

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） 資料

平成31年3月29日

四日市市 都市整備部 都市計画課

- 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**

1. 第2回会議における意見について

1-1. 第2回会議における意見について

視点	分類	意見
全体に係ること	計画構成	四日市市としての立地適正化計画の必要性をわかりやすく示していくことが必要。計画づくりの観点から課題を抽出し、方針を示し、やりたいことを示すなど四日市としてどうしていきたいのか、ストーリーをもっと整理すべき
		やりたいことについて、他の様々な計画で議論してきた経緯があり、その上で立地適正化計画を進めていくというところで、住民にもわかるようまとめてはどうか
	産業や港	大規模なものに加えてこれからはそれほど大規模な土地を必要としない小さな知的産業クラスターなどが必要とされる時代になってくるのではないか
		四日市の特徴としてマザー工場化が進んでいる。また、中心部に起業家を含めた都市型産業の誘致を狙っており、学術研究施設の開設により知的刺激を好む都市型産業の担い手の集結が期待されることから、近鉄四日市駅から3分というところを起爆剤に市としても全面的にバックアップしていく
		ベンチャーの育成をどのようにしていくかは非常に大事であり、求められるものの一つとして、朝晩問わず飲食ができるような環境が求められている
		港が市街地に近いことは特徴であり、工業中心の港から生活に根差し、観光やゆとりなどに繋がるよう、立地適正化計画で後押しできるとよい
		四日市港は、霞地区が9割以上の物流を担っており、千歳地区は空洞化が見られる。昨年11月に四日市商工会議所、四日市港利用促進協議会、国、市、四日市港管理組合などで協議会を設置し、手狭になっている北埠頭の機能強化や、千歳地区をどのように港町に相応しい形で再生するかなど議論している
	人口	合計特殊出生率が上がるように、名古屋に行くのではなく四日市に住みたくなるようなイメージを持ちながら、施策の方向性を示していく必要があるのではないか
		子育て支援を進めていく上では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ことが重要
		社会増について将来を想定するとき、誘導まではできないかもしれないが、外国人のシェアも考慮しておくべき
		人口目標は立地適正化計画で一番初めに決めるべきポイントであり、市としてのスタンスを示していく必要がある
		社会増を積極的に進めていく場合、増加する人口をどう配分していくか、空間的議論が必要
ネットワーク	配慮	市街化調整区域について、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、地域維持の方向性などについて言及してはどうか
		名古屋駅の周辺整備について検討が進められており、高速道路のアクセスが非常によくなることから四日市にとっても大きな影響があると思われる
	検討	ネットワークの方向性の資料が必要
		居住誘導区域に設定する場合は、地域公共交通網形成計画でアクセス性の担保をするべき
		富田駅前から東芝へのバス需要が伸びており、バス事業者からも輸送量を増やすための連節バスの運行に関する問い合わせがあり、機能強化が必要と考えられる
		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と思われる 自動運転について、四日市市都市総合交通戦略に書き込んでおり、学識者、企業関係、交通事業者、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より設置予定である

1-1. 第2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	区域設定	中心市街地に図書館を誘導して何をするか、富田をなぜ地域的拠点とするか、などについてもっと四日市市としてのメッセージを示す必要があるのではないか
		中心市街地の位置付けについて、四日市市の都市機能を集約していく対象のエリアとして概ね疑問はない
		都市機能誘導区域が中心市街地のみ、誘導施設が図書館のみであるが、維持を図るものについても誘導施設としてもよく、その場合、中心市街地以外の都市機能誘導区域の設定も考えられるのではないかと。例えば、市立四日市病院まで都市機能誘導区域を広げ、維持を図る都市機能として誘導施設とすることも考えられるのではないかと
	富田周辺	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体のものとして、大きな地域拠点と捉えてもよいのではないかと。徒歩圏から少し外れるものの、教育文化施設の「あさけプラザ」のような機能も含めて考えてはどうか
		富田は大名古屋圏としても重要な機能になってくるのではないかと
		四日市は東西方向に比べ、南北方向の移動が時間的に不利となる構造であることを踏まえ、北部の地域拠点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
		富田周辺への新たな機能の誘導するにあたっては、商業施設やマンションの立地による種地の減少等の状況も含め、民間誘導などスケール感は割と小さい方がよいと感じる。公共直轄のパイロット事業など、先導的な施策のイメージなども含めて考えていく必要があるのではないかと
		富田は踏切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ことから、地域拠点ということであれば、行政としてインフラ整備が重要になってくるのではないかと
		富田駅は乗客数が多く、朝・夕・夜間は混雑し、最近では東芝の拡張により朝・夕のバスの混雑もひどく、三岐鉄道は本数が少なく車で富田駅へきて名古屋や四日市へ行く人もいる。既に広域化している面があり、どういうデザインをしていくか検討する余地があるのではないかと
		富田を地域拠点にするにあたり、どうしていくか行政の意思を示す必要がある。JR関西線が変わるとポテンシャルも大きく変わる。今のところ、具体的な事業などないが、過去には様々な構想も検討されていた点などを考慮して考えてはどうか
居住誘導	方向性	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、現在の状況などから考えると妥当なのではないかと
		都市機能へのアクセス性により居住誘導区域を区分しているが、低層住宅や中高層住宅など住宅密度が異なる住宅地が存在する中で、例えばアクセス性の高い区域には中高層住居など、住戸密度に関連付けて誘導することも考えられるのではないかと
		準工業地域の人口配置が疎の部分を含めて除外するのではなく、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することも考えられる
		居住誘導の方向性について、アクセス性の評価のみではなく、道路や上下水道などのインフラの整備状況も含めて考えてはどうか
		宅地と農地の混在地域について、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、いわゆる農住家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と
		宅地と農地の混在地域について、今後も宅地化の進行が想定されるのかを判断できるよう、田畑の分布や生産緑地、耕作放棄地の状況が整理できると良い
		宅地と農地の混在地域について、道路の整備状況などの整理を行い、改めて示させていただく
		居住誘導区域外の人口が居住誘導区域に移動した場合、社会増を踏まえて各地域でどのような密度感になるのか想定や数値目標を持つとよい
		人口配分について、社会増も加味するにあたり、目安は2045年とかかなり先までの予測となることから、時間軸を入れて、まずは中心市街地の人口を増やし、埋まってきたら外側へ密度の高い市街地を形成していくといった形で考えてはどうか
		災害のリスクがある区域に居住を誘導するにあたっては、安全対策の実施状況など対応方針を災害リスク毎にわかりやすく示すべき

2. 立地適正化計画の方向性について

2-1. 基礎データ(人口見通し)

2015国調ベース	都市計画区域	市街化区域	工専・臨港除く	市街化調整区域
人口(人)	311,031	269,645	269,476	41,386
面積(ha)	20,080	7,506	6,025	12,574
人口密度(人/ha)	15.5	35.9	44.7	3.3

2045社人研推計	都市計画区域	市街化区域	工専・臨港除く	市街化調整区域
人口(人)	283,410	249,743	249,548	33,862
面積(ha)	20,080	7,506	6,025	12,574
人口密度(人/ha)	14.1	33.3	41.4	2.7

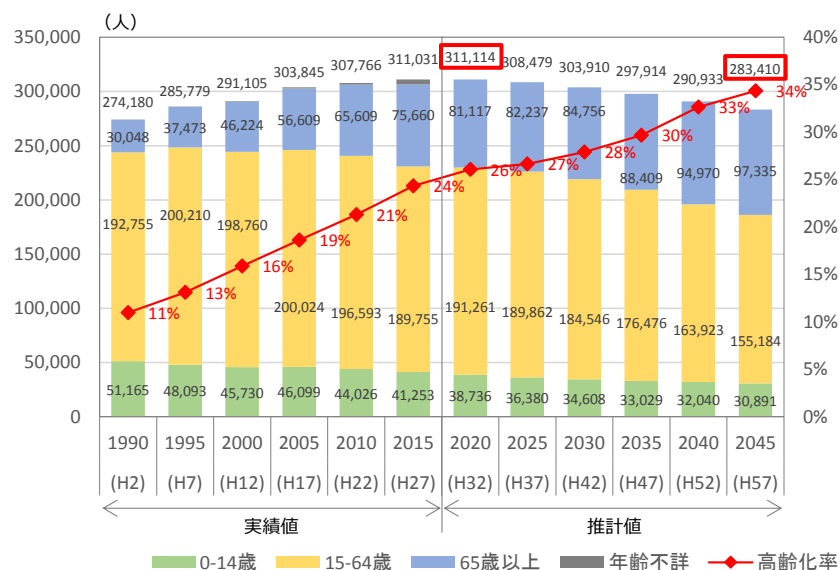
2015国調ベース	人口(人)	割合(%)
高齢者人口	75,660	24.7
生産年齢人口	189,755	61.9
年少人口	41,253	13.4

2045社人研推計	人口(人)	割合(%)
高齢者人口	97,335	34.3
生産年齢人口	155,184	54.8
年少人口	30,891	10.9

2015都市構造	カバー率(%)
医療	90.5(92)
福祉	92.5(83)
商業	66.8(83)
医療・福祉・商業	64.1(53)
鉄道	51.3
バス	66.4
公共交通	87.7
基幹の公共交通	62.8(66)

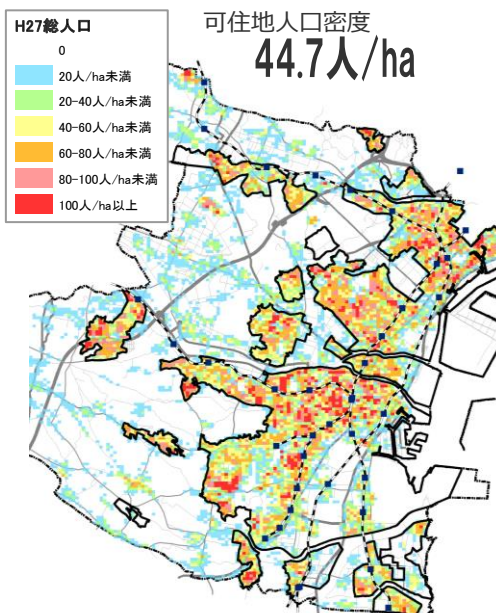
※()は三大都市圏

人口推移

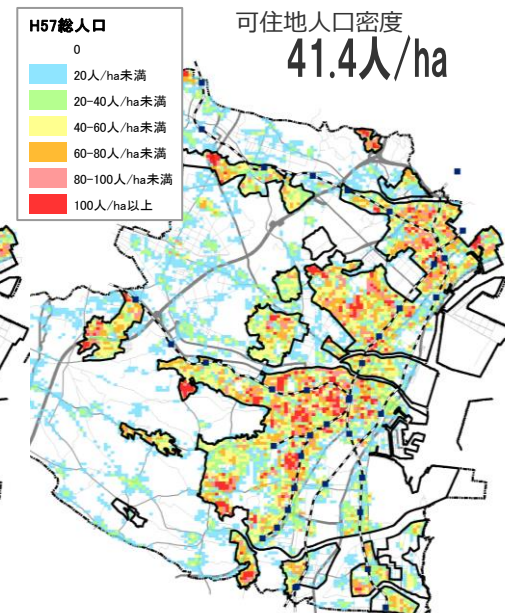


出典) 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 (H30.3.1推計)

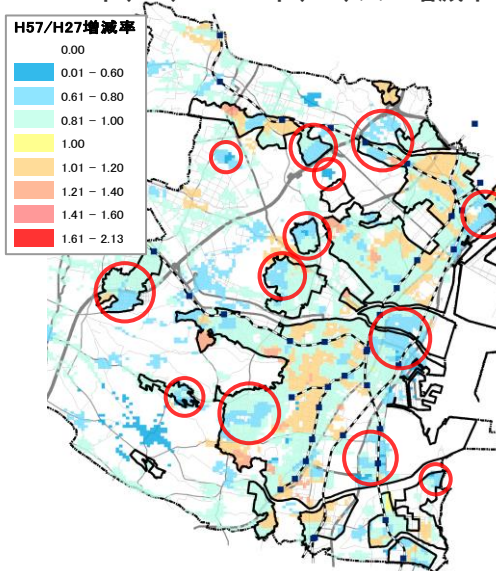
2015年 (H27) 人口密度



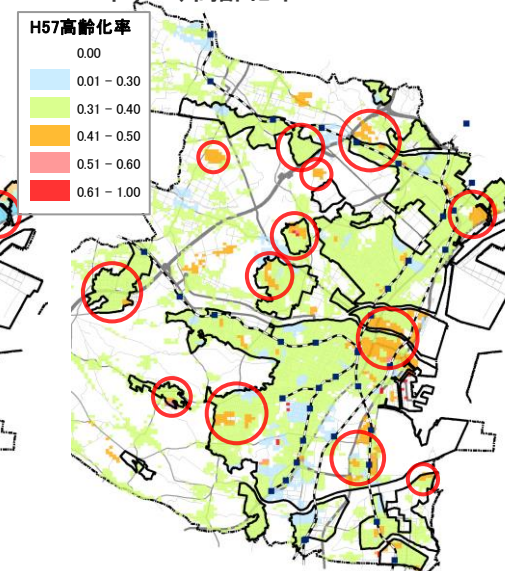
2045年 (H57) 人口密度



2015年 (H27) → 2045年 (H57) 人口増減率



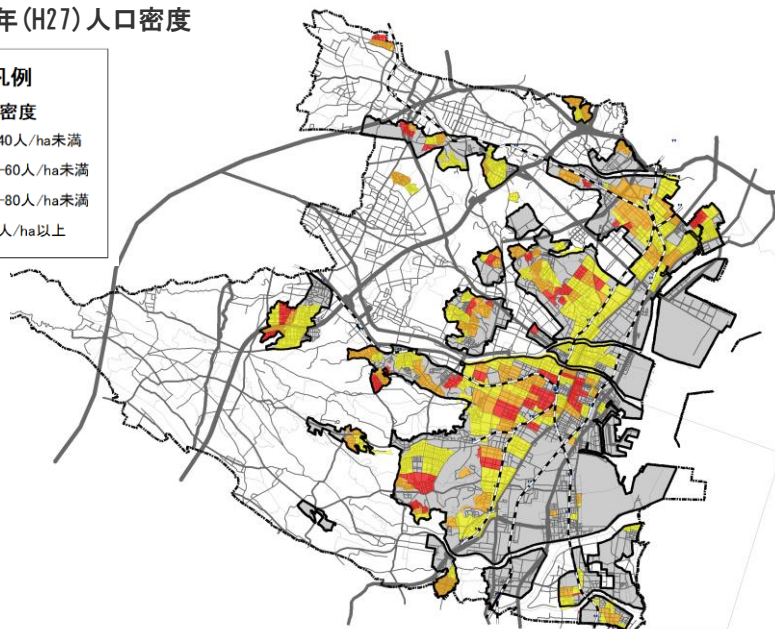
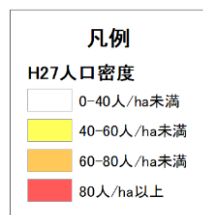
2045年 (H57) 高齢化率



※中心市街地、臨海部既成市街地、郊外住宅団地で顕著な傾向

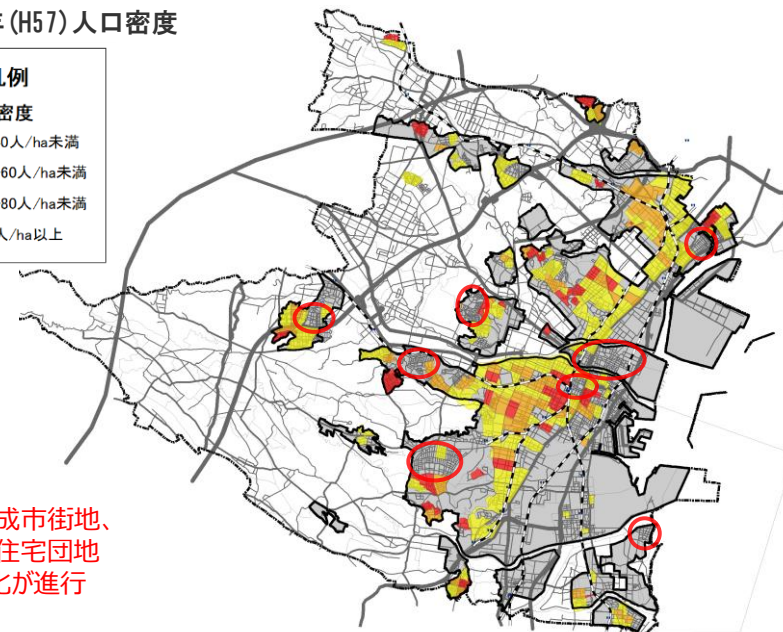
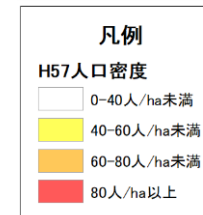
2-1. 基礎データ(人口見通し)

■2015年(H27)人口密度



出典) 国勢調査

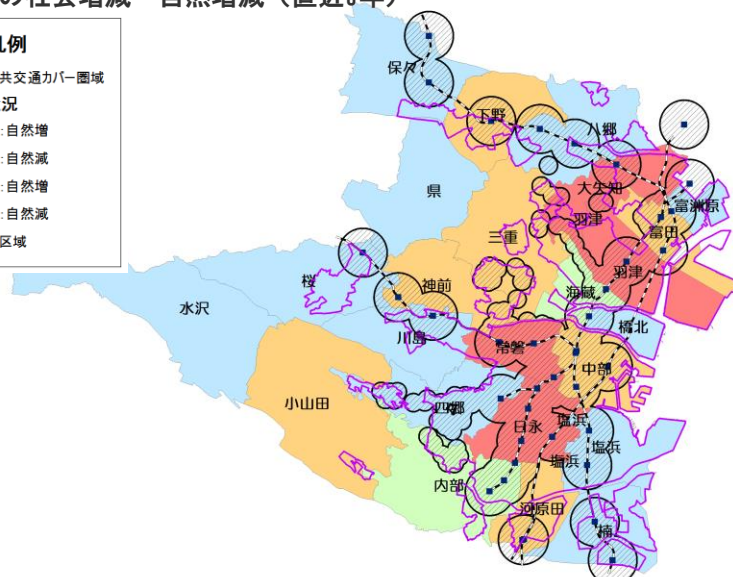
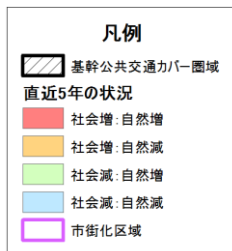
■2045年(H57)人口密度



出典) 国勢調査

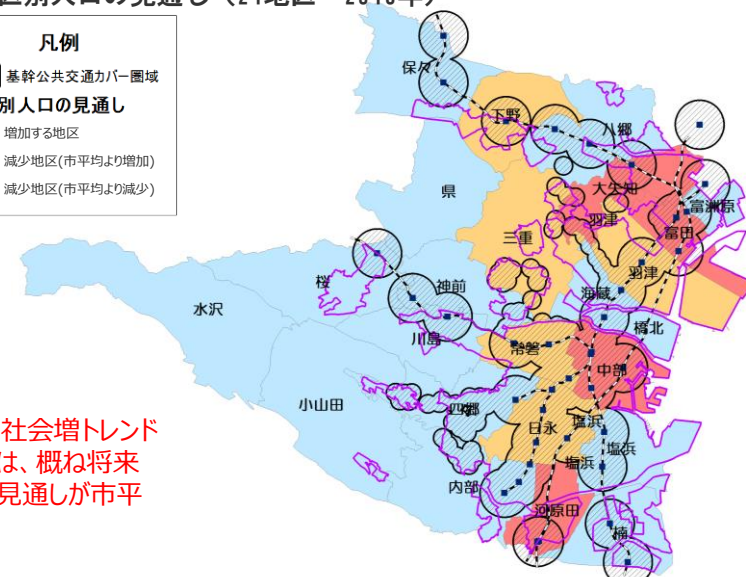
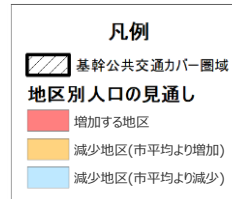
※臨海部既成市街地、
高経年郊外住宅団地
では低密度化が進行

■地区別の社会増減・自然増減(直近5年)



出典) 四日市市 住民基本台帳

■地区別人口の見通し(24地区・2045年)

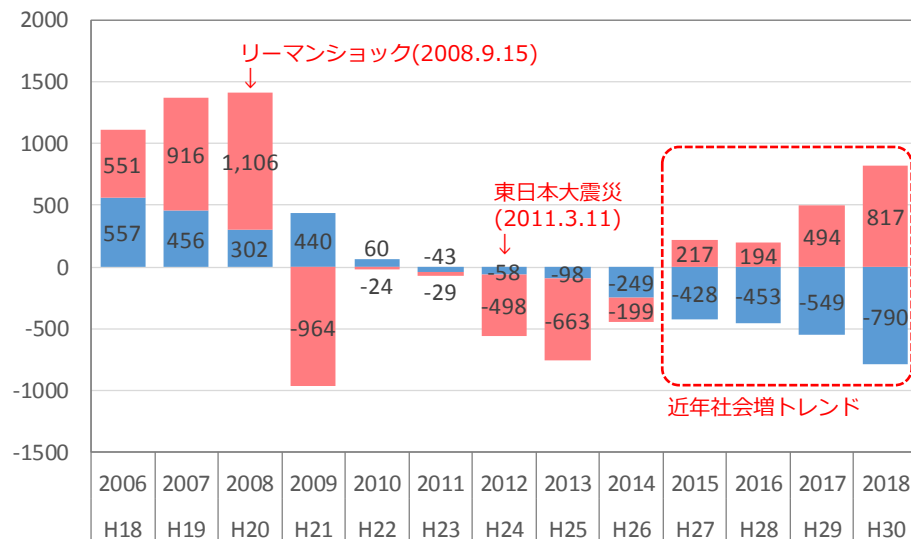


出典) 四日市市 住民基本台帳

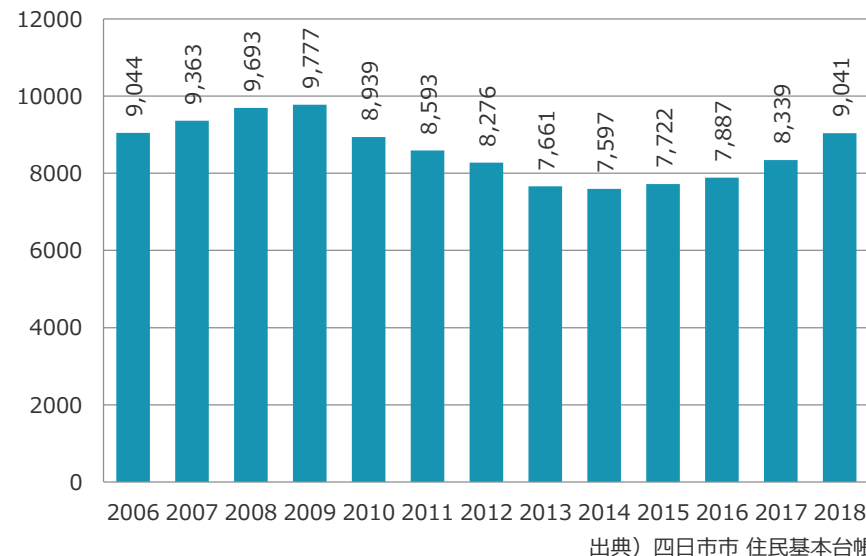
※近年社会増トレンド
の地区は、概ね将来
人口の見通しが市平
均以上

2-1. 基礎データ(人口動態)

■H18～H30人口増減（各年1月現在）

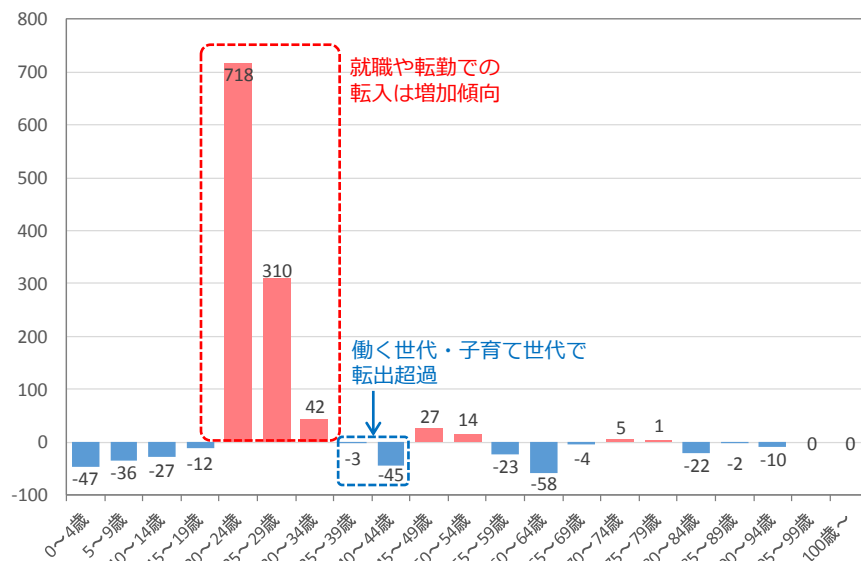


■H18～H30外国人人口の推移（各年3月末時点）



基礎データ

■H30年齢階層別人口動向
出典）四日市市 住民基本台帳（各年1月～12月累計）



■人口、世帯数の推移（H12、H17、H22、H27国勢調査）

	人口	一般世帯※	単身世帯		2人世帯		3人以上世帯
			単身世帯	高齢単身※	2人世帯	高齢夫婦※	
平成12年	291,105	106,739	25,047	6,429	26,930	6,298	54,762
			24.3%	6.2%	26.2%	6.1%	53.2%
平成17年	303,845	111,114	26,963	8,048	30,130	8,345	54,021
			24.3%	7.2%	27.1%	7.5%	48.6%
平成22年	307,766	119,861	33,984	9,495	33,041	10,512	52,836
			28.4%	7.9%	27.6%	8.8%	44.1%
平成27年	311,031	128,109	42,061	11,915	35,111	12,989	50,937
			32.8%	9.3%	27.4%	10.1%	39.8%

※一般世帯：住居と生計を共にする人々で持ち家や借家等の住宅に住む世帯、下宿等に住む単身者や住宅以外に住む世帯
※高齢単身、高齢夫婦は65歳以上

出典）四日市市 住民基本台帳

出典）国勢調査

2-2. 課題の分析及び抽出

■土地利用特性毎の分析

	中心市街地	富田駅周辺	臨海部 既成市街地	郊外住宅団地		宅地と農地の 混在地域	市全体
				S56以前	S56より後		
人口動態	・将来人口推計 (2015→2045: ▲11.4%) ・将来人口密度推計 (2015:57.8人/ha →2045:51.3人/ha) ・近年人口推移実績 (2010→2015:▲0.6%、 社会増・自然減(中部)) ※近年の実績を見ると推計に 対し人口減少が進行していない	・将来人口推計 (2015→2045:▲5.8%) ・将来人口密度推計 (2015:46.4人/ha →2045:43.7人/ha) ・近年人口推移実績 (2010→2015:±0.0%、 社会増・自然減(富田)) ※近年の実績を見ると推計に 対し人口減少が進行していない	・将来人口推計 (2015→2045: ▲21.8%) ・将来人口密度推計 (2015:53.5人/ha →2045:41.8人/ha) ・近年人口推移実績 (2010→2015: ▲6.9%、 社会減・自然減(富洲原、橋北、 塩浜、楠など)) ※近年の実績を見ると推計より 人口減少が進行	・将来人口推計 (2015→2045: ▲19.9%) ・将来人口密度推計 (2015:61.1人/ha →2045:48.9人/ha) ・近年人口推移実績 (2010→2015: ▲6.3%、 社会減・自然減(四郷、桜、川 島、八郷など)) ※近年の実績を見ると推計より 人口減少が進行	・将来人口推計 (2015→2045: +6.7%) ・将来人口密度推計 (2015:68.4人/ha →2045:73.0人/ha) ・近年人口推移実績 (2010→2015:▲0.9%、 社会減・自然増(内部など)) ※近年の実績を見ると推計より 人口が増えている	・将来人口推計 (2015→2045:▲1.3%) ・将来人口密度推計 (2015:52.5人/ha →2045:51.8人/ha) ・近年人口推移実績 (2010→2015: +7.5%、 社会増・自然増(大矢知、羽津、 常磐、日永など)) ※近年の実績を見ると推計に 対し人口が増加	・将来人口推計 (2015→2045:▲8.9%) ・将来人口密度推計 (2015:44.7人/ha →2045:41.4人/ha) ・近年人口推移実績 (2010→2015: +1.1%、 社会増・自然減) ※近年の実績を見ると推計に 対し人口が増加
高齢化	・将来高齢化率推計 (2015:23.5% →2045: 38.3%) ・近年高齢化率推移実績 (2010:23.0% →2015:23.5%) ※近年の実績を見ると推計に 対し高齢化が進行していない	・将来高齢化率推計 (2015:23.5% →2045: 35.5%) ・近年高齢化率推移実績 (2010:26.4% →2015:23.5%) ※近年の実績を見ると推計に 対し高齢化が緩和	・将来高齢化率推計 (2015:32.9% →2045: 37.5%) ・近年高齢化率推移実績 (2010:29.1% →2015: 32.9%) ※近年の実績を見ると推計より 高齢化が進行	・将来高齢化率推計 (2015:33.5% →2045: 36.8%) ・近年高齢化率推移実績 (2010:24.1% →2015: 33.5%) ※近年の実績を見ると推計より 高齢化が進行	・将来高齢化率推計 (2015:33.4% →2045:33.2%) ・近年高齢化率推移実績 (2010:12.7% →2015:13.4%) ※近年の実績を見ると推計に 対し高齢化が進行していない	・将来高齢化率推計 (2015:20.2% →2045:32.5%) ・近年高齢化率推移実績 (2010:17.9% →2015:20.2%) ※近年の実績を見ると推計に 対し高齢化が進行していない	・将来高齢化率推計 (2015:24.7% →2045:34.3%) ・近年高齢化率推移実績 (2010:21.3% →2015:24.7%) ※近年の実績を見ると概ね推計 と同様の傾向
土地利用 や住宅 の状況	・近年マンションの立地など土地 の高度利用の増加 ・近鉄四日市駅からJR四日市 駅にかけての密集市街地では空 き家・空地や駐車場など低未利 用地が存在	・近年マンションの立地など土地 の高度利用、宅地分譲や商業 施設立地などの増加 ・近鉄富田駅とJR富田駅の間 の区域では密集市街地が存在	・近年空き家や空地が増加傾 向 ・昭和56年以前の旧耐震建築 物が多い ・敷地面積の狭い木造家屋密 集市街地の存在	・昭和56年以前の旧耐震建築 物が多い ・敷地面積にゆとりのある住環 境が形成 ・持家率が高く戸建てが多い	・近年においても一定の戸数の ある住宅団地が形成 ・敷地面積にゆとりのある秩序あ る街並みが形成 ・持家率が高く戸建てが多い	・近年でも高い宅地化需要 ・敷地面積にゆとりがあり、周辺 に都市農地など緑の多い住環 境が形成 ・戸建てと共同住宅の割合が同 程度で存在	・近年市街化区域の無秩序な 拡大の抑制 (DID:57.5km(2005)→ 59.6km(2015)) ・多様な住環境の形成
インフラ・ 都市機能 の状況	・道路密度27.2km/km2 13m以上道路率14.6% 5.5-13m道路率47.5% 5.5m未満道路率37.9% ・下水カバー率98.8% ・基幹交通カバー率100% ・生活サービスカバー率:100% ○広域的な都市機能の集積 ○広域公共交通結節点であり 市内公共交通ネットワークの中心 ○高質な道路空間の形成	・道路密度18.9km/km2 13m以上道路率0.0% 5.5-13m道路率46.9% 5.5m未満道路率53.1% ・下水カバー率100% ・基幹交通カバー率100% ・生活サービスカバー率:100% ○北部地域の生活拠点であり、 交通結節点でもある ○密集市街地において狭あい 道路の存在	・道路密度28.6km/km2 13m以上道路率2.1% 5.5-13m道路率35.4% 5.5m未満道路率62.5% ・下水カバー率100% ・基幹交通カバー率100% ・生活サービスカバー率:100% ○下水道は整備されているが密 集市街地において狭あい道路の 存在 ○公共交通利便性が高い ○生活サービスの利便性が高い	・道路密度30.6km/km2 13m以上道路率3.9% 5.5-13m道路率46.9% 5.5m未満道路率49.2% ・下水カバー率97.7% ・基幹交通カバー率73.0% ・生活サービスカバー率:82.9% ○都市基盤が整っている ○公共交通利便性や生活サー ビスの利便性に劣る団地が存在	・道路密度33.8km/km2 13m以上道路率0.0% 5.5-13m道路率40.6% 5.5m未満道路率59.4% ・下水カバー率91.4% ・基幹交通カバー率73.3% ・生活サービスカバー率:69.4% ○都市基盤が整っている ○公共交通利便性や生活サー ビスの利便性に劣る団地が存在	・道路密度15.5km/km2 13m以上道路率1.8% 5.5-13m道路率25.9% 5.5m未満道路率72.3% ・下水カバー率:97.7% ・基幹交通カバー率:69.9% ・生活サービスカバー率:89.7% ○下水は概ね整備されているも の、小規模な開発が多く区域 として道路密度が低い ○公共交通利便性が劣る区域 が存在 ○生活サービスの利便性が高い	・道路密度21.5km/km2 13m以上道路率2.3% 5.5-13m道路率38.1% 5.5m未満道路率59.6% ・下水カバー率:76% (市街化区域はほぼカバー) ・基幹交通カバー率:62.8% ・生活サービスカバー率:64.1%

2-2. 課題の分析及び抽出、立地適正化計画の必要性

■土地利用特性毎の分析

	中心市街地	富田駅周辺	臨海部 既成市街地	郊外住宅団地		宅地と農地の 混在地域	市全体
				S56以前	S56より後		
評価	・インフラや生活サービスが整い、さらに広域的な都市機能が集積 ・広域交通結節点であり、市内交通ネットワークの中心でもある ⇒中心拠点として評価 ・古くからある市街地などでは、今後、人口減少・高齢化の進行が予測され、空き家や空地、駐車場など低未利用地の増加も懸念 ⇒消費活動や移動の減少に伴い都市機能が低下し、都市の賑わいや活気の低下が懸念されることから拠点化の推進を図る必要がある ・一方、近年は多くのマンションなどの供給により社会増・自然減のトレンドであり、人口推計とは逆に人口回帰傾向 ⇒都市の活力を下支えする都心居住のさらなる促進が必要	・インフラや生活サービスが整い、さらに北部の生活を支える都市機能が揃う ・急行停車駅であり北部地域の交通結節点となっている ⇒地域拠点として評価 ・古くからある市街地などでは今後人口減少・高齢化の進行が予測され、空き家や空地の増加が懸念 ⇒消費活動や移動の減少に伴い地域を支える都市機能の低下が懸念されることから、都市機能の維持を図る必要がある ・一方、近年は多くのマンションなどの供給により社会増・自然減のトレンドであり、人口推計とは逆に人口回帰傾向、高齢化率も緩和 ⇒地域の活力を下支えする都心居住のさらなる促進が必要	・生活サービスや公共交通(特に鉄道)の利便性が高い ・インフラもあるが、敷地面積の狭い木造家屋密集市街地では狭い道路が存在し、古い建築物も多い ・近年空き家や空地が増加傾向 ⇒生活サービスなど利便性は高い地域であることから、密集市街地の再編など居住の快適性の向上を図る必要がある ・人口は社会減・自然減で減少のトレンドであり、人口推計と同様に今後さらなる人口減少・高齢化の進展の可能性が高い ⇒多世代から選ばれる住宅地としていくために、増加が著しい高齢者も含めて健康に歩いて暮らせるような住環境の形成を図る必要がある	・インフラが整っている ・生活サービスや公共交通の利便性も一定水準にあるものの、一部低い団地も存在 ・一定の敷地面積を確保したゆとりある住空間が形成されているものの、古い建築物は多い ⇒インフラが整備されているなど居住の快適性は高い地域であることから、必要に応じて生活サービスや公共交通などの生活利便性の向上を図る必要がある ・人口は社会減・自然減で減少のトレンドであり、人口推計と同様に今後さらなる人口減少・高齢化の進展の可能性が高い ⇒多世代から選ばれる住宅地としていくために、増加が著しい高齢者も含めて健康に歩いて暮らせるような住環境の形成を図る必要がある	・インフラが整っている ・生活サービスや公共交通の利便性も一定水準にあるものの、一部低い団地も存在 ・一定の敷地面積を確保したゆとりある住空間が形成されている ⇒インフラが整備されているなど居住の快適性は高い地域であることから、必要に応じて生活サービスや公共交通などの生活利便性の向上を図る必要がある ・人口は社会減・自然増で微減となっており、人口推計とは逆のトレンドとなっている ・高齢化率は人口推計に対し進行していない ⇒団地造成に伴う一斉の社会増の局面から社会減・自然増の局面に移行しており、働く世代・子育て世代から選ばれるような暮らしやすい住環境の形成を図る必要がある	・インフラについて、下水道は整備されているが、道路は宅地化の際に整備がなされている状況 ・生活サービスや公共交通の利便性も一定の水準にあるが、宅地化が図られていない地域は低い ・一定の敷地面積を確保したゆとりある住空間が形成 ⇒下水道はほぼ整備されており、宅地化も進行している状況であることから、秩序ある市街化を誘導するとともに、生活サービスや公共交通などの生活利便性の向上を図る必要がある ・人口は社会増・自然増で人口推計より大きく増加のトレンド ・高齢化率は人口推計と同様の傾向となっている ⇒宅地化需要は高く、今後も社会増・自然増が見込まれており、働く世代・子育て世代から選ばれるような暮らしやすい住環境の形成を図る必要がある	
施策(現行)	○賑わい創出や魅力の向上 ・近鉄四日市駅周辺等整備事業 ・中心市街地拠点施設整備事業 ○土地の高度利用、複合利用や土地利用転換による商業業務機能の維持・拡充や都心居住の促進など ・優良建築物等整備事業 ・市街地再開発事業 ・共同建替等促進助成制度 ・総合設計制度 ○商店街の活性化 ・空き店舗等活用支援事業 ○都市型産業などの誘導 ・新規産業創出事業補助	○土地の高度利用、複合利用や土地利用転換による都心居住型の住宅供給の促進 ・優良建築物等整備事業 ・市街地再開発事業 ・共同建替等促進助成制度 ・総合設計制度	○居住環境の改善、再編 ・狭小宅地改善支援制度 ・狭い道路後退用地整備事業 ・木造住宅耐震改修・除却補助事業 ・土地区画整理事業 ・地区計画制度 ・建築協定 ○世代混住 ・空き家バンク制度 ・住み替え支援制度 ○歩いて暮らせる環境整備 ・駅前広場整備 ・駅バリアフリー化	○建替え・リノベーションの誘導、世代混住の促進 ・住み替え支援事業 ・空き家バンク制度 ・木造住宅耐震改修・除却補助事業 ○生活利便性の向上 ・空き店舗等活用支援事業	○建替え・リノベーションの誘導、世代混住の推進 ・住み替え支援事業 ・空き家バンク制度 ・木造住宅耐震改修・除却補助事業 ○秩序ある居住地の形成 ・地区計画制度 ・土地区画整理事業	○都市農地など周辺環境と調和した秩序ある居住環境の形成 ・土地区画整理事業 ・地区計画制度 ・生産緑地地区	○コンパクトシティに向けた取り組み ・中心市街地や拠点となる駅周辺など公共交通によりアクセス可能な都市機能集積地の拠点化の推進 ・既成市街地や郊外住宅団地など都市基盤の整っている生活の拠点となる場所の維持 ・拠点間の公共交通の維持・充実、まちづくりと連携した公共交通網の利便性の向上
立地適正化計画での検討事項	○中心拠点における都市機能の高度化・集約化 ○都市の活力を下支えする都心居住のさらなる促進	○地域の生活を支える都市機能の維持 ○地域拠点の活力を支える都心居住のさらなる促進	○適切な人口密度の確保 ○生活サービス利便性の確保 ○基幹的公共交通の維持 ○居住空間の再編(除却促進、後退用地、狭小宅地改善など) ○多世代が暮らしやすい歩いて暮らせる環境整備	○適切な人口密度の確保 ○生活サービス利便性の維持・充実 ○基幹的公共交通の維持 ○その他移動手段の確保 ○居住空間の再編(除却促進、建替え・リノベーション誘導など)	○生活サービス利便性の維持・充実 ○基幹的公共交通の維持 ○その他移動手段の確保	○疎な人口密度でも都市農地があり、ゆとりある居住環境の形成 ○生活サービス利便性の維持・充実 ○基幹的公共交通の維持 ○その他移動手段の確保 ○都市農地の保全	

2-3. 立地適正化計画の方向性

四日市市の強み

産業が牽引する人口動態

●リーマンショック以降の社会減が2015年より社会増にシフト、社人研推計も社会増で推計

年度	2006 →2008	2009 →2014	2015 →2018
社会増減	+857 (人/年)	△398 (人/年)	+430 (人/年)

- 働く世代の増加 20～34歳で大幅な転入増加
- 昼夜間人口比率103.6

■民間投資

⇒中心市街地では学術研究・宿泊施設など民間投資が進む
⇒中心市街地や富田駅周辺で多くのマンションが供給(人口増)

■生活サービス機能の充実

⇒拠点施設を中心とした医療・福祉機能が充実(老衰の死亡率 男性:全国3位、女性:全国1位)
⇒市内商業施設では市内全域に向けた宅配サービスを実施

■鉄道を軸とした公共交通網

⇒35駅を有する鉄道網(鉄道駅徒歩圏には約半数の市民が居住)
⇒中心市街地を中心に居住地と結ばれた公共交通網

■産業都市

⇒中心市街地や臨海部、内陸部に多様な企業・働く場が集積
⇒内陸型産業では近年においても設備投資が進む
⇒併せて中心市街地では、オフィス賃借が活況
⇒好調な産業による税収(財政力指数1超)と雇用を確保

四日市市の強みを後押しする社会情勢

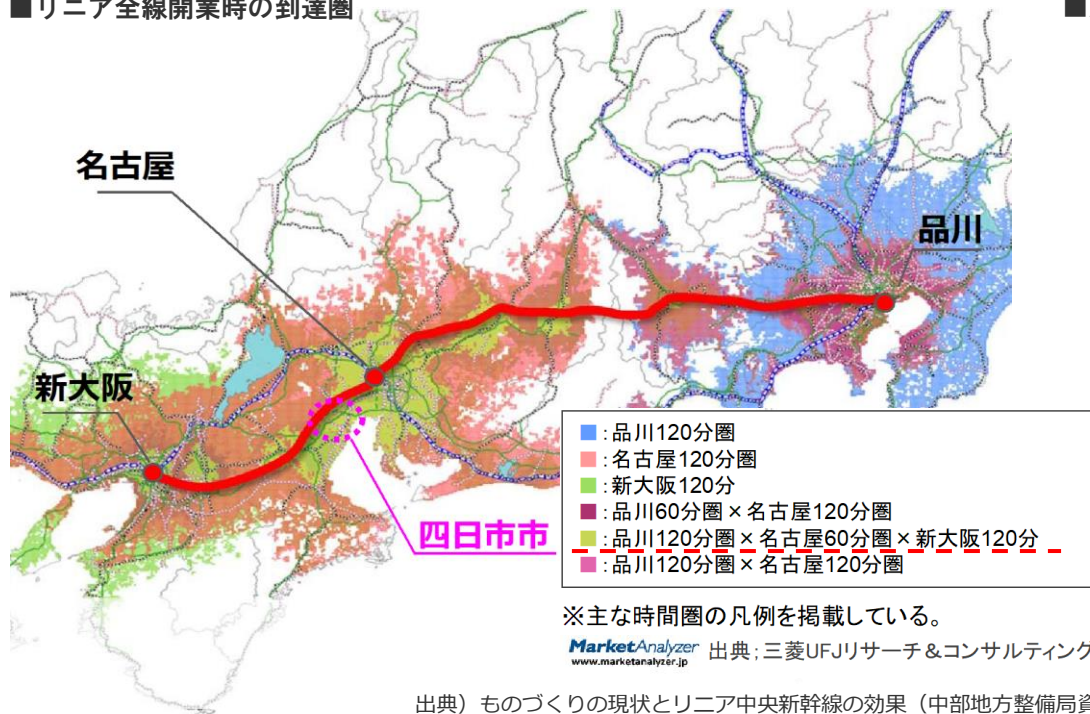
リニア時代の スーパーメガリージョンの形成

●2027年目途のリニア中央新幹線整備により形成されるスーパーメガリージョンの人・モノなどの交流促進効果

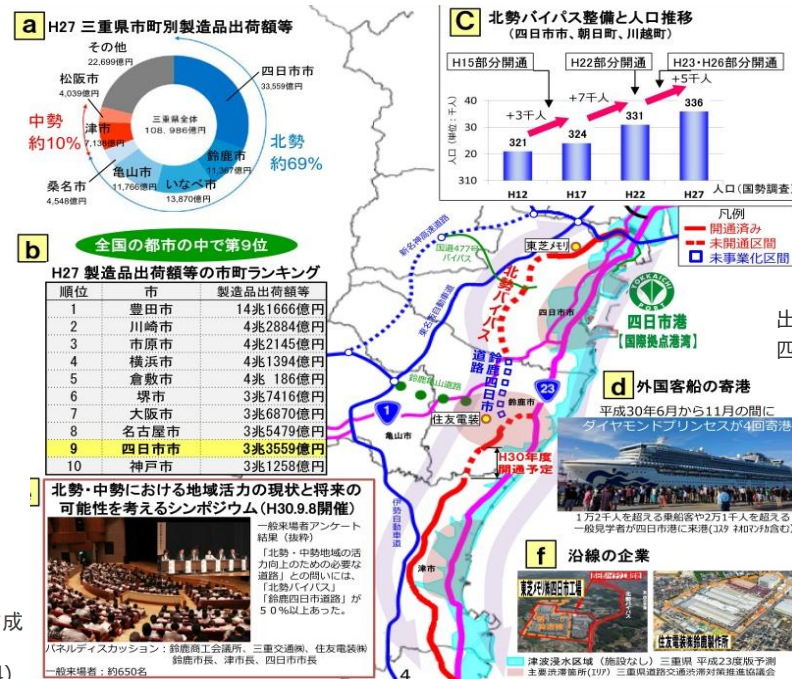
広域幹線道路 ネットワークの形成

●整備の進む東海環状自動車道や北勢バイパスなど広域幹線道路ネットワークのストック効果

■リニア全線開業時の到達圏



■広域幹線道路ネットワーク形成による効果(北勢バイパス)



2-3. 立地適正化計画の方向性

いきいきと働き暮らし続けられるまちづくり

まちづくりの
方針
(ターゲット)

課題解決の
ための施策・
誘導方針
(ストーリー)

都市機能
生活サービス

居住

交通

リニア時代に輝くまち

●リニア時代の交流人口拡大効果を活かすよう、市内外から多くの人々が訪れ・働き・学び・楽しみ・交流するための都市機能が集積し、交通結節点でもある中心市街地や地域拠点の魅力を高め、みんなから選ばれらるまちづくりを進めます

- 中心市街地の都市機能の高度化・集約化**
 - ・リニア時代に相応しいゲートウェイの整備
 - ・中心市街地の回遊性の向上
 - ・駅近くに学び・楽しみ・交流する機能を誘導(大学やサテライトキャンパス、個性ある店舗など)
 - ・都市型・知的産業の誘導
 - ・駅直近における保育施設の誘導(事業所内保育施設の活用含む)
- 地域拠点の形成**
 - ・富田駅における交通結節機能の強化
 - ・北部地域を支える都市機能の維持・集約化

住み慣れた場所で最期まで元気に暮らせるまち

●臨海部既成市街地や高経年の住宅団地を中心に、健康で元気に暮らしていけるよう、これまで蓄積した都市機能や都市基盤を有効活用しながら歩いて暮らせるまちづくりを進めます

- 生活サービス機能の維持**
 - ・医療と福祉が連携した市独自の包括ケアシステムの維持・充実
- 生活サービス機能の維持**
 - ・宅配機能を有する買い物機能の維持
 - ・コンビニエンスストアにおける行政サービスの提供
 - ・総合型地域スポーツクラブなど健康で元気に暮らせる機能の充実

子育てしながら働いていけるまち

●人口増加基調においても流出が超過している子育て世代が、将来に渡り働き暮らし続けられるよう、働きながら安心して子育てができるまちづくりを進めます

- 子育て機能の強化**
 - ・事業所内保育施設の立地促進

○**利便性を享受できる中心拠点、地域拠点における都心居住の促進(高度利用化)**

○**リニア時代を活かした既存住宅地の再生**
・スーパーメガリージョン形成に際する名古屋駅へのアクセス性向上を活かした広域幹線道路ネットワーク周辺の住宅地の価値向上

○**生活快適性の高い区域への居住の誘導**
・高次都市機能に容易にアクセスできる区域へ居住誘導
・日常生活サービス施設の利便性の高い区域や都市基盤の整った住宅地へ居住誘導

○**居住の誘導を図る区域の居住環境の向上(ゆとりある居住環境の形成)**
・旧耐震木造家屋密集区域などの居住環境の面的再編(臨海部既成市街地など)
・空き家・空地を活用したゆとりある住空間の形成(臨海部既成市街地など)
・建替えやリノベーションの誘導(臨海部既成市街地、高経年郊外住宅団地など)
・オープンハウス機能を有する都市農地の保全と、環境と調和したゆとりある居住環境を形成(農住混在)
・遊休地を活用した公園の再編などによる住宅団地の高質化(高経年住宅団地など)

○**安全安心な居住環境の実現**
・災害リスクの低い区域への居住の誘導、耐震化の促進、木造家屋の除却促進

○**ストックとしての住宅の有効活用**
・子育て世帯や学生などの住まいとして空き家を活用

持続可能な交通ネットワーク ●みんながいきいきと働き暮らし続けられるよう、持続可能な交通ネットワークにより誰もが移動しやすいまちづくりを進めます

- 中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・再編**
 - ・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により居住誘導区域や公共交通不便地域の移動手段を確保・まちなかを回遊する移動手段の強化
- 産業拠点に至る交通利便性の向上**
 - ・広域幹線道路やコミュニティターミナルなどを活用した交通ネットワークの形成・輸送力の強化
- リニア時代に向けた交通利便性の向上**
 - ・中心拠点、地域拠点の交通結節機能強化
 - ・広域幹線道路を活かした名古屋へのアクセス性向上

余白

3. 土地利用誘導とネットワークの方向性

3-1. 人口目標

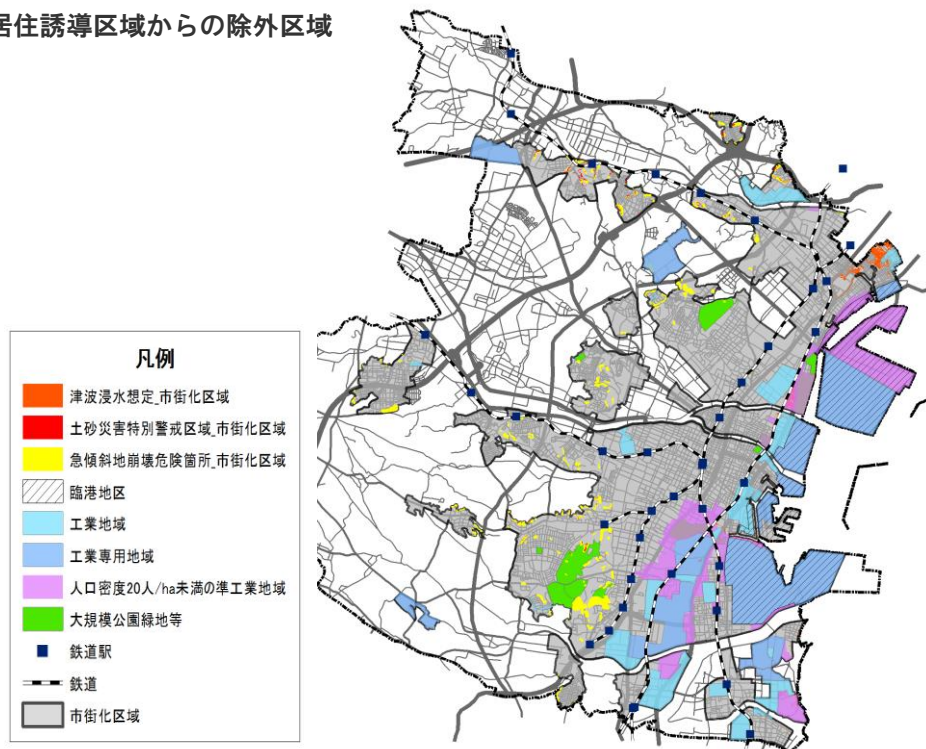
意見

- ・人口目標は立地適正化計画で一番初めに決めるべきポイント
- ・社会増を積極的に進めていく場合、増加する人口をどう配分していくか、空間的議論が必要

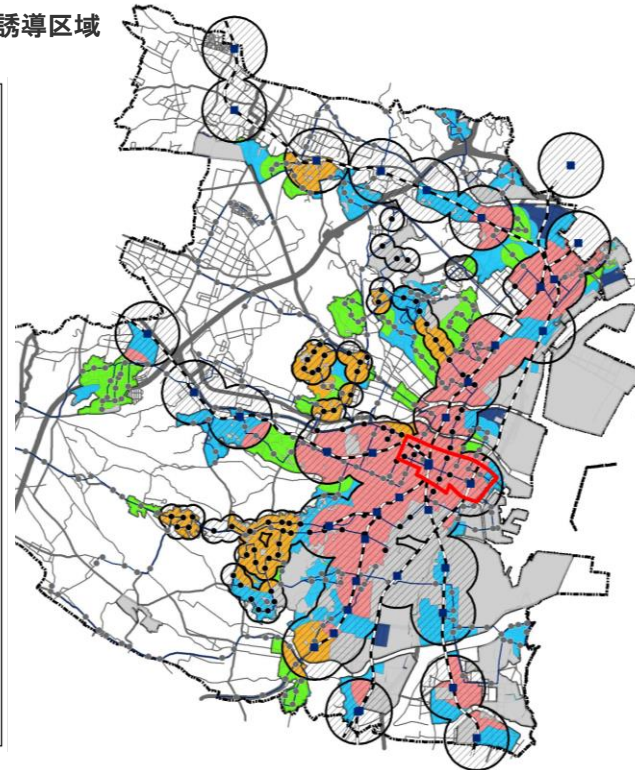
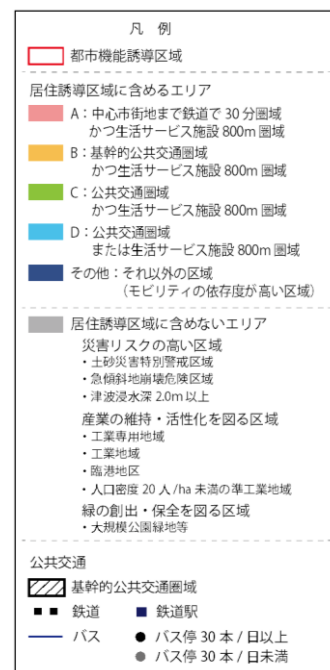
考え方

- ・居住誘導区域外の社会増分の人口を居住誘導区域に誘導することにより、可住地の人口密度を維持

■居住誘導区域からの除外区域



■アクセス性に応じた居住誘導区域



■居住誘導区域からの除外区域の面積・人口

	面積(ha)	人口
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
産業の維持・活性化を図る区域	2,396.4	7,523
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
緑の創出・保全を図る区域	370.9	1,595
大規模公園緑地	216.7	1,595
合計	2,951.1	15,154

※GISメッシュ集計

■居住誘導区域への誘導シミュレーション（社会増分のみを移動した場合）

《社人研ベースの人口推計値》

	面積	H27人口	人口密度	%	H57人口	人口密度	%
四日市市	20,080	311,031	15.5	100.0%	283,410	14.1	100.0%
市街化区域	7,506	269,645	35.9	86.7%	249,743	33.3	88.1%
居住誘導区域	4,749	254,172	53.5	81.7%	234,950	49.5	82.9%
居住誘導区域外	2,757	15,473	5.6	5.0%	14,793	5.4	5.2%
市街化調整区域	12,574	41,386	3.3	13.3%	33,667	2.7	11.9%

《社会増減人口》

H27→H57 社会増減
19,067
16,802
13,929
2,873
2,265

社会増減をすべて
居住誘導区域内へ誘導した場合

《誘導シミュレーション》

H57人口	人口密度	%
283,410	14.1	100.0%
252,008	33.6	88.9%
240,088	50.6	84.7%
11,920	4.3	4.2%
31,402	2.5	11.1%

3-2. 都市機能：都市機能誘導区域の設定

意見

・中心市街地に図書館を誘導して何をするか、富田をなぜ地域的拠点とするか、などについてもっと四日市市としてのメッセージを示す必要があるのではない

考え方

・都市の活力の中心であり広域交通ネットワークの中心でもある中心市街地について、リニア時代に輝けるまちに向けて、多くの人々が訪れ、働き、学び、楽しみ・交流するような高次都市機能の高度化・集約化を図るため、都市機能誘導区域を設定
・中心市街地へのアクセス性の低い三岐鉄道沿線などの北部地域において、急行が停車する交通結節点であり、宅配サービスも有する買い物拠点でもある富田周辺について、地域生活を支える都市機能の維持を図るため、都市機能誘導区域を設定

■都市機能の誘導を図る中心拠点と地域拠点

種別	評価	拠点
中心拠点	市内外から多くの人が多用途に訪れる	中心市街地
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

都市機能誘導区域(中心拠点)

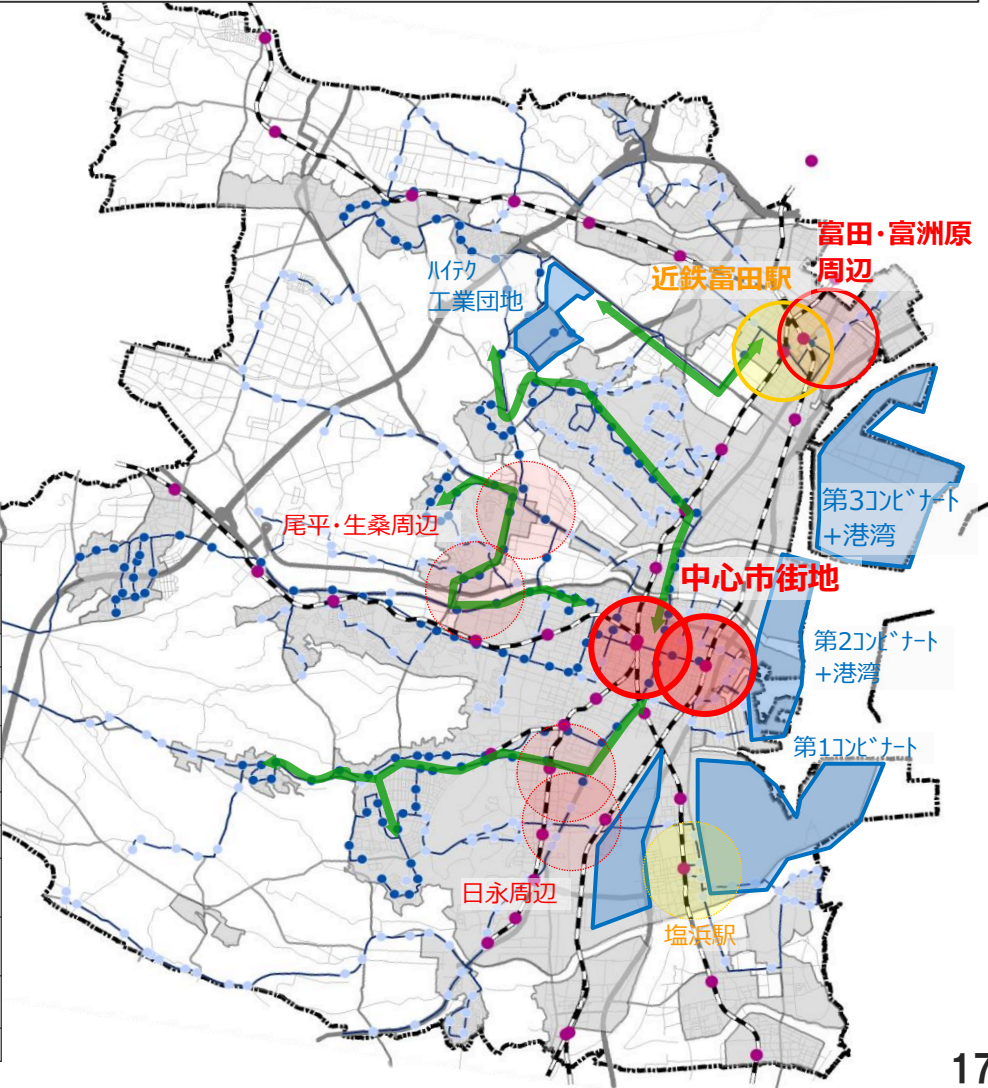
都市機能誘導区域(地域拠点)

※都市機能誘導区域に設定しない地域拠点は都市の構造上、拠点的功能を有しており、交通ネットワークの検討の際に拠点として評価

■中心拠点と地域拠点の概況

種別	細別	中心市街地		買い物拠点				交通拠点	
				富田・富洲原周辺		日永周辺	尾平・生桑周辺	近鉄富田駅	塩浜駅
鉄道	アクセス	近鉄	JR	近鉄	JR	あすなろう	—	近鉄	近鉄
	特急等	特急	特急	急行	区間快速	普通	—	急行	急行
	利用者(千人/日)	約47.6	約4.6	約20.8	約1.4	約2.1	—	約20.8	約7.0
バス	路線数	23	9	4	2	11	4	4	2
	本数/日	575	178	55	8	178	133	73	18
道路	アクセス	R1,R23		R1,R23		R1	R477BP	R1,R23	R23
生活	大規模商業施設	近鉄百貨店 ラスクエアなど		イワ四日市北		日永3-1、 イワタナ泊	イワ尾平、 サン生桑	イワ四日市北	—
就業	従業者(千人)	約35.0		約4.5		約8.2	約2.3	イワ四日市北近傍	第1コンビナート近傍
	商品販売額(小売)(百万円)	81,206		26,782		42,246	31,989	6,595	4,191
	(該当地区)	(中部)		(富田・富洲原)		(日永)	(三重・神前)	(富田)	(塩浜)

※商業販売額は該当地区全体の数値



3-2. 都市機能：地域拠点(中心拠点)

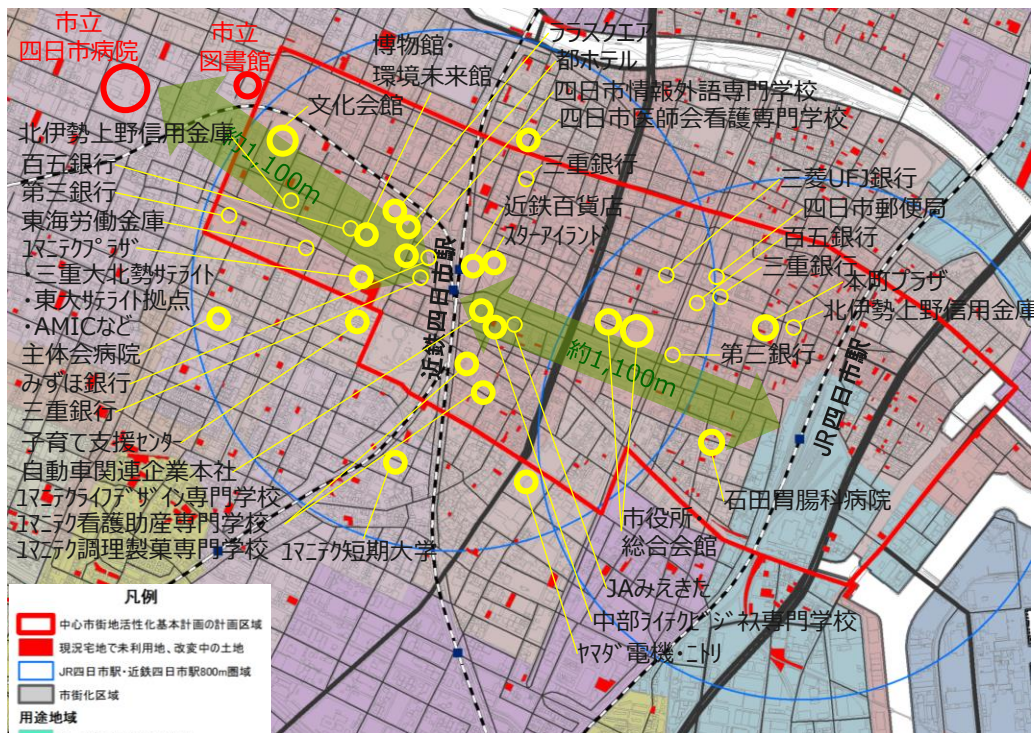
意見

- ・中心市街地の位置付けについて、四日市市の都市機能を集約していく対象のエリアとして概ね疑問はない
- ・都市機能誘導区域が中心市街地のみ、誘導施設が図書館のみであるが、維持を図るものについても誘導施設としてもよく、その場合、中心市街地以外の都市機能誘導区域の設定も考えられるのではない

考え方

- ・中心市街地の都市機能の集積状況、医療・福祉・商業機能をはじめとする都市機能の全市的な配置状況などを踏まえ、交流人口拡大が期待されるリニア時代に輝けるまちになるため、中心市街地における都市機能の充実を図る
- ・賑わいを創出する新たな都市機能として図書館を誘導施設に設定するとともに、維持を図るべき施設を誘導施設に設定

■中心市街地の主な都市機能の配置状況



	面積		H27人口			H57人口		
	ha	%	人	%	密度(人/ha)	人	%	密度(人/ha)
中心拠点	191.2	2.6	10,588	3.9	55.3	9,387	3.8	49.0
地域拠点	76.7	1.0	3,571	1.3	46.6	3,404	1.4	46.6
合計	267.9	3.6	14,159	5.2	52.8	12,791	5.2	47.7

※%は市街化区域に対する割合

『選ばれるまちになるための都市格の向上』を目指した都市機能誘導の方向性

方向性：中心市街地の都市機能の高度化・集約化に向けて

●リニア時代を見据え、都市機能が集積しネットワークの中心でもあり多くの人が訪れる中心市街地において、都市機能を高度化・集約化

- ▶訪れる→市役所、百貨店、商店街、図書館、文化会館、博物館、会議場など
- ▶働く→オフィスビル、子育て支援施設など
- ▶学ぶ→学術研究施設、大学、サテライトキャンパス、専門学校など
- ▶住む→マンションなど高度利用促進

【誘導区域】:

- ・「中心市街地活性化基本計画」の計画区域
- (駅からの徒歩圏(800m圏)やこれまでのまちづくりの経緯などから設定)

【誘導施設】:

- ・中枢的な行政機能⇒市役所本庁、総合会館など
- ・時間消費型など様々なニーズに対応した商業機能⇒百貨店、総合スーパーなど
- ・市内外から多くの人が訪れる拠点的な教育文化機能
- ⇒図書館、文化会館、博物館、会議場、学術研究施設、大学、サテライトキャンパスなど
- ・働く場所であり交通結節点である中心拠点に必要とされる拠点的な子育て支援機能
- ⇒駅直近の保育施設、子育て支援機能を備えた複合施設など

※市独自の誘導施設:

- ・都市の活力の源となる産業機能⇒オフィスビルなど
- ・自動車に依存せずに暮らせ、中心商業地を下支えする都心居住機能⇒マンションなど

【誘導施策】:

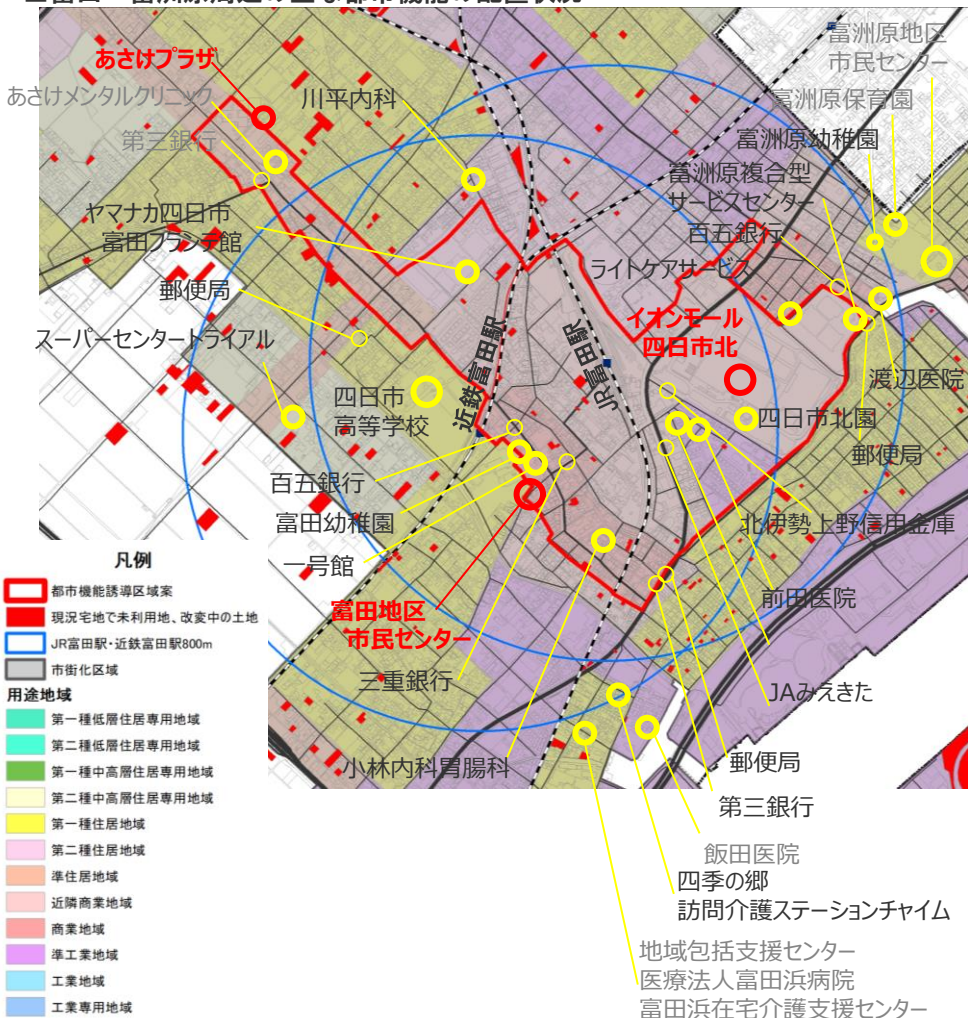
- ・ゲートウェイの整備、回遊性向上、憩いの場、歩いて暮らせる環境整備、交通結節機能強化など ⇒近鉄四日市駅周辺等整備事業
- ・交流人口の拡大、賑わいの創出と魅力の向上
- ⇒中心市街地拠点施設整備事業(図書館複合施設)
- ・土地の高度利用や土地利用転換を促し都心居住や雇用を促進
- ⇒市街地再開発事業、優良建築物等整備事業、四日市市共同建替等助成制度、空き店舗等活用支援事業、新規産業創出事業補助金など

3-2. 都市機能：地域拠点(富田)

- ・富田をなぜ地域拠点とするのか
- ・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体のものとして地域拠点と捉えても良いのではないのか
- ・都市機能誘導にあたっては公共直轄のパイロット事業なども含めて考えるべき
- ・地域拠点であるならば行政としてインフラ整備が重要になるのではないのか

- ・名古屋へのアクセス性が高い急行が停車する交通拠点であり、宅配サービス機能も有する買い物拠点でもあるとともに、駅に隣接して県内有数の四日市高校が立地するなど教育文化機能が整っており、ハイテク工業団地へのアクセス拠点でもあることを踏まえ、必要となる都市機能の誘導を検討
- ・併せて、公共主導のパイロット事業などを検討（中心拠点のゲートウェイ整備後を想定）
- ・都市機能強化の必要性が生じた場合や民間開発の意向が示された場合などには積極的に支援

■富田・富洲原周辺の主な都市機能の配置状況



『選ばれるまちになるための都市格の向上』を目指した都市機能誘導の方向性

方向性：地域拠点の形成に向けて

- リニア時代を見据え、名古屋へのアクセス性が高い交通結節点であるとともに、生活に必要な都市機能が集積しており、北部地域の生活を支える地域拠点を形成

- ▶ 訪れる→地区市民センター、ショッピングセンター、商店街、あさけプラザ
- ▶ 働く→子育て支援施設など
- ▶ 住む→マンションなど高度利用促進

【誘導区域】:

- ・近鉄富田駅周辺の商業・業務的地区を中心に、買い物拠点、あさけプラザ、富田地区市民センターを含む区域(左図参照)
(駅からの徒歩圏(800m圏)やこれまでのまちづくりの経緯などから設定)

【誘導施設】:

- ・地域の生活に必要な行政窓口機能⇒富田地区市民センター
- ・三岐沿線など北部の生活の拠点となる商業機能⇒ショッピングセンター、商店街など
- ・地域の活動を支える拠点的な教育文化機能⇒あさけプラザ
- ・働く場所であり交通結節点である中心拠点に必要な拠点的な子育て支援機能⇒駅直近の保育施設、子育て支援機能を備えた複合施設など

※市独自の誘導施設:

- ・自動車に依存せずに暮らせ、地域拠点を下支える都心居住機能⇒マンションなど

【誘導施策】:

- ・北部の生活を支える都市機能の高度化・集約化
⇒近鉄富田駅東側の密集市街地の再編(生活サービス機能を有する再開発ビルなど)
- ・歩いて暮らせる環境整備、交通結節機能強化、輸送力強化など
⇒近鉄富田駅駅東口駅前広場整備、道路整備など都市基盤の強化など
- ・土地の高度利用や土地利用転換を促し都心居住や雇用を促進
⇒市街地再開発事業、優良建築物等整備事業、四日市市共同建替等助成制度、新規産業創出事業補助金など

3-3. 居住誘導：住宅と工業の混在地域(準工業地域)

- 意見
- 準工業地域の人口配置が疎の部分を含めて除外するのではなく、環境を整えて小規模な知的産業の集積に資する居住地とすることも考えられる
 - 中心部に起業家を含めた都市型産業の誘致を狙っており、学術研究施設の開設により知的刺激を好む都市型産業の担い手の集結が期待されることから、近鉄四日市駅から3分というところを起爆剤に市としても全面的にバックアップしていく

- 考え方
- 人口密度が疎の部分の隣接区域に地域拠点や居住지가形成されているなど、地域により特性が異なることから、人口密度20人/haを目安に、土地利用状況など一体的に判断しつつ、住工分離を図る
 - 工業的な土地利用を図る区域や中心市街地において、起業家を含めて都市型産業の誘導を図る

■住宅と工業の混在地域の状況

準工業地域全体	面積 (ha)	人口				土地利用の割合		
		H27 人口	人口密度 (人/ha)	H57 人口	人口密度 (人/ha)	住宅系割合	商業系割合	工業系割合
	1096.9	20,817	18.9	19,305	17.6	18.6%	11.6%	25.7%

■誘導の方向性

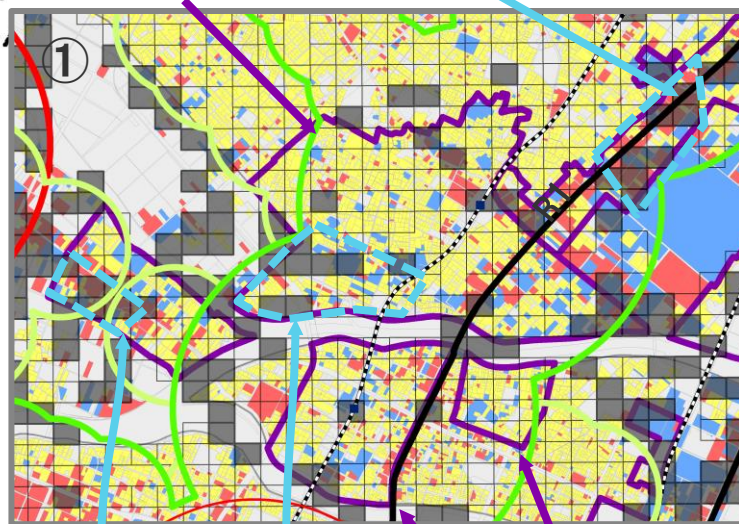
居住誘導
(約59.2人/ha)

除外検討
(約24.6人/ha)

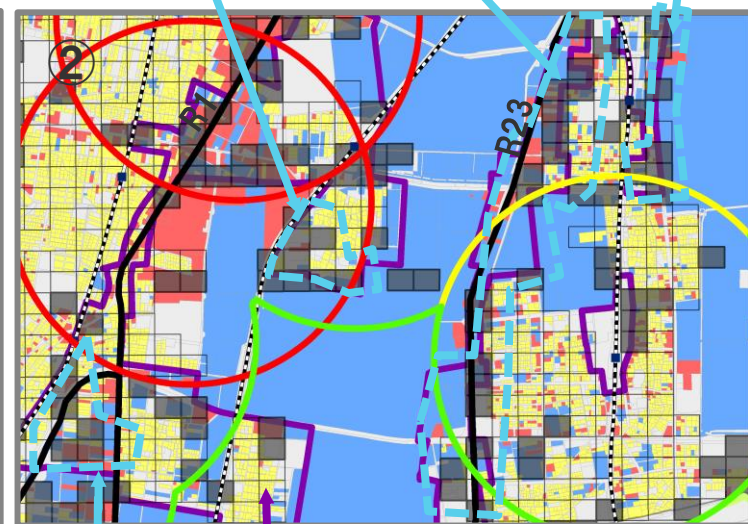
除外検討
(約13.5人/ha)

除外検討
(約5.7人/ha)

除外検討
(約6.9人/ha)



除外検討 (約13.2人/ha) 除外検討 (約28.7人/ha) 居住誘導 (約53.5人/ha) 居住誘導 (約53.8人/ha)



除外検討 (約12.6人/ha) 居住誘導 (約32.9人/ha)

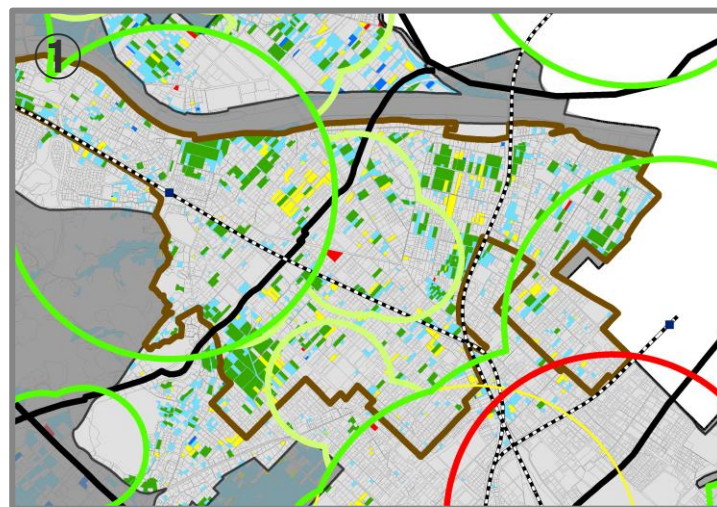
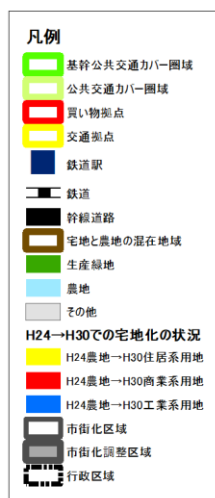
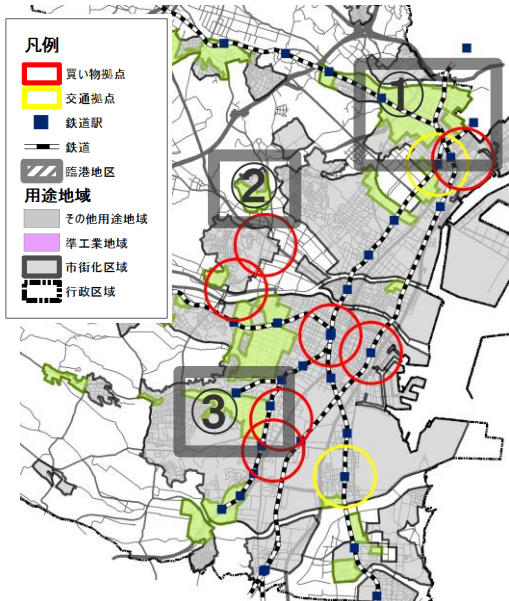
3-3. 居住誘導：宅地と農地の混在地域

意見

- 宅地と農地の混在地域について、人口密度を下げ、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地域として、居住誘導しないことも考えられるのではないかと
- 細かく分類し、例えば駅に近いようなところ以外は居住誘導区域から除外し、相対的に中心市街地に人口を配分するようなメリハリをつけるなど、議論を深めていくべき

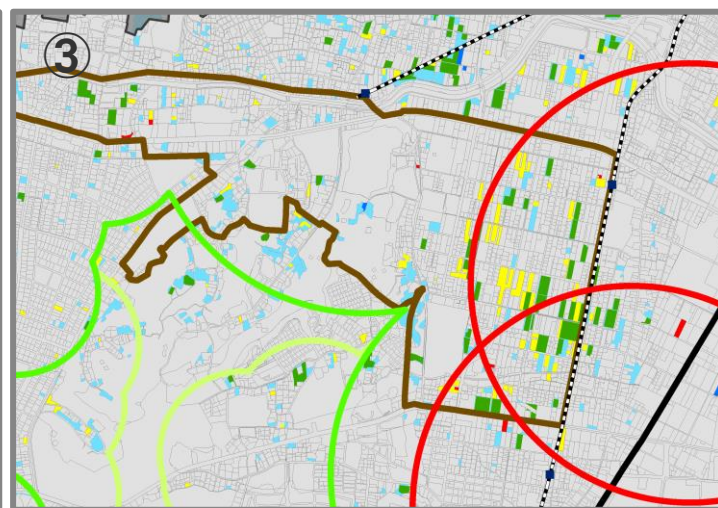
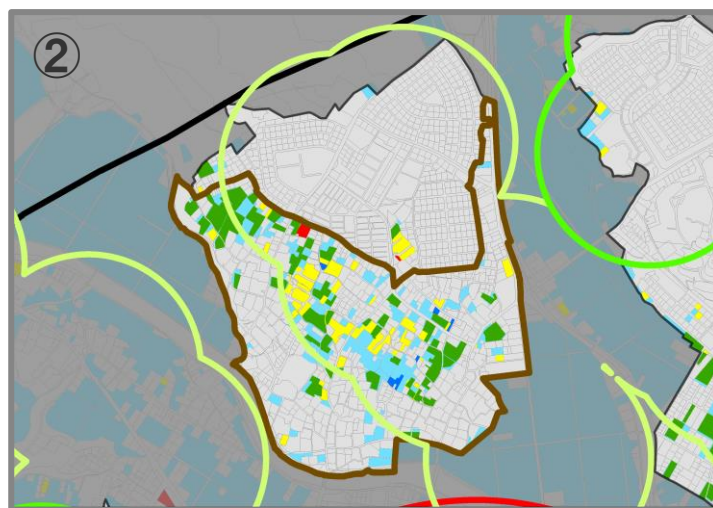
考え方

- 概ね整備された下水に比べ小規模な開発が多く道路密度は低いものの、人口集積、宅地化が進行しており、現段階から人口移動を図っていくことは現実的ではなく、居住誘導区域から除外しない
- **ただし、生産緑地については、緑地機能や災害時のオープンスペース機能などを有しており、四日市市としても平成27年から追加指定を行うなど、都市農地の保全を図る必要性が高まっていることから、居住誘導区域から除外**



■ 宅地と農地の混在地域の状況

宅地と農地の混在地域全体	面積 (ha)	人口			
		H27人口	H27人口密度 (人/ha)	H57人口	H57人口密度 (人/ha)
	1,254.1	62,475	49.8	61,692	49.2
	土地利用				基盤整備
	農地面積 (ha)	農地の混在率	生産緑地面積 (ha)	H24からの宅地化面積 (ha)	
	116.0	13.2%	93.1	46.3	93.4%



※ 主な土地利用状況として、丘陵部の農地については畑、それより東側の平地では水田となっている

3-3. 居住誘導：都市基盤

意見

- ・居住誘導の方向性について、アクセス性の評価のみではなく、道路や上下水道などのインフラの整備状況も含めて考えてはどうか
- ・居住誘導にあたり、住戸密度を関連付けて段階的に設定することも考えられるのではないか

考え方

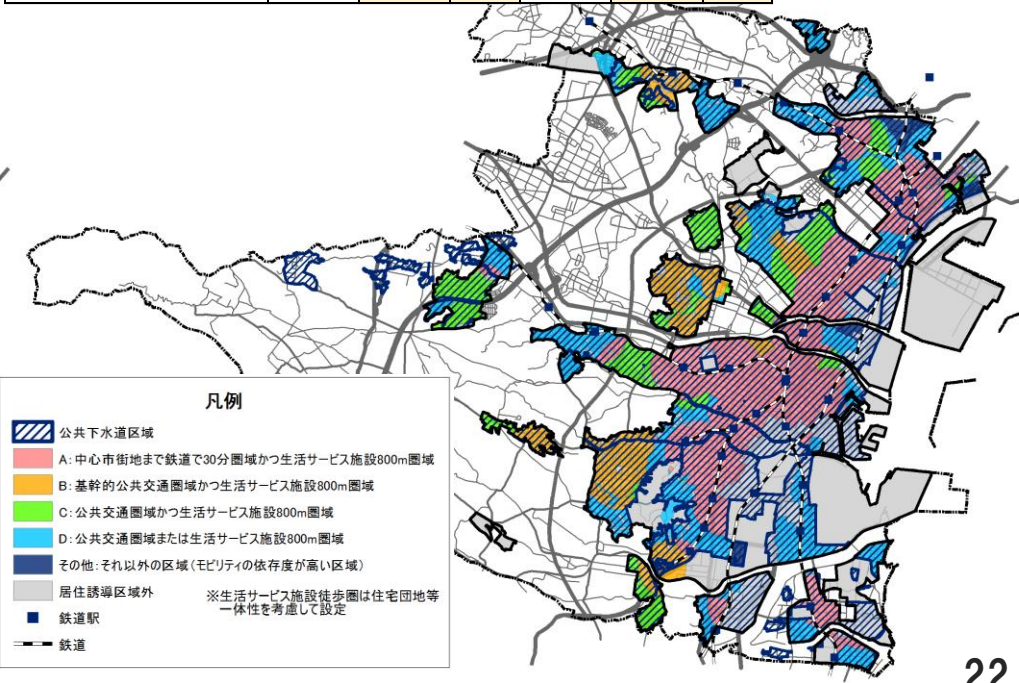
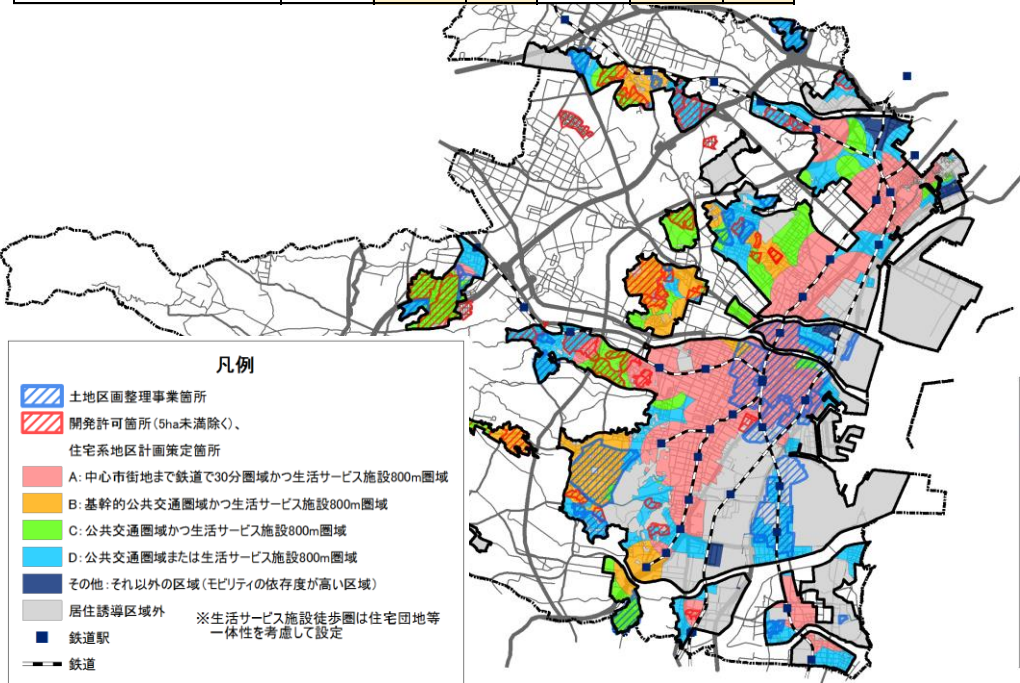
- ・区画整理や5ha以上の開発など都市基盤の整った住宅地は既成市街地や丘陵部に存在し、下水道は市街化区域内をほぼカバーしている
- ・都市機能へのアクセス性に加え、名古屋へのアクセス向上が期待できる郊外住宅団地などは価値の向上に合わせて再生を図る
- ・住戸密度については、例えば中心拠点など土地利用特性に応じて高度利用を促進

■都市基盤の整った住宅地（区画整理や5ha以上の開発など）

	面積	住宅開発		H27人口		※GISメッシュ集計
		住宅開発	%	住宅開発	%	
都市計画区域	20,080	1,766	8.8%	311,031	90,954	29.2%
市街化区域	7,506	1,680	22.4%	269,645	87,209	32.3%
居住誘導区域	4,749	1,464	30.8%	254,172	84,265	33.2%
A	1,883	411	21.8%	105,804	23,626	22.3%
B	680	310	45.7%	35,160	18,002	51.2%
C	727	295	40.6%	41,866	18,348	43.8%
D	1,349	445	33.0%	67,312	24,087	35.8%
その他	109	3	2.6%	4,031	202	5.0%
居住誘導区域外	2,757	216	7.8%	15,473	2,944	19.0%
市街化調整区域	12,574	86	0.7%	41,386	3,745	9.0%

■公共下水道区域

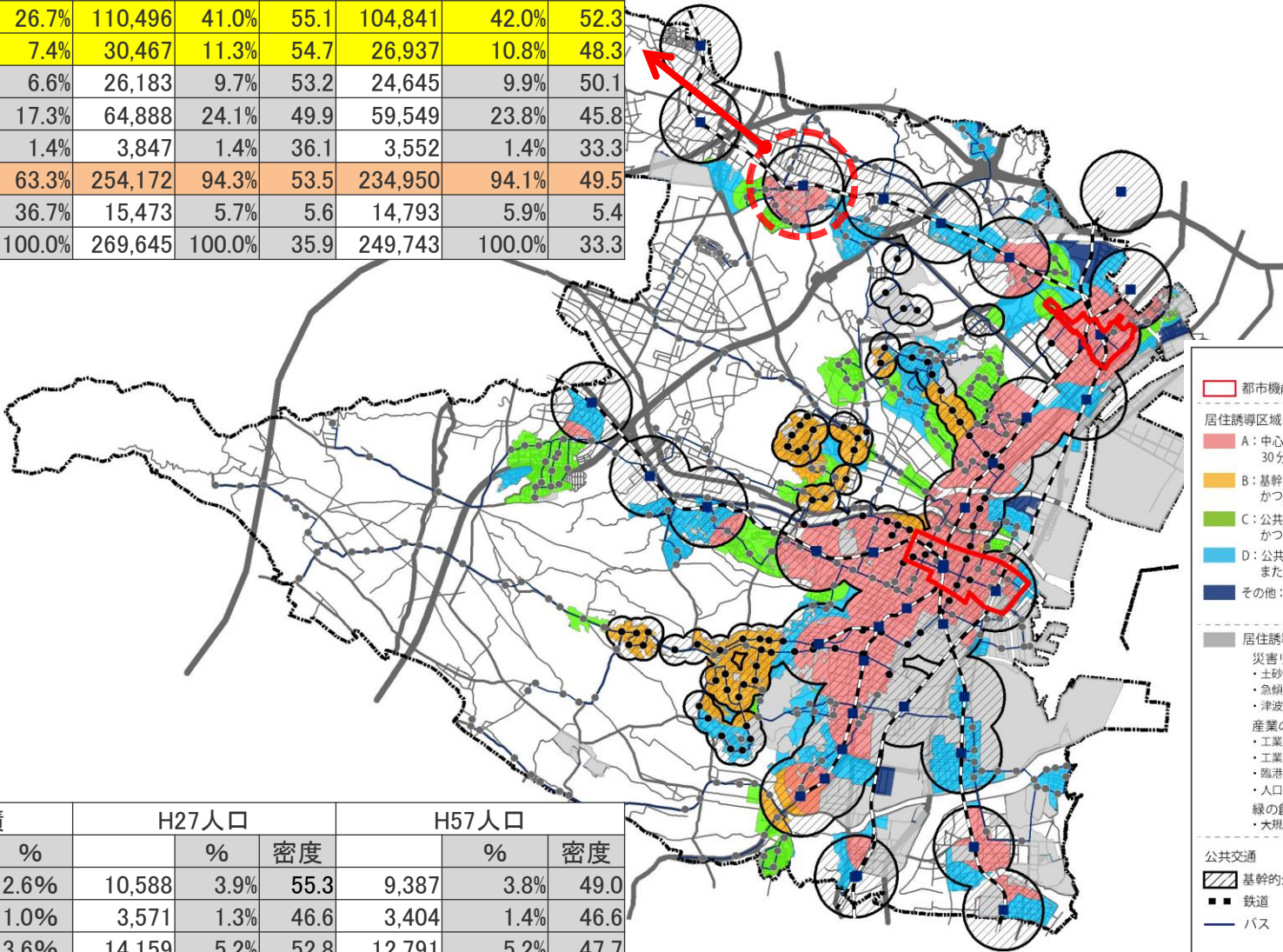
	面積	公共下水道		H27人口		※GISメッシュ集計
		公共下水道	%	公共下水道	%	
都市計画区域	20,080	5,917	29.5%	311,031	264,015	84.9%
市街化区域	7,506	5,725	76.3%	269,645	260,647	96.7%
居住誘導区域	4,749	4,676	98.5%	254,172	248,151	97.6%
A	1,883	1,883	100.0%	105,804	105,804	100.0%
B	680	646	95.0%	35,160	33,772	96.1%
C	727	718	98.7%	41,866	40,579	96.9%
D	1,349	1,325	98.2%	67,312	64,147	95.3%
その他	109	104	95.5%	4,031	3,849	95.5%
居住誘導区域外	2,757	1,050	38.1%	15,473	12,496	80.8%
市街化調整区域	12,574	192	1.5%	41,386	3,368	8.1%



3-3. 居住誘導：都市基盤

■富田周辺地区までのアクセス性を考慮した場合（参考）

	面積		H27人口			H57人口		
		%		%	密度		%	密度
A	2,005	26.7%	110,496	41.0%	55.1	104,841	42.0%	52.3
B	557	7.4%	30,467	11.3%	54.7	26,937	10.8%	48.3
C	492	6.6%	26,183	9.7%	53.2	24,645	9.9%	50.1
D	1,301	17.3%	64,888	24.1%	49.9	59,549	23.8%	45.8
その他	107	1.4%	3,847	1.4%	36.1	3,552	1.4%	33.3
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：中心市街地または富田周辺地区まで鉄道で30分圏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
- 基幹的公共交通圏域
 - 鉄道
 - 鉄道駅
 - バス
 - バス停30本/日以上
 - バス停30本/日未満

■都市機能誘導区域

	面積		H27人口			H57人口		
		%		%	密度		%	密度
中心市街地	191.2	2.6%	10,588	3.9%	55.3	9,387	3.8%	49.0
富田・富洲原	76.7	1.0%	3,571	1.3%	46.6	3,404	1.4%	46.6
合計	267.9	3.6%	14,159	5.2%	52.8	12,791	5.2%	47.7

※%は市街化区域に対する割合

3-3. 居住誘導:災害リスク

意見

・災害のリスクがある区域に居住を誘導するにあたっては、安全対策の実施状況など対応方針を災害リスク毎にわかりやすく示すべき

考え方

・ハザードエリアの有無、それぞれ災害リスクや対応策を明確にした上で、安全安心の確保を図りながら居住を誘導

■ハザードエリアの有無や安全対策の状況等

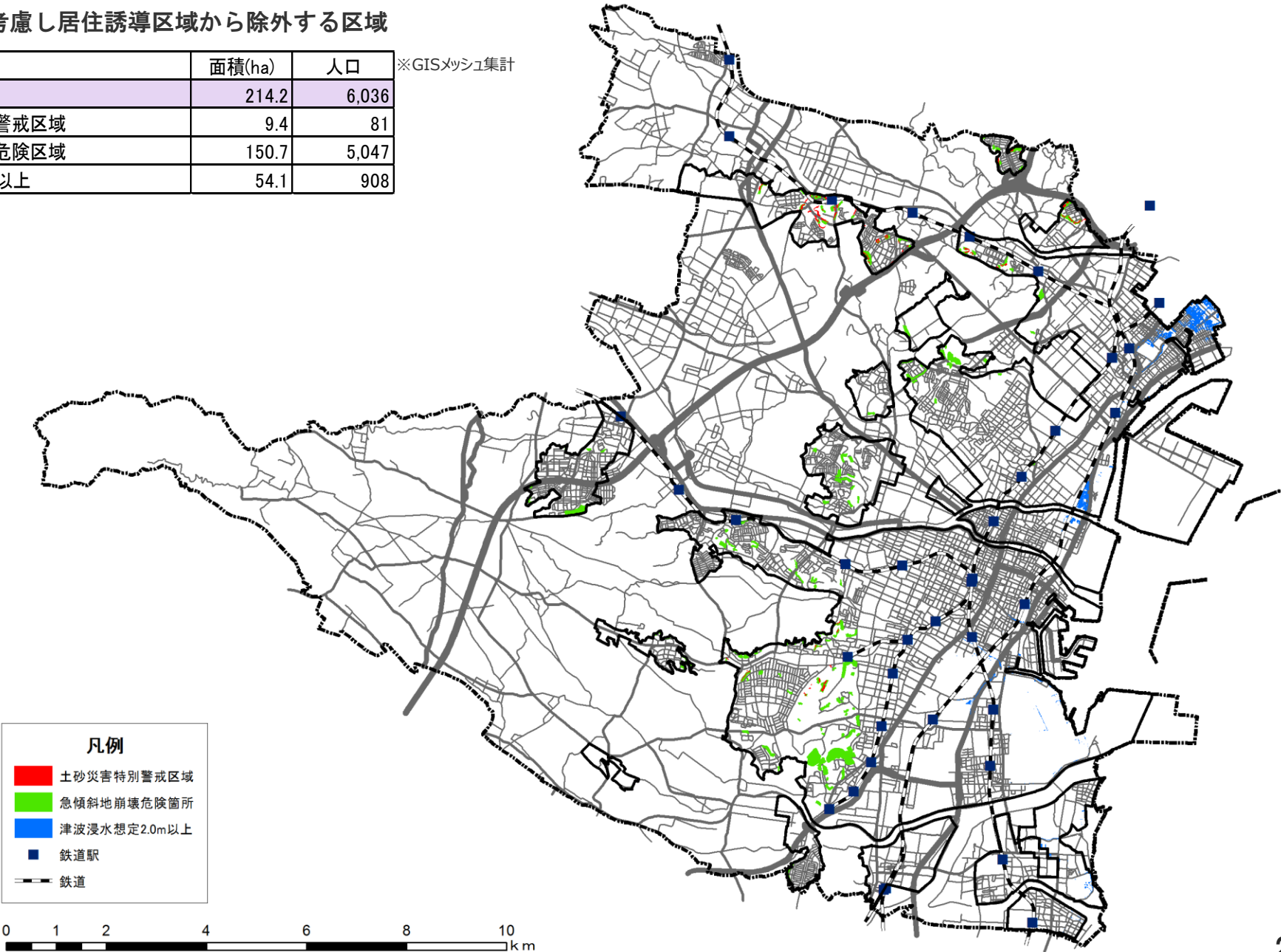
ハザード	有無	安全対策等対応状況	居住誘導区域としての対応
原則、居住誘導区域に含まないこととすべきである区域（都市計画運用指針）			
土砂災害特別警戒区域(土対法)	有	・ハザードマップによる土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の明示及び避難に係る啓発 ・三重県土砂災害情報提供システムの監視による防災行政無線や市広報車等による避難の呼びかけ ・土砂災害特別警戒区域について、区域からの移転補助	リスクの周知とともに、危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備など対応もなされているが、都市計画運用指針にて「原則含まないこととすべき」とされていることから、土砂災害特別警戒区域と急傾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(急傾斜地法)	有		
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	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なされており、居住誘導区域から除外しない
津波浸水想定区域(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 海抜5m以内までの避難啓発 ・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、緊急速報メール発信、 市安全安心防災メールも発信	ハード整備の他、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なされており、居住誘導区域から除外しない ただし、木造家屋倒壊の危険性が高くなる浸水深2m以上の区域を居住誘導区域から除外
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 ・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	1000年に一度の規模の降雨を想定したものに對し、ハード整備の他、リスクの周知とともに、河川水位の監視などソフト対策もなされており、また、洪水は土砂災害や津波災害に比べ事前の避難が可能であることから、ハード・ソフト両面からの対策推進を前提とし、居住誘導区域から除外しない
家屋倒壊等氾濫想定区域(水防法)	有	・多くのチャンネルによる避難の呼びかけ (防災行政無線、I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	—	
災害発生のおそれのある区域(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	市域全域にわたる大地震となり、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	有	・大規模盛土造成地の基礎調査の推進 ・広範囲に渡るもの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、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	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

3-3. 居住誘導：災害リスク(再掲)

■災害リスクを考慮し居住誘導区域から除外する区域

	面積(ha)	人口
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

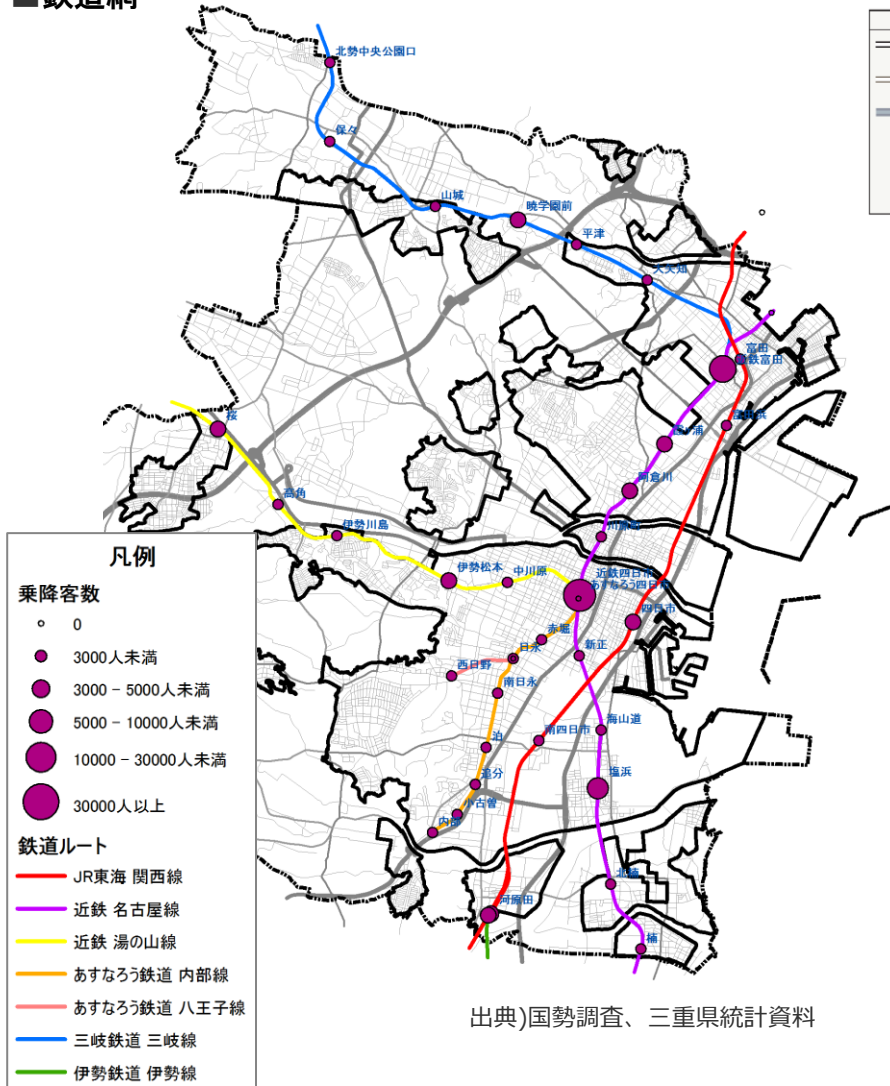
※GISメッシュ集計



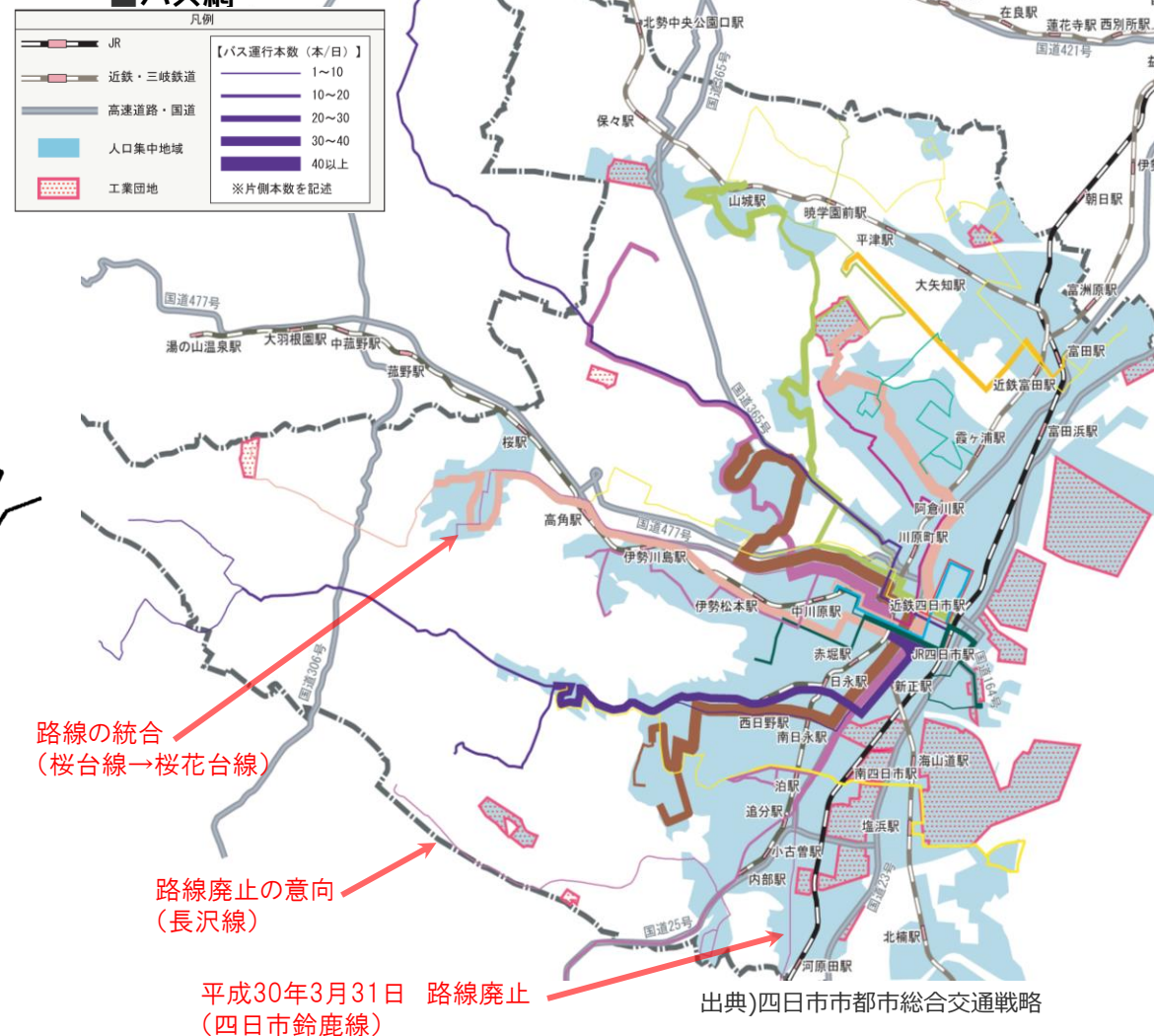
3-4. ネットワークの方向性：公共交通の現状

- ・鉄道は、都市間を連絡するJR関西本線、近鉄名古屋線、及び主要駅である近鉄四日市駅や近鉄富田駅と郊外を結ぶ三岐鉄道三岐線、近鉄湯の山線、四日市あすなろ鉄道内部線、八王子線、JR関西本線を補完する伊勢鉄道の7路線に35駅を有している
- ・バスは近鉄四日市駅から放射状にネットワークを形成しており、主に通勤、通学時の大量輸送に対応し、鉄道の輸送量を補うとともに、鉄道の利用が難しい市内郊外部の団地にも乗り入れているが、収支率の悪い路線については減便や廃線となるものも発生している

■鉄道網



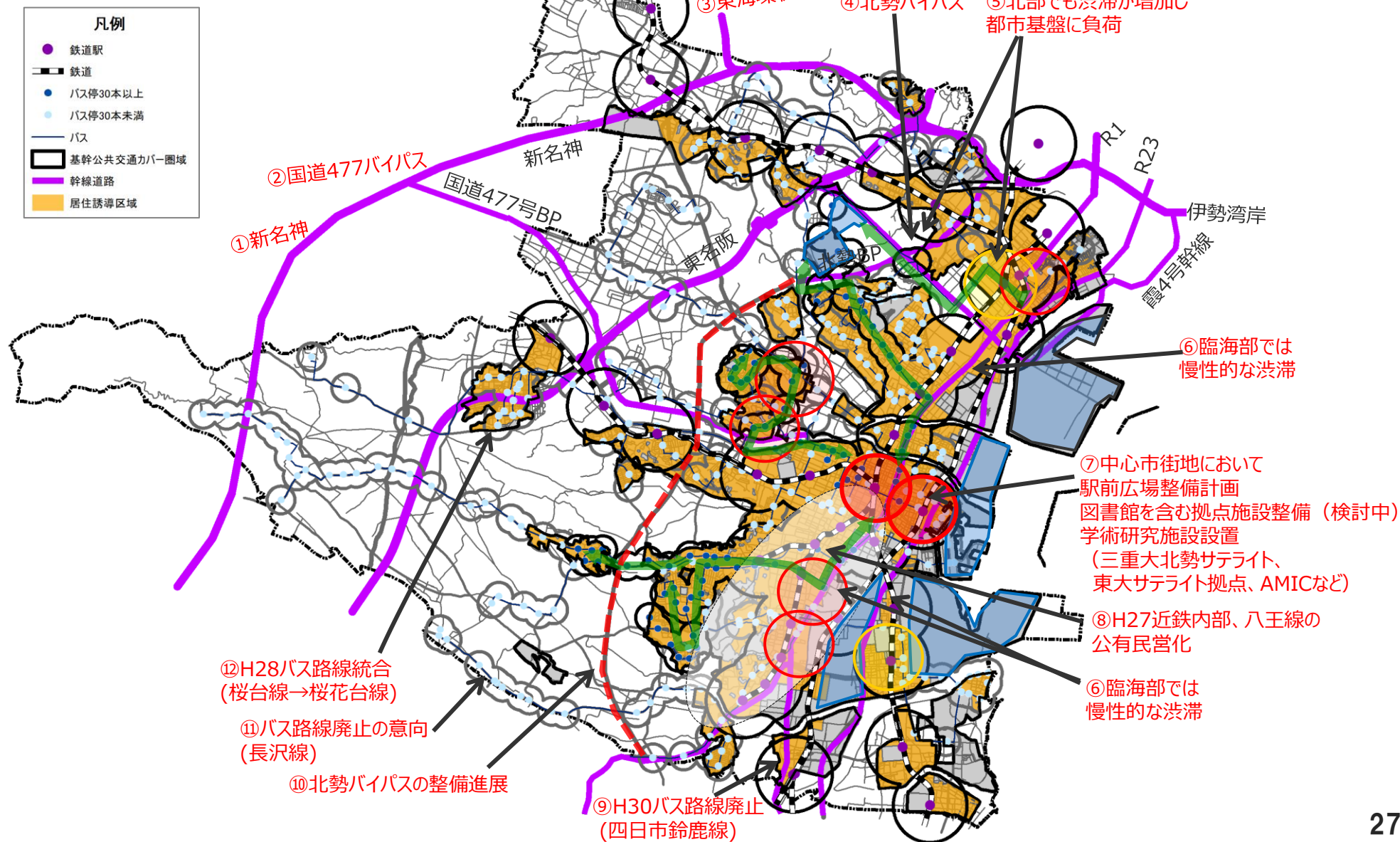
■バス網



3-4. ネットワークの方向性：課題及び対策

▶ 主要なネットワークに係る動向等

■ 主要なネットワークに係る概況

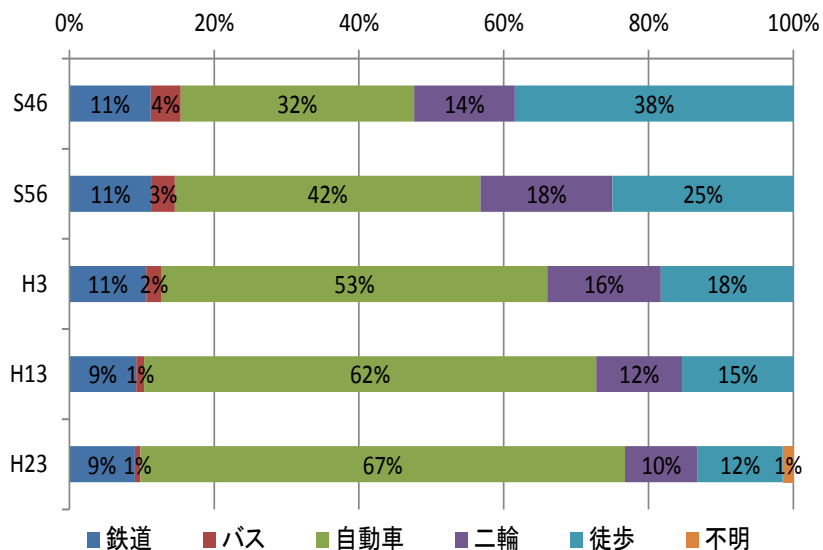


3-4. ネットワークの方向性：公共交通の現状

▶ 主要なネットワークに係る動向等

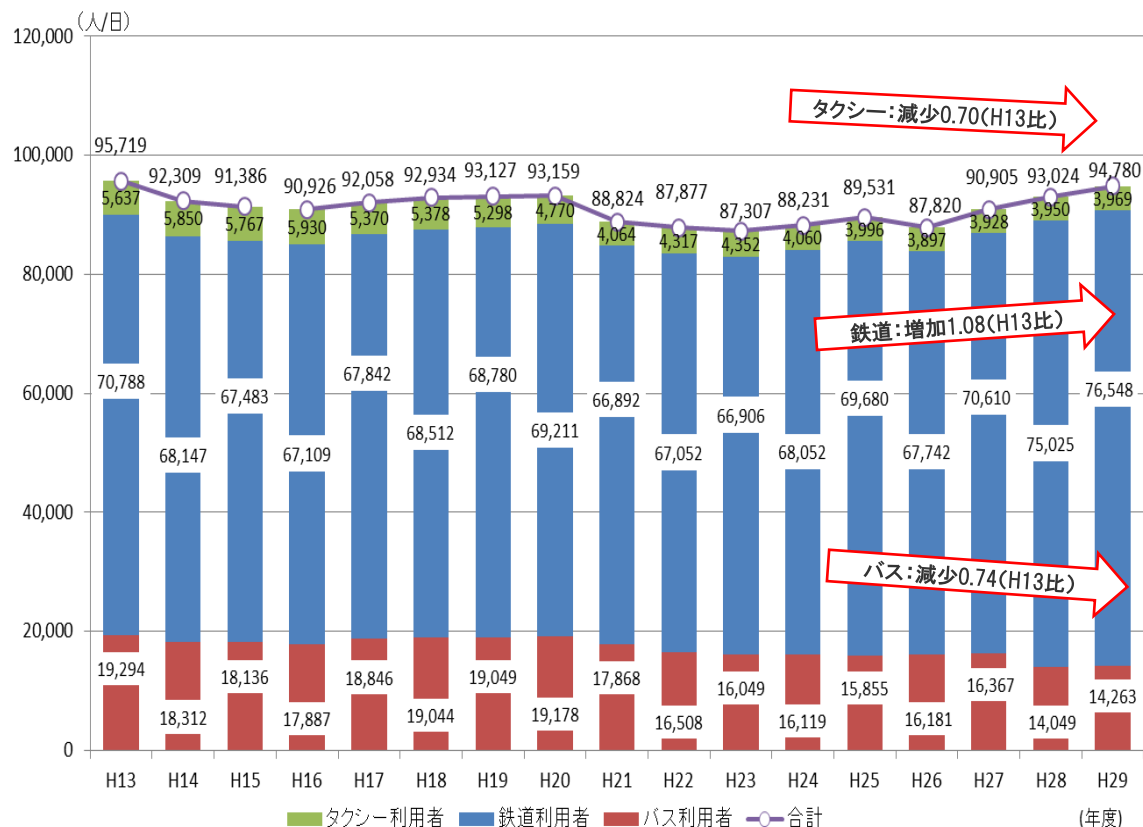
- ・代表交通手段の状況は、自動車が年々上がり70%近くとなっているのに対し、公共交通は約10%となっている
- ・公共交通利用者数については、平成13年から平成29年の間で、鉄道は8%増加、バスは26%、タクシーは30%減少している。最近5年間(平成25年から平成29年)では、鉄道は10%増加、タクシーはほぼ横ばいと回復傾向である一方で、バスの利用者は減少(10%減)が続いている

■ 四日市市の代表交通手段割合



出典) 四日市市地域公共交通網形成計画

■ 四日市市の公共交通利用者数の推移



出典) 三重県「三重県統計書」等

3-4. ネットワークの方向性：交通関連の計画

■計画概要

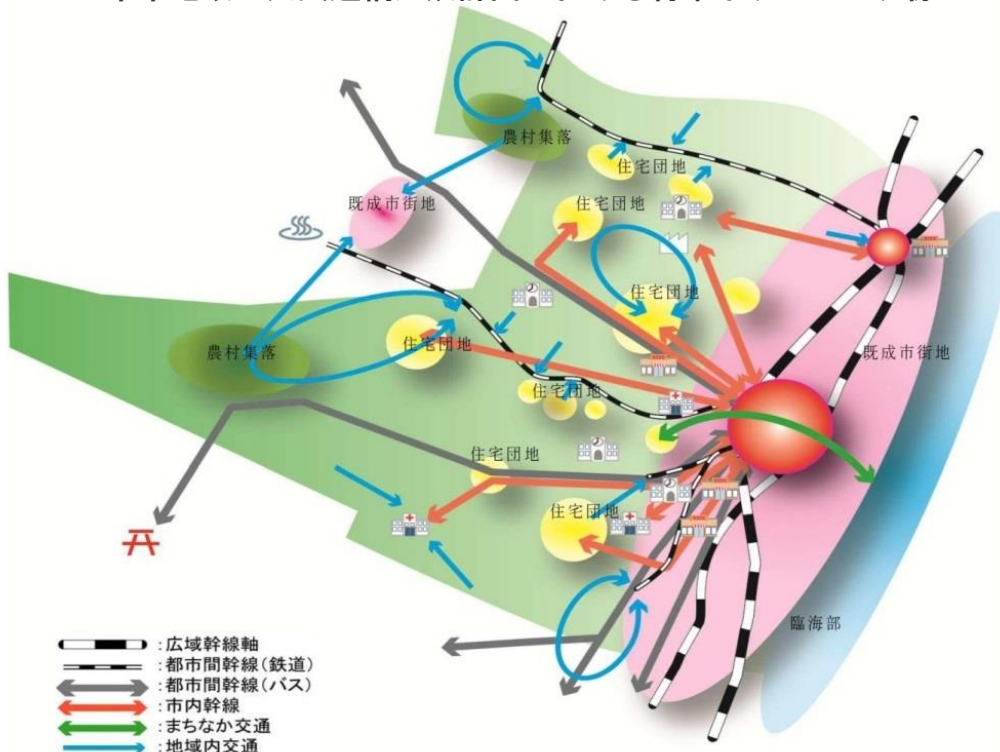
【四日市市地域公共交通網形成計画(平成26年10月)】

◇基本理念 『育てよう！市民のく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
・あすなろう鉄道の維持、活用 等

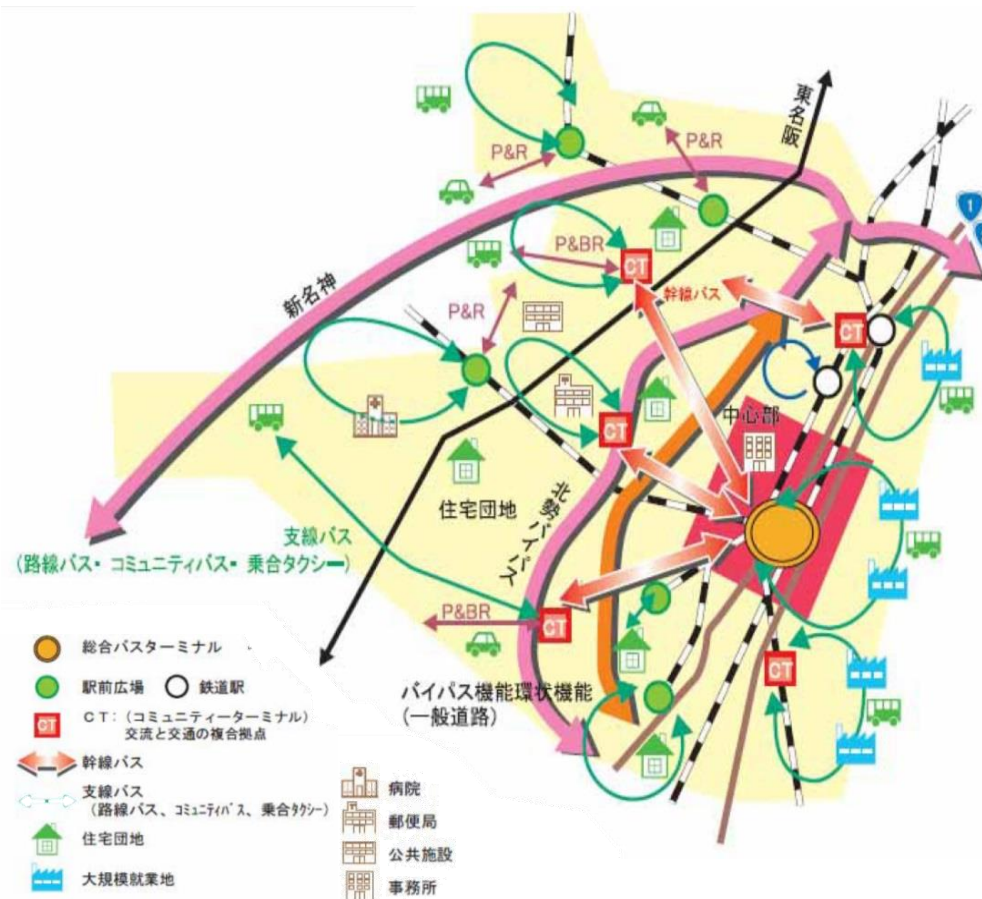
■四日市市地域公共交通網形成計画における将来ネットワーク像



【四日市市都市総合交通戦略(平成23年10月)】

◇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

■四日市市都市総合交通戦略における将来交通体系イメージ



3-4. ネットワークの方向性：公共交通の現状

▶ 主要なネットワークに係る動向等

■ 公共交通圏域×100mメッシュ人口密度（H27）

公共交通カバー率

87.7%

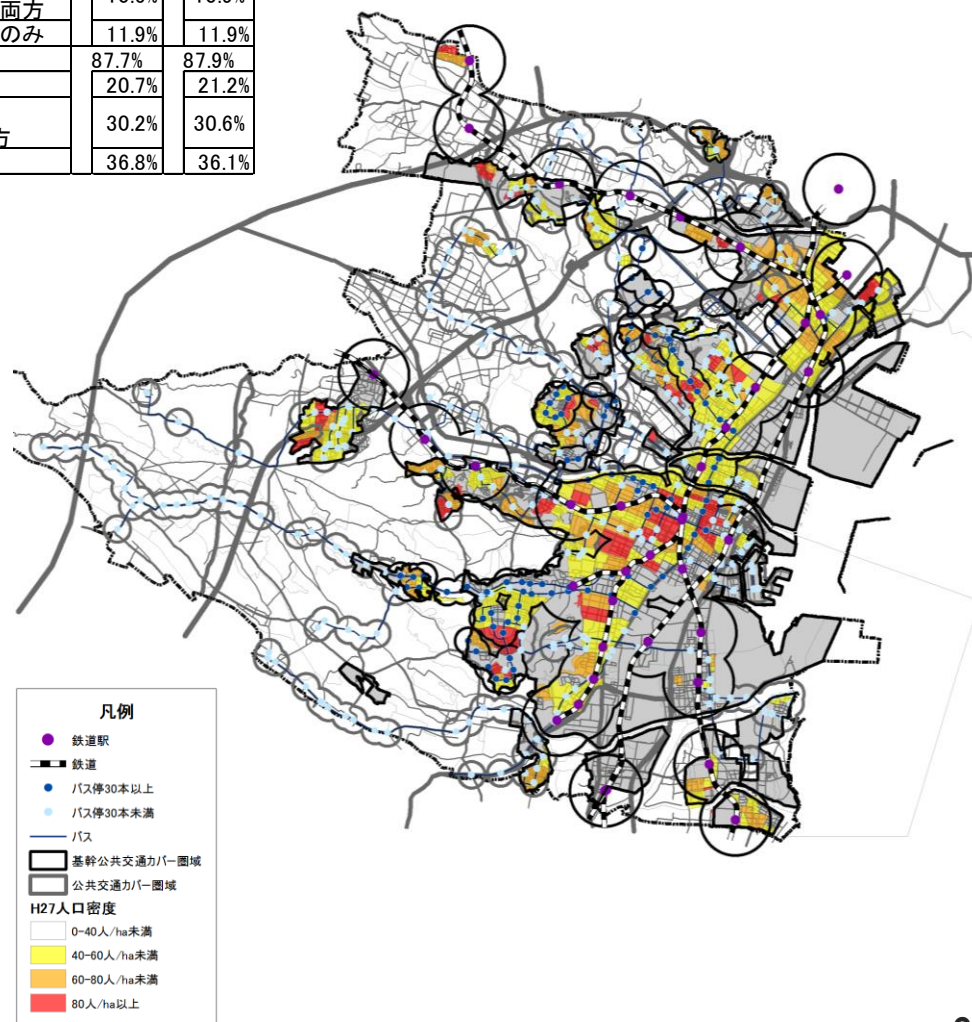
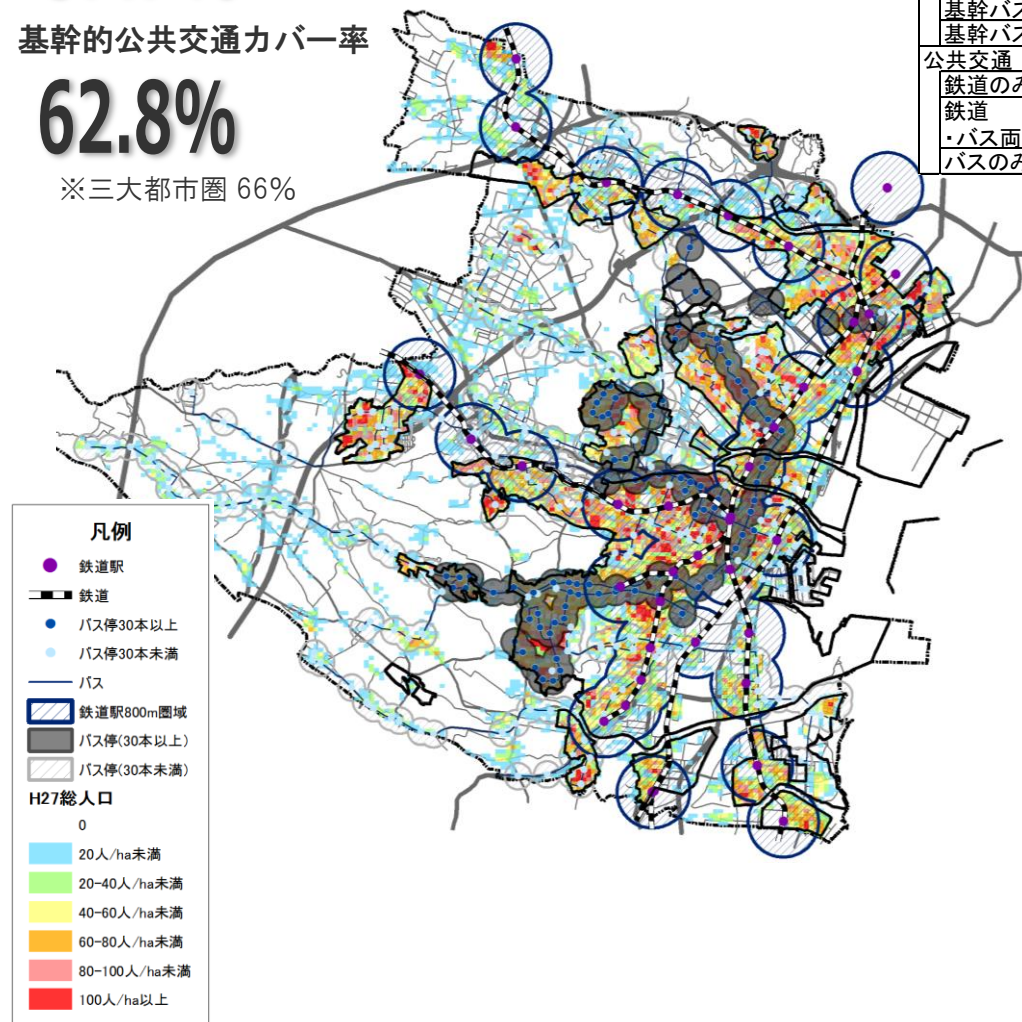
基幹的公共交通カバー率

62.8%

※三大都市圏 66%

■ 公共交通圏域×国勢調査小地域毎の人口密度（H27）

機関別	カバー率	
	H27	H57
基幹的公共交通	62.8%	63.7%
鉄道のみ	40.3%	40.9%
鉄道・ 基幹バス両方	10.6%	10.9%
基幹バスのみ	11.9%	11.9%
公共交通	87.7%	87.9%
鉄道のみ	20.7%	21.2%
鉄道・ バス両方	30.2%	30.6%
バスのみ	36.8%	36.1%



3-4. ネットワークの方向性：将来見通し

▶ 主要なネットワークに係る動向等

- ・ 現行の交通網の維持を前提とした場合、公共交通カバー率、基幹的公共交通カバー率ともに平成27年と比べ、微増する
- ・ 一方、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

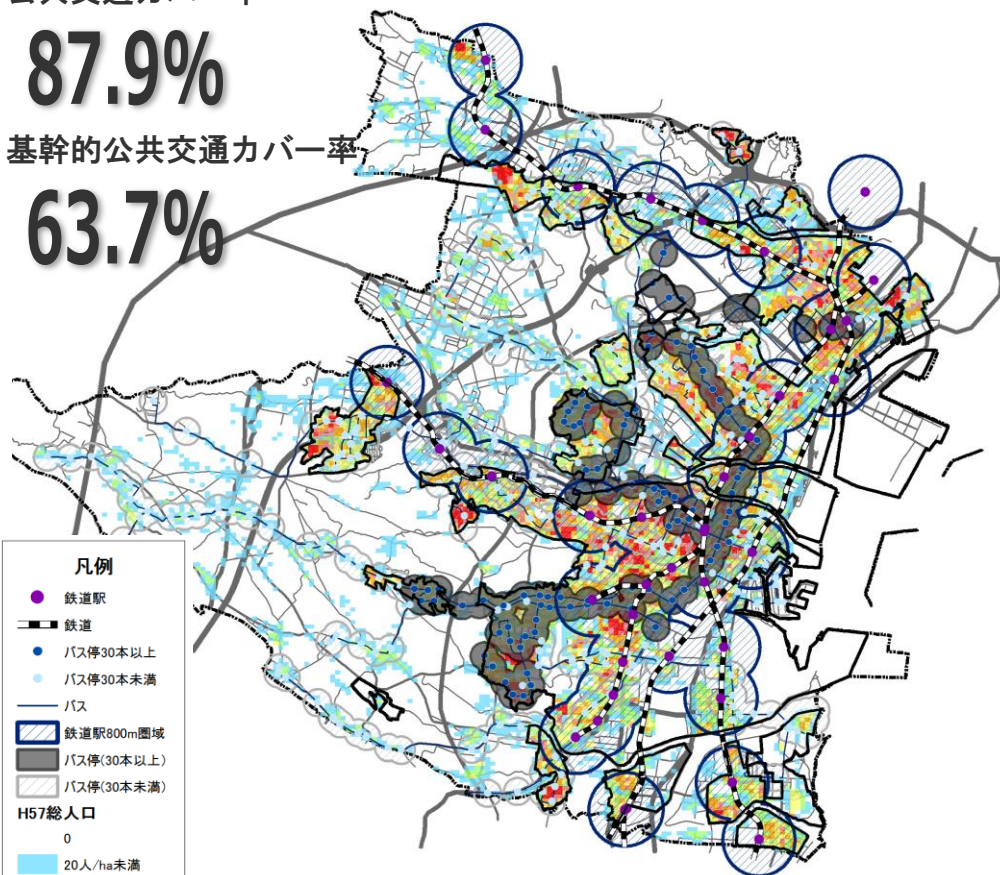
■ 公共交通圏域×100mメッシュ人口密度（H57）

公共交通カバー率

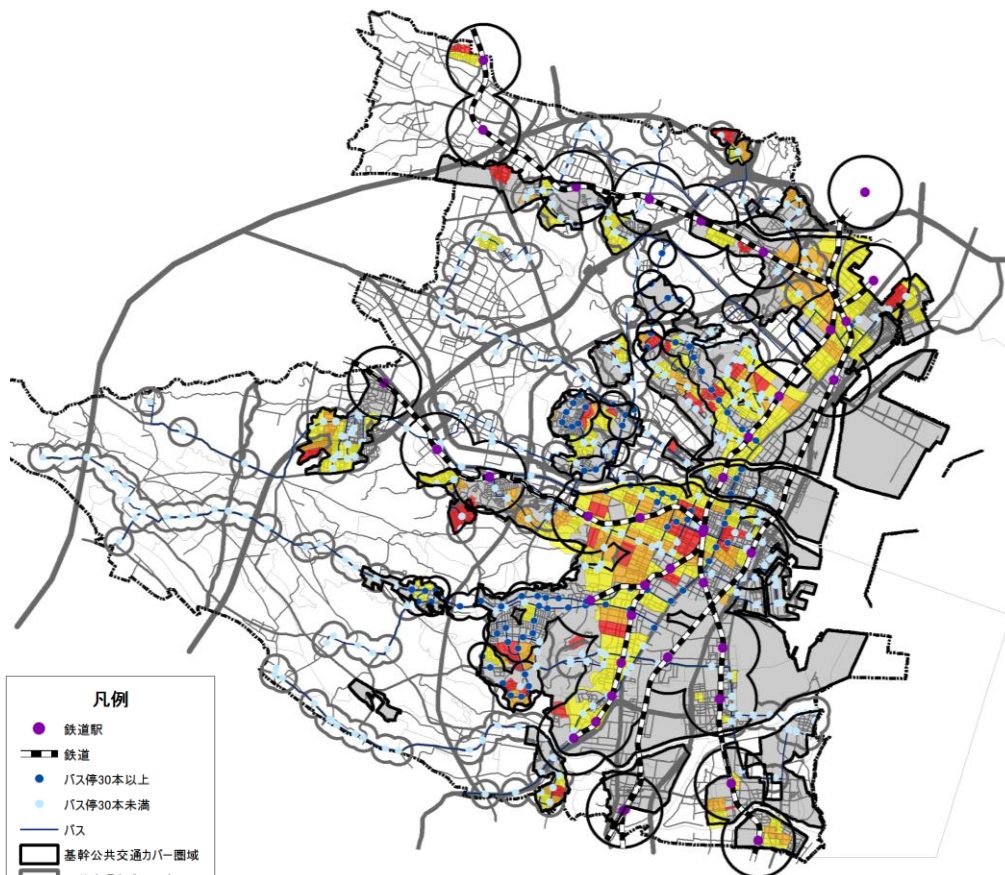
87.9%

基幹的公共交通カバー率

63.7%



■ 公共交通圏域×国勢調査小地域毎の人口密度（H57）



3-4. ネットワークの方向性：課題及び対策

▶ネットワークに係る課題

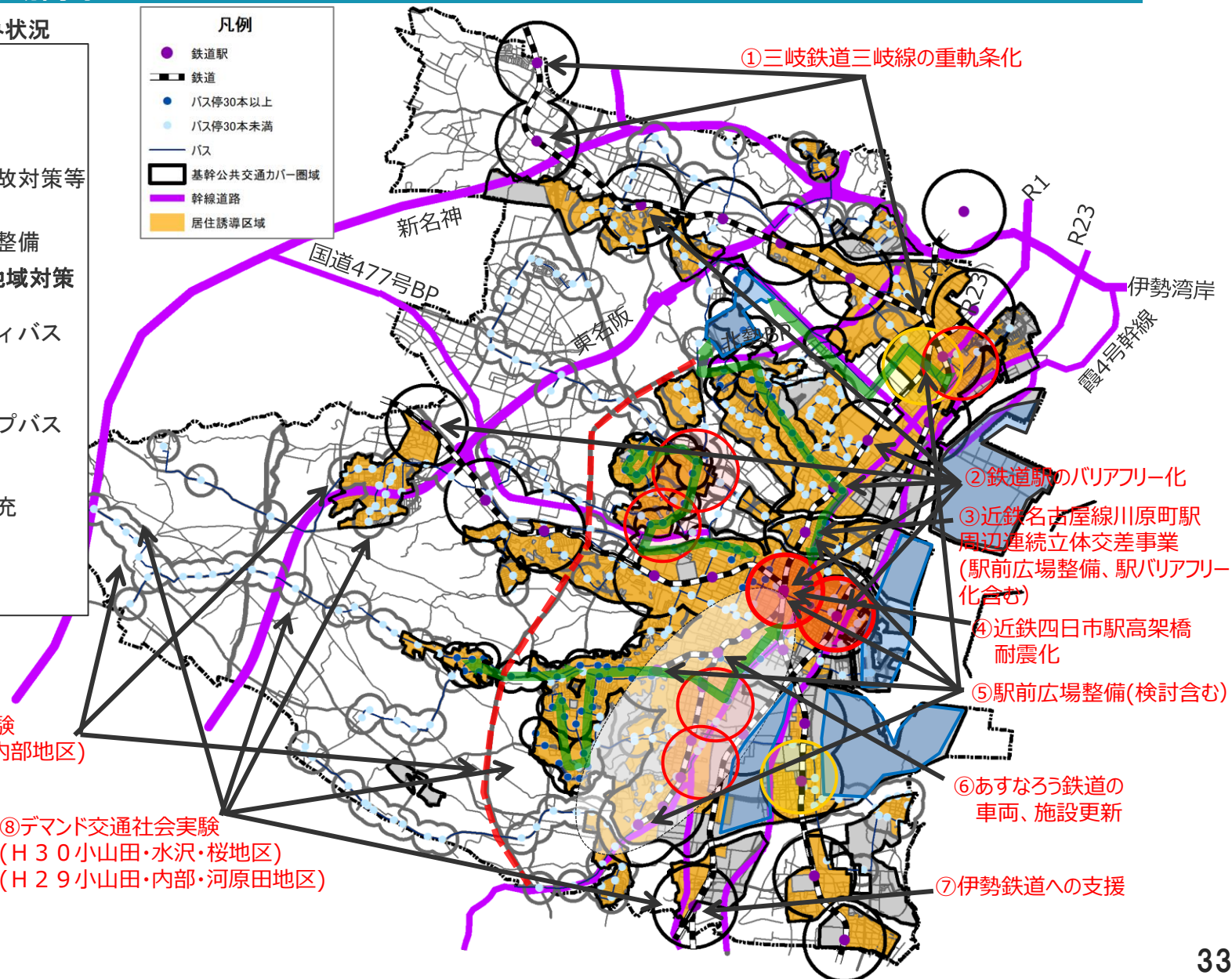
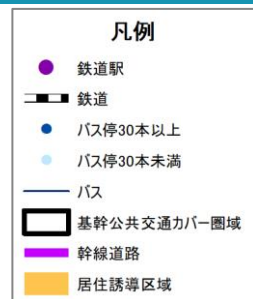
種別	鉄 道	バ ス	道 路
現状	・ 利用状況（平成13年→平成29年+8%） （平成25年→平成29年+10%） ・ 耐震化の必要な橋梁や重軌条化の必要な線路などがあり、安全性の確保が求められている ・ 高齢者や障害者に配慮し、バリアフリー化の整備がされた鉄道駅が7駅、整備予定が3駅、未整備の駅が25駅となっている ・ 高齢者や障害者などが鉄道駅へアクセスしにくい道路などがある	・ 利用状況（平成13年→平成29年▲26%） （平成25年→平成29年▲10%） ・ 25路線の内、ハイテク工業団地や郊外住宅団地を結ぶ4路線のみ黒字路線となっている ・ 運転手不足である ・ 高齢者や障害者など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向かう路線において、朝の通勤時間帯に既存バスで輸送しきれしていない	・ 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	・ 鉄道利用者は増加傾向にある ・ 近鉄名古屋線やJR関西本線など、名古屋、大阪方面へのアクセス性が良い鉄道が運行しており、リニア時代に人、モノ等の交流促進が期待できる ・ 鉄道による公共交通カバー率は50%を超えているが、人口密度が低下することにより、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	・ バスによる公共交通カバー率は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	・ 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)	・ 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（駅前広場整備、駅バリアフリー化含む）など	・ 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	・ 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（泊小古曽線、垂坂1号線、小杉新町2号線 など）

3-4. ネットワークの方向性：課題及び対策

▶ 主要なネットワークに係る動向等

■ 最近の交通に関する取り組み状況

- ・ 公共施設の要となる鉄道の維持
⇒⑥内部、八王子線の公有民営化
⑦伊勢鉄道への支援
- ・ 鉄道施設の老朽化、安全対策
⇒④耐震化、①重軌条化、踏切事故対策等
- ・ 鉄道駅の利用環境改善
⇒②バリアフリー化、⑤駅前広場整備
- ・ 不採算バス路線、公共交通不便地域対策
⇒バス路線再編の検討
⑧デマンド交通、⑨コミュニティバスの社会実験
- ・ バスの利用環境改善
⇒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
- ・ 交通結節点の整備
⇒⑤駅前広場の整備等



▶ネットワークの方向性

○基幹的交通の中核をなす鉄道路線の活用

- ▶鉄道施設の総合安全対策
 - 耐震化、重軌条化、踏切事故対策 など
- ▶高齢者対策
- ▶鉄道の拠点となる中心市街地の交通機能の強化
 - 近鉄四日市駅周辺等整備事業
 - 近鉄四日市駅・JR四日市駅間における自動運転車両の導入 など
- ▶各駅における鉄道施設機能の強化
 - 駅のバリアフリー化、駅への歩行者動線の整備
 - 駅前広場整備（駐輪場、バス停整備、パーク&ライド、キス&ライド など）

○基幹的交通網にふさわしいバス路線の確立

- ▶基幹バス路線の強化
 - 利用実態に応じたバス車両の導入（ノンステップバス、連節バス など）
 - バス待ち環境の改善（バスロケーションシステムの拡充、バス停の高質化 など）
 - バス運行の定時性確保（PTPS、信号制御、バス専用レーンの整備 など）

○輸送需要の低下が見込まれるバス路線の維持

- バス路線の運行効率化や利用率の向上
- バスへの乗り換えを促す乗り換え拠点（コミュニティターミナル）の整備（ショッピングセンター等の活用）
- デマンド交通やコミュニティ交通の導入検討
- 新たな交通手段、サービスの導入検討（シェアサイクル、カーシェア、小型モビリティ、MaaS、自動運転 など）

○広域幹線道路を活用した交通ネットワークの形成

- ▶広域幹線道路等を活用した輸送力の向上
 - 広域幹線の早期整備（北勢バイパスや主要県道、広域幹線の交差点の早期整備 など）
 - 交通結節点の整備（北勢バイパスと477バイパスとの交差点付近でのバスターミナルの整備）
 - 拠点間を連絡する道路ネットワークの形成及び生活道路の安全性、快適性の確保

3-5. 目標とする都市の骨格イメージ

凡例	摘要
 中心拠点	近鉄四日市駅周辺からR四日地駅周辺にかけての中心市街地
 地域拠点	富田周辺(買い物拠点(富田・富洲原)と交通拠点(近鉄富田駅))
 買い物拠点	日永周辺、尾平・生桑周辺
 交通拠点	塩浜駅
 産業拠点	四日市港及び臨海部工場地帯+コビナト、内陸型産業地
 鉄道	近鉄名古屋線・JR関西本線、近鉄湯の山線・三岐鉄道三岐線、あすなろ鉄道内部・八王子線、伊勢鉄道伊勢線
 基幹バス	居住地と拠点や就業地を結ぶバス路線
 高速道路 幹線道路	国道1号、国道23号、北勢BP(整備中)、国道477号BP、霞4号幹線、東名阪道、伊勢湾岸道、新名神高速道路、東海環状自動車道
 将来 ネットワーク	リニア時代や広域幹線道路ネットワークを活かした将来イメージ

