

報告事項 ①

四日市市都市計画マスタープラン全体構想及び
四日市市立地適正化計画の見直しについて

令和7年11月26日

四日市市都市計画審議会

四日市市都市計画マスタープラン全体構想及び 四日市市立地適正化計画の見直しについて

1) 前回の都市計画審議会以降の経緯

時 期	内 容
令和7年7月30日	★都市計画審議会への報告（見直し素案）
令和7年8月1日 ～9月30日	●24地区市民センター説明会（見直し素案）
令和7年9月～10月	▲関係機関・関係団体等への意見聴取（見直し素案）
令和7年10月～11月	◇学識者への意見聴取（第4回）（見直し案）
令和7年11月26日	★都市計画審議会への報告（見直し案）
令和7年12月11日	▽都市・環境常任委員会への説明（見直し案）
令和7年12月12日 ～令和8年1月9日	●見直し案の市民意見募集（パブリックコメント）
令和8年1月下旬	★都市計画審議会意見聴取（立地適正化計画）、 都市計画審議会への報告（都市計画マスタープラン全体構想）
令和8年3月	▽議決・改定告示（都市計画マスタープラン全体構想）、 公表（立地適正化計画）

（★：都市計画審議会関連 ▽：市議会関連 ●：市民関連 ◇：学識者関連 ▲：関係機関・関係団体等関連）

2) 24地区市民センター説明会について

見直し素案の作成に併せて、市ホームページで公開するとともに、24地区市民センターにて説明会を開催。

■説明会の概要※各会場 19時から開始

月日	対象地区	参加人数	月日	対象地区	参加人数
8/1(金)	共同・同和・中央・港・浜田	8	9/9(火)	県	8
8/4(月)	下野	2	9/10(水)	神前	13
8/5(火)	富洲原	21	9/16(火)	小山田	9
8/6(水)	大矢知	10	9/17(水)	水沢	8
8/7(木)	富田	7	9/18(木)	三重	3
8/8(金)	八郷	12	9/19(金)	四郷	18
8/12(火)	保々	8	9/22(月)	常磐	15
8/18(月)	橋北	10	9/24(水)	内部	10
8/19(火)	羽津	16	9/25(木)	日永	11
8/20(水)	海蔵	18	9/26(金)	塩浜	11
8/21(木)	川島	10	9/29(月)	河原田	7
9/8(月)	桜	4	9/30(火)	楠	23
				計	262

3) 関係機関・関係団体等への意見聴取について

24 地区市民センター説明会と併行して、国や県などの関係機関、関係団体、庁内の関係部局を対象に意見聴取を実施。

■主な関係機関（国・三重県関係）

主 分 野	大別	機 関 名 称	備 考
計画全般	国	中部地整建政部計画管理課	都市計画法、都市再生特別措置法との整合等
計画全般	県	三重県県土整備部都市政策課	四日市都市計画区域マスタープランとの整合等
施 設	国	中部地整北勢国道事務所	国道の計画・事業との整合等
施 設	国	中部地整三重河川国道事務所	バスタや国管理河川の計画・事業との整合等
施 設	県	三重県四日市建設事務所	県道や県管理河川、下水等の事業との整合等
施 設	県	三重県企業庁北勢水道事務所	工業用水の計画・事業との整合等
港・施設	国	四日市港湾事務所	四日市港の計画・事業との整合等
港・施設	県	四日市港管理組合	四日市港の計画・事業との整合等

■関係団体

主 分 野	団 体 名 称
土 木	一般社団法人三重県建設業協会
建 築	一般社団法人三重県建築士事務所協会、一般社団法人三重県建築士会
不 動 産	公益社団法人三重県宅地建物取引業協会、公益社団法人全日本不動産協会
商 工 業	四日市商工会議所
農 水	農業委員会事務局（商工農水部への意見聴取にて確認）
緑・環境	四日市自然保護推進委員会
防 災	四日市市地区防災組織連絡協議会

4) 学識者への意見聴取について

24 地区市民センター説明会、関係機関・関係団体等への意見聴取などを踏まえて見直し案を作成するとともに、学識者への意見聴取を実施。

■学識者の概要

※順不同敬称略

主 分 野	氏 名	所属、役職等
都市計画	村山 顕人 ^{■△}	東京大学 大学院工学系研究科 教授
区域区分	浅野 純一郎 ^{※◆}	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 教授
交 通	松本 幸正 ^{△※}	名城大学 理工学部社会基盤デザイン工学科 教授
防 災	中居 楓子	東京大学 空間情報科学研究センター 講師

■総合計画策定委員会委員 △立地適正化計画検討会議委員 ※四日市市都市計画審議会委員 ◆三重県都市計画審議会委員

24 地区市民センター説明会、関係機関、関係団体、学識者などの意見を踏まえ、必要な見直しを行い、見直し案として市民意見募集（パブリックコメント）を実施

四日市市
都市計画マスタープラン
全体構想
見直し案

現行計画から変更及び追記した箇所を下線で表記

見直し素案説明会や関係機関の意見等を踏まえて変更及び追記した箇所を赤字・赤下線で表記

令和 8 年 月
四 日 市 市

目 次

はじめに	1
1. 四日市市都市計画マスタープランの役割と構成	2
(1) 都市計画マスタープランとは	
(2) 都市計画マスタープランの位置づけ	
(3) 都市計画マスタープランの構成	
2. 策定の背景	4
3. まちづくりの基本的な考え方	5
(1) 生活者の視点に立つまちづくり	
(2) 既成市街地等の再整備と有効活用	
(3) 誰もが移動しやすい交通環境づくり	
(4) 自然環境の保全と創出	
(5) 安全・安心なまちづくり	
(6) 市民と市の協働によるまちづくり	
4. 土地利用の基本方針	8
(1) 全体的な方向	
(2) 市街化区域の土地利用	
(3) 市街化調整区域の土地利用	
(4) 用途別の土地利用	
5. 都市基盤施設整備の基本方針	17
(1) 交通施設	
(2) 排水処理施設	
(3) 都市の運営に必要な都市施設	
6. 自然や緑の保全・創出の基本方針	19
(1) 樹林地、農地、水辺空間等の保全	
(2) 市街地における緑の保全と創出	
7. 安全・安心なまちづくりの基本方針	20
(1) 災害リスクを踏まえたまちづくり	
(2) まちの耐震化・不燃化	
(3) 浸水対応力の向上	
(4) 災害時の安全性の向上	
8. 都市計画マスタープランの実現に向けて	21
(1) 市民と市の協働によるまちづくり	
(2) 効果的・効率的な投資によるまちづくり	
(3) 既存ストックの維持・更新	
(4) 広域的な取組	
(5) まちの未来に向けて	
9. 土地利用方針図	23
10. 将来都市構造図	24

はじめに

- 「四日市市都市計画マスタープラン全体構想」は、本格的な人口減少・高齢社会の到来や地球規模での環境問題が大きな課題となる中、平成14年7月に策定しました。
- その後、市民のみなさんと共にまちづくり（都市計画）を進めるために、平成20年1月には「都市計画まちづくり条例」を施行し、都市計画マスタープランに基づく土地利用を進めてきました。
- また、当初策定時には、余剰地が多く残されていた内陸部の産業用地への企業立地が進み、新たな産業活動に供する産業用地が不足してきたことから、平成20年3月には、自然環境と調和した計画的な産業立地を誘導する目的で都市計画マスタープラン全体構想の一部変更を行いました。
- さらに、平成23年7月には、平成22年度に改定された総合計画の各分野の基本目標などを踏まえ、四日市市都市計画マスタープラン全体構想についても見直しを行いました。
- その後、令和2年度を初年度とする総合計画が策定され、令和6年度に都市を取り巻く状況の変化等を踏まえた基本計画の中間見直しが行われたことから、土地利用や都市基盤施設整備等の基本方針を示す都市計画マスタープラン全体構想についても必要な見直しを行います。
- また、近年、激甚・頻発化する自然災害や切迫する地震災害への対応の重要度が高まっていることから、あわせて、安全・安心なまちづくりの観点を新たに位置付けます。
- なお、今後も社会情勢などの変化等への対応として、都市計画マスタープラン全体構想の見直しが必要となった場合には、適切に見直しを行います。

1. 四日市市都市計画マスタープランの役割と構成

(1) 都市計画マスタープランとは

都市計画は、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るために、土地利用のあり方や市民の活動に必要な都市施設の整備などを定めるものですが、その実現には、公共部門が中心に進める根幹的な道路や公園などの都市施設の整備と市民や民間部門が中心となって進める建築活動やそれに伴う生活道路の確保などがバランスよく進むことが必要です。

都市計画マスタープランは、「都市計画法第18条の2」に基づく「市の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものであり、長期的な視点に立って都市の将来像を示し、市民と行政が協働でその実現を図っていく指針となるものです。

(2) 都市計画マスタープランの位置づけ

①市が定める都市計画の基本方針

- おおむね 20 年後のまちの将来像を展望し、地域・地区等の土地利用の方針や道路・公園等の市民生活を支える都市施設の整備の方針、市街地整備の方針を示します。
- 都市計画マスタープランが策定（改定）されると、市が決定する、地域地区や都市施設等の都市計画はマスタープランに即して定められることになります。

②総合計画等、関連する諸計画との関係

- 都市計画マスタープランは、都市計画法の規定により「四日市市総合計画」や三重県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（三重県都市計画区域マスタープラン）に即して定めることになっており、本市では、土地利用に関する総合的な計画として、都市計画マスタープランの全体構想は、議会の議決を経て定められます。
- また、立地適正化計画、都市総合交通戦略、緑の基本計画など都市計画に関連する政策分野の基本計画とも調整し整合を図ります。

③土地利用の基準であり市民と市が一緒にまちづくりを進める指針

- 都市計画マスタープランは、20 年後のまちの将来像を展望し土地利用の方針などを示すものであり、具体の土地利用の規制・誘導には、地区計画等の都市計画の策定が必要です。
- しかし、望ましい都市像の実現には、公共部門による根幹的な都市基盤施設の整備と、市民や民間部門が中心となって進める建築活動やそれに伴う生活道路等の地区の基盤整備とのバランスを図る必要があります。
- 本市では「都市計画まちづくり条例」で、都市計画マスタープランを土地利用の基準として位置づけるとともに、市民発意のまちづくりを都市計画に反映する手続きを定めており、都市計画マスタープランを、「大規模な開発行為や建築行為、土地利用転換に対する規制・誘導の指針」「市民発意によるまちづくりの指針」として運用します。

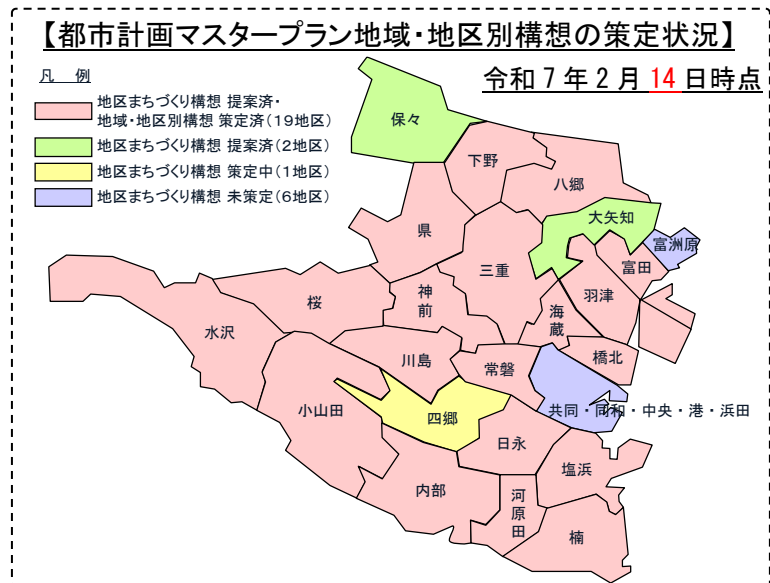
1. 四日市市都市計画マスタープランの役割と構成

(3) 都市計画マスタープランの構成

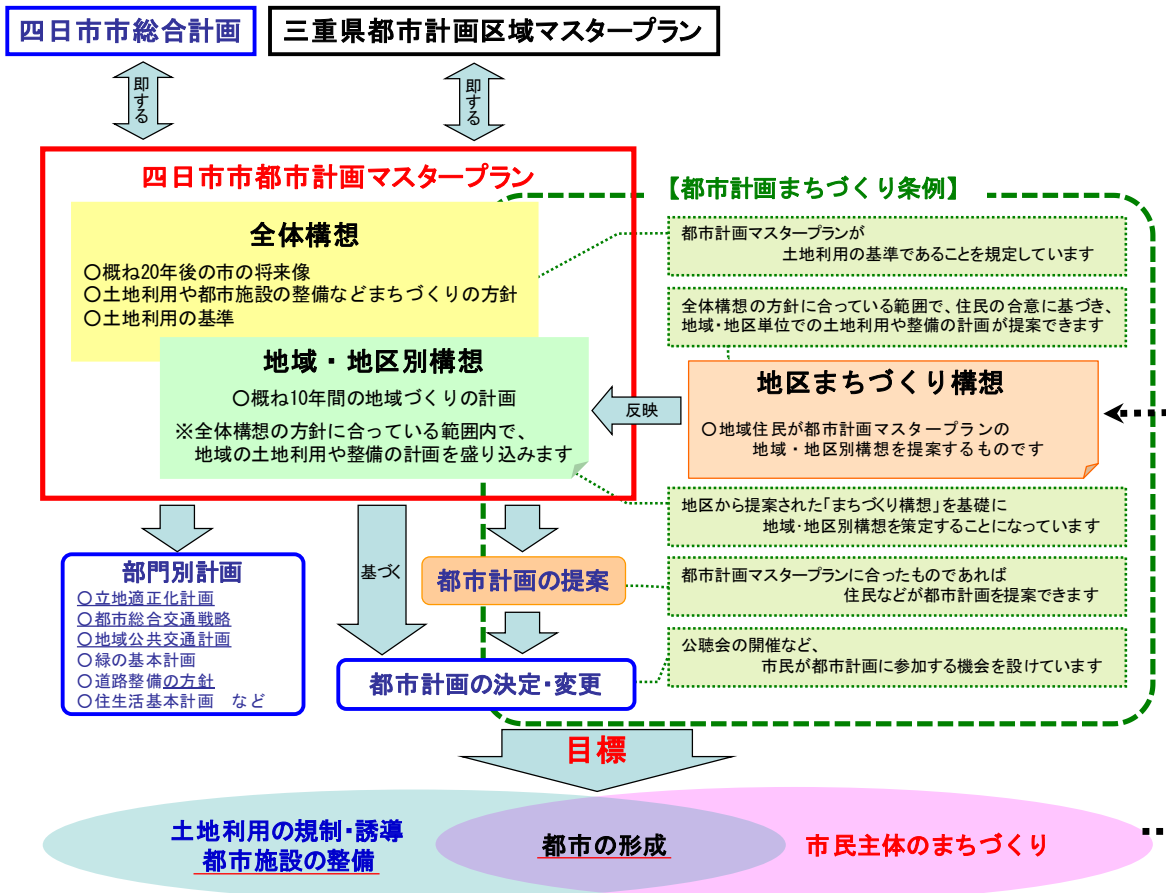
都市計画マスタープランは、四日市市の総合計画等に即し、市のまちづくりの将来像を明示するものであり、「全体構想」と「地域・地区別構想」から構成されます。

全体構想は、市域全体の将来像と土地利用などの方針を示す役割を担い、地域・地区別構想は、全体構想に沿って、地区（24 行政区を基本）単位で取り組むおおむね 10 年間のまちづくりの目標を示します。

なお、地域・地区別構想は、「都市計画まちづくり条例」に基づき、地区住民から提案される「地区まちづくり構想」をもとに策定します。



【都市計画マスタープランの構成】



2. 策定の背景

- わが国の社会は、これまでの成長社会の中で、経済や社会制度が発展し、便利で快適な生活を送れるようになり、令和の時代を迎え、さらに今後は精神的豊かさや生活の質の向上、個人の自立やコミュニティの再生等を重視する「成熟社会」への移行が見込まれます。また、人口減少・少子高齢化社会の本格到来、地球規模での環境問題、発生が危惧される南海トラフ地震や気候変動による豪雨等の自然災害への対応などが、大きな課題となってきました。
- このような、社会情勢等の変容は四日市市においても同様であり、人口増加を前提としたまちづくりではなく、「成熟型社会における人口減少・少子高齢化」という背景を踏まえ、本市の規模に見合った、計画的かつ効率的な「まちづくり」（都市計画）により、多様化する市民、社会のニーズへの適切な対応や、カーボンニュートラルやSDGsなどの持続可能な社会の実現に向けた取組が必要です。
- 本市は、わが国の東西交通の要衝に位置するとともに、海から山に広がる多彩な地形や、そこを流れる多くの河川など、豊かな自然を有しています。このような恵まれた条件のもと、先人達の多大な努力により、歴史ある市街地や港、産業用地、自然豊かな新市街地、優良な農地などが形成され、多様な産業や人口の集積により、東海エリアにおける西の中核都市として発展してきました。
- 時代は今、市民一人ひとりが、自らのライフスタイルにあわせて、いきいきと暮らせるライフステージを求めています。「まち」に「住む・学ぶ・働く・遊ぶ」などの要素が整い、まちに愛着や誇りを感じられたとき、私たちは永く住みたいと思うのではないのでしょうか。
- 本市は、豊かな自然や多様な産業、都市機能の集積など、様々なライフスタイルに対応できる条件を備えています。先人達が育んできた、かけがえのない「伝統や文化」「暮らしの場」「農業や自然」を受け継ぎ、更に暮らしやすい「まち」にして次代に伝えることで、将来に向かって持続可能な「まちづくり」を進めていくことは、今に生きる私たちに課せられた使命です。
- このため、時代の潮流や社会情勢が加速度的に変化している中であっても、市民一人ひとりが豊かで幸せに暮らせる持続可能な都市を創造していくために、「ゼロからイチを生み出すちから イチから未来を四日市」をまちづくりの最上位理念として掲げ、「子育て・教育安心都市」「産業・交流拠点都市」「環境・防災先進都市」「健康・生活充実都市」の4つの将来都市像の実現に向け、共にまちづくりに取り組んでいく必要があります。

3. まちづくりの基本的な考え方

(1) 生活者の視点に立つまちづくり

- これまでは、経済発展を優先するとともに都市化への対応に迫られ、産業の振興や、都市の根幹的な構造をつくることが中心となっていましたが、時代の変化とともに身近な居住環境の整備・改善などにも取り組んできたところです。
- これからも、まちの活力の維持発展に加え、より市民が暮らしやすい四日市のまちをつくりあげるため、これまで育んできたまちづくりの経緯や歴史・文化、多様化する市民ニーズなども踏まえた生活者の視点に立ったまちづくりを進めます。

(2) 既成市街地等の再整備と有効活用

- 既存の市街地や産業用地の中には、時代の変化とともに、生活や経済活動上、使いづらくなっている部分があります。このような地域では、道路などの都市基盤を再整備し、土地の有効活用や土地利用の転換を進めます。
- また、道路や下水道などの都市基盤整備が既に完了している地域において、既存ストックの有効活用、公共空間の再編や遊休土地の活用により、住環境の向上を図ります。
- さらに、都市の活力の維持・創出に向け、市の玄関口である中心市街地を高次な都市機能が集積する都市空間へ転換を進めるとともに、広域交通の利便性や土地利用状況などを踏まえ、製造業を中心とした企業誘致に向けた産業用地の土地利用誘導を図ります。
- 市街化調整区域における既存集落においても、高齢化の進展や後継世代の転出などにより集落の維持の困難化が懸念されています。こうした集落については、自然や農業環境を支えてきた地域コミュニティを維持するために都市基盤の充実など生活環境の維持、向上とともに定住の促進を図ります。
- なお、既成市街地において、将来のまちづくりに向けて土地利用計画の変更が必要となる場合は、土地利用の動向や都市機能の状況などから都市全体への影響を検証したうえで、必要に応じて用途地域の見直しを行います。

3. まちづくりの基本的な考え方

(3) 誰もが移動しやすい交通環境づくり

- 本市の都市形成の過程で整備されてきた幹線道路、生活道路などの交通基盤や鉄道、バスなどの公共交通は、市民生活や産業活動を支える重要な役割を担っており、引き続きまちづくりと連携し、IoTを活用した交通サービスの充実、地域交通拠点の整備、循環道路網の形成、渋滞箇所の改良などを組み合わせながら、交通ネットワーク機能の維持・充実に向けた取組を進めます。
- また、高齢社会の到来の中で、鉄道、バスなどの公共交通の重要性が一層高まっていることから、これらを活用した中心市街地と居住地や就業地を結ぶ公共交通ネットワークの構築による歩いて暮らせるまちを目指し、自動運転など新技術も活用して、歩行者や自転車にも配慮した誰もが移動しやすい交通環境づくりに取り組みます。

(4) 自然環境の保全と創出

- 農地や里山などの自然環境は、酸素や水の供給源であるとともに、生物多様性の維持や市民の憩いの場となるなど、多くの重要な役割を有しており、私たちが生きていくうえで、必要不可欠な空間です。また、市街地を取り巻く緑や、市街地内に点在する緑は、都市災害や都市のヒートアイランド現象を防ぐ効果を持っています。
- 本市には郊外部の森林や里山、河川沿いの緑や自然海浜など豊かな自然環境が多く残っています。また、市街地の中には神社や寺院の森、公園や緑地などに緑の空間が存在しています。
- これら市域に残された貴重な自然環境を積極的に保全するとともに、市街地における緑の創出に努めます。

3. まちづくりの基本的な考え方

(5) 安全・安心なまちづくり

- 平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災は、従来の想定を超える広範囲での大きな揺れと津波により未曾有の被害をもたらし、令和 6 年 1 月に発生した能登半島地震では、家屋の倒壊や火災による被害のほか、主要道路やライフラインにも甚大な被害が及びました。当地域においても、南海トラフで発生する海溝型地震や内陸の活断層による直下型地震等の大規模地震の発生が危惧されており、地震・津波災害に対応したまちづくりは切迫した課題です。
- また、近年、気候変動の影響により、水災害が激甚化・頻発化し、全国各地で度々大きな被害が発生しており、国・都道府県・市町村・企業等のあらゆる関係者の協働によるハード・ソフト一体の水災害対策「流域治水」の取組が進められています。
- 本市は、古くから港を中心に発展し、鉄道等の都市基盤の発達とあわせて臨海部から市街地が形成されており、これまでも大規模な地震災害や自然災害が発生してきた中で、その対策を講じるなど災害に強いまちづくりに取り組んできました。
- こうした経緯を踏まえ、大規模災害時においても人命・財産を守り、一定の生活が維持されるよう、引き続き、社会インフラの耐震化や内水対策など必要なハード対策を推進するとともに、ハード対策だけでは対応しきれない災害リスクの周知や自助・共助を促す取組をはじめとしたソフト対策を進めるなど、ハード・ソフト両面から災害対応力のある安全・安心なまちづくりに取り組みます。

(6) 市民と市の協働によるまちづくり

- まちは、そこに暮らす市民、そして市民の活動があって初めて成り立つものです。多様化する市民の価値観や意識の変革への対応が要求されるこれからの時代には、「まち」の主役である市民自らが、暮らしやすく、活動しやすいライフステージを実現していくためにまちづくりへ参加していくことが必要です。
- このため、市民や自治会等の地縁団体、NPO、ボランティア団体、事業者など多様な主体の適切な役割分担や良好なパートナーシップのもと、共通の目標に向かってまちづくりを進めます。

4. 土地利用の基本方針

(1) 全体的な方向

①コンパクトシティ・プラス・ネットワークによる持続可能なまちづくりに向けて

- 本市の市街地は臨海部から発展し、人口の増加や産業の発展とともに内陸に拡大し高度経済成長の時代には丘陵地に多くの住宅団地が形成されました。その結果、臨海部の既成市街地とその背後に広がる住宅団地などの「市街地部分」と、丘陵部の「樹林地や優良な農地」が広がる部分に、大きく土地利用が2分される構造になっています。
- また、本市は名古屋市中心とする大都市圏に位置し中部圏開発整備法に基づく都市整備区域に指定されており、無秩序な市街化を防止し計画的な市街化を図るために、都市計画に市街化区域と市街化調整区域との区分を定めることとされています。
- 市街化区域は、臨海部の既成市街地から丘陵部の住宅団地にかけて広く指定されていますが、その中には低未利用地も残されています。また、市街化が抑制されている市街化調整区域においても既存集落など市民の暮らしの場が点在しています。
- このような都市構造の中で、市民が暮らし続けられる持続可能なまちを実現していくには、都市形成の中で育んできた都市基盤や公共資本などの既存ストックを有効に活用しながら、交通ネットワークと連携した「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のまちづくりや多様な災害リスクを踏まえた安全・安心なまちづくりを進めるとともに、無秩序な市街地の拡大を抑制し、豊かな自然環境や優良な農地の保全を図る必要があります。
- このため、本市西部に広がる「豊かな自然環境や優良な農地の保全」と臨海部の既成市街地などの「既存の市街地整備」を両立し、将来にわたり市民が暮らし続けられるまちづくりを目指します。

②都市活用ゾーンと自然共生ゾーンの区分

- 市域の東西の中央部で大きく分かれる土地利用の特性を生かし、東部地域を、既存の都市機能を活用しつつ、商工業などの経済活動や都市居住を進める「都市活用ゾーン」とします。
- 一方、西部地域は、点在する住宅市街地や工業団地、既存集落などが、既存の樹林地や優良な農地などの豊かな自然環境と共生し、今後とも良好な環境を維持していく「自然共生ゾーン」とします。
- この両ゾーンにおいて、それぞれの特色や地域性を生かしたまちづくりを進めることにより、市域全体として「自然と都市の調和のとれたまちづくり」を目指します。
- この両ゾーンの境界部分となる丘陵地と平地の境では、市街化が進みつつある一方で樹林地や農地も多く残っており、特に自然や農業と都市機能が調和したまちづくりに取り組みます。

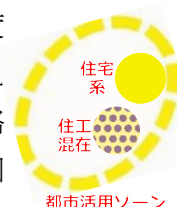
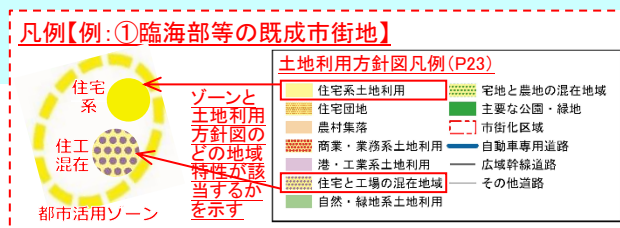


4. 土地利用の基本方針

(2) 市街化区域の土地利用

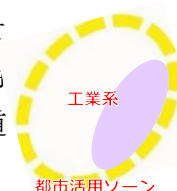
①臨海部等の既成市街地

- 本市臨海部の古くから市街地を形成している地域では、かつては高密度に市街地が形成されていましたが、高齢化の進展とあいまって、過疎化が進んでいる地域も見られます。これは、狭小な宅地が多く、生活道路も狭いことなどから、若者が郊外の住宅地に転出したことが大きな要因となっています。
- しかし、これらの臨海部地域は国道などの幹線道路や鉄道が通り、公共下水道もほぼ整備されているなど、生活利便性の高い地域です。
- これらの既成市街地においては、地区計画などのまちづくりのルール化により、まちに少し手を加えることで生活道路の確保や町並みの整備を進め、災害にも強い便利で快適な住宅市街地として再生します。
- また、住宅と工場が混在する地域では、土地利用の状況に応じて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します。



②港及び臨海部工場地帯

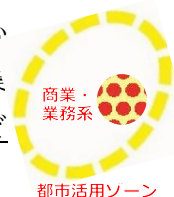
- 四日市港や臨海部工場地帯は、本市の経済に大きく寄与しており、今後もその活力維持が必要です。産業の高度化による機能集約や業種転換などで活用可能な空間が生まれてきている臨海部の工場地帯では、新たな設備投資や道路用地の確保などを図り、持続可能な生産拠点として活用します。
- 四日市港では、こうした時代の変化に対応するため、高速道路と市中心部や臨海部を結ぶ道路ネットワークの強化によるインターアクセスの向上、新たな道路整備や産業空間の確保などにより、**港湾物流機能の高度化を進め**、本市の活力の源として、港や臨海部工場地帯の十分な活用を図ります。
- 一方、臨港地区の中でも、四日市港発祥の地である四日市地区の再生に向け、国・県・四日市港管理組合などと連携し**ながら**取り組むほか、市民が安心して訪れ、**出会い、交流すること**のできる、市民に開かれた港づくりを促進します。
- また、霞ヶ浦地区における脱炭素化推進地区の指定や水素・アンモニアの受け入れ環境の整備等、脱炭素化に向けた取組を促進します。



4. 土地利用の基本方針

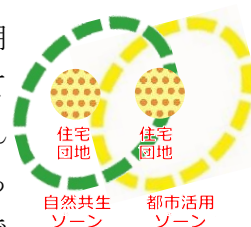
③中心市街地【中心拠点】

- 中心市街地は各種公共公益施設が集積するとともに、本市の商業の中心であり、市の顔、市民共有の財産ともいえる地域です。一時期は、商業の衰退とともに人口も減少傾向にありましたが、近年では、再開発などの民間投資や人口の回帰が見られるようになりました。
- このため、近鉄四日市駅や JR 四日市駅周辺等において、駅前広場やバスターミナル（バスタ四日市）、歩行空間等の整備などによる交通結節機能の強化、公園の高質化等の整備を進めるとともに、民間投資の誘導を図ります。
- また、新図書館等拠点施設や大学など広域的な都市機能の集積を図り、今後とも市民が集まり交流する場としての機能を維持しつつ、土地の高度利用や土地利用転換によって都心居住を進め、中心商業地を支える人口を増やし、本市の中心市街地の活性化を推進します。
- また、JR 四日市駅周辺では、交通結節機能の拡充に加え、港にいたる自転車、歩行者動線の整備を進めることで都市的土地利用への転換を促し、都市と港が一体となったまちづくりを進めます。
- なお、中央通りの再編にあわせ、沿道を含め一体的な景観形成を図るとともに、先端技術を取り入れた中心市街地のスマート化に取り組みます。



④既成の住宅団地等

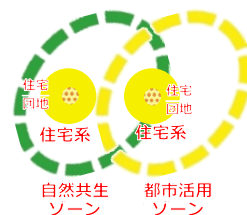
- 既成市街地の西側に隣接する丘陵部においては、高度経済成長期に多くの住宅団地が開発されました。これらの住宅団地については、一時期に開発され、一斉に市民が入居した団地が多く見られます。このため、地域としては同世代、同年齢層の市民が偏りがちになり、子世代との別居とともに、地域の高齢化が急激に進んでおり、空き家や空き地の発生も見られます。
- これらの住宅団地は、生活道路や下水道も整備されていることから、良好な居住環境を維持し子育て世代など新たな世代の入居を促すことで、若い世代から高齢の世代まで、多世代の住むまちづくりを進めます。
- あわせて、公園など公共空間の再編や公共施設・公共用地の活用により、住環境の向上とともに新たな住宅の供給を図ります。



4. 土地利用の基本方針

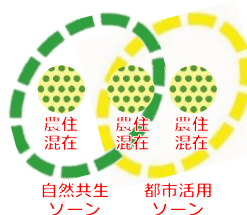
⑤住宅団地に隣接した既成市街地

- 郊外型住宅団地に隣接して形成されている既成市街地については、古くからの伝統的な町並みが残っているものの、狭あいな道路も多く、居住環境の改善が必要な地域があります。
- これらの市街地については、伝統ある町並みを保存しつつ、狭あい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します。



⑥部分的に市街化が進行している地域

- 市街化区域の中でも農地が混在する地域では、農地の宅地化の進行に基盤整備が追いつかず、狭い農道が生活道路として利用されるなど、居住環境の面からも営農環境の面からも課題となっている地域が見られます。また、ばらばらに宅地化が進行することで、将来的にも不揃いな町並みの形成が懸念されます。
- このため、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ことで、宅地と農地の混在による弊害を無くし、健全な市街地の形成を進めます。
- また、市街化区域内においても、優良な集団的な農地が広がっている地域や、地形や地質などの条件から、宅地としては利用されていない地域が点在しています。
- このような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、適切な対応を図ります。

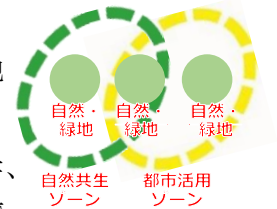


4. 土地利用の基本方針

(3) 市街化調整区域の土地利用

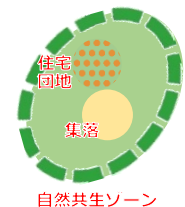
①保全地域

- 自然共生ゾーン内の豊かな自然や優良な農地は、次の世代に引き継ぐべき重要な資産です。このため、農業の健全な育成と樹林地や里山の保全に向けた土地利用を進めます。
- また、都市活用ゾーン内にも市内唯一の自然海浜である吉崎海岸、河口の干潟など、貴重な水辺空間を有していることから、その積極的な保全を図ります。
- なお、将来の市街地の形成や開発についても、必要最小限に止め、周辺の農地や自然環境との調和を図ります。



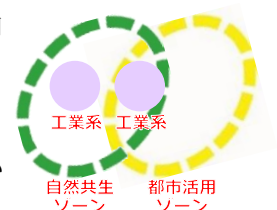
②既存集落地域

- 自然共生ゾーンの市街化調整区域内には、多くの既存集落が点在していますが、生活道路や排水施設などの整備が行き届いていない部分があるため、狭あい道路の整備や排水施設などの整備に努め、良好な居住環境を形成します。
- また、地域の市民の日常利便を向上するための施設立地についても、需要と照らし合わせて必要な範囲での立地を可能とします。
- 今後、既存集落におけるさらなる高齢化などにより、地域コミュニティの維持が困難になることが懸念されています。このため、地区計画制度の活用や空き家等の利活用の促進など、既存ストックを活用しながら集落の維持・再生を図るほか、公共交通ネットワークの軸である鉄道駅周辺では一定の居住を許容する土地利用制度の検討を進めます。
- また、住宅団地として開発された地域では、良好な居住環境を維持し若い世代から高齢の世代まで、多世代の住むまちづくりを進めます。



③内陸型産業用地

- 新たな産業需要に対応する自然環境豊かな生産拠点として、里山の保全に配慮した新保々工業用地の有効活用を進めます。
- 内陸の既存の工業専用地域（保々工業団地、ハイテク工業団地、南部工業団地）に隣接する区域や大規模な既存工場の跡地において必要な生産機能の拡充を図ります。
- また、広域高速交通の I.C 周辺や北勢バイパスの主要な交差点付近においては、開発機運の高まりも想定されることから、既存の道路などの都市基盤に負荷がかからない範囲で土地利用を促し、周辺の自然や農業環境との調和を図ります。
- なお、これらの都市的土地利用にあたっては、市街化調整区域の豊かな自然や農業環境を積極的に保全していく観点から、本市の発展に寄与し、土地利用が確実と判断されるもののみとします。



4. 土地利用の基本方針

④市街化調整区域内の開発予備地

- 市街化調整区域は、無秩序な市街地の拡大を抑制する地域であり、都市活用ゾーンにあっても、自然や農地の保全を基本とすることが望まれます。特に、農業振興地域内の農用地区域では、農業の健全な育成に向けた土地利用を進めます。
- 農用地区域外の地域については、隣接する市街化区域内で宅地が逼迫し新たな市街地が求められる状況が生じた場合に、必要に応じて、地区計画により農地や自然環境と調和した緑を多く残した適切な開発を計画的に誘導するなど、市域全体の都市機能と農地や自然環境とのバランスを図るために必要な対応を進めます。
- また、四日市東 I.C 周辺や北勢バイパスの主要な交差点付近など、広域高速交通の利便性が高い地域については、効率的、効果的なまちづくりの面から、将来的な土地利用を検討していく必要があります。
- その際には、農地や自然環境を保全しつつ、将来の土地利用を計画し、都市的機能を導入する際には、既存の道路などの都市基盤へ負荷がかからない範囲で、農地や自然環境と調和した緑を多く残した土地利用を図ります。
- 北勢バイパスの整備に伴い広域交通の利便性が高まる区域においては、産業政策と連携しながら、製造業を中心とした新たな企業立地や再編に必要な土地利用を誘導するとともに、地方創生、観光、防災など多様な機能を有する道の駅の設置に取り組みます。
- なお、これらの都市的土地利用にあたっては、市街化調整区域の農地や自然環境を保全していく観点から、土地利用が確実と判断されるもののみとします。



4. 土地利用の基本方針

(4) 用途別の土地利用

①住宅地の方針

本市でも、今後、長期にわたり人口が減少していくことが予測されています。このため、住宅地の供給を目的とする市街化区域の拡大は原則として行わず、定住人口の増加に向けて既存の市街地を有効活用して住宅や宅地の供給を図る方針とします。

【鉄道駅を中心とする住宅地の再編】

JR・近鉄・あすなろう四日市駅周辺の中心市街地では、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します。

また、近鉄・三岐富田駅や塩浜駅など主要駅の周辺において、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します。

なお、その他各駅の周辺においては、各駅周辺の特성에応じたまちづくりを促進します。

【既成市街地の住環境の確保】

臨海部の木造住宅密集市街地などでは、建物の更新にあ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します。

また、その過程では、建物の耐震化や耐震性が確保されない家屋の除却等により、区域の安全性の向上を図ります。

【郊外住宅団地の再生】

郊外部の住宅団地については、良好な居住環境を維持するとともに良質な住宅や宅地の流動化を図り、子育て世代など新たな世代の入居を促すことで、若い世代から高齢の世代まで、多世代が住む住宅団地としての再生を目指します。

また、住宅団地内に配置された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ます。

4. 土地利用の基本方針

②商業・業務地の方針

リニア中央新幹線開通の効果を最大限享受できるよう、中心市街地において中央通りの再編をはじめとした再開発プロジェクトを進めるとともに、図書館や大学、大規模商業施設など多くの人が訪れ、学び、楽しみ、交流するような機能を有する施設の新たな立地については、中心市街地への誘導を基本とします。

また、既存の大規模商業施設が立地している区域は、周辺地域の買い物等を支えていることから、その維持を図ります。

さらに、日常的な生活物資を身近な場所で購入できる買い物ネットワークを確立するため、定期市や地域における既存商店街・店舗の維持や相互の連携を図ります。

【中心市街地におけるにぎわいの創出】

近鉄四日市駅から JR 四日市駅周辺等において、駅前広場や歩道、公園の高質化等の整備を進め、再開発など民間投資を誘導し、商業・業務機能の強化や大規模集客施設の集積を図ります。

また、都心居住の促進や図書館・大学をはじめとした教育文化施設などの公共公益施設の立地促進を図り、多様な魅力ある商業・業務地の形成を目指します。

あわせて、鉄道やバスなどの交通結節機能の強化や歩行空間、自転車通行空間の整備、JR 四日市駅から港への自由通路の計画の推進などにより、居心地が良く歩きたくなる魅力的なまちなかを形成するとともに、にぎわいや回遊性の向上を図ります。

【商業機能の維持・強化】

既存の大規模商業施設立地地区については、食料品や雑貨品など日常の暮らしに必要な商業機能の維持を図ります。

また、駅前市街地では、公共交通の利便性を生かし、商業・業務機能の再配置を促すなど、地域の生活を支える機能の強化を目指します。

【住宅団地における商業配置】

大規模な住宅団地には、近傍で日常の暮らしに必要な食料品や雑貨品などが手に入るように、計画時に商業施設を立地させるための区域が配置されていますが、こうした区域の一部には商業機能が衰退しているものもあります。

このため、現存する身近な商業施設の維持を図るとともに、身近な商業機能が衰退してしまっているような住宅団地では、地域における既存商店街や店舗とのネットワークの構築などを目指します。

4. 土地利用の基本方針

③工業地の方針

本市は、ものづくりを通してわが国^①の経済を牽引してきた中部地方を代表する工業都市のひとつであり、石油化学コンビナートに代表される臨海部の広大な産業空間に加え、内陸部にも IT 関連産業の集積が進んでいます。

今後は、既存の工業用地を有効に活用し、産業の高度化を図っていくことを基本とし、内陸部において新たな工業用地を供給する際には、道路などの既存の都市基盤に負荷のかからない範囲に限定し、自然や農業環境等と調和した土地利用の誘導を図ります。

【臨海部コンビナート地区の機能再編と機能強化】

臨海部の産業空間については、現行の工業系の用途地域や臨港地区の指定を維持しつつ、霞ヶ浦地区において、コンテナ取扱機能の移転・集約化等により機能の効率化を図ります。

さらに、大規模地震時等でも海上コンテナ物流機能を維持するため、耐震強化岸壁を備えた施設整備を促進するとともに、臨港交通体系の南北軸の強化に向けた新たな道路整備や産業空間の確保を促進します。

また、工場立地法に基づく緑地を市民に触れ合えるような場所に誘導するなど、企業や市民の協働による緑地空間を創出し、良好な産業空間の形成を図るとともに、霞ヶ浦地区における脱炭素化推進地区の指定や水素・アンモニアの受け入れ環境の整備等、脱炭素化に向けた取組を促進します。

【内陸型産業の計画的土地利用誘導】

本市の内陸部には、次世代型産業、組み立て産業等が立地する産業用地が複数形成されています。こうした産業用地については、周辺の自然環境と調和した良好な工業地の維持を図ります。

また、新たな産業機能の導入や既存産業の拡張に際しては、道路などの既存の都市基盤に負荷のかからない範囲に限定します。

なお、土地利用における周辺環境への影響等を踏まえ、調整池の設置等必要な基盤整備が担保されているもののみとします。

【住工混在地域における対策】

地場産業である大矢知素麺、^②古窯業については、その保護、育成を図るため、特別工業地区の指定を継続します。

また、臨海部の工業地域と居住地が干渉しあう区域では、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、住環境と産業環境の両立を目指します。

5. 都市基盤施設整備の基本方針

(1) 交通施設

- モータリゼーションの進展に伴う自動車交通の増加により、市内の各所で渋滞が発生しています。道路整備に対する市民の関心は常に高く、交通改善のためには道路整備が不可欠です。
- 円滑な都市活動や都市機能の強化には、広域化する人・物の流動を支えるとともに、こうした交通が生活道路に流れ込まないようにする広域幹線道路網の整備が必要です。このため、交通量が多く慢性的な渋滞をきたしている南北方向の交通機能を強化する幹線道路網や速やかな高速交通網への接続を可能とする東西方向の幹線道路網の整備を促進します。
- また、こうした広域幹線道路の整備や市内の渋滞状況等を踏まえ、渋滞が顕著な交差点や中心部周辺のネック点解消に必要な道路整備を進めます。
- さらに、歩行空間から幹線道路にいたるまで、道路の受け持つ機能を考慮し、各関係機関と連携しながら、各々の道路の役割を明確にし、交通の安全に配慮した整備を進めます。
- 一方、自動車交通の利便性を追及するだけでは、一層の自動車交通の増加を招き、大気汚染や騒音など生活環境が更に悪化するだけでなく、鉄道やバスなどの公共交通機関の利用が減少し路線の減便や廃止など重要な都市機能が失われます。
- このため、市民、交通事業者、行政機関など、市内の交通に関わる関係者が一堂に会し、関係者相互の調整により一体となった取組を「四日市市都市総合交通戦略」として取りまとめ、自動車交通を円滑にするだけの道路整備にとどまらず、コンパクトシティ・プラス・ネットワークの持続可能なまちづくりを支える公共交通ネットワークの維持・再編を進めます。
- 市の玄関口となる近鉄四日市駅や JR 四日市駅周辺等においては、駅前広場やバスターミナル（バスタ四日市）、歩行空間等の整備など、交通結節機能を強化するとともに、郊外部の商業施設や駅などから基幹的な公共交通に快適に乗り換えができる交通結節点の整備に取り組みます。
- また、ICT・IoT 技術を活用しながら、環境にも配慮した低炭素な公共交通機関の利用促進や利便性の向上を図るとともに、自動運転などの新技術の導入による多様な交通サービスの提供、デマンド交通等による交通空白地域における交通手段の確保に取り組みます。
- さらに、ユニバーサルデザインを採り入れながら、歩いて暮らせるまちづくりを支える歩行空間や、自転車で移動しやすいネットワークの整備など、公共交通や自転車・徒歩等を含めた多様な交通手段が利用できる交通環境づくりを進めます。

5. 都市基盤施設整備の基本方針

(2) 排水処理施設

- 快適で衛生的な生活環境の確保とともに、川や海などの公共水域の水質を保全し、地域に暮らす人々が誇りを持てる美しい環境を次代へと伝えることは今に暮らす私たちに課せられた使命です。本市ではこれまで、公共下水道、農業集落排水処理施設、コミュニティ・プラント、合併処理浄化槽等により生活排水や工場排水等の衛生処理を進めてきました。今後とも、各施設の特性を勘案して、生活環境の向上と公共用水域の水質改善に努めます。
- また、本市の臨海部の市街地部分は地盤が低く、雨水排水の条件に恵まれていない状況にあり、大規模な水害も発生しています。近年、気候変動の影響や開発等に伴う都市化の進展、集中豪雨等による降雨量の増加等により、水路からの溢水や道路冠水、住宅への浸水被害の発生リスクが高まっており、対応が必要となっています。
- このため、集中豪雨等による浸水被害などから市民の生命、財産を守るべく、調整池や貯留管、雨水幹線の整備・延伸、ポンプ場の整備などの雨水排水対策を迅速に進めます。
- あわせて、国や県と連携しながら、河川の整備・改修を行うとともに、宅地からの雨水流抑制策や丘陵地や農地の保全による保水機能の確保を図るなど、市民や企業と市が一体となって総合的な治水対策に取り組めます。

(3) 都市の運営に必要な都市施設

- 大量消費型の生活の拡大などにより、市民の暮らしに伴い排出されるゴミの量が増加しつづける中、本市でもゴミの減量化などに取り組んでおり、資源循環を進めつつも最終的に残る廃棄物については、その処理のため、ゴミの埋め立て施設や焼却施設の整備を進めてきました。
- このような、本市の都市運営上必要となる都市施設については、必要なときに施設立地できるように都市計画施設として位置づけます。
- また、市街化調整区域における公共公益施設（病院、福祉施設、学校、官公庁舎等）の立地についても、都市計画法に基づく開発許可の対象とされており、施設の必要性を十分勘案し、道路などの都市基盤の整備の状況や周辺の自然や農業環境への影響などを踏まえて適正な立地を図ります。
- なお、社会経済情勢の変化などに伴い、施設の規模や目的などの変更が見込まれる施設については、その必要性やまちづくりへの影響などを検証したうえで、必要な見直しを行います。

6. 自然や緑の保全・創出の基本方針

(1) 樹林地、農地、水辺空間等の保全

- 市域西部の鈴鹿山麓から丘陵地域にまとまって残存する自然林や造成林、里山などの樹林地は、水資源を貯え、防災機能を発揮し、都市環境の保全や市民の憩いの場として、また、人と生物が共生し、自然の生態系を継承する場として残る貴重な自然環境です。さらに、近年のアウトドアレジャー需要の増大や多様化する市民価値観の面から、都市の魅力を生み出す資源としても認識されています。
- また、西部地域に広がる優良農地は、本市の農業を支える集団的な農地としての役割に加え、樹林地とともに防災機能や都市環境の保全に重要な役割を果たしています。
- 一方、樹林地や農地は、人口減少・高齢化の進展に伴う担い手不足や後継者不足などにより管理不全の状況が見られるとともに、太陽光発電施設設置などの土地利用転換による減少が進んでいます。
- このため、景観計画の運用を継続しながら、関係部局・関係機関が連携し、樹林地や農地を保全するとともに、市民が安全に自然に触れられる環境を整備するほか、都市的土地利用の際には自然環境に配慮した土地利用を促進します。
- また、「自然共生ゾーン」と「都市活用ゾーン」の境界付近には、伊坂ダム周辺、四日市東 I.C 周辺、四郷風致地区、南部丘陵公園などの里山や樹林地が、平野部の市街地を取り囲むように断続的に連なっており、「都市活用ゾーン」にも自然海岸や河口の干潟など貴重な自然環境があります。
- こうした里山や樹林地、水辺空間は、市街地に近く気軽に訪れることができる自然空間として市街地の暮らしの魅力を高めており、その保全や活用には里山や樹林地等の存在する地域の人だけでなく、その恩恵を受ける周辺地域の市民の参加が必要です。
- このため、市民や自治会等の地縁団体、NPO、ボランティア団体、事業者などによる広域的かつ自主的な活動を促進するとともに、こうした活動と連携した取組により、里山や樹林地、水辺空間などを保全、活用します。

(2) 市街地における緑の保全と創出

- 「都市活用ゾーン」の市街地では、「自然共生ゾーン」のように豊かな自然を享受することは困難です。しかし、市民に安らぎと憩いの場を提供する自然環境は市街地においても不可欠なものです。
- このため、「自然共生ゾーン」の樹林地や農地から、「都市活用ゾーン」の市街地に向けて、緑や水の連続性を確保することで、本市西部地域に広がる豊かな自然環境と身近に接することができる空間の創出に努めます。
- さらに、市街地では、地区のまちづくりやニーズにあわせた身近な公園が不足する地域への公園整備や利用の低下している小規模な既存公園等の集約・統合を進めます。
- また、臨海部地域の市街地では、工場地帯や物流港湾地域との間に、市民の憩いの場となり、防災機能や緩衝的な役割を果たす連続した緑の保全・創出に努めます。
- 市街地内の緑量を増やしていくためには、住宅の庭や工場敷地の緑化、神社やお寺の森、既存住宅団地の外周緑地の保全、市街化区域の生産緑地などの農地の適切な管理が必要です。
- このため、公園緑地や道路等の公共空間におけるグリーンインフラの維持管理や創出を図るとともに、市民や自治会等の地縁団体、NPO、ボランティア団体、事業者などとの役割分担を明確にし、連携した取組により自然環境の保全と創出に努めます。

7. 安全・安心なまちづくりの基本方針

(1) 災害リスクを踏まえたまちづくり

- 本市では、昭和 19 年に発生した東南海地震等の地震災害、伊勢湾台風や昭和 49 年集中豪雨、東海豪雨等の自然災害などにより度々大きな被害を受けてきましたが、道路及び鉄道施設の耐震化や河川・海岸・下水道等の整備を進めるなどまちの安全性の向上に取り組んできました。
- 近年においても、南海トラフ地震や内陸等における直下型地震などの大規模地震や、気候変動の影響等により激甚化する自然災害の発生が危惧されており、大規模災害が発生しても、市民の生命や財産、社会インフラなどに致命的な被害を負わないよう、災害を未然に防ぐ「防災」と被害を軽減する「減災」の取組が必要となります。
- また、被災時に迅速かつ的確に復興に取り組めるよう、地籍調査や復興事前準備などの対策も進める必要があります。
- このため、災害対応力のあるまちに向けて、国土強靱化地域計画や地域防災計画などの防災関連計画に基づく、多様な災害リスクを想定したハード対策を進めます。
- あわせて、ハード対策だけでは対応しきれない災害ハザードなど防災情報の提供や地域防災力を高める取組を進めるとともに、あらゆる関係者が協働して災害リスクの回避・軽減や地域特性等を考慮した土地利用誘導を図るなどのソフト対策を進めます。

(2) まちの耐震化・不燃化

- 中心市街地など土地の高度利用が進んでいる地域において、防火地域、準防火地域の指定等により市街地の不燃化を図ります。
- また、臨海部既成市街地などの木造住宅密集区域を中心に、大規模火災時の延焼防止や消防車両等の通行確保を図るため、狭あい道路の拡幅整備を推進します。
- さらに、住宅等の倒壊による逃げ遅れや避難経路の閉塞を発生させないため、住宅等の耐震化や老朽危険家屋の除却を促進します。
- 被災時の対応や復旧に必要な道路、被災後すぐに必要となる上下水道施設や多くの人が訪れる施設などの社会インフラの耐震化を進めます。

(3) 浸水対応力の向上

- 流域全体の関係者が協働して、河川改修や下水道、調整池の整備を進めるほか、雨水貯留機能を有する都市農地や保水機能を有する四郷風致地区などの市街地外縁部の里山の保全、雨庭などのグリーンインフラを生かした取組などの総合的な治水対策により、水災害に対する安全性の向上を図ります。
- 市街地の雨水排水対策については、床上浸水の多い箇所などから優先順位をつけて迅速に対策を進めます。

(4) 災害時の安全性の向上

- 緊急時の救助・救援を担う高規格幹線道路及び直轄国道、県管理道路の事業化区間の早期供用、および未事業化区間の早期事業化に向けた働きかけや幹線道路等の橋梁耐震化を進めるとともに、防災機能の向上に資する道の駅の設置に取り組みます。
- 被災時の避難場所等となる公園等のオープンスペースや避難路の確保を図ります。

8. 都市計画マスタープランの実現に向けて

(1) 市民と市の協働によるまちづくり

- まちづくりは市民がみんなで共有できる将来像を持ち、自らが関わり、行動することにより実現していくものです。
- 市民と市が共にまちづくりに取り組んでいくためには、まちづくりに関する情報の共有化や、双方向のコミュニケーションによるパートナーシップの形成と適切な役割分担が欠かせません。
- このため、情報の公開はもとより、幅広い情報の発信が必要であり、市はまちづくりに関する情報開示やパブリックコメントの募集など、市民が参画しやすい環境づくりを積極的に行うとともに、マスメディアやインターネットといった各種媒体を積極的に活用し、まちづくりに関する情報を広くわかりやすく発信します。また、双方向のコミュニケーションのために、市民や自治会等の地縁団体、NPO、ボランティア団体、事業者等のまちづくり活動と連携した取組を進めるとともに、市民と対話 しやすく、まちづくりが総合的に進められる市の組織体制を整えます。

(2) 効果的・効率的な投資によるまちづくり

- 本市の財政状況は、近年の好調な市税収入を背景に当面、普通交付税の不交付団体の状況が続くと見込まれますが、世界の経済情勢の急激な変化等により市税収入が大きく左右されることに留意が必要であり、多様化する社会、市民ニーズに対応したまちづくりを進めていくためには、より効果的、効率的な投資が必要です。
- 公共施設の建設に際しては、コストの縮減に取り組むとともに、効率的な投資が行われるよう、適宜適切な事業評価を行います。
- また、投資効果をあげるため、関係する行政分野間の施策の連携に努めるとともに、市民や自治会等の地縁団体、NPO、ボランティア団体、事業者等との連携によるソフト施策の充実など、施設利用の促進にもあわせて取り組みます。

(3) 既存ストックの維持・更新

- 高度成長時代を通じて、本市では、道路や排水施設、公園などの生活基盤施設だけでなく民間の投資による建物などが数多く整備されました。
- こうした既存ストックの多くは、今もなお、本市の根幹をなす重要な役割を果しており、これら施設の効果的な活用を図るための維持・更新を計画的に進めます。

8. 都市計画マスタープランの実現に向けて

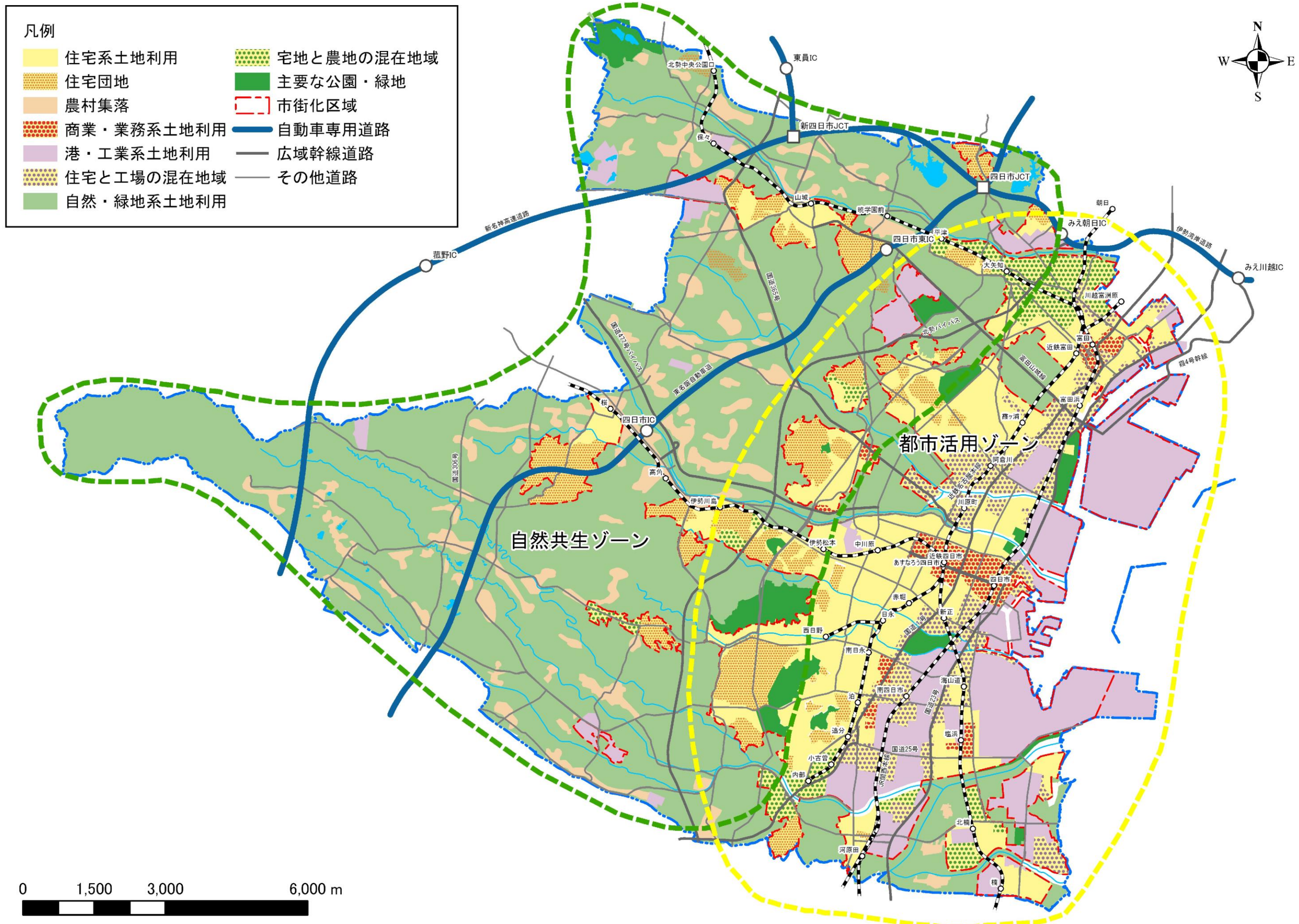
(4) 広域的な取組

- 本市と隣接市町との境界は、市街地や農地、山林など様々な土地利用の形態で連続しています。
- このため、市街地整備や保全のあり方について、隣接市町と行政界を越えた密接な連携を図り、各境界部分における急激な土地利用の変化を避け、隣接市町の土地利用とも調和の取れたまちづくりを進めます。

(5) まちの未来に向けて

- この都市計画マスタープランはおおむね 20 年後の将来像を示すものとして平成 14 年に策定し、その後、平成 23 年に改定を行いました。
- 刻々と変化する時代潮流の中で、社会経済情勢や市民の価値観など、本市をとりまく状況も大きく変化していく可能性があります。
- 地域の人々にとってかけがえのない故郷、そして未来に向けて、このプランが役立つものであるように、おおむね 5 年ごとに、プランの内容を検証します。
- その結果、プランの見直しが必要であれば、その理由を明確に示した上で、市民とともに、あらためて本市の未来を考えます。

9. 土地利用方針図



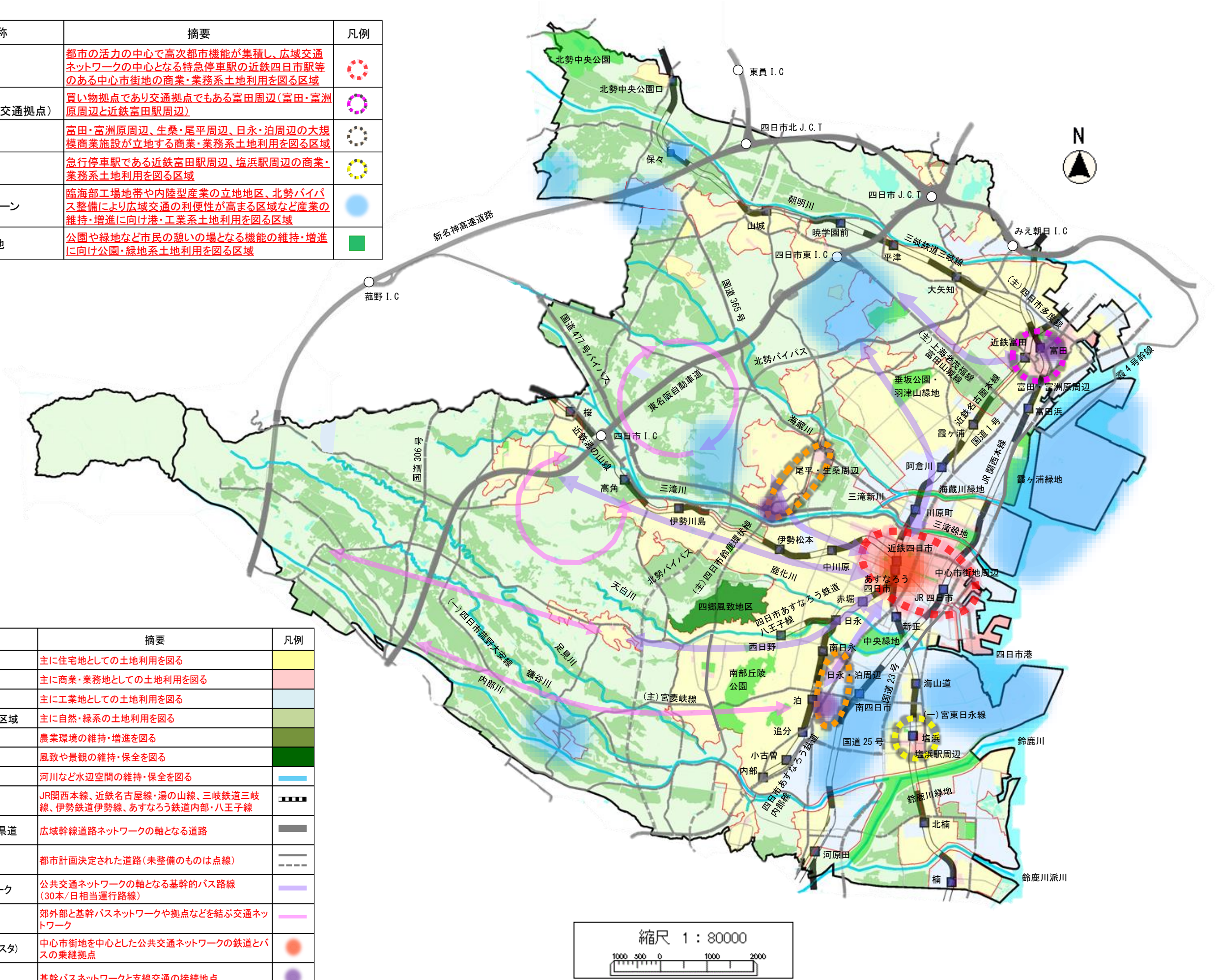
10. 将来都市構造図

凡例

種別	名称	摘要	凡例
拠点	中心拠点	都市の活力の中心で高次都市機能が集積し、広域交通ネットワークの中心となる特急停車駅の近鉄四日市駅等のある中心市街地の商業・業務系土地利用を図る区域	
	地域拠点 (買い物拠点+交通拠点)	買い物拠点であり交通拠点でもある富田周辺(富田・富洲原周辺と近鉄富田駅周辺)	
	買い物拠点	富田・富洲原周辺、生桑・尾平周辺、日永・泊周辺の大規模商業施設が立地する商業・業務系土地利用を図る区域	
	交通拠点	急行停車駅である近鉄富田駅周辺、塩浜駅周辺の商業・業務系土地利用を図る区域	
	産業活性化ゾーン	臨海部工場地帯や内陸型産業の立地地区、北勢バイパス整備により広域交通の利便性が高まる区域など産業の維持・増進に向け港・工業系土地利用を図る区域	
	主な公園・緑地	公園や緑地など市民の憩いの場となる機能の維持・増進に向け公園・緑地系土地利用を図る区域	

凡例

種別	名称	摘要	凡例
土地利用	住宅系	主に住宅地としての土地利用を図る	
	商業系	主に商業・業務地としての土地利用を図る	
	工業系	主に工業地としての土地利用を図る	
	自然と共生を図る区域	主に自然・緑系の土地利用を図る	
	農用地区域	農業環境の維持・増進を図る	
	風致地区	風致や景観の維持・保全を図る	
	河川等	河川など水辺空間の維持・保全を図る	
ネットワーク	鉄道	JR関西本線、近鉄名古屋線、湯の山線、三岐鉄道三岐線、伊勢鉄道伊勢線、あすなろう鉄道内部・八王子線	
	高速道路、国道、県道	広域幹線道路ネットワークの軸となる道路	
	都市計画道路	都市計画決定された道路(未整備のものは点線)	
	基幹バスネットワーク	公共交通ネットワークの軸となる基幹的バス路線(30本/日相当運行路線)	
	支線交通	郊外部と基幹バスネットワークや拠点などを結ぶ交通ネットワーク	
	バスターミナル(バスタ)	中心市街地を中心とした公共交通ネットワークの鉄道とバスの乗継拠点	
	バス乗継拠点	基幹バスネットワークと支線交通の接続地点	



四日市市立地適正化計画

見直し案

現行計画から変更及び追記した箇所を下線で表記

※第7章 防災指針 は章全てが新規の追記のため下線省略

見直し素案説明会や関係機関等の意見等を踏まえて変更及び追記した箇所を赤下線で表記

四日市市
令和8年 月

【目 次】

第 1 章 立地適正化計画について	1
1-1 立地適正化計画とは	1
1-2 計画の位置付け	1
1-3 計画区域と期間	2
第 2 章 課題の抽出及び分析	3
2-1 現状及び将来の見通し	3
2-2 課題の整理	13
第 3 章 立地適正化計画における基本的な方針	15
3-1 基本的な方針	15
3-2 目指すべき将来都市構造	16
3-3 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）	17
第 4 章 都市機能誘導区域について	18
4-1 都市機能誘導区域の設定	18
4-2 誘導施設の設定	21
4-3 都市機能誘導区域に係る届出制度	23
第 5 章 居住誘導区域について	24
5-1 居住誘導区域の設定	24
5-2 居住誘導区域に係る届出制度	34
第 6 章 誘導施策について	35
第 7 章 防災指針	42
7-1 防災指針とは	42
7-2 災害リスクについて	43
7-3 防災上の課題の整理	53
7-4 防災まちづくりの取組方針	59
7-5 具体的な取組	67
第 8 章 計画の評価と進行管理	69

第1章 立地適正化計画について

1-1 立地適正化計画とは

我が国では、人口の減少と高齢化の進展を背景とした消費活動や移動の減少に伴い、生活サービスの低下や財政の逼迫化などが予測され、高齢者や子育て世代にとって安心できる快適な生活環境の実現や持続可能な都市経営を可能とする集約型の都市構造の形成が課題となっています。

こうした中、国において平成 26 年に「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が施行され、公共交通と連携し、居住や医療・福祉・商業等の都市機能の誘導により、持続可能な『コンパクト・プラス・ネットワーク』の都市構造を目指す立地適正化計画制度が創設されるとともに、コンパクトシティの形成に向け、都市構造の再構築や都市機能の高度化を図る事業などには支援措置が設けられています。令和 2 年には法改正が行われ、頻発・激甚化する自然災害に対し、居住誘導区域内の防災対策を盛り込んだ「防災指針」の作成が義務付けられるとともに、まちなかにおけるにぎわいの創出に向けた取組に対する支援制度が設けられるなど、安全で魅力的なまちづくりの推進が図られています。

立地適正化計画は、都市の抱える課題などを分析・把握し、目指すべき将来都市構造を展望するとともに、おおむね 5 年ごとに計画達成状況の評価を行い、状況にあわせて見直しを図るなど時間軸を持ったアクションプランとして運用することで効果的なまちづくりを目指すものです。

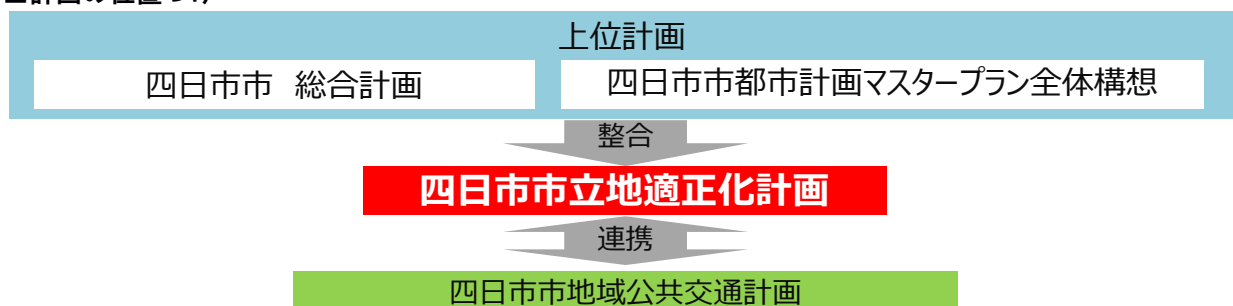
本市では、これまで、四日市市総合計画や四日市市都市計画マスタープラン全体構想において、中心市街地など拠点となる駅周辺に都市機能の維持・集積を図りながら、都市基盤の整った居住地の維持や拠点間の公共交通の維持・充実を図るなど、既存ストックを生かしたコンパクトなまちづくりを進めてきました。

そこで、本市における現在の都市の状況や本市を取り巻く社会情勢などを踏まえ、コンパクトな都市構造の具現化に向けた取組をより一層進めるため、立地適正化計画の策定に取り組みます。

1-2 計画の位置付け

立地適正化計画は、上位計画である四日市市総合計画、四日市市都市計画マスタープラン全体構想との整合を図りながら、居住や都市の生活を支える機能の誘導によるコンパクトなまちづくりを担う立地適正化計画と、ネットワークについて公共交通の維持・活性化や、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などを担う四日市市地域公共交通計画との連携により「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の持続可能な都市構造の形成を目指すものです。

■計画の位置づけ



■立地適正化計画で定める事項

▶立地適正化計画の区域

- ・計画区域＝都市計画区域
- ・市街化区域内に、居住誘導区域と都市機能誘導区域を定める

▶居住誘導区域（市街化区域内）

- ・人口減少の中にあっても、一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域を定める

※居住誘導区域外での一定規模の開発行為や住宅の建築等は、事前届出・勧告の対象

▶都市機能誘導区域（居住誘導区域内）

- ・医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や地域拠点に誘導することにより、これら各種サービスの効率的な提供を図る区域を定める

▶誘導施設

- ・都市機能誘導区域への立地を誘導する施設を定める

※誘導施設の区域外への立地及び区域内における休廃止は、事前届出・勧告の対象

▶基本的な方針

- ・まちづくりの理念や目標、計画により実現を目指すべき将来の都市像を示す

▶誘導施策

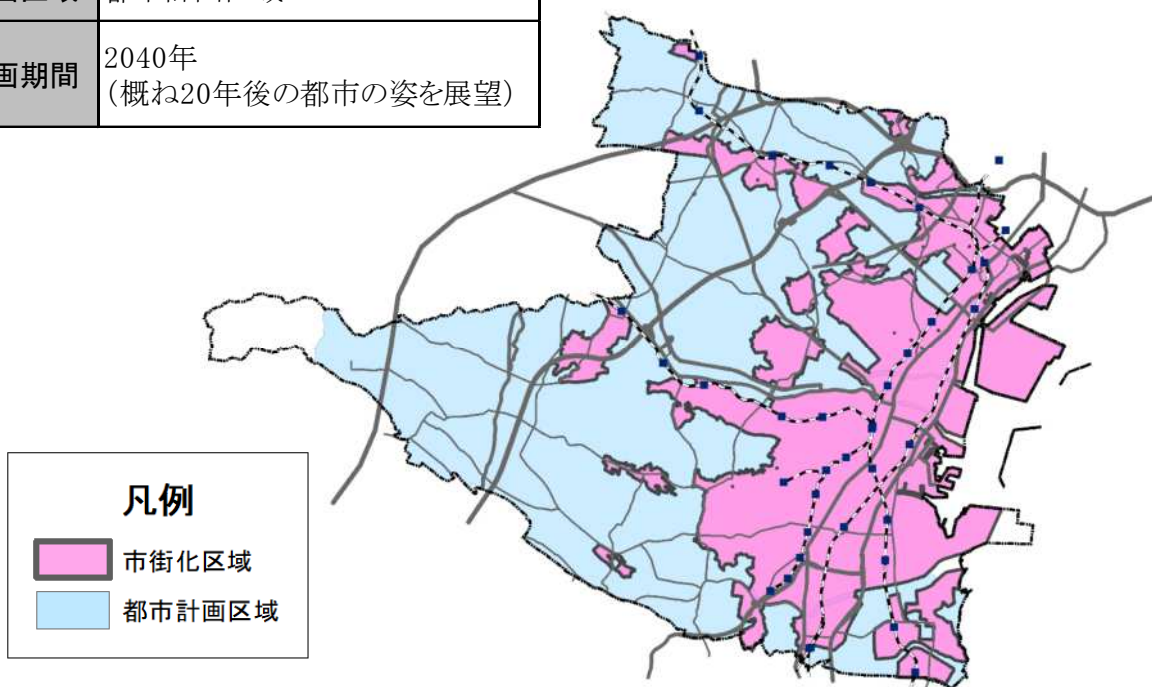
- ・基本的な方針に沿って都市機能や居住の誘導を図る施策を定める

▶防災指針

- ・居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針を当該指針に基づく具体的な取組とあわせて定める

1-3 計画区域と期間

計画区域	都市計画区域
計画期間	2040年 (概ね20年後の都市の姿を展望)



第2章 課題の抽出及び分析

2-1 現状及び将来の見通し

(1) 本市の成り立ち

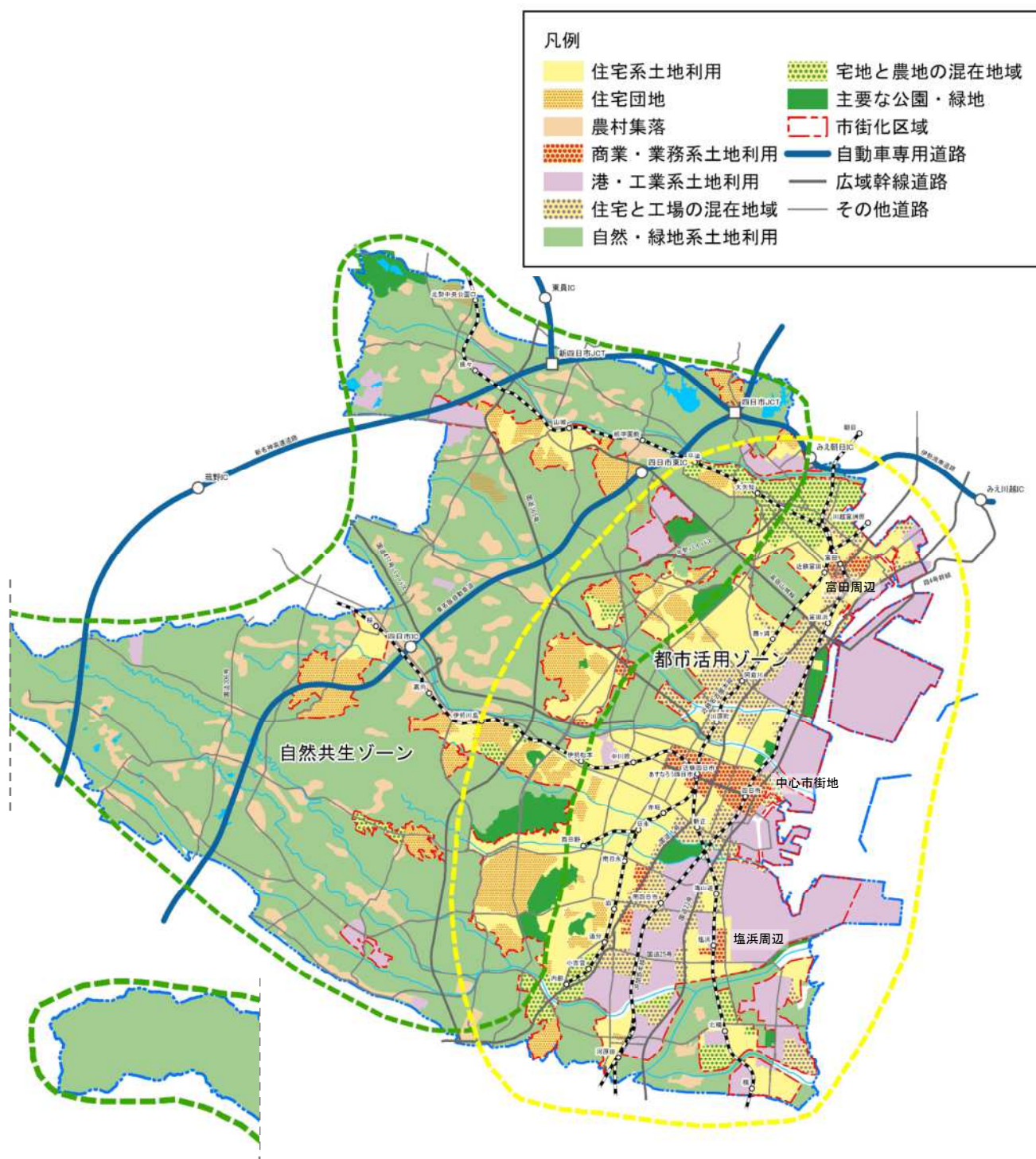
- 本市は、東西交通の要衝に位置し、古くから東海道の宿場町であるとともに港町として栄え、東海道と湊を繋ぐ街道では、旅館や商店、陣屋などが立ち並び、商業・行政の町として多くの人・モノで溢れました。明治時代には国際貿易港となり、紡績工場や化学工業の立地が増加する中、鉄道も開通し四日市駅（現 JR 四日市駅）を中心とした往来が盛んになりました。
- 太平洋戦争では、空襲により市街地の大半が焼失することとなりましたが、いち早く復興事業に着手し、諏訪に移転した近鉄四日市駅と国鉄四日市駅との間を幅員 70m の道路で結び、沿道に市役所などの官公庁、銀行などの高層建築物を集約するなど本市の中心部が形づくられました。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 JR）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、あわせて昭和 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他幹線道路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などの高速道路網に加え、国際拠点港湾である四日市港からの港湾関連交通を円滑に高速道路網に連絡する臨港道路霞 4 号幹線が整備されるなど、広域的な幹線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、令和元年 3 月に四日市 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とも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。

■四日市市都市計画マスタープラン全体構想における土地利用特性



(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 万人をピークに減少基調で、直近(2025 年 7 月)は約 30.6 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したが、2020 年に約 30.5 万人と減少基調に転じました。
- 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、2020 年の国勢調査を基にした社人研推計では、2030 年に 30 万人を切り、2040 年には 27.8 万人程度となる見込みです。市街化区域内に限ると、2020 年に約 27.3 万人と市全体の約 89%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 45.2 人/ha となっており、2040 年に 41.1 人/ha に低下するものの、住宅地として確保すべき最低限の水準である 40 人/ha を維持することが見込まれます。また、高齢化率は 2020 年に 26.0%で 2040 年には 32.8%となる見込みです。

2015 国調	都市計画区域	市街化区域	可住地	市街化調整区域	2015 国調	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

2020 国調	都市計画区域	市街化区域	可住地	市街化調整区域	2020 国調	人口(人)	割合(%)
人口(人)	305,424	273,117	273,117	32,307	高齢者人口	79,361	26.0
面積(ha)	20,084	7,524	6,043	12,560	生産年齢人口	188,481	61.7
人口密度(人/ha)	15.2	36.3	45.2	2.6	年少人口	37,582	12.3

2040 社人研推計	都市計画区域	市街化区域	可住地	市街化調整区域	2040 社人研推計	人口(人)	割合(%)
人口(人)	277,664	248,293	248,293	29,371	高齢者人口	90,943	32.8
面積(ha)	20,084	7,524	6,043	12,560	生産年齢人口	158,243	57.0
人口密度(人/ha)	13.8	33.0	41.1	2.3	年少人口	28,478	10.2

- 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 66.1%となっており、それぞれで見ると、医療は 89.1%(三大都市圏 92%)、福祉は 90.4%(三大都市圏 83%)、商業は 70.0%(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は 87.7%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 80.1%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 あわせた公共交通のカバー率は 87.1%で市街化区域を おおむねカバーしており、バスを 30 本/日以上運行に絞った場合の基幹的公共交通のカバー率は 63.1%となり、三大都市圏の 66%より少し低い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(病院、内科系・外科系診療所、小児科系診療所)	90.5 89.1(92)	鉄道	51.3 51.9(—)
福祉(地域包括支援センター、在宅介護支援センター、訪問系施設、通所系施設、小規模多機能型施設)	92.5 90.4(83)	バス	66.4 66.4(—)
商業①(百貨店・スーパー)	66.8 70.0(83)	公共交通(鉄道と全てのバス路線)	87.7 87.1(—)
商業②(上記+ドラッグストア、コンビニエンスストア、定期市)	86.4 87.7(—)	基幹的公共交通(鉄道と日 30 本以上運行するバス路線)	62.8 63.1(66)
生活サービス施設①(医療・福祉・商業①)	64.1 66.1(—)		
生活サービス施設②(医療・福祉・商業②)	79.6 80.1(—)	※上段が 2015 国調ベース、下段が 2020 国調ベース、()は三大都市圏の数値	

※カバー率：都市機能や公共交通の徒歩圏人口の割合。

徒歩圏：都市機能や鉄道は半径 800m、コンビニエンスストア等は半径 500m、バス停は半径 300m。

②四日市市都市計画マスタープラン全体構想における土地利用特性ごとの状況

■中心市街地（土地利用特性：商業・業務系土地利用（中心市街地））

【人口動態】

- ・近年、市全域では 1.8%人口が減少しているのに対し 2.6%増加しており、将来的に市全域と近い推移となる見通し
- ・2020年の市全域の高齢化率 26.0%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 50 人/ha の水準を維持する見通し

人口増減		高齢化率	人口密度将来見通し 2020→2040
R2 国調 2015→2020	将来見通し 2020→2040	将来見通し 2020→2040	
<u>+2.6%</u> (▲1.8)	<u>▲9.1%</u> (▲9.1%)	<u>23.5%→36.0%</u> (26.0%→32.8%)	<u>58.9 人/ha→53.5 人/ha</u> (45.2 人/ha→41.1 人/ha)

※H27、R2 人口は国勢調査の小地域人口を都市計画基礎調査の住宅用地面積で按分し算出。R22 人口は国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」を使用し、計算結果を加工して作成
※（ ）：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

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

令和 7 年 11 月時点、（ ）は市全域の平均値（道路密度は市街化区域の値）

■富田周辺（土地利用特性：商業・業務系土地利用（既存大規模商業施設立地地区等））

【人口動態】

- ・近年、市全域では 1.8%人口が減少しているのに対し 3.7%減少しており、将来的に市全域より人口減少が進む見通し
- ・2020 年の市全域の高齢化率 26.0%に対し 23.9%となっており、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 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	人口密度将来見通し 2020→2040
R2 国調 2015→2020	将来見通し 2020→2040	将来見通し 2020→2040	
<u>▲3.7%</u> (▲1.8)	<u>▲8.0%</u> (▲9.1%)	<u>23.9%→33.5%</u> (26.0%→32.8%)	<u>40.8 人/ha→37.6 人/ha</u> (45.2 人/ha→41.1 人/ha)

※H27、R2 人口は国勢調査の小地域人口を都市計画基礎調査の住宅用地面積で按分し算出。R22 人口は国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」を使用し、計算結果を加工して作成

※（ ）：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

基幹的公共交通		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・	100%(64.1)		内 13m 以上	0.0%(2.3)
	商:百貨店・ス・パ・	100%(79.6)		内 5.5-13m	46.9%(38.1)
	+コンビニ等含む			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（土地利用特性：商業・業務系土地利用（既存大規模商業施設立地地区等））

【人口動態】

- ・近年、市全域では 1.8%人口が減少しているのに対し 15.5%減少しており、将来的にも市全域より人口減少が進む見通し
- ・2020 年の市全域の高齢化率 26.0%に対し 41.9%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	人口密度将来見通し 2020→2040
R2 国調 2015→2020	将来見通し 2020→2040	将来見通し 2020→2040	
<u>▲15.5%</u> (▲1.8)	<u>▲27.4%</u> (▲9.1%)	<u>41.9%→46.7%</u> (26.0%→32.8%)	<u>33.4 人/ha→24.2 人/ha</u> (45.2 人/ha→41.1 人/ha)

※H27、R2 人口は国勢調査の小地域人口を都市計画基礎調査の住宅用地面積で按分し算出。R22 人口は国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」を使用し、計算結果を加工して作成
 ※（ ）：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
- ・生活サービス施設の利便性は市平均より高い
- ・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

基幹的公共交通		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・	0%(64.1)		内 13m 以上	4.6%(2.3)
	商:百貨店・ス・パ・	<u>98.4</u> %(79.6)		内 5.5-13m	36.0%(38.1)
	+コンビニ等含む			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（土地利用特性：住宅系土地利用（既成市街地））

【人口動態】

- ・市全域では 1.8%人口が減少しているのに対し、既成市街地について、0.5%減少しており、将来的に市全域と近い推移となる見通し
- ・既成市街地内の臨海部について、人口は 3.6%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 2020 年の高齢化率は 24.0%であり、市全域に近い割合で進む見通し
- ・臨海部では 2020 年の高齢化率は 30.0%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、将来的に市全域と同程度になる見通し

	人口増減		高齢化率	人口密度将来見通し 2020→2040
	R2 国調 2015→2020	将来見通し 2020→2040	将来見通し 2020→2040	
市 既成地	<u>▲0.5%</u> (▲1.8)	<u>▲7.1%</u> (▲9.1%)	<u>24.0%→31.1%</u> (26.0%→32.8%)	<u>51.4 人/ha→47.7 人/ha</u> (45.2 人/ha→41.1 人/ha)
臨海部	<u>▲3.6%</u> (▲1.8)	<u>▲13.9%</u> (▲9.1%)	<u>30.0%→35.5%</u> (26.0%→32.8%)	<u>49.3 人/ha→42.5 人/ha</u> (45.2 人/ha→41.1 人/ha)

※H27、R2 人口は国勢調査の小地域人口を都市計画基礎調査の住宅用地面積で按分し算出。R22 人口は国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」を使用し、計算結果を加工して作成
※（ ）：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、狭あい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	基幹の公共交通		76.2%(62.8)	下水道カバー率		94.2%
	公共交通		92.2%(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・スーパー +コンビニ等含む	74.6%(64.1)		内 13m 以上	1.2%(2.3)
			92.2%(79.6)		内 5.5-13m	33.2%(38.1)
					内 5.5 未満	65.1%(59.6)

臨海部	基幹の公共交通		73.2%(62.8)	下水道カバー率		97.9%
	公共交通		90.9%(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・スーパー +コンビニ等含む	56.2%(64.1)		内 13m 以上	1.6%(2.3)
			83.7%(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（土地利用特性：住宅と工場の混在地域）

【人口動態】

- ・近年、市全域では 1.8%人口が減少しているのに対し 2.7%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
- ・2020 年の市全域の高齢化率 26.0%に対し 23.8%となっており、将来的に市全域の高齢化率を下回る見通し
- ・人口密度は市平均より下回っており、将来的に 24 人/ha 程度となる見通し

人口増減		高齢化率	人口密度将来見通し 2020→2040
R2 国調 2015→2020	将来見通し 2020→2040	将来見通し 2020→2040	
<u>▲2.7%</u> (▲1.8)	<u>▲8.1%</u> (▲9.1%)	<u>23.8%→31.9%</u> (26.0%→32.8%)	<u>26.3 人/ha→24.2 人/ha</u> (45.2 人/ha→41.1 人/ha)

※H27、R2 人口は国勢調査の小地域人口を都市計画基礎調査の住宅用地面積で按分し算出。R22 人口は国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」を使用し、計算結果を加工して作成
 ※ ():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		71.8%(62.8)	下水道カバー率		92.5%
公共交通		76.4%(87.7)	道路 密度	全体	19.8km/km2(21.5)
生活	商:百貨店・ス・パ・	56.5%(64.1)		内 13m 以上	2.1%(2.3)
サ・ビ・ス	商:百貨店・ス・パ・	75.6%(79.6)		内 5.5-13m	47.9%(38.1)
(医福商)	+コンビニ等含む			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)

■住宅団地（土地利用特性：住宅団地）

【人口動態】

- ・高経年住宅団地について、近年、市全域では 1.8%人口が減少しているのに対し 4.4%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
- ・昭和 56 年より後に造成の団地では、1.9%減少しており、将来的にほぼ維持される見通し
- ・高経年住宅団地について、2020 年の市全域の高齢化率 26.0%に対し 35.8%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
- ・昭和 56 年より後に造成の団地では、2020 年の市全域の高齢化率 26.0%に対し 17.9%と下回っているものの、将来的には市全域の高齢化率に近い水準になる見通し
- ・高経年住宅団地の人口密度は、市全域より高密度であり、将来において 50 人/ha を下回る見通し
- ・昭和 56 年より後に造成の団地では、人口密度は市全域より高密度であり、将来において 60 人/ha を超える見通し

	人口増減		高齢化率	人口密度将来見通し 2020→2040
	R2 国調 2015→2020	将来見通し 2020→2040	将来見通し 2020→2040	
高経年 (S56以前)	<u>▲4.4%</u> (▲1.8)	<u>▲18.2%</u> (▲9.1%)	<u>35.8%→37.2%</u> (26.0%→32.8%)	<u>58.5 人/ha→47.8 人/ha</u> (45.2 人/ha→41.1 人/ha)
S56 より後	<u>▲1.9%</u> (▲1.8)	<u>+0.3%</u> (▲9.1%)	<u>17.9%→33.6%</u> (26.0%→32.8%)	<u>67.3 人/ha→67.5 人/ha</u> (45.2 人/ha→41.1 人/ha)

※H27、R2 人口は国勢調査の小地域人口を都市計画基礎調査の住宅用地面積で按分し算出。R22 人口は国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」を使用し、計算結果を加工して作成
※（ ）：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	基幹的公共交通		<u>58.2%</u> (62.8)	下水道カバー率		<u>97.1%</u>
	公共交通		<u>95.7%</u> (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・スパー +コンビニ等含む	<u>63.6%</u> (64.1)		内 13m 以上	3.7%(2.3)
			<u>70.5%</u> (79.6)		内 5.5-13m	46.1%(38.1)
					内 5.5 未満	50.1%(59.6)

S56より後	基幹的公共交通		<u>38.1%</u> (62.8)	下水道カバー率		<u>91.4%</u>
	公共交通		<u>85.8%</u> (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・スパー +コンビニ等含む	<u>47.2%</u> (64.1)		内 13m 以上	0.0%(2.3)
			<u>68.6%</u> (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（土地利用特性：宅地と農地の混在地域）

【人口動態】

- ・近年、市全域では 1.8% 人口が減少しているのに対し 3.0% 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
- ・2020 年の市全域の高齢化率 26.0% に対し 20.7% 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 40 人/ha の水準を維持する見通し

人口増減		高齢化率	人口密度将来見通し <u>2020→2040</u>
<u>R2 国調</u> <u>2015→2020</u>	将来見通し <u>2020→2040</u>	将来見通し <u>2020→2040</u>	
<u>+3.0%</u> (▲1.8)	▲3.5% (▲9.1%)	<u>20.7%→28.8%</u> (26.0%→32.8%)	<u>46.0 人/ha→44.4 人/ha</u> (45.2 人/ha→41.1 人/ha)

※H27、R2 人口は国勢調査の小地域人口を都市計画基礎調査の住宅用地面積で按分し算出。R22 人口は国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3(R2 国調対応版)」を使用し、計算結果を加工して作成

※（ ）：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 おおむね 整備されているものの、区域として道路密度が低く狭あい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を若干上回るが利便性の劣る地域も存在
- ・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		56.4%(62.8)	下水道カバー率		95.2%
公共交通		80.3%(87.7)	道路 密度	全体	15.5km/km2(21.5)
生活	商:百貨店・ス・パ・	67.0%(64.1)		内 13m 以上	1.8%(2.3)
サ・ビ・ス	商:百貨店・ス・パ・	82.6%(79.6)		内 5.5-13m	25.9%(38.1)
(医福商)	+コ・ン・ビ・ニ等含む			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)

2-2 課題の整理

(1) 人口の減少

- 我が国の人口は2020年時点で約1億2615万人であり、2040年には1億1284万人、2060年には9615万人になると推計されています。これは63年前の1963年の人口水準であり、本市に置き換えますと人口約21万人の時代になり、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、2040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り、まちのにぎわいや活気が低下する恐れがあることや、空き家・空き地の増加などによる生活環境の悪化、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々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、都市機能の維持・集積とともに空き家・空き地や駐車場などの低未利用地や老朽家屋等の流動化を促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宅配機能も備える買い物拠点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、必要となる対策を施しながら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あい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多世代の住むまちづくり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の悪化が進む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子育て世代など新たな世代の入居を促し、若い世代から高齢の世代まで、多世代の住むまちづくりを図っていく必要があります。
- 宅地と農地の混在地域は、人口減少・高齢化の進行は緩やかな見通しであり、日常生活サービス施設や公共交通の利便性は市平均を若干上回る水準ですが、道路密度が低く狭あい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の形成を促していく必要があります。また、オープンスペース機能など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、都市と農地が調和したゆとりある住環境を形成していく必要があります。

(3) 四日市市の強み

- 産業都市として発展を続けてきた本市は、中心市街地や臨海部、内陸部に多様な企業、働く場が集積しており、産業の牽引効果により人口動態が社会増で推移するとともに税収と雇用が堅調に推移しています。また、地域毎に特性は異なりますが、日常生活サービス施設や公共交通の利便性についても、市域を通して一定のサービスレベルが保たれています。
- 本市を取り巻く社会情勢に目を移すと、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、**関係**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。
- さらに、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。

現状及び見通しと課題

人口減少・高齢化の進行

- 2015 年をピークに人口減少、高齢化の進行
31.1 万人(2015)→27.8 万人(2040)(▲10.7%(全国▲11.2))
高齢化率 24.7%(2015)→32.8%(2040)(全国 26.6→34.8)
※中心市街地、臨海部既成市街地、高齢年住宅団地で顕著
- 子育て世代の減少 30~44 歳で転出超過

このままいくと…

■まちのにぎわいや活気の低下

⇒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、都市機能の維持が困難化し、都市のにぎわいや活気が低下

■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る生活環境の悪化

■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

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	2009→2014	2015→2018	2019→2024
社会増減	▲398(人/年)	+430(人/年)	+300(人/年)

- 働く世代の増加 20~24 歳で大幅な転入増加
- 昼夜間人口比率 104.7(R2 国調)

■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

■生活サービス機能の充実

⇒拠点施設を中心とした医療・福祉機能の充実
(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の商業施設が配置

■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

- 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3章 立地適正化計画における基本的な方針

3-1 基本的な方針

人口減少・高齢化の進行が避けられない中で、本市においては、都市の活力の維持に向け、スーパーメガリージョン形成による関係人口の拡大効果を最大限に享受できるよう、リニア時代を見据えたまちづくりを進めていく必要があります。このため、立地適正化計画を活用し、駅前広場・歩行空間等の整備や高次都市機能の誘導などにより、居心地がよく歩きたくなるようなまちなかを形成するなど都心部におけるにぎわいの創出や魅力の向上を図ります。

また、健康寿命が延びている高齢者も元気に働きながら暮らしていけるような環境を整えていくことが必要であり、同時に近年社会増であるものの転出超過している子育て世代の定住を図るとともに女性の社会進出を促していくことも必要です。こうした中で、これまで培ってきた既存ストックを有効に活用しながら、地域特性に応じた住空間の再生や安全な住環境の形成を図るとともに、中心市街地を中心に形成されている交通ネットワークの維持・充実を図ることにより、働く世代・子育て世代から高齢者や女性なども含めて、働きやすく暮らしやすいまちづくりを進めることとし、下記のとおり基本理念を定め、3つの方針に沿った取り組みを進めます。

【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 いつまでも元気に 暮らせるまち	方針3 子育てしながら 働いていけるまち
リニア時代の関係人口拡大効果を生かすよう、市内外から多くの人が訪れ・働き・学び・楽しみ・交流する都市機能が集積し、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	住み慣れた場所で、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	転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

3-2 目指すべき将来都市構造

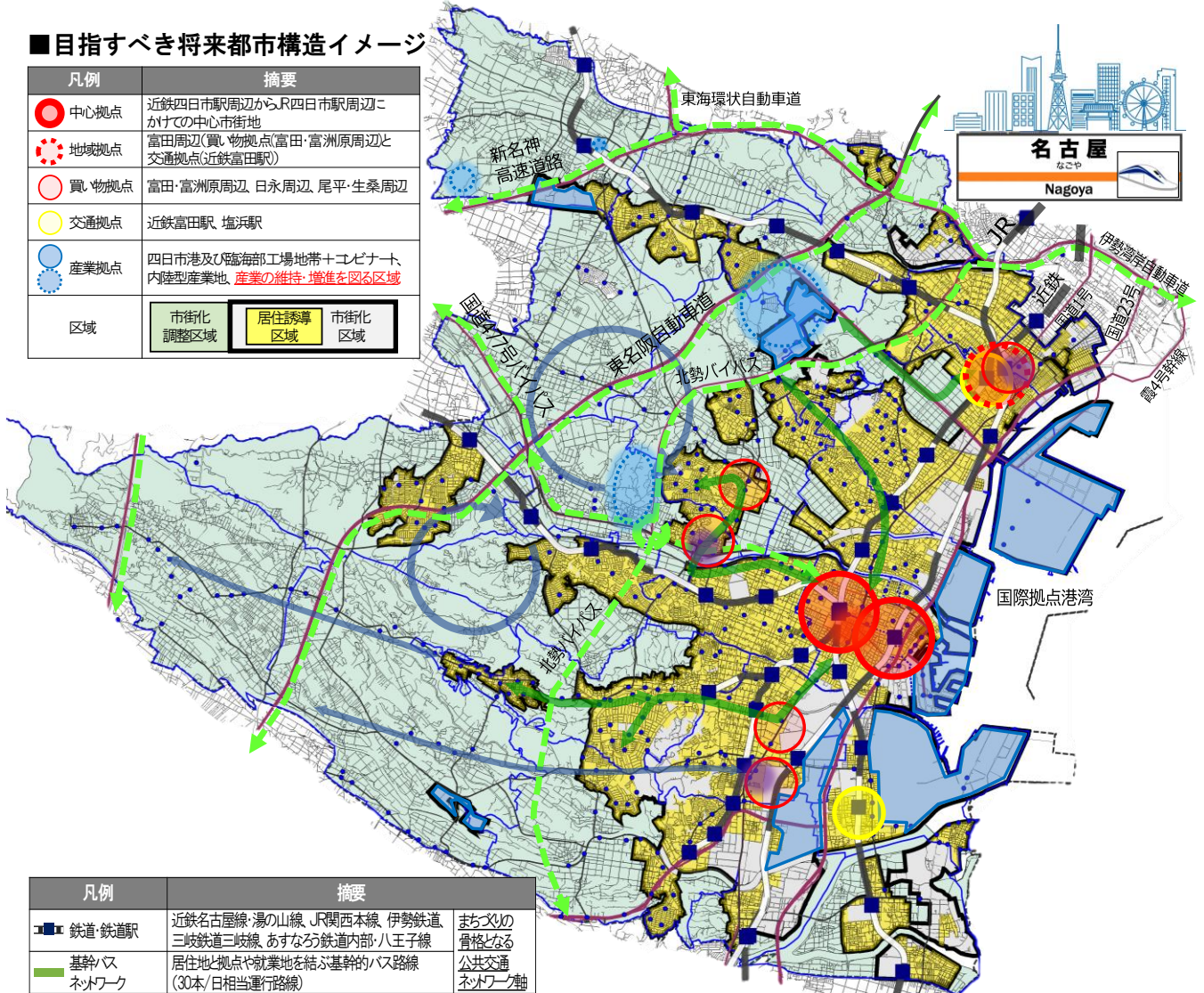
本市は、高次都市機能が集積し広域交通ネットワークの中心でもある中心拠点や、地域の生活を支える拠点的な機能が立地する買い物拠点、急行停車駅で就業地へのアクセス拠点でもある交通拠点、日本有数の産業都市として臨海部の工場集積地や内陸部産業用地などの産業拠点が形成されています。

これら拠点の維持・強化を図るとともに、既存市街地や郊外住宅団地、鉄道駅周辺など、それぞれの地域特性に応じた居住地の住環境の向上を図ることにより、安心して子育てができ、住み慣れたまちで元気に暮らしていけるまちづくりを目指します。

また、リニア中央新幹線や広域幹線道路の整備による将来ネットワークの活用も視野に、35 駅を有する鉄道と近鉄四日市駅を起点としたバスによる公共交通ネットワークの維持・再編を図り、中心拠点と地域拠点等を都市の骨格となる公共交通軸である鉄道路線や基幹バス路線で結ぶとともに、機能の維持・強化を図る地域拠点等と、それぞれの特性に応じて魅力を高める居住地とが効率よく結ばれた持続可能な都市構造の形成を目指します。

■目指すべき将来都市構造イメージ

凡例	摘要
● 中心拠点	近鉄四日市駅周辺からR四日市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・富田原周辺と交通拠点(近鉄富田駅))
● 買い物拠点	富田・富田原周辺、日永周辺、尾平・生桑周辺
● 交通拠点	近鉄富田駅、塩浜駅
● 産業拠点	四日市港及び臨海部工場地帯+コベナート、内陸部産業地、 <u>産業の維持・増進を図る区域</u>
区域	市街地調整区域 居住誘導区域 市街地調整区域



凡例	摘要
■ 鉄道・鉄道駅	近鉄名古屋線・湯の山線、JR関西本線、伊勢鉄道、三岐鉄道三岐線、あすなろ鉄道内部・八王子線
■ 基幹バスネットワーク	居住地と拠点や就業地を結ぶ基幹的バス路線(30本/日相当運行路線)
● バス停	三重交通、三岐鉄道、四日市市自主運行バス、NPO法人生活バス
● バスターミナル	四日市、こまろバスライナー
● バス乗降場	
■ 支線交通	郊外部から公共交通ネットワーク軸や生活拠点を結ぶ交通ネットワーク
■ 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、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、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生かした将来イメージ

※リニア中央新幹線の整備にあわせ、名古屋駅に直結する形で高速道路が整備される予定であり、鉄道による移動効率の向上に加え、高速道路を経由した公共交通ネットワークのアクセス性向上も期待される

3-3 課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）

目指すべき将来都市構造の実現に向け、基本的な方針に対応した課題解決のための施策・誘導方針を整理します。

■課題解決のための施策・誘導方針（ストーリー）

	方針① リニア時代に輝くまち	方針② 住み慣れた場所で いつまでも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
都市機能	中心拠点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 ・駅近くに拠点的な都市機能のほか、学び・楽しみ・交流する機能を誘導（図書館、大学やサテライトキャンパス等） ・都市型産業・知的産業の誘導 地域拠点の拠点化の促進 ・近鉄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地域包括ケアシステムの維持・充実 ・買い物拠点の維持 ・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	
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（高度利用や再開発の誘導） リニア時代を生かした既存住宅の再生 ・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生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 子育て機能の強化 ・保育施設等の立地促進と子育てサービスの向上	生活快適性の高い区域への居住の誘導 ・高次都市機能へのアクセス性の高い区域へ居住を誘導 ・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を誘導 居住誘導を図る区域の居住環境の向上 ・木造家屋密集区域等における面的再編の誘導（臨海部既成市街地等） ・空き家・空き地を活用したゆとりある住空間の形成（臨海部既成市街地等） ・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等） ・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（宅地と農地の混在地域） ・遊休土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等） 安全安心な居住環境の実現 ・災害リスクに配慮したまちづくり ・災害リスクに係る情報の提供 ・耐震化の促進 ・老朽家屋の除却促進	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や空き戸を活用
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外や交通空白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生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等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（バスターミナル（バスタ四日市）整備等） ・広域道路を生かした名古屋へのアクセス性向上		

「いきいきと働き暮らし続けられるまちづくり」

第4章 都市機能誘導区域について

4-1 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

本市では、医療・福祉の機能については地区市民センター管轄区域である 24 地区を活用した地域包括ケアシステムが運用され、子育て支援機能については地区の不足状況など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が図られています。また、商業施設については、中心市街地に百貨店など拠点的施設、買い物拠点に大規模商業施設が立地し、市街化区域を **おおむね**カバーする形で食品スーパーやホームセンターなどが立地している状況です。

こうした状況を踏まえ、都市の活力の中心で、高次都市機能が集積し、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、市内外から多くの人が訪れ、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など拠点性は高いものの、現段階では都市機能誘導区域には設定しないこととします。まず都市の核となる中心拠点の拠点化を推進するとともに、その進捗状況、リニア中央新幹線や広域幹線道路ネットワークの整備状況・効果などを考慮しながら、拠点化の促進に向けた検討を進めるとともに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、拠点としての機能は有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		富田周辺		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
	R5 利用者(千人/日)	約 44.1	約 4.4	約 22.5	約 1.5	約 2.1	—	約 6.9
バス	R7 路線数	14	5	3	1	6	2	1
	R7 本数/日(平日)	542	149	76	21	211	130	19
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 トナリエなど		イオン四日市北		日永3-、 イオン泊	イオン尾平、 サン生桑	—
居住者	R2(千人)※800m 圏	約 18.3		約 13.2		約 11.3	約 11.2	約 3.8
就業	H28 従業者(千人)	約 31.3		約 4.2		約 8.9	約 4.8	5.7
	H26 小売商品販売額 (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

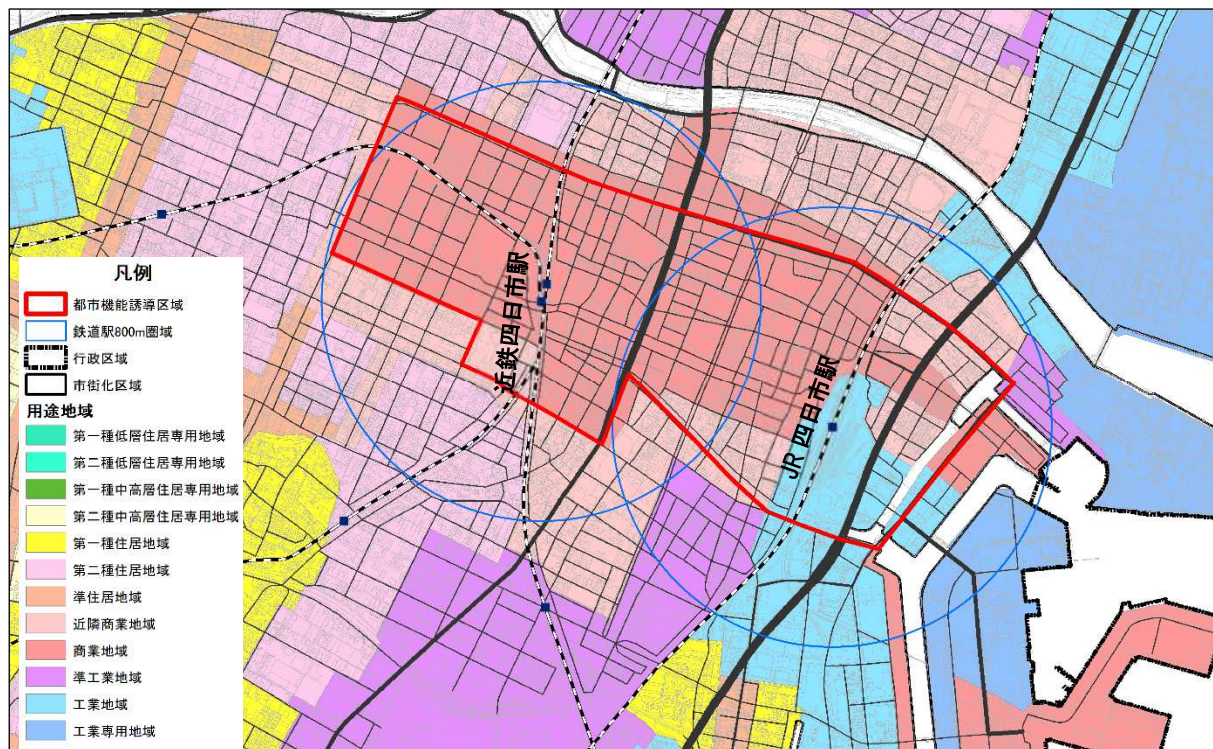
(2) 都市機能誘導区域の設定

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（おおむね鉄道駅から 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。

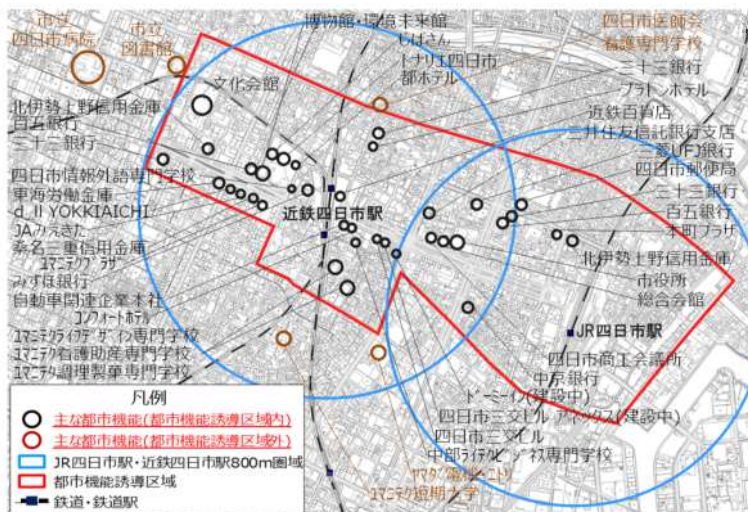
■都市機能誘導区域【中心拠点】

	面積		H 2 7人口			R 2人口			R 2 2人口		
	(ha)	%	(人)	%	密度	(人)	%	密度	(人)	%	密度
中心市街地	185.0	2.5%	10,114	3.8	54.7	10,378	3.9	56.1	9,431	3.9	51.0

※%は市街化区域に対する割合を示す。人口は H27、R2 国勢調査の小地域人口を都市計画基礎調査の住宅用地面積で按分し算出。R22 人口は国土技術政策総合研究所「将来人口・世帯予測ツール V3 (R2 国調対応版)」を使用し、上記ツールの計算結果を加工して作成。



■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



■四日市市中心市街地活性化基本計画(H26.3)

四日市をとりまく社会経済情勢の変化や、旧計画の進捗状況等を踏まえ、中心市街地により多くの人が集い、快適な生活を営む場としてにぎわいのある、新しい時代の本市の中心市街地を形成するため、四日市市及び関係機関、商業者、事業者が実施する具体的な方策や事業の方向性を掲載する事業の実施計画

東西を JR 四日市駅周辺(国道 164 号まで)から堀木日永線までを含んだ区域、南北を阿瀬知川・鵜の森公園から柳通りを含んだ区域(面積約 185ha)を計画範囲としている

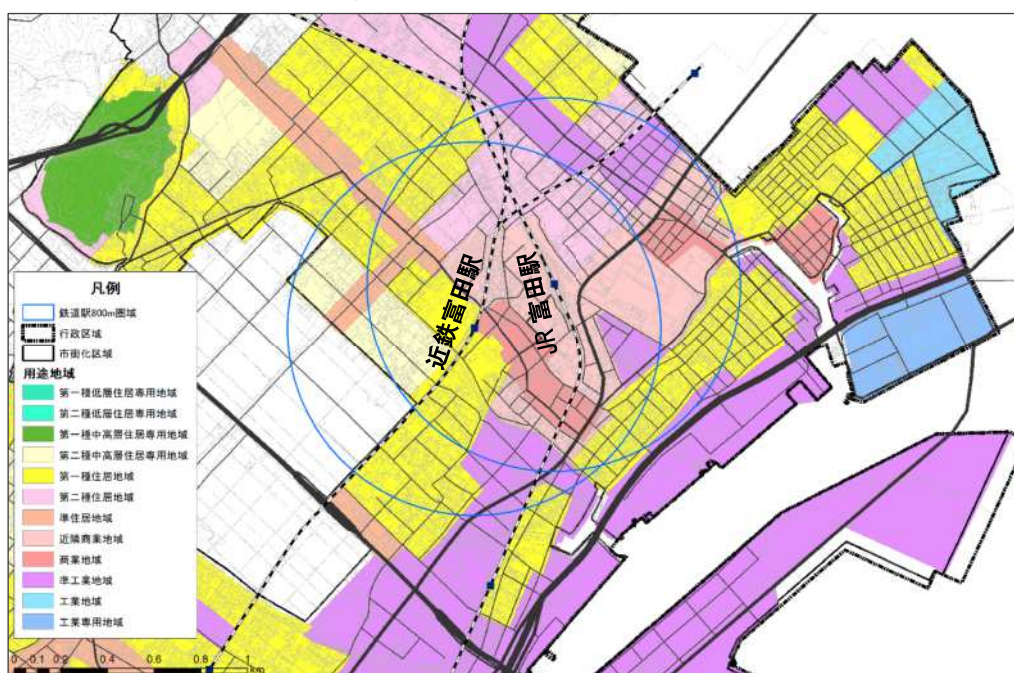


(3) 地域拠点について

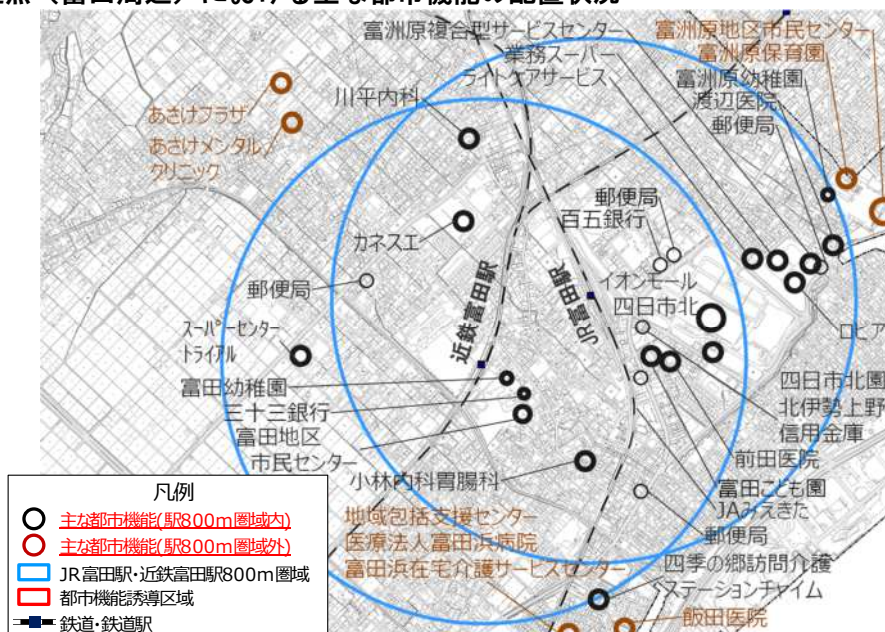
富田・富洲原周辺及び近鉄富田駅周辺は、北部地域を支える買い物拠点であるとともに駅に隣接して高校が立地するなど都市機能がおおむね揃っています。また、交通拠点でもある近鉄富田駅は、名古屋へのアクセス性が高い急行停車駅でハイテク工業団地へのアクセス拠点にもなっています。西口の駅前広場が整備されていますが、近年では駐輪場の不足や周辺道路における渋滞などその対応が十分に行き届いていない部分もあります。

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・集約化を進めていきますが、その進捗状況やリニア中央新幹線・広域幹線道路ネットワークの整備状況・効果などを考慮しながら、駅周辺の交通結節機能強化や都市基盤のリニューアルの必要性などの検討を進めるとともに、必要に応じて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



4-2 誘導施設の設定

(1) 中心拠点において高度化・集約化を図るべき都市機能

都市の活力の中心で、高次都市機能が集積し、広域交通ネットワークの中心でもある中心拠点において、市内外から多くの人々が訪れ、学び、楽しみ、交流することにより都市の活動量が増加し、にぎわいが創出されるような都市機能を誘導施設に設定します。

なお、医療・福祉・子育ての都市機能は、市域全域を見通してサービスレベルの確保を図っていることから、中心拠点における誘導施設には設定しないこととします。

■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		集積状況と誘導方針
行政	中枢的な行政機能	- 近鉄四日市駅、JR 四日市駅の中間に市役所、総合会館が立地している。 ⇒中枢的機能として維持を図る
商業	時間消費型など様々なニーズに対応した拠点機能	- 百貨店などの大規模商業施設、商店街など様々なニーズに対応した施設が立地している。 ⇒拠点的な商業機能としての維持・誘導を図る
金融	決済や融資などの金融機能を提供する機能	- 銀行、信用金庫、JA、郵便局などが多数立地している。 ⇒本計画における誘導施設には設定しないものの、維持を図る
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、博物館などが立地している。区域外に図書館が立地している。 ⇒市民全体を対象とした拠点的な機能として維持・誘導を図る ・専門学校、学術研究施設などが立地している。大学は立地していない。 ⇒<u>人材育成、就労・定住や市外からの若い世代の増加によるにぎわいの創出など</u>様々な効果が期待されるため維持・誘導を図る
医療	<u>総合的な医療サービスを受けることができる機能</u>	・区域外に市立四日市病院や<u>県立医療センター、羽津医療センター</u>など総合的な病院が立地している。 ⇒本計画における誘導施設には設定しないものの、市域を見通した施設配置を図る
福祉介護	全市民を対象に高齢者福祉の指導・相談窓口や活動の拠点となる機能	・中地域包括支援センターである本町プラザが立地している。 ⇒本計画における誘導施設には設定しないものの、市域を見通した施設配置を図る
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	・子育て支援センターや企業内保育施設などが立地している。 ⇒本計画における誘導施設には設定しないものの、市域を見通した施設配置を図る
その他	都市の活力の源となる都市型産業などの働く機能	・オフィスビルなどが多数立地している。 ⇒本計画における誘導施設には設定しないものの、今後も立地誘導を図る
	都心居住の促進に向けた居住機能	・マンションが多く立地しており近年増加傾向。 ⇒本計画における誘導施設には設定しないものの、今後も立地誘導を図る

(2) 誘導施設の設定

中心拠点における都市機能集積状況などを踏まえ、誘導施設を以下のように設定します。

■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項に規定する市役所
商業	百貨店、複合型商業施設	大規模小売店舗立地法第2条第2項に規定する店舗面積が10,000㎡以上の商業施設（共同店舗・複合施設含む）
教育文化	図書館	図書館法第2条に規定する施設
	博物館	博物館法第2条第1項に規定する施設、第31条に規定する施設
	文化会館	主に市民を対象とした文化芸術に関する講演等を行う収容人数1000人以上のホール機能を有する施設
	文化交流施設	主に市民の交流等を目的とした客席数200席以上のホール機能を有する施設
	コンベンション	主に市民向けの展示会や会議などを開催することができる収容人数300人以上のホール・会議室等を有する施設
	大学・専門学校 ※サテライトキャンパス、学術研究 施設含む	学校教育法第1条に規定する大学、学校教育法第124条・134条に規定する学校 ※大学の組織の一部として構成する学術研究機関を含む

※複合施設の取扱いについて

単独で延べ面積が10,000㎡未満の施設であっても、他の誘導施設とあわせて延べ面積が10,000㎡以上となる建築基準法施行令第130条の5の2第1号、第2号、第5号及び第130条の5の3第2号、第3号に規定する店舗・施設並びに建築基準法施行令第19条第1項に規定する児童福祉施設等（就寝室を有する施設を除く。）及び診療所（病床を有する施設を除く。）で、管理者が同一かつ利用者が一体施設として利用する複合施設は誘導施設とみなす。

※文化交流施設について

主に市民の交流等を目的とした集会室等を有する施設は、他の誘導施設とあわせて延べ面積が10,000㎡以上となるものは誘導施設とみなす。

4-3 都市機能誘導区域に係る届出制度

(1) 都市機能誘導区域に係る届出制度（都市再生特別措置法第108条）

都市機能誘導区域における誘導施設の立地動向等を把握するため、都市機能誘導区域外において、誘導施設を有する建築物の開発行為等を行おうとする場合は、都市再生特別措置法第 108 条第 1 項の規定に基づき、当該行為に着手する日の 30 日前までに市への届出が必要となります。

また、都市機能誘導区域内において、誘導施設を有する建築物を休止し、または廃止しようとする場合は、同法第 108 条の 2 第 1 項の規定に基づき、休廃止しようとする日の 30 日前までに市への届出が必要となります。

なお、当該行為が都市機能誘導区域への誘導施設の立地誘導を図る上で支障があると認められるときは、協議・調整の上、勧告等の必要な措置を行う場合があります。

■届出の対象となる行為

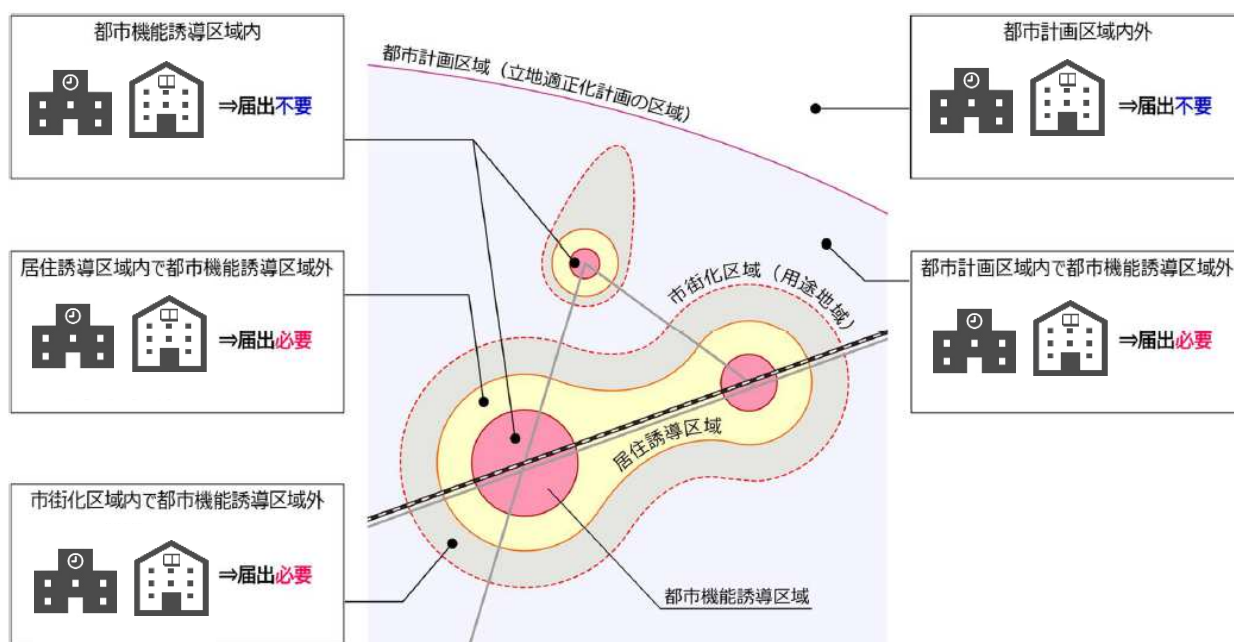
【都市機能誘導区域外における誘導施設の開発行為又は建築等行為】

開発行為	・ 誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合
開発行為以外	・ 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合 ・ 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合 ・ 建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

【都市機能誘導区域内における誘導施設の休止または廃止】

休止・廃止	・誘導施設を有する建築物を休止し、または廃止しようとする場合
-------	--------------------------------

【届出対象のイメージ（例：教育文化機能の場合）】



出典：立地適正化計画の手引き【基本編】（R7.4改訂、国土交通省）を一部編集

第5章 居住誘導区域について

5-1 居住誘導区域の設定

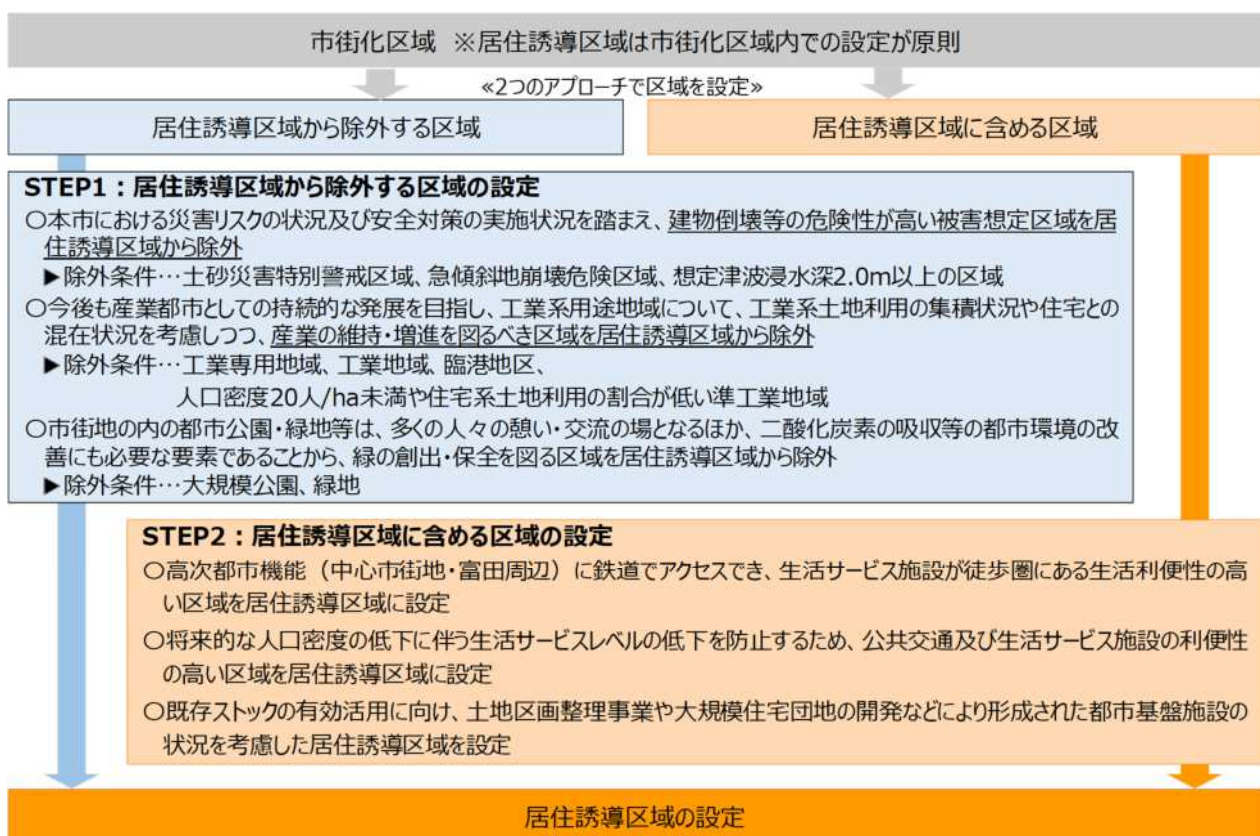
(1) 居住誘導区域の方向性

高次都市機能への鉄道によるアクセス性が高く生活サービス施設も徒歩圏にある区域、公共交通及び生活サービス施設が徒歩圏にある区域、土地区画整理事業などの大規模造成地や下水道が整備された区域など都市基盤の整った区域を居住を誘導する区域とします。

また、災害リスクの高い区域、産業の維持・増進を図るべき区域、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。

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



《居住誘導区域の方向性を踏まえた区域の抽出》

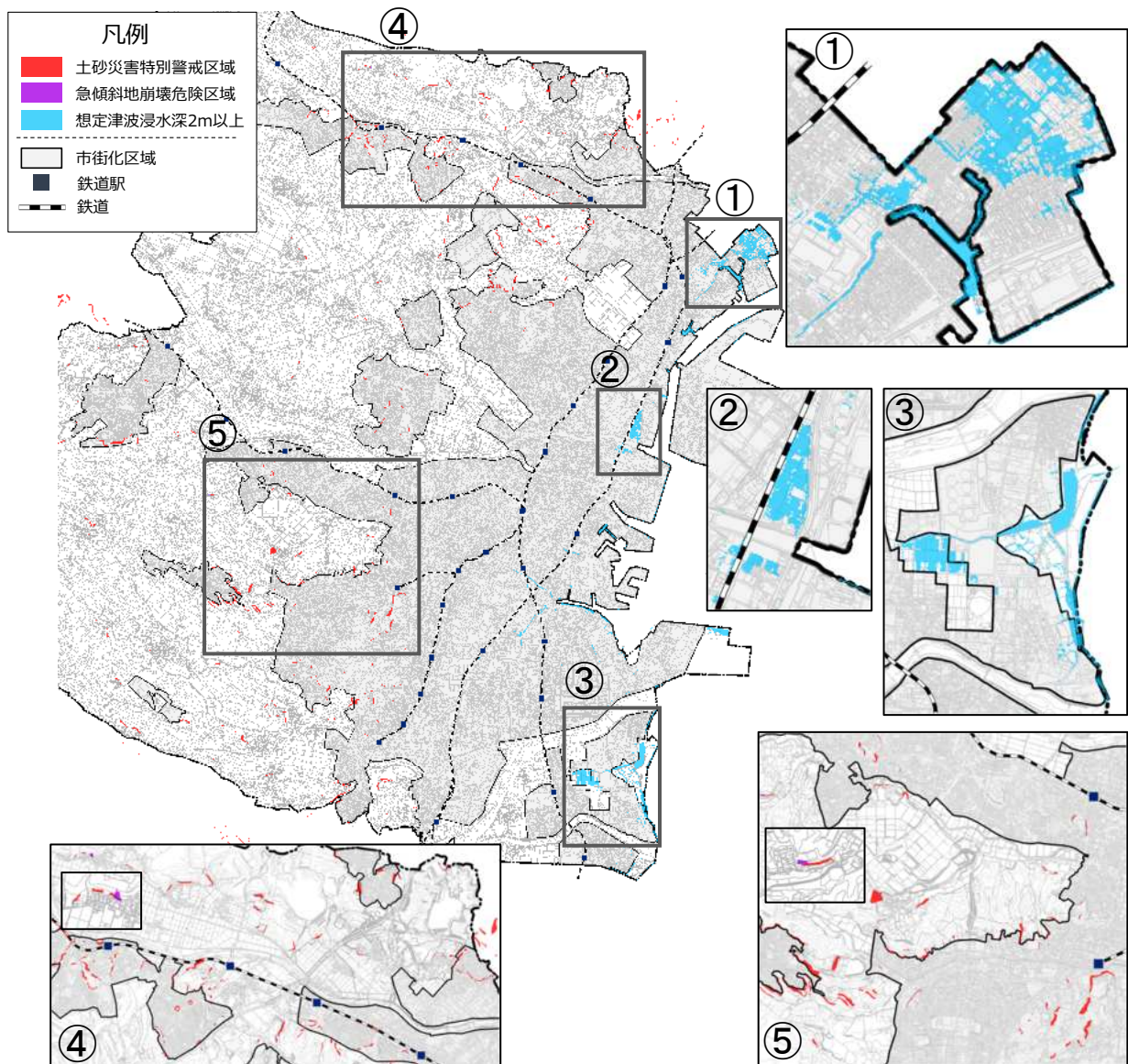
STEP1：居住誘導区域から除外する区域

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を踏まえるとともに、本市における災害リスクの状況などから以下の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※、想定津波浸水深 2.0m 以上の区域（津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波浸水想定図（三重県：H27.3.31）をベースに地形地物（街区・道路・水路等）や周辺街区との連続性などを考慮し設定。ただし浸水想定 2m 以上であっても水路や道路上のみの場合や周辺街区と連続性の低い小規模なものは除外しない。）

※土砂災害特別警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域が新たに追加された場合は居住誘導区域に含めないものとする。



※なお、大きな被害が予測される南海トラフ地震の理論上最大震度、養老－桑名－四日市断層帯の地震震度は全域的に震度 6 強以上と予測される。南海トラフ地震による津波により臨海部では広く浸水が想定され（浸水深 2m未満の区域含む）、河川沿岸部や下流域を中心とした区域では大雨による洪水浸水などが想定される。また、土砂災害警戒区域など内陸部を中心に土砂災害の危険性の高い区域が存在している。

◎本市における災害ハザードと居住誘導としての考え方

ハザード		有無	居住誘導の考え方	【参考】安全対策等対応状況
都市再生特別措置法において居住誘導区域に含まないこととされている区域				
災害レッドゾーン	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	—	—
	急傾斜地崩壊危険区域（急傾斜地法）	有	ハード対策のほか、リスクの周知とともに、危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備など対応も図られているものの、都市再生特別措置法にて「含まないこと」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	・土砂災害特別警戒区域からの移転補助 ・急傾斜地崩壊対策事業 ・宅地造成等の開発に伴う指導・監督 ・ハザードマップ等による災害リスク周知、避難啓発 ・三重県土砂災害情報提供システム等による情報収集 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 等
	土砂災害特別警戒区域（土砂災害防止法）	有		
	浸水被害防止区域（特定都市河川法）	なし	—	—
都市計画運用指針において原則として居住誘導区域に含まないこととすべきとされている区域				
	津波災害特別警戒区域（津波防災法）	なし	—	—
都市計画運用指針において災害リスク、警戒避難体制の状況、災害を防止・軽減するための施設状況や整備見込み等を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とされている区域				
災害イエローゾーン	土砂災害警戒区域（土砂災害防止法）	有	リスクの周知とともに、危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備など対応も図られており、こうした取組を継続することとし、居住誘導区域から除外しない	・ハザードマップ等による災害リスク周知、避難啓発 ・三重県土砂災害情報提供システム等による情報収集 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制
	津波浸水想定区域（津波防災法） ※南海トラフ地震の理論上最大規模、過去最大規模	有	ハード対策のほか、リスクの周知とともに津波避難ビルの指定や危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備などソフト対策の充実が図られており、こうした取組を継続することとし、基本的に居住誘導区域から除外しない ただし、事前予測が困難である点を踏まえ、木造家屋が全壊する危険性が飛躍的に高くなる浸水深2m以上の区域について、居住誘導区域から除外	・河川、海岸の堤防・護岸の整備促進、河川改修、津波防護施設の管理・補強促進 ・津波避難マップ（各戸配布）による浸水区域等の明示、災害リスクの周知、率先避難の啓発 ・津波避難ビルの指定 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 ・津波警報はJアラート連動で防災行政無線を通じて情報発信、緊急速報メール・市安全安心防災メールも発信
	想定最大規模 洪水浸水想定区域（水防法）	有	リスクの周知とともに河川水位の監視による避難情報の発令体制などソフト対策が図られており、浸水区域は市街地の広範囲に渡るものの、想定し得る最大規模（年超過確率1/1000）の降雨の想定であり、事前にある程度の予測・準備ができる可能性が高い点なども考慮し、ハード・ソフト両面の対策の推進を前提に居住誘導区域から除外しない	・河川護岸整備や河川改修、下水道整備等の推進 ・ハザードマップ等による浸水区域等の明示、災害リスクの周知、避難の啓発 ・河川水位監視による避難情報（避難準備情報、避難勧告、避難指示）の発令 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制
	家屋倒壊等氾濫想定区域（水防法）	有		
	高潮浸水想定区域（水防法）	有		
	雨水出水浸水想定区域（水防法）	有		
	計画規模 洪水浸水想定区域（水防法）	有	ハード対策のほか、リスクの周知とともに河川水位の監視による避難情報の発令体制などソフト対策も図られており、浸水区域は市街地の広範囲に渡るものの、事前に予測・準備ができる可能性が高い点なども考慮し、ハード・ソフト両面の対策の推進を前提に居住誘導区域から除外しない	
	高潮浸水想定区域（水防法）	有		
	雨水出水浸水想定区域（水防法）	有		
	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	—	—
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	市域全域にわたる大地震となる等、除外することは現実的でないことから、各対策の推進を前提とし、居住誘導区域から除外しない	・建築物の耐震不燃化の促進 ・災害対応力向上に向けた道路網の整備、道路施設やライフライン施設等の安全化等 ・オープンスペースの確保、既存市街地の再編などの対策 ・防災マップによる啓発活動や警戒避難体制の整備をはじめとしたソフト対策
	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	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	・大規模盛土造成地の基礎調査の推進 ・広範囲にわたり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・避難対策の充実等発生後の迅速な対応を目指す

参考：津波や洪水等の浸水被害リスク

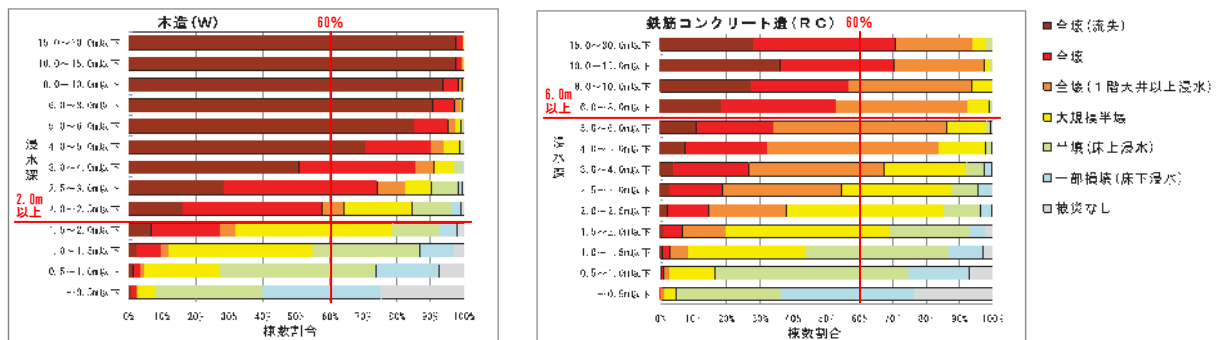
【都市計画運用指針 第13版(令和7年3月31日一部改正)】

◇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。



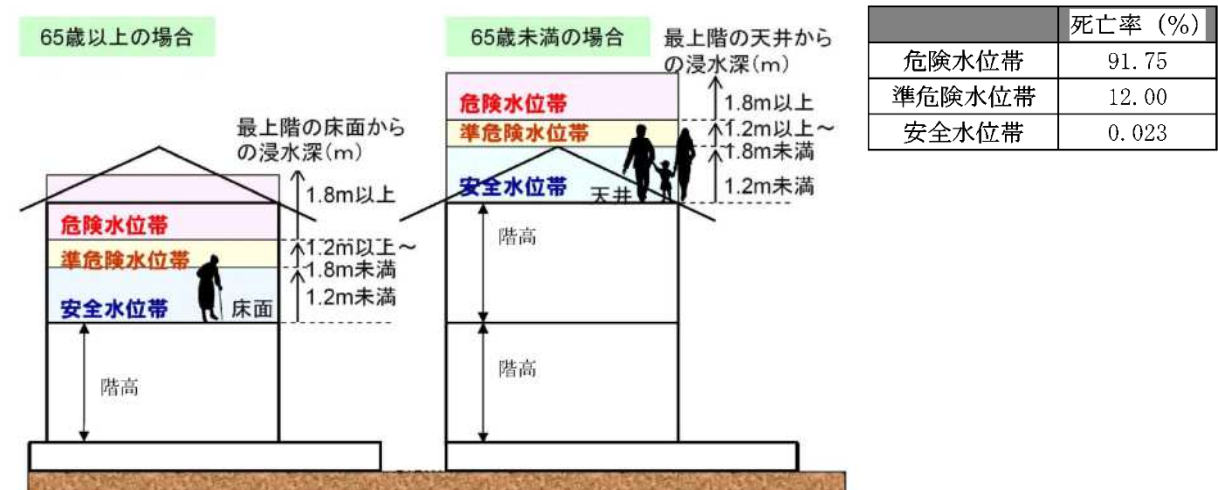
出典：国土交通省都市局「津波被災市街地復興手法検討調査(とりまとめ)」

【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>



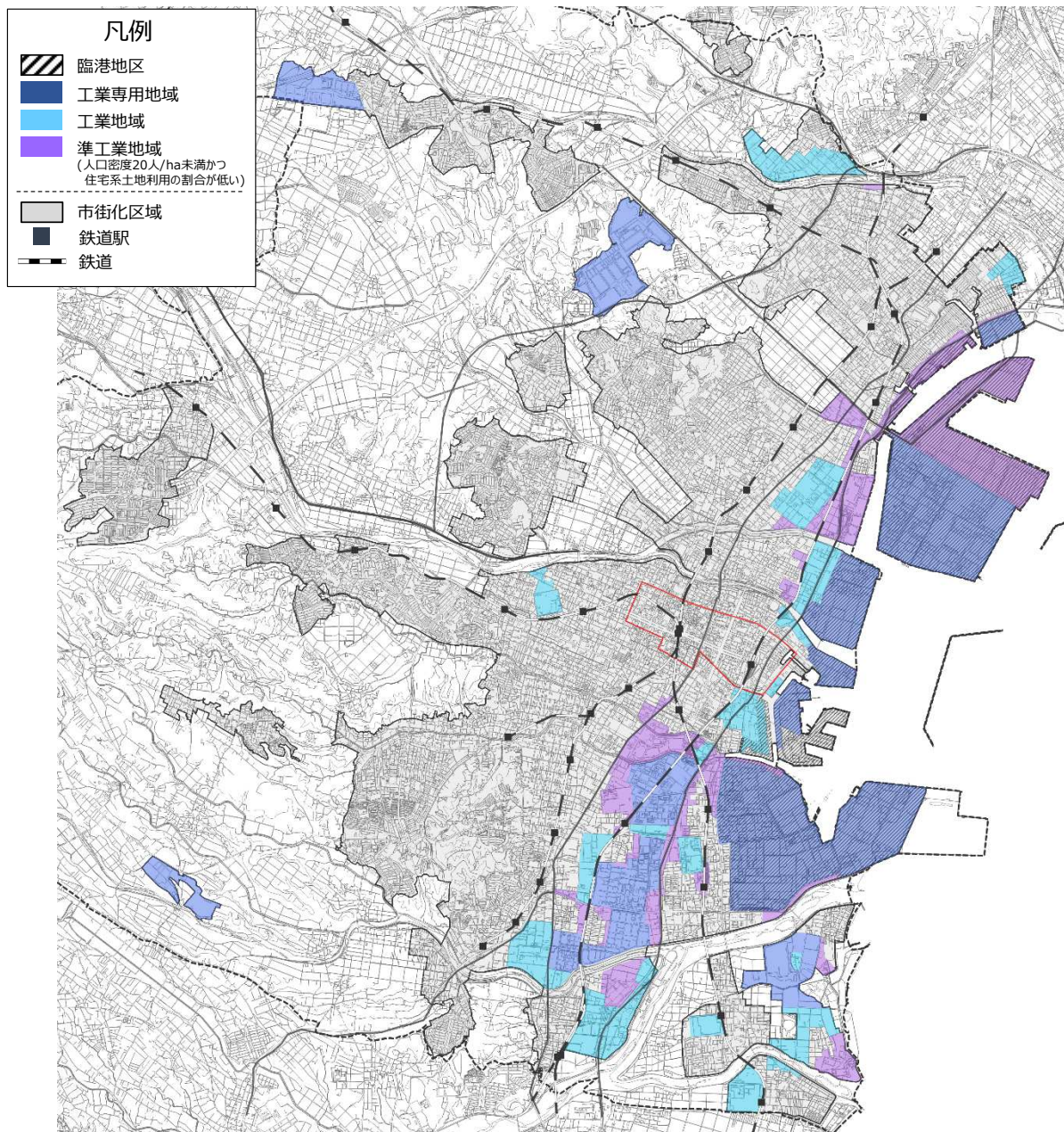
②産業の維持・活性化を図る区域

○産業拠点の臨海部コンビナートと港湾や、ハイテク工業団地など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ることから、居住誘導区域から除外します。

○工業地域についても、おおむ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（おおむね人口密度 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、産業への純化を図る必要性が高い区域を居住誘導区域から除外します。

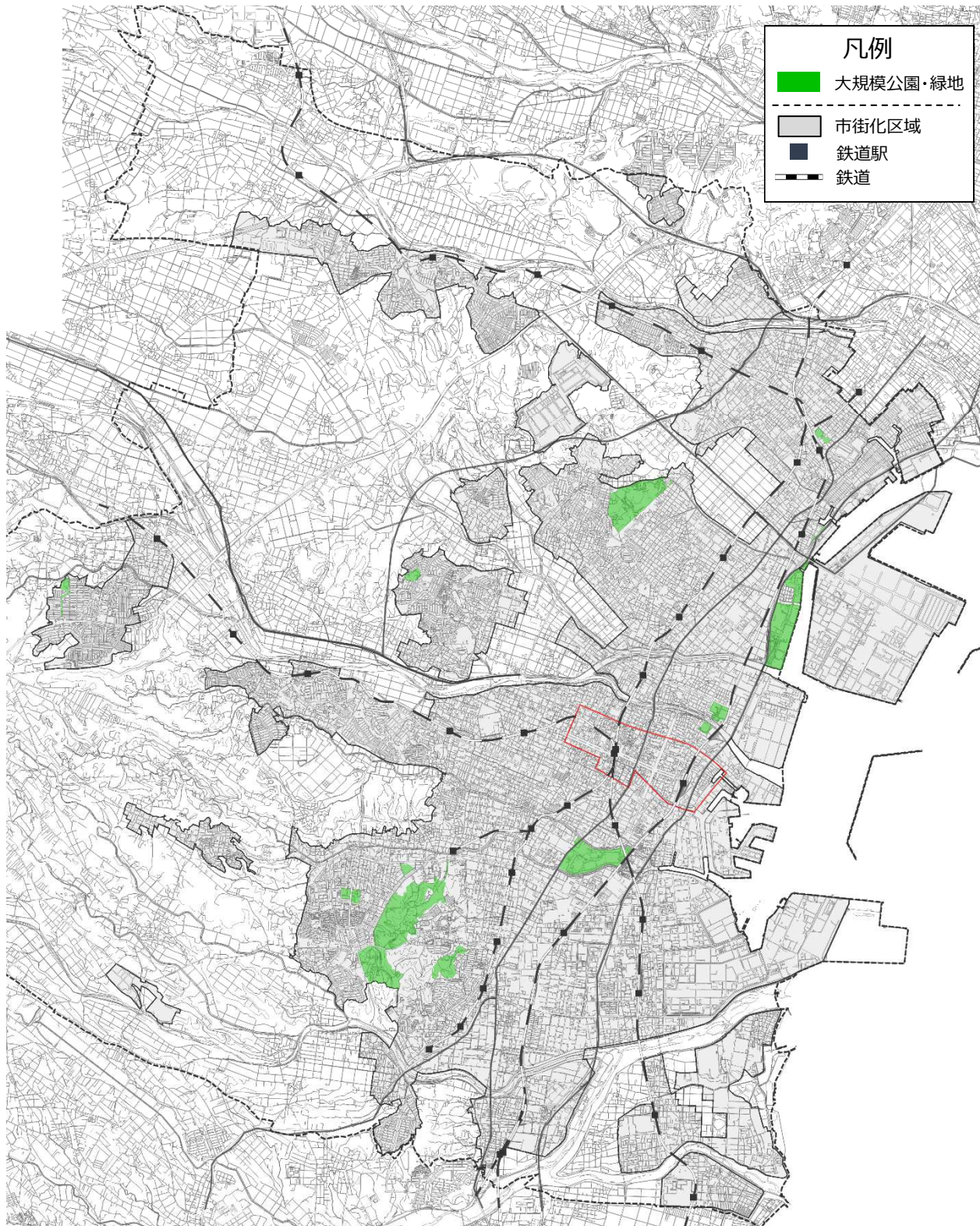
除外条件：工業専用地域、工業地域、臨港地区、人口密度 20 人/ha 未満や住宅系土地利用の割合が低い準工業地域（区域は地形地物（街区・道路・水路等）により周辺街区との連続性を考慮し設定）



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や緑地は、多くの人々の憩い・交流の場となるほか、二酸化炭素の吸収等の都市環境の改善にも必要であることから、居住誘導区域から除外します。

除外条件：都市機能誘導区域外の 2ha 以上の都市計画公園（廃止予定の公園を除く）、市民に憩いの場などとして利用されている 2ha 以上の緑地（河川の緑地、河畔緑地を除く）



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、居住の誘導を図ります。このため、都市機能が集積する中心拠点や地域拠点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、良好な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 **おおむね** 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. 鉄道により広域的な都市機能（中心市街地または富田周辺地区）に **おおむね** 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

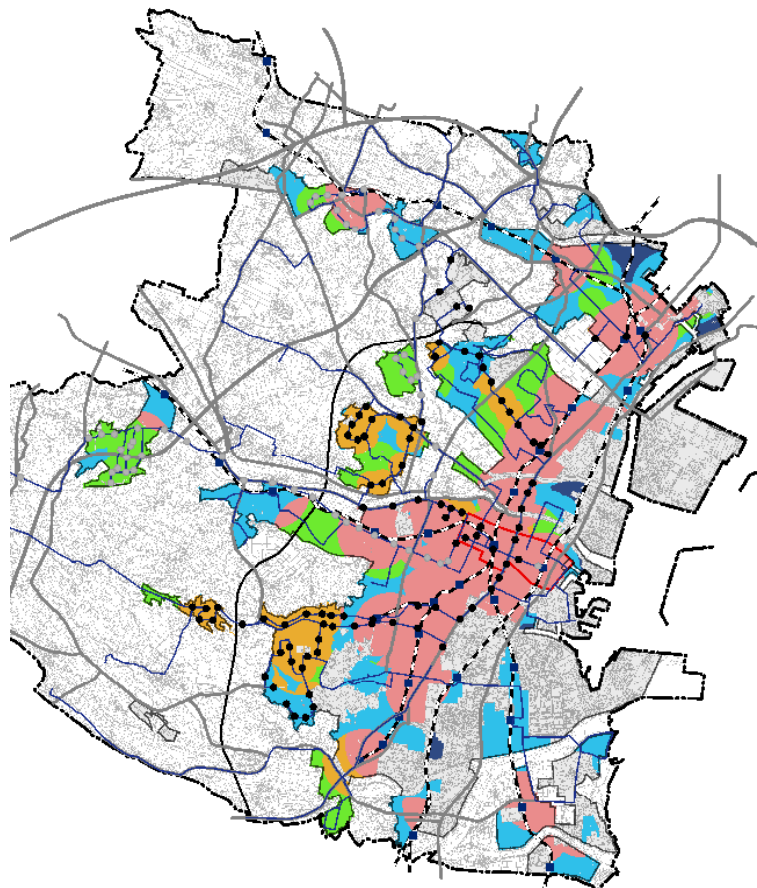
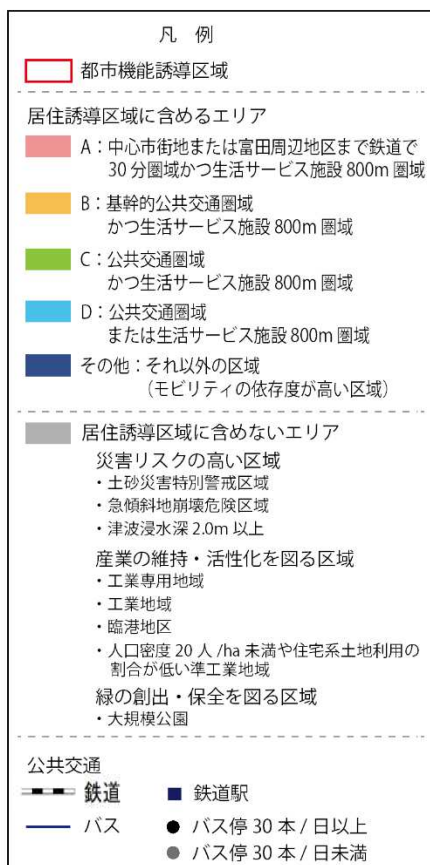
B. 基幹的公共交通（鉄道もしくは基幹的バス）により広域的な都市機能（中心市街地または富田周辺地区）にアクセス可能であり、かつ生活サービス施設が徒歩圏内にある区域

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街区など一体性を考慮し地形地物や用途地域界等により設定



《参考：居住誘導区域の条件と都市基盤整備の状況》

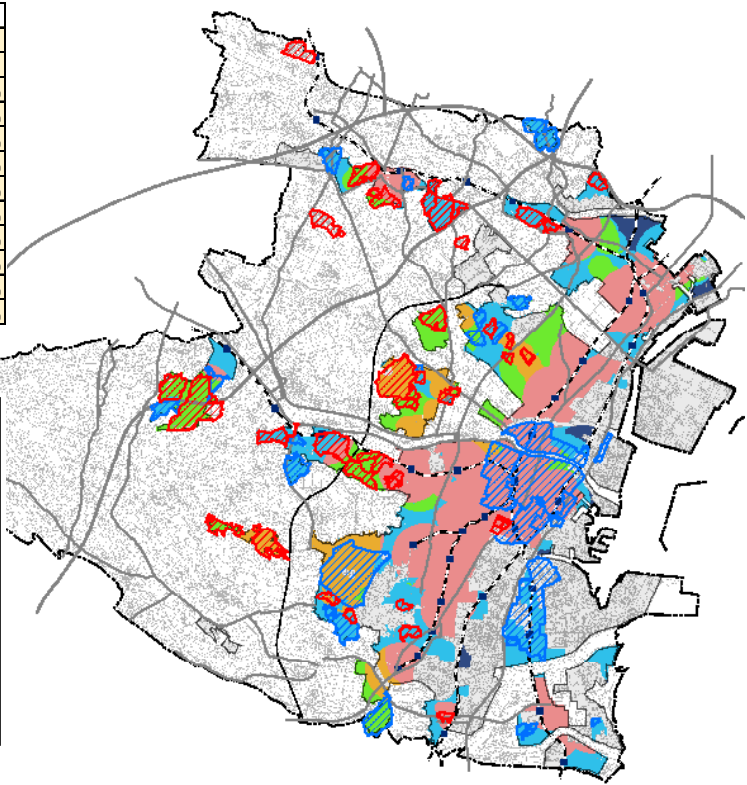
○土地区画整理事業や 5ha 以上の開発など都市基盤の整った住宅地は既成市街地や丘陵部に存在し、下水道は市街化区域内をほぼカバーしています。

■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	
			%
都市計画区域	20,080	1,766	8.8%
市街化区域	7,506	1,680	22.4%
居住誘導区域	5,107	1,529	29.9%
A	2,179	472	21.7%
B	566	271	47.8%
C	766	308	40.2%
D	1,476	478	32.4%
その他	120	0	0.0%
居住誘導区域外	2,399	151	6.3%
市街化調整区域	12,574	86	0.7%

凡例

	土地区画整理事業箇所
	開発許可箇所(5ha未満除く)、 住宅系地区計画策定箇所
	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)
	居住誘導区域外
	※生活サービス施設徒歩圏は住宅団地等 一体性を考慮して設定
	鉄道駅
	鉄道

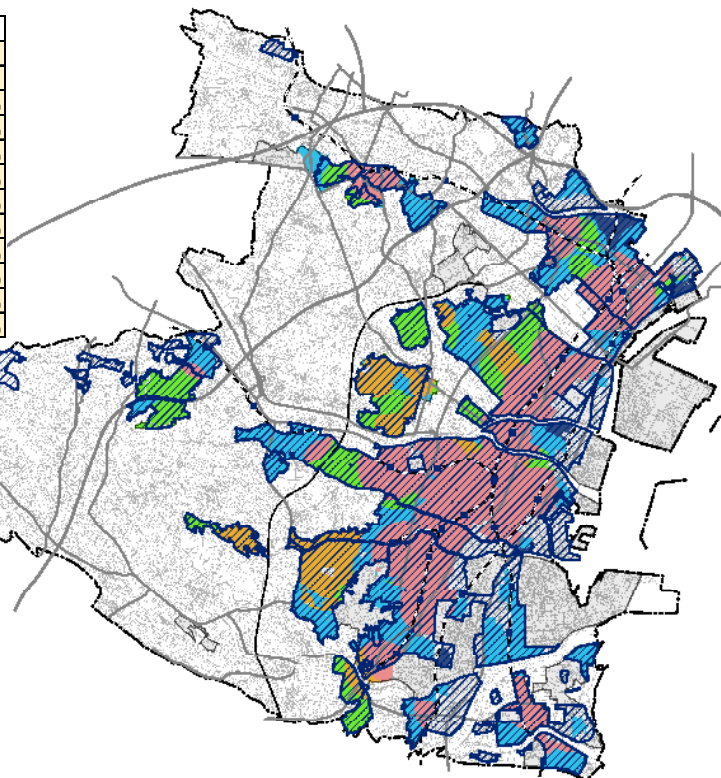


■公共下水道区域

	面積	公共 下水道	
			%
都市計画区域	20,080	5,917	29.5%
市街化区域	7,506	5,725	76.3%
居住誘導区域	5,107	4,876	95.5%
A	2,179	2,114	97.0%
B	566	540	95.3%
C	766	735	96.0%
D	1,476	1,390	94.2%
その他	120	97	80.9%
居住誘導区域外	2,399	849	35.4%
市街化調整区域	12,574	192	1.5%

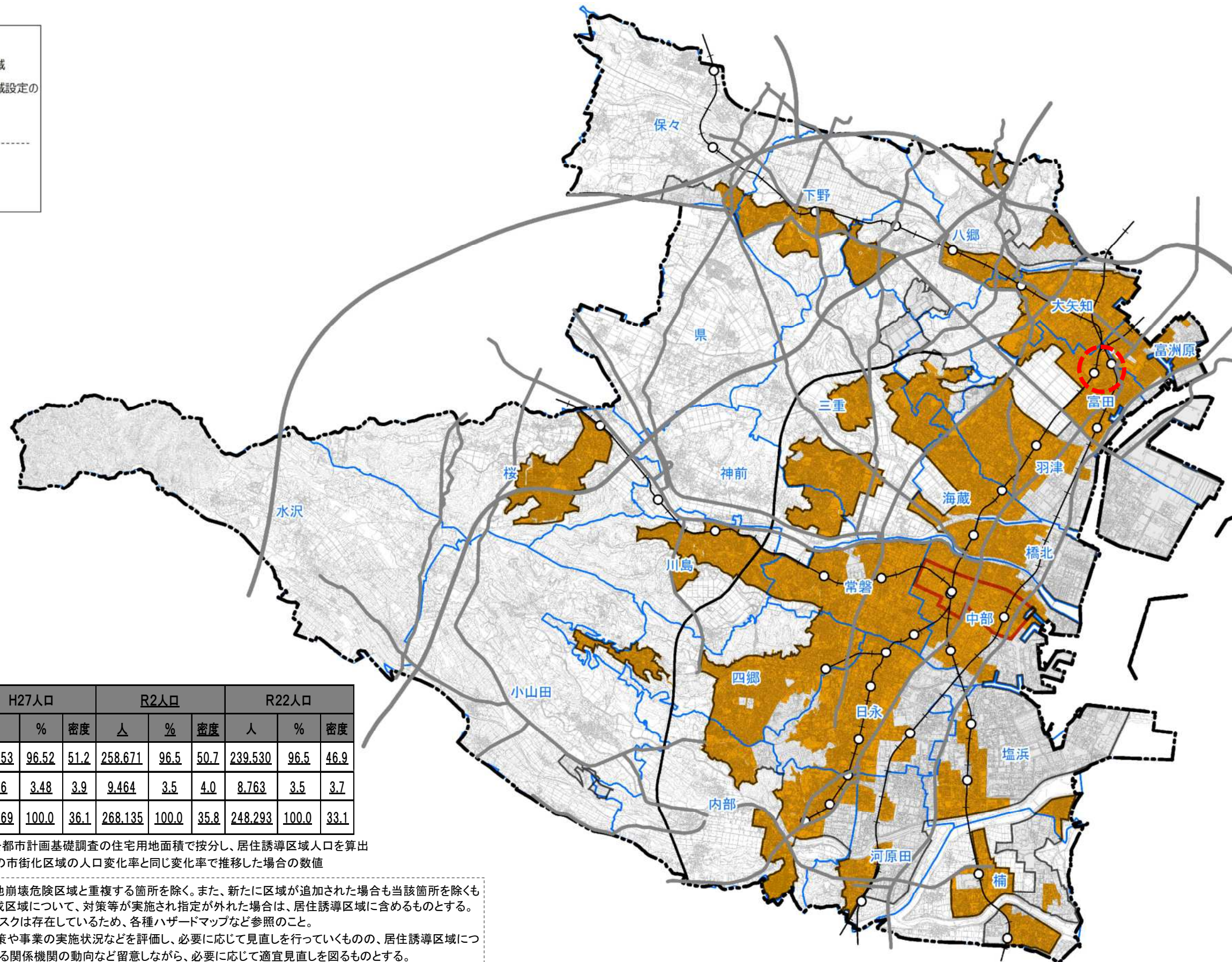
凡例

	公共下水道区域
	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)
	居住誘導区域外
	※生活サービス施設徒歩圏は住宅団地等 一体性を考慮して設定
	鉄道駅
	鉄道



《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		H27人口			R2人口			R22人口		
	ha	%	人	%	密度	人	%	密度	人	%	密度
居住誘導区域	5,107	68.1	<u>261,453</u>	<u>96.52</u>	<u>51.2</u>	<u>258,671</u>	<u>96.5</u>	<u>50.7</u>	<u>239,530</u>	<u>96.5</u>	<u>46.9</u>
誘導区域外	<u>2,390</u>	31.9	<u>9,416</u>	<u>3.48</u>	<u>3.9</u>	<u>9,464</u>	<u>3.5</u>	<u>4.0</u>	<u>8,763</u>	<u>3.5</u>	<u>3.7</u>
合計 (市街化区域)	<u>7,497</u>	100.0	<u>270,869</u>	<u>100.0</u>	<u>36.1</u>	<u>268,135</u>	<u>100.0</u>	<u>35.8</u>	<u>248,293</u>	<u>100.0</u>	<u>33.1</u>

※H27、R2 国勢調査の小地域人口を都市計画基礎調査の住宅用地面積で按分し、居住誘導区域人口を算出

※R22 誘導区域人口は社人研推計の市街化区域の人口変化率と同じ変化率で推移した場合の数値

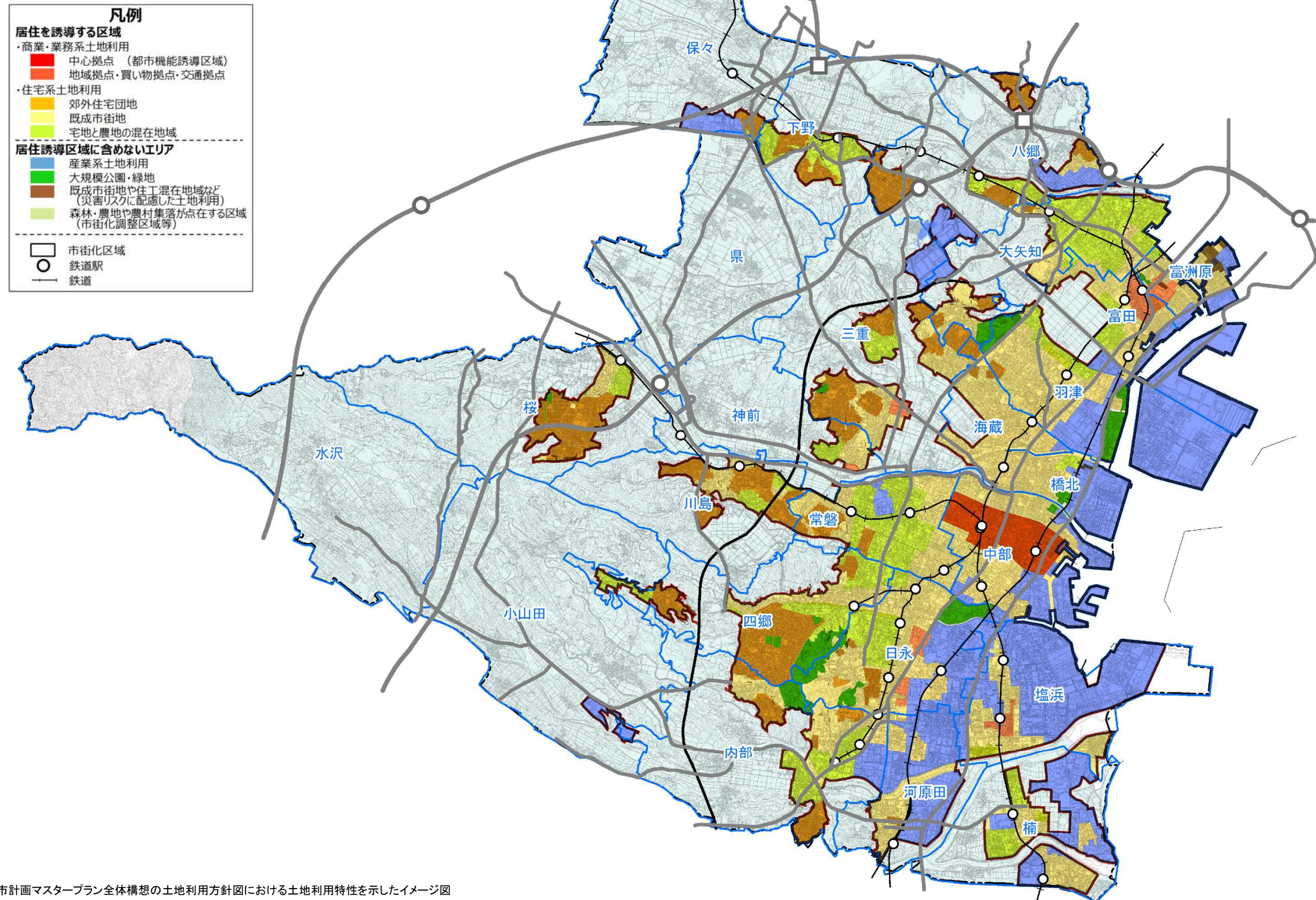
※土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域と重複する箇所を除く。また、新たに区域が追加された場合も当該箇所を除くものとする。なお、土砂災害特別警戒区域について、対策等が実施され指定が外れた場合は、居住誘導区域に含めるものとする。

※居住誘導区域内においても災害リスクは存在しているため、各種ハザードマップなど参照のこと。

※本計画はおおむね 5 年ごとに施策や事業の実施状況などを評価し、必要に応じて見直しを行っていくものの、居住誘導区域について、災害リスクや国をはじめとする関係機関の動向など留意しながら、必要に応じて適宜見直しを図るものとする。

《居住誘導区域の参考図（土地利用特性ごと）》

四日市市都市計画マスタープラン全体構想における土地利用特性と立地適正化計画における誘導区域図をあわせた参考イメージ図。



※都市計画マスタープラン全体構想の土地利用方針図における土地利用特性を示したイメージ図

5-2 居住誘導区域に係る届出制度

(1) 居住誘導区域に係る届出制度（都市再生特別措置法第 88 条）

居住誘導区域外における住宅開発等の動向を把握するため、居住誘導区域外で以下に示す一定規模以上の開発行為または建築等行為を行おうとする場合、都市再生特別措置法第 88 条第 1 項の規定に基づき、当該行為に着手する日の 30 日前までに市への届出が必要となります。

なお、当該行為が居住誘導区域内の住宅等の立地誘導を図る上で支障があると認められるときは、協議・調整の上、勧告等の必要な措置を行う場合があります。

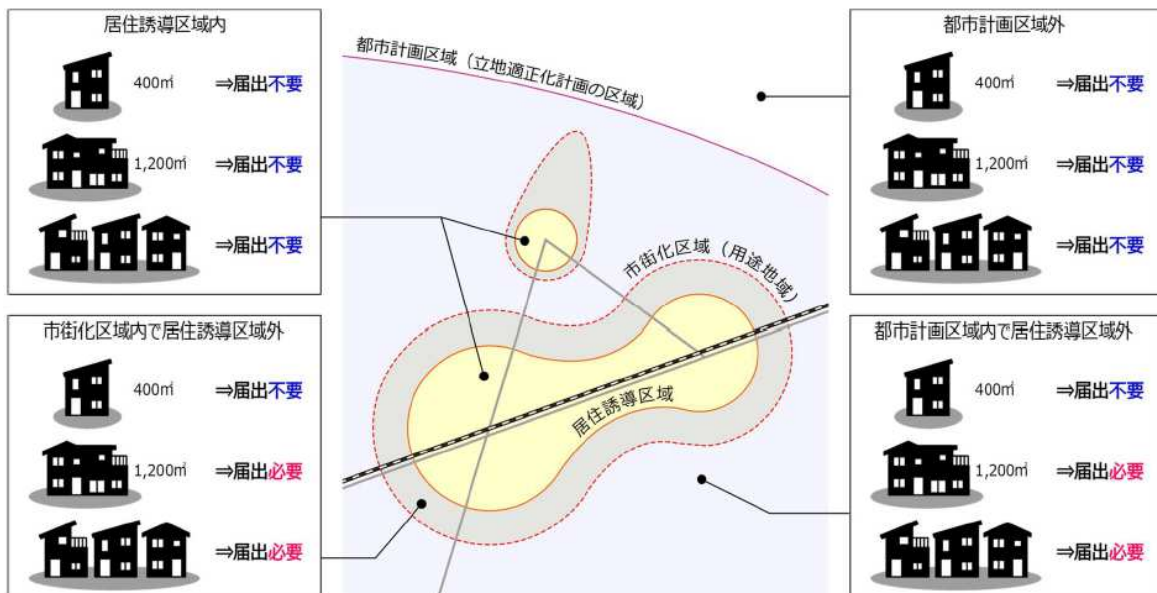
■対象となる行為

【居住誘導区域外における住宅開発等に係る開発行為又は建築等行為】

開発行為	建築行為等
① 3 戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ② 1 戸又は 2 戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたもの [※] の建築目的で行う開発行為（例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等）	① 3 戸以上の住宅を新築しようとする場合 [※] ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合（例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等） ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等（①、②）とする場合

※「住宅」の定義については、建築基準法における住宅の取扱いを参考にすることが考えられます。

■届出の対象例



※本市では、令和 8 年 3 月現在、条例を定めていません。

出典：立地適正化計画の手引き【基本編】(R7.4 改訂、国土交通省)

第6章 誘導施策について

目指すべき都市構造の実現に向け、本計画における方針を踏まえ、都市機能誘導、居住誘導及び交通ネットワークに係る施策に取り組みます。

■都市機能誘導に係る施策

■中心拠点の都市機能の高度化・集約化

- ・東京・名古屋間のリニア中央新幹線の開通に伴うスーパーメガリージョン形成効果を最大限享受するため、リニア時代にふさわしいゲートウェイの整備を進めます。
- ・利用者の増加が期待される中心拠点周辺において、訪れる人が歩きたくなるような歩行空間や公園など公共空間の整備とともに回遊性の向上を図ります。
- ・図書館などの拠点的な都市機能、大学やサテライトキャンパスなど学び・交流し・楽しむ都市機能の誘導とともに、土地の高度利用や再開発の誘導を図ります。
- ・都市型産業など産業政策と連携した企業立地や再編に必要な土地利用誘導を図ります。

■地域拠点の拠点化の促進

- ・北部地域を支える都市機能の維持・集約化を図るとともに、土地の高度利用や再開発の誘導を図ります。
- ・近鉄富田駅において、鉄道の利用環境の向上を図りながら、交通結節機能の強化に向けた取組の検討を進めます（四日市地域公共交通計画との連携）。

■生活サービス機能の維持

- ・共働きを含む就業世代、子育て世代から高齢者まで多様な世代が暮らしやすいまちに向け、医療と福祉が連携した地域包括ケアシステムの維持・充実を図るとともに、広く市民の生活を支え宅配機能も備える買い物拠点の維持を図ります。
- ・総合型地域スポーツクラブなど市民が健康で元気に暮らせる機能の充実を図ります。

主な事業など

- ▶中央通り再編事業※
- ▶知と交流の拠点施設整備事業（図書館を核とした複合施設）
- ▶大学等整備事業
- ▶公園再整備事業（中央通り再編事業、みなとまちづくり関連）
- ▶優良建築物等整備事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業
- ▶共同建替等誘導助成制度
- ▶企業立地奨励金制度
- ▶空き店舗等活用支援事業補助金制度
- ▶駐輪場の整備
- ▶都市・地域交通戦略推進事業
- ▶まちなかウォークブル推進事業
- ▶官民連携まちなか再生推進事業
- ▶都市構造再編集集中支援事業
- ▶新しい地方経済・生活環境創生交付金(第2世代交付金)拠点整備事業 など

〔中央通りの整備方針〕

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上
「顔・賑わいづくり」

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置
「交通機能強化」

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上
「空間の魅力向上」

視点④：社会情勢の変化への対応
「スマート化、レジリエンスの向上」

- ▷ 西浦通り～市民公園駅間は、中央島を残しながら南北の車線数を減らす
- ▷ 近鉄四日市駅東～JR四日市駅区間は、南側にすべての車線を集約し、北側にまとまった歩行者空間を確保する
- ▷ 商店街に隣接する近鉄四日市駅東側に、パスタモールを集約する（令和3年度/パスタ四日市市国直轄事業化）
- ▷ 周辺の各種公園やパスタミナール、商店街等周辺施設との連携を図る
- ▷ 全線を通して、歩行者空間を最大化することで、歩きやすくなる空間の素地をつくる
- ▷ クスノ井並木を活かした緑豊かで高質なデザインとすることで、まち全体の都市景観形成の軸として空間の魅力向上を図る
- ▷ 南側自転車道は、将来的な次世代モビリティの需要を見据えた幅員として、中央通り全線で4.0mを確保する
- ▷ 災害時などの非常時を想定した、避難空間を確保する

「スマート化、レジリエンスの向上」

・災害時などの非常時を想定した、避難空間を確保する

構成と連携する周辺施設

ふれあいモール

商店街

バスターミナル

市民公園

車線の削減

A-A断面

幅員4.0mの自転車道整備

東海道路

東海1号

東海3号

東海4号

東海5号

東海6号

東海7号

東海8号

東海9号

東海10号

東海11号

東海12号

東海13号

東海14号

東海15号

東海16号

東海17号

東海18号

東海19号

東海20号

東海21号

東海22号

東海23号

東海24号

東海25号

東海26号

東海27号

東海28号

東海29号

東海30号

東海31号

東海32号

東海33号

東海34号

東海35号

東海36号

東海37号

東海38号

東海39号

東海40号

東海41号

東海42号

東海43号

東海44号

東海45号

東海46号

東海47号

東海48号

東海49号

東海50号

東海51号

東海52号

東海53号

東海54号

東海55号

東海56号

東海57号

東海58号

東海59号

東海60号

東海61号

東海62号

東海63号

東海64号

東海65号

東海66号

東海67号

東海68号

東海69号

東海70号

東海71号

東海72号

東海73号

東海74号

東海75号

東海76号

東海77号

東海78号

東海79号

東海80号

東海81号

東海82号

東海83号

東海84号

東海85号

東海86号

東海87号

東海88号

東海89号

東海90号

東海91号

東海92号

東海93号

東海94号

東海95号

東海96号

東海97号

東海98号

東海99号

東海100号

東海101号

東海102号

東海103号

東海104号

東海105号

東海106号

東海107号

東海108号

東海109号

東海110号

東海111号

東海112号

東海113号

東海114号

東海115号

東海116号

東海117号

東海118号

東海119号

東海120号

東海121号

東海122号

東海123号

東海124号

東海125号

東海126号

東海127号

東海128号

東海129号

東海130号

東海131号

東海132号

東海133号

東海134号

東海135号

東海136号

東海137号

東海138号

東海139号

東海140号

東海141号

東海142号

東海143号

東海144号

東海145号

東海146号

東海147号

東海148号

東海149号

東海150号

東海151号

東海152号

東海153号

東海154号

東海155号

東海156号

東海157号

東海158号

東海159号

東海160号

東海161号

東海162号

東海163号

東海164号

東海165号

東海166号

東海167号

東海168号

東海169号

東海170号

東海171号

東海172号

東海173号

東海174号

東海175号

東海176号

東海177号

東海178号

東海179号

東海180号

東海181号

東海182号

東海183号

東海184号

東海185号

東海186号

東海187号

東海188号

東海189号

東海190号

東海191号

東海192号

東海193号

東海194号

東海195号

東海196号

東海197号

東海198号

東海199号

東海200号

東海201号

東海202号

東海203号

東海204号

東海205号

東海206号

東海207号

東海208号

東海209号

東海210号

東海211号

東海212号

東海213号

東海214号

東海215号

東海216号

東海217号

東海218号

東海219号

東海220号

東海221号

東海222号

東海223号

東海224号

東海225号

東海226号

東海227号

東海228号

東海229号

東海230号

東海231号

東海232号

東海233号

東海234号

東海235号

東海236号

東海237号

東海238号

東海239号

東海240号

東海241号

東海242号

東海243号

東海244号

東海245号

東海246号

東海247号

東海248号

東海249号

東海250号

東海251号

東海252号

東海253号

東海254号

東海255号

東海256号

東海257号

東海258号

東海259号

東海260号

東海261号

東海262号

東海263号

東海264号

東海265号

東海266号

東海267号

東海268号

東海269号

東海270号

東海271号

東海272号

東海273号

東海274号

東海275号

東海276号

東海277号

東海278号

東海279号

東海280号

東海281号

東海282号

東海283号

東海284号

東海285号

東海286号

東海287号

東海288号

東海289号

東海290号

東海291号

東海292号

東海293号

東海294号

東海295号

東海296号

東海297号

東海298号

東海299号

東海300号

東海301号

東海302号

東海303号

東海304号

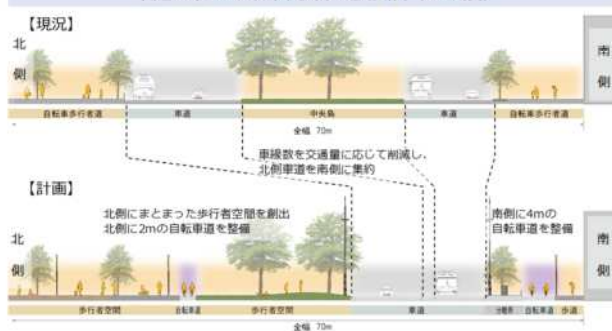
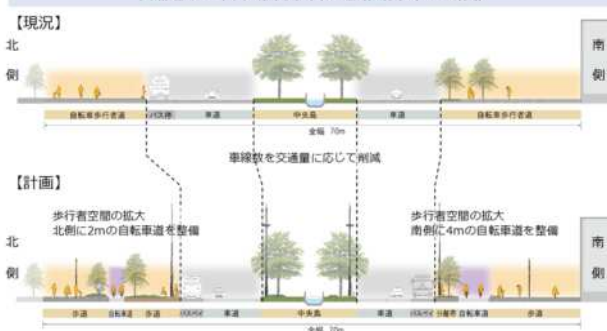
東海305号

東海306号

東海307号

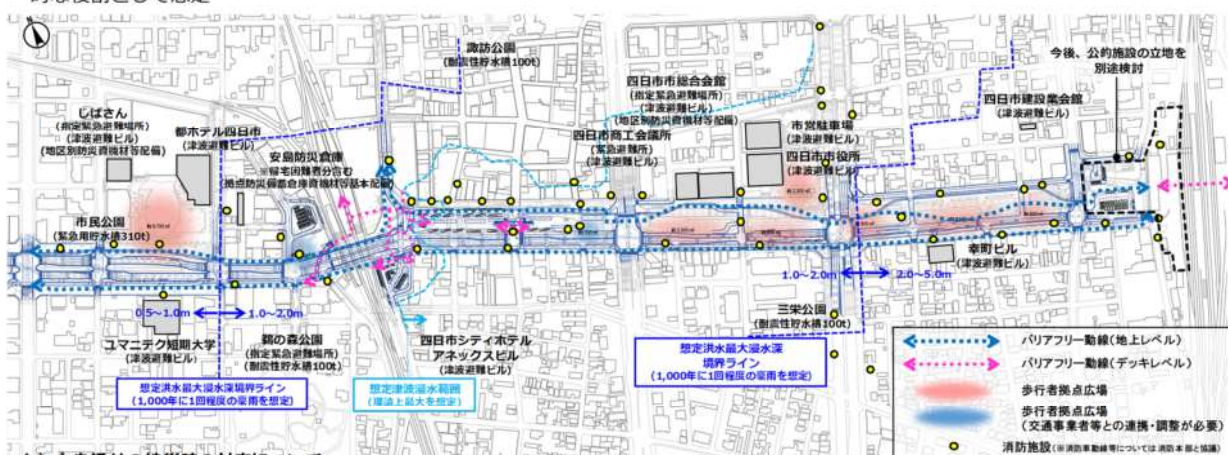
東海308号

国道1号～JR四日市駅区間の道路断面（B-B断面）



2-3-2. 災害時の使われ方

- ・中央通りでは、バリアフリーに配慮した歩行者動線、徒歩2分程度の間隔で歩行者拠点広場を設置し、交通結節点となる近鉄四日市駅周辺には歩行者デッキ、JR四日市駅とみなとを結ぶオーバークリッジなどの整備を予定している
- ・全線を通して整備される歩行者動線や歩行者デッキ・オーバークリッジについては、被災時の避難経路・代替輸送等への動線を基本的な役割として想定



- ◆四日市市地域防災計画では、多くの避難者が想定される被災時に、被害の軽減を図るため、大きく2種類の避難所等を整備・指定
- ◆中央通りについては、今回の再編により屋外のオープンスペースが創出されるため、屋外空間の利用を想定し、避難所ではなく指定緊急避難場所等への活用が望ましい。

・災害時の危険を回避するため、一時的に避難する場所または帰宅困難者が公共交通機関の回復までに待機する場所

種別	概要
指定緊急避難場所	・災害時の危険回避のため一時的に避難する場所又は帰宅困難者が公共交通機関の回復まで待機する場所 ・災害発生時に応じあらかじめ四日市市が指定 ・避難指示が下るを免れる場合、この指定緊急避難場所への避難を呼びかけ
緊急避難所 (その他の 避難場所)	・地域の住民が一時的に災害時の危険を回避するための避難場所 ・地域からの要望により指定

・住居を失った人等の避難生活の場所であるとともに避難生活の支援拠点となる施設

種別	概要
指定避難所	・災害救助法が適用される程度の災害が発生又は発生する恐れがあり、または多数の避難者が予想される場合に、市災害対策本部が、あらかじめ指定されている避難場所のうち必要に応じて開設するもの
福祉避難所 (2次避難所)	・介護が必要等、他の人との指定避難所に住むことが困難な人が滞在するための避難所 ・あらかじめ協定を締結した福祉施設などが対象

〔交通結節点のデザイン（バスターミナルの整備に係る事項） 基本目標〕

- ◆ 近鉄四日市駅周辺の現状と課題、「近鉄四日市駅周辺等整備基本構想」における近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性、バスタプロジェクトの狙いを踏まえ、四日市バスターミナルの基本目標を設定

近鉄四日市駅周辺等整備の基本的な方向性

近鉄四日市駅周辺の現状と課題

視点①：賑わい・もてなし空間の創出と回遊性の向上

【現状】

◇近鉄四日市駅前広場はバスやタクシー等の交通機能に特化しており、駅西側に向かう歩行者動線、待ち合わせや集合場所となるような空間がない。

◇駅利用以外はほとんどがふれあいモールを通して人が移動している。

◇駅前広場が四日市を印象付けるような美しい空間となっていない。

【課題】
◆駅北側のふれあいモールの歩行者動線に加え、駅南側の中央通り側においても、駅西側や市民公園から駅東側にかけての歩行者動線や滞留空間を確保し、回遊性を高めることが必要ではないか。
◆信号交差点や乗り換えにおける垂直移動などのバリアを減らすことが必要ではないか。
◆駅前整備にあわせて民間投資を促し、賑わいを創出する必要があるのではないか。

視点②：まちづくりと連動した交通機能の配置

【現状】

◇交通ターミナルとしての広さが不足しており、各交通モードが混在するとともに、バスのりばなどが分散しているため、分かりづらい。

◇バリアフリーに対応する送迎スペースがない。

◇中央通りの高架下には送迎車が多い。

【課題】
◆高齢化社会においてはバリアフリーに配慮したタクシーのりばや送迎スペースを駅直近に配置する必要があるのではないか。
◆バスのりばをもっと分かりやすくする必要があるのではないか。
◆商店街の賑わいへの資与等を考慮してバスのりばを配置する必要があるのではないか。
◆各交通モードと歩行者を分離し、安全性を向上させる必要があるのではないか。
◆乗り継ぎ動線に屋根を設置するなど、快適性を向上させる必要があるのではないか。

視点③：中央通りを活用した空間の魅力向上

【現状】

◇中央通りはクスの木などの良好な景観を有する。

◇車道は片側3車線で交通量に対して余裕がある。

【課題】
◆広い中央通りをバスのりばや歩行者空間などに優先的に利用してはどうか。
◆クスの木並木空間を歩行者空間・緑道とし、文化的交流が営まれる場所として利用してはどうか。
◆四日市に訪れた人が美しい景観や眺望を望める場所を確保してはどうか。

【配慮すべき事項】
①中心市街地の活性化 ②交通結節機能強化 ③都市機能施設への回遊性向上 ④バリアフリー環境の整備 ⑤都心居住の促進

バスタプロジェクトの狙い

地域の活性化

地域の実情に即した公共交通ネットワークの充実や質の高い公共交通を使う取組により、観光立国や一億総活躍社会を実現。

災害対応の強化

災害時の鉄道等の代替交通機関としてのバスの機能を強化し、災害時の人流を確保。

生産性の向上

ドライバー不足が進行するバスの運行効率化を促進するとともに、バスの利用促進により都市部の渋滞損失を削減。

民間ノウハウを活用した事業スキーム

民間ノウハウを活用し、ターミナル使用料・商業施設等から得られる収益によるターミナルの管理・運営を実現。

公益機能の強化

防災機能の強化、バリアフリーの強化、訪日外国人対応の強化等。

他の交通、拠点、新技術との連携強化

他の交通やまちづくりとの連携、他の交通拠点との連携、新たなモビリティとの連携

四日市バスターミナルの基本目標

バス停の集約・スマート化による交通結節機能の強化

歩行者の円滑な移動・乗換を支援する交通拠点の整備

並木空間の再編による魅力あるスペースの創出

駅周辺と一体となった賑わい・歩行空間の創出

防災機能の強化

新たなモビリティや交通サービスとの連携

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画

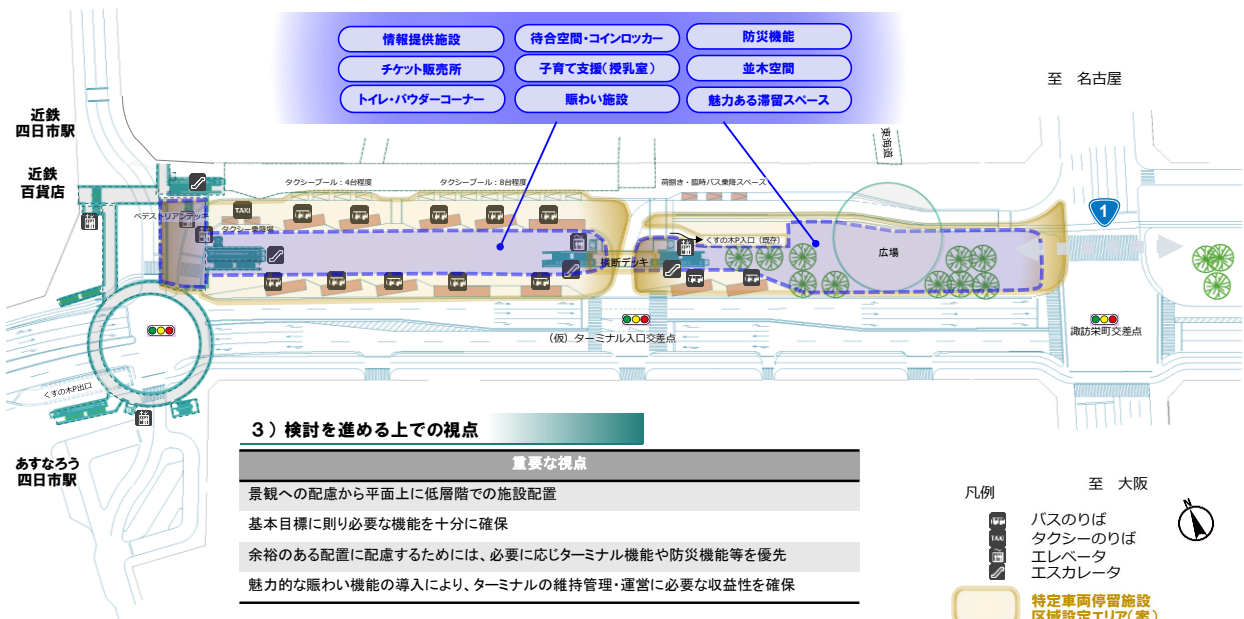
〔交通結節点のデザイン（バスターミナルの整備に係る事項） 施設配置方針〕

バスのりば・車路・待合広場の配置の考え方

- ◆ ターミナル内に入構する車両は、路線バスおよびタクシー。
- ◆ 車両動線および歩行者空間の利便性・快適性のバランスを考慮の上、バース・待合広場を配置。

各機能の配置の考え方

- ◆ 屋内待合空間と各種機能を連携させ、待合時のワンストップの利便性を高める。
- ◆ 各島に待合・券売の基本機能と賑わい施設を配置。
- ◆ 商店街に隣接した賑わい空間を形成する。
- ◆ 東海道との交差点には並木と賑わい施設を導入。



※バスバース数及び配置、車路、出入口、横断箇所等は、関係機関協議を行い詳細な配置を決定していく

出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画

■居住誘導に係る施策

■生活快適性の高い区域への居住の誘導

- ・高次都市機能への鉄道によるアクセス性が高く生活サービス施設も徒歩圏にある区域に居住を誘導するとともに、公共交通及び生活サービス施設が徒歩圏にある区域、一定の都市基盤が整った住宅地への居住の誘導を図ります。

■安全安心な居住環境の実現

- ・災害リスクに配慮したまちづくりとともに災害リスクに係る情報の提供や既成市街地におけるリスク軽減策の検討など暮らしの安全度の向上を図ります。
- ・被災時の対応や復旧に必要な道路や、多くの人が訪れる施設などの社会インフラの耐震化を進めます。
- ・旧耐震建物の耐震化や除却、建替えを促進します。
- ・空き家の適正管理とともに老朽危険家屋の除却を促進します。

■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

- ・急行停車駅などの主要駅周辺において、土地の高度利用や再開発などを誘導し、都心居住を促進します。

■居住誘導を図る区域の居住環境の向上

- ・郊外住宅団地や既成市街地などの既成住宅地において、公園など公共空間の再編や遊休土地の活用により、住環境の向上とともに新たな住宅の供給を図ります。
- ・高経年住宅団地など高齢化の進行が顕著な区域において、多世代居住の促進を図ります。
- ・臨海部既成市街地や高経年住宅団地などの道路や下水道などが整備された居住地において、空き家の建替えやリノベーション、空き地の利活用を促進するなど、既存ストックを有効活用しながらゆとりある住空間の形成を図ります。
- ・臨海部既成市街地などの木造家屋密集区域などにおいて、面的再編の誘導を図ります。
- ・宅地と農地の混在地域における都市農地の保全とともに、都市と環境が調和したゆとりある居住空間の形成に向けて必要な土地利用誘導に努めます。
- ・子育て世帯から高齢者に加え、増加が予測される外国人市民も安心して暮らせる環境の検討を進めます。

■リニア時代を生かした既存住宅地の再生

- ・リニア時代の名古屋駅へのアクセス性向上を生かし、広域幹線道路ネットワーク周辺の住宅地の価値向上を図ります。

■ストックとしての住宅の有効活用

- ・高経年の住宅団地など道路や下水道などが整備された居住地において、子育て世帯や学生などの住まいとして空き家や空き戸などの有効活用を図ります。

■子育て機能の強化

- ・誰もが安心して子育てしながら働き暮らしていけるよう、子育て支援施設の適正な受入れ枠の確保や多様な保育サービスの向上、仕事と子育てが両立できる環境の整備など子育て環境の充実に図ります。

主な事業など

- ▶優建築物等整備事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業
- ▶共同建替等誘導助成制度
- ▶地区計画、建築協定
- ▶都市公園ストック再編事業
- ▶狭あい道路後退用地整備事業
- ▶住み替え支援制度
- ▶空き家バンク制度
- ▶空き家の適正管理、利活用や除却の促進など空き家対策の推進
- ▶狭小宅地改善支援制度
- ▶橋梁の耐震化などの耐震化対策
- ▶木造住宅耐震補強工事等補助制度
- ▶ブロック塀撤去・生垣転換への支援
- ▶生産緑地制度などによる都市農地の保全
- ▶都市構造再編集集中支援事業 など

■ネットワークに係る施策

■中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・再編

- ・輸送力や定時性に優れる鉄道網や基幹的なバス路線について、中心拠点や地域拠点等の都市の拠点を結ぶ都市の骨格となる公共交通軸として維持・強化を図るとともに、バスやタクシー等の公共交通が相互に連携し、都市機能が集積する中心市街地を中心とした効率的な交通ネットワークを構築します。
- ・鉄道事業再構築実施計画に基づき四日市あすなろう鉄道の施設などの計画的な更新等を進めることで、利用者の利便性向上や安全性強化を図るとともに、民間鉄道事業者が行う施設更新や老朽化対策等の支援を行うほか、駅施設のバリアフリー化や駅周辺の整備などを進め、誰もが利用しやすい環境を構築します。
- ・居住誘導区域外や交通空白地域などにおける移動手段の確保に向けて、地区の特性にあわせ、駅から自宅等、末端交通としてのラストワンマイルの合理的な移動手段として従来からの徒歩、自転車に加え、デマンド交通や自動運転技術などの活用について実証実験の実施等、検討を進めます。
- ・ICT・IoT 技術を活用し、公共交通の安全性・利便性の向上を図ります。
- ・まちなかを回遊する移動手段の強化を図るとともに、近鉄四日市駅－JR 四日市駅間等において、新たな技術を取り入れた交通手段の実現に関係者とともに取り組めます。
- ・末端交通への活用を視野に自動運転等の新技術の導入に取り組めます。
- ・移動のニーズに応じ、多様な移動手段をサービスとして提供する MaaS への対応を進めます。

■広域幹線道路ネットワークを生かした交通利便性の向上

- ・北勢バイパスの国道 477 号バイパスから国道 1 号（四日市市采女町）間の早期工事着手、東海環状自動車道・新名神高速道路や鈴鹿四日市道路の整備促進に向け、関係者と連携し取り組むとともに、広域幹線道路やコミュニティーミナル、道の駅などを活用した交通ネットワークの形成を図ります。
- ・道路整備の方針に基づき、広域高速道路と中心部や臨海部を結ぶ道路ネットワークを強化しインターアクセスの向上を図るとともに、渋滞が顕著な交差点や中心部周辺のネック点解消に必要な道路整備を進めます。
- ・連節バス等の導入により、機能集積が進むハイテク工業団地に向けた輸送力の強化と渋滞の軽減を図ります。

■リニア時代に向けた交通利便性の向上

- ・リニア中央新幹線開通の効果を最大限享受できるよう、近鉄四日市駅や JR 四日市駅周辺等において駅前広場やバスターミナル（バスタ四日市）、歩行空間等の整備を進めるなど、本市の玄関口の交通結節機能を強化するとともに、郊外部の商業施設や駅などから基幹的な公共交通に快適に乗り換えができるような交通結節点の整備に取り組めます。
- ・広域的な道路ネットワークを生かしながら、名古屋へのアクセス性の向上を図ります。

主な事業など

- ▶公有民営方式での四日市あすなろう鉄道の運行継続及び利便性の向上
- ▶鉄道軌道安全輸送設備等整備事業
- ▶鉄道施設安全対策事業
- ▶鉄道駅のバリアフリー化
- ▶駅前広場の整備
- ▶交通空白地域におけるデマンドタクシーなどの運行
- ▶自動運転の導入に向けた取組推進
- ▶パーソナルモビリティの導入に向けた取組推進
- ▶M a a S の活用
- ▶郊外部や近郊の商業施設や駅などを活用した交流と交通の複合拠点（コミュニティターミナル）の整備検討
- ▶渋滞箇所の改善
- ▶接続バスの拡充
- ▶バスターミナル（バスタ四日市）の整備
- ▶中央通りの空間づくり
- ▶地域公共交通再構築事業
- ▶都市・地域交通戦略推進事業
- ▶新しい地方経済・生活環境創生交付金(第2世代交付金)拠点整備事業 など

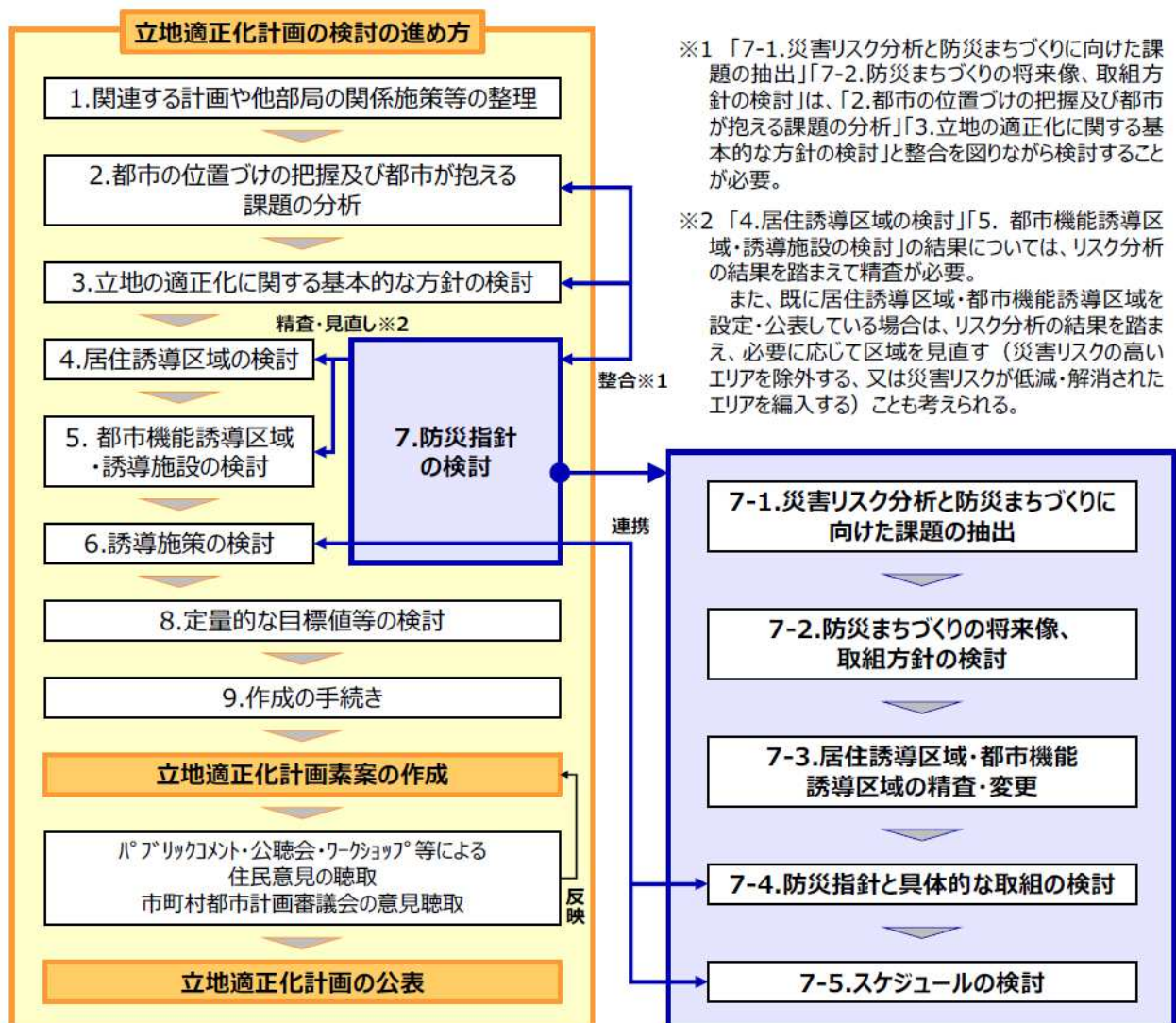
第7章 防災指針

7-1 防災指針とは

防災指針は、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針であり、当該指針に基づく具体的な取組と あわせて 立地適正化計画に定めるものです（第13版都市計画運用指針（令和7年3月））。

国土交通省の「立地適正化計画の手引き（令和7年4月改訂）」において、以下のとおり防災指針検討のフローが示されており、このフローを基本に検討を行います。

■ 防災指針の検討フロー



出典：立地適正化計画の手引き【基本編】（R7.4改訂、国土交通省）

7-2 災害リスクについて

災害リスク分析は、災害ハザード情報に都市の情報などを重ねて行います。本市における災害ハザードは以下のとおりです。

表 本市における災害ハザード情報(令和7年10月時点)

災害種別		所管	災害ハザード情報	規模・年超過確率等		根拠法令等	指定等	
土砂災害		三重県	急傾斜地崩壊危険区域 レッドゾーン	42箇所 (うち対策済40箇所)		急傾斜地法	S46.3~ R6.10	
			土砂災害特別警戒区域 レッドゾーン	急傾斜地 353箇所 土石流 21箇所	計 374箇所	土砂災害 防止法	H22.9~ R6.3	
			土砂災害警戒区域 イエローゾーン	急傾斜地 387箇所 土石流 28箇所	計 415箇所			
地震	津波(南海トラフ地震) ※30年以内発生確率 60~90%程度	三重県	津波浸水想定区域	過去最大規模	1/100~150	津波防災法	H27.3	
			津波浸水想定区域	理論上最大規模	極めて低いが 起こり得る			
			津波到達時間					
水災害	洪水	鈴鹿川水系(鈴鹿川・鈴鹿川派川、内部川(指定区間含む)、 <u>鎌谷川</u> 、 <u>足見川</u> 、 <u>春雨川</u> 、 <u>小池川</u> 、 <u>谷川</u>)	国土交通省 中部地方整備局三重河川国道事務所、 <u>三重県</u>	洪水浸水想定区域	計画規模 L1	1/150	水防法	H28.5、 <u>R2.5</u> 、 <u>R4.5</u> H28.6
			洪水浸水想定区域	想定最大規模 L2 (6時間総雨量 391mm)	1/1000			
						浸水継続時間		
						家屋倒壊等氾濫想定区域		
		多段階の浸水想定図	高頻度~低頻度	1/10, 30, 50, 100, 150	流域治水 関連	R4.9、 R5.3		
		朝明川水系(朝明川(<u>上流域含む</u>)、 <u>焼合川</u> 、 <u>杉谷川</u> 、 <u>田口川</u> 、 <u>田光川</u>)	三重県	洪水浸水想定区域	計画規模 L1	1/80	水防法	H29.3、 <u>R4.5</u>
				洪水浸水想定区域	想定最大規模 L2 (24時間総雨量 752mm)	1/1000		
				浸水継続時間				
				家屋倒壊等氾濫想定区域				
		三滝川・海蔵川水系(三滝川(<u>上流域含む</u>)、 <u>金溪川</u> (<u>上流域含む</u>)、 <u>矢合川</u> (<u>上流域含む</u>)、三滝新川、 <u>赤川</u> 、 <u>海蔵川</u> 、 <u>竹谷川</u>)	三重県	洪水浸水想定区域	計画規模 L1	1/80	水防法	H29.9、 <u>R4.5</u>
				洪水浸水想定区域	想定最大規模 L2 (24時間総雨量三滝川 779mm、海蔵川 828mm)	1/1000		
				浸水継続時間				
				家屋倒壊等氾濫想定区域				
		天白川水系(天白川・鹿化川)	三重県	洪水浸水想定区域	計画規模 L1	1/50	水防法	R1.5
				洪水浸水想定区域	想定最大規模 L2 (24時間総雨量 829mm)	1/1000		
				浸水継続時間				
				家屋倒壊等氾濫想定区域				
	高潮	三重県	浸水想定区域	過去最大規模 (伊勢湾台風級 930hPa)	堤防決壊無	水防法	R2.8	
			浸水想定区域	想定最大規模 (室戸台風級 910hPa)	1/500~5000			
			浸水継続時間	堤防決壊有				
	雨水出水 (内水)	四日市市	浸水想定区域	計画規模降雨 L1 (50~75mm/h)	5年確率~ 10年確率	水防法	<u>R3.10</u>	
			浸水想定区域	想定最大規模降雨 L2 (147mm/h)	1/1000			
			浸水継続時間					
その他	揺れ(震度)	三重県	震度予測分布	南海トラフ地震(過去最大・理論上最大規模)、内陸の直下型地震			H26.3	
	液状化	三重県	液状化危険度				H26.3	
	大規模盛土造成地	四日市市	大規模盛土造成地マップ	谷埋型、腹付型		盛土規制法	R2.3	
	<u>ため池</u>	<u>四日市市</u>	<u>浸水想定区域</u>				<u>R4.9</u>	

※年超過確率 1/〇〇：毎年、1年間にその規模を超える現象が発生する確率が 1/〇〇であることをいう。

※洪水の浸水想定区域は、一定の条件で破堤等が生じたときの氾濫解析計算結果を基に作成。

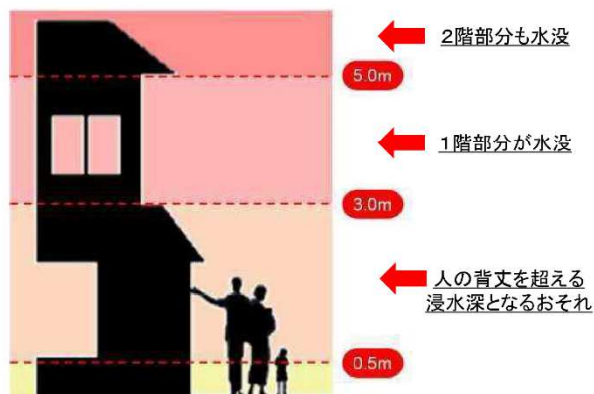
【災害リスク分析の目安】

災害リスクの高い地域を抽出するにあたり、国土交通省の資料から浸水被害に関する目安を以下に示します。

■浸水深に関する参考指標（立地適正化計画の手引き（国土交通省））

①浸水深と人的被害のリスク

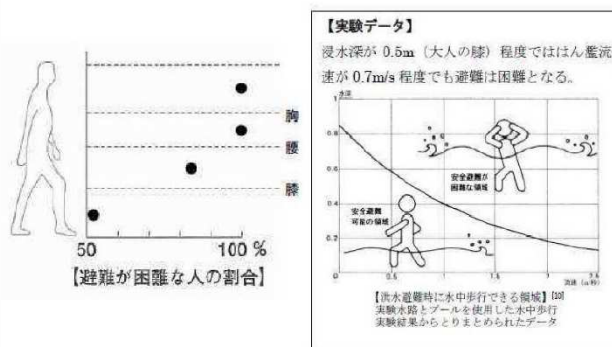
浸水による人的被害のリスクの程度を、浸水深から検討することが考えられる。一般的な家屋の2階が水没する浸水深5mや、2階床下部分に相当する浸水深3mを超えているかが一つの目安となる。2階への垂直避難が困難な居住者の有無にも注意することが重要である。



※洪水浸水想定作成マニュアル(第4版)から抜粋した図を一部加工

②浸水深・流速と避難行動について

避難行動時における被災リスクの程度を、浸水深や流速から検討することが考えられる。関川水害（H7）における調査結果によれば、浸水深が膝（0.5m）以上になると、殆どの人が避難困難であったとされる。また、実験では、0.5mの水深では流速が0.7m/sでも避難は困難となり、流速が2.0m/sを超えると水深が0.2m程度でも避難が困難となるとされる。また、伊勢湾台風の際に避難した人のアンケートでは、小学校5～6年生では、水深0.2m以上になると避難が困難になるというデータもある。



※洪水ハザードマップの手引き(改訂版)から抜粋

■浸水継続時間に関する参考指標（立地適正化計画の手引き（国土交通省））

①浸水継続時間と避難生活環境

各家庭における飲料水や食料等の備蓄は、3日分以内の家庭が多いものと推察され、3日以上孤立すると飲料水や食料等が不足し、健康障害の発生や最悪の場合は生命の危機が生じる恐れがある。

このため、浸水継続時間が長く長期の孤立が想定される地域の有無に注意する必要がある。

Q あなたのお宅では、非常持ち出し用を含めて家族の何日分の食料を用意していますか。



Q あなたのお宅では、何日分の飲料水を備蓄していますか。
ご家族ひとり1日あたり3リットルで計算してください。



平成19年度東海地震についての県民意識調査(平成19年8月、静岡県総務部防災局防災情報室)

出典：水害の被害指標分析の手引き（H25 試行版）

また、津波の浸水深については、別途、以下のような整理が行われており、これらについても参考とします。

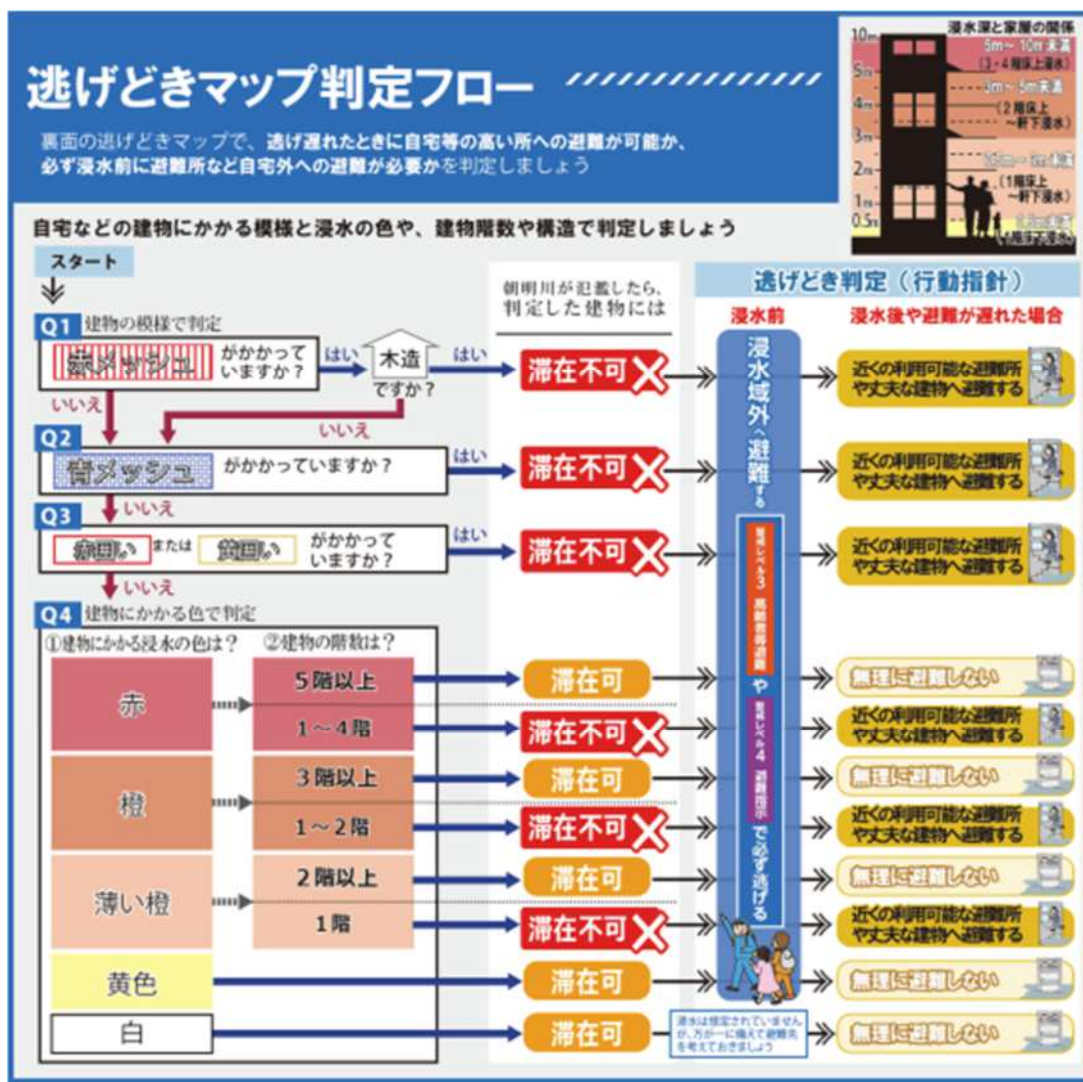
■浸水深に関する参考指標（南海トラフの巨大地震モデル検討会（第二次報告）（平成 24 年 8 月 29 日）P28

浸水した面積等の分類整理にあたり、目安とした浸水深の深さは、次の通り。

- 0.3m以上：避難行動がとれなく（動くことができなく）なる
- 1m以上：津波に巻き込まれた場合、ほとんどの人が亡くなる
- 2m以上：木造家屋の半数が全壊する（注：3m 以上でほとんどが全壊する）
- 5m以上：2階建ての建物（或いは2階部分まで）が水没する
- 10m 以上：3階建ての建物（或いは3階部分まで）が完全に水没する

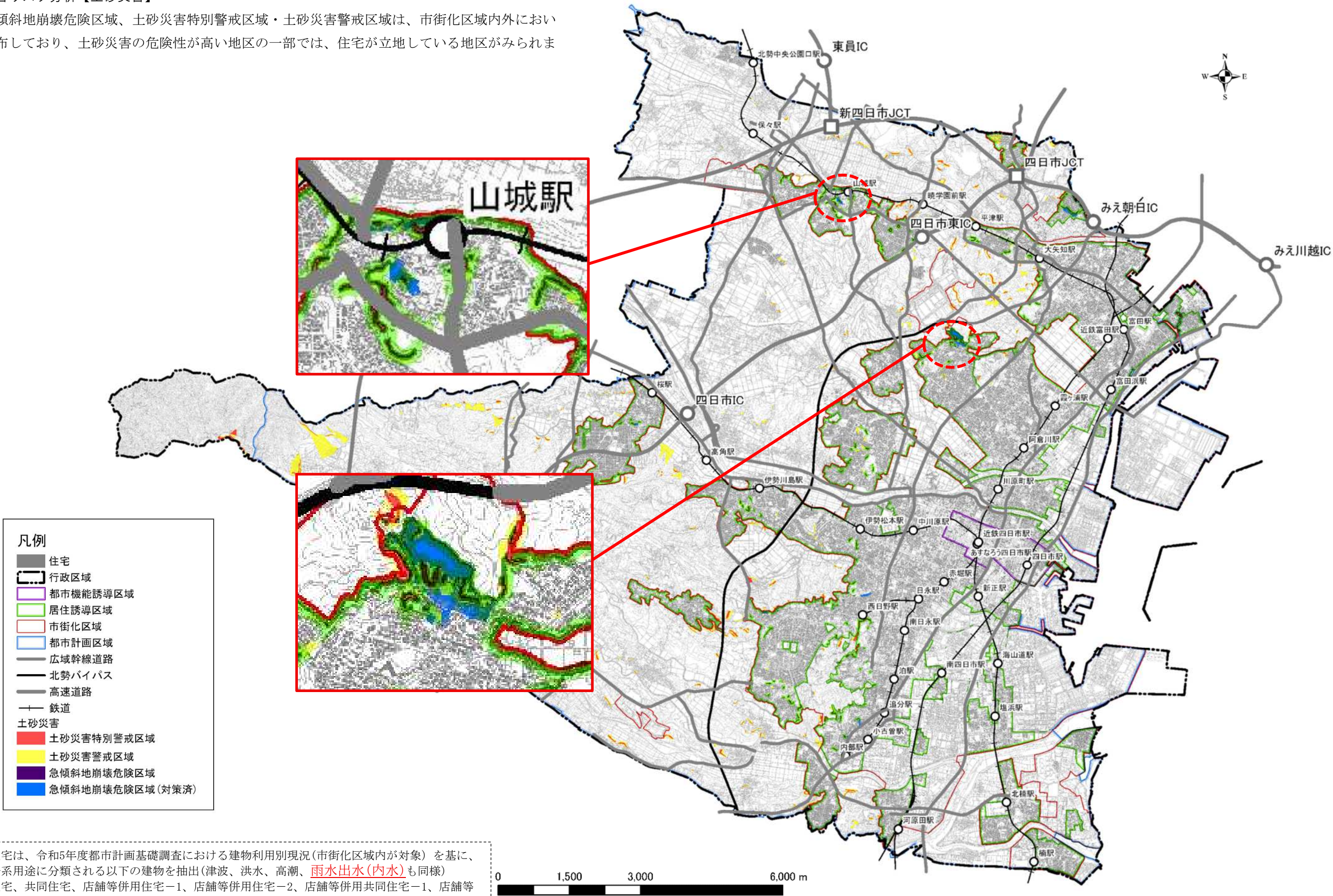
浸水時の避難行動については、以下のように整理が行われており、洪水の他、高潮、内水についても同様に参考とします。

■逃げどきマップ判定フロー（四日市市洪水ハザードマップ（朝明川水系）（令和 2 年 6 月）



■災害リスク分析【土砂災害】

急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域・土砂災害警戒区域は、市街化区域内外において分布しており、土砂災害の危険性が高い地区の一部では、住宅が立地している地区がみられます。



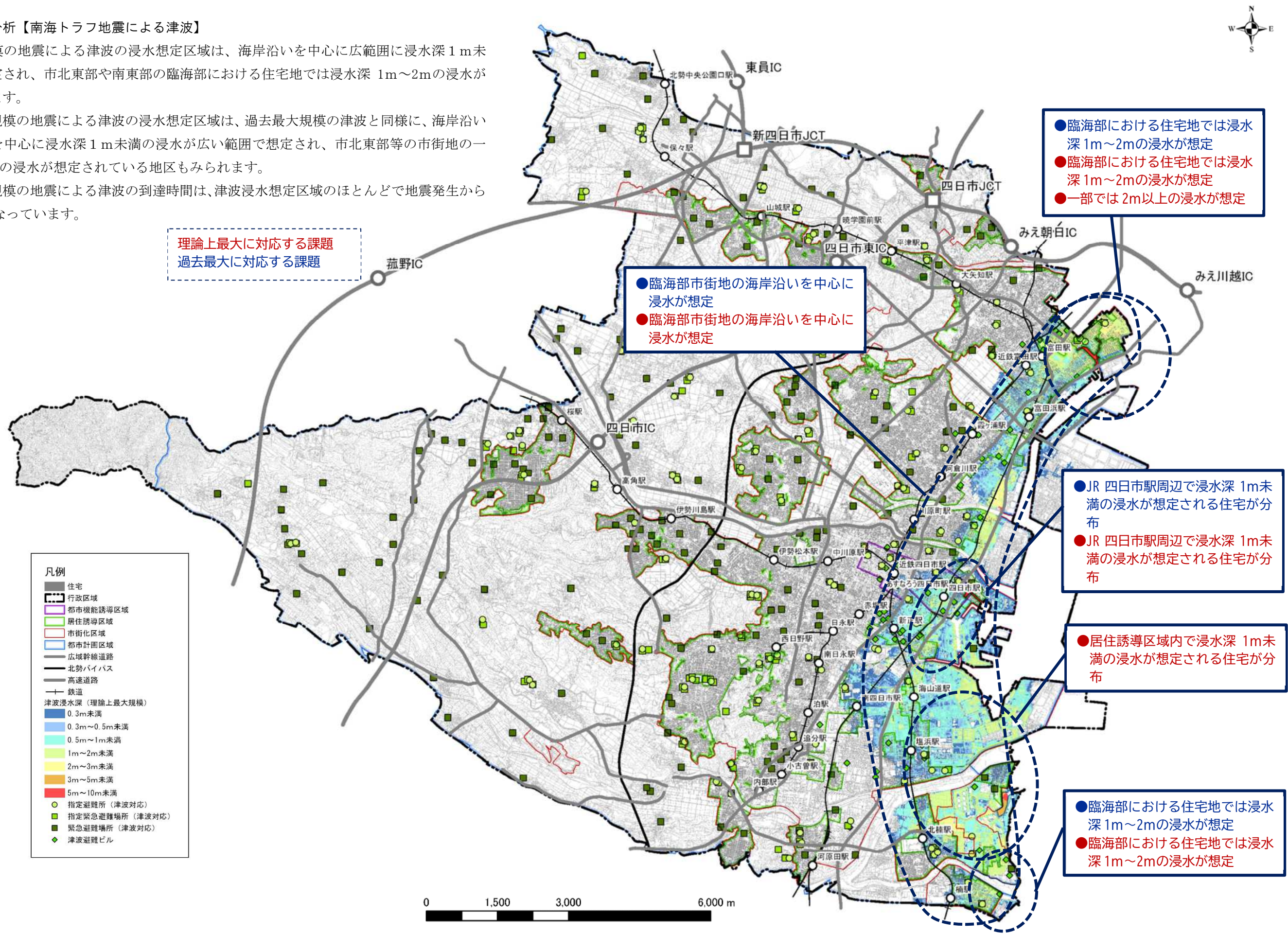
※住宅は、令和5年度都市計画基礎調査における建物利用別現況(市街化区域内が対象)を基に、住居系用途に分類される以下の建物を抽出(津波、洪水、高潮、雨水出水(内水)も同様)
・住宅、共同住宅、店舗等併用住宅-1、店舗等併用住宅-2、店舗等併用共同住宅-1、店舗等併用共同住宅-2、店舗等併用共同住宅-3、作業所併用住宅

■災害リスク分析【南海トラフ地震による津波】

過去最大規模の地震による津波の浸水想定区域は、海岸沿いを中心に広範囲に浸水深 1 m 未満の浸水が想定され、市北東部や南東部の臨海部における住宅地では浸水深 1m～2mの浸水が想定されています。

理論上最大規模の地震による津波の浸水想定区域は、過去最大規模の津波と同様に、海岸沿いの市街化区域を中心に浸水深 1 m 未満の浸水が広い範囲で想定され、市北東部等の市街地の一部では 2m 以上の浸水が想定されている地区もみられます。

理論上最大規模の地震による津波の到達時間は、津波浸水想定区域のほとんどで地震発生から 60 分後以降となっています。

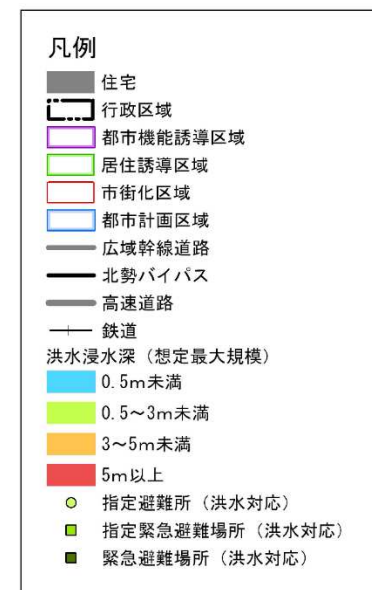


■災害リスク分析【洪水】

計画規模降雨による洪水は、市南東部や市北東部の臨海部における居住誘導区域内外で、浸水深 0.5 m～3m未満の浸水が想定され、住宅も多く立地しています。特に市南東部においては広い範囲で浸水が想定されています。また、内陸部の居住誘導区域内における住宅地でも浸水深 0.5m未満の浸水が想定される地域もみられます。また、水平避難が必要となる 1 階建の建物が、市南東部や北東部の居住誘導区域内外でみられます。特に南東部の居住誘導区域外では、水平避難が必要となる 1 階建ての工場等の建物が多く分布しています。

想定し得る最大規模の降雨による洪水は、市南東部や市北東部における臨海部の居住誘導区域内外で、浸水深 3m以上の浸水が想定され、住宅の分布もみられます。また、浸水深 0.5m～3m未満の浸水区域が臨海部の市街地の大部分に至っており、多くの住宅が浸水することが想定され、中心市街地においても浸水が想定されています。さらに、水平避難が必要となる 1 階建の建物が、市南東部及び北東部の居住誘導区域内外でみられ、浸水深が 3.0m以上で水平避難が必要となる 2 階建て以下の建物が市南東部及び北東部の臨海部における居住誘導区域内外に多くみられ、特に南東部において広い範囲で分布しています。浸水継続時間は、市北東部の臨海部や日永駅東側で 24 時間以上と他地域と比較して長くなっていますが、浸水区域全域で 3 日（72 時間）以内に収まっています。

家屋倒壊等氾濫想定区域は、河川沿いにおいて河岸侵食による家屋倒壊等氾濫想定区域がみられます。また、日永駅の北側及び南側の天白川・鹿化川沿岸の市街地や、南部の鈴鹿川・内部川沿岸の広い範囲において氾濫流による家屋倒壊等氾濫想定区域がみられ、木造住宅が多く立地するほか、市街化調整区域の既存集落も含まれています。



出典：中部地方整備局三重河川国道事務所「洪水浸水想定（鈴鹿川水系鈴鹿川・鈴鹿川派川、鈴鹿川水系内部川）」、三重県「洪水浸水想定区域図（平成 28 年以降作成）（朝明川水系、三滝川・海蔵川水系、天白川水系、鈴鹿川水系）」をもとに四日市市作成

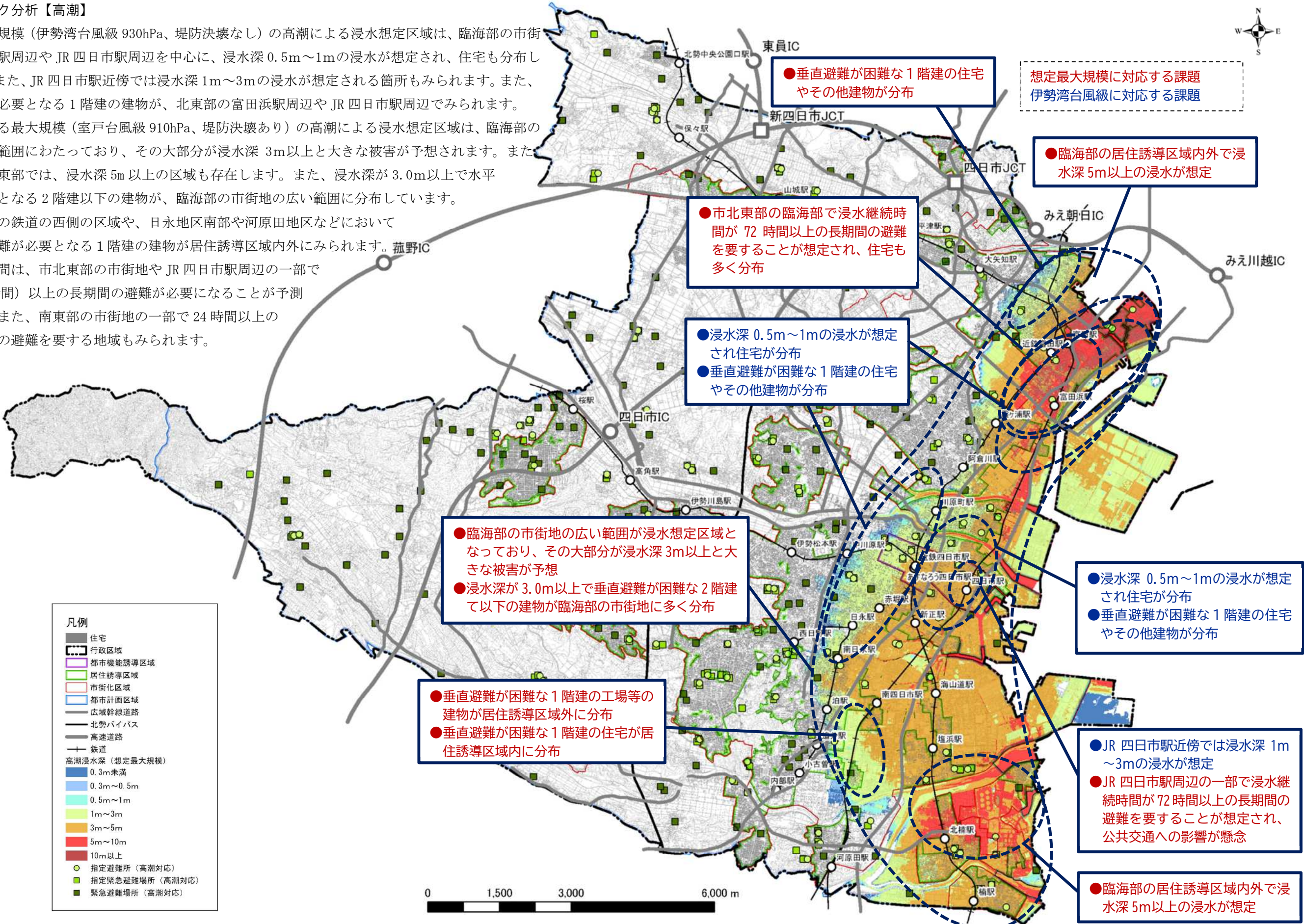


■災害リスク分析【高潮】

過去最大規模（伊勢湾台風級 930hPa、堤防決壊なし）の高潮による浸水想定区域は、臨海部の市街地の富田浜駅周辺や JR 四日市駅周辺を中心に、浸水深 0.5m～1mの浸水が想定され、住宅も分布しています。また、JR 四日市駅近傍では浸水深 1m～3mの浸水が想定される箇所もみられます。また、水平避難が必要となる 1 階建の建物が、北東部の富田浜駅周辺や JR 四日市駅周辺で見られます。

想定し得る最大規模（室戸台風級 910hPa、堤防決壊あり）の高潮による浸水想定区域は、臨海部の市街地の広範囲にわたっており、その大部分が浸水深 3m以上と大きな被害が予想されます。また北東部と南東部では、浸水深 5m 以上の区域も存在します。また、浸水深が 3.0m以上で水平避難が必要となる 2 階建以下の建物が、臨海部の市街地の広い範囲に分布しています。

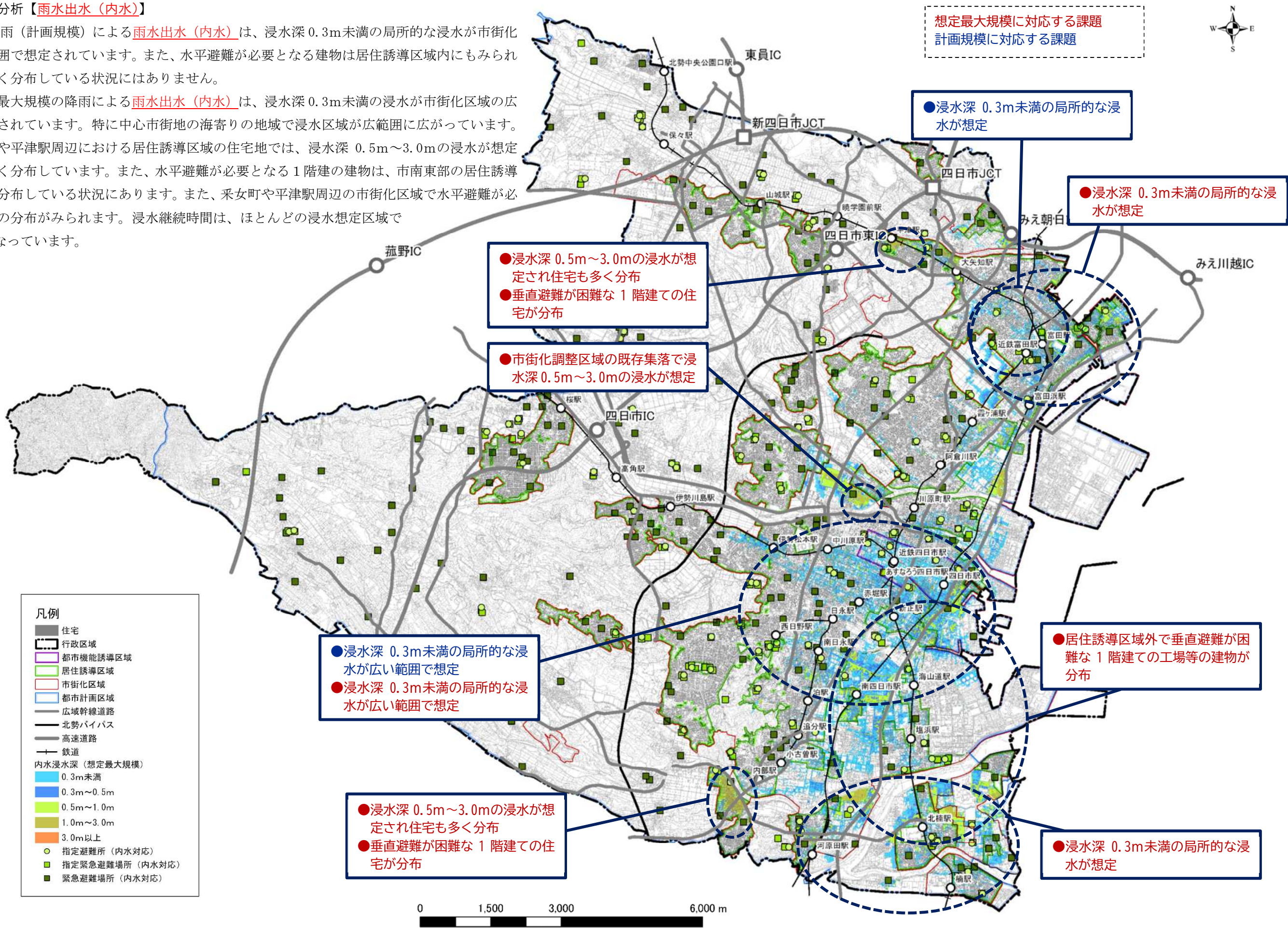
また、内陸の鉄道の西側の区域や、日永地区南部や河原田地区などにおいても、水平避難が必要となる 1 階建の建物が居住誘導区域内外にみられます。浸水継続時間は、市北東部の市街地や JR 四日市駅周辺の一部で 3 日（72 時間）以上の長期間の避難が必要になることが予測されます。また、南東部の市街地の一部で 24 時間以上の比較的長期の避難を要する地域もみられます。



■災害リスク分析【**雨水出水（内水）**】

10 年確率降雨（計画規模）による**雨水出水（内水）**は、浸水深 0.3m未満の局所的な浸水が市街化区域の広い範囲で想定されています。また、水平避難が必要となる建物は居住誘導区域内にもみられるものの、多く分布している状況にはありません。

想定し得る最大規模の降雨による**雨水出水（内水）**は、浸水深 0.3m未満の浸水が市街化区域の広い範囲で想定されています。特に中心市街地の海寄りの地域で浸水区域が広範囲に広がっています。また、采女町や平津駅周辺における居住誘導区域の住宅地では、浸水深 0.5m～3.0mの浸水が想定され住宅も多く分布しています。また、水平避難が必要となる 1 階建の建物は、市南東部の居住誘導区域外で多く分布している状況にあります。また、采女町や平津駅周辺の市街化区域で水平避難が必要となる住宅の分布がみられます。浸水継続時間は、ほとんどの浸水想定区域で 6 時間未満となっています。



■災害リスク分析【地震関連】

図 南海トラフ地震(理論上最大規模)の震度分布図

南海トラフ（理論上最大規模）における地震による揺れ（震度）は、臨海部市街地全体でおおむね震度6強の揺れが予測され、新耐震基準施行以前（昭和56年以前）に建築された建築物も多く分布しています。

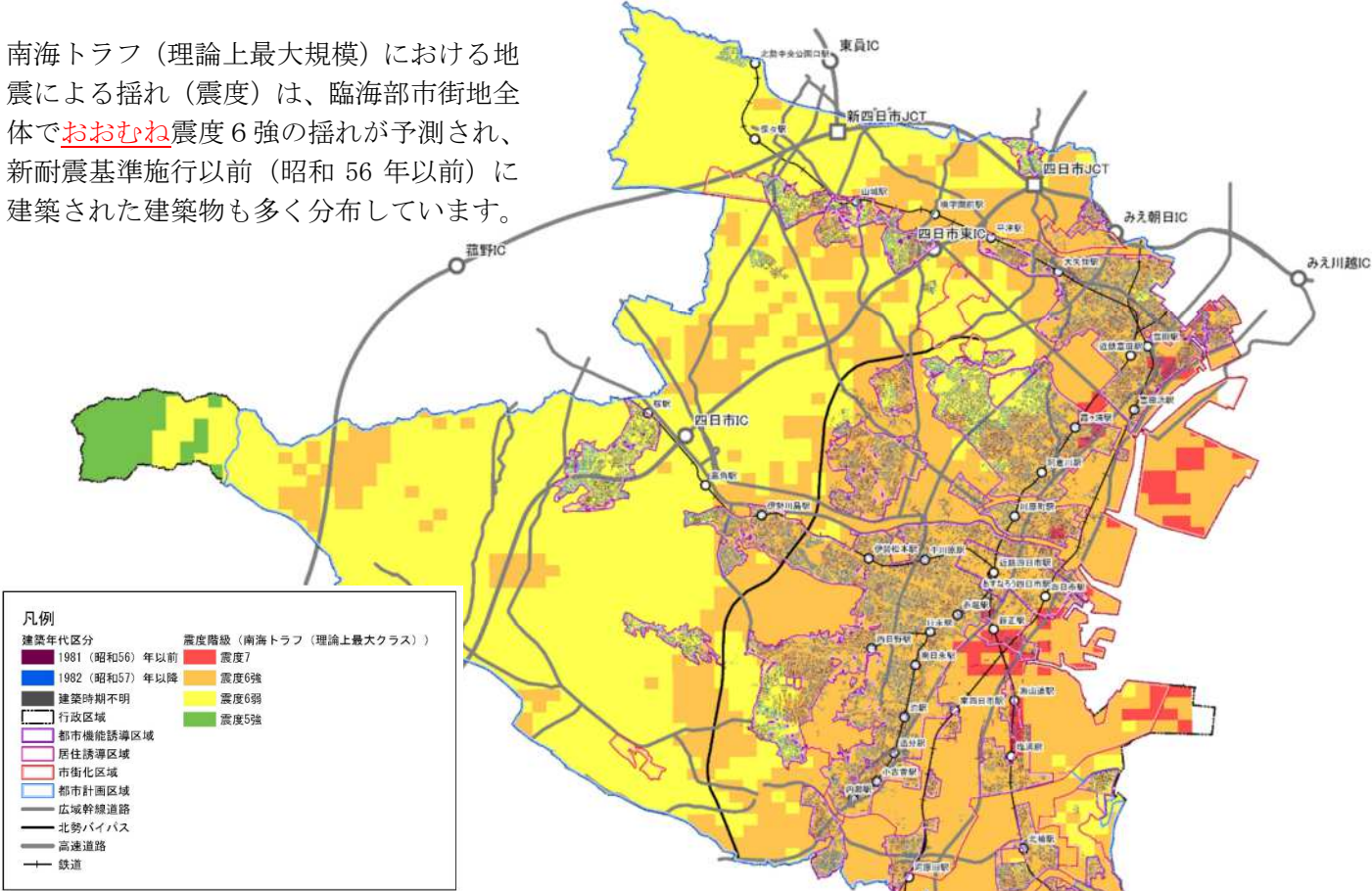


図 南海トラフ地震(理論上最大規模)の液状化危険度図

南海トラフ（理論上最大）における地震による液状化危険度は、東部の臨海部市街地で液状化危険度が高い傾向にあり、多くの建築物が分布しています。

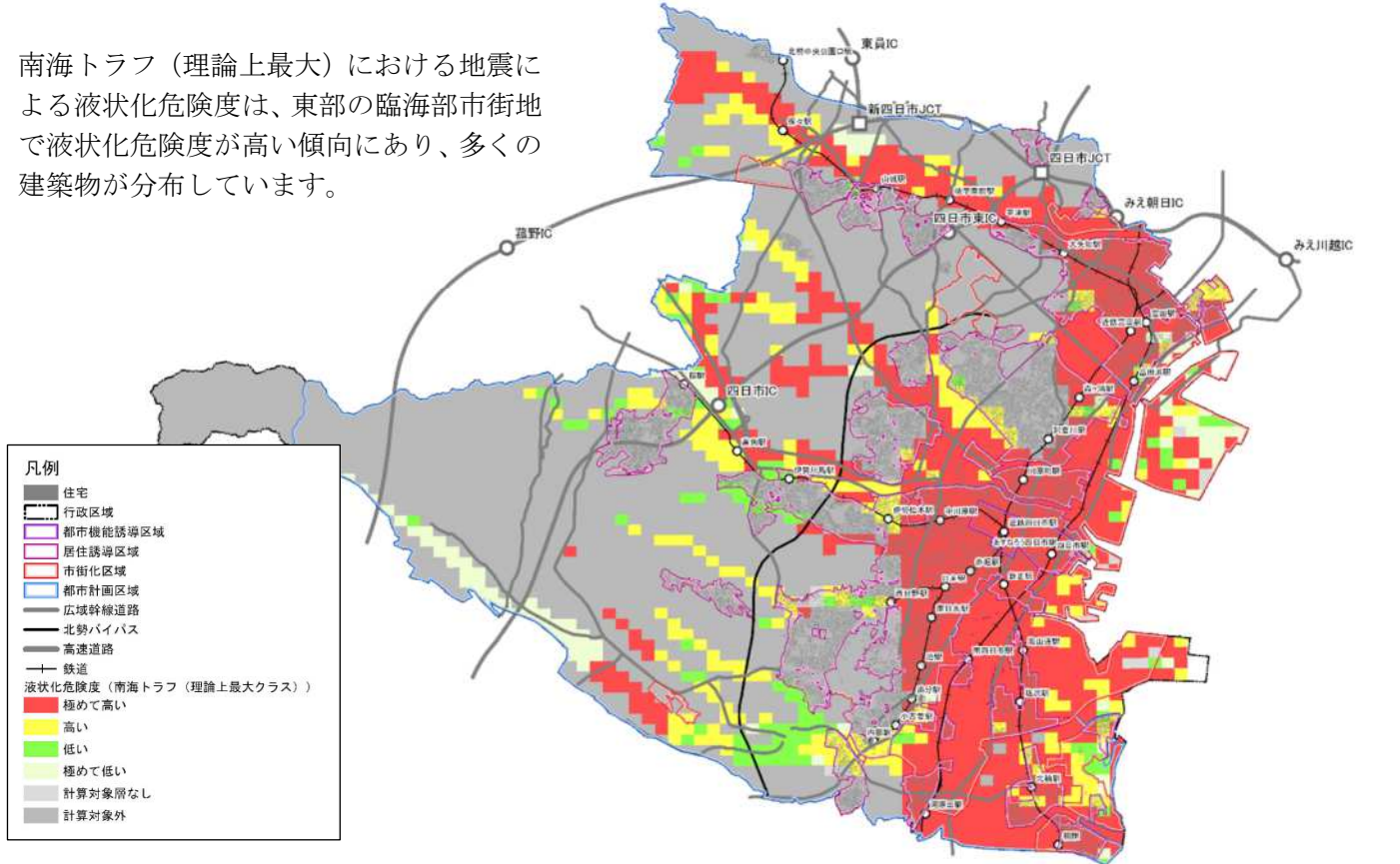


図 養老－桑名－四日市断層帯地震の震度分布図

養老－桑名－四日市断層帯における地震による揺れ（震度）は、市域全体で震度6強、臨海部市街地の一部では震度7が予測され、新耐震基準施行以前（昭和56年以前）に建築された建築物も多く分布しています。

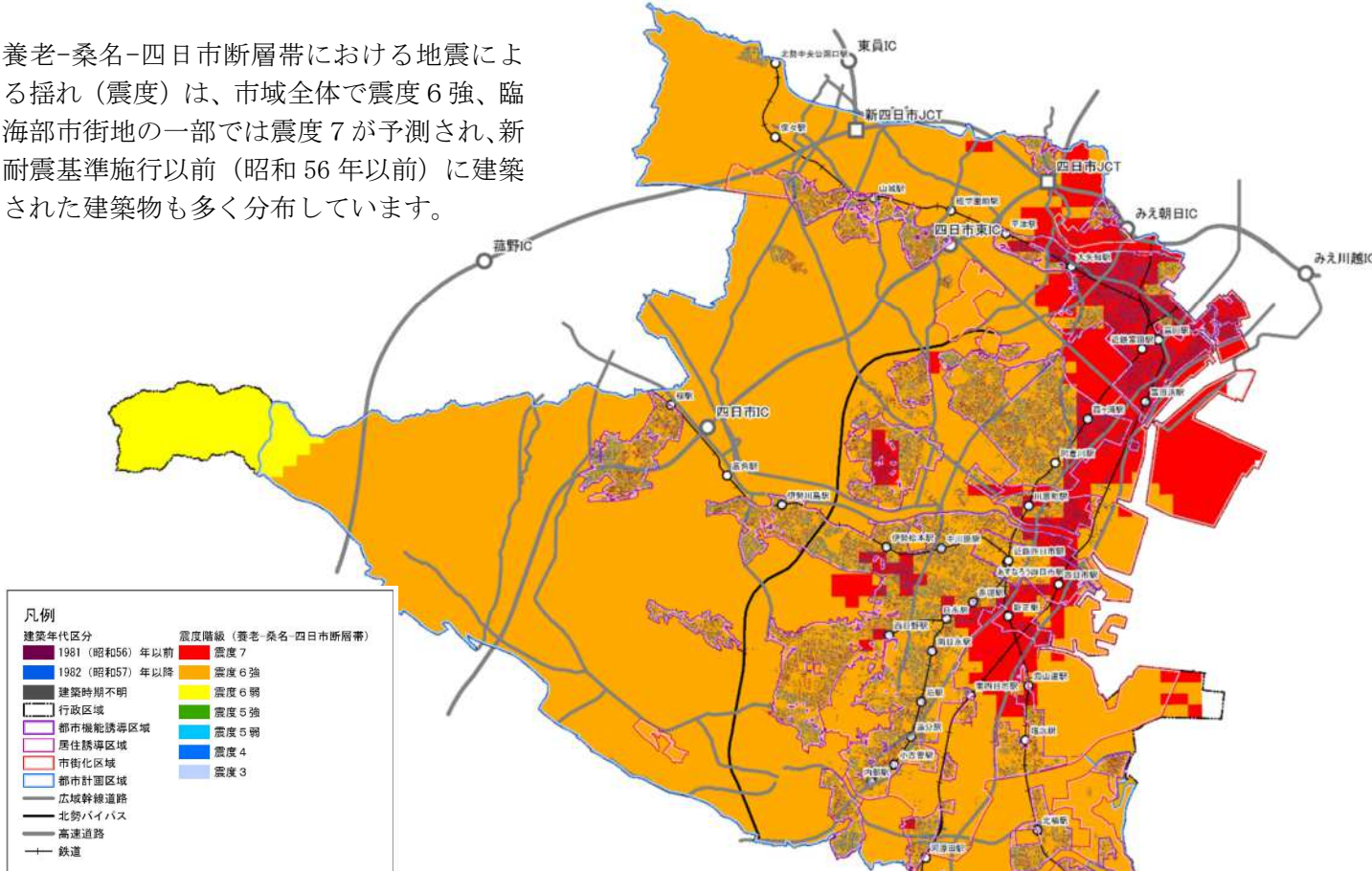
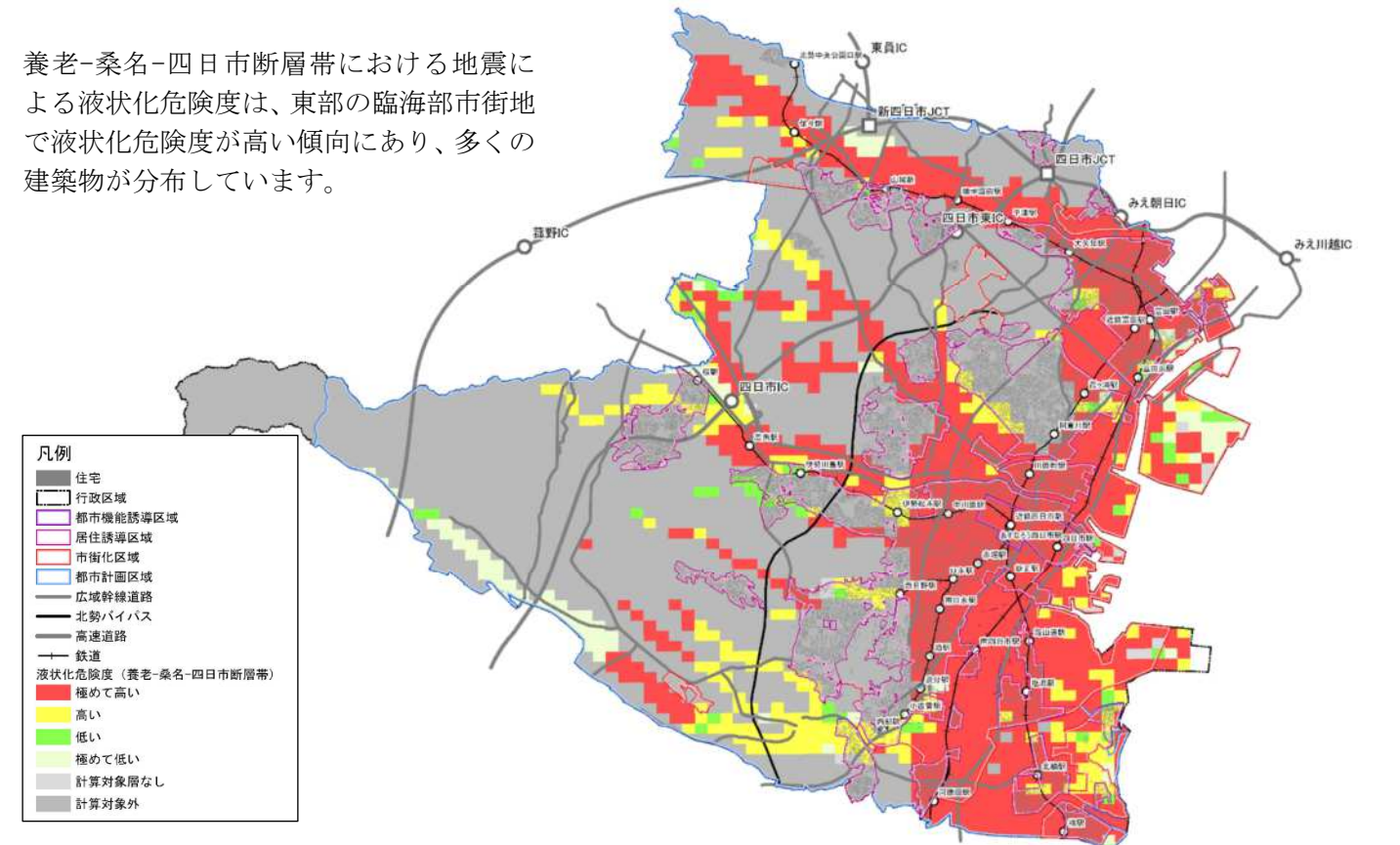


図 養老－桑名－四日市断層帯地震の液状化危険度図

養老－桑名－四日市断層帯における地震による液状化危険度は、東部の臨海部市街地で液状化危険度が高い傾向にあり、多くの建築物が分布しています。



■災害リスク分析【洪水（多段階）】

図 計画規模降雨以下(多段階)の洪水で浸水する区域

発生確率が中高頻度（30 年に一度程度）～中低頻度（100 年に一度程度）の洪水による浸水が、市南東部の市街化区域で想定されています。浸水深はおおむね 0.5m～3m未満ですが、一部深 3m以上浸水する地域もみられます。

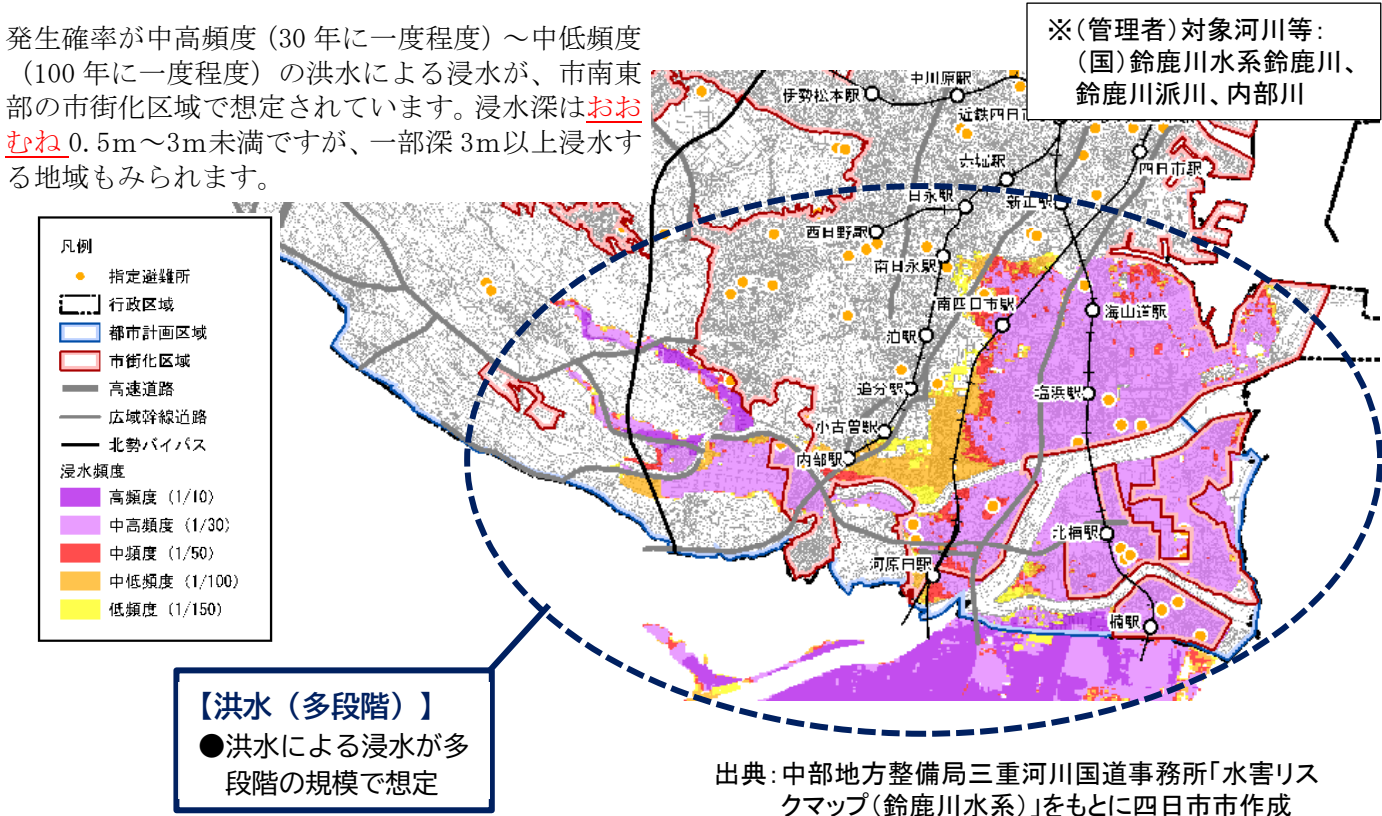
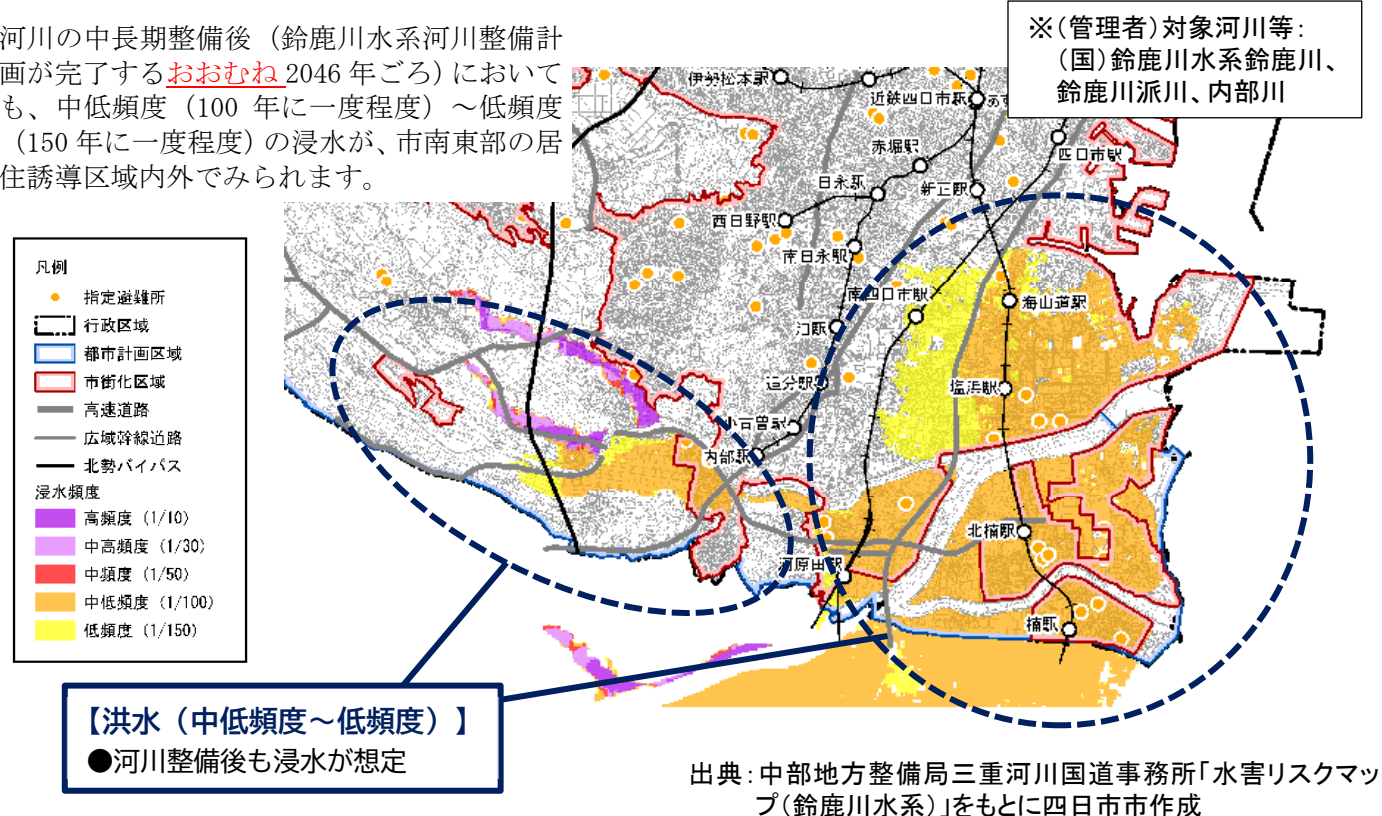


図 河川整備完了後も浸水する区域

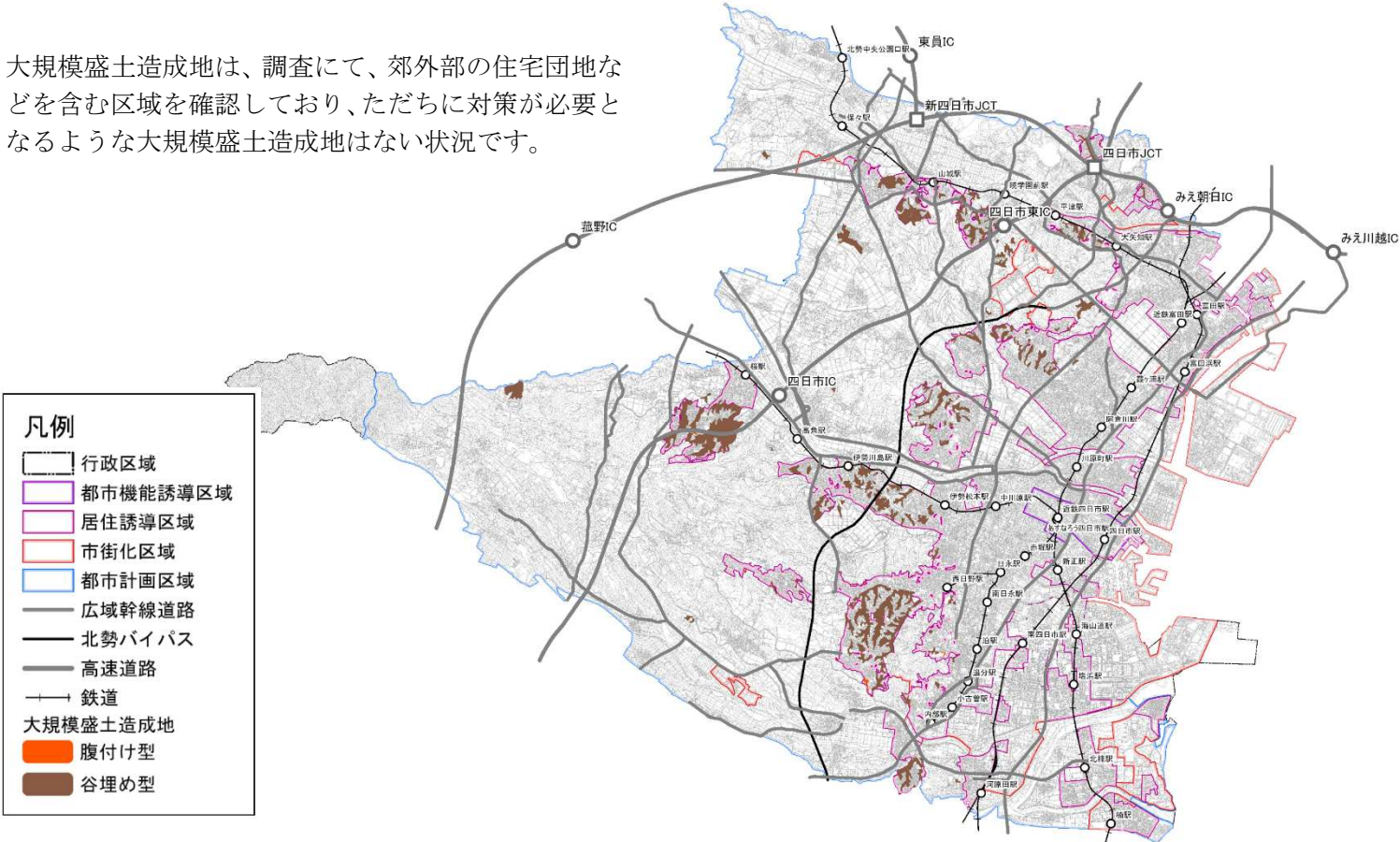
河川の中長期整備後（鈴鹿川水系河川整備計画が完了するおおむね 2046 年ごろ）においても、中低頻度（100 年に一度程度）～低頻度（150 年に一度程度）の浸水が、市南東部の居住誘導区域内外でみられます。



■災害リスク分析【大規模盛土造成地】

図 大規模盛土造成地の分布

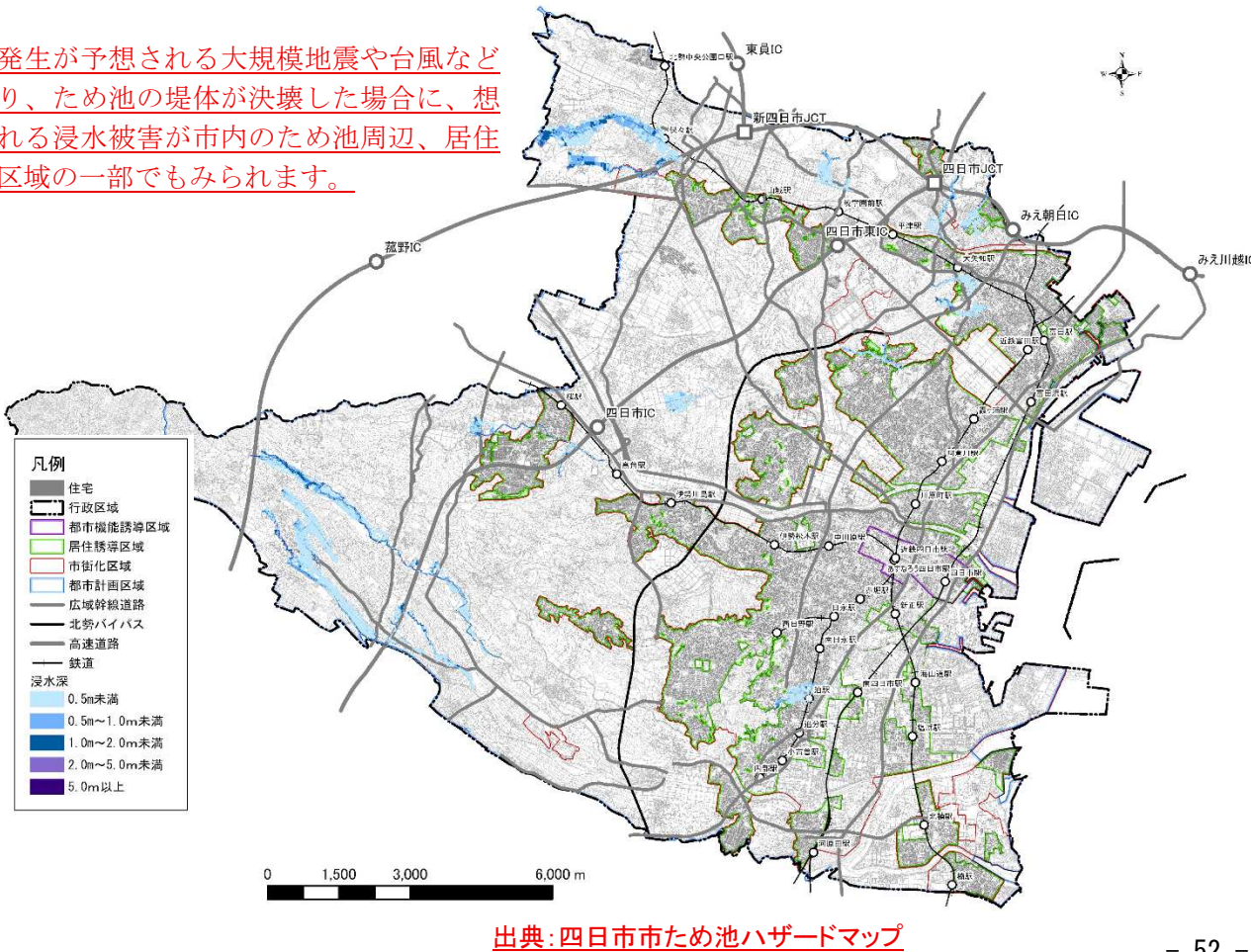
大規模盛土造成地は、調査にて、郊外部の住宅団地などを含む区域を確認しており、ただちに対策が必要となるような大規模盛土造成地はない状況です。



■災害リスク分析【ため池】

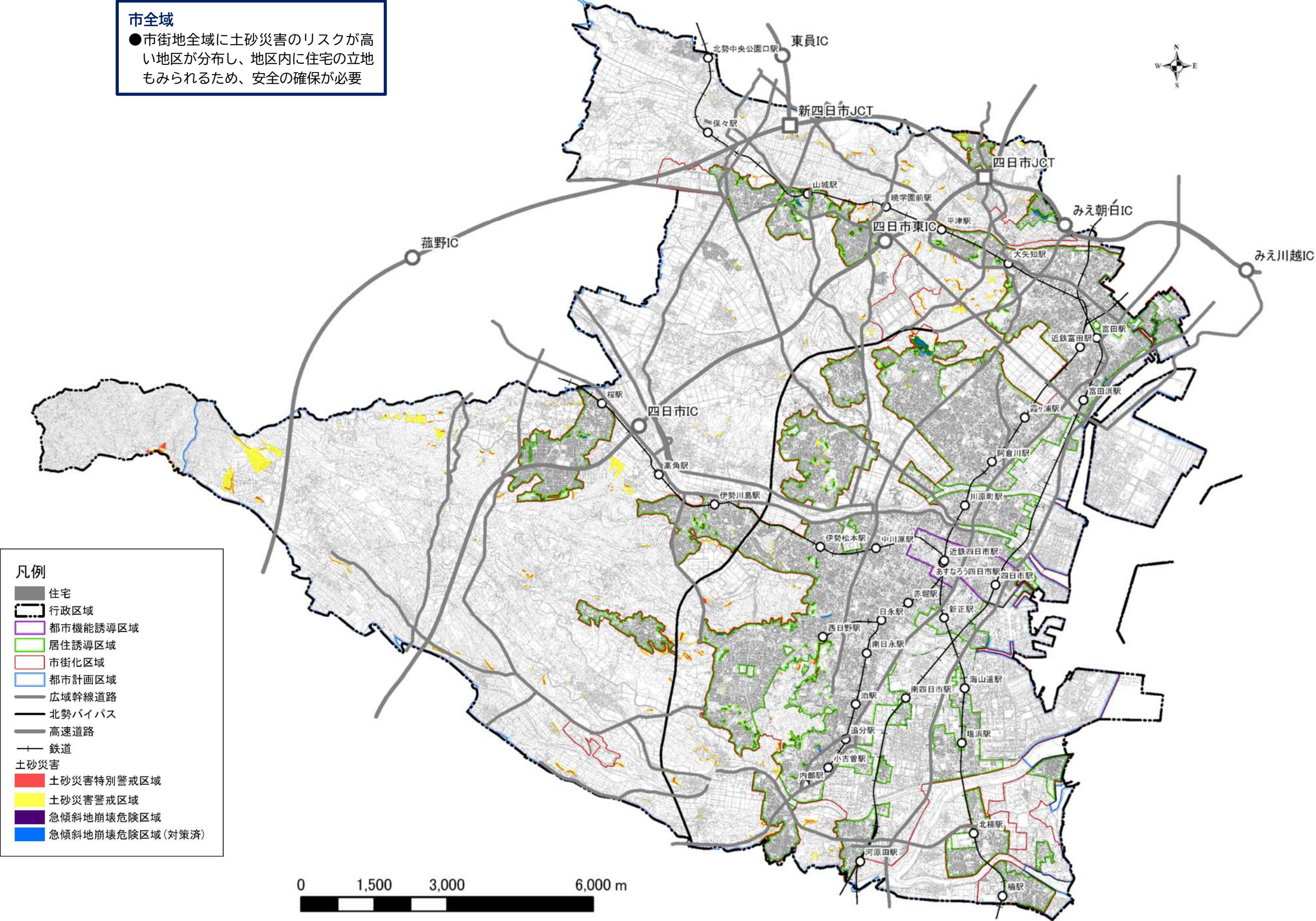
図 ため池浸水の想定

今後発生が予想される大規模地震や台風などにより、ため池の堤体が決壊した場合に、想定される浸水被害が市内のため池周辺、居住誘導区域の一部でもみられます。



7-3 防災上の課題の整理

■防災上の課題の整理【土砂災害】



- ：理論上最大に対応する課題
- ：過去最大に対応する課題

凡例

■

住宅

■

行政区域

■

都市機能誘導区域

■

居住誘導区域

■

市街化区域

■

都市計画区域

■

広域幹線道路

■

北勢バイパス

■

高速道路

■

鉄道

津波浸水深（理論上最大規模）

■

0.3m未満

■

0.3m～0.5m未満

■

0.5m～1m未満

■

1m～2m未満

■

2m～3m未満

■

3m～5m未満

■

5m～10m未満

○

指定避難所（津波対応）

■

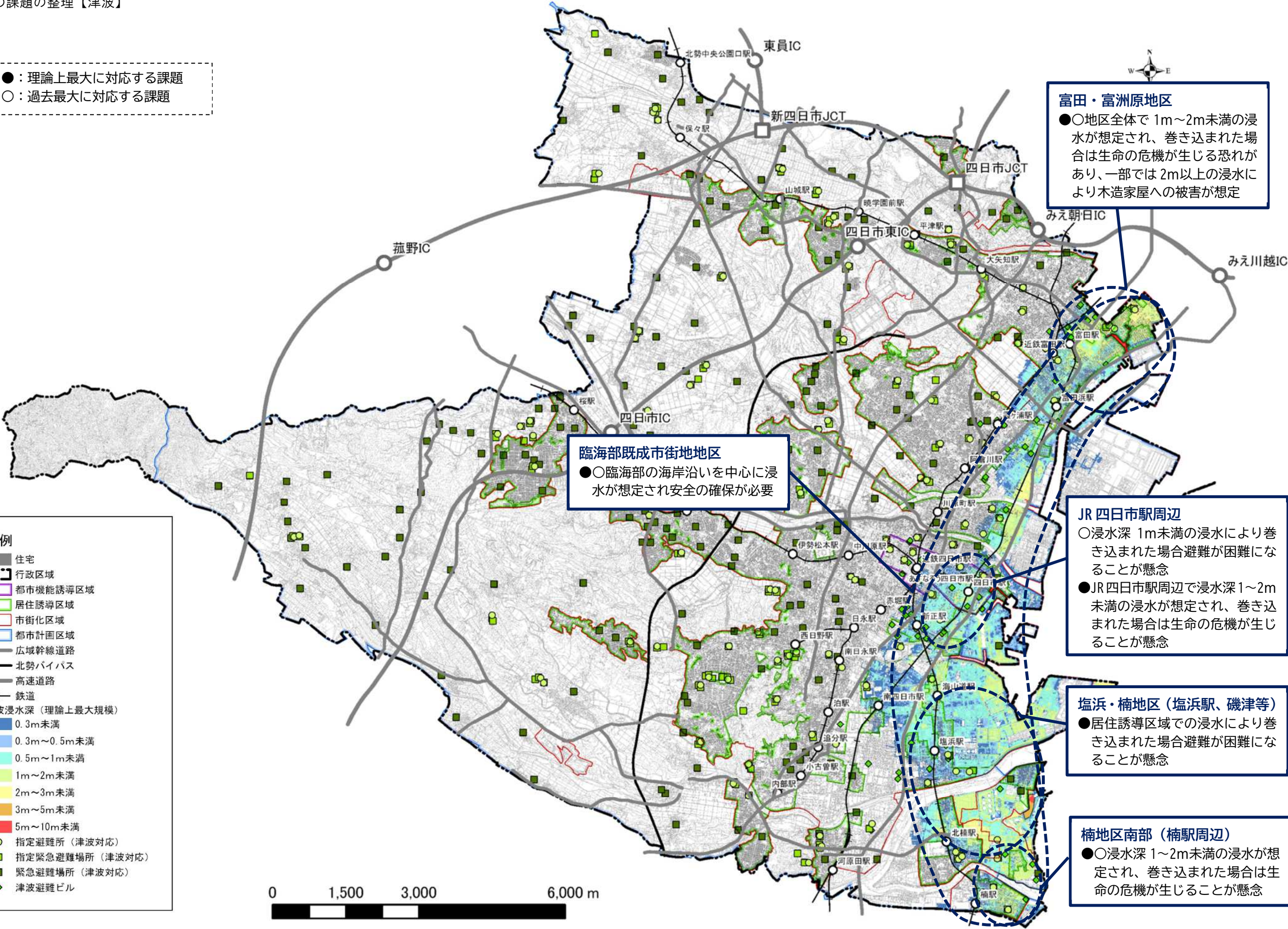
指定緊急避難場所（津波対応）

■

緊急避難場所（津波対応）

◆

津波避難ビル



■防災上の課題の整理【洪水】

- 想定最大規模に対応する課題
- 計画規模に対応する課題
- ◎

多段階の規模に対応する課題

※(管理者)対象河川等:
(国)鈴鹿川水系鈴鹿川・鈴鹿川派川、鈴鹿川水系内部川
(県)朝明川水系朝明川、三滝川・海蔵川水系三滝川・金溪川・矢合川・海蔵川・三滝新川、天白川水系天白川・鹿化川、鈴鹿川水系内部川・鎌谷川・足見川

出典:中部地方整備局三重河川国道事務所「洪水浸水想定(鈴鹿川水系鈴鹿川・鈴鹿川派川、鈴鹿川水系内部川)」、三重県「洪水浸水想定区域図(平成 28 年以降作成)(朝明川水系、三滝川・海蔵川水系、天白川水系、鈴鹿川水系)」をもとに四日市市作成

凡例

住宅

行政区域

都市機能誘導区域

居住誘導区域

市街化区域

都市計画区域

広域幹線道路

北勢バイパス

高速道路

鉄道

洪水浸水深(想定最大規模)

0.5m未満

0.5～3m未満

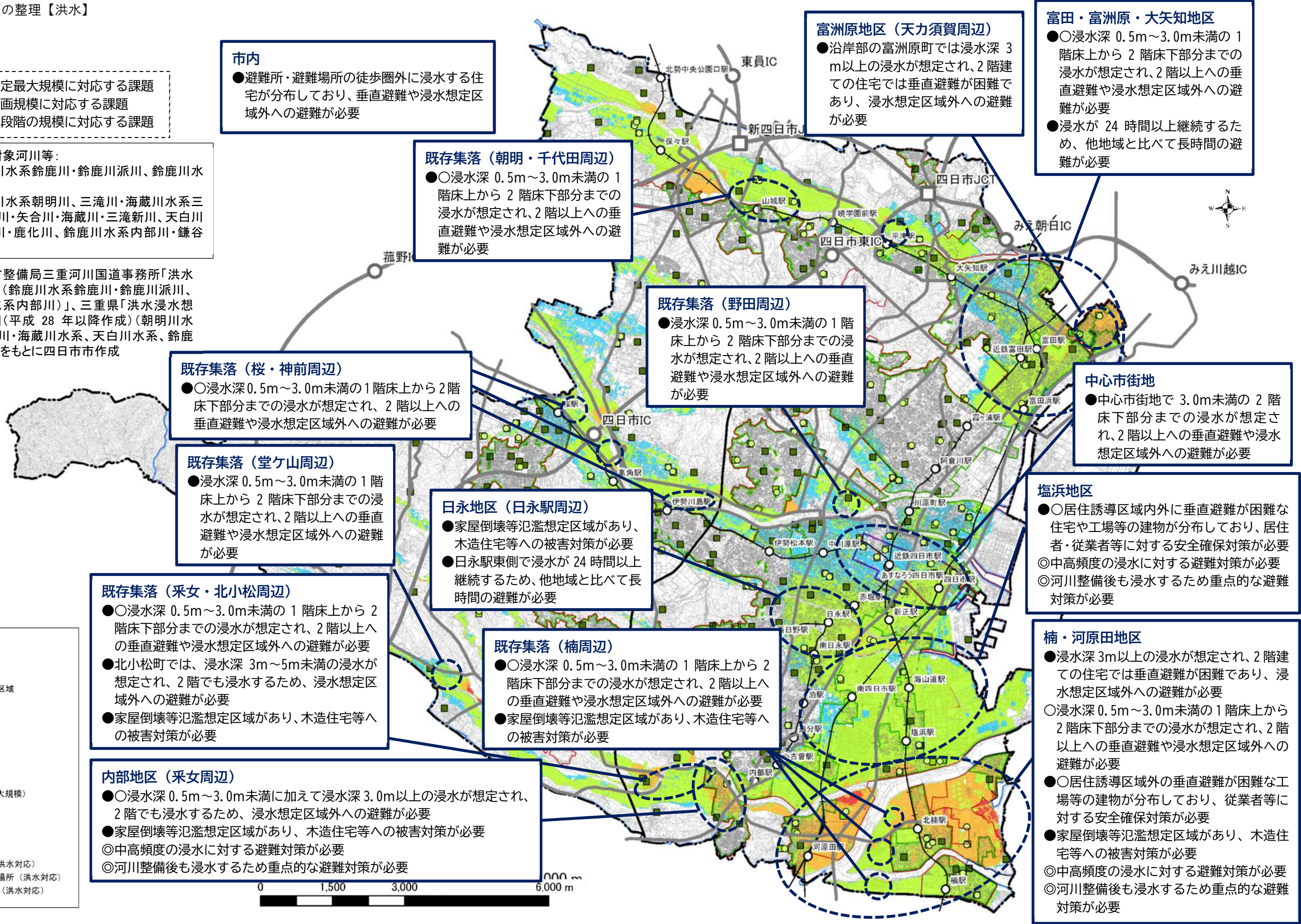
3～5m未満

5m以上

指定避難所(洪水対応)

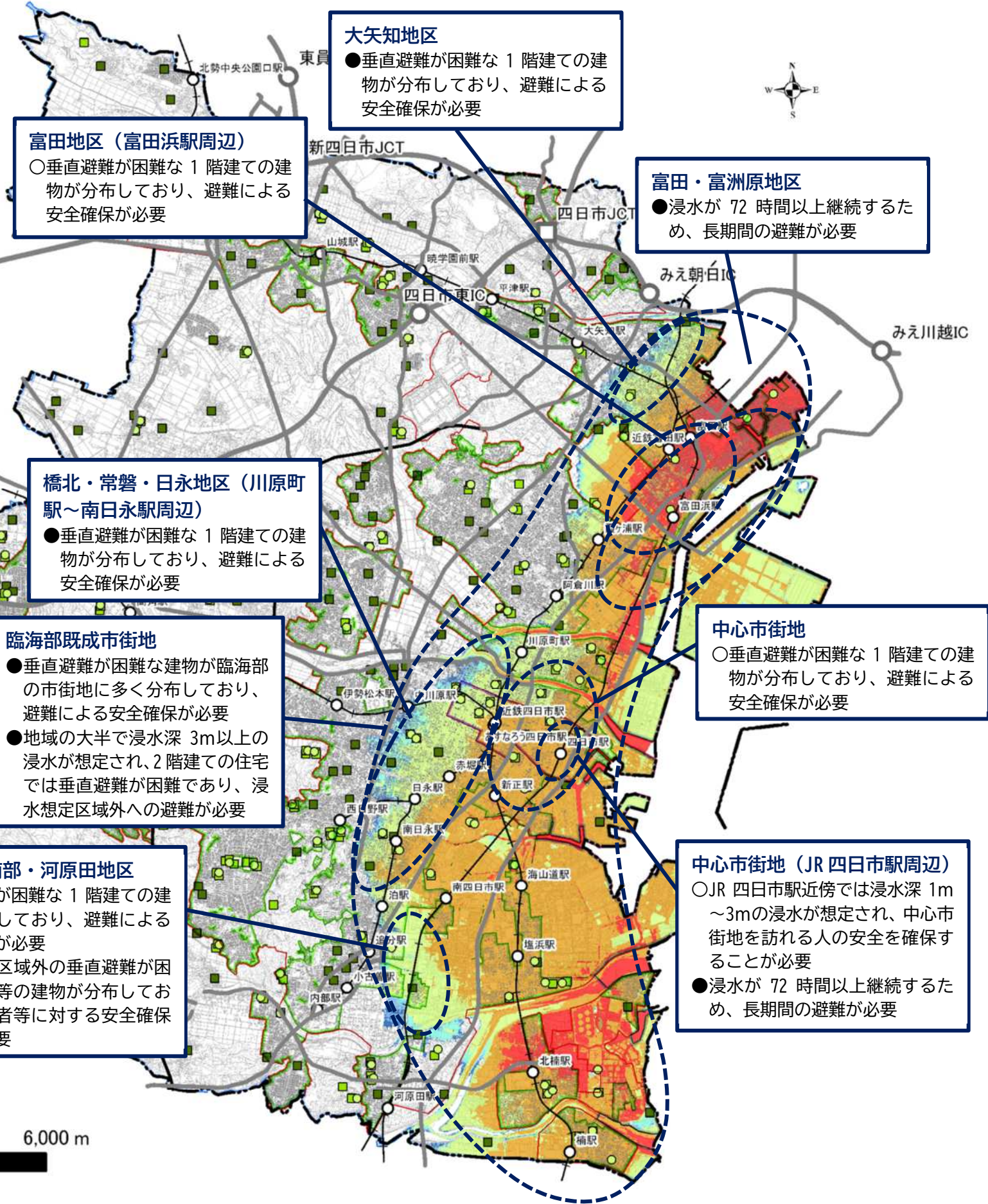
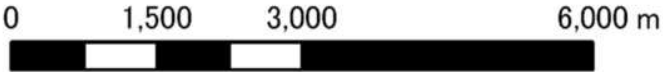
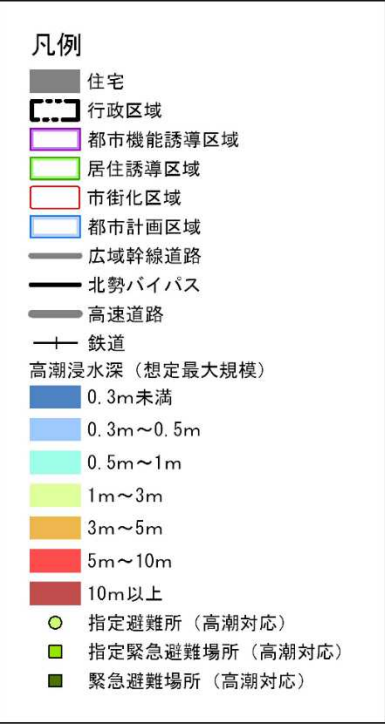
指定緊急避難場所(洪水対応)

緊急避難場所(洪水対応)



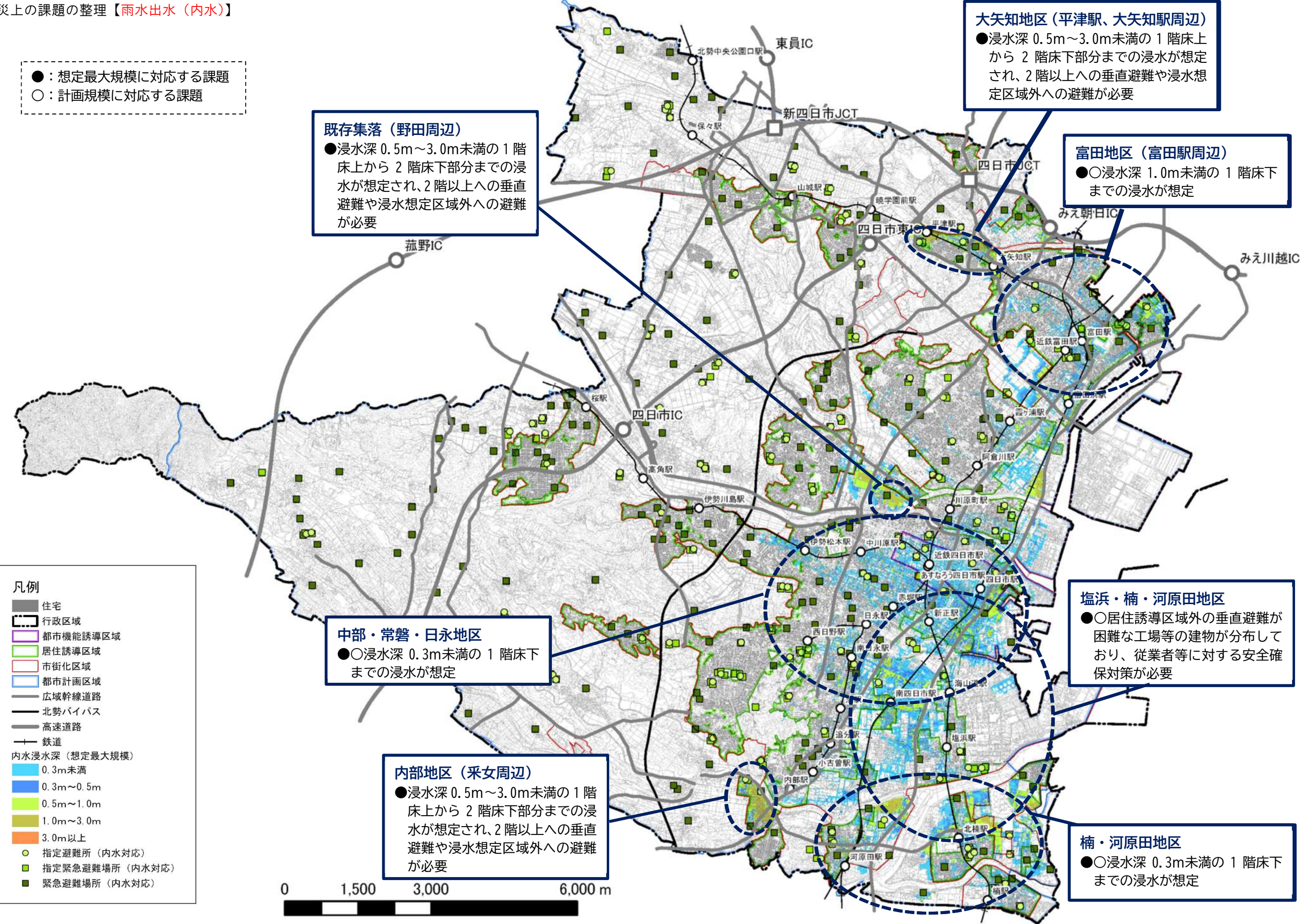
■防災上の課題の整理【高潮】

- ：想定最大規模に対応する課題
○：伊勢湾台風級に対応する課題



■防災上の課題の整理【雨水出水（内水）】

- ：想定最大規模に対応する課題
- ：計画規模に対応する課題



■防災上の課題の整理【まとめ】

災害ハザード			規模・年超過確率等	防災上の課題	地区ごとの状況					
					中部ブロック(共同、同和、中央、港、浜田)	北部ブロック(富田、富洲原、大矢知、八郷、下野、保々)	東部ブロック(橋北、海蔵、羽津)	西部ブロック(三重、県、桜、川島、神前)	西南部ブロック(常磐、四郷、小山田、水沢)	南部ブロック(日永、塩浜、内部、河原田、楠)
土砂災害	急傾斜地崩壊危険区域		・市内42箇所指定、うち40箇所対策済、一部住宅が立地	・市街化区域の縁辺部や丘陵部の住宅地に急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害特別警戒区域が分布→安全確保要		・あり(大矢知、八郷、下野、保々)	・あり(羽津)	・あり(全地区)	・あり(全地区)	・あり(日永、内部、河原田)
	土砂災害特別警戒区域		・市内374箇所指定、一定数の住宅が立地			・あり(大矢知、八郷、下野、保々)	・あり(羽津)	・あり(全地区)	・あり(全地区)	・あり(日永、内部、河原田)
	土砂災害警戒区域		・市内415箇所指定、一定数の住宅が立地		・土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、土砂災害警戒区域が丘陵部の住宅地に点在					
地震	津波	過去最大規模	・100年から150年間隔 ・市街化区域内の住宅の約1割が立地	・臨海部の市街地の広範囲で2m未満の浸水が想定→巻き込まれた場合は命の危険	・1m未満の浸水(全地区)	・1m未満の浸水(富田、富洲原)、1～2mの浸水(富洲原)	・2m未満の浸水(橋北、羽津)			・0.5m未満の浸水(日永)
		理論上最大規模	・発生確率極めて低いが理論上起こり得る ・市街化区域内の住宅の2割弱が立地	・臨海部の市街地の広範囲で2m未満の浸水が想定→巻き込まれた場合は命の危険 ・富洲原、橋北、楠等の一部で2m以上の浸水が想定→木造家屋への被害が懸念	・2m未満の浸水(全地区)	・1～2mの浸水(富田、富洲原)、2m以上の浸水(富洲原)	・2m未満の浸水(橋北、羽津)、2m以上の浸水(羽津)			・2m未満の浸水(塩浜、日永、楠)、2m以上の浸水(楠)
水災害	洪水	計画規模	・年超過確率1/50～150 ・市街化区域内の住宅の2割強が立地、約1割が垂直避難困難	・北東部や楠、河原田、内部において3m未満の浸水が想定→避難による安全確保要 ・既存集落においても浸水が想定 ・中高頻度の浸水に対する避難対策要	・0.5～3mの浸水(全地区)	・0.5～3mの浸水(富田、富洲原)	・0.5m未満の浸水(海蔵)	・0.5m未満の浸水(桜、三重)、0.5～3mの浸水(川島)	・0.5m未満の浸水(四郷)	・0.5～3mの浸水(全地区)、3m以上の浸水(塩浜、内部、楠)
		想定最大規模	・年超過確率1/1000 ・市街化区域内の住宅の約4割が立地、1割強が垂直避難困難 ・家屋倒壊等氾濫想定区域にも一定数の住宅が立地	・中心市街地や北東部、内部において3m未満の浸水が想定→避難による安全確保要 ・楠、河原田、内部において3m以上の浸水が想定され、浸水区域外への避難要 ・家屋倒壊等氾濫想定区域があり木造住宅等への被害対策が必要	・0.5～3mの浸水(全地区)	・0.5～3mの浸水(全地区)、3m以上の浸水(富洲原) ・家屋倒壊等氾濫想定区域(全地区)	・0.5～3mの浸水(全地区) ・家屋倒壊等氾濫想定区域(橋北、海蔵)	・0.5～3mの浸水(全地区) ・家屋倒壊等氾濫想定区域(全地区)	・0.5～3mの浸水(全地区) ・家屋倒壊等氾濫想定区域(全地区)	・0.5～3mの浸水(全地区) ・3m以上の浸水(全地区) ・家屋倒壊等氾濫想定区域(全地区)
					・0.5～3mの浸水が河川沿い、および河口部の広い範囲で想定、2m以上の浸水が富洲原、橋北、楠等の一部で想定					
	高潮	過去最大規模	・伊勢湾台風級 ・市街化区域内の住宅の1割弱が立地、一部で垂直避難困難な住宅が立地	・臨海部の北東部、中心市街地で垂直避難が困難な1階建ての建物が分布→避難による安全確保要	・1m未満の浸水(全地区)	・1m未満の浸水(富田、富洲原)	・1m未満の浸水(橋北、羽津)			・1m未満の浸水(塩浜)
		想定最大規模	・室戸台風級、年超過確率1/500～5000 ・市街化区域内の住宅の4割弱が立地、2割強が垂直避難困難 ・約1割の住宅が72時間以上浸水	・臨海部既成市街地の大半で3m以上浸水→浸水想定区域外への避難が必要 ・浸水が72時間以上継続するため長期の避難が必要	・3～5mの浸水(全地区)	・3m以上の浸水(富田、富洲原) ・浸水継続時間3日以上(富田、富洲原)	・3m以上の浸水(橋北、羽津)		・3m以上の浸水(常磐、四郷)、0.5～3mの浸水(常磐、四郷)	・3m以上の浸水(日永、塩浜、河原田、楠) ・浸水継続時間3日以上(日永、塩浜、河原田、楠、内部)
					・0.5m以上の浸水が臨海部の広い範囲で想定、そのうち3m以上浸水する範囲も広い					
	雨水出水(内水)	計画規模降雨	・年超過確率1/10 ・市街化区域内の住宅の1割弱が立地	・中心市街地や常磐、日永、臨海部の北東部、南東部等において浸水が想定(1階床下) ・居住誘導区域外にて垂直避難が困難な工場等の建物分布→従業者等の安全確保要		・0.3m未満の浸水	・0.3m未満の浸水	・0.3m未満の浸水(三重)	・0.3m未満の浸水(常磐)	・0.3m未満の浸水(日永、河原田、楠)
		想定最大規模	・年超過確率1/1000 ・市街化区域内の住宅の2割が立地、一部で垂直避難困難な住宅が立地	・中心市街地や常磐、日永、臨海部の北東部、南東部等において浸水が想定(1階床下) ・大矢知や内部、三重において0.5-3m未満の浸水が想定→2階以上への垂直避難や浸水想定区域外への避難要	・0.3m未満の浸水(全地区)	・1m未満の浸水(富田、富洲原)、0.5～3mの浸水(大矢知)	・1m未満の浸水	・0.3m未満の浸水(桜、川島) ・0.5～3mの浸水(三重)	・0.3m未満の浸水(常磐)	・0.3m未満の浸水(日永、河原田、楠) ・0.5～3mの浸水(内部)
					・1m未満の浸水が臨海部の市街地の広い範囲で想定					

7-4 防災まちづくりの取組方針

(1) 防災まちづくりの取組方針

本市では、土砂災害のリスクが高い区域が、市街化区域郊外部、住宅団地の縁辺部や丘陵部等において存在しており、住宅も立地しています。

南海トラフ地震による津波の浸水想定区域は、過去最大規模・想定最大規模ともに海岸沿いを中心に広範囲に浸水が想定され、過去最大規模では市北東部や南東部の臨海部における住宅地で浸水深1m～2mの浸水、理論上最大規模では市北東部等の市街地の一部で2m以上の浸水が想定されます。津波到達時間は、おおむね地震発生から60分後以降となっています。

洪水浸水想定区域は、計画規模で市南東部や北東部の臨海部の居住誘導区域内外で浸水が想定され、特に南東部は広範囲となります。また、内陸部の居住誘導区域内の住宅地でも浸水が想定される地域もみられます。なお、水平避難が必要となる1階建の建物が、市南東部や北東部の居住誘導区域内外でみられます。

想定最大規模では、市南東部や北東部の臨海部の居住誘導区域内外で3m以上の浸水が想定されるほか、臨海部の市街地の大部分（中心市街地含む）で0.5m～3m未満の浸水が想定されます。なお、水平避難が必要となる1階建の建物が、市南東部や北東部の居住誘導区域内外でみられ、3m以上で水平避難が必要となる2階建以下の建物が市南東部及び北東部の臨海部における居住誘導区域内外にみられ、特に南東部で広範囲に立地しています。浸水継続時間は、市北東部の臨海部等で24時間以上想定されるものの、3日（72時間）以上の地域はない状況です。さらに、河川沿いで河岸侵食による家屋倒壊等氾濫想定区域が想定され、日永駅周辺の天白川・鹿化川沿岸の市街地や、鈴鹿川・内部川沿岸の広範囲で氾濫流による家屋倒壊等氾濫想定区域が想定され、木造住宅が多く立地しています。市街化調整区域の既存集落も含まれています。

高潮浸水想定区域は、過去最大規模で臨海部の富田浜駅周辺やJR四日市駅周辺を中心に浸水が想定され、JR四日市駅近傍では浸水深1m～3mの浸水が想定される箇所もみられます。想定最大規模では、臨海部の市街地の広範囲で3m以上の浸水が想定され、北東部や南東部では5m以上の区域も存在します。また、浸水深が3m以上で水平避難が必要となる2階建以下の建物が、臨海部の市街地の広範囲で立地しており、内陸の鉄道の西側や、日永地区南部や河原田地区などにおいても、水平避難が必要となる1階建の建物が居住誘導区域内外にみられます。浸水継続時間は、市北東部の市街地やJR四日市駅周辺の一部で3日（72時間）以上の長期間の避難が必要になることが予測され、南東部の市街地の一部で24時間以上の比較的長期の避難を要する地域もみられます。

雨水出水（内水） 浸水想定区域は、計画規模（10年確率降雨）で0.3m未満の局所的な浸水が市街化区域の広範囲で想定され、水平避難が必要となる建物は居住誘導区域内に一部みられます。想定最大規模では、市街化区域の広い範囲で浸水が想定され、特に中心市街地の海寄りの地域で広範囲に広がっています。また、采女町や平津駅周辺などの居住誘導区域の住宅地で0.5m～3.0mの浸水が想定されます。水平避難が必要となる建物は、市南東部の居住誘導区域外、采女町や平津駅周辺の市街化区域でみられます。浸水継続時間は、おおむね6時間未満となっています。

こうした災害リスクを踏まえ、災害ハザードエリアにおける立地規制や建築規制、災害ハザードエリアからの移転促進、誘導区域からの除外による立地誘導などの「災害リスクの回避」策を進めるとともに、居住誘導区域等における安全性の向上に向けたハード・ソフト両面の防災・減災対策などの「災害リスクの低減」策を進めるなど、災害対応力のあるまちづくりを進めます。

①災害リスクの回避

災害レッドゾーンなど災害リスクが特に高い区域において、開発行為や建築行為の規制、移転の促進、居住誘導区域からの除外など、被害を事前に回避する取組を推進します。

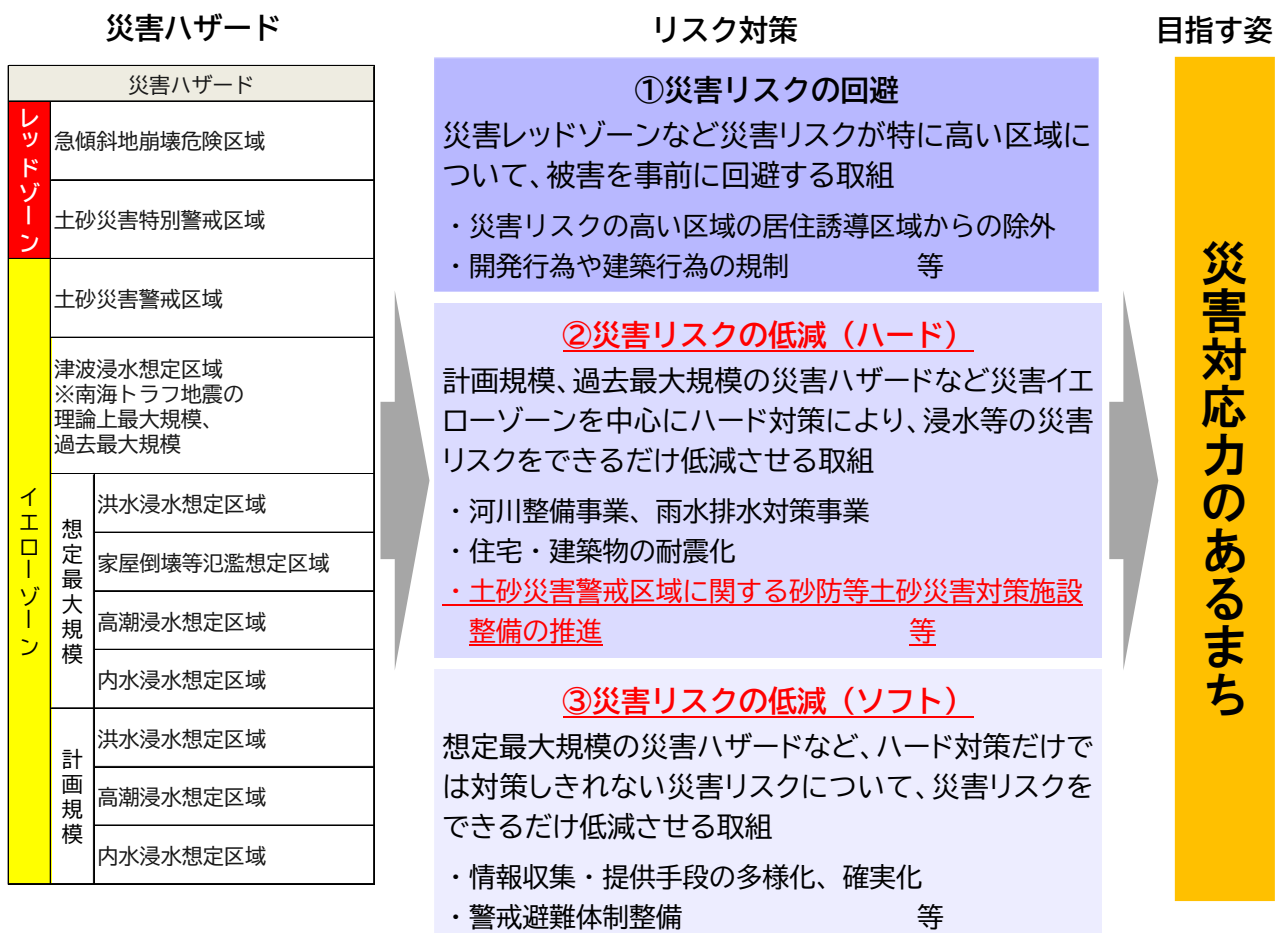
②災害リスクの低減(ハード)

計画規模や過去最大規模の大雨等による浸水が想定される区域など災害イエローゾーンを中心に、河川改修や下水道、調整池の整備、砂防等土砂災害対策施設整備などのハード対策により災害の発生抑制を目指します。また、災害ハザードを完全に抑制することは困難であることを踏まえ、建物の安全性の向上や社会インフラの耐震化などのハード対策も推進します。

③災害リスクの低減(ソフト)

想定最大規模の災害ハザードなど、ハード対策だけでは対応しきれない災害リスクについて、情報発信等による市民の意識啓発や避難体制の構築等を推進し、災害発生時における事前の避難や緊急避難などのソフト対策を推進します。

【災害ハザードとリスク対策の基本的な考え方イメージ】



災害リスクの回避策

災害リスクを踏まえた土地利用規制、誘導

△ 四日市市における災害リスクの特徴

土砂災害の恐れのある区域に住宅が立地

大矢知、下野、日永などの丘陵部の住宅地には、土砂災害特別警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域が点在しており、これらの区域に住宅が立地。

津波による浸水区域の分布

いつ地震が発生するか予測が困難なうえに津波発生時に特に被害が大きくなると想定される、津波の想定浸水深2m以上の区域が、富洲原、橋北、楠などの一部地域に分布。これらの区域では、津波による建物の全壊や避難の遅れによる重大な人的被害のリスクが懸念。

河川整備後も浸水が解消しない区域の分布

河川の中長期整備後においても、中低頻度(100年に一度程度)～低頻度(150年に一度程度)の浸水が、市南東部の居住誘導区域内外で見られる。

取組の考え方

- ✓ 土砂災害特別警戒区域及び急傾斜地崩壊危険区域は、都市再生特別措置法において、「居住誘導区域に含めないこと」とされています。土砂災害は人命に直結する極めて危険な災害であることを踏まえ、これらの区域に新たな居住を誘導しない土地利用が求められます。
- ✓ 津波や大雨による浸水想定区域について、都市計画運用指針において、「災害リスクや災害を防止・軽減するための施設状況等を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、居住誘導区域に含めない」とされています。
- ✓ このうち、津波については、事前予測が困難であるうえに、浸水深が2m以上になると木造家屋が全壊する危険性が飛躍的に高まるため、特に災害リスクが高く、新たな居住を誘導しない土地利用が求められます。
- ✓ 洪水や高潮による浸水については、気象情報や避難情報を踏まえ、事前に予測や準備、避難を行うことが可能です。

土砂災害特別警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域、津波による2m以上の浸水が想定される区域は、人命に関わる極めて危険な災害ハザードであることから、こうした区域においては、居住を誘導しないなどの土地利用誘導が求められます。

洪水や高潮による浸水区域については、河川整備後も洪水による浸水が一定見込まれる区域も含めて、事前予測や準備、避難が可能なことも踏まえ、居住誘導区域からの除外など土地利用上の制限は設けないものの、地域の人口動向や災害の発生状況等を注視し、将来的な土地利用について検討を進める必要があります。

災害リスクの低減策（ハード）

計画規模を中心とした災害の発生リスク低減、災害対応力のある市街地の形成

△ 四日市市における災害リスクの特徴

多様な災害リスクが市内広範囲で想定

想定最大規模の範囲、浸水深には至らないものの、河川沿いや臨海部の広い地域で、洪水・雨水出水（内水）・津波・高潮による浸水が想定され、広範囲にわたる災害への備えが必要。洪水については、市街化区域の約2割の住宅が計画規模で浸水する想定であり、多くの市民が影響を受ける可能性。

人口・都市機能が集積するエリアで浸水が想定

計画規模の浸水想定区域には、中心市街地や富田駅周辺、塩浜駅周辺など、人口や都市機能が集積し、交通の拠点でもあるエリアが含まれ、駅などの機能低減など都市運営への影響が懸念。

土砂災害の恐れのある区域に住宅が立地

大矢知、下野、日永などの丘陵部の住宅地には、土砂災害(特別)警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域が点在しており、これらの区域に住宅が立地。

災害時に避難行動が困難となるおそれ

大規模災害の発生時には、冠水や倒木等によって避難経路が使用できない可能性があり、避難施設の配置や容量が不十分な場合には、住民が安全な避難行動をとることが難しくなるおそれ。

災害に脆弱な建物が立地

浸水が想定される区域には、平屋建てや老朽化した木造住宅など、災害に対して構造的に脆弱な建物が多く立地しており、災害発生時には建物被害が拡大するおそれ。

取組の考え方

- ✓ 計画規模の災害は、発生そのものを抑制する対策が求められ、河川や海岸の整備は、こうした計画規模の災害に対応できるよう段階的に進められています。
- ✓ 人口や都市機能が集積する区域において住宅や都市施設が浸水すれば都市活動に大きな支障を来すため、浸水の発生自体を抑制する施設整備などの対策が重要です。
- ✓ 土砂災害の発生は人命に直結する危険があるため、住宅が立地する区域における対策など災害発生リスクそのものを低減する対策が求められます。
- ✓ 災害発生時であっても、都市活動や市民生活が早期に再開できるよう、平時から復旧性や被害抑制に配慮した都市構造の形成が求められます。
- ✓ 市民の適切な避難行動を促すには、意識啓発などのソフト対策に加えて、避難道路の確保や避難施設の機能強化などハード対策もあわせて推進する必要があります。

想定最大規模に比べて浸水範囲や深さが小さい計画規模の水災害は、一定の頻度で発生することが想定され、人口集積地に影響を及ぼすおそれがあり、土砂災害については、人命に直結する危険性があるため、住宅地などの対象区域では対策が必要です。

こうした災害リスクに対しては、河川改修や土砂災害防止施設の整備などにより、災害ハザードの発生自体を可能な限り抑制することが必要です。

また、災害発生時に市民が安全に避難できる環境を確保し、都市への被害を最小限に抑え、速やかに復旧できるよう、避難路の整備や浸水リスクを踏まえた建築物の安全対策、社会インフラの防災性向上などのハード対策を進めていくことが必要です。

災害リスクの低減策（ソフト）

余裕を持った事前避難、事前避難が出来なかった場合等における緊急避難対策

△ 四日市市における災害リスクの特徴

広い範囲で浸水が想定

近鉄四日市駅をはじめとする、河川沿いや臨海部の広い地域で洪水、雨水出水(内水)、津波、高潮による浸水が想定され、想定最大規模の洪水については、市街化区域内の約4割の住宅が浸水する想定となっており、多くの市民への影響が懸念。

垂直避難が困難となる住宅が立地

上記浸水の発生時に垂直避難が困難となる住宅が、富洲原や楠などの臨海部の既成市街地に立地しており、高潮発生時には、市街化区域内の約2割の住宅が垂直避難が困難となる想定。

家屋倒壊のおそれがある区域に住宅が立地

三滝川や鈴鹿川等の河川沿いで想定最大規模の洪水時に家屋倒壊のおそれがある住宅が立地。

土砂災害の恐れのある区域に住宅が立地

大矢知、下野、日永などの丘陵の住宅地には、土砂災害(特別)警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域が点在しており、これらの区域に住宅が立地。

取組の考え方

- ✓ 災害ハザードに対しては、自らの判断で避難行動をとることが基本となります。
- ✓ 洪水、雨水出水(内水)、高潮、土砂災害については、気象情報や避難情報を踏まえ、事前に避難を行うことが可能です。
- ✓ 広い範囲で浸水が想定されており、避難行動が困難となる住宅も多いことから、早めに浸水のおそれのない区域への避難が必要です。
- ✓ 余裕を持った事前避難が基本ですが、すべての住民が確実に事前避難を実施できるとは限りません。特に津波については、事前予測が困難であり、迅速な避難が困難となる可能性も考慮する必要があります。

こうした災害リスクから市民の生命や財産を守るためには、大雨の発生時などに災害が想定される区域にとどまらず、災害の兆候が現れた段階で、余裕を持って事前に避難行動をとることが重要です。

また、事前避難ができなかった場合においては、自宅内の浸水が想定されない上階への移動や、近隣の安全な建物などへの垂直避難、緊急避難が重要となります。

また、避難後に長期間にわたり孤立するおそれもあることから、食料・飲料水・生活必需品の備蓄など、平時からの備えが求められます。

(2) 災害リスクと取組方針の関係

災害ハザード			災害リスク (市街化区域内)	取組方針 (◎:重点的取組 ○:取組 △:将来的に検討)				
				リスク 回避	リスク低減 (ソフト)		リスク低減 (ハード)	
					土地 利用	事前 避難	緊急 避難	発生 抑制
土砂災害	土砂災害特別警戒区域 急傾斜地崩壊危険区域		・市街化区域の縁辺部や丘陵部の住宅 地に土砂災害特別警戒区域が分布	◎	◎	◎	○	
	土砂災害警戒区域				○	○	○	
地震	津波	過去最大規模	・臨海部の市街地の広範囲で2m未満 の浸水が想定		○	○	◎	◎
		理論上最大規模	・臨海部の市街地の広範囲で2m未満 の浸水が想定 ・富洲原、橋北、楠等の一部で2m以上 の浸水が想定	◎	◎	◎		◎
水害	洪水	計画規模	・北東部や楠・河原田、内部において3 m未満の浸水が想定 ・既存集落においても浸水が想定 ・中高頻度の浸水に対する避難対策が 必要		○	○	◎	◎
		想定最大規模	・中心市街地や北東部、内部において 3m未満の浸水が想定 ・楠、河原田、内部において3m以上の 浸水が想定 ・家屋倒壊等氾濫想定区域があり木造 住宅等への被害対策が必要		◎	◎		◎
	高潮	過去最大規模 (伊勢湾台風級)	・臨海部の北東部、中心市街地で垂直 避難が困難な1階建ての建物が分布		○	○	◎	◎
		想定最大規模 (室戸台風級)	・臨海部既成市街地の大半で3m以上 浸水 ・浸水が72時間以上継続するため長 期の避難が必要		◎	◎		◎
	雨水出水	計画規模	・中心市街地や常磐、日永、臨海部の 北東部、南東部等において浸水が想 定(1階床下) ・居住誘導区域外にて垂直避難が困難 な工場等の建物分布		○	○	◎	○
		想定最大規模	・中心市街地や常磐、日永、臨海部の 北東部、南東部等において浸水が想 定(1階床下) ・大矢知や内部、三重において0.5-3 m未満の浸水が想定→2階以上への 垂直避難や浸水想定区域外へ避難要		◎	◎		○

(3) 誘導区域の考え方

本市では、リスク分析で示すとおり、居住誘導区域内外において、大規模地震に伴う津波や大雨に起因する洪水、高潮、内水氾濫による浸水、土砂災害などの発生が想定され、浸水被害については、中心市街地を含む臨海部を中心に市街地の広範囲に及ぶことが予測されます。

本市は、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、太平洋戦争後には中心市街地の復興とともに臨海部で石油化学コンビナートの形成が進み、居住地は東海道沿道や鉄道沿線から形成され、高度経済成長期には郊外丘陵部に大規模な住宅団地が造成されるなど、臨海部を中心に都市が発展してきました。

こうした中で、昭和19年に発生した東南海地震等の地震災害、伊勢湾台風や昭和49年集中豪雨、東海豪雨等の風水害などにより、市街地で度々大きな被害を受けてきましたが、道路や鉄道施設の耐震化、河川・海岸・下水道等の整備などまちの安全性の向上に取り組んできました。

また、あわせて、ハザードマップ等による災害リスクの周知や避難の啓発、多様な手段（電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等）による避難情報の伝達、市民総ぐるみの防災訓練などのソフト対策も進めてきました。

こうしたこれまでの都市形成過程や防災・減災関連の取組状況、観測データの充実やAIも活用した予測モデルの構築などにより気象予報精度の向上が図られていることなどを踏まえ、今後も継続してハード・ソフト両面の対策を進めることを前提に、基本的に津波、洪水、高潮、雨水出水(内水)などの浸水や土砂災害が想定される災害ハザードエリアを居住誘導区域から除外しないこととします。

ただし、都市再生特別措置法において居住誘導区域に含めないこととされている災害レッドゾーンの「急傾斜地崩壊危険区域」と「土砂災害特別警戒区域」は居住誘導区域から除外します。

さらに、今後30年以内の発生確率が60～90%程度以上とされる南海トラフ地震について、事前予測が困難であるうえ、木造家屋が全壊する可能性が飛躍的に高くなる「津波の想定浸水深2m以上の区域」は特に災害リスクの高い区域とし、居住誘導区域から除外することとします。

また、都市機能誘導区域として設定した中心市街地において、1000年に一度の頻度とされる想定最大規模の高潮による浸水深が4.5m程度と想定されるものの、過去最大規模の高潮では1～2m程度、津波・洪水・雨水出水による浸水深は想定最大規模で1m程度の想定浸水深となっています。

一方、中心市街地は、長い歴史の中で商業のみならず地域の文化や伝統を育み、都市基盤が整い様々な機能が集積した市の活力の中心となる区域で、官民により相当な投資がなされてきたのに加え、現在、市が取り組んでいる中心市街地再開発プロジェクトに呼応して人口が増加基調となるとともに民間投資も進んでいる状況です。

こうしたことから、一定の災害リスクはあるものの、これまでのまちづくりの経緯や拠点性、生活利便性の高さなどを踏まえ、本市の活力の維持に向け、引き続き、都市機能誘導区域の設定を継続し、災害リスクにも配慮しながら中央通り再編や高次都市機能の誘導などの施策を進め、関係人口の拡大とともに市の活力の創出を図ります。

なお、誘導区域内においても災害種別ごとに様々な災害リスクが存在していることから、ハザードマップなどにより災害リスクの周知を図るとともに、災害が発生しても市民の生命や財産、社会インフラなどに致命的な被害が生じないよう災害対応力のあるまちづくりを進めます。

また、本計画はおおむね5年ごとに施策の実施状況などを評価し、見直しを図ることとしており、今後の人口動向や都市基盤の整備状況、災害の発生状況などを注視しながら、居住誘導区域の設定などについて必要に応じて適宜見直しを検討していきます。

表 本市における災害ハザードと居住誘導区域としての考え方

ハザード		居住誘導の考え方	【参考】安全対策等対応状況	
都市再生特別措置法において居住誘導区域に含まないこととされている区域				
レッドゾーン	急傾斜地崩壊危険区域 (急傾斜地法)	ハード対策のほか、リスクの周知とともに、危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備など対応も図られているものの、都市再生特別措置法にて「含まないこと」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	・土砂災害特別警戒区域からの移転補助 ・急傾斜地崩壊対策事業 ・宅地造成等の開発に伴う指導・監督 ・ハザードマップ等による災害リスク周知、避難啓発 ・三重県土砂災害情報提供システム等による情報収集 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 等	
	土砂災害特別警戒区域 (土砂災害防止法)			
都市計画運用指針において災害リスク、警戒避難体制の状況、災害を防止・軽減するための施設状況や整備見込み等を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とされている区域				
災害イエローゾーン	土砂災害警戒区域 (土砂災害防止法)		・ハザードマップ等による災害リスク周知、避難啓発 ・三重県土砂災害情報提供システム等による情報収集 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制	
	津波浸水想定区域 (津波防災法) ※南海トラフ地震の理論上最大規模、過去最大規模		・河川、海岸の堤防・護岸の整備促進、河川改修、津波防護施設の管理・補強促進 ・津波避難マップ（各戸配布）による浸水区域等の明示、災害リスクの周知、率先避難の啓発 ・津波避難ビルの指定 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 ・津波警報はJアラート連動で防災行政無線を通じて情報発信、緊急速報メール・市安全安心防災メールも発信	
	想定最大規模	洪水浸水想定区域 (水防法)	リスクの周知とともに河川水位の監視による避難情報の発令体制などソフト対策が図られており、浸水区域は市街地の広範囲に渡るものの、想定し得る最大規模(年超過確率1/1000)の降雨の想定であり、事前にある程度の予測・準備ができる可能性が高い点なども考慮し、ハード・ソフト両面の対策の推進を前提に居住誘導区域から除外しない	・河川護岸整備や河川改修、下水道整備等の推進 ・ハザードマップ等による浸水区域等の明示、災害リスクの周知、避難の啓発 ・河川水位監視による避難情報（避難準備情報、避難勧告、避難指示）の発令 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制
		家屋倒壊等氾濫想定区域 (水防法)		
		高潮浸水想定区域 (水防法)		
		雨水出水浸水想定区域 (水防法)		
	計画規模	洪水浸水想定区域 (水防法)	ハード対策のほか、リスクの周知とともに河川水位の監視による避難情報の発令体制などソフト対策も図られており、浸水区域は市街地の広範囲に渡るものの、事前に予測・準備ができる可能性が高い点なども考慮し、ハード・ソフト両面の対策の推進を前提に居住誘導区域から除外しない	
		高潮浸水想定区域 (水防法)		
		雨水出水浸水想定区域 (水防法)		
	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	市域全域にわたる大地震となる等、除外することは現実的でないことから、各対策の推進を前提とし、居住誘導区域から除外しない	・建築物の耐震不燃化の促進 ・災害対応力向上に向けた道路網の整備、道路施設やライフライン施設等の安全化等 ・オープンスペースの確保、既成市街地の再編などの対策 ・防災マップによる啓発活動や警戒避難体制の整備をはじめとしたソフト対策	
	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	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	・大規模盛土造成地の基礎調査の推進 ・広範囲にわたり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・避難対策の充実等発生後の迅速な対応を目指す	

7-5 具体的な取組

取組方針に基づく各災害リスクに対する具体的な取組を以下に整理します。

具体的な取組(施策)	対応する災害					実施主体
	洪水	内水	津波	高潮	土砂	
取組方針① リスク回避						
災害リスクの高い区域の居住誘導区域からの除外			○		○	市
災害ハザードエリアにおける開発許可規制	○	○		○	○	市
がけ地近接等危険住宅移転事業(土砂災害防止法第26条に基づく移転勧告の活用)					○	県、市
誘導区域に係る届出制度の活用等による立地誘導	○	○	○	○	○	市
取組方針② リスクの低減(ハード)						
緊急輸送道路の指定、機能確保	○	○	○	○	○	国、県、市
避難路等の整備、保全	○	○	○	○	○	国、県、市
都市の発展と命を支える道づくり(都市計画道路整備等)	○	○	○	○	○	市
公園施設の整備・長寿命化の推進	○	○	○	○	○	市
避難地機能を有する大規模公園の整備			○			市
河川の整備	○			○		国、県、市
河川・海岸堤防等の整備・耐震化及び機能保全	○		○	○		国、県、市
雨水排水対策整備事業		○				県、市
田んぼダム活動への支援	○	○				国、市
ため池の適正な管理と整備、活用	○	○				市
都市農地・里山などの樹林地の保全	○				○	県、市
密度の高い既成市街地の解消に向けた取組			○			市
狭あい道路後退用地整備事業	○	○	○	○		市
住宅の耐震化、不燃化			○			市
空き家の除却、利活用の促進	○	○	○	○	○	市
地区計画等による誘導(居室床面高さの嵩上げ等)	○	○	○	○		市
急傾斜地崩壊対策事業					○	県、市
砂防事業					○	県
防災教育センター整備事業	○	○	○	○	○	市
防災倉庫の整備	○	○	○	○	○	市
拠点となる指定避難所の機能強化への支援等	○	○	○	○	○	市
指定緊急避難場所等の整備	○	○	○	○	○	市、民間
津波避難ビルの指定等避難場所の確保			○			市

具体的な取組(施策)	対応する災害					実施主体
	洪水	内水	津波	高潮	土砂	
取組方針③ リスクの低減(ソフト)						
ハザードマップの作成、更新	○	○	○	○	○	市
情報収集手段及び情報提供手段の多様化・確実化	○	○	○	○	○	市
防災知識と技術の普及及び意識の向上	○	○	○	○	○	市
継続的な防災訓練や防災教育等の推進	○	○	○	○	○	市
AR防災学習アプリ「ARLook(あるっく)」の開発・展開	○	○	○	○	○	市
防災マップ改正ワークショップ	○	○	○	○	○	市
広域的な連携体制の構築、強化	○		○	○		市
地域や企業の自発的な防災活動の促進	○	○	○	○	○	市、市民
大規模地震に備えた協力体制の構築			○			市
市民による自発的な防災活動の促進	○	○	○	○	○	市、市民
警戒避難体制整備等のソフト対策	○	○	○	○	○	市
避難体制整備の支援	○	○	○	○	○	市
各家庭における備蓄量の確保	○		○	○		市民
民間備蓄等との連携	○	○	○	○	○	市、民間
被災時の適切な活動体制の整備・人材育成	○	○	○	○	○	市
要配慮者への対応	○	○	○	○	○	市、民間、市民
地域のコミュニティ力の向上、強化のための支援	○	○	○	○	○	市、地域
災害に対応できる人材の育成	○	○	○	○	○	市
自主防災組織の結成や育成	○	○	○	○	○	市、地域
要配慮者施設の避難確保計画作成の促進	○	○	○	○	○	市、民間
企業等と連携した避難体制等の確保	○	○	○	○	○	市、民間

第8章 計画の評価と進行管理

(1) 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、実施する都市機能誘導と居住誘導に係る施策の進捗状況やその効果等について、計画の進行による評価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。

■方針①と都市機能誘導に係る目標値

基本方針において示した、「居心地がよく歩きたくなる魅力的なまちなか」の形成に向け、「方針①リニア時代に輝くまち」における主要な施策として、都市機能誘導区域における中心市街地の都市機能の高度化・集約化などの施策を推進していくことから、その効果を図る指標として中心市街地における歩行者数の維持を目標とします。

目標項目	基準値 (策定時)	実績値 (中間評価)	目標値	
	2018	2024	2030(中間)	2040(目標年次)
中心市街地における歩行者数(主要8地点)	平日 60,116 人 休日 58,406 人	平日 52,793 人 休日 59,250 人	平日 61,000 人 休日 64,000 人	平日 70,000 人 休日 70,000 人

※主要8地点(参考): トナリエ東出口前、メディアシップビス前、近鉄四日市駅北口、キタオカ前、ナガサワカバン前、タケコシ本店前、ミヤザキ靴店前、中川無線前

■方針②及び方針③と居住誘導に係る目標値

基本方針において示した、「働きやすく暮らしやすいまちづくり」に向け、「方針②住み慣れた場所ですらでも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」における主要な施策として、居住誘導区域における都心居住の促進や既成住宅地の居住環境の向上を図ることとしています。また、四日市市地域公共交通計画では、居住地と各拠点を結ぶ公共交通ネットワークの維持・再編を図るとともに輸送力の強化などに取り組んでいくことから、居住の誘導と交通ネットワークの向上が連携した指標として、基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率の向上を目標とします。

目標項目	基準値 (策定時)	実績値 (中間評価)	目標値	
	2015	2023	2030(中間)	2040(目標年次)
基幹的公共交通の徒歩圏※人口カバー率	62.8%	63.1%	64.7%	66.0% (三大都市圏数値)

※鉄道駅から800m圏域もしくはバス停(30本/日以上相当)から300m圏域

■防災指針に係る目標値

防災指針で示したように、本市の都市形成過程やこれまでの防災・減災の取組状況、一定規模以上の降雨は事前に予測や準備が可能なことなどを踏まえ、各災害リスクに対するハード・ソフト両面の対策を進めていくことから、ソフト対策において災害リスクの周知と事前の準備・避難の浸透を図る指標として、防災訓練参加人数を目標とします。また、災害時の市街地の安全性の向上を図る指標として、耐震性の低い旧耐震木造住宅の除却工事費の補助件数を目標とします。さらに、ハード対策における社会インフラの整備推進の指標として、本市が所管する準用河川の整備率の向上を目標とします。

目標項目	基準値(現在)	目標値	
	2023	2030(中間)	2040(目標年次)
防災訓練参加人数 (市民総ぐるみ防災訓練や地域における防災訓練等の参加人数)	29,214 人 (2023)	33,000 人 (2029)	33,000 人
耐震性の低い旧耐震木造住宅の 除却工事費の補助件数	297 件/年 (2020-2024 平均)	300 件/年	300 件/年
準用河川の整備率	66.0% (2023)	85.8% (2029)	100%

(2) 進捗管理

本計画はおおむね 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に基づき、おおむね 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



Plan : 課題の抽出、関係者間の合意形成、計画策定
↓
Do : 各取組の実施、進捗管理
↓
Check : モニタリング、効果検証、事後評価
↓
Action : 課題の再抽出、計画の見直し

【中間評価について】

■都市機能誘導に係る目標値の状況

- ・2024(R6)年時点で、平日は基準値より少ないものの、休日は基準値を上回るなど新型コロナの影響から回復基調にあることから、中央通り再編事業が工事途中であることなどを踏まえ現目標値を継続しながら達成を目指す

目標項目	基準値(人)	実績値(人)		目標値(人)	
	2018(策定時)	2024	増減	2030(中間年次)	2040(目標年次)
歩行者数 (主要8地点)	平日 60,116 休日 58,406	平日 52,793 休日 59,250	△7,323 +844	平日 61,000 休日 64,000	平日 70,000 休日 70,000

◇高次都市機能の立地状況

- ・現在、市主導で図書館及び大学の都市機能誘導区域内への設置の検討を進めている
 - ・中央通り再編に呼応して沿道を中心に民間投資が進む(共同住宅、オフィスビル、ホテル)
- ⇒中央通り周辺で民間投資や都心居住が進んでおり、引き続き都市機能誘導区域や誘導施設の指定を継続しつつ、中央通り再編事業を推進

■居住誘導に係る目標値の状況(交通ネットワークの向上と連携した指標)

- ・2023(R5)年時点で基準値に対して実績値が0.3%上昇しているものの、立地適正化計画策定前の人口動向(H27→R2)であり、引き続き現計画に位置付けた取組を推進しながら今後の動向等を注視

目標項目	基準値(%)	実績値(%)		目標値(%)	
	2015(策定時)	2023	増減	2030(中間年次)	2040(目標年次)
基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	62.8	63.1	+0.3	64.7	66.0 (三大都市圏数値)

◇居住誘導の状況

- ・居住誘導区域外への一定規模以上の住宅立地について、現在までで30件の届出あり
- ・最新の国勢調査(R2)では、全市人口が前回(H27)から約5,600人減少(-1.8%)しており、市街化調整区域(居住誘導区域外)で減少が大きいものの、立地適正化計画策定前の人口動向(H27→R2)であり、引き続き現計画に位置付けた取組を推進しながら今後の動向等を注視

計画策定の経過

【当初策定時】

■市民の皆さまの意見の反映

令和 元年 10月 4日 パブリックコメントの実施（11月1日まで）

■四日市市議会の意見の反映

令和 元年 6月 24日 都市・環境常任委員会協議会（6月議会）

令和 元年 8月 7日 議員説明会

令和 元年 9月 19日 都市・環境常任委員会協議会（8月議会）

令和 元年 12月 9日 都市・環境常任委員会協議会（11月議会）

■四日市市都市計画審議会の意見の反映

令和 元年 10月 3日 第51回 四日市市都市計画審議会

令和 2年 1月 23日 第53回 四日市市都市計画審議会

■有識者の意見の反映

平成30年 12月 27日 第1回 立地適正化計画検討会議（計画策定に係る有識者会議）

平成31年 2月 8日 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）

平成31年 3月 29日 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）

令和 元年 7月 12日 第4回 立地適正化計画検討会議（計画策定に係る有識者会議）

令和 2年 1月 14日 第5回 立地適正化計画検討会議（計画策定に係る有識者会議）

※立地適正化計画検討会議（計画策定に係る有識者会議）委員（◎印は座長、敬称略、五十音順）

朝日 幸代（三重大学 教授）

有賀 隆（早稲田大学理工学術院 教授）

大塚 俊幸（中部大学 教授）

◎奥野 信宏（名古屋都市センター長）

松本 幸正（名城大学大学院 教授）

村山 顕人（東京大学大学院 教授）

【中間見直し時（令和7年11月26日時点）】

■市民の皆さまの意見の反映

令和7年 3月 4日～4月30日 地域課題ヒアリング、WEB アンケート、関係団体意見聴取

令和7年 8月 1日～9月30日 24地区市民センター説明会（あわせて関係団体等意見聴取）

【24地区市民センター説明会日程】（各会場 19時～）

日 時	対象(お住まいの地区)	日 時	対象(お住まいの地区)
8月 1日(金)	共同・同和・中央・港・浜田	9月 9日(火)	県
8月 4日(月)	下野	9月 10日(水)	神前
8月 5日(火)	富洲原	9月 16日(火)	小山田
8月 6日(水)	大矢知	9月 17日(水)	水沢
8月 7日(木)	富田	9月 18日(木)	三重
8月 8日(金)	八郷	9月 19日(金)	四郷
8月 12日(火)	保々	9月 22日(月)	常磐
8月 18日(月)	橋北	9月 24日(水)	内部
8月 19日(火)	羽津	9月 25日(木)	日永
8月 20日(水)	海蔵	9月 26日(金)	塩浜
8月 21日(木)	川島	9月 29日(月)	河原田
9月 8日(月)	桜	9月 30日(火)	楠

令和7年12月12日 パブリックコメント（令和8年1月9日まで）【予定】

■四日市市議会の意見の反映

令和6年 1月19日 議員説明会

令和7年 5月23日 議員説明会

令和7年12月11日 都市・環境常任委員会（11月議会）【予定】

■四日市市都市計画審議会の意見の反映

令和6年 2月 7日 第65回 四日市市都市計画審議会

令和7年 2月 4日 第67回 四日市市都市計画審議会

令和7年 7月30日 第68回 四日市市都市計画審議会

令和7年11月26日 第69回 四日市市都市計画審議会

■有識者の意見の反映

令和6年10月22日 意見聴取1回目（10月30日まで）

令和6年12月25日 意見聴取2回目（令和7年1月15日まで）

令和7年 5月29日 意見聴取3回目（6月2日まで）

令和7年10月22日 意見聴取4回目（11月6日まで）

※有識者（敬称略、五十音順）

浅野 純一郎（豊橋技術科学大学 教授）

中居 楓子（東京大学 講師）

松本 幸正（名城大学大学院 教授）

村山 顕人（東京大学大学院 教授）

四日市市立地適正化計画

令和 2 年 3 月 策定

令和 8 年 月 改定

四日市市 都市整備部 都市計画課

〒510-8601 四日市市諏訪町 1 番 5 号

TEL:059-354-8272 FAX:059-354-8404

E-mail:toshikeikaku@city.yokkaichi.mie.jp

6) 今後のスケジュールについて

12月12日から令和8年1月9日にかけて見直し案の市民意見募集（パブリックコメント）を実施。そこで出た意見を踏まえ、最終案を作成し、都市計画マスタープラン全体構想は令和8年2月議会の議決、立地適正化計画は都市計画審議会の意見聴取を行い、令和8年3月の改定を予定。

時 期	内 容
令和7年11月26日	★都市計画審議会への報告（見直し案）
令和7年12月11日	▽都市・環境常任委員会への説明（見直し案）
令和7年12月12日 ～令和8年1月9日	●見直し案の市民意見募集（パブリックコメント）
令和8年1月下旬	★都市計画審議会意見聴取（立地適正化計画）、 都市計画審議会への報告（都市計画マスタープラン全体構想）
令和8年3月	▽議決・改定告示（都市計画マスタープラン全体構想）、 公表（立地適正化計画）

（★：都市計画審議会関連 ▽：市議会関連 ●：市民関連 ◇：学識者関連 ▲：関係機関・関係団体等関連）