

四日市市立地適正化計画 (骨子案)

四日市市
令和元年 7 月

【目 次】

第 1 章 課題の抽出及び分析	1
1-1 現状及び将来の見通し	1
1-2 課題の整理	11
第 2 章 立地適正化計画における基本的な方針	13
2-1 基本的な方針	13
2-2 目指すべき将来都市構造	14
2-3 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）	15
第 3 章 都市機能誘導区域について	16
3-1 都市機能誘導区域の設定	16
3-2 誘導施設の設定	19
第 4 章 居住誘導区域について	21
4-1 居住誘導区域の設定	21
第 5 章 誘導施策について	30
第 6 章 目標値	33

第1章 課題の抽出及び分析

1-1 現状及び将来の見通し

(1) 本市の成り立ち

- 本市は、東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町であるとともに港町として栄え、東海道と湊を繋ぐ街道では、旅館や商店、陣屋などが立ち並び、商業・行政の町として多くの人・モノで溢れました。明治時代には国際貿易港となり、紡績工場や化学工業の立地が増加する中、鉄道も開通し、国鉄四日市駅を中心とした往来が盛んになりました。
- 太平洋戦争では、空襲により市街地の大半が焼失することとなりましたが、いち早く復興事業に着手し、諏訪に移転した近鉄四日市駅と国鉄四日市駅との間を幅員 70m の道路で結び、沿道に市役所などの官公庁、銀行など高層建築物を集約するなど本市の中心部が形づくられました。また、臨海部へは石油化学コンビナートが形成され、重化学を核に産業の集積が進み、近年では内陸部に世界最先端の半導体工場が立地するなど、我が国屈指の産業都市として発展を続けています。
- この都市形成の過程で、居住地は東海道沿道や鉄道沿線から形成され、その後、高度経済成長期には臨海部への産業集積に伴い急増する人口の受け皿として郊外丘陵部に大規模な住宅団地が造成されました。
- 当時は、臨海部への産業立地と住まいを分離する政策が取られたこともあり、丘陵部と臨海部の既成市街地との間には農地を含んだゆとりある住宅地が形成されています。

(2) 交通基盤の状況

- 明治時代、関西鉄道（現 J R）の開通などにより陸海の交通の要衝となり、商工業の振興により都市化が進展し、大正時代には伊勢鉄道（現近鉄）、昭和に入ると三岐鉄道が開通しました。
- 高度経済成長期においては、市街地の拡大に伴いバス路線も増加し、併せて昭和 40 年代には国鉄伊勢線が開通するなど交通機関の整備が進み、現在では 35 駅を有する鉄道網を軸として近鉄四日市駅を起点に市街地を広くカバーする交通ネットワークが形成されています。
- 道路網については、東海道を起源とする国道 1 号や、モータリゼーションの高まりに対し国道 1 号のバイパスとして整備された国道 23 号が南北幹線を担っており、これらを基軸とした市内道路網が形成されていますが、近年では産業交通や通過交通の増加により、特に沿岸部では交通需要が超過し慢性的な渋滞が問題となっています。
- そのため交通の分散を図るべく、現在、北勢バイパスやそのアクセス路線の国道 477 号バイパスの整備が進められており、新たな道路ネットワークの構築による経済の好循環により、新規企業の進出や企業の設備投資などの産業面のストック効果が期待されています。

- また、市内には東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、新名神高速道路、整備の進む東海環状自動車道により広域的な高速道路ネットワークが形成されています。
- 新名神高速道路においては、四日市 JCT-亀山西 JCT が開通し、東名阪自動車道とのダブルネットワークの形成と共に東名阪自動車道の渋滞が大幅に緩和されるなど、その強化が図られています。

■都市計画マスタープランにおける土地利用特性

凡 例	
	住宅系土地利用
	住宅団地
	農村集落
	商業・業務系土地利用 (中心市街地、既存大規模商業施設立地地区等)
	港・工業系土地利用 (港及び臨海部工業地帯、内陸型産業用地)
	住宅と工場の混在地域
	自然・緑地系土地利用
	宅地と農地の混在地域
	市街化区域
	自動車専用道路
	広域幹線道路
	その他道路
	鉄道
	主要な公園・緑地
	自然海岸



(3) 現状と見通し

①市全域の状況

- 総人口は、住民基本台帳ベースでは2008年の約31.4万人をピークに微減の状況で、ここ数年は約31.2万人で推移しています。国勢調査ベースでは2010年に約30.7万人、2015年には約31.1万人と微増している状況です。
- 立地適正化計画において将来見通しを考える際には、国より国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研という。）の人口推計を使うこととされており、2015年の国勢調査をベースにした社人研推計では、2035年には人口が30万人を切り、2045年には28.3万人程度となる見込みです。市街化区域内に限ると、人口は2015年で約27万人と市全体の約87%を占め、可住地（市街化区域から工業専用地域及び臨港地区を除いた地域）における人口密度は44.7人/haとなっており、2045年には41.4人/haと3.3pt低下するものの40人/haを維持することが見込まれます。また、高齢化率は2015年で24.7%で、2045年には34.3%となる見込みです。

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	2015国調ベース	人口(人)	割合(%)
人口(人)	311,031	269,645	269,476	41,386	高齢者人口	75,660	24.7
面積(ha)	20,080	7,506	6,025	12,574	生産年齢人口	189,755	61.9
人口密度(人/ha)	15.5	35.9	44.7	3.3	年少人口	41,253	13.4
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	2045社人研推計	人口(人)	割合(%)
人口(人)	283,410	249,743	249,548	33,862	高齢者人口	97,335	34.3
面積(ha)	20,080	7,506	6,025	12,574	生産年齢人口	155,184	54.8
人口密度(人/ha)	14.1	33.3	41.4	2.7	年少人口	30,891	10.9

- 都市機能について、医療・福祉・商業の生活サービス施設全てが徒歩圏にある区域の人口カバー率は64.1%で三大都市圏より高水準となっています。それぞれで見ると、医療は90.5%（三大都市圏92%）、福祉は92.5%（三大都市圏83%）、商業は66.8%（三大都市圏83%）となっています。なお、商業施設にコンビニエンスストアやドラッグストア、定期市を含めた場合のカバー率は86.4%となり、この場合の生活サービス施設全てが徒歩圏にある区域のカバー率は79.6%となります。
- 公共交通について、臨海部を中心に市街化区域を広くカバーする鉄道網が形成されており、市の人口の約半数が鉄道駅周辺に居住しています。また、バスのカバー率は66.4%となっており、鉄道と補完し合い中心市街地を中心に拠点と居住地を結んでいます。鉄道とバスを合わせた公共交通のカバー率は87.7%で市街化区域を概ねカバーしており、バスを30本/日以上以上の運行に絞った場合の基幹的公共交通のカバー率は62.8%となり、三大都市圏の66%に少し劣る水準となっています。

都市機能	カバー率(%)	公共交通	カバー率(%)
医療	90.5(92)	鉄道	51.3(—)
福祉	92.5(83)	バス	66.4(—)
商業(百貨店・スーパーのみ)	66.8(83)	公共交通	87.7(—)
商業(上記+コンビニ等含む)	86.4(—)	基幹的公共交通	62.8(66)
医療・福祉・商業(百貨店・スーパのみ)	64.1(53)	※ ()は三大都市圏の数値	
医療・福祉・商業(上記+コンビニ等含む)	79.6(—)		

②土地利用特性ごとの状況

■中心市街地

【人口動態】

- ・近年、市全域では1.1%人口が増加しているのに対し4.0%減少しており、将来的に市全域以上に人口減少が進む見通し
- ・2015年の市全域の高齢化率24.7%に対し23.5%となっているものの、将来的には市全域以上に高齢化が進む見通し
- ・人口密度は市全域より高密度であり、将来においても50人/haの水準を維持する見通し

人口増減		高齢化率推移 将来見通し 2015→2045	人口密度将来見通し 2015→2045
2010→2015	将来見通し 2015→2045		
▲4.0% (+1.1)	▲11.4% (▲8.9%)	23.5%→38.3% (24.7%→34.3%)	57.8人/ha→51.3人/ha (44.7人/ha→41.4人/ha)

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

- ・道路や下水道などの都市基盤は整備されており、JR四日市駅と近鉄四日市駅を結ぶ高質な歩行空間を有する中央通りなど幅員の広い道路の割合が高い
- ・特急停車駅であり、4つの路線が接続する近鉄・あすなろう四日市駅やJR四日市駅など広域公共交通の結節点であり、20を超えるバス路線の基点となる市内交通ネットワークの中心
- ・大規模商業施設、博物館や文化会館などの高次都市機能の集積
- ・生活サービス施設も充実しており生活利便性が高い
- ・商店街では小売店舗が減り飲食店舗への転換が進む
- ・近年、マンションの立地など土地の高度利用が進む一方、JR四日市駅周辺などでは空き家・空き地や駐車場などの低未利用地や老朽家屋が存在

基幹の公共交通		100%(62.8)	下水道カバー率		98.8%
公共交通		100%(87.7)	道路 密度	全体	27.2km/km2(21.5)
生活	商:百貨店・ス・パ・	97.4%(64.1)		内 13m 以上	14.6%(2.3)
サ・ビ・ス (医福商)	商:百貨店・ス・パ・ +コンビニ等含む	100%(79.6)		内 5.5-13m	47.5%(38.1)
				内 5.5 未満	37.9%(59.6)

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■富田周辺

【人口動態】

- ・近年、市全域では1.1%人口が増加しているのに対し4.9%増加しており、将来的には市全域より人口減少が緩和される見通し
- ・2015年の市全域の高齢化率24.7%に対し23.5%となっており、将来的に市全域以上に高齢化が進む見通し
- ・人口密度は市全域より高密度であり、将来においても市全域を上回る見通し

人口増減		高齢化率推移 将来見通し 2015→2045	人口密度将来見通し 2015→2045
2010→2015	将来見通し 2015→2045		
+4.9% (+1.1)	▲5.8% (▲8.9%)	23.5%→35.5% (24.7%→34.3%)	46.4人/ha→43.7人/ha (44.7人/ha→41.4人/ha)

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

- ・道路や下水道などの都市基盤は整備されているものの、道路密度が低い
- ・急行停車駅であり、三岐鉄道が接続する近鉄富田駅など広域交通の結節点であり、ハイテク工業団地への輸送拠点にもなっている
- ・国道などの幹線道路や鉄道が通るなど公共交通の利便性が高い
- ・宅配機能を有する大規模商業施設が立地
- ・生活サービスの利便性が高い
- ・近年、マンションなど土地の高度利用が進む一方、敷地面積の狭い密集市街地では旧耐震の建築物や空き家・空き地が存在

基幹の公共交通		100%(62.8)	下水道カバー率		100%
公共交通		100%(87.7)	道路 密度	全体	18.9km/km2(21.5)
生活 サービス (医福商)	商:百貨店・スパー	100%(64.1)		内 13m 以上	0.0%(2.3)
	商:百貨店・スパー +コンビニ等含む	100%(79.6)		内 5.5-13m	46.9%(38.1)
				内 5.5 未満	53.1%(59.6)

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■塩浜周辺

【人口動態】

- ・近年、市全域では 1.1%人口が増加しているのに対し 2.7%増加しているが、将来的には市全域より人口減少が進む見通し
- ・2015 年の市全域の高齢化率 24.7%に対し 38.0%となっており、将来的にも市全域以上に高齢化が進む見通し
- ・人口密度は市全域より低密度であり、将来において 40 人/ha を下回る見通し

人口増減		高齢化率推移 将来見通し 2015→2045	人口密度将来見通し 2015→2045
2010→2015	将来見通し 2015→2045		
+2.7% (+1.1)	▲30.2% (▲8.9%)	38.0%→41.2% (24.7%→34.3%)	42.7 人/ha→29.8 人/ha (44.7 人/ha→41.4 人/ha)

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

- ・道路や下水道などの都市基盤は整備されており、道路密度が高く幅員の大きい県道等の幹線道路が通る
- ・急行停車駅であり、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拠点
- ・スーパー等はないが生活サービス施設の利便性は高い
- ・敷地面積の狭い密集市街地では旧耐震の建築物や空き家・空き地が存在

基幹の公共交通		100%(62.8)	下水道カバー率		100%
公共交通		100%(87.7)	道路 密度	全体	32.4km/km2(21.5)
生活 サービス (医福商)	商:百貨店・スパー	0%(64.1)		内 13m 以上	4.6%(2.3)
	商:百貨店・スパー +コンビニ等含む	98.1%(79.6)		内 5.5-13m	36.0%(38.1)
				内 5.5 未満	59.4%(59.6)

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■既成市街地

【人口動態】

- ・既成市街地について、市全域では1.1%人口が増加しているのに対し2.7%増加しており、将来的に市全域と近い推移となる見通し
- ・一方で、既成市街地内の臨海部について、人口は4.3%減少しており、将来的にも市全域以上に人口減少が進む見通し
- ・既成市街地の2015年の高齢化率は24.7%であり、市全域に近い割合で進む見通し
- ・臨海部では2015年の高齢化率は31.9%であり、市全域より高齢化が進む見通し
- ・既成市街地の人口密度は市平均より高密度であり、将来的にも市全域を上回る見通し
- ・臨海部の人口密度は市平均より高密度であり、将来的にも市全域と同様になる見通し

		人口増減		高齢化率推移 将来見通し 2015→2045	人口密度将来見通し 2015→2045
		2010→2015	将来見通し 2015→2045		
市 既 成 街 地		+2.7% (+1.1)	▲8.5% (▲8.9%)	24.7%→34.3% (24.7%→34.3%)	52.8人/ha→48.3人/ha (44.7人/ha→41.4人/ha)
	臨 海 部	▲4.3% (+1.1)	▲19.8% (▲8.9%)	31.9%→37.0% (24.7%→34.3%)	51.2人/ha→41.1人/ha (44.7人/ha→41.4人/ha)

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

- ・道路や下水道などの都市基盤は整備されているものの、狭隘な道路の割合が高い
- ・公共交通、生活サービスの利便性は市平均程度
- ・敷地面積の狭い密集市街地では旧耐震の建築物が存在しており、空き家・空き地も多い

既 成 市 街 地	基幹的公共交通		74.8%(62.8)	下水道カバー率		94.9%
	公共交通		90.9%(87.7)	道路 密度	全体	21.5km/km2(21.5)
	生活 サービス (医福商)	商:百貨店・スパー	67.3%(64.1)		内 13m 以上	1.2%(2.3)
		商:百貨店・スパー +コンビニ等含む	86.3%(79.6)		内 5.5-13m	33.2%(38.1)
					内 5.5 未満	65.1%(59.6)
臨 海 部	基幹的公共交通		73.2%(62.8)	下水道カバー率		99.1%
	公共交通		91.0%(87.7)	道路 密度	全体	26.7km/km2(21.5)
	生活 サービス (医福商)	商:百貨店・スパー	46.5%(64.1)		内 13m 以上	1.6%(2.3)
		商:百貨店・スパー +コンビニ等含む	73.4%(79.6)		内 5.5-13m	34.9%(38.1)
					内 5.5 未満	63.3%(59.6)

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■住宅と工場の混在地域

【人口動態】

- ・近年、市全域では1.1%人口が増加しているのに対し5.6%減少しており、将来的には市全域より人口減少が緩和される見通し
- ・2015年の市全域の高齢化率24.7%に対し23.4%となっており、将来的に市全域と同程度の高齢化となる見通し
- ・人口密度は市平均より下回っており、将来的にも20人/ha程度となる見通し

人口増減		高齢化率推移 将来見通し 2015→2045	人口密度将来見通し 2015→2045
2010→2015	将来見通し 2015→2045		
▲5.6% (+1.1)	▲7.3% (▲8.9%)	23.4%→34.5% (24.7%→34.3%)	24.8人/ha→23.0人/ha (44.7人/ha→41.4人/ha)

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

- ・道路や下水道などの都市基盤は整備されているものの、道路密度が若干低い
- ・公共交通や生活サービスの利便性は、市の平均を若干下回る水準

基幹的公共交通		69.1%(62.8)	下水道カバー率	92.9%
公共交通		74.2%(87.7)	道路 密度	全体 19.8km/km ² (21.5)
生活 サービス (医福商)	商:百貨店・スパー	55.8%(64.1)		内 13m 以上 2.1%(2.3)
	商:百貨店・スパー +コンビニ等含む	73.2%(79.6)		内 5.5-13m 47.9%(38.1)
				内 5.5 未満 49.0%(59.6)

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■既成の住宅団地等

【人口動態】

- ・高経年住宅団地では、近年、市全域では 1.1%人口が増加しているのに対し 5.1%減少しており、将来的にも市全域以上に人口減少が進む見通し
- ・2015 年の市全域の高齢化率 24.7%に対し 33.6%となっており、将来的に市全域以上に高齢化が進む見通し
- ・人口密度は市全域より高密度であり、将来において 50 人/ha を少し下回る見通し
- ・昭和 56 年より後に造成の団地では、近年、市全域では 1.1%人口が増加しているのに対し 1.9%増加しており、将来的にも人口増加の見通し
- ・2015 年の市全域の高齢化率 24.7%に対し 13.5%となっているものの、将来的には市全域の高齢化に近い水準になる見通し
- ・人口密度は市全域より高密度であり、将来においては 70 人/ha を超える見通し

	人口増減		高齢化率推移 将来見通し 2015→2045	人口密度将来見通し 2015→2045
	2010→2015	将来見通し 2015→2045		
高経年 (S56以前)	▲5.1% (+1.1)	▲20.5% (▲8.9%)	33.6%→37.0% (24.7%→34.3%)	61.2 人/ha→48.7 人/ha (44.7 人/ha→41.4 人/ha)
S56 より後	+1.9% (+1.1)	+5.7% (▲8.9%)	13.5%→33.1% (24.7%→34.3%)	68.7 人/ha→72.6 人/ha (44.7 人/ha→41.4 人/ha)

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

- ・道路や下水道などの都市基盤は整備されており、高経年住宅団地では幅員にゆとりのある道路の割合が高い
- ・公共交通や生活サービス施設の利便性は市平均程度であるが利便性の劣る団地が存在
- ・敷地面積にゆとりのある住環境が形成されているものの、高経年住宅団地では昭和 56 年以前の旧耐震の建築物が存在

(S56以前) 高経年	基幹の公共交通		55.4%(62.8)	下水道カバー率		93.2%
	公共交通		94.6%(87.7)	道路 密度	全体	30.6km/km2(21.5)
	生活 サービス (医福商)	商:百貨店・ス・パ・	64.7%(64.1)		内 13m 以上	3.7%(2.3)
		商:百貨店・ス・パ・	82.6%(79.6)		内 5.5-13m	46.1%(38.1)
		+コンビニ等含む			内 5.5 未満	50.1%(59.6)

S56より後	基幹的公共交通		41.4%(62.8)	下水道カバー率		90.3%
	公共交通		84.1%(87.7)	道路 密度	全体	33.7km/km2(21.5)
	生活 サービス (医福商)	商:百貨店・ス・パ・	47.6%(64.1)		内 13m 以上	0.0%(2.3)
		商:百貨店・ス・パ・ +コンビニ等含む	66.2%(79.6)		内 5.5-13m	39.3%(38.1)
					内 5.5 未満	60.7%(59.6)

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■宅地と農地の混在地域

【人口動態】

- ・近年、市全域では1.1%人口が増加しているのに対し9.6%増加しており、将来的にも市全域より人口減少が緩和される見通し
- ・2015年の市全域の高齢化率24.7%に対し20.2%と下回っており、将来においても市全域の高齢化を下回る見通し
- ・人口密度は市全域より高密度であり、将来においても50人/haの水準を維持する見通し

人口増減		高齢化率推移 将来見通し 2015→2045	人口密度将来見通し 2015→2045
2010→2015	将来見通し 2015→2045		
+9.6% (+1.1)	▲1.3% (▲8.9%)	20.2%→32.5% (24.7%→34.3%)	52.5人/ha→51.8人/ha (44.7人/ha→41.4人/ha)

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

- ・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
- ・公共交通や生活サービス施設の利便性は市平均程度であるが利便性の劣る地域が存在
- ・周辺に都市農地など緑の多い住環境が形成

基幹的公共交通		69.9%(62.8)	下水道カバー率	93.4%
公共交通		87.5%(87.7)	道路 密度	全体 15.5km/km ² (21.5)
生活 サービス (医福商)	商:百貨店・スーパー	76.4%(64.1)		内 13m 以上 1.8%(2.3)
	商:百貨店・スーパー +コンビニ等含む	89.7%(79.6)		内 5.5-13m 25.9%(38.1)
				内 5.5 未満 70.6%(59.6)

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

1-2 課題の整理

(1) 人口の減少

- 我が国の人口は 2015 年時点で約 1 億 2709 万人であり、2045 年には 1 億 642 万人、2065 年には 8808 万人になることが予測されています。これは 65 年前の 1954 年の人口水準となり、本市に置き換えますと人口約 18 万人の時代の水準になります。
- 産業都市として発展を続けてきた本市は、産業の牽引効果などにより人口動態が社会増で推移していますが、将来的な人口の減少は避けて通れない課題です。
- 推計では、2045 年の本市の市街化区域内可住地の人口密度は、住宅地として確保すべき最低限の水準である 40 人/ha を確保できる見込みであるものの、同時に進む高齢化などを背景に消費活動や移動が減少し公共交通や生活サービスなどの維持が難しくなっていく恐れがあることや、住民一人あたりの社会コストの負担増が懸念されます。
- このため、道路や公園などの都市基盤、公共交通や生活サービス施設などの都市機能、住宅などの既存のストックを効率的に活用できるような土地利用を誘導していく必要があります。

(2) 土地利用特性ごとの課題

- 市の商業・業務の中心であり、市内の公共交通ネットワークの起点でもある中心市街地は、広範囲から多くの人が利用する高次都市機能が集積しており、人口減少・高齢化の進展に伴う消費活動や移動の減少によりその機能が損なわれないように都市機能や住宅ストックなどの流動化を図りながら機能を維持していく必要があります。
- 急行停車駅の近鉄富田駅のある富田周辺は、市北部の交通結節点で大規模商業施設が立地する利便性の高い北部の生活拠点ですが、道路密度が低く周辺道路では渋滞が発生するなど対応が行き届いていない部分もあります。名古屋へのアクセスの良さなども考慮の上、将来に渡り公共交通や生活サービスの維持を図るため、その拠点性を維持していく必要があります。
- 臨海部等の既成市街地では、人口減少・高齢化が進行する見通しであり、古くからの市街地など敷地面積が狭く狭隘な道路や旧耐震の建築物が多い区域も存在することから、公共交通や生活サービスの維持とともに生活の快適性の向上を図るなど高齢者も暮らしやすい住環境の形成が必要です。また若い世代の誘導などにより世代ミックスを図っていく必要があります。
- 住宅団地では、年数を経てくると一斉に人口減少・高齢化が進むことから、都市機能や公共交通の維持が困難になっていく恐れがあるとともに空き家・空き地の増加により生活環境が悪化していくことが懸念されます。また団地によって公共交通や生活サービスの利便性が異なっていることから、団地特性に応じて生活の快適性の向上を図るとともに、若い世代の誘導などにより世代ミックスを促していく必要があります。
- 宅地と農地の混在地域においては、人口減少・高齢化の進行は緩やかである見通しですが、道路密度が低く狭隘な道路の割合が高いことから、適切な開発の誘導などにより良好な居住環境

を形成していく必要がありますが、またオープンスペース機能を有する生産緑地などの都市農地については保全に努めていく必要があります。

(3) 四日市市の強み

- 一方、本市を取り巻く社会情勢に目を移すと、2027年にはリニア中央新幹線の東京・名古屋間の開通により、本市が東京2時間圏の都市となるとともに、名古屋2時間圏人口が東京2時間圏を抜いて国内最大となるなど名古屋圏の優位性が飛躍的に向上することから、人・モノの対流が促進され、交流人口の拡大など大きな効果が期待されています。
- また、新名神高速道路の開通により東名阪道の渋滞が解消され、企業集積に恵まれた本市には大きな経済効果が生まれているほか、東海環状自動車道の延伸により沿線都市との産業連携が強化されるとともに滋賀県や北陸方面との輸送性が向上し、国際拠点港湾四日市港の利用優位圏の拡大が期待されるなど、広域的な幹線道路ネットワークの整備効果も期待されています。
- 本市は、平成30年12月に中枢中核都市に指定されており、地域社会を維持するための中心拠点として近隣市町村を含めた地域全体の経済・生活を支え、東京圏への人口流出を抑止する機能を発揮することが求められています。
- こうした中で、まずは、リニア開通による効果を最大限に享受できるよう、交通結節機能を高めるとともに高次都市機能の誘導や産業の集積を活かしつつ交流人口の拡大に努め、都心部における賑わいの創出や魅力の向上を図る必要があります。
- また、今後、人口減少・高齢化の進行が避けられない中では、一つには高齢者も元気に働きながら暮らしていけるよう、生活快適性の高い居住環境を形成していくことが必要です。
- また、近年社会増であるものの子育て世代は転出超過しているため、定住を図るとともに女性の社会進出を促していく必要があります。

現状及び見通しと課題

四日市市の強み

人口減少・高齢化の進行

- 2020年をピークに人口減少、高齢化の進行
31万人(2015)→28.3万人(2045)(▲8.9%(全国▲16.3))
高齢化率24.7%(2015)→34.3%(2045)(全国26.6→36.8)
※中心市街地、臨海部既成市街地、高経年郊外団地で顕著
- 子育て世代の減少 35～44歳で転出超過

このまいくと…

■ まちの賑わいや活気の低下

⇒ 高齢化や生産年齢人口の減少による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が低下

■ 生活環境の悪化

⇒ 人口減少・高齢化に伴う空き家・空き地の増加などにより生活環境が悪化

■ 公共交通の利便性の低下

⇒ 公共交通利用者の減少に伴い収支率の低い路線の減便や廃線により公共交通の利便性が低下

■ 行政運営の逼迫化

⇒ 都市基盤や公共資本ストックの維持管理費用の増大や民生費の拡大による財政支出の拡大や税収減により行政運営が逼迫

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)
⇒ 宅配サービス機能を備えた拠点商業施設が配置

■ 鉄道を軸とした公共交通網

⇒ 中心市街地を中心に居住地と就業地が結ばれた公共交通網
⇒ 35駅を有する鉄道駅徒歩圏に市人口の約半数が居住

■ 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
⇒ 内陸型産業や都市型産業など設備投資やオフィス賃借が活発
⇒ 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

第2章 立地適正化計画における基本的な方針

2-1 基本的な方針

前章の現状及び見通しと課題などを踏まえ、公共交通と連携しながら、居住誘導区域や都市機能誘導区域及び誘導施策などを定め、持続可能な「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指すため、立地適正化計画を策定します。

策定にするにあたり、以下の基本理念と3つの基本方針を定め、リニア開通による交流人口の拡大効果や本市の強みなどを活かし、都市の活力を持続できるよう高次都市機能の誘導などにより賑わいの創出や魅力の向上を図るとともに、既存ストックの有効活用を図りながら、多様な企業が集積する本市において、高齢者や女性なども含めて働き手が働きやすく暮らしやすい環境を整えていきます。

【基本理念】

いきいきと働き暮らし続けられるまちづくり

【基本方針】

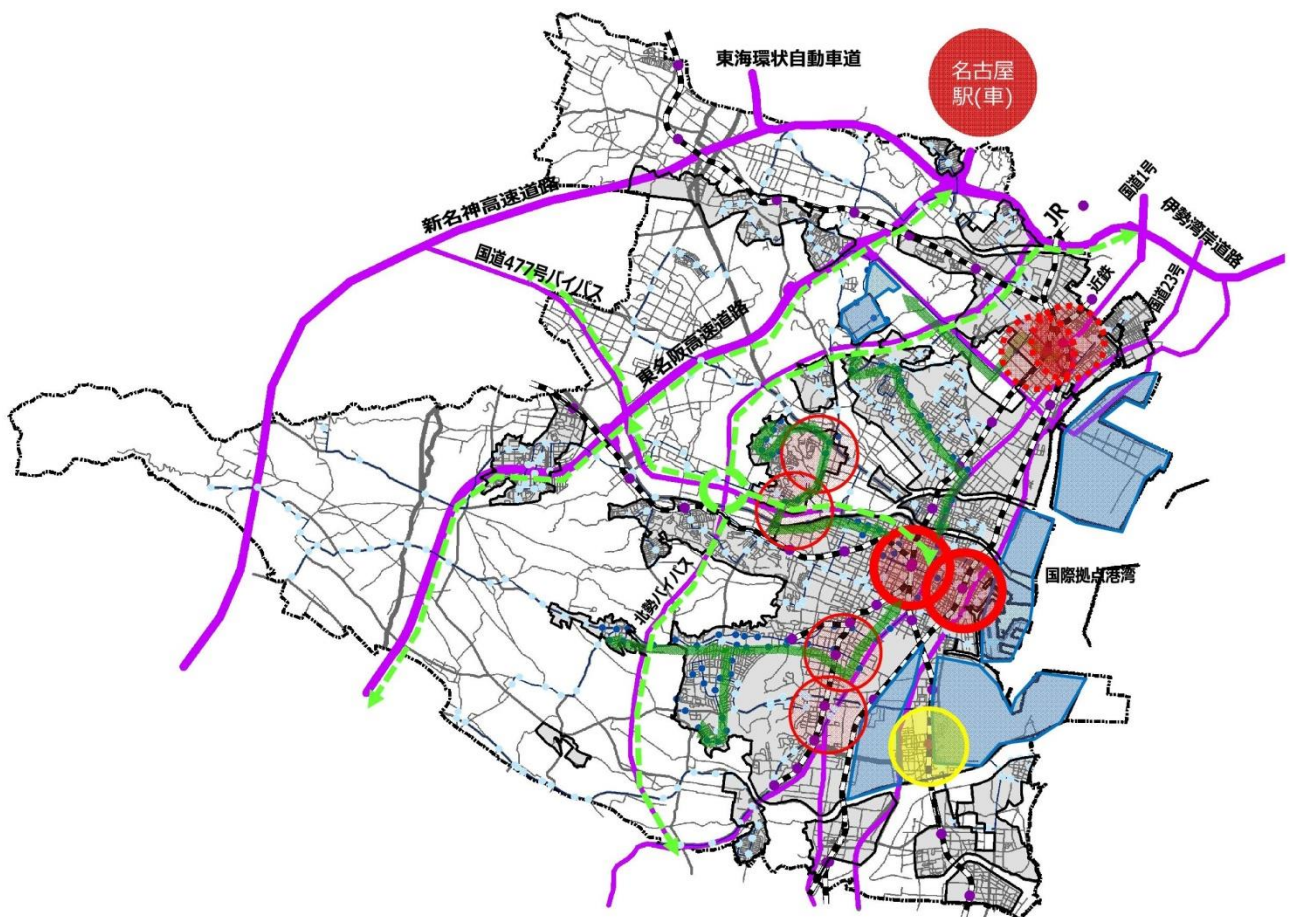
方針1 リニア時代に輝くまち	方針2 住み慣れた場所で最期まで 元気に暮らせるまち	方針3 子育てしながら 働いていけるまち
リニア時代の交流人口拡大効果を活かすよう、市内外から多くの人を訪れ・働き・学び・楽しみ・交流するための都市機能が集積し、交通結節点でもある中心市街地や地域拠点の魅力を高め、みんなから選ばれるまちづくりを進めます	臨海部既成市街地や高経年の住宅団地を中心に、健康で元気に暮らしていけるよう、これまで蓄積した都市機能や都市基盤を有効活用しながら歩いて暮らせるまちづくりを進めます	人口増加基調においても流出が超過している子育て世代が、将来に渡り働き暮らし続けられるよう、働きながら安心して子育てができるまちづくりを進めます

2-2 目指すべき将来都市構造

中心市街地を中心とした公共交通網の維持・充実とともにリニア開通や広域幹線道路の整備効果を活かした将来ネットワークの活用も視野に、居住地と中心拠点や地域拠点、就業地が効率よく結ばれた持続可能な都市構造の形成を図ります。

また、公共交通や生活サービス施設の利便性が高い区域や都市基盤が整った区域へ居住の誘導を図るとともに、住環境の向上を図ります。

凡例	摘要	凡例	摘要
 中心拠点	近鉄四日市駅周辺からＪＲ四日市駅周辺にかけての中心市街地	 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
 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))	 基幹バス	居住地と拠点や就業地を結ぶバス路線(30本/日運行路線)
 買い物拠点	日永周辺、尾平・生桑周辺	 高速道路幹線道路	国道1号・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(整備中)
 交通拠点	塩浜駅	 将来ネットワーク	リニア開通や広域幹線道路ネットワークを活かした将来イメージ
 産業拠点	四日市港及び臨海部工場地帯+コンビナート、内陸型産業用地		



2-3 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）

	リニア時代に輝くまち	住み慣れた場所で 最期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
都市機能	○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 ・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等） ・中心市街地の回遊性向上 ・都市型産業・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） ○地域拠点の拠点化の促進 ・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	○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 ・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	○子育て機能の強化 ・事業所内保育施設の立地促進
居住	○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の誘導（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） ・オープンスペー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の形成（農住混住） ・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（高経年郊外住宅団地など） ○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
交通	持続可能な交通ネットワーク ●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交通環境を形成 ○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外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 ○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 ・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		

第3章 都市機能誘導区域について

3-1 都市機能誘導区域の設定

(1) 都市機能誘導区域を設定する拠点の設定

本市では、市域を 24 地区に分け、行政窓口と公民館をセットにした地区市民センターが配置され、医療・福祉・子育ての都市機能については、この 24 地区を活用した市独自の包括ケアシステムの運用や地区特性に応じた施設配置を行うなど市域全域を見通してサービスレベルの確保を図っています。商業施設については、都市計画マスタープラン全体構想において、大規模商業施設の立地場所を限定するなど適正配置を促してきており、中心市街地には百貨店など拠点的商业機能、買い物拠点到大規模商業施設が立地し、食品スーパーやホームセンターなどは市街化区域内を概ねカバーしています。

こうした状況を踏まえ、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拠点を都市機能誘導区域に設定し、リニア時代に輝けるまちに向けて、多くの人が訪れ、働き、学び、楽しみ、交流するような都市機能の誘導を図ります。

また、地域拠点の富田周辺について、名古屋へのアクセス性や都市機能の集積状況等を評価するものの、まずは都市の核となる中心拠点の拠点化を推進していくことから、現段階では都市機能誘導区域に設定しないものとします。今後、中心拠点の拠点化の状況、リニア中央新幹線や東広域幹線道路ネットワークの整備状況を考慮しながら、将来的な都市機能誘導区域の設定を検討していきます。

その他の拠点についても、目指すべき将来都市構造において拠点として評価するものの、都市機能誘導区域の設定は行わないこととします。

■各拠点の状況

種別	細別	中心拠点		地域拠点		買い物拠点		交通拠点
		中心市街地		富田・富洲原周辺 ・近鉄富田駅		日永周辺	尾平・生桑周辺	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	あすなろう 南日永・泊	近鉄四日市	—
鉄道	特急等	特急	特急	急行	区間快速	普通	—	急行
	利用者(千人/日)	約 47.6	約 4.6	約 20.8	約 1.4	約 2.1	—	約 7.0
バス	路線数	23	9	4	2	11	4	2
	本数/日	575	178	55	8	178	133	18
道路	主要アクセス	R1, R23		R1, R23		R1	R477BP	R23
生活	大規模商業施設	近鉄百貨店 ララスクエアなど		イワ四日市北		日永3-、 イワタツ泊	イワ尾平、 サツ生桑	—
居住者	H27(千人)※800m 圏	約 19.3		約 10.8		約 10.7	約 11.1	約 3.9
	H22(千人)※800m 圏	約 19.2		約 10.9		約 10.4	約 10.9	約 4.0
就業	従業者(千人)	約 35.0		約 4.5		約 8.2	約 2.3	
	商品販売額(小売) (百万円)	81,206		26,782		42,246	31,989	4,191
	※該当地区	(中部)		(富田・富洲原)		(日永)	(三重・神前)	(塩浜)

※商業販売額は該当地区全体の数値

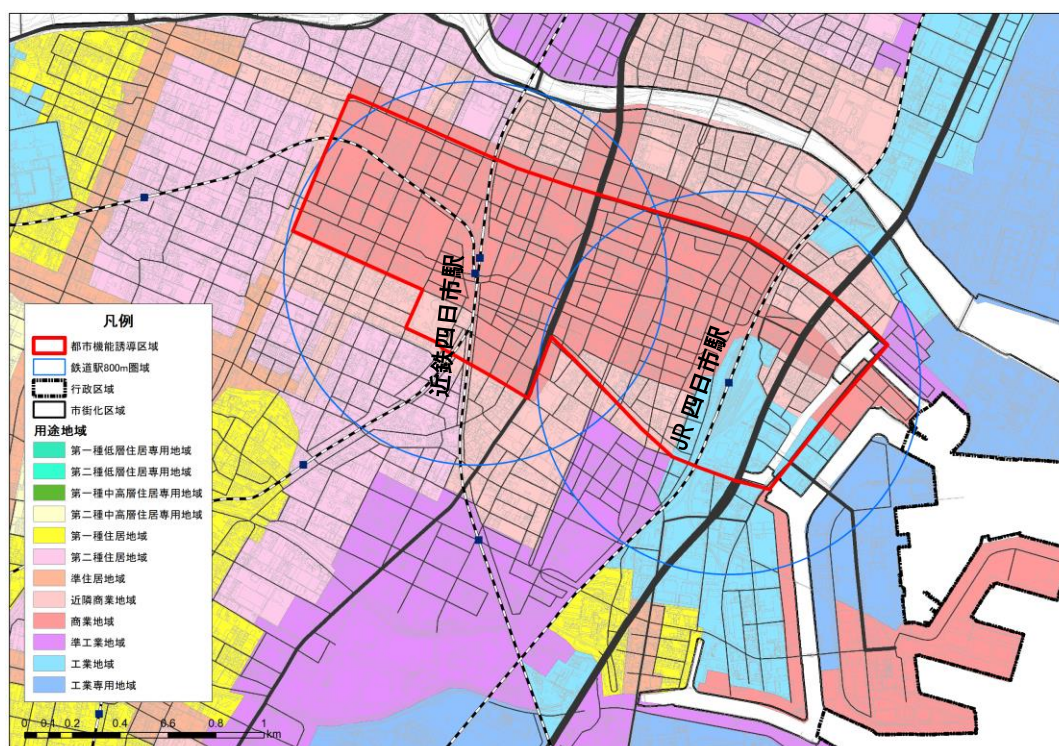
(2) 都市機能誘導区域の設定

中心市街地における都市機能誘導区域の設定では、関連計画等で検討してきたこれまでのまちづくりの経緯や鉄道駅からの利便性（概ね鉄道駅から 800m 圏域を目安とする）等を考慮し、中心市街地活性化基本計画における計画範囲とします。

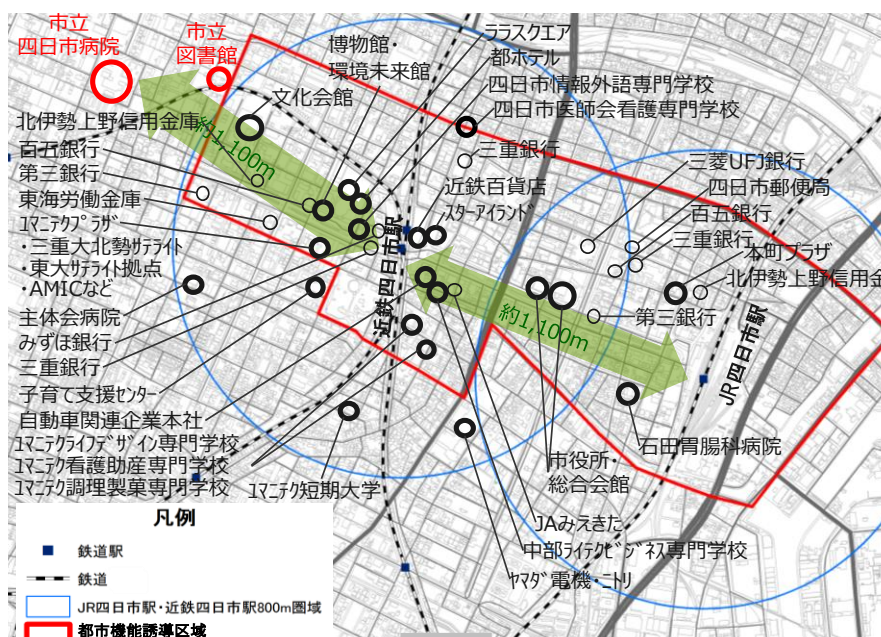
■都市機能誘導区域【中心拠点】

	面積		H 2 7 人口			R 2 7 人口		
	(ha)	%	(人)	%	密度	(人)	%	密度
中心市街地	185.0	2.5%	9,997	3.7%	54.0	8,865	3.5%	47.9

※%は市街化区域に対する割合を示します。面積・人口はGIS集計。



■都市機能誘導区域【中心拠点】における主な都市機能の配置状況

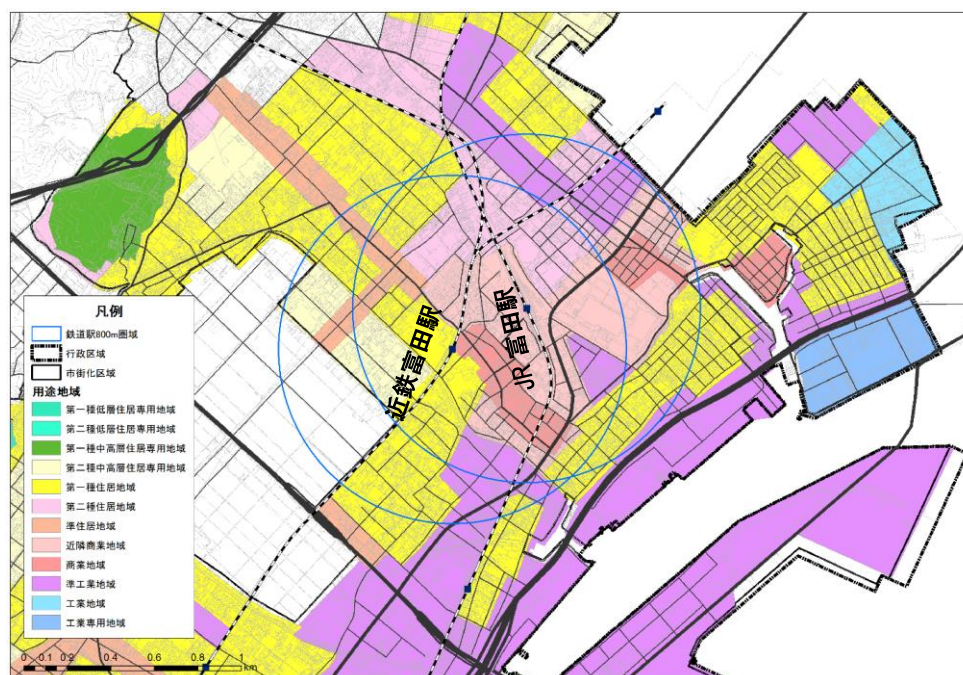


(3) 地域拠点の設定

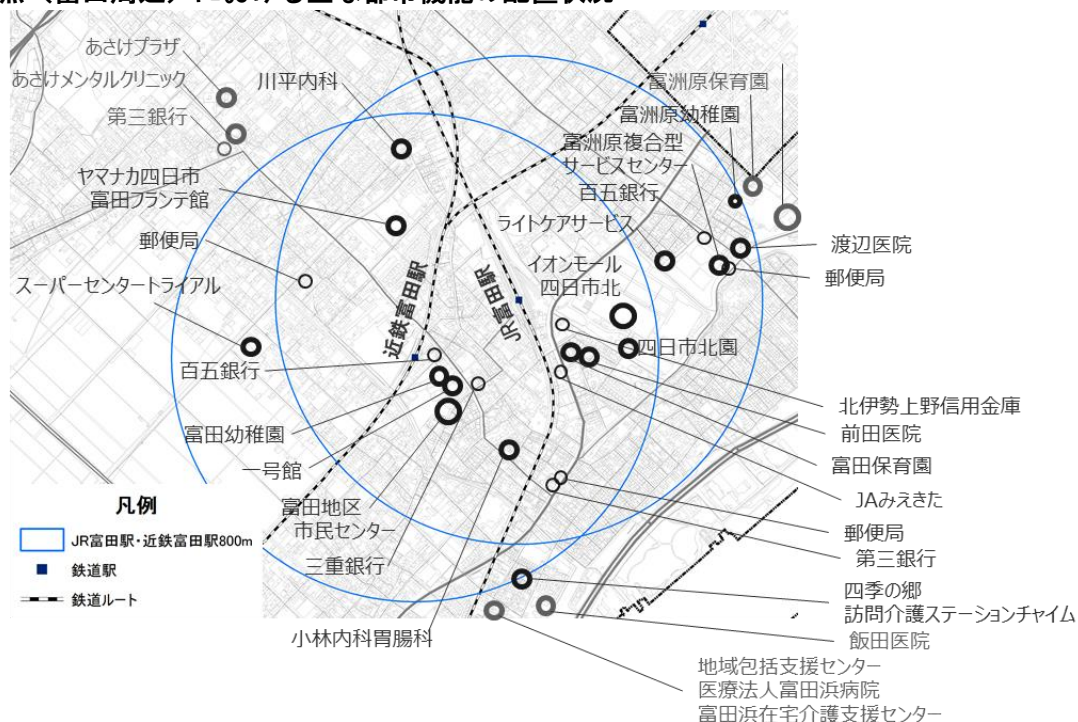
富田・富洲原周辺及び近鉄富田駅周辺は、名古屋へのアクセス性が高い急行が停車する交通拠点であり、宅配サービス機能も有する買い物拠点でもあるとともに駅に隣接して県内有数の四日市高校が立地するなど都市機能が概ね整っており、ハイテク工業団地へのアクセス拠点でもあります。近鉄富田駅では西口の駅前広場の整備がなされていますが、近年では駐輪場の不足や周辺道路における渋滞が発生する等その対応が十分に行き届いていない部分もあります。

このため、リニア時代に向けてまずは中心拠点における都市機能の高度化・集約化を進めますが、名古屋などの人口・都市機能の状況、本市産業の趨勢や人の流れなどを注視しつつ、都市基盤のリニューアルの必要性などとともに都市機能誘導区域の設定を検討していきます。

■地域拠点（富田周辺）【将来的に都市機能誘導区域の設定を検討するエリア】



■■地域拠点（富田周辺）における主な都市機能の配置状況



3-2 誘導施設の設定

(1) 中心市街地において高度化・集約化を図るべき都市機能

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・集約化を図っていくことが重要です。その中でも課題解決のための施策・誘導方針で示した、交流人口拡大（「訪れる」「働く」「学ぶ」）やまちなか居住（「住む」）の促進を図っていくことが必要です。

なお、医療・福祉の都市機能サービス施設は、市域全域を見通して施設を配置するなどのサービスレベルの確保を図っていることから、誘導施設には含めないこととします。

■中心拠点において高度化・集約化を図るべき都市機能

訪れる：市役所、
大規模商業施設、商店街、
図書館、文化会館、博物館、会議場等
働く：オフィスビル、子育て支援施設等
学ぶ：大学、サテライトキャンパス、学術研究施設等
住む：マンション等



■中心拠点における都市機能の集積状況と誘導方針

中心拠点に必要な都市機能		有無	誘導方針
行政	中枢的な行政機能	◎	近鉄・JR 四日市駅の間に市役所、総合会館が立地しており、拠点的功能として維持を図る
子育て	働き交流する場所かつ交通結節点に必要とされる機能	○	企業内保育施設などは立地するものの働きやすい環境の形成に向け市域を見渡して誘導を図る
商業	時間消費型など様々なニーズに対応した拠点機能	◎	大規模商業施設、アーケード商店街など様々なニーズに対応した施設が立地しており、拠点的な商業機能として維持・集積を図る
金融	決済や融資などの金融機能を提供する機能	◎	区域内外に銀行、信用金庫、JA、郵便局などが多数立地しており、誘導施設には設定しない
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	○	文化会館、博物館、学術研究施設などが立地するものの図書館が徒歩圏外に立地しており、都市の賑わいの創出に向けて建物更新に合わせ機能集積を図る
その他	都市の活力の源となる都市型産業機能	○	自動車関連企業本社が立地しているものの、都市の活力維持に向け、さらなる立地誘導を図る
	中心商業地を下支えする都心居住の促進に向けた機能	○	近年マンション立地の増加により人口回帰傾向であり、今後とも立地誘導を図る

◎充足 ○一部不足

(2) 誘導施設の設定

中心市街地における都市機能集積状況などを踏まえ、都市再生特別措置法に基づいた集積を図る誘導施設と、市独自の施策により集積を図る施設を以下のように分類しました。

■ 誘導施設（中心拠点）

機能	誘導施設	摘要
行政	市役所	地方自治法第 4 条第 1 項
商業	商業施設	売場面積 10,000 ㎡を超える大規模小売店舗
教育文化	図書館	四日市市立図書館条例に基づく図書館
	文化会館	四日市市文化会館の設置及び管理に関する条例に基づく文化会館
	博物館	四日市市博物館条例に基づく博物館
	四日市公害と環境未来館	四日市公害と環境未来館条例に基づく四日市公害と環境未来館
	文化ホール	席数 300 席程度の小規模な文化ホール
	大学・専門学校 ※サテライトキャンパス含む	学校教育法第 1 条
	学術研究施設	産学官が連携した学術研究施設
	コンベンション	市民向けの展示会や大規模な会議などを開催することができる一定規模以上のホール・会議室等を有する複合施設

第4章 居住誘導区域について

4-1 居住誘導区域の設定

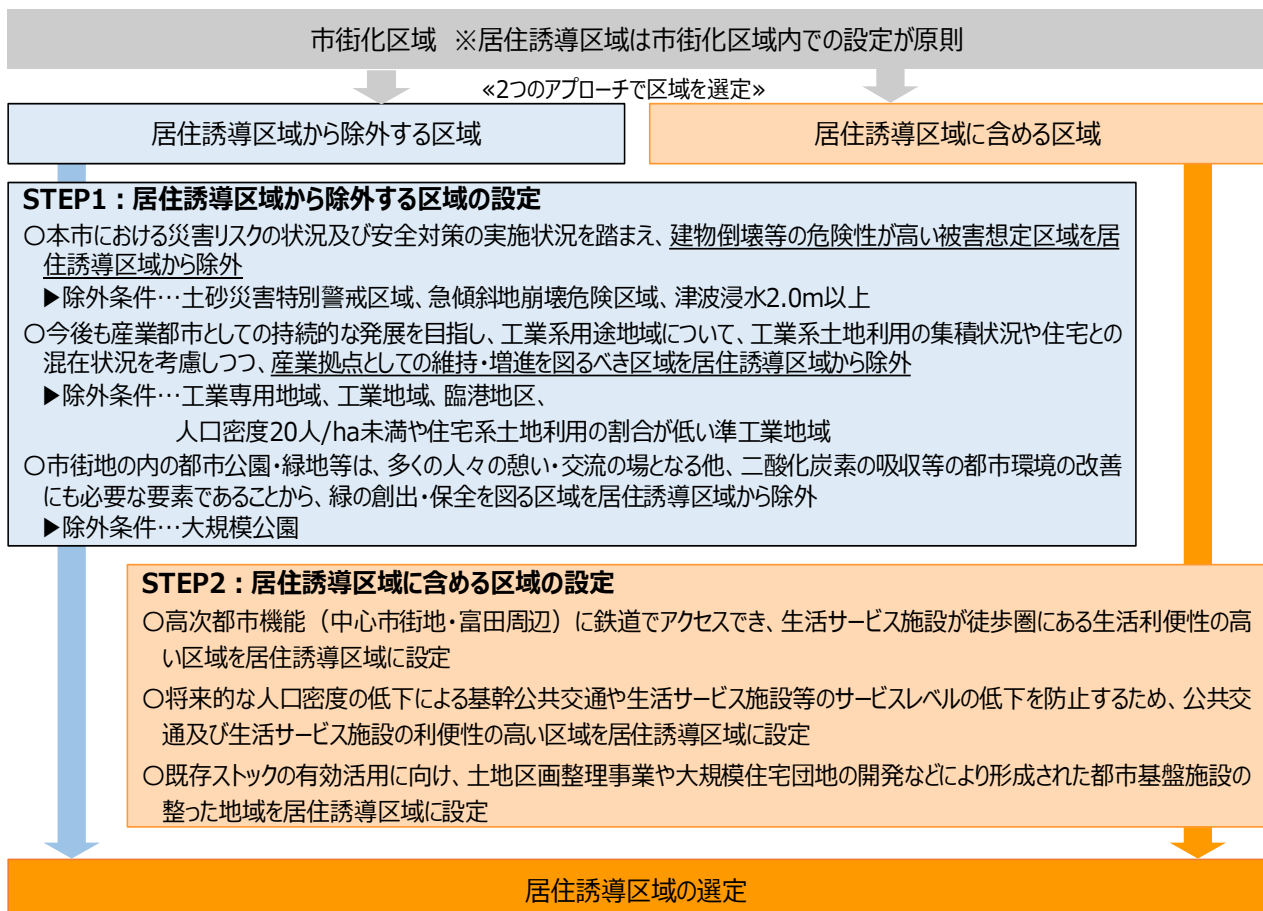
(1) 居住誘導区域の方向性

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公共交通により容易にアクセスできる区域、公共交通や日常生活サービス施設の利便性の高い区域、都市基盤の整った住宅地へ居住を誘導するとともに、地域特性に応じて住環境の向上を図ります。

また、安全安心な暮らしに向け、災害リスクの高い区域、産業の維持増進を図る区域、緑の保全・創出を図る区域については、誘導区域から除外します。

働く世代や子育て世代から高齢世代までが暮らし続けることができる良好な居住環境の形成に向け、以下のフローにより居住誘導区域を設定します。

■ 居住誘導区域の設定フロー



(2) 居住誘導区域の設定

《居住誘導区域の方向性を踏まえた区域の抽出》

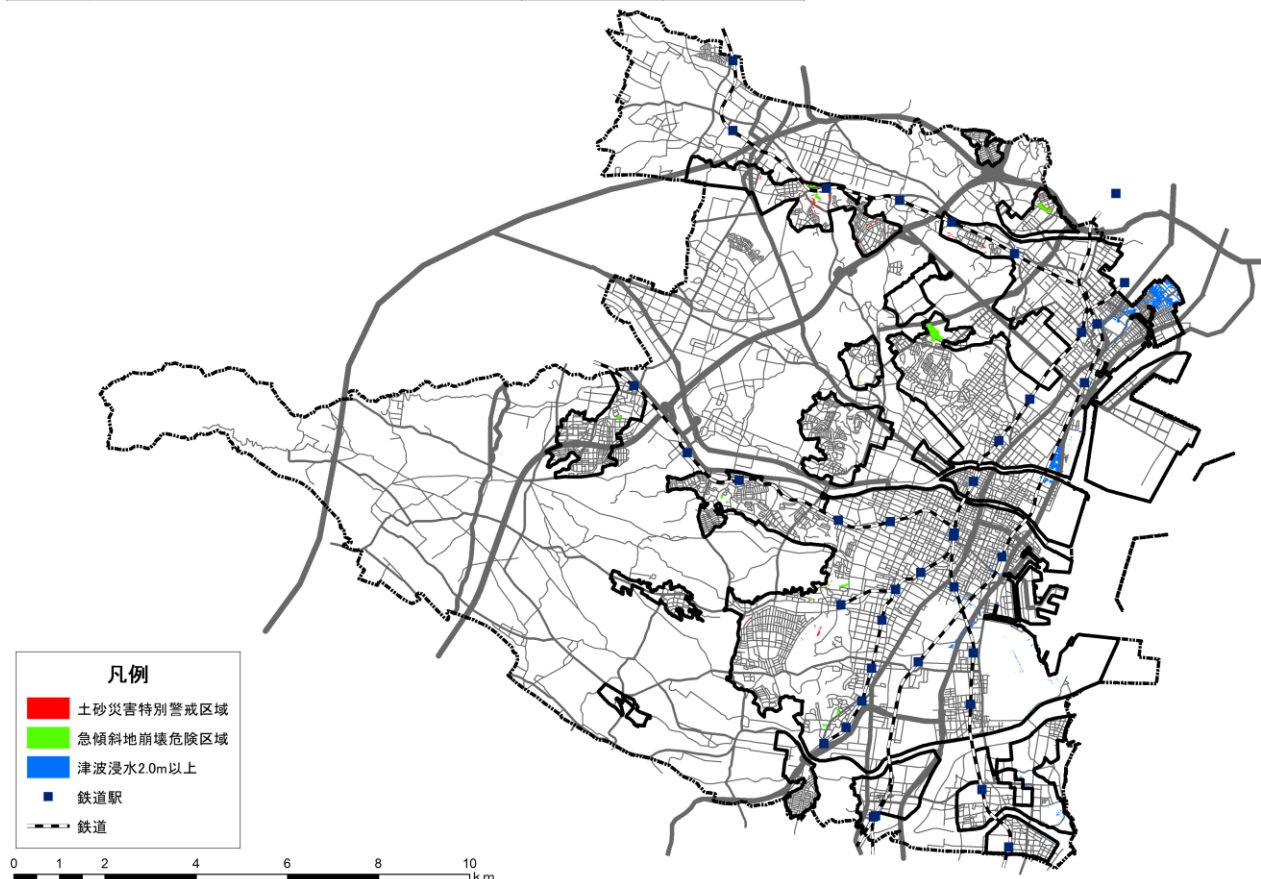
STEP1：居住誘導区域から除外する区域

①災害リスクの高い区域

○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とともに、本市における災害リスクの状況や対応状況から以下に該当する区域を居住誘導区域から除外します。

除外条件：土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、津波浸水 2.0m 以上

	面積(ha)	人口
災害リスクの高い地域	84.3	1,653
土砂災害特別警戒区域	9.4	81
急傾斜地崩壊危険区域	20.8	664
津波浸水2.0m以上	54.1	908



■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) 急傾斜地崩壊危険区域(急傾斜地法)	有	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
	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は判断される場合、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) 津波浸水想定区域(津波防災法)	有	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 ・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以内までの避難啓発 ・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	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 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 ・多くのチャネルによる避難の呼びかけ(防災行政無線、E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)	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	—	—
津波災害警戒区域(津波防災法)	なし	なし	—	—
都市洪水想定区域など(特定河川法)	なし	なし	—	—
災害発生の際の恐れのある区域(土対法)	なし	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 ■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	有	・建築物の耐震不燃化の促進、輸送に係る道路網の整備、オートバイの確保、既成市街地の再編など災害対策 ・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が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	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 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

参考：津波や洪水等の浸水被害リスク

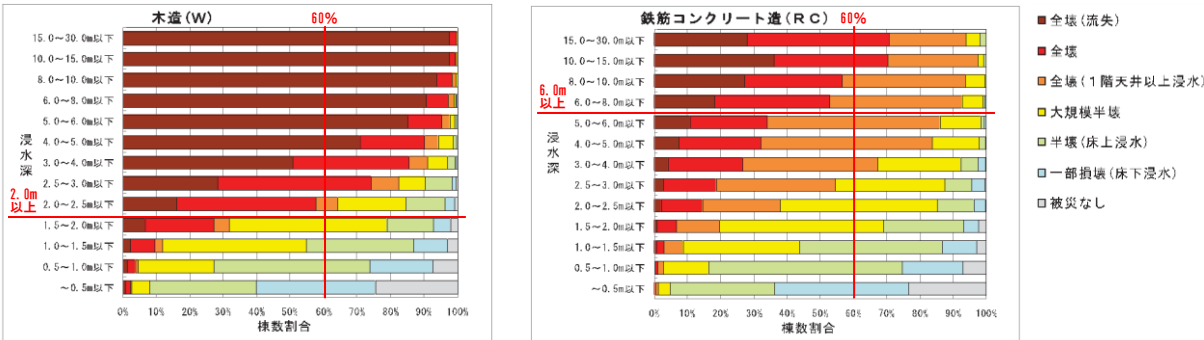
【都市計画運用指針（平成 30 年 9 月）】

◇災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（平成12年法律第57号）第9条第1項に規定する土砂災害特別警戒区域及び津波防災地域づくりに関する法律（平成23年法律第123号）第72条第1項に規定する津波災害特別警戒区域等、溢水、湛水、津波、高潮、がけ崩れその他の災害の危険が高く、特に市街化を抑制すべき地区を示すことが望ましい。

【三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針（平成 28 年 8 月）】

浸水深と建築物被害状況の全般的な傾向は、木造建築物では浸水深2.0m以上で再生不可能な全壊となる割合が飛躍的に増加する傾向があり、鉄筋コンクリート（RC）造および鉄骨（S）造の建築物は、特に浸水深6.0m未満で再使用可能な割合が高い。



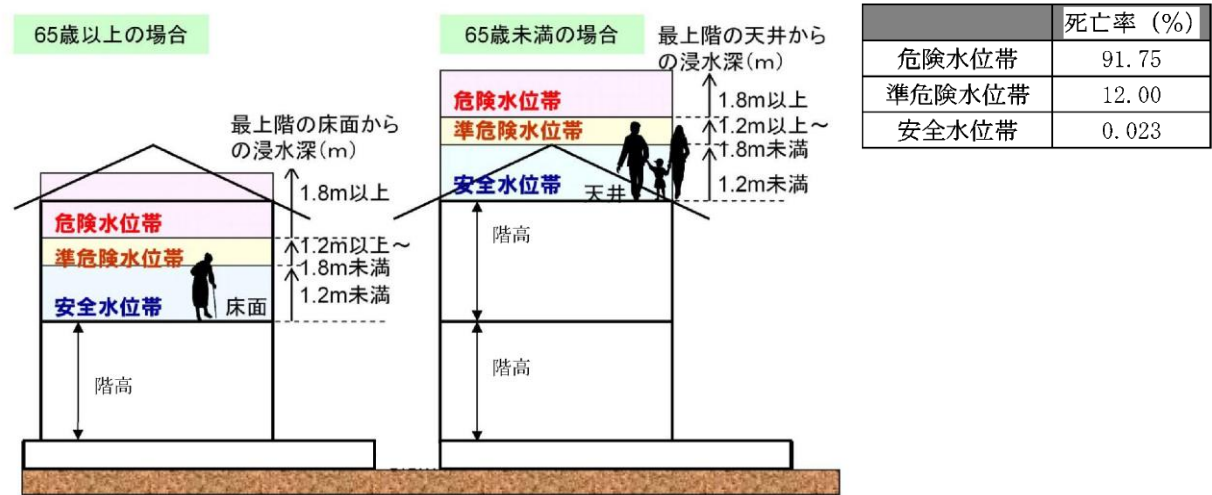
出典：国土交通省都市局 「津波被災市街地復興手法検討調査（とりまとめ）」

【水害の被害指標分析の手引き（H25 試行版）（平成 25 年 7 月 国土交通省 水管理・国土保全局）】

高齢者（65歳以上）の避難における危険水位帯は浸水深約5m以上（階高（約3mとする）+1.8m）の区域で死亡率が90％以上と高い。

<LIFESim モデルの適用> ⁵²⁾⁵³⁾

<浸水深に応じた死亡率 s の分類>



②産業の維持・活性化を図る区域

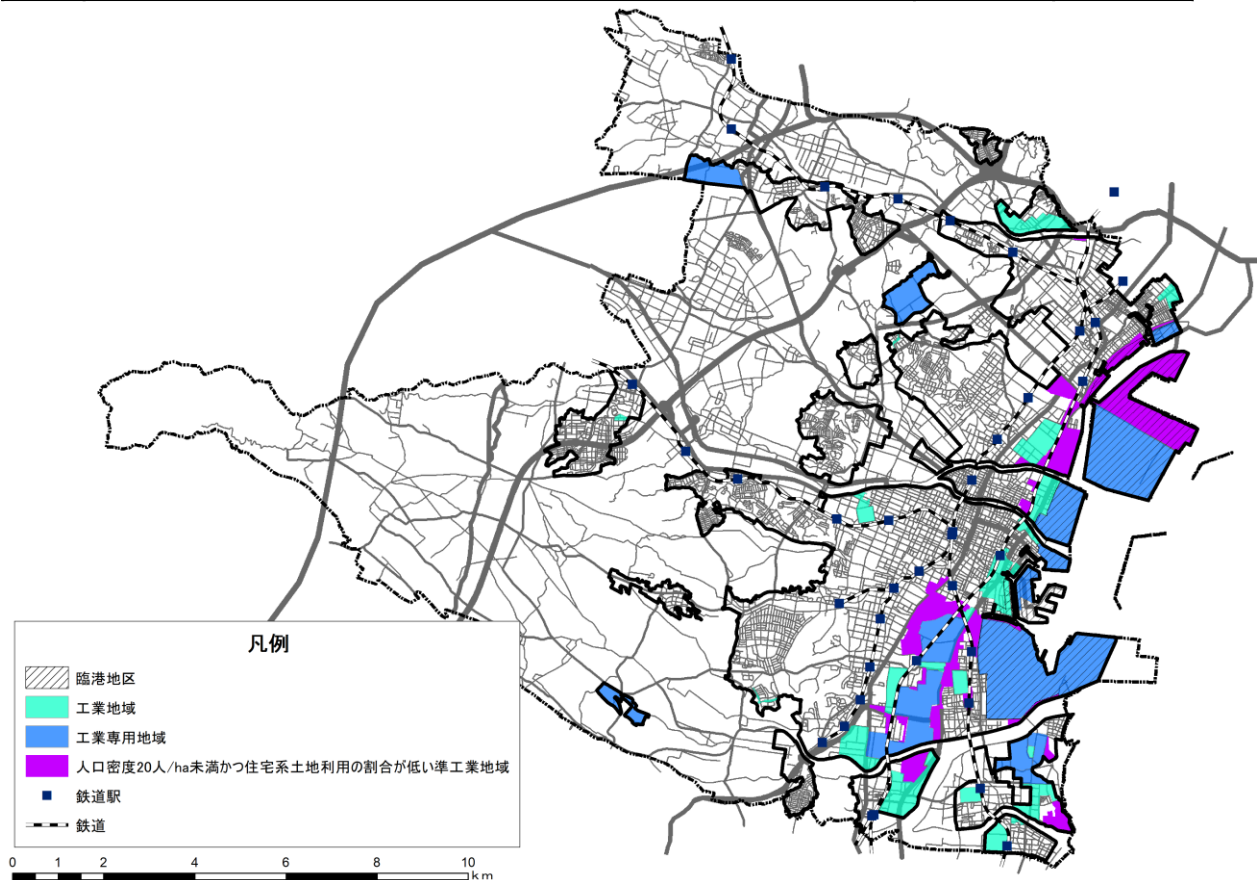
○産業拠点の臨海部コンビナートと港湾や、ハイテク工業団地が立地する工業専用地域、臨港地区は居住を許容しておらず、今後も工業系土地利用がされていくことから、居住誘導区域から除外します。

○工業地域についても、概ね工場などの工業系土地利用がされており、将来的にも産業の増進に資する地域であることから、居住誘導区域から除外します。

○住工が混在している準工業地域については、人口密度（概ね人口密度 20 人／ha 未満）や土地利用の状況（住宅系土地利用の割合が低い）から、産業への純化が必要な地域について、居住誘導区域から除外します。

除外条件：工業専用地域、工業地域、臨港地区、人口密度 20 人/ha 未満や住宅系土地利用の割合が低い準工業地域（区域は地形地物（街区・水路等）により設定）

	面積(ha)	人口
産業の維持・活性化を図る区域	2,451.3	5,544
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未満や住宅系土地利用の割合が低い準工業地域	572.9	1,513

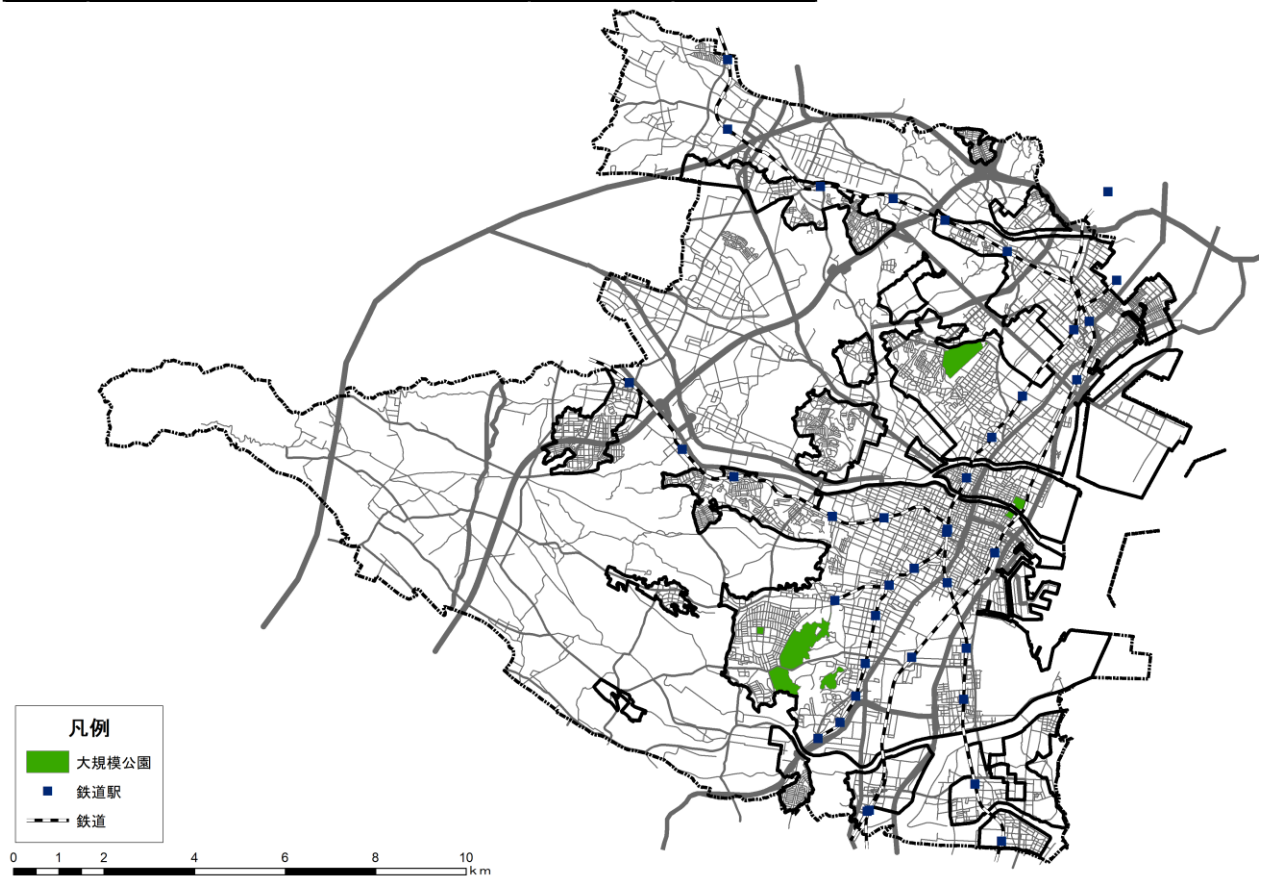


③緑の創出・保全を図る区域

○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）は、多くの人々の憩い・交流の場となる他、二酸化炭素の吸収等の都市環境の改善にも必要な要素であることから、居住誘導区域から除外します。

除外条件：大規模公園

	面積(ha)	人口
緑の創出・保全を図る区域	148.4	1,580
大規模公園	148.4	1,580



STEP2: 居住誘導区域に含める区域

○公共交通や生活サービス施設の状況から、高次的都市機能へのアクセス性に重点を置き、居住の誘導を図ることとします。よって、都市機能誘導区域を設定する中心市街地へのアクセス利便性が高い区域や基幹的公共交通が徒歩圏にある区域等を優先的に設定し、ネットワーク形成の方向性との整合を図ります。

○また、その他の公共交通や生活サービス施設の徒歩圏である区域についても居住誘導区域に設定し、ゆとりある居住環境の形成を図る地域として人口集積を図ります。

○なお、既存ストックの有効活用に向けては都市基盤整備の状況を考慮する必要がありますが、次頁に示すように、以下の条件に該当する地域として概ねカバーできていることから、考慮できているものと判断します。

設定条件：

A. 鉄道により中心市街地または富田周辺地区に概ね 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

※駅まで徒歩 10 分、乗換に 5 分を要した場合を想定

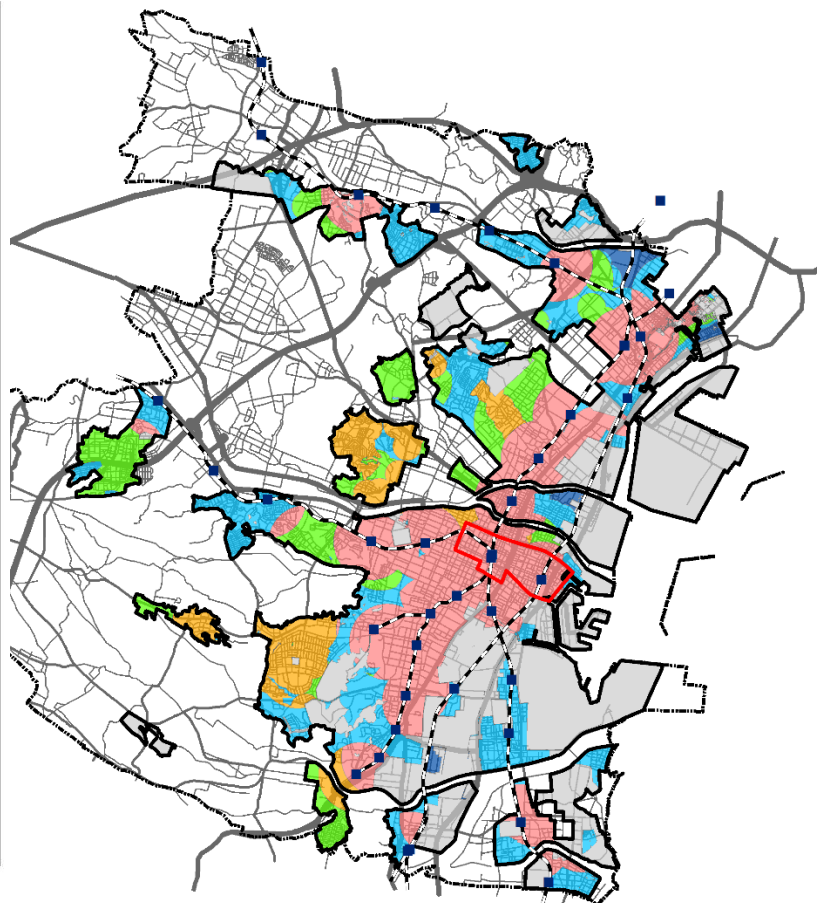
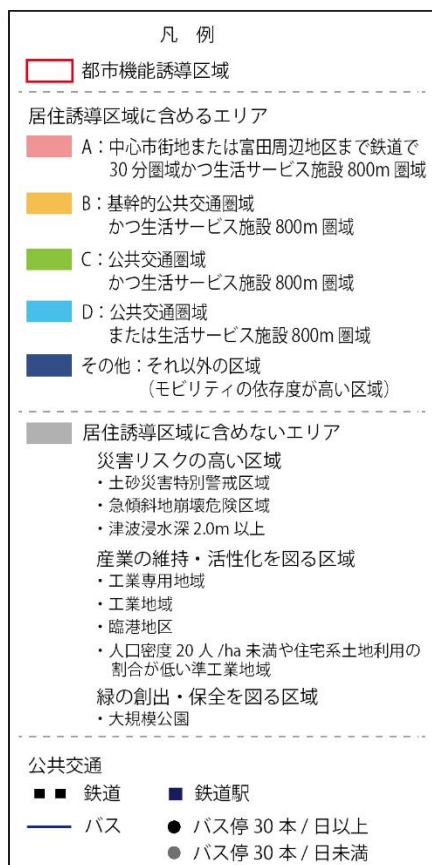
B. 基幹的公共交通（鉄道もしくは基幹的バス）により中心市街地（広域的な都市機能）にアクセス可能であり、かつ生活サービス施設が徒歩圏内にある区域

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）

※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

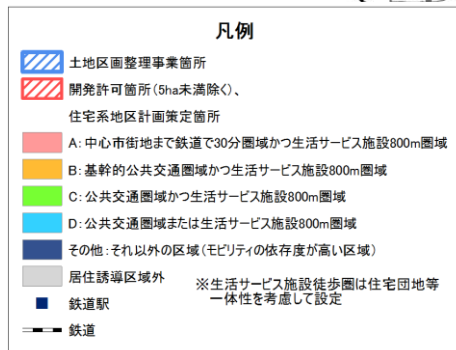


<<参考：居住誘導区域の条件と都市基盤整備の状況>>

○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ます。

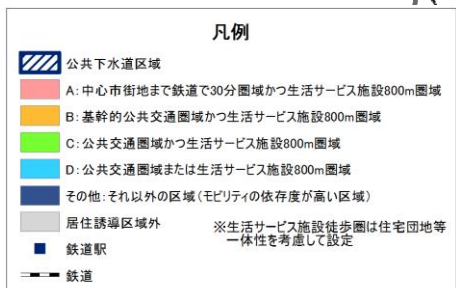
■都市基盤の整った住宅地（区画整理や5ha以上の開発など）

	面積	住宅関係		H27人口	住宅関係	
			%			%
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	4,957	1,535	31.0%	259,879	85,792	33.0%
A	2,114	470	22.2%	113,098	25,524	22.6%
B	574	300	52.3%	30,950	16,372	52.9%
C	737	291	39.5%	42,256	18,607	44.0%
D	1,432	471	32.9%	69,594	25,087	36.0%
その他	100	3	3.0%	3,981	202	5.1%
居住誘導区域外	2,549	145	5.7%	9,766	1,417	14.5%
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

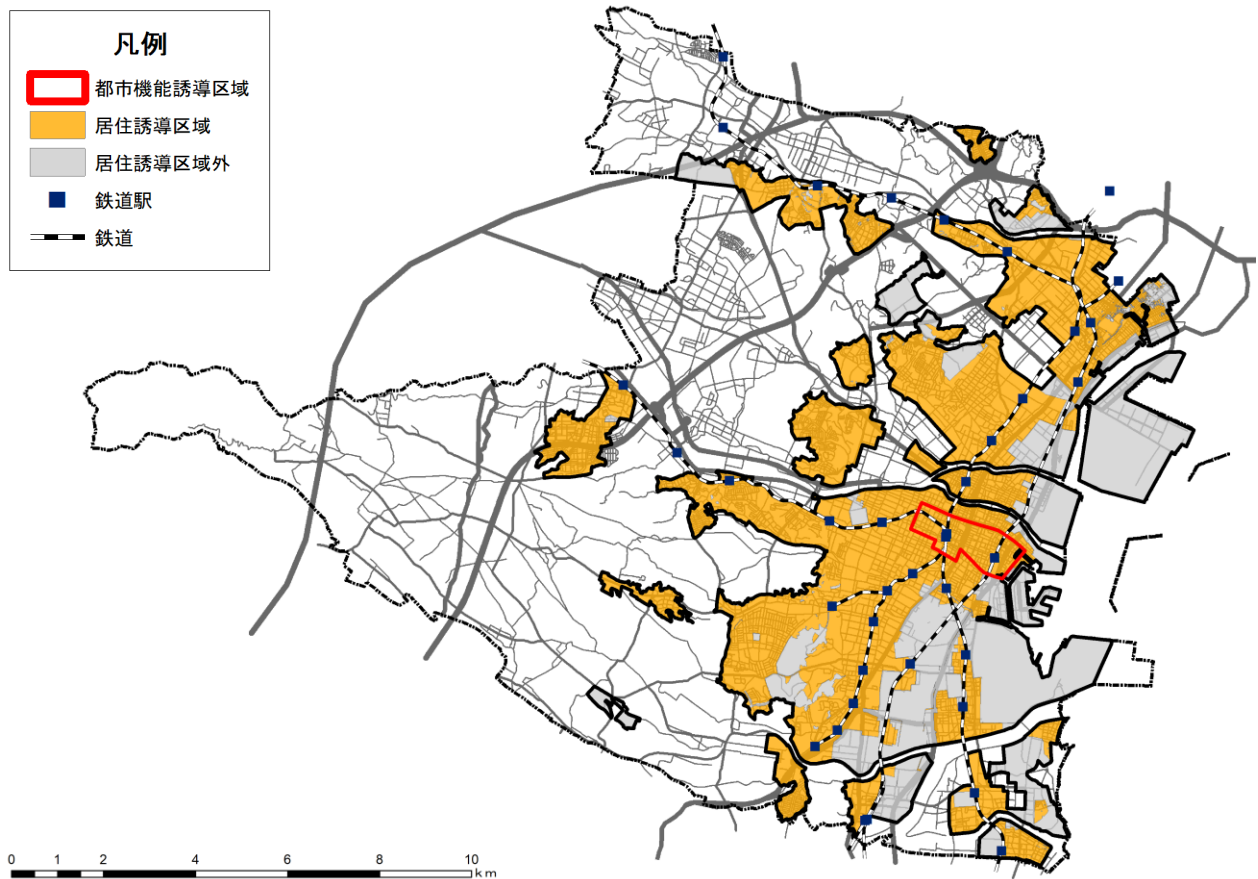
	面積	公共下水道		H27人口	公共下水道	
			%			%
都市計画区域	20,080	5,917	29.5%	311,031	264,015	84.9%
市街化区域	7,506	5,725	76.3%	269,645	260,647	96.7%
居住誘導区域	4,957	4,896	98.8%	259,879	252,377	97.1%
A	2,114	2,125	100.5%	113,098	110,994	98.1%
B	574	570	99.4%	30,950	30,322	98.0%
C	737	727	98.6%	42,256	40,969	97.0%
D	1,432	1,378	96.2%	69,594	66,243	95.2%
その他	100	96	96.4%	3,981	3,849	96.7%
居住誘導区域外	2,549	829	32.5%	9,766	8,270	84.7%
市街化調整区域	12,574	192	1.5%	41,386	3,368	8.1%



《居住誘導区域の設定》

居住誘導区域から除外する区域及び居住誘導区域に含める区域の抽出結果より、以下の区域を居住誘導区域に設定します。

	面積		H 2 7 人口			R 2 7 人口		
	(ha)	%	(人)	%	密度	(人)	%	密度
居住誘導区域	4, 957	66. 0%	259, 879	96. 4%	52. 4	240, 244	96. 2%	48. 5
誘導区域外	2, 549	34. 0%	9, 766	3. 6%	3. 8	9, 499	3. 8%	3. 7
合計（市街化区域）	7, 506	100. 0%	269, 645	100. 0%	35. 9	249, 743	100. 0%	33. 3



第5章 誘導施策について

都市機能誘導

○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
 - ▶近鉄四日市駅周辺等整備事業
- ・ 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等）
 - ▶中心市街地拠点施設整備事業（新図書館複合施設）
- ・ 都市型産業、知的産業の誘導
- ・ 駅直近における保育施設の誘導

○地域拠点の拠点化の促進

- ・ 富田駅における交通結節機能の強化
 - ▶駐輪場の整備
- ・ 北部地域を支える都市機能の維持・集約化

○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
- ・ 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

○子育て機能の強化

- ・ 事業所内保育施設の立地促進

居住誘導

- 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
- 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の誘導(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)
 - ・オープンスペー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の形成(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(高経年郊外住宅団地など)
 - ▶都市公園ストック再編事業
- 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

交通ネットワーク

※基本的に四日市市地域公共交通網形成計画にて取り組みを推進

○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外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

○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

- ・ 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
 - ▶近鉄四日市駅周辺等整備事業
- ・ 広域幹線道路を活かした名古屋へのアクセス性向上

第6章 目標値

本計画に位置付けた「いきいきと働き暮らし続けられるまち」の実現に向け、以下の目標値を設定します。

(1) 目標値果検証

計画の実現による効果検証を行うための目標値を設定し、PDCA サイクルによる適切な評価、見直しを行いながら計画の推進を図っていきます。

	期待される効果（案）	目標値（案）
都市機能誘導	・中心市街地の賑わいと活気の創出により中心市街地における歩行者の維持を目指します	中心市街地（主要 8 地点）の歩行者数の維持 2015:平日 53,536 人、休日 55,172 人 2018:平日 60,116 人、休日 58,406 人 ↓ 2025（現状維持）： ⇒平日 60,000 人、休日 58,000 人 2030（リニア開通後）： ⇒平日・休日とも 62,000 人 2040（リニア時代の趨勢を維持）： ⇒平日・休日とも 62,000 人
居住誘導	・公共交通ネットワークと連携した居住の誘導によりサービスレベルと生活利便性の向上を図る	基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率の向上 2015:62.8%→2040:66.0%※ ※三大都市圏の基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率

(2) 進捗管理

本計画は概ね 20 年後の 2040 年の都市の姿を展望した長期的な計画です。そのため、以下に示す PDCA サイクルの考え方に基づき、概ね 5 年ごとに施策や事業の実施状況を評価し、進捗状況や妥当性の検証、必要に応じた見直しを行っていきます。

■進捗管理の方法 PDCA サイクル

