

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) 資料

平成31年 2月 8日

四日市市 都市整備部 都市計画課

1. 第1回会議における意見について

2. 人口配置と機能配置の方向性

1. 第1回会議における意見について

1-1. 第1回会議における意見について

視点	分類	意見
都市機能誘導	機能配置	四日市はあじさい型の都市構造であり、中心部の花卉では、市役所やホールなど高次な都市機能があり、中心から離れた2～3千人程の花卉には必要な都市機能が配置されている
		一極集中ではなく、副次的な拠点があってもいいのではないか
		拠点設定について、階層的な設定としてはどうか
		拠点や将来イメージの設定について、もっと密に数字や数値で示すべき
	中心市街地	中心市街地への都市機能の誘導はよい
		現状でもコンパクトである中で、中心市街地からというところには賛同するが、商業などと合わせて文化の薫る中心市街地としてほしい
		中心市街地の空洞化も進む中で民間投資をどのように誘導するか検討が必要
		民間誘導について、中心市街地に都市型産業を誘導していきたい
		JR四日市駅周辺の開発の方向性、近鉄四日市駅との連結、それぞれの駅の位置付けの検討が必要
		低未利用地の利活用について、共同建替等誘導助成制度や優良建築物整備事業など既存の制度が十分に利用されておらず、施策とタイアップしたストーリー検討が必要
居住誘導	データ分析	社人研推計は全国の推計としては概ね正しいが、各地域の状況は異なり、スーパーメガリージョンの効果も反映されていない
		居住誘導区域の設定にあたり、人口減少を許容する地域などの検討のため、人口や世帯数などの趨勢の把握が必要
		地域毎の人口動向、転入出状況や若い世代が集まる地域などを把握した上で、子育て支援施設や福祉施設などの誘導施設の検討をすることが重要
		四日市市は細かく土地利用方針を定めており、誘導区域も細かく検討してほしい
	人口配置	地域毎の人口動向に加えて、外国人の動向にも留意する必要がある
		縮小は四日市には当てはまらないのではないか
		生活の根幹をなす医療・福祉の市民サービスについて、一定のレベルを担保しており、これを土台として次のステップへのチャレンジを進めていくことが重要
		市街化区域を居住誘導区域とするのはいいが、生活サービス施設と公共交通のカバー域から外れる地域を居住誘導区域に入れる場合は根拠を示すことが重要
		コンビニやバス停は再編や撤退が容易であるため、厳しく評価すべき
		大規模商業施設は重要だが、より身近な食品スーパーが徒歩圏にあることも重要であり、身近にない地域は移動販売なども視野に入れながら検討してほしい
課題	市街化区域外縁部や開発が進んでいる地域について、都心居住や住宅団地とはまた異なるライフスタイルが選択できるような田園居住的なエリアとすることも考えられる	
	居住誘導区域外については、低密度化のデザインが重要である	
	都市の新陳代謝には、全市的には空き家は増加しているものの、開発が進む宅地と農地の混在地域のようなゆとりある地域も必要なのではないか	
	津波浸水深2m以下の地域の安全対策や液状化への対応について検討が必要	
		リノベーションの利活用が進まず、新築で住宅が立地している現状を課題として捉えてはどうか
		大規模な商業施設の維持には一定の消費者の供給が必要であり、それには郊外住宅団地の再生などが必要

1-1. 第1回会議における意見について

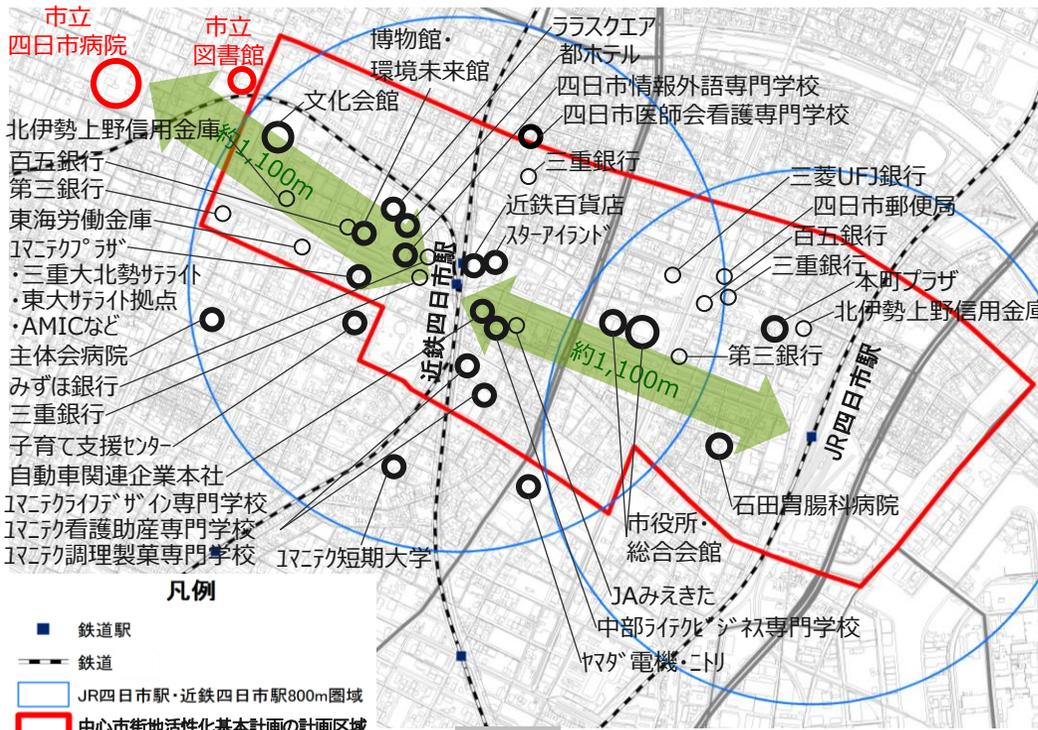
視点	分類	意見
交通ネットワーク	ネットワークの方向性	郊外団地や大規模商業施設を拠点とし、就業地も含めてネットワークで繋ぐのは四日市らしい
		35駅ある鉄道は重要で維持すべきであり、バスは朝夕は従業員を運び、昼間は高齢者を福祉施設へ巡回するなど効率的な運用が考えられる
		コミュニティーミナルは総合交通戦略から描いているものでありぜひ進めてほしい
		公共交通の利便性が十分でないハイテク工業団地へのネットワークについて、連節バスなどを視野に入れた検討が必要
		郊外住宅団地の維持に向けて公共交通ネットワークの維持を進めていけば空き家を少しでも減らせるのではないかと
		主要駅間を結ぶ自動運転の実証実験などはよい。また、自動運転の活用が期待される郊外不便地域については、土地区画整理事業などで道路基盤が整った団地などが望ましい
	これからは歩行者支援も重要になってくるのではないかと	
検討	今後は地域毎や拠点毎の計画で、特に交通計画が重要になると国で議論しており、四日市市でもその検討をしていただきたい	
その他全体に係ること	その他	スーパーメガリージョン形成の効果の享受が重要
		高齢者への対応の記載がないので入れてほしい
		リニア開通に合わせ、アクセスの良い四日市東インターや四日市インター周辺の土地利用の検討
		四日市市は老衰での死亡率が全国トップクラスであり、穏やかに最期を迎えられるというところで誇るべき財産である

2. 人口配置と機能配置の方向性

① 中心市街地において都市機能の高度化、集約化を図る

▶ 誘導を検討すべき施設の立地動向等

■ 中心市街地の主な都市機能の配置状況



■ 中心市街地の主な都市機能の駅からの距離

中心拠点に必要な都市機能 ※国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」		立地施設 ※主なものをピックアップ	近鉄	JR
行政	中枢的な行政機能 例. 本庁舎	市役所・総合会館	550	550
介護福祉	全市民を対象に高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター	本町プラザ(包括)	800	300
子育て	全市民を対象に児童福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て支援センター	子育て支援センター	350	1450
商業	時間消費型など様々なニーズに対応した、買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積	近鉄百貨店・スターイト	50	1100
		ララスクエア	300	1400
		ヤマダ電機・ニトリ	700	800
医療	総合的な医療サービス(二次医療)を受けられることができる機能 例. 病院	市立四日市病院 主体会病院 石田胃腸科病院	1100 650 950	2200 1750 250
金融	決済や融資などの金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫 ※主なものをピックアップ	三菱UFJ銀行支店	600	600
		みずほ銀行支店	50	1150
		四日市郵便局	800	500
		JAみえきた本店	200	900
		東海労働金庫支店	450	1550
		北伊勢上野信用金庫本店・支店	600	200
		三重銀行本店・支店	450	450
		百五銀行支店 第三銀行支店	450 700	450 400
教育文化	市民全体を対象とした教育文化サービスの拠点となる機能 例. 文化ホール、中央図書館	市立図書館	900	2000
		博物館・環境未来館	300	1400
		文化会館	550	1650
		都ホテル(コンベンション機能)	200	1300
		マニカク'ラサ'(学術研究拠点)	250	1350
		マニカ短期大学	600	1200
		マニカ専門学校	500	950
		四日市情報外語専門学校 四日市医師会看護専門学校 中部リハビリテーション専門学校	100 400 150	1200 1200 950
それ以外	業務的機能など ※代表的なものをピックアップ	自動車関連企業本社	100	1070

■ 市立四日市病院、市立図書館のアクセス性

都市機能	近鉄四日市駅からのアクセス					JR四日市駅からのアクセス				
	距離(m)	徒歩(分)	バス停	時間(分)	本数(本)	距離(m)	徒歩(分)	バス停	時間(分)	本数(本)
市立四日市病院	1,100	約15	市立病院 ※徒歩なし	約6	26	2,200	約30	市立病院 ※徒歩なし	約22	4
			市立病院口 ※+徒歩350m	約4~5 ※+約5	115			市立病院口 ※+徒歩350m	約12 ※+約5	19
市立図書館	900	約12	市立図書館前 ※+徒歩210m	約3~4 ※+約3	141	2,000	約25	市立図書館前 ※+徒歩210m	約11~20 ※+約3	23

2-1. 機能配置の方向性

① 中心市街地において都市機能の高度化、集約化を図る

▶ 中心市街地に誘導を検討すべき機能の立地動向等

都市機能	立地動向等
行政	・近鉄四日市駅、JR四日市駅の間に市役所、総合会館が立地し、センターコアとしての役割を担っている
商業	・大規模商業施設では近鉄百貨店、駅西再開発によるラスクエアが立地している他、近鉄駅東には広範囲にアーケード商店街が存在 ・商業販売額は小売で市全体の約26%を占めているが、販売額自体は徐々に低下しており、ジャスコ跡地のマンション化など、一部で都心居住への土地利用転換が進んでいる
金融	・メガバンクである三菱UFJ銀行、みずほ銀行の支店や、三重銀行、JAみえきた、北伊勢信用金庫は本店が立地 ・その他、四日市郵便局、東海労働金庫、百五銀行、第三銀行など各金融機関の支店が立地する他、証券会社などが立地 ・直近では、三重銀行と第三銀行の統合が決定、現行の三重銀行の本店が第三銀行の本店となるなど、経営基盤の強化が進められている
教育文化	・駅からの徒歩圏に文化会館や博物館など文化施設を配置する他、コンベンション機能を有する都ホテルが駅近傍に立地している ・駅近傍の大規模商業施設跡地に学術研究拠点のユマニテックプラザが立地、三重大北勢サテライト、東大サテライト拠点、AMICなどが2019年2月から開設 ・駅から徒歩圏外にある図書館について、建築後40年以上経過しており、近鉄四日市駅、JR四日市駅間での立地を検討中
それ以外	・産業機能…住友電装が近鉄四日市駅近傍に本社を移転、近年、半導体関連企業の新規オフィス需要は高まっている ・宿泊機能…近鉄四日市駅周辺において、企業への来訪者やインバウンド対応のための宿泊施設の立地が増加 ・居住機能…中央通り沿線などにおいてマンション立地が増加、中心市街地人口も増加（駅800m圏人口 2010:約19.2千人→2015:約19.3千人）

▶ 市内全域で政策的な対応が行われている機能の立地動向等

● 医療・福祉・子育てについては、市全域を見通してサービスレベルの確保を図る

都市機能	生活サービス高質化の取り組み状況
介護福祉	・高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、医療・介護・予防・住まい・生活支援を専門職や地域住民が連携、協力して、一体的に提供する「地域包括ケアシステム」の実現に向けて、身近な相談窓口である「在宅介護支援センター」を地区市民センター管轄区域である24地区の日常生活圏域に配置し、その後方支援としての役割を担う「地域包括支援センター」を北部・中部・南部の3ブロックに配置
医療	・急性期医療を担う市立四日市病院や県立総合医療センター、四日市羽津医療センターの三病院を市内基幹病院として、病院や診療所が市内各所に配置されている
子育て	・多様なニーズの対応するため、幼保一体の認定こども園、子育て支援センターやこども子育て交流プラザなどを市内各所に配置し子育て支援の充実を図る ・保育サービスの充実に向け、北部・中部・南部の3ブロック単位で保育提供枠の不足状況を見込んだ上で必要な施設の整備を進めている

2-1. 機能配置の方向性

① 中心市街地において都市機能の高度化、集約化を図る

▶ 誘導施設の方向性

- 図書館については、駅からの徒歩圏内へ移動させることを踏まえ、誘導施設に設定
- その他誘導施設については、現段階で設定は行わないが、機能の維持・増進やさらなる民間投資を誘導していくことが必要であるため、中心市街地へのアクセス強化、リニア開通に伴うスーパーメガリージョン形成を図るべく、近鉄四日市駅、JR四日市駅の駅前広場や中央通りを整備する近鉄四日市駅周辺等整備事業を位置付ける
※ 中心市街地においては、建物の更新時期を迎えているものも多く、今後さらなる都市機能強化に繋がる民間投資計画に際しては、誘導施設としての設定を検討していく
- 近鉄四日市駅とJR四日市駅の間が徒歩圏（800m圏）以上であることから、その間の距離感を縮めるためのネットワークづくりを検討する

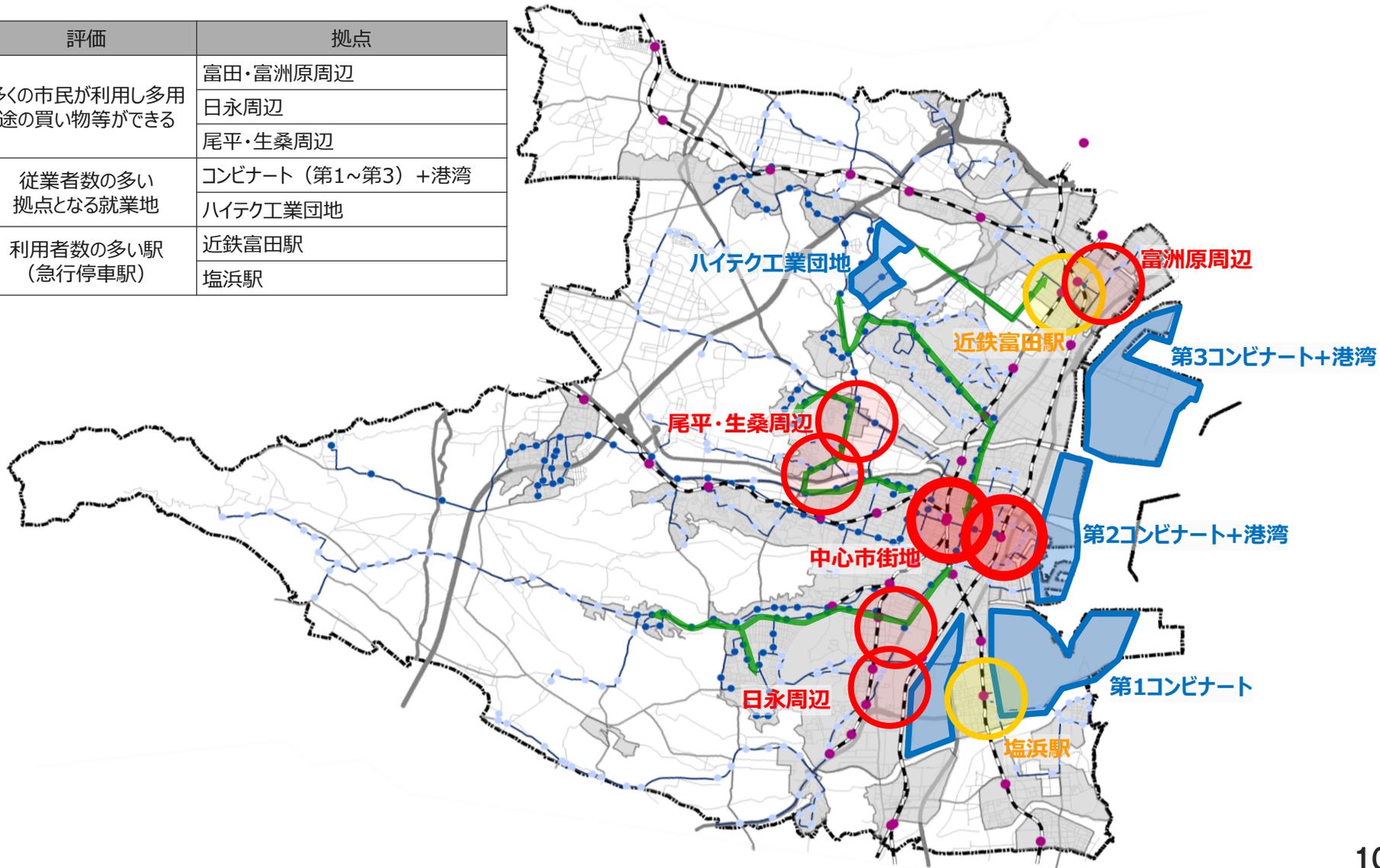
▶ 誘導区域の方向性

- 駅からの徒歩圏（800m圏）やこれまでのまちづくりの経緯も踏まえ、都市機能誘導区域は「中心市街地活性化基本計画の計画区域」とする

② 地域的拠点の評価

▶ 地域的拠点の設定

種別	評価	拠点
買い物拠点	多くの市民が利用し多用途の買い物等ができる	富田・富洲原周辺
		日永周辺
		尾平・生桑周辺
産業拠点	従業者数の多い拠点となる就業地	コンビナート（第1～第3）+港湾
		ハイテク工業団地
交通拠点	利用者数の多い駅（急行停車駅）	近鉄富田駅
		塩浜駅



② 地域的拠点の評価

▶ 地域的拠点の動向等

種別	細別	中心市街地 ※参考		買い物拠点				産業拠点				交通拠点		
				富田・富洲原周辺		日永周辺	尾平・ 生桑周辺	第1江北 ナト	第2江北 ナト +港湾	第3江北 ナト +港湾	ハイク 工業団地	近鉄 富田駅	塩浜駅	
交通	主要アクセス点	近鉄 四日市	JR 四日市	近鉄 富田	JR 富田	あすなろ 南日永・泊	近鉄 四日市	塩浜	-	-	近鉄 四日市	近鉄 富田	-	-
鉄道	特急等	特急	特急	急行	区間 快速	普通	-	急行	-	-	特急	急行	急行	急行
	方面数	4	2	3	2	2	-	2	-	-	4	3	3	2
	本数/日	488	135	288	85	38	-	248	-	-	488	288	288	248
	利用者 (千人/日)	約47.6	約4.6	約20.8	約1.4	約2.1	-	約7.0	-	-	約47.6	約20.8	約20.8	約7.0
バス	路線数	23	9	4	2	11	4	2	-	-	3	3	4	2
	本数/日	575	178	55	8	178	133	18	-	-	86	86	73	18
道路	主要アクセス	R1,R23		R1,R23		R1	R477BP	R23、 霞4号	R23	R23	R1、東名		R1,R23	R23
生活	大規模商業 施設	近鉄百貨店 ラスクエアなど		ｲﾝ四日市北		日永加、 ｲﾝﾀﾝ泊	ｲﾝ尾平、 ｲﾝ生桑	-	-	-	-		ｲﾝ四日 市北	-
居住者	H27(千人) ※800m圏	約19.3		約10.8		約10.7	約11.1	-	-	-	-		約10.1	約3.9
	H22(千人) ※800m圏	約19.2		約10.9		約10.4	約10.9	-	-	-	-		約9.8	約4.0
就業	従業者(千人)	約35.0		約4.5		約8.2	約2.3	約8.5	約2.0	約1.5	約6.7		ｲﾝ四日 市北近傍	第1江北 ナト近傍
	商品販売額(小 売)(百万円) (該当地区)	81,206 (中部)		26,782 (富田・富洲原)		42,246 (日永)	31,989 (三重・神前)	-	-	-	-		6,595 (富田)	4,191 (塩浜)

※商品販売額は該当地区全体の数値

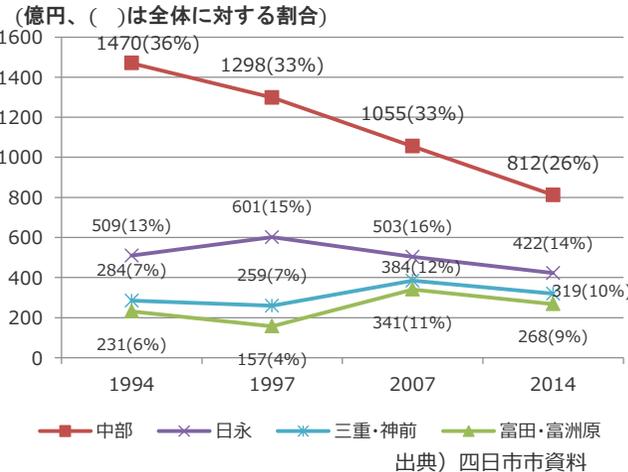
2-1. 機能配置の方向性

② 地域的拠点の評価

▶ 地域的拠点の動向等

種別	拠点	機能更新の動向等
買い物拠点	富田・富洲原周辺	【施設】イオン四日市北店:2001年オープン、面積約4万2千㎡、近商、ディオワールド併設 ・国道1号沿いのJR富田駅前、近鉄富田駅から500mの位置に立地、2011年と2017年に店舗リニューアル
	日永周辺	【施設】日永カヨー:1976年オープン、面積約2万2千㎡、近商、地区計画 イオンタウン泊:1995年オープン、面積約3万㎡、近商 ・日永カヨー⇒国道1号沿いのあすなろ鉄道南日永駅から約400mの位置に立地、オープン40年を迎えた2016年には大規模リニューアル ・イオンタウン泊⇒国道1号沿いのあすなろ鉄道泊駅から約300mの位置に立地、2018年に閉店し2019年秋頃にリニューアルオープン予定
	尾平・生桑周辺	【施設】イオン尾平:1998年オープン、店舗面積約2万8千㎡、近商 サンシいくわ、マックスバリュ生桑等:1980年、2004年オープン、店舗面積約1万2千㎡、近商 ・イオン尾平⇒国道477号バイパス沿いに立地、オープン30年を経過しており、逐次店舗更新などを実施 ・サンシいくわ⇒国道365号沿いに家電量販店などと立地、オープン20年を過ぎた2001年にリニューアルオープン、その後近隣にマックスバリュもオープン
産業拠点	コンビナート+港湾	・戦後、臨海部において立地、近年では2015年に第3で企業設備投資が行われ、2017年には霞北埠頭に流通センターが立地 ・2018年には霞4号幹線の整備により第3コンビナートと伊勢湾岸道川越インターが結ばれるなど輸送力の向上が図られている
	ハイテク工業団地	・1992年に臨海部と四日市東インターを繋ぐ富田山城線沿いに東芝メモリが立地、事業拡張を続けており2010年に第5棟、2018年に第6棟を建設 ・物流拠点としてイオンRDCが立地する他、四日市東インター付近には流通業務団地が形成されており、物流量が増加している
交通拠点	近鉄富田駅	・交通結節点であり駅周辺にイオン四日市北店が立地するとともに、近年、マンション建設や住宅開発、小売店の立地が進む ・駅利用者が増加しているものの、自転車駐輪場が不足するなど交通結節機能が十分ではない ・ハイテク工業団地への輸送拠点となっているが、周辺道路が十分に整備されていないことによる渋滞の発生などが見られる
	塩浜駅	・第1コンビナートなど周辺の多くの従業者数の往來を支える交通の拠点であり、本市の産業を支える機能を担う

■ 商品販売額（小売）の推移



小売業	1994		1997		2007		2014	
中部	147,014	36.9%	129,818	33.9%	105,505	28.7%	81,206	26.1%
富洲原	6,254	1.6%	5,335	1.4%	23,738	6.5%	20,187	6.5%
富田	16,804	4.2%	10,370	2.7%	10,434	2.8%	6,595	2.1%
羽津	25,415	6.4%	24,744	6.5%	34,071	9.3%	30,341	9.8%
常磐	34,994	8.8%	34,470	9.0%	24,704	6.7%	17,972	5.8%
日永	50,925	12.8%	60,115	15.7%	50,253	13.7%	42,246	13.6%
四郷	13,922	3.5%	19,268	5.0%	13,872	3.8%	12,183	3.9%
内部	8,901	2.2%	8,308	2.2%	7,577	2.1%	7,037	2.3%
塩浜	10,397	2.6%	9,883	2.6%	5,162	1.4%	4,191	1.3%
小山田	2,309	0.6%	1,978	0.5%	1,738	0.5%	2,123	0.7%
川島	3,336	0.8%	3,158	0.8%	4,058	1.1%	5,458	1.8%
三重	24,896	6.2%	22,807	6.0%	22,858	6.2%	19,743	6.3%
神前	3,455	0.9%	3,119	0.8%	15,519	4.2%	12,246	3.9%
桜	8,013	2.0%	8,939	2.3%	8,577	2.3%	6,662	2.1%
梟	2,525	0.6%	2,523	0.7%	2,335	0.6%	2,706	0.9%
八郷	3,502	0.9%	3,035	0.8%	2,891	0.8%	6,516	2.1%
下野	2,273	0.6%	2,232	0.6%	3,050	0.8%	2,473	0.8%
大矢知	8,091	2.0%	9,576	2.5%	9,097	2.5%	9,877	3.2%
河原田	4,235	1.1%	3,015	0.8%	3,830	1.0%	4,556	1.5%
水沢	1,887	0.5%	1,381	0.4%	695	0.2%	960	0.3%
保々	1,707	0.4%	1,781	0.5%	2,585	0.7%	3,393	1.1%
海蔵	8,373	2.1%	7,990	2.1%	6,131	1.7%	5,226	1.7%
橋北	9,368	2.4%	9,215	2.4%	3,856	1.1%	3,425	1.1%
楠	-	-	-	-	4,490	1.2%	3,614	1.2%
合計	398,596		383,060		367,026		310,936	

■ 宅配サービス一覧

H31.1.31現在

店舗名	拠点	配送元	エリア
アビタ四日市店	○	自店舗	店舗周辺およそ半径3km圏内(阿倉川～松本～日永)
イオン四日市尾平店	○	自店舗	市域南部
イオン四日市北店	○	自店舗	市域北部
マックスバリュ笹川店		自店舗	市域南部
イオン鈴鹿店		自店舗	三重県全域
スーパーサンシいくわ店	○	自店舗	市域北部
スーパーサンシ日永カヨー店	○	自店舗	市域南部
スーパーサンシ菟野店		自店舗	市域西部
生活協同組合コープ三重		配送センター(富士町)	四日市市、菟野町全域

2-1. 機能配置の方向性

② 地域的拠点の評価

▶ 地域的拠点の評価

■ 買い物拠点

- ・地域拠点のある地区の商品販売額（小売）は他地区と比較して大きく、周辺を吸収している
- ・市域全域をカバーしている宅配サービスの配送拠点でもあることから、拠点性を評価
- ・オープンから年数は経過しているものの、各施設ともリニューアルを実施しており、当面は現行の機能が維持される見込み
- ・いずれの店舗もロードサイト型で立地しており、周囲からのアクセスや配送拠点という面からもアクセス性が高い
- ・基幹バスの路線上に配置されており、ネットワークの拠点としても評価

■ 産業拠点

● 臨海部コンビナート+港湾

- ・臨海部を有する地区の製造品出荷額等は非常に大きく、従業者数も1万人を超える規模となっており、拠点性を評価
- ・石油化学コンビナートから少量・多品種・高付加価値化に対応した高度部材供給拠点として質的変換を図ってきている
- ・2017年には霞北埠頭に流通センターが立地し、翌年には霞4号幹線の整備が行われ、輸送力の向上が図られるなど、産業の維持・増進に向けた取り組みが進められており、本市の活力を支える重要な機能として評価

● ハイテク工業団地

- ・1993年の操業開始以降、年々拡張を続け、従業者数も臨海部に迫ってきている
- ・近年、製造品出荷額が全国9位の規模となっているが、内陸型産業の構成比は年々上がってきている
- ・直近でも設備投資が行われるなど、当面は現行の規模が維持される見込み
- ・四日市東インター周辺では物流業務団地が立地し、物流機能の拠点としても評価
- ・近年整備の進む広域的な幹線道路の近傍に立地しており、広域幹線道路を活用したネットワークを検討

2-1. 機能配置の方向性

② 地域的拠点の評価

▶ 地域的拠点の評価

■ 交通拠点

● 近鉄富田駅

- ・三岐鉄道が乗り入れ、一日約2万人が利用しており、中心市街地に次いで利用者の多い北部の交通結節点となっている
- ・西口では駅前広場の整備により交通結節機能が強化されており、ハイテク工業団地への輸送拠点にもなっている
- ・急行が止まる近鉄線その他、近隣にはJR富田駅もあり、基幹的バスも通るなど、高いアクセス性を評価
- ・近年、利用者の増加などにより、自転車駐輪場の不足や周辺道路の渋滞などが発生している

● 塩浜駅

- ・富田駅に次いで利用者が多いものの、利用者は一日約7千人程度となっている
- ・周囲は第1コンビナートに囲まれ、多くの従業員の通勤を支えており、産業拠点への交通機能を評価
- ・東口、西口ともに駅前広場の整備がなされ、キス&ライドなどの機能は整っている
- ・鉄道に対し基幹的バスは通っておらず、本数は少ない

▶ 地域的拠点の方向性

- 富田以外の拠点は特段の位置付けは行わないが、ネットワークの検討の際には拠点としての機能を評価していく
- **富田周辺は、買い物拠点であり、交通拠点であるとともに、マンション建設や住宅開発が増加するなど、北部において、周辺と比較して高い拠点性を示しており、今後さらなる都市機能の強化など必要性が生じた場合や、民間開発の意向などが示された場合には、積極的に支援するとともに、必要に応じて位置付けを検討**

余白

① 災害リスクの高い区域や産業の増進を図る地域などからの人口移動を図る

▶ 災害リスクの考え方

▶ 人口移動を図る区域の仮定

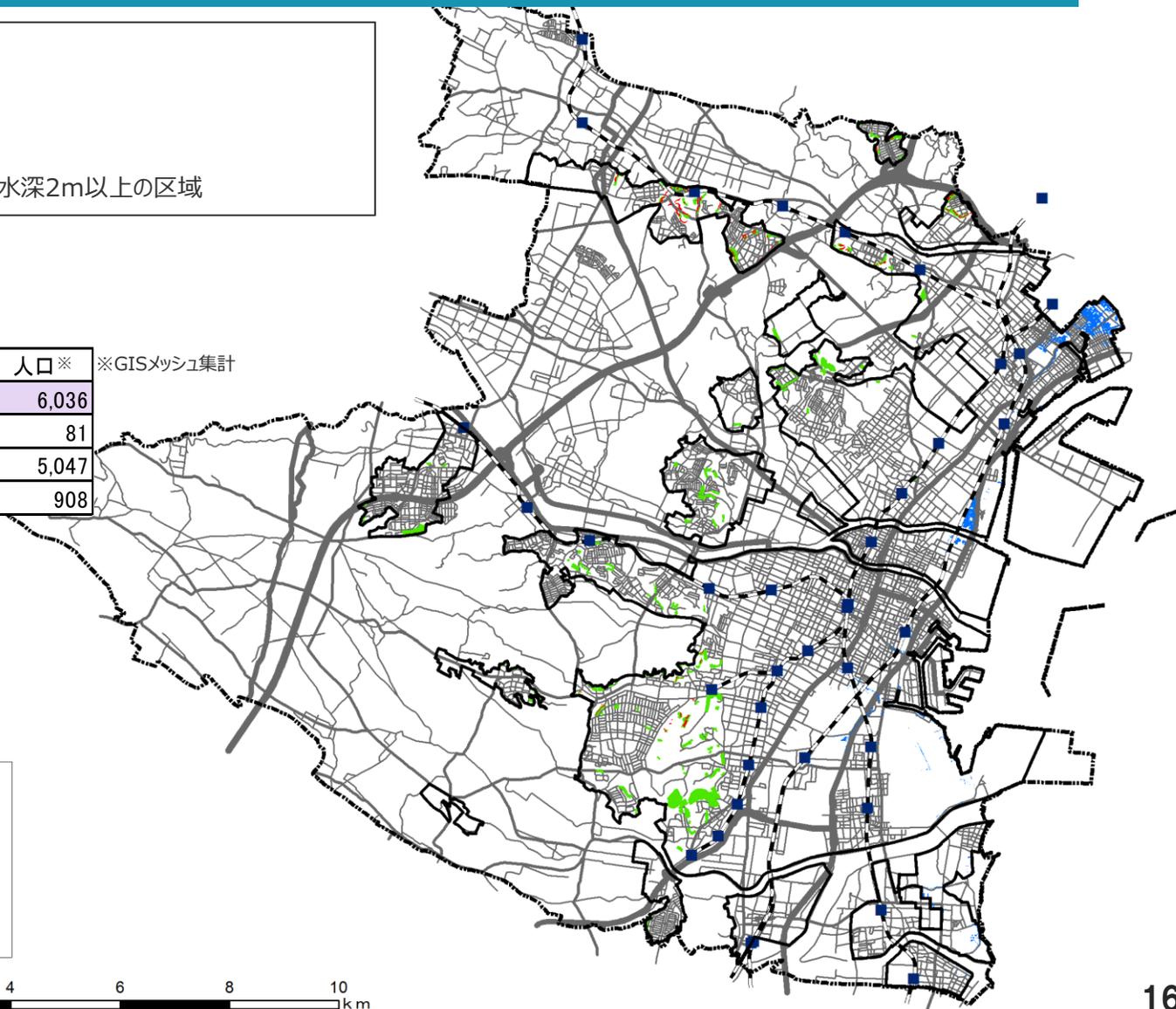
a. 災害リスクの高い区域 ⇒ 以下の3箇所を設定

- ・土砂災害特別警戒区域
- ・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想定津波浸水深2m以上の区域



	面積(ha)	人口※	※GISメッシュ集計
災害リスクの高い地域	214.2	6,036	
土砂災害特別警戒区域	9.4	81	
急傾斜地崩壊危険区域	150.7	5,047	
津波浸水2.0m以上	54.1	908	

凡例	
■	土砂災害特別警戒区域
■	急傾斜地崩壊危険箇所
■	津波浸水想定2.0m以上
■	鉄道駅
	鉄道



① 災害リスクの高い区域や産業の増進を図る地域などからの人口移動を図る

▶ ハザードエリアの状況

ハザード	有無	対応策
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（土対法）	有	・ハザードマップによる土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の明示及び避難に係る啓発 ・三重県土砂災害情報提供システムの監視による防災行政無線や市広報車等による避難の呼びかけ ・ 土砂災害特別警戒区域からの移転補助
急傾斜地崩壊危険区域（急傾斜地法）	有	・ 土砂災害特別警戒区域からの移転補助
津波災害特別警戒区域（津波防災法）	なし	—
災害危険区域（建基法）	なし	—
地すべり防止区域（地すべり等防止法）	なし	—
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と判断される場合、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（土対法）	有	・ハザードマップによる土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の明示及び避難に係る啓発 ・三重県土砂災害情報提供システムの監視による防災行政無線や市広報車等による避難の呼びかけ
津波浸水想定区域（津波防災法）	有	・河川、海岸の堤防・護岸の整備促進 ・ 津波避難ビルの指定(要配慮者が避難可能な500m間隔)、津波避難マップを各戸配布し海拔5mラインまでの避難啓発 ・津波警報はアラート連動で防災行政無線を通じて情報発信、緊急速報メール発信、市安全安心防災メールも発信
浸水想定区域（水防法）	有	・河川の護岸整備や下水ポンプ場整備などハード対策の推進
家屋倒壊等氾濫想定区域（水防法）	有	・ハザードマップによる洪水浸水範囲明示と避難の啓発、河川水位監視による避難情報(避難準備、勧告など)の発令 ・多くのチャンネルによる避難の呼びかけ（防災行政無線、エリアメール、市安全安心防災メール、ラジオ、テレビ、市広報車など）
津波災害警戒区域（津波防災法）	なし	—
都市洪水想定区域など（特定河川法）	なし	—
災害発生の恐れのある区域（土対法）	なし	—
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	有	・建築物の耐震不燃化の促進、輸送に係る道路網の整備、オープンスペースの確保、既成市街地の再編など災害対策 ・地盤災害へのハード対策の国・県への要請
■ 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	有	・大規模盛土造成地の基礎調査の推進 ・緊急輸送道路の指定、避難所の整備、避難対策の充実、危険度判定の技術者養成など発生後の迅速な対応を目指す

① 災害リスクの高い区域や産業の増進を図る地域などからの人口移動を図る

▶ 人口移動を図る区域の考え方

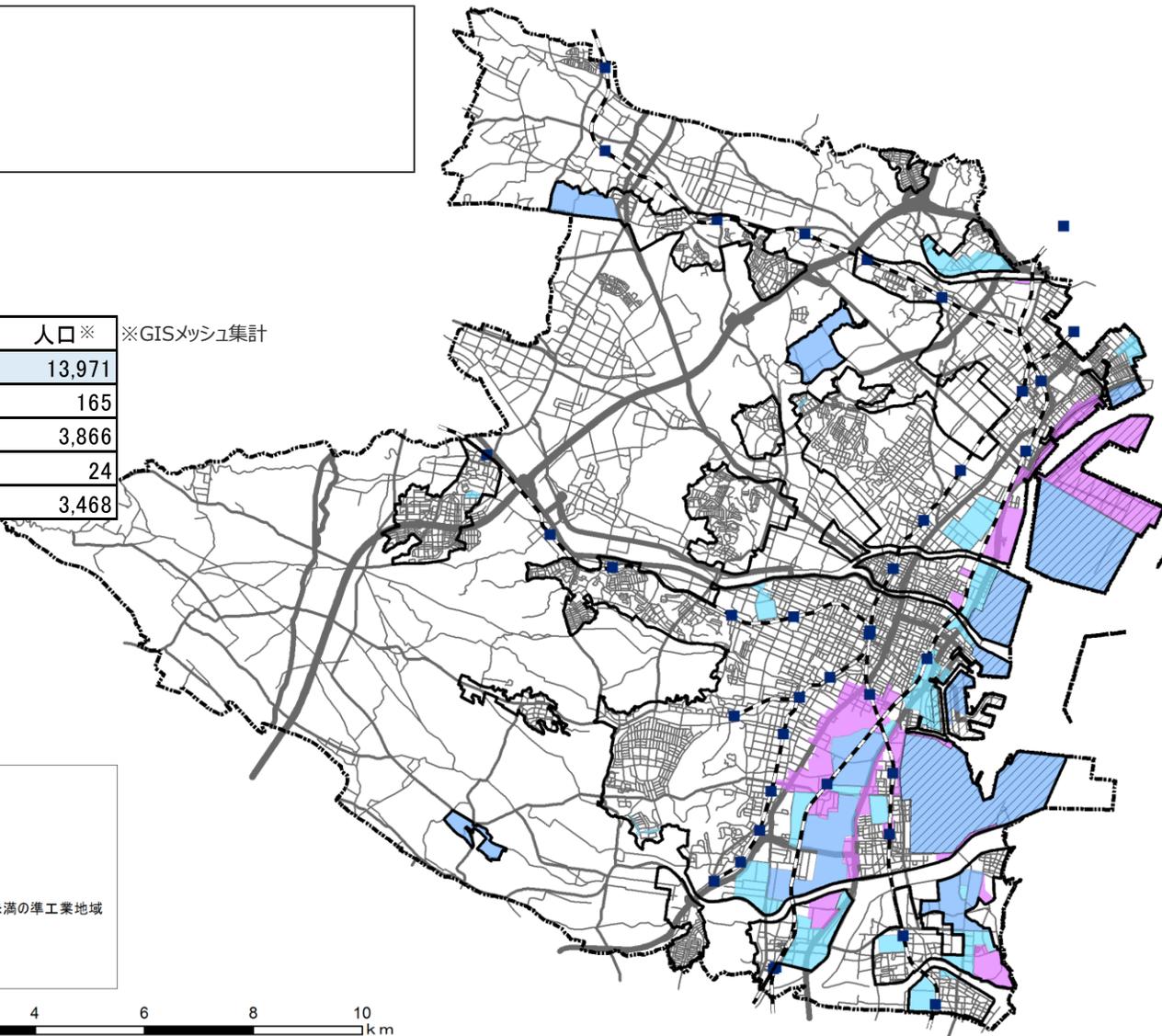
▶ 人口移動を図る区域の仮定

b. 産業の維持・増進などを図る区域

- ・工業専用地域、工業地域、臨港地区
- ・住工混在の地域のうち、工業に特化する地域

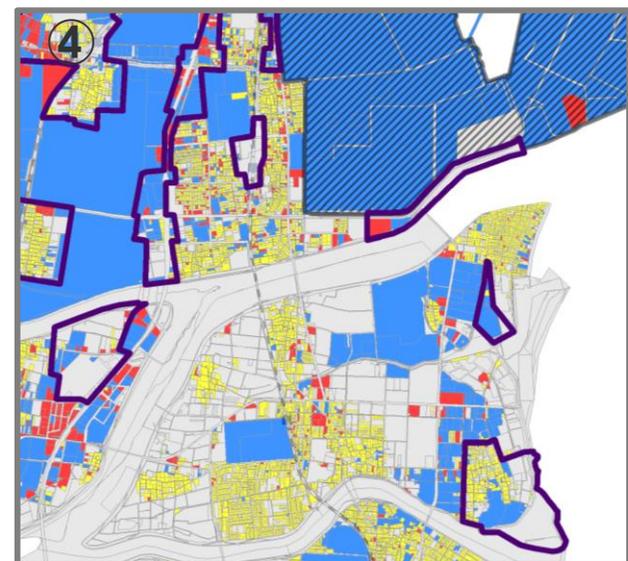
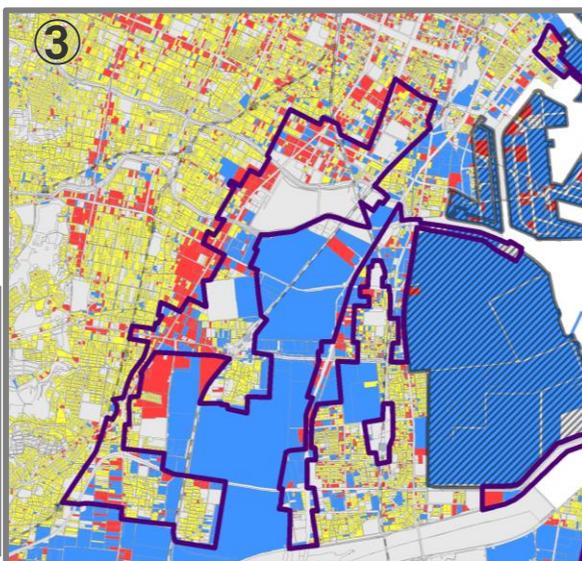
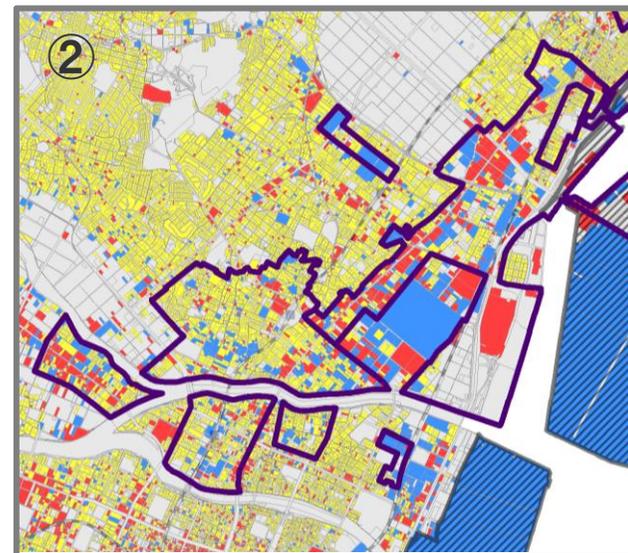
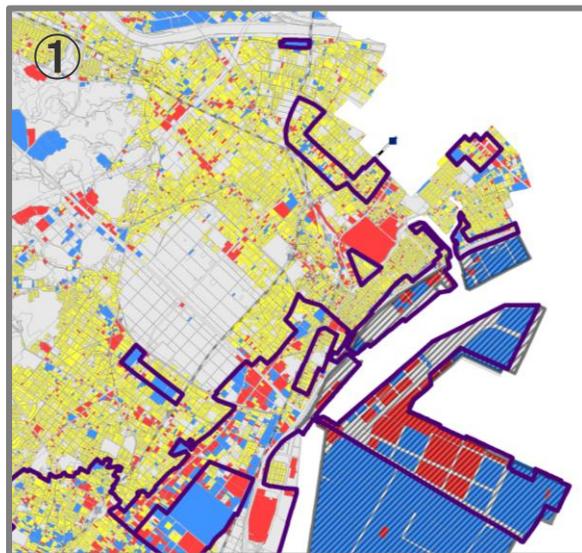
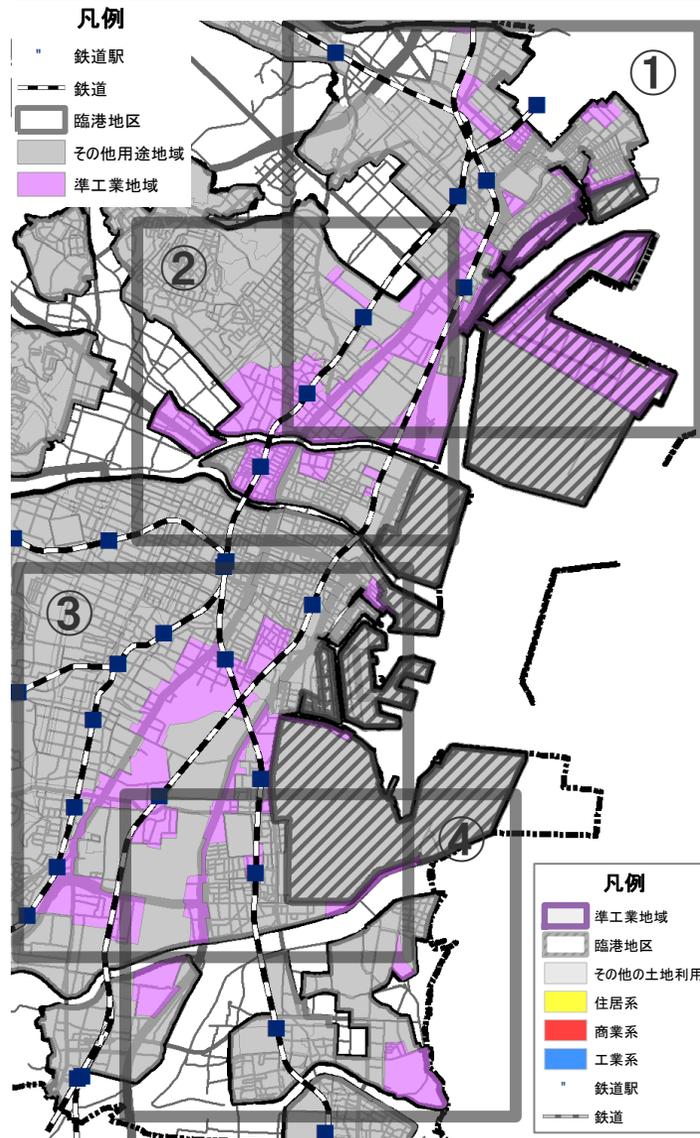


	面積(ha)	人口※	※GISメッシュ集計
産業の維持・活性化を図る区域	2,396.4	13,971	
工業専用地域	1,194.6	165	
工業地域	508.2	3,866	
臨港地区	1,033.5	24	
人口密度20人/ha未満の準工業地域	606.0	3,468	



① 災害リスクの高い区域や産業の増進を図る地域などからの人口移動を図る

▶ 住宅と工場の混在地域の状況



① 災害リスクの高い区域や産業の増進を図る地域などからの人口移動を図る

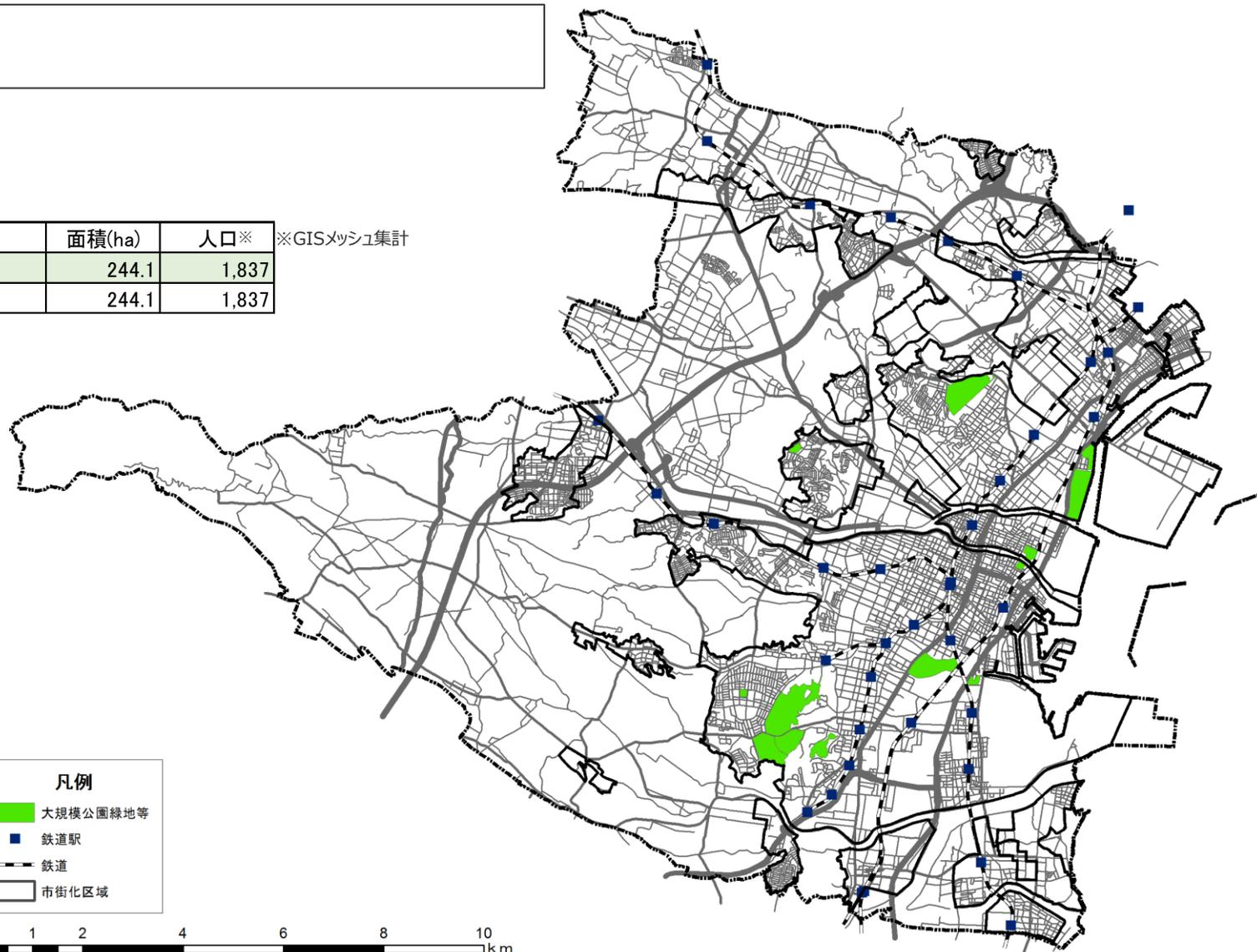
▶ 人口移動を図る区域の考え方

▶ 人口移動を図る区域の仮定

c. 緑の創出・保全を図る区域



	面積(ha)	人口※	※GISメッシュ集計
緑の創出・保全を図る区域	244.1	1,837	
大規模公園緑地等	244.1	1,837	



2-2. 人口配置の方向性

① 災害リスクの高い区域や産業の増進を図る地域などからの人口移動を図る

▶ 人口移動を図る区域の方向性

■ 災害リスクの高い区域

- 土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域について、居住誘導区域から除外
- 津波浸水深2m以上の区域について、木造家屋が倒壊する危険性が高いことから居住誘導区域から除外
 - ※津波浸水深2m未満の臨海部では500mピッチで津波避難ビルの指定がなされている他、ハザードマップの各戸配布など安全対策に取り組んでおり、居住誘導区域から除外はしない
 - ※液状化区域については、ほぼ全域に鉄道が配置されるなど、除外することは現実的ではなく、事後の迅速な対応に向け緊急輸送道路の指定、避難所の整備などを進める他、危険性を啓発するなど対策に取り組んでいく

■ 産業の維持・増進を図る区域

- ・産業拠点の臨海部コンビナートと港湾や、ハイテク工業団地が配置する工業専用地域、臨港地区は居住を許容しておらず、居住誘導区域から除外する
- ・産業の増進に資する工業地域についても、居住誘導区域から除外する
- 住工が混在している準工業地域については、人口密度20人/ha程度を目安として、産業用地などへの土地利用誘導を図ることを検討

■ 緑の創出・保全を図る区域

- ・市域の多くの人々が利用可能な都市公園（広域公園、運動公園、総合公園）等

②都市機能へアクセスできる区域への居住誘導

▶都市機能へのアクセス性の評価

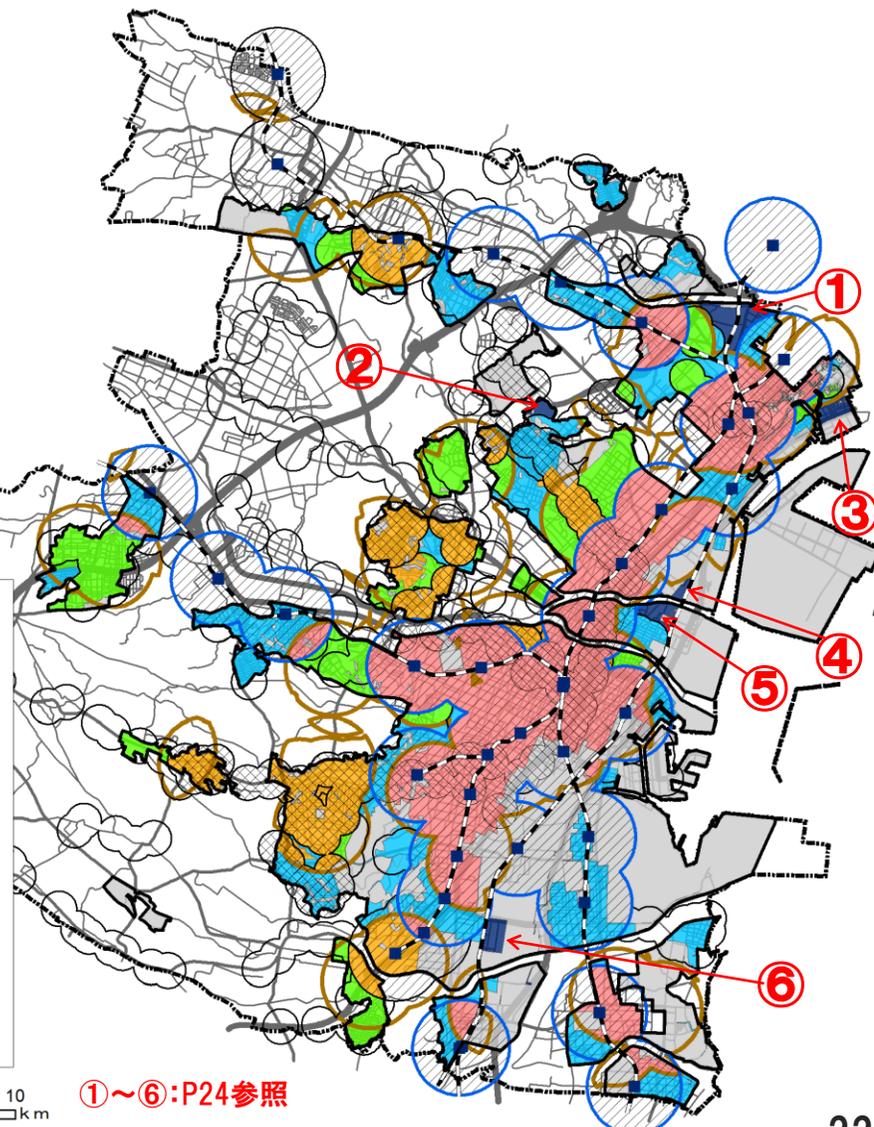
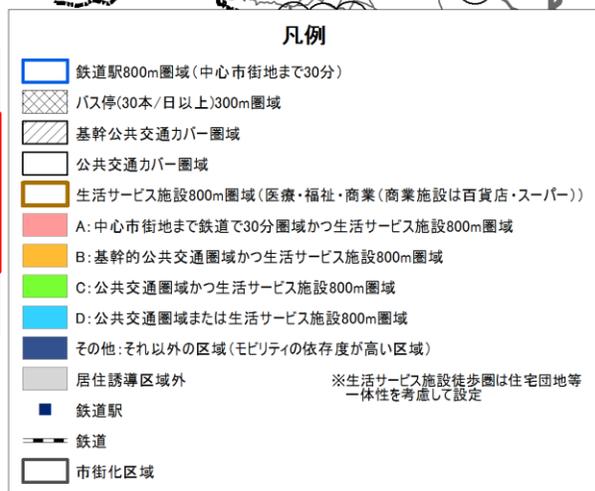
▶アクセス性評価の仮定

- ・A. 鉄道により中心市街地（広域的な都市機能）に概ね30分以内※にアクセス可能であり、かつ生活サービス施設が徒歩圏内にある区域
 - ・B. 基幹的公共交通（鉄道もしくは基幹的バス）により中心市街地（広域的な都市機能）にアクセス可能であり、かつ生活サービス施設が徒歩圏内にある区域
 - ・C. 公共交通が徒歩圏内であり、かつ生活サービス施設が徒歩圏内にある区域
 - ・D. 公共交通が徒歩圏内である区域、または生活サービス施設が徒歩圏内にある区域
- その他、それ以外の区域（モビリティの依存度が高い区域）

※駅まで徒歩10分、乗換に5分を要した場合を想定

※生活サービス施設徒歩圏は住宅団地など一体性を考慮して設定

	面積		人口		人口密度
		%		%	
A	1,883	25.1%	105,804	39.2%	56.2
B	680	9.1%	35,160	13.0%	51.7
C	727	9.7%	41,866	15.5%	57.6
D	1,349	18.0%	67,312	25.0%	49.9
その他	126	1.7%	4,213	1.6%	33.3
誘導区域外	2,740	36.5%	15,291	5.7%	5.6
合計	7,506	100.0%	269,645	100.0%	35.9



①～⑥:P24参照

②都市機能へアクセスできる区域への居住誘導

▶土地利用特性(都市計画マスタープランの土地利用方針)の評価

	商業 業務地		既成 市街地		郊外団地				住宅 系計		宅地と 工場 (準工業)		港・ 工業地		主要な 公園 緑地		その他 計			
		%		%	S56 以前	%	S56 より後	%	宅地と 農地	%		%		%		%		%		
A	236.3	79.6%	872.3	44.1%	38.7	5.1%	31.1	7.5%	517.1	41.2%	1,695.6	36.1%	278.4	26.4%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	282.4	8.4%
B	14.6	4.9%	195.9	9.9%	276.3	36.7%	48.7	11.7%	163.5	13.0%	698.9	14.9%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	4.0	0.1%
C	4.1	1.4%	182.9	9.2%	170.1	22.6%	112.5	27.1%	229.1	18.3%	698.8	14.9%	31.0	2.9%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	35.0	1.0%
D	21.8	7.3%	628.5	31.8%	194.9	25.9%	162.5	39.2%	263.1	21.0%	1,270.7	27.0%	102.9	9.8%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	106.9	3.2%
その他	0.0	0.0%	14.9	0.8%	0.0	0.0%	2.6	0.6%	53.7	4.3%	71.2	1.5%	42.6	4.0%	28.6	1.4%	0.0	0.0%	75.1	2.2%
居住誘導区域外	20.2	6.8%	84.5	4.3%	36.5	4.8%	30.4	7.3%	27.8	2.2%	199.4	4.2%	600.6	56.9%	2,035.4	98.6%	240.1	100.0%	2,880.1	85.6%
市街化調整区域	0.0	0.0%	0.0	0.0%	36.0	4.8%	27.1	6.5%	0.0	0.0%	63.1	1.3%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	0.0	0.0%	4.0	0.1%
合計	297.0	100.0%	1,979.0	100.0%	752.5	100.0%	414.9	100.0%	1,254.3	100.0%	4,697.6	100.0%	1,055.6	100.0%	2,064.0	100.0%	240.1	100.0%	3,363.6	100.0%
2010人口	13,736		97,632		47,485		27,675		57,349		243,877		21,414		3,345		1,481		26,240	
2015人口	13,593		96,944		44,495		27,439		61,621		244,092		21,809		3,668		1,314		26,791	
2015/2010	-1.0%		-0.7%		-6.3%		-0.9%		7.4%		0.1%		1.8%		9.7%		-11.3%		2.1%	
高齢化率	26.6		26.3		34.8		14.3		21.3		25.3		25.2		23.6		24.4		24.7	
生産年齢割合	62.4		60.4		53.4		68.3		63.8		61.0		62.0		64.6		60.6		61.9	
年少割合	11.0		13.2		11.8		17.4		14.9		13.7		12.8		11.8		15.1		12.7	
人口密度	45.8		49.0		59.1		66.1		49.1		52.0		19.9		1.8		5.5		8.0	
S56前建物割合	19.3		23.6		25.2		2.8		18.7		20.5		14.2		2.7		9.9		8.9	
共同住宅割合	5.1		5.2		4.1		1.6		7.4		5.9		5.9		1.4		1.4		3.7	

▶都市機能(生活サービス機能)の評価

商業	<ul style="list-style-type: none"> ・生鮮品が買える商業施設のカバー率は66.8% (コンビニ等を含めると86.4%) ・全市域を対象にイオン、サンシ、生協など様々な事業者による生鮮品などの宅配サービスが充実
医療・福祉	<ul style="list-style-type: none"> ・市域の大部分をカバーしている (医療90.5%、福祉92.5%) ・訪問医療や訪問型の介護施設も多くあり、本市独自の地域包括ケアシステムが構築されるなど充実

日常生活サービスの徒歩圏カバー率の一定の充実に加え、自宅においても生活サービスを受けられる環境が整っている

2-2. 人口配置の方向性

②都市機能へアクセスできる区域への居住誘導

▶居住誘導の方向性

■全体的な方向性

- 公共交通を徒歩利用圏域であること、生活サービス施設が徒歩圏にあることをベースに居住誘導
- 公共交通による中心市街地（広域的な都市機能）へのアクセス性により段階的に評価

■居住誘導の方向性

- A B Cの区域
 - ・生活サービスとネットワークの生活利便性の高い区域として居住を誘導（⇒A、Bは、より付加価値の高い区域）
- Dの区域
 - ・生活サービスもしくはネットワークで多少劣る点はあるものの、どちらかは享受できる区域として居住を誘導
- その他の区域
 - ・地域毎に評価
 - ①居住を誘導……………周辺街区と一体性を有しており、駅前広場が整備されている交通拠点の近鉄富田駅へのアクセス性が高い
 - ②居住誘導しない…都市基盤が整っておらず現時点では誘導しない
 - ③居住を誘導……………周辺街区と一体性を有しており、駅前広場が整備されている川越富洲原駅へのアクセス性が高い
 - ④居住誘導しない…周辺が工業系の土地利用に囲まれており工業に特化を図る
 - ⑤居住を誘導……………周辺街区と一体性を有しており、駅前広場が整備されている川原町駅へのアクセス性が高い
 - ⑥居住を誘導……………周辺街区と一体性を有しており、駅前広場が整備されている交通拠点の塩浜駅へのアクセス性が高い

※都市計画マスタープランの土地利用方針に基づき、地域の特性に応じた誘導施策を検討

※スーパーメガリージョン形成や広域幹線道路の整備による効果により、アクセス性が変わる可能性なども考慮する必要がある

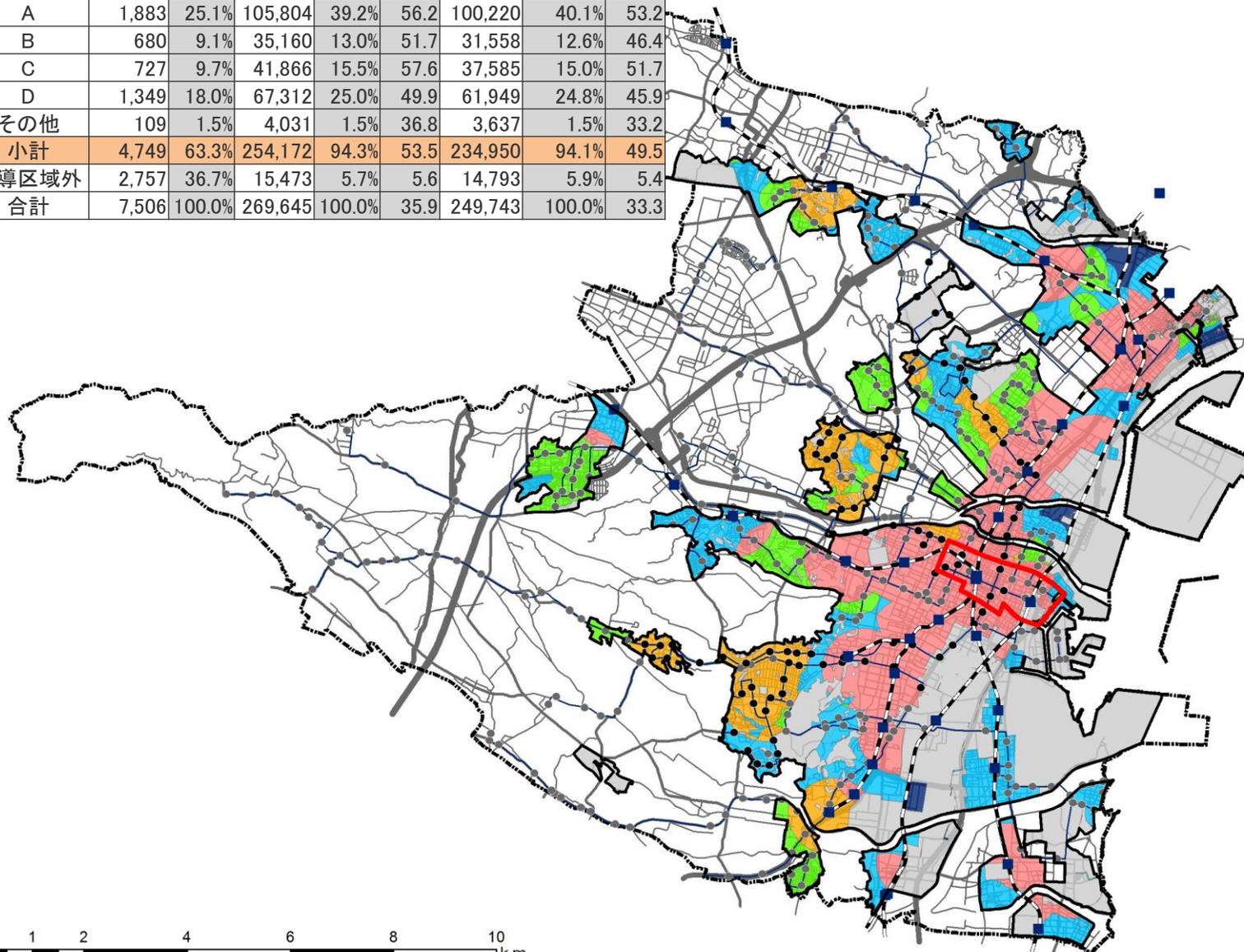
②都市機能へアクセスできる区域への居住誘導

▶都市計画マスタープランの土地利用方針ごとの取り組み状況

種 別	土 地 利 用 方 針	主 な 施 策 ・ 制 度
商業業務地	<ul style="list-style-type: none"> ・土地の高度利用、複合利用や土地利用転換によって都心居住を進める ・近鉄・JR四日市駅周辺を中心市街地では、民間活力による市街地再開発事業や高度利用を促し、商業業務機能の維持・拡充とともに都心居住を進めるなど複合的な土地利用を目指す ・近鉄三岐富田駅などの主要駅の周辺についても、土地の高度利用、複合利用などによる都心居住型の住宅供給を促す 	<ul style="list-style-type: none"> ・優良建築物等整備事業 ・市街地再開発事業 ・総合設計制度 ・共同建替等誘導助成制度
既成市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・地区計画などのまちづくりのルール化により、生活道路の確保や街並みの整備を進め、災害にも強い便利で快適な住宅市街地として再生する ・伝統ある町並みを保存しつつ、狭隘な道路等の居住環境の改善を図り、隣接する住宅団地と一体となった良好な市街地を形成する ・臨海部の木造密集市街地などでは、建物の更新に合わせて生活道路の確保を図るなど、住宅地としての再編を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業 ・地区計画 ・建築協定 ・空き家バンク ・住み替え支援事業 ・木造住宅耐震改修補助制度 ・狭小宅地改善支援制度
郊外団地	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な居住環境を維持し、子育て世代など新たな世代の入居を促すことで、若い世代から高齢世代まで、多世代の住むまちづくりを進める ・市営住宅などの公的住宅については、計画的な更新など住宅ストックの一部として必要な対策を進める 	<ul style="list-style-type: none"> ・地区計画 ・建築協定 ・空き家バンク ・住み替え支援事業
宅地と農地	<ul style="list-style-type: none"> ・基盤整備を進めるとともに、地区計画などのまちづくりのルール化により適切な開発の誘導を図る ・宅地として利用していない未利用地については、状況に応じて市街化を促進したり、あるいは農地として保全することが適切な場合には生産緑地を指定するなど、適切な対応を図る 	<ul style="list-style-type: none"> ・土地区画整理事業 ・地区計画 ・生産緑地地区
宅地と工業	<ul style="list-style-type: none"> ・居住環境の確保や地場産業の保護育成に配慮した土地利用を促進する ・土地利用の動向等を踏まえつつ地域の住民と協議を行い、地区計画等による細かな住工分離策や背後地への環境悪化を及ぼす業種の規制など必要な対策を進め、住環境と地場産業の両立を目指す 	<ul style="list-style-type: none"> ・地区計画

2-3. 居住・都市機能誘導区域イメージ(素案)

	面積 (ha)		H27人口			H57人口		
		%		%	密度		%	密度
A	1,883	25.1%	105,804	39.2%	56.2	100,220	40.1%	53.2
B	680	9.1%	35,160	13.0%	51.7	31,558	12.6%	46.4
C	727	9.7%	41,866	15.5%	57.6	37,585	15.0%	51.7
D	1,349	18.0%	67,312	25.0%	49.9	61,949	24.8%	45.9
その他	109	1.5%	4,031	1.5%	36.8	3,637	1.5%	33.2
小計	4,749	63.3%	254,172	94.3%	53.5	234,950	94.1%	49.5
誘導区域外	2,757	36.7%	15,473	5.7%	5.6	14,793	5.9%	5.4
合計	7,506	100.0%	269,645	100.0%	35.9	249,743	100.0%	33.3



凡例

都市機能誘導区域

居住誘導区域に含めるエリア

- A: 中心市街地まで鉄道で30分圏域**
かつ生活サービス施設800m圏域
- B: 基幹的公共交通圏域**
かつ生活サービス施設800m圏域
- C: 公共交通圏域**
かつ生活サービス施設800m圏域
- D: 公共交通圏域**
または生活サービス施設800m圏域
- その他: それ以外の区域**
(モビリティの依存度が高い区域)

居住誘導区域に含めないエリア

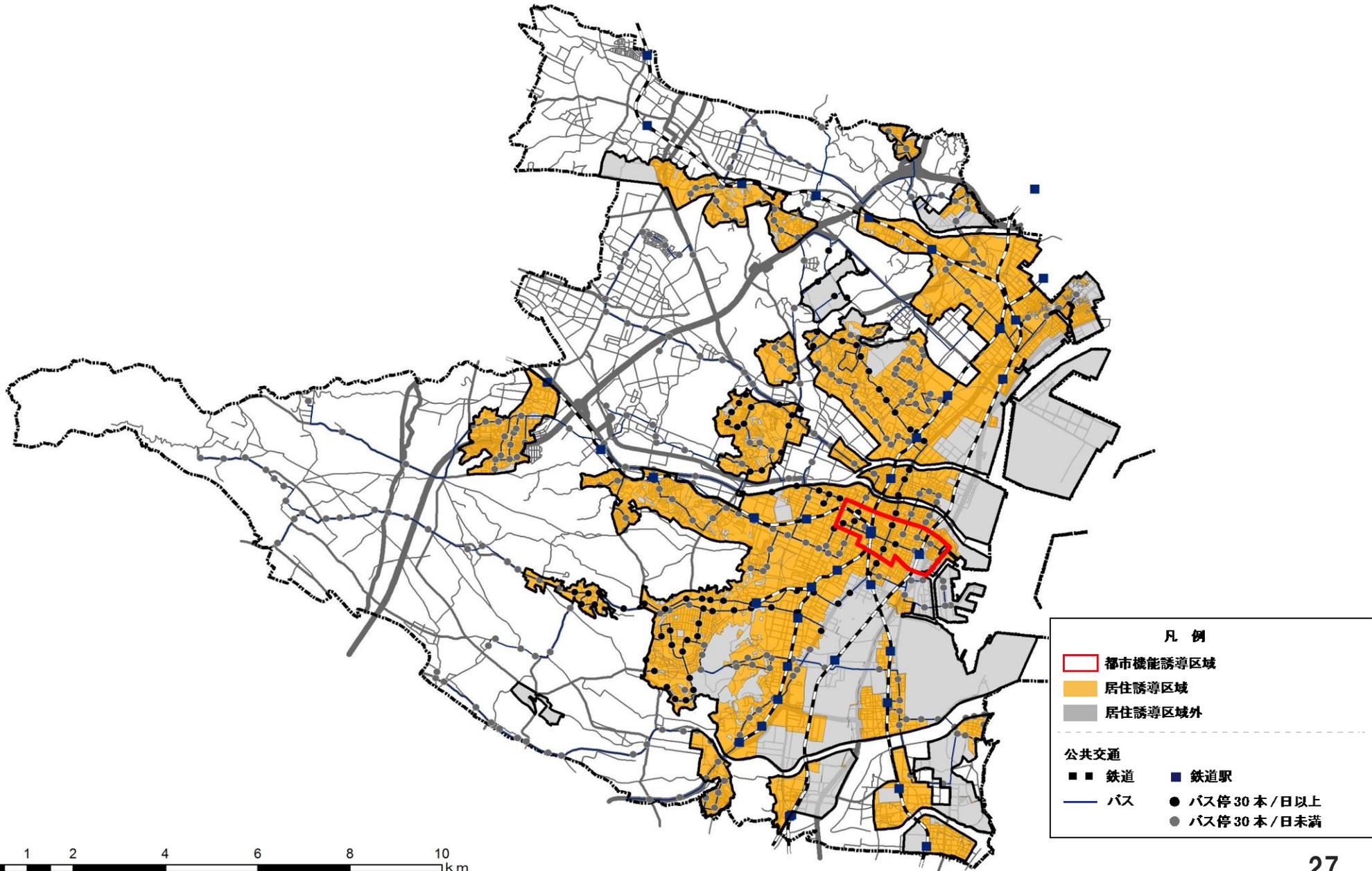
- 災害リスクの高い区域
- 土砂災害特別警戒区域
- 急傾斜地崩壊危険区域
- 津波浸水深2.0m以上
- 産業の維持・活性化を図る区域
- 工業専用地域
- 工業地域
- 臨港地区
- 人口密度20人/ha未満の準工業地域
- 緑の創出・保全を図る区域
- 大規模公園緑地等

公共交通

- 鉄道**
- 鉄道駅**
- バス**
- バス停30本/日以上**
- バス停30本/日未満**



2-3. 居住・都市機能誘導区域イメージ(素案)



0 1 2 4 6 8 10 km