先へ相談をするなど、子どもを生んで育てられる環境をいかに作るかに取り組んでおり、合計特殊出生率が 2 になったという事例もある。 行政の子育て支援策はいろいろとあるが、直接的に子どもが生まれることに繋がるものは少ないと感じており、徹底的に子どもが生まれるまちというイメージで取り組むという視点も重要である。
B 委員	<ul style="list-style-type: none"> 富田を地域拠点にすることは賛成するが、どうやっていくのか行政の意気込み、意思を示す必要がある。これは四日市駅の方も同様だが、今後 JR 関西線がどう変わるかによって大きくポテンシャルが変わると思う。今のところ具体的な事業などはないが、過去には様々な構想も検討されていたと思うので、そういった点も考慮して考えていってもいいのではないかと。 準工業地域を居住誘導区域から除外することについて、大規模な工場ではない、イノベーティブな部分がこれから必要とされる時代である。ヨーロッパでも先進的な取り組みがあり、成功して少しずつ日本にも入ってきている。そうしたとき

に、準工業地域で、ある程度人口と環境が整っている所であれば、あえて除外せず、育成の場所にしてもいいのではないかと思う。準工業地域の人口密度 20 人/ha 未満の区域を全て外すのではなく、もう少し詳細に見て、そういう種地になりそうな部分は、資本投下し、環境を整えて、知的産業のクラスター形成に資する居住地としてもいいと思う。そうした中で、クリエイティブな方々だけの居住ではなく、地域の生活に根ざした空間や公園など必要な部分もあり、人口密度が低い分そういうのがやりやすいので、戦略的に位置付けてもいいのではないかと思う。

・居住誘導区域から外れる部分の人口が居住誘導区域に移動した場合、それぞれの地域でどれくらいの密度感になるのかを想定してもいいと思う。そのためには、社会増を踏まえてどの地区にどういう人が入ってきて出て行ったのかを見つつ、30 年後の姿を見据えて、それに対して立地適正化計画として、こういう密度感になると良いという想定や数値目標などを持ってもいいと思う。数値目標は、住民にとってわかりやすいため、密度感や配置のビジョンを示しつつ、施策を示していくといいのではないか。

・居住誘導について、アクセス性で評価するのは良いと思う。しかし、D やその他の①③⑤について、駅へのアクセス性が悪いとしておきながら、駅へのアクセス性が高いと記載があり、どういう意味かわからない。

・D やその他の部分は居住誘導区域に含めていいと思うが、公共交通網形成計画でアクセス性の担保をぜひ描いてほしい。既存のバスや鉄道ではなくても、これから出てくる自動運転などでも良いと思う。居住誘導区域にするのであれば、それを公共交通網形成計画で是非担保してほしい。

・四日市は港がこれだけ近いことは特徴である。今後の港のあり方として今の使い方ではなくて、もっと違う使い方が描かれてほしいと思っており、もし、そういったビジョンがあるなら、セットで都市機能誘導区域や施策等をやってもらえると良い。これまでの工業中心の港から、生活に根差し、観光やゆとりなどにつながる港になるといいと思っており、それを後押しできると良い。

事務局

・D やその他の区域のアクセス性についての意味合いは、駅前広場が整備されており送迎環境が良いという意味である。キス&ライドができる、車を利用しアクセスできるという意味で書かせていただいている。

座長

・小型モビリティや自動運転の発達で交通事情は大きく変わるだろう。名古屋市では連節自動運転 SRT の導入に向けた検討も進められている。

副市長

・今、港では霞地区が四日市港の 9 割以上の物流を担っており、千歳地区の方は使っておらず空洞化している。昨年 11 月に、四日市商工会議所を座長に、四日市港利用促進協議会、国土交通省中部地方整備局、四日市市、四日市港管理組合で『四日市港の「機能強化」と「みなとまちづくり」を考える会』を設立しており、手狭になってきている北埠頭の物流を整理し機能的に強化すること、また、千歳地区をどのように港町にふさわしい形で再生するかなど議論している。客船の寄港を千歳地区にするなど港に行く目的を作って、次は臨港地区の再編を考えてい

	<p>きたい。これからの話になるので立地適正化計画の中に書き込めてはいないがそういった議論は進めている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・自動運転についても、都市総合交通戦略に書き込んでおり、近鉄四日市駅周辺等整備基本構想や中心市街地拠点施設整備事業においても議論してきている。そうした中で、民間でも前向きに議論されており、学識者、企業関係、交通事業者、や警察、国、県、市などで構成する自動運転の導入促進に係る協議会を都市整備部を事務局として新年度にやれるように予算を議会に出そうとしているところである。本計画にも関連する事項であり、この件についてもアドバイスいただければありがたい。
<p>C委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域の設定の考え方について、宅地と農地の混在地域の図の道路について、概ね現地状況と合っているか。 ・居住誘導区域は、まず、災害リスクの高い区域や産業の維持・増進を図る区域を除外していった、残りの部分についてアクセス性のみで A~D、その他を定義しているが本当にそれでよいのか。人口密度を見ると 2045 年の人口はどの地域も減少しており、どこも密度感として空洞化する方向であり、疑問に感じる。 ・例えば、中心市街地は駐車場も多いため、もう少し居住人口を増やしサービスを充実させようとしたときに、他の地域の人口が減らなくなかなか中心市街地に人口が集まらない構造になっている。宅地と農地の混在エリアは、農地が宅地化する可能性が非常に高く、宅地化するならまずはそこからになる。結果的に中心市街地の人口が増えず、目標としているコンパクトシティプラスネットワークに反するシナリオとなってしまう。 ・アクセス性のみで考えるとこういったことが起こってくるため、インフラの整備状況を入れると良いのではないか。郊外の計画的に造成された団地など 6m 道路が通っていて上下水道もきちんと整備されている良好な環境であるところを合わせて考えて居住誘導区域とする。最近都市農地は保全すべきものとなっているところでもあり、宅地と農地の混在地域のようなところは、人口密度を下げ、居住誘導せずに都市農地を保全しつつ、それなりの密度のオープンスペースとして、農地が周りにあるようないわゆる農住化空間という新しいタイプの市街地を目指すという手もあるのではないか。 ・宅地と農地の混在地域全てを居住誘導区域から外すという訳ではなく、細かく分類し、駅に近いようなところ以外は居住誘導区域を除外し、相対的に中心市街地に持ってこれるようなメリハリをつけたほうが良いのではないか。これは全国的にも自治体が迷っている部分であり、緑農住空間については国の制度もしっかりある訳ではないので、自治体として宅地と農地の混在エリアについて、もっと議論を深めていくべきと思う。
<p>座長</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・社会増については将来を想定したとき外国人の労働のシェアを想定していかななくてはいけないかと思う。国内での需要も強く、日本全体で 30 万人を受け入れると GDP で 0.1~0.2% 分くらいの影響力がある。今後増えていくことが想定されるが、

	それをいかにコントロールするかは難しい。誘導はできないかもしれないが、居住を考えるとときには考慮しておく必要がある。
C委員	・先ほどの私の意見は、あまり社会増が見込めないという厳しめの前提の話である。社人研推計では外国人の動向など加味されていないと思う。四日市市として人口の社会増を積極的に行っていくという方針が明確であれば、増加する人口をどう配分していくか計算した上で空間的議論をしないといけない。そういったデータを出すべきである。
B委員	・居住誘導区域外の14,793人がA～D、その他にどれくらい誘導できるのかというところでもある。できるなら年齢構成別に想定できるとすごくよい。
座長	・前にも申し上げたが、社人研は日本全体を見るには良いが、リニアや高速道路の整備などといった都市ごと自治体ごとの要素は反映されにくいので、そこは考えなくてはいけない。
オブザーバー	・人口については、立地適正化計画で一番初めに決めなくてはいけない点で、目標人口をどうするか、市としてスタンスをはっきり示していく必要がある。 ・計画作りの観点から、計画の中にやりたいこと、何をしなくてはいけないかがなく、計画がよくわからない。例えば、富田がなぜ拠点となるのか、中心市街地に図書館を持ってきて何をしたいのか、交通アクセスの良い部分に居住誘導して何をしたいのか、ストーリーが重要となる。立地適正化計画作成の手引きを見てもらえばわかるが、データから課題を導き出し、方針を示し、やりたいことを示し、それを実現するためのエリア設定と施策を策定することである。今はデータを揃えた段階で、課題ややりたいことが明確ではない中で、いきなりエリアの設定という資料になっているため、何が課題でどうしたいのか、四日市をどうしていきたいのかを明確にメッセージとして打ち出していく必要がある。
座長	・やりたいことや課題については、これまでも別の様々な計画で長い間議論してきた経緯があり、その上での立地適正化計画であるという認識である。
事務局	・いろいろな意見をいただいたが、ストーリー立てをしっかりとしないといけないということを言われていると感じている。 ・社会増について、工業が好調ということで現状プラスとなっており、今後も増えていくことが予測される。外国人の受け入れを含めて社会増の部分は整理をしていきたいと思っている。 ・宅地と農地の混在地域について、道路があまりないのでは、というご意見をいただいたが、丘陵部の宅地化できないところは面積的に広がってしまうため、そういったところの整理を行い、またお示しさせていただければと思う。 ・ネットワークが見えると良いという部分について、今回の会議では、人口配置と機能配置及びネットワークの方向性を予定していたが、ネットワークまで整理しきれず、わかりにくくなってしまっており、申し訳ないと思っている。次回、今日いただいた意見も踏まえ、ネットワーク部分について整理してお示しさせていただきたいと思う。

	<ul style="list-style-type: none"> ・子育てについて、出生率を上げていくための取り組みの重要性についてご意見いただいたが、例えば、近鉄百貨店では社員の子どもの託児所を設けており、企業自体が働き方改革に取り組んでいる事例も出てきている。都市機能が充足してくる中で、そういった面でも充実が図られていくと考えている。
座長	<ul style="list-style-type: none"> ・資料はよくまとめていると思うが、市としてこれまで議論してきて、どういったビジョンがあり、何を目指しているのか、どういうストーリーを持っているのか、二枚くらいのペーパーで住民にもわかるような形でまとめていただきたい。
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・宅地と農地の混在地域について、水田、畑の違い、生産緑地の中で耕作放棄地や調整されている農地など、宅地化の傾向が判断できるような情報が、仮にでも入れられるなら入れた方が良いと思う。 ・生産緑地について、指定から30年経過後も従来と同じような税制優遇は続くのか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・特定生産緑地の手続きをとれば10年間延長できる。ただ、納税猶予については利子の分が大きいので一定量は特定生産緑地にして10年延伸を行うのではないかと考えている。
A委員	<ul style="list-style-type: none"> ・用水路と排水路が入っているような水田と乾いた畑地では、農地転用の難易度など宅地化の条件も変わってくるため、その辺も判断材料になるのではと思う。
C委員	<ul style="list-style-type: none"> ・人口の配分の所で社会増加も加味するとの事だが、目安は2045年。これはだいぶ先であり、それまでに増加する人口の宅地を用意するというのではざっくりしすぎている。まずは中心市街地の人口を増やし、ある程度埋まってきたら次は外側へ密度の高い市街地を形成していくといった形で、時間軸を入れて、社会増加もどうなるかわからないのでモニタリングをしつつ、少しずつ範囲を広げていく考え方としてはどうか。
B委員	<ul style="list-style-type: none"> ・これから住民の方々に説明していくのに、何が大事かという「なぜ立地適正化計画が必要か」という部分である。ある自治体の立地適正化計画の懇談会では、都市圏に居住を誘導し人口密度を上げ、郊外にはできるだけ住まないようにするという配置について、住民から「何が適正か」という意見も出ていた。何で今これが必要なのかということを中心に描かなくてはならない。 ・今回の資料では、商業施設も医療施設も満遍なくあり、包括ケアシステムもあるということで、現状で何も問題がないような内容になっている。そのため、立地適正化が何で必要なのか、何を指すのかが、すごくわかりにくい。一般論としての立地適正化の必要性ということは描けるが、四日市市としてはどうなのかが見えていない。 ・いずれ、どちらにしてもそういった考え方を示していかなければならないので、今のうちから資料の整理を進めていただきたい。

3. その他

事務局より、次回の会議日程に関する連絡がなされた。