

第56回 鈴鹿市都市計画審議会 議案書

令和8年2月13日（金）

鈴鹿市都市計画課

目 次

○議 題

(1) 鈴鹿市立地適正化計画策定業務進捗報告

- 資料 1 鈴鹿市立地適正化計画と小委員会の位置づけ
- 資料 2 論点一覧
- 資料 3 主要論点
- 資料 4 - 1 第 1 回小委員会の主な論点と今後の整理方向
- 資料 4 - 2 第 1 回小委員会での主な意見と対応方針
- 資料 5 スケジュール（業務フロー）

- 参考資料 1 用語の簡易解説
- 参考資料 2 関係する計画や他部局の施策に関する整理
- 参考資料 3 現状と課題

(1) 鈴鹿市立地適正化計画策定業務進捗報告

鈴鹿市立地適正化計画と小委員会の位置づけ

1. 立地適正化計画とは

(1) 立地適正化計画とは

立地適正化計画は、人口減少・少子高齢化の進行を見据え、居住と都市機能を一定のエリアに誘導し、持続可能な都市構造を形成するための計画です。

- 居住誘導区域
- 都市機能誘導区域
- 誘導施策（届出制度・支援制度等）
- 防災指針（災害リスクへの対応方針）

都市マスタープランに基づき、その実現を具体化する実行計画として位置づけられる。

(2) なぜ今、立地適正化計画が必要なのか

- ・人口減少・少子高齢化の進行
- ・市街地の拡散と人口密度の低下
- ・公共交通・インフラ・公共施設の維持が困難に
- ・災害リスクの高い市街地の存在

これらの課題に対し、都市を「集約」し「再編」する視点から、将来にわたって持続可能な都市構造をつくる必要がある。

2. 小委員会設置の位置づけ

(1) 設置根拠

鈴鹿市立地適正化計画策定に向け、鈴鹿市都市計画審議会組織及び運営要領第 11 条第 1 項に基づき、鈴鹿市都市計画審議会小委員会（立地適正化計画策定検討）を設置。

令和 7 年 1 月 30 日開催の第 5 4 回鈴鹿市都市計画審議会において設置が承認された。

本小委員会は、国の立地適正化計画策定に関するガイドラインに示されている「協議会」に相当する役割を担うものとして位置づけている。

(2) 小委員会で取り扱う内容（想定）

- ・ 鈴鹿市の現状・課題の整理
- ・ 居住誘導・都市機能誘導の考え方
- ・ 防災、交通、公共施設、土地利用等の横断調整
- ・ 計画素案に対する検討・意見整理

(3) 作業期間

令和7年度、8年度、9年度で策定作業。

3. 第1回小委員会の到達点目標

(1) 第1回小委員会の役割

立地適正化計画の方向性を決めるためのスタート地点として

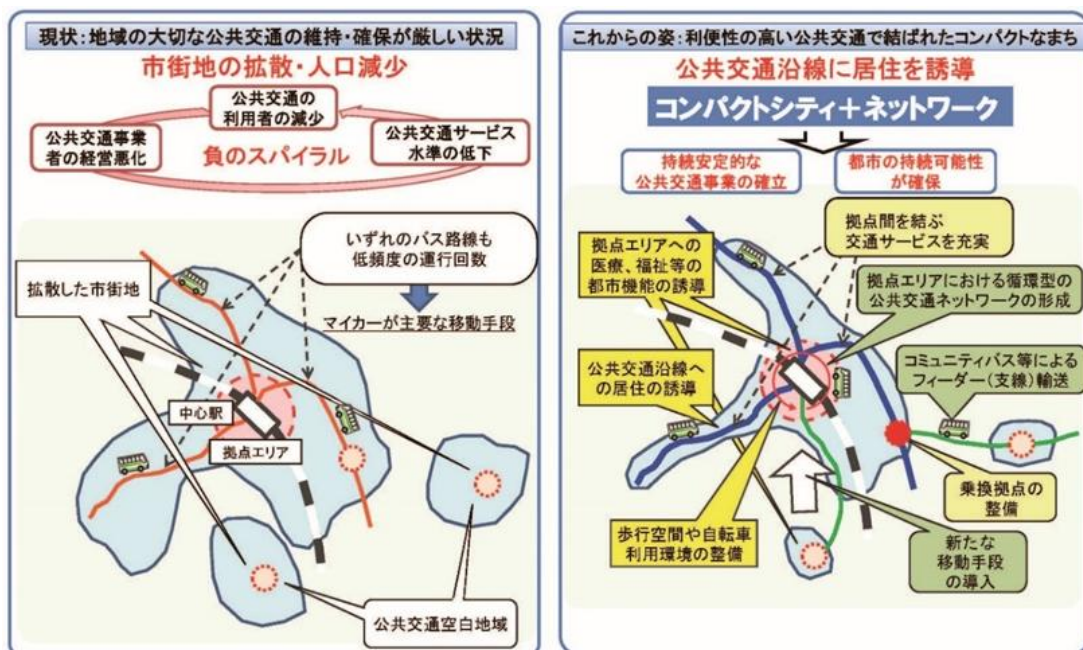
- ・ 立地適正化計画の制度と役割の共通理解
- ・ 鈴鹿市の現状と課題の共有
- ・ 今後検討すべき論点の確認

(2) 第1回小委員会で目指す到達点

第1回小委員会において、次の3点について、「方向性の大枠について合意を得る」ことを到達点とします。

- ① 鈴鹿市において、なぜ立地適正化計画が必要なのか。
- ② 課題整理は現時点の認識として妥当か
- ③ 今後検討すべき「主要論点」はこれでよいか

※具体的な区域設定や施策内容の決定は、第2回以降で段階的に検討していきます。



論点一覧

【論点一覧の運用について】

★：第1回小委員会で方向性確認（主要論点）

◎：第2回以降で詳細検討

居住

- ★1-1 居住誘導区域をどの範囲に設定するか
- ★1-2 居住誘導区域外の居住をどのように支えていくのか
- ◎1-3 居住誘導区域内の居住密度・誘導水準をどう考えるか
- ◎1-4 空き家・空地対策を居住誘導とどう連動させるか
- ◎1-5 若年・子育て・高齢者それぞれに対する誘導施策の考え方
- ◎1-6 市街化調整区域における居住の例外的取扱いの整理
(都市マスタープランとの整合)

都市機能

- ★2-1 都市機能誘導区域をどの拠点に設定するか
- ★2-2 誘導施設の対象と民間施設誘導の方針
- ◎2-3 誘導施設の優先順位（医療・商業・子育て・行政等）を
どう位置づける
- ◎2-4 既存立地施設をどう位置づけるか
- ◎2-5 誘導施策の具体手法（補助・規制・協定）
- ◎2-6 民間投資をどう呼び込むか（インセンティブ）

交通

- ★3-1 公共交通の核と誘導区域の関係
- ★3-2 公共交通の維持・再編と移動手段の確保
- ◎3-3 交通空白地への対応方針
- ◎3-4 デマンド交通・ライドシェアの制度的位置づけ
- ◎3-5 自動車依存構造の将来的な転換目標（数値イメージ）
- ◎3-6 通勤・通学・買い物等の移動実態をどう反映させるか

防災

- ★4-1 災害リスク区域を誘導区域設定にどう反映させるか
- ★4-2 誘導区域内に残るリスクへの対応方針
- ◎4-3 防災指針に何をどこまで書き込むのか
- ◎4-4 レッドゾーン内既存市街地の扱い（移転・耐水化等）
- ◎4-5 避難施設・防災拠点と都市機能誘導区域の関係
- ◎4-6 国・県の防災施策との整合、補助制度活用

公共施設・土地利用

- ★5-1 公共施設再編と誘導区域の関係
- ★5-2 土地利用誘導の基本的な考え方
- ◎5-3 個別施設の再配置方針
- ◎5-4 複合化・集約化を立地適正化計画にどう位置づけるか
- ◎5-5 未利用地・工場跡地・低未利用地の活用方針
- ◎5-6 民間開発と公共施設整備の連動の仕組み

主要論点

	居住
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市内では人口減少が進行しており、市街地の低密度化が進み、都市基盤の維持が課題となっている。 ・市街化区域内においても、人口密度や居住の実態にばらつきが見られ、空き家・低未利用地の増加が懸念される。 ・一方で、市街化調整区域を含め、郊外部への住宅立地も引き続き見られ、居住の拡散傾向が続いている。 ・高齢化の進行により、医療・福祉・商業等の生活サービスへのアクセス確保が重要な課題となっている。 ・浸水想定区域等の災害リスクを有する地域における居住の在り方について整理が必要となっている。
論点	<ol style="list-style-type: none"> ① 居住誘導区域をどの範囲に設定するか <ul style="list-style-type: none"> ・市街化区域を基本とするのか ・工業専用地域など居住に適さない区域の扱い ・災害リスクの高い区域の位置づけ ② 居住誘導区域外の居住をどのように支えていくのか <ul style="list-style-type: none"> ・誘導区域外に居住する市民の生活利便性の確保 ・移動手段や生活サービス確保との関係 ・市街化調整区域における居住の考え方との関係
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域については、原則として市街化区域の中から設定する方向で検討する。 ・工業専用地域など居住の実態や適性が認められない区域については、除外する方向で検討する。 ・災害リスクの高い区域については、防災の観点から慎重に扱うものとし、防災分野の整理と連動して検討する。 ・居住誘導区域外については、直ちに居住を制限するものではなく、引き続き生活が維持できるよう、交通施設や生活サービス施策と連携しながら支援のあり方を整理する方向で検討する。 ・市街化調整区域における居住の考え方については、上位計画である都市マスタープランの方針を踏襲する方向で整理する。

	都市機能
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市内には鉄道駅周辺、旧来の中心市街地、大規模商業施設周辺など複数の拠点が分散して形成されている。 ・生活サービス施設（商業、医療、福祉、金融等）は一定程度立地しているが、拠点ごとの機能集積の度合いや役割が不明確となっている。 ・自動車依存型の立地が進み、徒歩や公共交通で日常生活が完結しにくいエリアが拡大している。 ・今後の人口減少により、都市機能の維持が困難となるエリアの発生が懸念される。 ・民間施設の立地は市場原理に大きく左右され、誘導の考え方が必ずしも明確ではない。
論点	<ul style="list-style-type: none"> ① 機能誘導区域をどの拠点に設定するか。 <ul style="list-style-type: none"> ・鉄道駅周辺を基本とするのか ・既存の商業集積地をどこまで含めるのか ・拠点の階層（中心拠点・地域拠点等）をどう整理するのか ② 誘導施設の対象と民間施設誘導の方針 <ul style="list-style-type: none"> ・誘導施設の対象をどこまで設定するのか ・緩やかな誘導とするのか、補助制度等と連動させるのか ・計画による誘導と市場原理との関係をどう整理するのか
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・都市機能誘導区域については、鉄道駅周辺や既存の都市機能が集積している拠点を基本として設定する方向で検討する。 ・具体的な拠点の範囲や階層構造については、市の既存計画や現況の都市機能集積状況を踏まえ今後の検討の中で整理する。 ・誘導施設及び民間施設の誘導方針については、過度な規制や強制とならないよう配慮しつつ、行政としての基本的な考え方を計画に位置付ける方向で検討する。 ・補助制度や他施策との連携を含め、実効性のある誘導の在り方について今後整理する。

	交通
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・ 日常の移動は自動車依存度が高い構造となっており、公共交通の利用は限定的である。 ・ 鉄道・路線バスなど基幹公共交通は利用者減少により維持が課題。 ・ 高齢化の進行により、自家用車を運転できない層の移動手段の確保が重要な課題となっている。 ・ デマンド交通等の新たな移動サービスが導入されつつあるが、都市構造や誘導施策との関係整理は今後の課題である。 ・ 居住・都市機能の集約と交通の関係について、都市構造としての整理が十分でない。
論点	<ul style="list-style-type: none"> ① 公共交通の核（駅・主要停留所）と、居住・都市機能誘導区域の関係をどう整理するのか。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅・主要停留所を誘導の軸とする考え方 ・ 公共交通利便性と都市機能・居住の集約の関係性 ・ 自動車依存型からの転換をどこまで想定するのか ② 公共交通の維持・再編と移動手段の確保をどう整理するのか。 <ul style="list-style-type: none"> ・ 路線バス・鉄道の維持・効率化との関係 ・ デマンド交通・ライドシェア等の位置づけ ・ 誘導区域外を含めた移動手段確保の考え方
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・ 鉄道駅や主要バス停などの公共交通の核を踏まえて、居住誘導区域および都市機能誘導区域との関係を整理する方向で検討する。 ・ 公共交通の維持・再編については、鈴鹿市地域公共交通計画との役割分担を踏まえつつ、立地適正化計画では都市構造との関係性を中心に位置づける方向で検討する。 ・ デマンド交通等については、既存公共交通を補完する移動手段として、誘導区域外も含めた移動手段確保の観点から整理する方向で検討する。 ・ 自動車依存からの転換については、市民生活の実態を踏まえながら、徒歩・公共交通の利用を促進する都市構造を目指す方向で検討する。

	防災
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市内には、浸水想定区域や土砂災害警戒区域などの災害リスクを有する区域が広く存在している。 ・市街化区域や鉄道駅周辺など、都市機能や人口が集積している区域と災害リスクが重複している箇所がある。 ・近年の気候変動の影響により、想定を超える豪雨や台風被害の発生リスクが高まっている。 ・高齢化の進行により、災害時に自力非難が困難となる要配慮者の増加が見込まれる。 ・都市の集約を進める一方で、安全性の確保と居住・都市機能誘導との両立が重要な課題となっている。
論点	<ul style="list-style-type: none"> ① 災害リスクの高い区域を居住誘導区域・都市機能誘導区域の設定にどのように反映させるか <ul style="list-style-type: none"> ・浸水想定区域や土砂災害警戒区域の扱い ・居住誘導区域・都市機能誘導区域からの原則除外の考え方 ・既存市街地との整理の仕方 ② 誘導区域内に残るリスクへの対策方針 <ul style="list-style-type: none"> ・建築・立地時のハード対策 ・避難対策や情報伝達などのソフト対策 ・個別計画（地域防災計画等）との役割分担
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・居住誘導区域及び都市機能誘導区域の設定にあたっては、浸水想定区域や土砂災害警戒区域などの災害リスクを十分に踏まえた区域設定を基本とする方向で検討する。 ・災害リスクが高い区域については、原則として誘導区域から除外する考え方を基本としつつ、都市構造上やむを得ず誘導区域に含まれる場合には、防災指針により必要な対策を講じる方向で検討する。 ・防災指針については、建築時の安全対策、避難対策、関係計画との連携等を含め、実効性のある内容となるよう今後整理する方向で検討する。 ・地域防災計画やハザードマップ等の既存計画との整合を図り、都市の集約と安全性の確保の両立を図る方向で検討する。

	公共施設・土地利用
現状と課題	<ul style="list-style-type: none"> ・市内には、庁舎、学校、文化施設、体育施設など多様な公共施設が広範囲に分布立地している。 ・多くの公共施設が高度経済成長期に整備され、老朽化が進行している。 ・人口減少・少子高齢化の進行により、将来の施設利用需要は減少・変化が見込まれる一方で、維持管理・更新費用の増大が懸念される。 ・一部の公共施設は居住誘導区域や都市機能誘導区域との位置関係が必ずしも整理されていない。 ・土地利用については、都市マスタープラン等により基本方針は示されているが、立地適正化計画との関係整理は今後の課題。
論点	<ul style="list-style-type: none"> ① 公共施設の再編・配置と居住・都市機能誘導区域との関係をどう整理するのか <ul style="list-style-type: none"> ・公共施設を誘導区域にどの程度集約していくのか ・既存施設の更新・複合化・統廃合との関係 ・生活利便性確保の観点からの配置の考え方 ② 土地利用の誘導方針を都市マスタープラン等との関係の中で、立地適正化計画にどう位置づけるか <ul style="list-style-type: none"> ・用途地域等の土地利用方針との整合 ・居住・都市機能の集約と土地利用規制・誘導の関係 ・開発動向と計画誘導の関係の整理
方向性	<ul style="list-style-type: none"> ・公共施設の配置については、居住誘導区域及び都市機能誘導区域との関係を意識し、生活利便性の確保や複合化の観点を踏まえて整理する方向で検討する。 ・施設の更新・再編については、公共施設等総合管理計画等の個別計画との役割分担を踏まえ、立地適正化計画では都市構造との関係性を中心に位置づける方向で検討する。 ・土地利用の誘導については、都市マスタープラン等の上位・関連計画との整合を基本としつつ、居住・都市機能の集約を支える視点で整理する方向で検討する。 ・開発動向や民間活力との関係も踏まえ、実効性のある土地利用誘導の在り方について今後検討する。

第 1 回小委員会の主な論点と今後の整理方向

1. 都市機能誘導区域・居住誘導区域の基本的な考え方
 - ・都市機能誘導区域は、居住誘導区域の中でも中心性の高いエリアとして位置づける。
 - ・居住については、人口の単純集約を目的とするのではなく、災害リスクや居住性を踏まえた誘導を行う考え方を基本とする。
 - ・居住誘導区域の具体的な範囲や除外条件については、他市事例も踏まえ、今後段階的に整理する。
2. 都市拠点の考え方（3 拠点の位置づけ）
 - ・本市の都市構造の特徴を踏まえ、平田・白子・神戸の 3 拠点を都市拠点として整理する方向で検討。
 - ・都市機能誘導区域は、単一拠点への集中ではなく、複数拠点をネットワークでつなぐ考え方を前提とする。
 - ・3 拠点の妥当性や役割分担については、今後の議論を通じて整理を深める。
3. 居住誘導区域の除外条件（災害・非居住性）
 - ・居住誘導区域は、原則として市街化区域の中から設定する。
 - ・津波浸水深が大きい区域、工業専用地域、レッドゾーン等居住性や安全性が確保できない区域は除外対象とする方向で整理。
 - ・海岸沿い等の防災上の課題を有する区域については、防災指針と整合を図りながら検討する。
4. 交通・可視化図に関する考え方
 - ・交通の可視化図については、鉄道・バスの利用可能性を示すものであり、便数等の実態を直接表すものではない。
 - ・人口分布の可視化についても、表現方法を工夫し、実態が誤解なく伝わるよう改善を図る。
 - ・コンパクトプラスネットワークの考え方のもと、公共交通の維持・効率化を今後の重要な論点とする。
5. 都市機能・誘導施設の整理の方向性
 - ・都市機能とは、医療・福祉・商業等、市民生活を支える中核的な機能を指す。
 - ・誘導施設については、市内に満遍なく配置すべき施設と、拠点への集積が望ましい施設を整理する必要がある。
 - ・民間施設の立地動向も踏まえ、公民連携を前提とした誘導のあり方について、今後検討を進める。

今後の進め方

- ・本日の報告内容を踏まえ、次回以降の小委員会において、各論点について具体的な区域設定・考え方の整理を段階的に進める。

第 1 回小委員会での主な意見と対応方針

- 居住誘導区域や都市機能誘導区域の具体的な想定はあるのか。他市の策定状況等踏まえ検討するのか。また、誘導区域外の取扱いについて。
 - 居住誘導区域は、市街化区域の中で設定することが前提となる。その中でさらにどういふところを外していくかを 2 回目以降に議論する予定。他市事例では、津波浸水深が 2m 以上のところや災害レッドゾーン、工業専用地域や臨港地区などの居住を目的としていない地域、その他居住性が見込めない地域について除外している。他市事例も示しながら 2 回目以降議論する。都市機能誘導区域は、都市マスタープランにおいて平田町駅・白子駅・鈴鹿市駅の駅周辺を都市拠点として位置づけている、その考えと整合を図りつつ具体的な範囲については今後議論し決定していきたい。誘導区域外の取扱いについても今後の議論となるが、他市事例において市街化調整区域の拠点に生活拠点区域を設定している市町もあるが、鈴鹿市においてはまずは、市街化区域の中での区域設定を立地適正化計画に記載したいと考える。
- 都市拠点が平田、白子、神戸にあり人口が多い地区が広がっている感覚がある。立地適正化計画でコンパクト化していくということだが、3 つの拠点を 1 つにするなどコンパクト化していくということか。
 - 鈴鹿市の特徴として都市拠点が 3 つに分散していることがある。他市の都市機能誘導区域の設定事例は、四日市市の場合、四日市駅周辺の 1 か所のみを都市機能誘導区域としている。また、複数拠点を都市機能誘導区域としている市もある。事務局の考えとしては、3 拠点を都市機能誘導区域として設定し、そこをネットワークでつないでいく、この考え方が適切か今後議論していきたい。
- 居住誘導区域や都市機能誘導区域については法律でどういったエリアについて設定するなど規定されているのか。
 - 法令（都市再生特別措置法）及び、国が策定している立地適正化計画の手引きに区域に含めてはならない区域や望ましい区域像が記載されている。その考えに沿って市で判断していくにあたり、小委員会の場で議論をしながら、鈴鹿市にとって一番いい形で定めていく。
- 都市機能についてももう少し詳しく説明してほしい。
 - 都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を拠点や生活圏の中心に誘導し効率的なサービス提供を図る区域ですが、都市機能誘導区域には誘導施設を設定することができる。誘導施設は、病院であるとか、商業施設スーパー、福祉施設など独自に市町が決めることができる。そういった施設を誘導区

域に集めて生活利便性を高めていく。今後こういった誘導施設が鈴鹿市として適切か議論したい。

- 主要論点の方向性について、都市機能の方向性で公民連携を前提に整理のイメージは、誘導という意味で公民連携という言葉を使用しているのか、もう少し踏み込んだ形で公民連携を考えているイメージか。
 - 都市機能は、病院や商業施設など民間施設が多く、民間施設を誘導していくにあたっては、民間の力を借りていく必要がある。そういった意味合いで公民連携という方向性を記載している。

- 居住誘導区域の中なり、隣接するところに都市機能誘導区域が来るのか。
 - 都市機能誘導区域の設定条件として居住誘導区域の中に設定することとなっている。

- 可視化のグラフの見方について、交通の可視化図は赤色部分が広く広がっており、市域全体的に交通利便性が高く見えるミスリードになっているように思う。また、居住の可視化図について、都市拠点の3拠点に2025年のグラフでは人口集積が見られない。グラフを見ると、3拠点のトライアングルの真ん中を充実させた方がいいと感じる。
 - 交通の可視化図の赤色部分は、鉄道もバスも利用できる利用圏にあるところを示している。電車・バスの本数等利便性は反映されていない。白子駅周辺において、人口が少し内陸部へ移ってきている現状がある。都市拠点に人口が集積しているかということ、必ずしもそうではない。可視化ツールの人口の見せ方、人口の表現の仕方はわかりやすい表現になるようにしていく。

- 立地適正化計画に市街化調整区域のことをどこまで議論し、どこまで記載するのか。
 - 基本的には、市街化調整区域について立地適正化計画に書き込むことは想定していない。都市マスタープランで市街化調整区域のあり方について記載している。その考えを踏襲しつつ立地適正化計画を策定したい。

- 公共施設・土地利用で公共建築物個別施設計画との整合を図るとあるが、都市機能に該当する公共施設はどういったものが、いくつくらいあると想定しているのか。
 - 公共建築物個別施設計画は公共施設政策課が計画策定を行う。現在、調整区域ではあるが、合川・天名・郡山の小学校の統廃合の話が進んでいる。今後、市街化区域の小学校や公民館、出張所なども統廃合の話が出ると思われる。公共施設と都市機能誘導区域は密接に関わるため議論を今後進める必要がある。

- 居住について、居住誘導区域をどの範囲に設定するのか、方向性は、居住誘導区域については原則として市街化区域の中から設定する方向で検討する。そこから、居住性が見込めない地域、災害リスクが高い区域について除外していくという話し。鈴鹿市において具体的に除外を検討する区域はどういった区域になるか。
 - サーキットのレーシングコースは準工業地域で市街化区域だが、居住性を見込めないので居住誘導区域から除外していく考え。他には、工業専用地域、レッドゾーン、津波浸水深が2m以上など居住性が見込めない地域や災害リスクが高い区域は居住誘導区域から除外していく考え。

- 居住誘導区域外の居住をどう支えていくのかについて。市街化調整区域における居住の考え方との関係も論点となってくる。インフラの話だと市街化調整区域まで公共下水を引っ張るといふ計画がある市もあるが、鈴鹿市の公共下水の状況はどうか。
 - 公共下水は基本的には市街化区域の中をやる、市街化調整区域については、集落排水や浄化槽で対応する方針。補助金等も縮小傾向にあり市街化調整区域まで公共下水道を広げていく話はない。

- 交通について、交通は居住しているところには張り巡らせなければならない、市が補助するバスも市内満遍なくいきわたらせるべきと市民はいうがどう考えるか。
 - 交通について、コンパクトプラスネットワークの観点から、路線バス・鉄道の維持・効率化について協議が必要と考える。

- 日常の移動は自動車依存度が高い。高齢化の進行により運転免許返納等自家用車を運転できない層の移動手段の確保が重要な課題となっている。公共交通の維持・再編と移動手段の確保をどう整理するのか。山間部の高齢者の移動手段の確保において自治会等で対応している事例はないのか。
 - 道路運送法の範囲において地域で買い物補助の送迎や福祉事業を活用している事例はある。デマンド交通等について、既存公共交通を補完する移動手段として、誘導区域外も含めた移動手段確保の観点から整理する。

- 鈴鹿市における公共交通の核とはどこになるのか。
 - 鉄道駅や主要停留所を公共交通の核と考える。1か所ではなく複数個所になる。

- 防災について、災害リスクの高い区域をどう反映するのか、海岸沿いのエリア

は、近鉄も近くを走っていて、また、伊勢街道や白子港など歴史的に見ても意味のある地域、重要な地域である。しかし津波が来たら浸水してしまうエリア。都市計画的にはこの地域はどういう位置づけになっているのか。

- 地域へは、地域防災計画やハザードマップで浸水深について公表している。今回、立地適正化計画と合わせて防災指針を策定し防災指針により必要な対策を講じる方向性である。

- 居住誘導区域から津波浸水エリアを外す必要があるのかないのか。事務局の方針としては、災害リスクが高いエリアは除外する方向性の話もあった。
 - 津波浸水深が 2m3m となってくると住宅が倒壊してしまう危険性がある。水平避難により逃げたとしても、被災し、住宅が倒壊してしまうと生活再建が難しくなる。こういったことから、津波浸水深が 2m 以上のところは誘導区域から外す自治体が多くある。

- 立地適正化計画策定の中で海岸沿いの地域をどうするのが一番の山場となる。近鉄本線の沿線、白子地区は交通利便性が高い地域だが、同時に津波浸水区域でもあり、防災との兼ね合いを今後議論する必要がある。
 - 近鉄沿線は人口が張り付いているところでもあり、防災との兼ね合いについて議論が必要と考える。

- 都市機能について、集中させるのか、多少分散させるのか。鈴鹿市の現状の 3 つの都市拠点と都市機能誘導区域とするのか。
 - 基本的には、都市マスタープランに基づいて作成していきたいので都市拠点の 3 拠点をベースに今後議論していきたい。

- 何をどこまで都市機能と考えるか。他の市で子育て施設が都市機能誘導施設になると都市機能誘導区域にしかできないとなり、他の地域に作ってはいけないとなってしまうといった話があった。市内満遍なく欲しい施設と、集中させて立地してもいい施設を明確にした方がよい。市内においてそのあたりの話はしたか。
 - 市内での話においても、子育て施設や高齢者福祉施設は市内満遍なく配置されているため、都市機能誘導施設には適さず、これからも、市内満遍なく存続していただきたいとのことであった。各計画との整合を図りながら策定を進めたい。

- 商業施設と病院もなかなか難しい。商業施設であれば、大型ショッピングセンターは鈴鹿市の 3 つの都市拠点から見た関係性はこういった状況にあるか。
 - 大型ショッピングセンターは、平田の都市拠点に立地している。都市機能誘導

施設に位置付けるかどうかは今後の議論が必要であるが、都市機能誘導施設に位置付けることはあまり適さないと考えている。病院については、鈴鹿市の場合総合病院が市街化調整区域に立地している。鈴鹿市にとってどういった施設が都市機能誘導施設に該当するかを考える中で、例えば、白子・平田の都市拠点には産婦人科の病院が立地している。隣の亀山市では出産できる病院がなくなった現状もあり、鈴鹿市らしさを出すことを考えると、産婦人科の病院を都市拠点に位置づけ存続してもらう方向性も考えられる。そういった観点で今後議論を進めたい。

- 商業施設について、名古屋駅の名鉄再開発が物価、資材の高騰の影響か白紙になった。計画、発注しても受注者がおらず実現しない状況がみられる、しばらくはこの状況が続くと思われる。市場原理との関係もあるが、果たして本当に市場原理そのものが回る状況にあるのかどうかというところまで見据えてやっていく必要がある。
- そういった意味合いにおいても民間との連携を協会していく必要がある。民間の動向や情報をきっちり把握しながら議論を進めていきたい。

□ 鈴鹿市立地適正化計画策定業務フロー(案)

