

第3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 3月29日（金） 14時00分から15時50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、大塚俊幸委員、朝日幸代委員
（市）藤井副市長

■議 事

1. 第2回会議における意見について
2. 立地適正化計画の方向性について
3. 土地利用誘導とネットワークの方向性
4. その他

■内 容

資料に基づき議事1.～3.について事務局が説明、意見交換。
以下、意見交換の概要。

事務局	<p>・C委員よりご意見を預かっておりますので紹介します。</p> <p>◆<u>宅地と農地の混在地域について</u></p> <p>・居住誘導区域外になったからといって今居住している方の移動を促すわけではない。居住誘導区域外にするとすることは、「人口増加・維持を積極的に行わない」ということと理解していただきたい。現在の計画では、積極的に人口を増加・維持させたい区域が別にあるので、宅地と農地の混在地域については原則居住誘導区域外にしたほうがよいのではないか。</p> <p>・点的に指定されている生産緑地のみを居住誘導区域から除外するのは、スポットゾーニングとなるため望ましくない。一定の広がりとして宅地と農地がうまく混在する良好な環境を目指すべきという意味で、宅地と農地の混在地域全体を居住誘導区域から除外すべきではないか。</p>
B委員	<p>・資料はまとめられているものの、個別に並べられていて、ストーリーが少し飛躍してしまっており、全体で一貫した流れになっていないため、最終的にまとめる段階では構成の検討をしていただきたい。</p> <p>・例えば、中心市街地や富田駅周辺に対する課題出しをしているが、課題に対して地区毎の誘導施設、目標人口密度が出ておらず、方向性の部分ではいきなりリニアに輝くまちなどとなっている。前回の検討会議の意見に対しての資料なのでこういった構成になっていると思うが、最終的に立地適正化計画としてまとめる際にはストーリーを一本通していただきたい。地区毎に課題が出てきているので、</p>

地区毎の方向性が出せるとよい。

・誘導施設について、立地適正化計画で定める誘導施設とすると、都市機能誘導区域外に建てる場合、全て届出が必要になるが、これだけの数を誘導施設にしまっていていいのか。法的な誘導施設というよりもどのような機能を誘導したいかという趣旨だとは思いますが気になる点である。

・誘導施設に設定すると、誘導区域から撤退・廃止となる場合にも届出が必要となる。他の自治体では、文化会館など既にあるものは誘導施設に設定していないところもあるが、逃げられても困ることになる。既存の施設を守るという観点から誘導施設に設定し、行政として支えていくのもいいと思う。

・宅地と農地の混在地域について、居住誘導区域の設定と、都市農地・農地と居住の混在を認めた空間にしようということは相反することであり、メリハリをつけて豊かな農園の中で暮らせる地域として居住を誘導しないということではないか。居住誘導区域外でも住んではいけないということではなく、個別の住居は建てられるし、3戸以上の開発などでも届出すれば可能であるため、農業をしながら田園の中で暮らしたい方々に対する供給という意味では特徴が出るのではないか。もし、居住誘導するのであれば、生産緑地を農地として残すことは矛盾するのではないかと思う。

・交通について、目標とする都市の骨格イメージを見ると、全般的に居住誘導区域になりうるであろう区域は、公共交通で繋がっていることがわかり、今後も維持をしていくという意思が伝わりいいと思う。産業地は居住誘導区域にはしないが、産業を軸として公共交通を走らせ、居住誘導・都市機能誘導していくことが書かれており、四日市らしい特徴が出ている。産業拠点を結ぶネットワークが形成され、その末端に富田があり、そこを拠点に位置付けていくことことはストーリーとしても面白いと思う。

・将来ネットワークの道路について、高速道路や幹線道路が広域的なネットワークを繋ぐことはわかるが、それに沿った形で示されている将来ネットワークはどう捉えればよいか。公共交通のネットワークと位置づけるのであれば、その沿線にも将来的に街を貼り付けていく行くことを想定するのか。そうするとバイパス沿いを開発することにもなってくる。

・近鉄四日市、富田については、交通結節点であり、隣接自治体からも来れる駅ということになる。近鉄四日市、富田が拠点になり魅力が高まれば隣接自治体からも鉄道で多くの人に来ることになり、鉄道の維持や利便性の向上にも繋がっていくため、広域的な拠点にもなりうるということを意識して計画してほしい。

事務局

・ストーリーについては、まだ途中段階とご理解いただきたい。素案を作成する中で分かりやすく整理していきたい。

・将来ネットワークについては、これまでの会議でも出たように、今後高速道路が名古屋駅に直結する中で、現時点でも名古屋方面への高速バスがあることなどを考慮し、公共交通としてのネットワークでも車の移動でも、広域的なアクセス

	<p>性が向上するという意味で示している。IC に近い郊外団地の利便性が高まるということは想定しているが、沿線に居住地を貼り付けるという意味合いではない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 477 号バイパスと北勢バイパスの交差する部分については、市内外への移動を促す交通結節点の形成という意味で示している。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・将来ネットワークについては、名古屋にリニアの駅ができた後の交通を考えると、名古屋から四日市間の利便性は非常に高くなることから、バスターミナルのようなものを設置し、広域的な交通ネットワークの基点を設置していこうという趣旨である。 ・また、課題分析の中の人口動態を見ると、昭和 56 年以前の高経年郊外住宅団地は、近年トレンドで社会減・自然減となっており、放っておくと衰退するのみであるため、付加価値を上げていく必要がある。例えば桜地区の団地にはバスターミナルがあり、名古屋への通勤の利便性が高い。北勢バイパスが繋がってくることにより、高経年の住宅団地についてもそうした機能を付加していくなど、広域的な利便性も含めて価値を上げ、社会減を止めていこうということが根底にある。 ・それぞれ土地利用特性毎に人口目標が必要ではないかとのご意見をいただいたが、まず社会減・自然減を止めに行くことが重要であり、大きく増やすことは想定していない。地域による濃淡は当然出てくるものであり、中心部については社会増の傾向のまま密度を上げていくといった形で全体を整理してお示しさせていただきたい。
B 委員	<ul style="list-style-type: none"> ・将来ネットワークの位置づけについて、公共交通だけではなく、道路ネットワークとしても広域的に重要だという位置付けにすると、もっと色々な道路を位置づける必要性が出てくるため、立地適正化計画ではあくまで高速バスなどを想定し、拠点を中心に広域ネットワークを形成するという位置付け程度が望ましい。
A 委員	<ul style="list-style-type: none"> ・今回の会議資料が、立地適正計画のほぼ全体像をカバーできているという前提でいうと、立地適正化計画の方向性のまちづくりの方針、施策・誘導方針のところ（資料 P13）が一番大きなインデックスとなる。 ・「いきいきと働き暮らし続けられるまちづくり」というのが大きなビジョンとなり、それを実現するために「リニア時代に輝くまち」「住み慣れた場所で最後まで元気に暮らせるまち」「子育てしながら働いていけるまち」という 3 つの方針を掲げていると思うが、この基本となるマトリクス表とそれ以降で個別に説明いただいた詳細な内容の整合が分かりにくい。 ・まず「リニア時代に輝くまち」ということで交流人口拡大効果を活かすということが大きな計画の目的・背景としてあるが、ここでいう交流人口を四日市市としてどう考えているか。観光だけではなく、中部地区を中心に大学の学生や若い働き手、比較的若い結婚前の単身型の居住イメージもあると思われる。一方、子育てをしている人たちや、最後まで元気に暮らせるとなると、中高齢者世帯層、ファミリー層、その先の子どもが独立後の夫婦二人の世帯等、ライフステージを多様に受け止められるようなまちづくりをしたいということだと思う。そのよう

な方針に対して、居住誘導区域で計画的な誘導を計ろうとしている地域の人口密度を 50 人/ha としているが、関係性が分かりにくい。中部地区を中心とした都心居住の誘導では単身層、新婚世帯や子どもがいて都心居住をしたい世帯から、最後まで元気に暮らせる世代まで全体を受け止めようとしているのか。あるいは、宅地と農地の混在地域でも人口密度 50 人/ha のイメージとして、どのようなライフステージに対応しようとしているのか。

- ・宅地と農地の混在地域の資料では、具体的な絵のイメージが 3 箇所あるが、人口密度 50 人/ha を目指す中では、それぞれ地域特性が違うように感じる。下水道普及率は 93%とあるが、居住誘導区域とした場合、インフラなどは何を整備しようとしているのか。街路なのか。

- ・また、立地適正化計画として、最後まで元気に暮らせるとしているが、宅地と農地が混在する地域は歩いて暮らせるエリアではなく、自動車依存が高いような地域であり、全体の方針である住み続けていこう、元気に暮らしていこうという計画目的から見たときの居住誘導区域としてどういったイメージが作れるのか、整合性がわからない。計画目標と、手段としての居住誘導区域の中身がややズレがあるように感じる。

- ・居住誘導区域から除外する方がよいのかという議論もあるが、もう少し人口密度を丁寧に見ていくことや、計画として何のインフラを整備していくのかといったこと、宅地を集約していくのかといったことをしっかり考える必要がある。一方で生産緑地を守りたいというのは理解できるが、集約していく中で虫食い状態のように誘導するのはイメージが作りにくい。そのあたりをどのように計画していくのかが出てくるとマトリクスの計画目標と個々の中身がリンクしてくるのではないか。

- ・三重県全体として人口防波堤のような役割を四日市市は期待されている中で、一方で、名古屋駅へ直行するような高速バスが拡充によりアクセス性が向上し、通勤圏としての価値が上がってくるときに、自動車ネットワークと居住誘導の考え方が計画的にどうリンクするのが重要である。スーパーメガリージョンの効果をどこで活かすのか、既存の住宅団地周辺なのか、農住混在地域なのか、あるいは富田や中部地区になるのか。データ上では人口密度はどこもそんなに変わらないので、実際の空間として、宅地や空地かあるいは開発可能地か、また容積ボリュームなどから人口密度が出てくるので、都市像として考えたときにメリハリがついておらず、マトリクス表との整合が繋がらないように感じる。

- ・横軸で見たときに、「住み慣れた場所で最後まで元気に暮らせるまち」「子育てしながら働いていけるまち」について段階的な計画を考えられないか。2045 年までの計画としたときに、最初の 10 年でどこまで、次の 10 年でどこまで、最後の 10 年でどこまでというようにローリングをしていってはどうか。

- ・マトリクスでいうと、現状として四日市市は医療や福祉機能が充実しており、高齢者が暮らしやすい環境にあるが、30 年後も同じなのかと考えると、その頃に

	<p>は子育て世代の転入が必要になってくるといった形で、世代交代やライフステージに応じた住み替えが誘導できるような作り方を、年次単位とはいわないが10年くらいの単位で段階的に計画できないだろうか。</p> <p>・「子育てしながら働いていけるまち」というのも、子育て機能の強化など細かな方針が書かれているが、交通や産業のところではメニューとして入ってきていないため、住み働く、リブワーク、住職近接・隣接など居住地と働く場所が複合的に成立するようなゾーンが検討できるのであれば、例えば港湾区域との間の区域などが挙げられると思うが、マトリクス表に盛り込んでいけないだろうか。</p>
事務局	<p>・宅地と農地の混在地域について、居住誘導する場合の施策が見えないとのこと指摘については、事務局としても大きな課題であると認識しており、課題分析で整理した宅地と農地の混在地域の状況は、他地区に比べ道路の整備率が非常に低く、居住誘導をしっかりと行うのであれば、例えば大規模な開発の誘導などそれなりのインフラ整備が必要となる。一方で極力農地を残す形で一定の疎な暮らし方を良とし、そのために何か施策を打つのかということが一つの分岐点になると感じている。感覚として、宅地と農地の混在地域に対し、高い密度で住んでもらうイメージはしておらず、今回生産緑地を居住誘導区域外としたが、それは一定の疎にするための一つの手段として認識しており、それも含めてどういったことができるのか、改めて事務局で整理させていただきたいと思う。</p>
A委員	<p>・宅地と農地の混在地域の計画的な将来の人口密度の目標はどのくらいをイメージしているか。</p>
事務局	<p>・人口密度というよりも宅地のボリュームとして、建物密度を概ね現状くらいで維持というところを一つの方向性として考えている。社会増・自然増している中で、その結果として人口密度が上がっている部分もあるため、人口として捉えるより先ほど話のあった10年後20年後には世帯分離が出てくる訳であり、そういったところは建物の密度で考えていかなければならない部分もあると考えている。</p> <p>・また、名古屋への流出の受け皿というご意見については、マトリクス表に示しているように居住のところでもストックとして住宅の有効活用を考えている。郊外住宅団地で空き家が発生しているが、これまで整備されてきた名古屋に向かう幹線道路に近いところにあるため、交通利便性を活かして子育て世帯や学生の住まいとして転換していく施策を考えていきたい。特に、子育て世帯については、少子化に伴う学校の統廃合は避けて通れない部分であり、学校のある団地などではできる限り残せるように配置を検討するなど、方向性として考えている。</p> <p>・段階的な計画については、交通網の整備がいつごろになるかがひとつのターゲットとなる。リニアが整備されるまでに何を仕上げるべきか、北勢バイパスが国道477号バイパスまで整備されるまでに何を仕上げるべきかなど、実態を踏まえてそこまでに何をしなければいけないのかを考えていきたいと思う。立地適正化計画は実施計画の色合いが強いと考えており、将来像を見据えた中でいつまでに</p>

	<p>何を行うかを整理していきたい。</p>
D委員	<ul style="list-style-type: none"> ・ 四日市市の場合、都市機能誘導区域は産業政策とうまく連携し、都市計画を考えようとしている。目標としても働くと暮らすを一緒に考えて、従来臨海部の工業地帯から内陸の工業地帯へ、そしてその次どうなるのかという部分を特に中心市街地に都市型の知的産業を誘導し、新たな産業を想定しつつそこにいろいろなものを集約していこうという、四日市の産業政策と土地構造がリンクした明確な意思表示ができていないのではないかと思う。単一産業からより高次化を進めていかななくてはならないが、産業に関して一つ気になるのが地場産業である大矢知の素麺や橋北の陶磁器などの地場産業区域が居住誘導区域に含まれている点である。地場産業を守るためにはそこに住む必要があり、居住を誘導することで地場産業を維持していくというような視点の記述があってもよいのではないか。 ・ 居住誘導区域については色々議論があったが、都市機能誘導区域に比べて居住誘導区域のイメージが映像化し難い。どこでどういう人たちがどのような暮らしをするのか見えてこない部分がある。これから計画書を作成する段階でどの居住誘導区域でどういう人がどういった暮らしをしていくのか、文言でも具体例が見えてくるといいと思う。 ・ 宅地と農地の混在地域を居住誘導区域から除外した方がいいのではという意見があるが、どちらかという現状として一番人口が増えている地域でもあり、そのような地域を除外することは現実的ではない。現状を踏まえると宅地と農地の混在地域は居住誘導区域とし、その中で生産緑地は残し、緑豊かなゆとりある住宅地として整備をしていく方向性でもよいのではないか。 ・ 交通については、広域幹線、域内幹線、域内交通と 3 つあるが、末端では域内交通の充実を図りながら歩いて暮らせるまちを作ることが重要となってくる。そうした中で、住民が主体となって運行しているバスについては、四日市市の強みとしてネットワークの評価に盛り込み、維持していくような方向性を示してもよいのではないか。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地場産業については重要な視点であり、居住誘導していく方向であることから、導入部分などで何らか文章による表現などを工夫していきたい。 ・ 宅地と農地の混在地域については、色々なご意見をいただいている中で、少し整理をさせていただきたい。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・ 域内交通が重要であると指摘をいただいたが、特に末端部分が厳しいというところは避けて通れない部分であり、住民主体のバスで成功事例もあるが、残念ながら同じ仕組みで広げようとしても、交通量とバスの輸送のボリュームが合わないといったところが大きな課題となっている。もう少し小さい輸送量で対応するために、デマンド的なところでタクシーを使った社会実験をしている最中である。 ・ 公共交通までのアクセスの仕方や距離は人や住む場所によって違うため、基幹的公共交通にタッチできるところの環境を良くしておいて、自転車でそこまで行ってもらい、近所の方に車で送ってもらい、あるいは地元の輸送支援などで繋げ

	<p>てもらおうなど、多様な形がセットでできないかと考えている。今はデマンドタクシーの実験をしているが、来年度はターミナルを置いてみて、待合空間をきちんとした上で実際にどういった機能配置ができるか検討していきたいと考えている。次回はそういった資料も含めてお示ししたい。</p>
<p>E 委員</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・特に四日市市の強みを後押しする社会情勢が 2 つ挙げられている中で、四日市市が市民や企業に選ばれる都市になるというのは大変重要だと思う。特に、リニアが整備されると四日市市だけではなく、愛知県含め三重県周辺地域が競争の時代に入ってくる。そのような中、どういったところで強みを出していくかが重要になってくる。 ・市民に選ばれるような条件については、子育て支援や保育施設の立地促進などが盛り込まれており、一定の方向性が出ていると思う。 ・一方、企業についても選ばれるような働きかけをしていくことが非常に重要であり、中心市街地の都市機能の高度化・集約化の方針が示されているが、それを後押しするのがスマートシティの形成、いわゆる通信網の整備ではないか。 ・また、時間軸も考慮した上でマトリクス表の施策をどのように進めていくかを整理した方がよいのではないかと。環境面の整備がある程度見通せる中でどれくらいの集約化を図れるのかが描けるとよい。 ・第 1 回の会議では自動運転などのキーワードがあったが今回はそういうものがあまりない。自動運転もまだまだ足踏み状態の部分もあり急速に進むのか、不透明な状態ではあると思うが、最終的には導入していく方向性なのであれば、それに合わせてインフラの整備もしていかなければならず、道路幅員などにも影響してくるため、そういう姿をイメージして考えていく必要がある。 ・スマートシティの形成については、産業都市という強み以外にも大きく影響してくる。バスの運行の意見などもあったが、スマートシティがもっと進むと、いつ来るかわからないようなバス待ちの状況などがものすごく減り、リアルタイムに状況を把握しながら行動ができるようになるといったところに繋がってくるため、20 年先も見通しながら方針に入れ込んでもいいのではないかと。 ・居住誘導区域については、同じ宅地と農地が混在する地域であっても、エリアによって考え方も変わってくるので、もう少し細かく地域を見て判断をした方がいいのではないかと。
<p>事務局</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・ネットワークの方向性については、地域公共交通網形成計画の検討を進めているものの、立地適正化計画との連携が必須であることから、今回お示しさせていただいている。 ・バスの時間について、AI も含め定時制を上げて快適にすることは重要であり、そこをしっかりとしないと端末の交通が結びつかないことから、鉄道並みに快適にしていくようにしっかりと取り組んでいかなければならないと感じている。 ・宅地と農地の混在地域については色々な意見をいただいたが、事務局としても、土地利用コントロールをしきれるかは非常に難しく、財政上の負担をかけてまで

	<p>規制していくことは想定していない。そういったところも含め、こういった扱いにしていくのかも一度整理し、考え方をまとめた上で改めてご意見を伺いたい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・時間軸を持った計画の整理については、並行して総合計画の作成を進めているため、そこでの議論も踏まえながら考えていきたい。
座長	<ul style="list-style-type: none"> ・時間軸という話が出ているが、国土審議会では、これからの国土計画について、分科会を設置するなどして色々な議論がなされている。この中では、減る人口を大都市と地方都市など各地域が取り合いの議論となっており、それでは50年から100年を見通しての国土施策にならないため、しっかりと考えるべきだと意見を述べている。 ・今回の計画で第一に感じるのは近鉄四日市、富田を中心に「コンパクト＋ネットワーク」が形成され、生活支援機能も揃ったいい計画となっており、評価する。 ・一方で、中間都市としての持続可能性をどうしていくかが重要であり、先ほど人口防波堤、ダムの話があったが、四日市市が三重県のダムとしてあり続けるような都市機能があるのかという少し疑問を感じている。中間都市の持続の可能性として、商業施設や教育施設などを一次生活支援機能、二次生活支援機能、三次生活支援機能と分けた場合、一次は身近なところにある商店、お医者さん、農協、信用金庫、小学校など、二次はもう少し高度な病院、高等学校、ビジネスホテル、ホールなどであり、四日市市でも二次生活支援機能までは揃っていると思うが、三次生活支援機能となると四日市市だけでは十分ではない。それを活かした上でいかにダムになるかが重要であるが、現在の状況では、ネットワークを意識する先としては名古屋になる。スーパーメガリージョン形成が見込まれる中で、ネットワークを考える上で行政区域はそれほど重要ではないため、名古屋市との位置関係でどのようにネットワークを組んでいくかが重要である。例えば名古屋には名古屋大学など日本有数の大学や百貨店などがある中では、今から四日市市に新しく名古屋大学規模の大学を立地することは無意味であり、デパートや大規模なホテルなども同様であることから、名古屋との連携を意識することが非常に大事だと思う。 ・名鉄岐阜駅前前は昔は金融街だったが、近年では学習塾が並んでおり、マンションも立地するなど名古屋市のベッドタウン化が進みつつあり、都市の格が向上しているという話もある。名古屋周辺の郊外都市として、非常にいいところでもあるため、ダムの機能も有している。 ・また、知立市や刈谷市などは、所得が高く人は集まっており、スーパーメガリージョンのコアとなるべきと思っているが、三次生活支援機能としては名古屋市への依存が高く、うまく分担ができていけると言える。 ・こうしたことも踏まえ、市街化調整区域などは関係なく、名古屋との連携を図りながら四日市市がダムになっていくという視点も重要なのではないかと。
事務局	<ul style="list-style-type: none"> ・リニアの視点からも、名古屋との連携は非常に重要であり、様々な施策において考慮しながら取り組んでいるところである。立地適正化計画の中で書き切れて

	<p>いない部分もあるが、まずは拠点性を上げていくというところでまとめさせていただいている。</p>
座長	<p>・北海道の札幌市では、60 歳以上の人口が大きく増えている。これは周辺市外の定年退職する世代などが雪かき・雪下ろしの大変さもあり、札幌市内のマンションなどに移り住んでいることが主な要因である。今はダムのような役割を果たしてはいるものの、50 年といったスパンで考えると、将来的には大きく人口減少していく中で、入ってくる 60 歳以上の人もいなくなる。そうなればダムに入ってくる水もなくなってしまふことから持続的なものにならなくなる恐れがある。福岡市においても同じような危惧を感じている。</p>
副市長	<p>・立地適正化計画は四日市市がこれまで積み残してきたものに有効に使うべきだと思っている。</p> <p>・中心市街地については、駅東側の老朽化したアーケードとカラー舗装があるが、商店街として体を成していない。夜は賑やかではあるものの、何とかしていかなければならないと感じており、何らかの形で若い人が集まるようなまちづくりが必要である。</p> <p>・今回、サテライトキャンパスを掲げたが、中心市街地に持ってきて、もう少し若い人が馴染むようなまちづくりをしてはどうかと考えている。商店街の再興は難しいが、アーケードの老朽化問題も含め、現在とは違った形で土地利用を誘導できるよう立地適正化計画をうまく活用できるとよい。</p> <p>・併せて、四日市東 IC 周辺は非常に価値が高い。近鉄四日市駅と同等くらいにリニア整備後のゲートウェイとして活用できれば、ハイテク工業団地への投資やそれ以外の用途も含めた土地利用の転換に繋がるのが期待される。</p> <p>・スマートシティや AI、自動運転などの話もあったが、第 2 回会議でも紹介した『四日市港の「機能強化」と「みなとまちづくり」を考える会』では、四日市港において、霞地区の再整備に向けて全国初で AI ターミナルへのチャレンジなども議論している。</p> <p>・物流を軸とした動きの中で、IC 周辺の住宅団地については IC に近いということで、どのように居住の構造を変えていくのかといったところがしっかりできれば、全世代型にも東京から入ってくる人にも対応できるだろうと思う。</p> <p>・今回整理したマトリクス表については、現在議論している新総合計画の内容をかいつまんで整理している部分もあり、子育て支援なども入ってくると若干散漫で分かりづらい表現となっており、もう少し純化して絞った整理が必要かと思う。</p> <p>・四日市市でもう一つ欠けているのは臨海部、特に第一コンビナートで、広大な土地を持って余しており、物流の拠点性が高まる中でどう転換していくか、できるなら立地適正化計画の中で方向性が示せるとよい。これまで積み残してきたものを入れていった方がよいと感じており、産業面についても、居住面についても、フォーカスする部分を絞り込んでいく必要がある。</p> <p>・例えば、中心市街地でも市役所から港までの間には良好な居住環境があるが、</p>

	<p>低未利用な土地も多く居住人口が減っている部分がある。こういったところに対して焦点を絞って行ってテコ入れを図るときに、都市の力を上げていくために、立地適正化計画を活用し、また、国の支援など使えるものは全て使っていくという形であれば、市民の皆様への説得力も出てくるのではないかと。今回お示ししている資料がそこまでまとめきれておらず、また、新総合計画を策定しているプロセスでかいつまんで整理している部分もあるため、検討会議でいただいたご意見も含めてもう少し整理して、作りこんでいく必要があると感じている。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地場産業については、萬古焼の業界に関しては、現在も生き残っているところは、相当な努力をされて勝ち残っているような企業しか残っていない。これまでのように特別工業地区で様々な配慮がなくとも今やっているところは十分対応できると認識している。それよりは、物流が全体としてよくなるようなネットワークを道路を含めて考えていくといったことが現実的にはいいのではないかと。 ・立地適正化計画については、総花的なものに捉われず、国の支援を受けられるようなところに特化して策定するといった視点も重要なのではないかと。思う。
座長	<ul style="list-style-type: none"> ・物流の話があったが、港湾整備やそこへのアクセスに伴う整備などは立地適正化計画の対象となりうるだろうか。ならないのであれば総合計画などでカバーできるとよい。 ・北海道の計画に関わるようになり 7 年になるが、物流のソフト・ハード対策を強化しなければならないと感じている。高速道路はミッシングリンクが多く、いい港がなく、海外航路も弱い。また、原材料としての生産量が多いが、加工作業は他で行われているなど付加価値をつけることができず、近年ようやく改善に向けて取り組むようになってきたところである。交通ネットワークとしても、新幹線を札幌駅まで延ばすという話が出ているが、札幌駅には高速道路が直結していないなど、新幹線の整備効果を北海道全体へ波及することができていない。 ・また、対流をテーマに国土審議会では議論をしているが、人、モノ、情報、金の対流促進の効果について、所得水準の向上や、都市や地域の魅力向上などに繋がっていくことは、膨大なデータ分析によりわかってきたところである。一方で子どもの生まれるまちを目指していくときにどういった効果があるか、出生率や人の移動など整理したがなかなか見えてきていない。出生率だけでなく、そもそも結婚する機会があるかといった視点も今後は必要になってくるかもしれない。
B委員	<ul style="list-style-type: none"> ・全体の話聞いて感じたのは、いわゆるコンパクト化の必然性が見えにくい。すでにある程度コンパクトな都市が形成されているという点もあるだろうが、立地適正化計画の範囲内で理念に即した形の計画としていただきたい。

4. 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。