

第5回 立地適正化計画検討会議 (計画策定に係る有識者会議) 資料②

令和2年1月14日

四日市市 都市整備部 都市計画課

四日市市立地適正化計画(案) に基づく今後の施策について

1. 宅地と農地の混在地域について

2. 災害リスクについて

3. 交通ネットワークについて

1. 宅地と農地の混在地域について

本会議にいただいた主なご意見

- スプロール地区(面的市街地整備が実施されておらず道路や公園の水準が相対的に低く、宅地や農地、駐車場、資材置き場等が混在している地区)であり、引き続き新しい住宅が供給されると人口・世帯数が増加し、商業施設や公共サービスも必要となり、人口や都市機能の集積が中心からスプロール地区へとシフトしていき、中心市街地や計画住宅地の空洞化が進む恐れがあり、公共交通のサポートや歩いて暮らせるまちなどの都市づくりの全体方針に反するのではないか
- 近年、都市農地は市街地に必要なものと認識されており、スプロール地区ではこれ以上の人口を誘導せず都市農地を積極的に保全し、オープンスペースに囲まれた「農ある暮らし」を実現する「緑農住まちづくり」が求められている
- もし、居住誘導区域とする場合は、どのような居住環境を誘導していくのかを明確にし、それが中心市街地や計画住宅地の空洞化を招かないことを説明する必要があるのと同時に、農住混在地域における居住環境を実現するための施策(例えば、田園住居地域や地区計画の導入、都市農地を保全して農家や市民による耕作をサポートする制度の構築)を合わせて打ち出すべきと感じる
- 居住を誘導することと生産緑地を農地として保全することは矛盾するのではないか
- 農住混在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地域であり、居住を誘導する整合性が乏しいのではないか
- 人口密度の目標なども必要なのではないか
- 現状として人口が増えており、除外することは現実的ではなく、誘導区域とし、生産緑地を残し緑豊かなゆとりある住宅地としていく方向性でもよい
- 四日市全体で人口が減り人口密度が下がっていく中でも市内での戸建て住宅への住み替えニーズが継続するであろうと思われるが、駅前ではマンションが増えており、マンション居住と戸建て居住ではライフスタイルが異なるため、「都市農地と住宅との良好な住環境」の形成に向けた具体的な方策が必要ではないか
- 目指すべきビジョンなどの文言や文章を記載すべきなど

土地利用特性

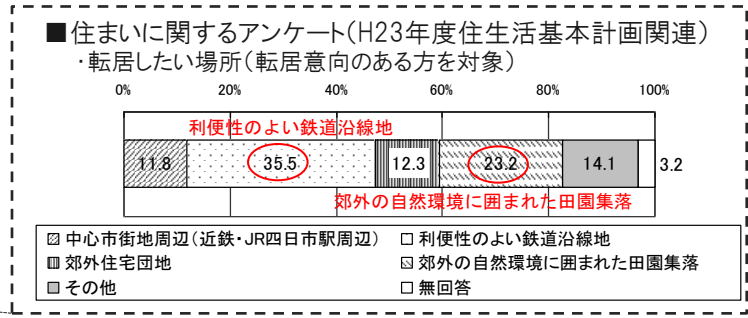
- ▶人口は近年トレンドで市全体の平均より増加しており、将来的な人口減少も緩やかで人口密度は50人/ha超の見込み
- ▶公共交通や生活サービスの利便性は市全体の平均を若干上回り、周辺には都市農地など緑が多い住環境が形成されている
- ▶下水道は概ね整備されているものの、区域として道路密度が低く狭隘な道路の割合も高い

1. 宅地と農地の混在地域について

論点① 宅地と農地の混在地域における居住区の空間デザインについて

立地適正化計画における宅地と農地の混在地域の居住誘導の考え方

- ▶公共交通や生活サービス、インフラの状況などの面では居住誘導区域に適していると判断
- ▶田園居住への高い市民ニーズが存在しており、子育て世代を中心とした受け皿として期待できる



空間デザインの方向性

居住誘導に係る施策

- 緑空間として機能する都市農地の保全策
- 緑豊かでゆとりある居住空間を誘導する土地利用施策※

具体的な取組など

■ 現行 ◇ 今後取組を検討

- 生産緑地制度の推進(追加指定、特定生産緑地)
- 市民緑地制度の継続
- 市民菜園制度の推進(農政部局)
- ◇ 防災協力農地の検討
- 宅地造成等に伴う開発の適切な指導・監督
- ◇ 土地区画整理事業、地区計画、建築協定の検討 など

※田園住居地域について、用途規制・形態規制ともに低層住居専用地域を想定したものであり、第一種中高層住居専用地域から準住居地域までの用途地域が多く該当する本市の都市計画MPIにおける農住混在地域では運用が難しいことから、生産緑地制度等による都市農地の保全を推進

土地利用特性ごとの数値(GISメッシュ集計による参考値)

土地利用特性	面積(メッシュ)	人口		人口密度		土地利用割合			施策の方向性
		2015(国調)	2045(推計)	2015(国調)	2045(推計)	2015住宅系	2015商業系	2015工業系	
中心市街地	171	9,889	8,764	57.8	51.3	21.6	18.9	5.6	都心居住の促進、建て替えやリノベーションの促進、面的再編の誘導
既成市街地	1,884	99,429	90,930	52.8	48.3	47.0	7.0	3.8	公共空間再編等による住環境向上、建替えやリノベーションの誘導(共通)、多世代混住(団地)、面的再編の誘導(既成市街地)
郊外住宅団地	1,107	70,697	63,263	63.9	57.1	57.4	1.6	0.4	都市農地の保全、都市と環境の調和に配慮した土地利用誘導
農住混在地域	1,191	62,476	61,692	52.5	51.8	47.7	6.1	3.2	産業の維持・増進を図る区域からの居住の誘導
住工混在地域	1,034	20,818	19,305	20.1	18.7	18.6	11.5	25.6	

1. 宅地と農地の混在地域について

本市における宅地と農地の混在地域に関する考え方

■四日市市の土地利用に関する提言～都市農地が介在する市街地における今後の土地利用～〔都市計画審議会:H26.7〕

(1)生産緑地制度による都市農地の保全のあり方

- ①既決定の生産緑地地区について、都市計画部局と農政部局が連携してその保全に取り組むことが重要
- ②営農意欲がある優良な一団の農地は、新たに生産緑地地区の追加指定を行い、積極的に保全を図るべき

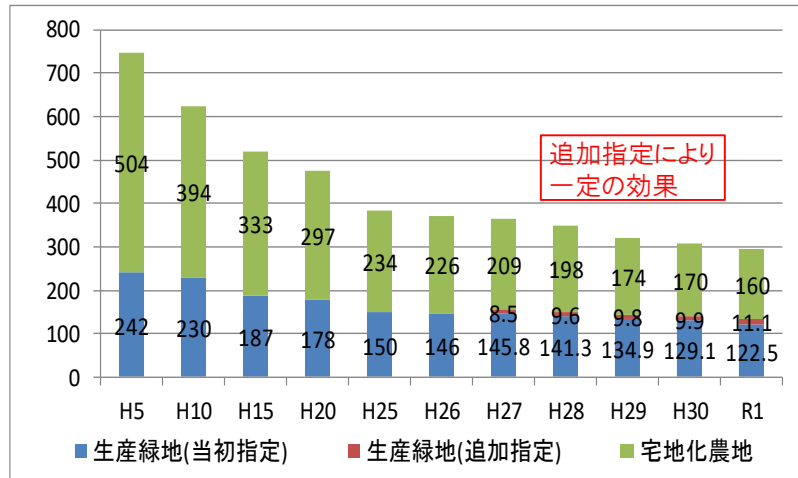
(2)防災協力農地制度による都市農地の保全のあり方

- ①今後、都市農地は防災機能や治水機能の強化にも繋がることから、防災協力農地として確保することが必要であり制度を設けるべき

(3)市民菜園、市民緑地制度の充実による都市農地の保全のあり方

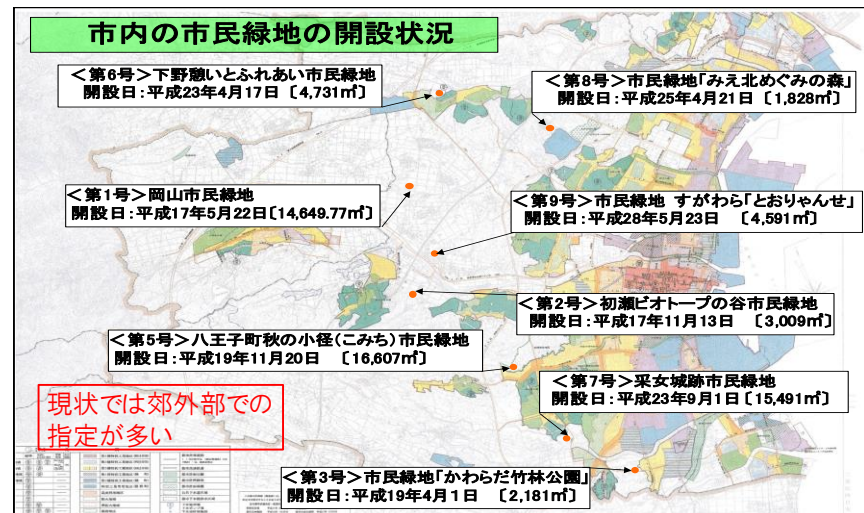
- ①市民が農に参加し農地利用を図る市民菜園制度は、都市農地の保全のみならず農を通じたコミュニティの醸成にも繋がるため推進すべき
- ②緑地の少ない都市部において市民緑地制度は、住環境の向上に繋がることから積極的に活用を図るべきであり、里山保全を中心に運用されてきた制度を都市農地に対応する制度に見直す、あるいは新たな都市農地に対応する制度を作ることも必要

【都市農地の状況(面積推移(ha))】



【市民緑地や市民菜園の状況】

- 市民緑地⇒8地区、約6.3ha指定(H31.4)
- 市民菜園⇒13箇所、14菜園開設(R1.6)



2. 災害リスクについて

本会議等にいただいた主なご意見

- 災害リスクの高い地域について、津波浸水深2m未満の部分についても安全対策を考慮していただきたい
- 災害リスクの高い区域について、河川氾濫等による浸水深2m以上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べきではないか
- 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べきではないか
- 災害リスクの高い区域として、水害のうち家屋倒壊等氾濫想定区域と土砂災害警戒区域も除外すべきではないか
- 津波浸水想定区域を居住誘導区域とする場合、津波避難ビルや避難可能な山を作るなどの計画的な対策が必要ではないか

本市におけるハザードエリアの有無や安全対策の状況等

ハザード	安全対策等対応状況	居住誘導区域としての対応
原則、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域（都市計画運用指針）		
土砂災害特別警戒区域	・土砂災害特別警戒区域における区域からの移転補助 ・宅地造成等の開発に伴う指導・監督	ハード対策のほか、リスクの周知とともに、危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備など対応も図られているものの、都市計画運用指針にて「原則含まないこととすべき」とされていることから、土砂災害特別警戒区域と急傾斜地崩壊危険区域については、居住誘導区域から除外
急傾斜地崩壊危険区域	・急傾斜地崩壊対策事業（三重県）・ハザードマップ等による区域等の明示、災害リスク周知、避難啓発等 ・三重県土砂災害情報提供システムの活用等による情報収集 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制	
災害リスク、災害を防止・軽減する施設状況など総合的に勘案し適当でない判断される場合、原則として居住誘導区域に含まないこととすべきである区域（都市計画運用指針）		
土砂災害警戒区域	・ハザードマップ等による区域の明示、災害リスク周知、避難啓発等 ・三重県土砂災害情報提供システムの活用等による情報収集 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制	リスクの周知とともに、危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備など対応も図られており、居住誘導区域から除外しない
津波浸水想定区域	・河川、海岸の堤防・護岸の整備促進、河川改修、津波防護施設の管理・補強促進 ・津波避難マップ（各戸配布）による浸水区域等の明示、災害リスク周知、率先避難啓発等 ・津波避難ビルの指定（要配慮者が避難可能な500m間隔） ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 ・津波警報はJアラート連動で防災行政無線を通じて情報発信、緊急速報メール・安全安心防災メールも発信	ハード対策のほか、リスクの周知とともに津波避難ビルの指定や危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備などソフト対策も図られており、基本的に居住誘導区域から除外しない ただし、木造家屋が全壊する危険性が飛躍的に高くなる浸水深2m以上の区域については居住誘導区域から除外
浸水想定区域	・河川護岸整備や河川改修、下水ポンプ場整備等の推進 ・ハザードマップ等による浸水区域等の明示、災害リスクの周知、避難の啓発	ハード対策のほか、リスクの周知とともに河川水位の監視による避難情報の発令体制などソフト対策も図られている 浸水区域は市街地の広範囲に渡るものの、想定し得る最大規模の降雨の想定であり、事前にある程度の予測・準備ができる可能性が高い点なども考慮し、ハード・ソフト両面の対策の推進を前提に居住誘導区域から除外しない
家屋倒壊等氾濫想定区域	・河川水位監視による避難情報（避難準備情報、避難勧告、避難指示）の発令 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制	
慎重に判断を行うことが望ましい区域（市独自）		
■南海トラフ地震や断層帯に係る地震により地震被害が想定される区域	・災害対応力向上に向けた道路網の整備、道路施設やライフライン施設等の安全化等 ・建築物の耐震不燃化の促進 ・オープンスペースの確保、既成市街地の再編などの対策 ・防災マップによる啓発活動や警戒避難体制の整備をはじめとしたソフト対策	市域全域にわたる大地震となる等、除外することは現実的でないことから、各対策の推進を前提とし、居住誘導区域から除外しない
■南海トラフ地震や断層帯に係る地震による液状化の危険度が高い区域	・大規模盛土造成地の基礎調査の推進 ・広範囲に渡るもの発生箇所の特定が困難であることなども踏まえ、緊急輸送道路の指定、避難所の整備、避難対策の充実等発生後の迅速な対応を目指す	液状化区域はほぼ全域に鉄道駅が配置される等、除外することは現実的でないことから、各対策の推進を前提とし、居住誘導区域から除外しない

2. 災害リスクについて

論点② 災害リスクに対する対応のあり方について

立地適正化計画における災害リスクに対する対応の考え方

居住誘導の考え方

- ▶ 災害リスクの状況及び安全対策の実施状況を踏まえ、建物の倒壊等の危険性が高い区域を居住誘導区域から除外
- ▶ 都市計画運用指針に示されている居住誘導区域に含めないことが望ましい区域等を踏まえる

除外条件

- 土砂災害特別警戒区域(都市計画運用指針において居住誘導区域に含めないことが望ましいとされている区域)
- 急傾斜地崩壊危険区域(都市計画運用指針において居住誘導区域に含めないことが望ましいとされている区域)
- 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

※ 災害リスクの状況や国をはじめとする関係機関の動向など留意しながら必要に応じて適宜見直しを図る

災害リスク
への対応の
方向性

居住誘導に係る施策

○災害リスクに配慮したまちづくり施策

- 災害リスクに係る情報の提供
- 既成市街地におけるリスク軽減策
- 社会インフラの耐震化の推進施策
- 旧耐震建築物の耐震化や除却、建替えの促進、空き家の適正管理、老朽危険家屋の除却促進

具体的な取組など

■ 現行 ◇ 今後取組を検討

- がけ地近接等危険住宅移転補助制度
- 宅地造成等に伴う開発の適切な指導・監督
- 狭あい道路後退用地整備事業
- 治水安全度の向上に向けた準用河川の整備・改修等
- 都市農地や市街地外縁部の里山の保全
- 津波避難ビルの指定
- ハザードマップ等による災害リスク周知、避難啓発等
- ◇ 宅地等の嵩上げ等の支援等の検討
- 橋梁や上下水道施設などの耐震化対策
- 木造住宅耐震補強工事等補助制度
- ブロック塀撤去・生垣転換への支援
- 住替え支援制度、狭小宅地改善支援制度 など

3. 交通ネットワークについて

本会議等にいただいた主なご意見

- 目標とする都市の骨格構造を見ると、全般的に居住誘導区域になりうる区域は公共交通で繋がっており、今後も維持をしていく意思が感じられる。居住を誘導しない産業地にも公共交通を繋げて居住誘導・都市機能誘導を考えており、四日市らしいのではないか
- 公共交通について、生産年齢人口が減ってくるとバスを筆頭にその維持が困難となることが予想されることから、今のうちから鉄道やバスの通る区域の周辺に人口を集めることも必要なのではないか
- バス待ち状況等をリアルタイムに把握しながら行動できるなど、20年先を見据えた利便性向上に向けた方針を入れ込んでもいいのではないか

現状など

- ▶35駅を有する鉄道は、臨海部を中心に市街化区域を広範囲にカバーする鉄道網を形成、徒歩圏人口カバー率は51.3%
- ▶バスは、中心市街地などの拠点と郊外住宅団地や既存集落などを結んでいるものの、利用者が減少しており収支率の悪い路線では減便や廃線となる路線も発生、徒歩圏人口カバー率は66.4%となっている
- ▶公共交通のカバー率は87.7%となり市街化区域を概ねカバー、基幹的公共交通では62.8%となる(三大都市圏66%)

種別	鉄道	バス	道路
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況(平成13年→平成29年+8%) (平成25年→平成29年+10%) ・耐震化の必要な橋梁や重軌条化の必要な線路などがあり、安全性の確保が求められている ・高齢者や障害者に配慮し、バリアフリー化の整備がされた鉄道駅が6駅、整備予定が4駅、未整備の駅が25駅 ・高齢者や障害者等が鉄道駅へアクセスしにくい道路などがある 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況(平成13年→平成29年▲26%) (平成25年→平成29年▲10%) ・ハイテク工業団地や郊外住宅団地を結ぶ4路線のみ黒字路線 ・運転手不足である ・高齢者や障害者などが利用しにくいバス停や車両がある ・渋滞により定時性が確保されていない路線がある ・ハイテク工業団地への路線の朝の通勤時間帯の輸送力不足 	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部については慢性的に渋滞が発生、ハイテク工業団地周辺は朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生している ・新名神高速道路、東海環状自動車道、国道477号バイパス、北勢バイパスなど広域幹線が整備されてきている
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者は増加傾向にある ・近鉄名古屋線やJR関西本線等、名古屋・大阪方面へのアクセス性が高いことからリニア時代に人、モノ等の交流促進が期待 ・人口密度低下により、輸送需要の低下が見込まれ、さらなる分担率の向上が必要である ・高齢者や障害者が利用しやすい鉄道駅やアクセス道路の整備が必要である 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスによる公共交通カバー率は約67%となっており、人口密度が低下することで、輸送需要の低下が見込まれ、特に輸送需要の少ない末端の路線の減便、廃止が加速する ・ハイテク工業団地へ向かう路線については、黒字が大きく、その収益を含めて、全体のバス網を維持していくことが必要である 	<ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路、東海環状自動車道、国道477号バイパス、北勢バイパスなど広域幹線の整備により、高速交通の利便性向上が図られている ・国道477号バイパス終点から中心市街地、臨海部へ繋がる道路の整備が必要である ・渋滞解消のため、通勤のマイカー利用を減らす必要がある ・渋滞道路のネック点解消のため、道路整備を行う必要がある
施策(現行)	<ul style="list-style-type: none"> ・内部、八王子線の公有民営化 ・あすなろう鉄道の車両、施設更新 ・鉄道施設の耐震化、重軌条化、踏切事故対策 ・鉄道駅のバリアフリー化、駅前広場整備 ・近鉄四日市駅周辺等整備事業 ・川原町駅周辺連続立体交差事業 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス、ワンステップバス導入 ・ICカード導入 ・バスロケーションシステムの拡充 ・PTPS、信号制御の導入 ・バス路線再編の検討 ・デマンド交通、コミュニティバスの社会実験 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線道路整備(新名神高速道路、東海環状自動車道、国道477号バイパス、北勢バイパス) ・ノーマイカーによるエコ通勤デーの実施 ・渋滞解消に向けた道路整備(泊小古曾線、垂坂1号線、小杉新町2号線 など) など

3. 交通ネットワークについて

論点③ 交通ネットワークの方向性について

立地適正化計画における交通ネットワークに関する考え方

- 中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・再編
- 広域幹線道路ネットワークを活かした交通利便性の向上
- リニア時代に向けた交通利便性の向上

交通
ネットワーク
の方向性

ネットワークに係る施策の方向性

- 鉄道の維持
- 基幹的バスの維持、支線バスやその他交通手段の連携と移動手段の確保
- まちなかを回遊する移動手段の強化
- 自動運転等の新技術の導入
- MaaSへの対応の推進
- 広域幹線道路やCTを活かした交通ネットワークの形成
- 連節バスの導入等による輸送力の強化
- 中心拠点、地域拠点の交通結節機能強化
- 広域道路を活かした名古屋へのアクセス性向上

具体的な取組など

■ 現行 ◇ 今後取組を検討

- あすなろう鉄道の車両・施設更新、維持修繕
- ◇ あすなろう鉄道のICカード導入
- 鉄道施設の耐震化、重軌条化、踏切事故対策等
- 鉄道駅バリアフリー化、駅前広場整備、駐輪場等の拡大
- ノンステップバス・ワンステップバス導入、ICカード導入
- バスロケーションシステム拡充、PTPS・信号制御の導入
- バス路線再編の検討
- デマンド交通、コミュニティバス社会実験
- ◇ バス事業者との共同実験(車両小型化)
- 乗り継ぎ環境(コミュニティターミナル)の整備
- 安全に移動できる歩行者空間、自転車レーン等の整備
- ◇ 新たなモビリティの導入検討(電動キックボード等)
- 自動運転の導入に向けた社会実験の検討
- ◇ アプリの導入検討
- バイパス道路や環状道路の整備促進、ネック点の解消
- ◇ コミュニティターミナル等の整備検討
- ◇ 連節バス導入に向けた検討
- 近鉄四日市駅周辺等整備事業
- ◇ コミュニティターミナル等の整備検討

など

3. 交通ネットワークについて

本市における交通に係る計画

【四日市市都市総合交通戦略(H23.10)】

- ◇戦略 1. 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり
- 2. 円滑な交通を支える道づくり
- 3. まちなかの賑わいづくり
- 4. 市民・公共交通事業者・行政の連携づくり

◇四日市市総合交通戦略における将来交通体系イメージ



【四日市市地域公共交通網形成計画(H26.10)】

- ◇基本理念 『育てよう！市民の暮らしを守る公共交通』
- ◇基本方針 「コンパクトなまちづくりを支える公共交通の維持・活性化」
「便利で安心して利用できる持続可能な地域公共交通網の構築」
「地域公共交通を利用したくなるサービスの提供と雰囲気づくり」
- ◇施策
 - ・中心市街地アクセス交通の維持・活性化
 - ・団地、郊外部の日常生活の移動手段確保の仕組みづくり
 - ・乗り継ぎ利便性の向上、並行路線の連携強化 等

◇四日市市地域公共交通網形成計画における将来ネットワーク像

