

## 第 1 3 6 号議案

四日市市立地適正化計画の見直しについて

【都市再生特別措置法に基づく意見聴取】

令和 8 年 2 月 3 日

四日市市都市計画審議会

# 四日市市立地適正化計画

## 見直し案

パブリックコメントを実施した見直し案から、意見等を踏まえて  
変更等を行った主な箇所を下線で標記

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
6-1 都市機能誘導に係る施策	35
6-2 居住誘導に係る施策	38
6-3 ネットワークに係る施策	40
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
用語集	72
計画策定の経過	80

# 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。

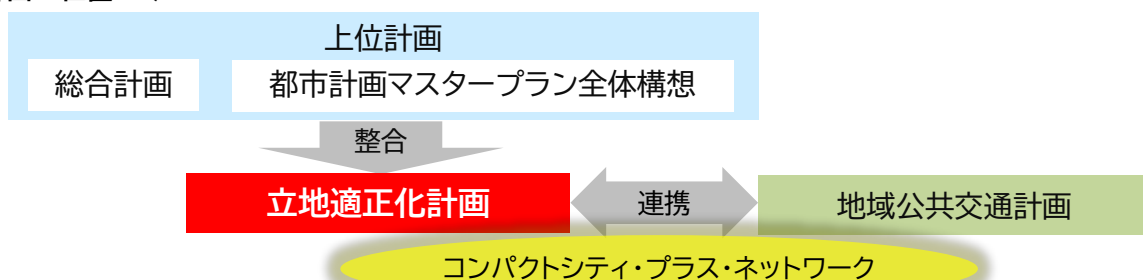
本市では、これまで、四日市市総合計画や四日市市都市計画マスタープラン全体構想において、中心市街地など拠点となる駅周辺に都市機能の維持・集積を図りながら、都市基盤の整った居住地の維持や拠点間の公共交通の維持・充実を図るなど、既存ストックを生かしたコンパクトなまちづくりを進めてきました。

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

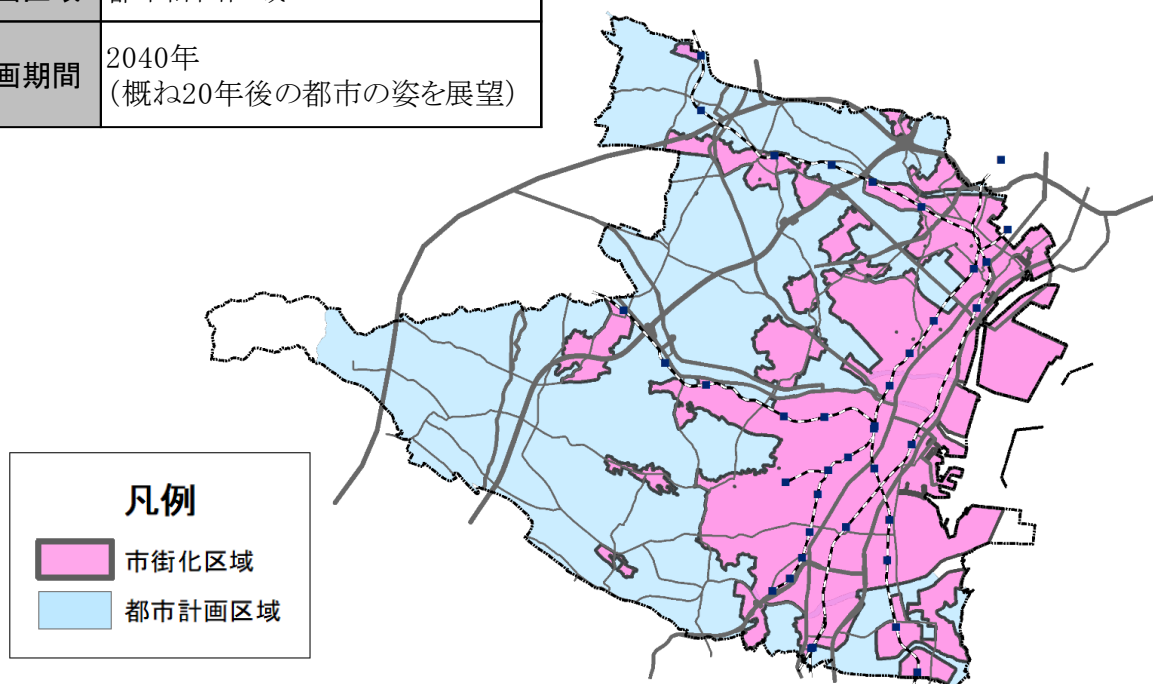
- ・基本的な方針に沿って都市機能や居住の誘導を図る施策を定める

### ▶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。

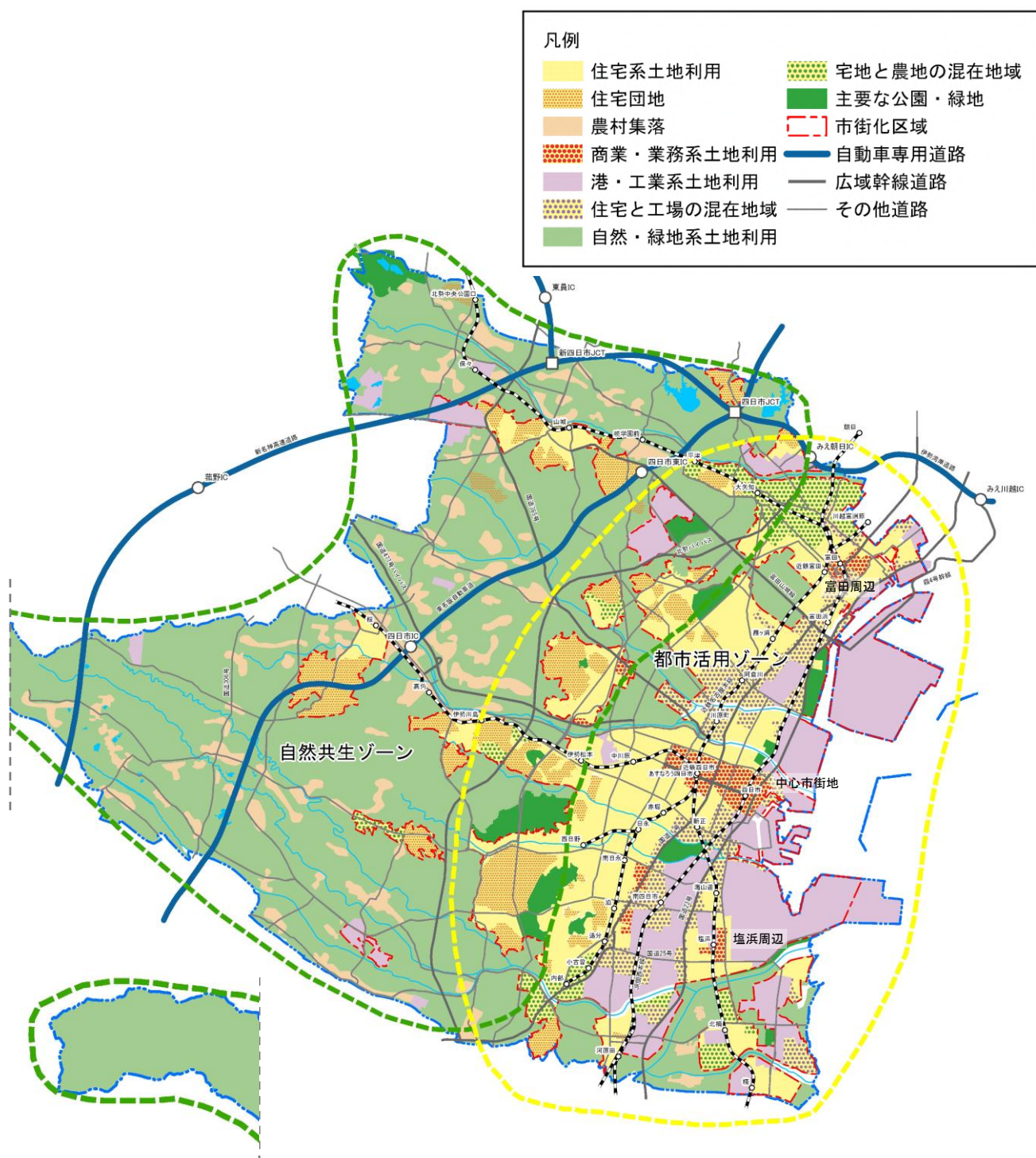
道路網については、東海道を起源とする国道 1 号や、モータリゼーションの高まりに対し国道 1 号のバイパスとして整備された国道 23 号が南北幹線を担っており、これらを基軸とした市内道路網が形成されていますが、近年では産業交通や通過交通の増加により、特に沿岸部では交通需要が超過し慢性的な渋滞が問題となっています。

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。鉄道とバスを合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、小児科診療所)	90.5 89.1(92)	鉄道	51.3 51.9(ー)
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(ー)
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(ー)
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(ー)	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(ー)		
生活サービス施設②(医療・福祉・商業②)	79.6 80.1(ー)	※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	
+2.6% (▲1.8)	▲9.1% (▲9.1%)	23.5%→36.0% (26.0%→32.8%)	58.9人/ha→53.5人/ha (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・	100%(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	
▲3.7% (▲1.8)	▲8.0% (▲9.1%)	23.9%→33.5% (26.0%→32.8%)	40.8人/ha→37.6人/ha (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	
▲15.5% (▲1.8)	▲27.4% (▲9.1%)	41.9%→46.7% (26.0%→32.8%)	33.4人/ha→24.2人/ha (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・	98.4%(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 街 成 地	▲0.5% (▲1.8)	▲7.1% (▲9.1%)	24.0%→31.1% (26.0%→32.8%)	51.4 人/ha→47.7 人/ha (45.2 人/ha→41.1 人/ha)
臨 海 部	▲3.6% (▲1.8)	▲13.9% (▲9.1%)	30.0%→35.5% (26.0%→32.8%)	49.3 人/ha→42.5 人/ha (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・パ・	74.6%(64.1)		内 13m 以上	1.2%(2.3)
		商:百貨店・ス・パ・	92.2%(79.6)		内 5.5-13m	33.2%(38.1)
		+コンビニ等含む			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・パ・	56.2%(64.1)		内 13m 以上	1.6%(2.3)
		商:百貨店・ス・パ・	83.7%(79.6)		内 5.5-13m	34.9%(38.1)
		+コンビニ等含む			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、将来的には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	
▲2.7% (▲1.8)	▲8.1% (▲9.1%)	23.8%→31.9% (26.0%→32.8%)	26.3人/ha→24.2人/ha (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 サービス (医福商)	商:百貨店・ス・パ・	56.5%(64.1)		内 13m 以上	2.1%(2.3)
	商:百貨店・ス・パ・	75.6%(79.6)		内 5.5-13m	47.9%(38.1)
	+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、将来的には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)	▲4.4% (▲1.8)	▲18.2% (▲9.1%)	35.8%→37.2% (26.0%→32.8%)	58.5人/ha→47.8人/ha (45.2人/ha→41.1人/ha)
S56より後	▲1.9% (▲1.8)	+0.3% (▲9.1%)	17.9%→33.6% (26.0%→32.8%)	67.3人/ha→67.5人/ha (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		58.2%(62.8)	下水道カバー率		97.1%
	公共交通		95.7%(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	63.6%(64.1)		内 13m 以上	3.7%(2.3)
			70.5%(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		38.1%(62.8)	下水道カバー率		91.4%
	公共交通		85.8%(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	47.2%(64.1)		内 13m 以上	0.0%(2.3)
			68.6%(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 2020→2040
R2 国調 2015→2020	将来見通し 2020→2040	将来見通し 2020→2040	
+3.0% (▲1.8)	▲3.5% (▲9.1%)	20.7%→28.8% (26.0%→32.8%)	46.0人/ha→44.4人/ha (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 サービス (医福商)	商:百貨店・ス・パ・	67.0%(64.1)		内 13m 以上	1.8%(2.3)
	商:百貨店・ス・パ・	82.6%(79.6)		内 5.5-13m	25.9%(38.1)
	+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い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、道路密度が低く狭い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、本市では、市民一人ひとりが豊かで幸せに暮らせるよう「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、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進めています。

そうした中で、まず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

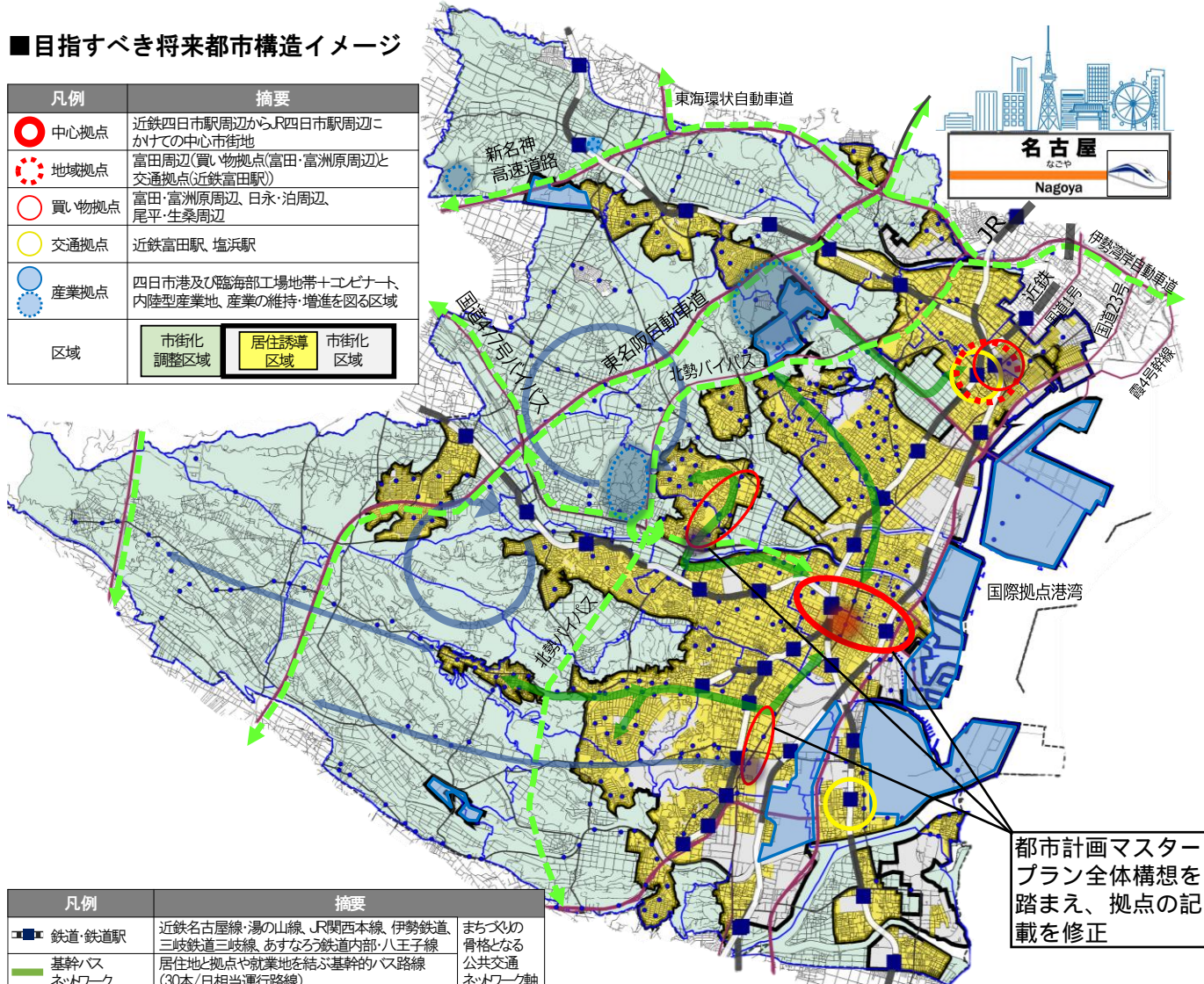
本市は、高次都市機能が集積し広域交通ネットワークの中心でもある中心拠点や、地域の生活を支える拠点的な機能が立地する買い物拠点、急行停車駅で就業地へのアクセス拠点でもある交通拠点、日本有数の産業都市として臨海部の工場集積地や内陸部産業用地などの産業拠点が形成されています。

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JR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・富洲原周辺)と交通拠点(近鉄富田駅))
○ 買い物拠点	富田・富洲原周辺、日永・泊周辺、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、内陸型産業地、産業の維持・増進を図る区域
区域	市街化調整区域 居住誘導区域 市街化区域



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 ● バスターミナル ● バス乗り継ぎ拠点	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、四日市、こけやうさんライナー
■ 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、露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	<p>中心拠点の都市機能の高度化・集約化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・リニア時代に相応しいゲートウェイの整備</li> <li>・中心市街地の回遊性の向上</li> <li>・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）</li> <li>・都市型産業・知的産業の誘導</li> </ul> <p>地域拠点の拠点化の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・近鉄富田駅における交通結節機能の強化</li> <li>・北部地域を支える都市機能の維持・集約化</li> </ul>	<p>生活サービス機能の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> <li>・買い物拠点の維持</li> <li>・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</li> </ul>	
居住	<p>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）</p> <p>リニア時代を生かした既存住宅の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>子育て機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・保育施設等の立地促進と子育てサービスの向上</li> </ul>	<p>生活快適性の高い区域への居住の誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高次都市機能へのアクセス性の高い区域へ居住を誘導</li> <li>・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</li> </ul> <p>居住誘導を図る区域の居住環境の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> <li>・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）</li> </ul> <p>安全安心な居住環境の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・災害リスクに配慮したまちづくり</li> <li>・災害リスクに係る情報の提供</li> <li>・耐震化の促進</li> <li>・老朽家屋の除却促進</li> </ul>	<p>ストックとしての住宅の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul>
交通	<p>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～</p> <p>中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・再編</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道の維持</li> <li>・基幹的バスの維持</li> <li>・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</li> <li>・まちなかを回遊する移動手段の強化</li> </ul> <p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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</li> </ul> <p>リニア時代に向けた交通利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・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）</li> <li>・広域道路を生かした名古屋へのアクセス性向上</li> </ul>		

「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々が訪れ、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		日永加-、 イオン南泊	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

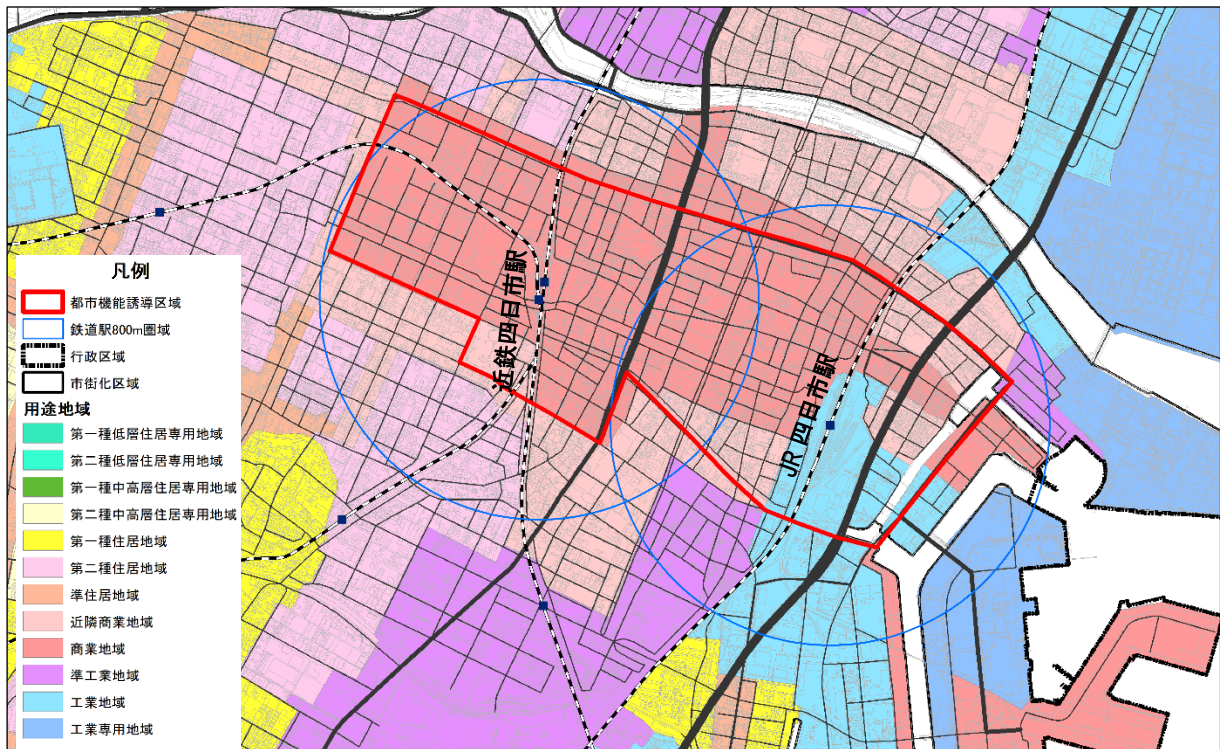
## (2) 都市機能誘導区域の設定

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。

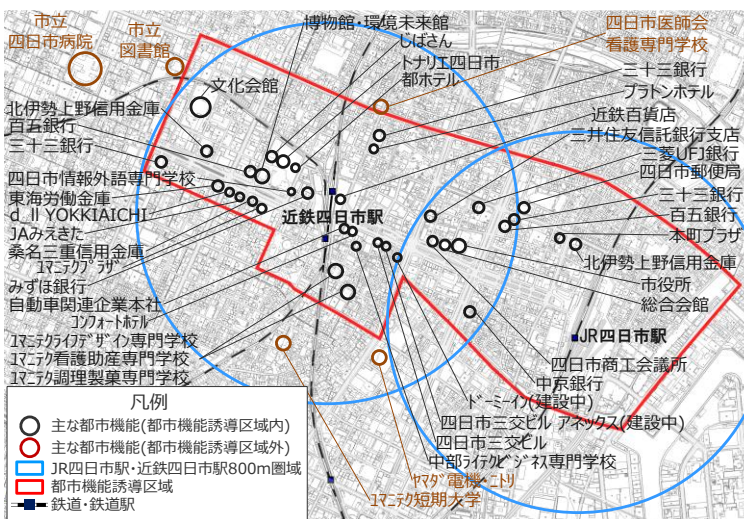
### ■都市機能誘導区域【中心拠点】

	面積		H27人口			R2人口			R22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・鶴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



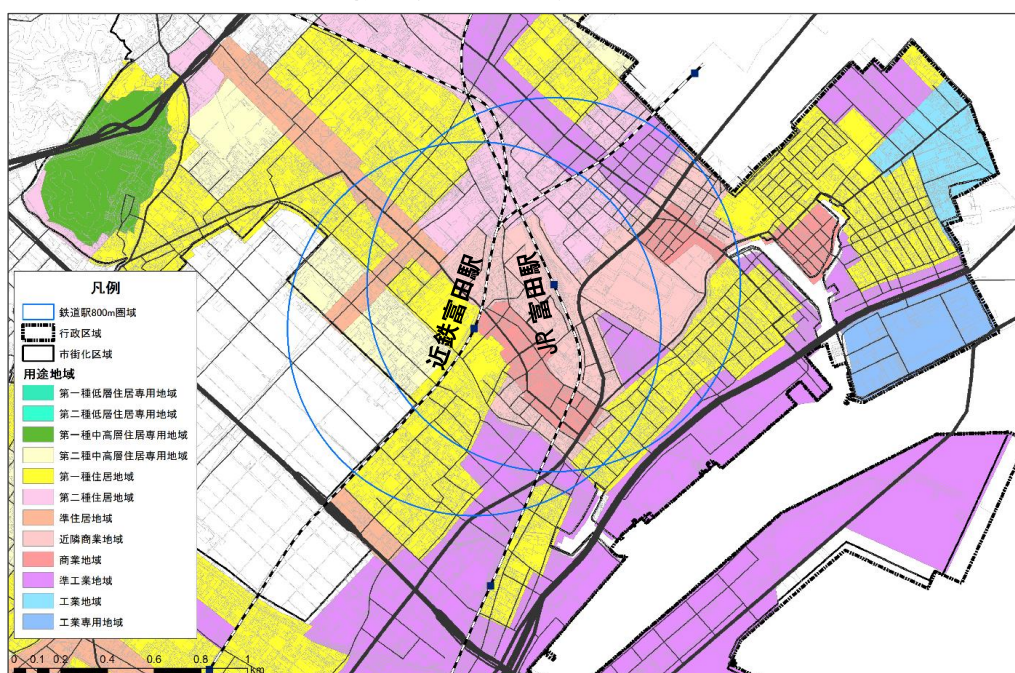


### (3) 地域拠点について

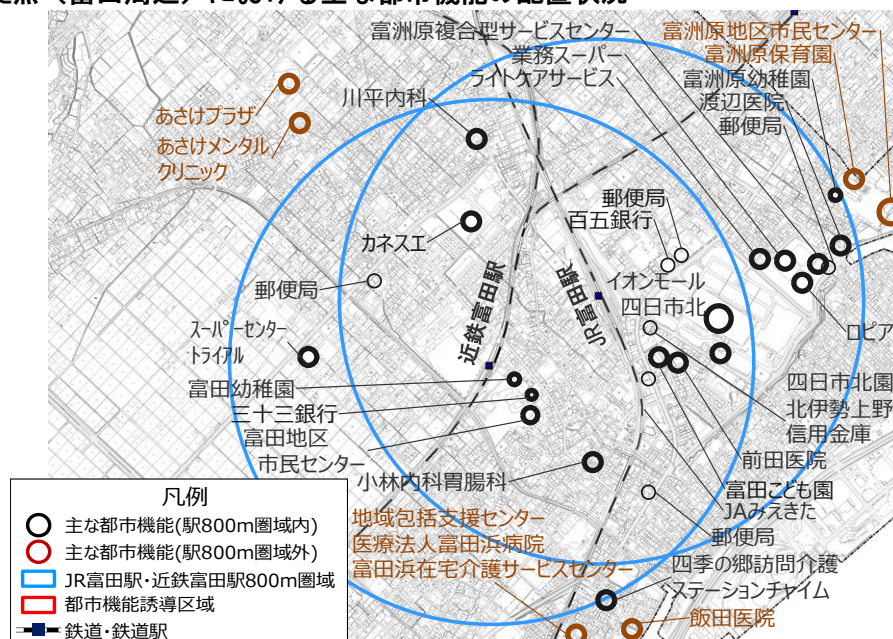
富田・富洲原周辺及び近鉄富田駅周辺は、北部地域を支える買い物拠点であるとともに駅に隣接して高校が立地するなど都市機能がおおむね揃っています。また、交通拠点でもある近鉄富田駅は、名古屋へのアクセス性が高い急行停車駅でハイテク工業団地へのアクセス拠点にもなっています。西口の駅前広場が整備されていますが、近年では駐輪場の不足や周辺道路における渋滞などその対応が十分に行き届いていない部分もあります。

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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>⇒中枢的機能として維持を図る</li> </ul>
商業	時間消費型など様々なニーズに対応した拠点機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>⇒拠点的な商業機能としての維持・誘導を図る</li> </ul>
金融	決済や融資などの金融機能を提供する機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・銀行、信用金庫、JA、郵便局などが多数立地している。</li> <li>⇒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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>⇒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</li> <li>・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。</li> <li>⇒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様々な効果が期待されるため維持・誘導を図る</li> </ul>
医療	総合的な医療サービスを受けることができる機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区域外に市立四日市病院や県立医療センター、羽津医療センターなど総合的な病院が立地している。</li> <li>⇒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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>⇒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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>⇒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</li> </ul>
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	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オフィスビルなどが多数立地している。</li> <li>⇒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</li> </ul>
	都心居住の促進に向けた居住機能	<ul style="list-style-type: none"> <li>・マンションが多く立地しており近年増加傾向。</li> <li>⇒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</li> </ul>

## (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（就寢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

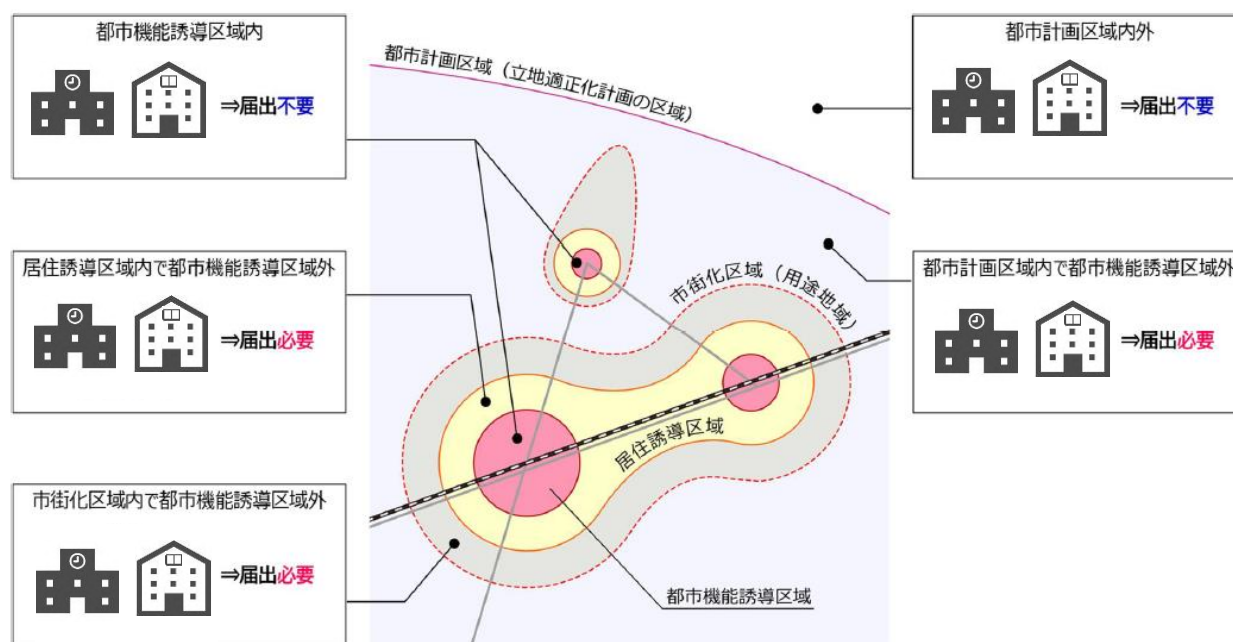
##### 【都市機能誘導区域外における誘導施設の開発行為又は建築等行為】

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

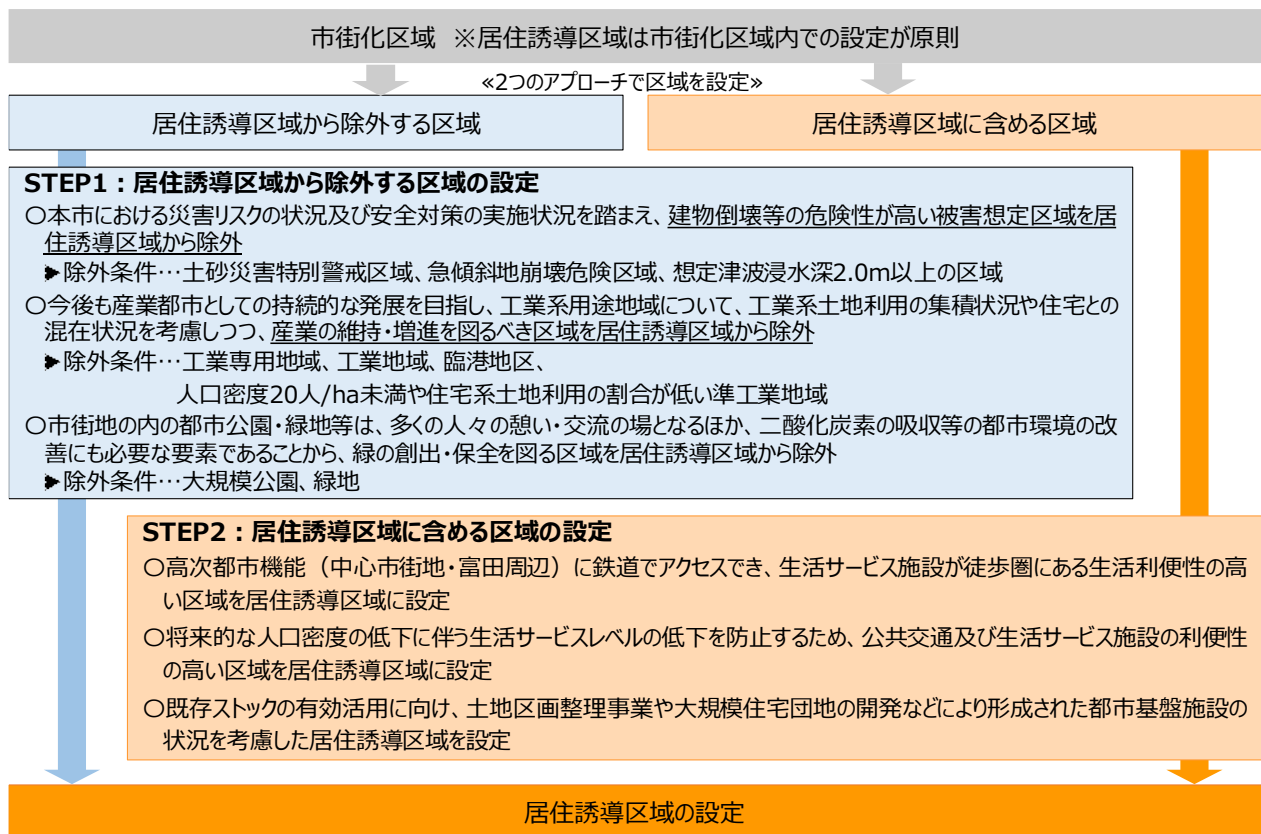
#### (1) 居住誘導区域の方向性

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》

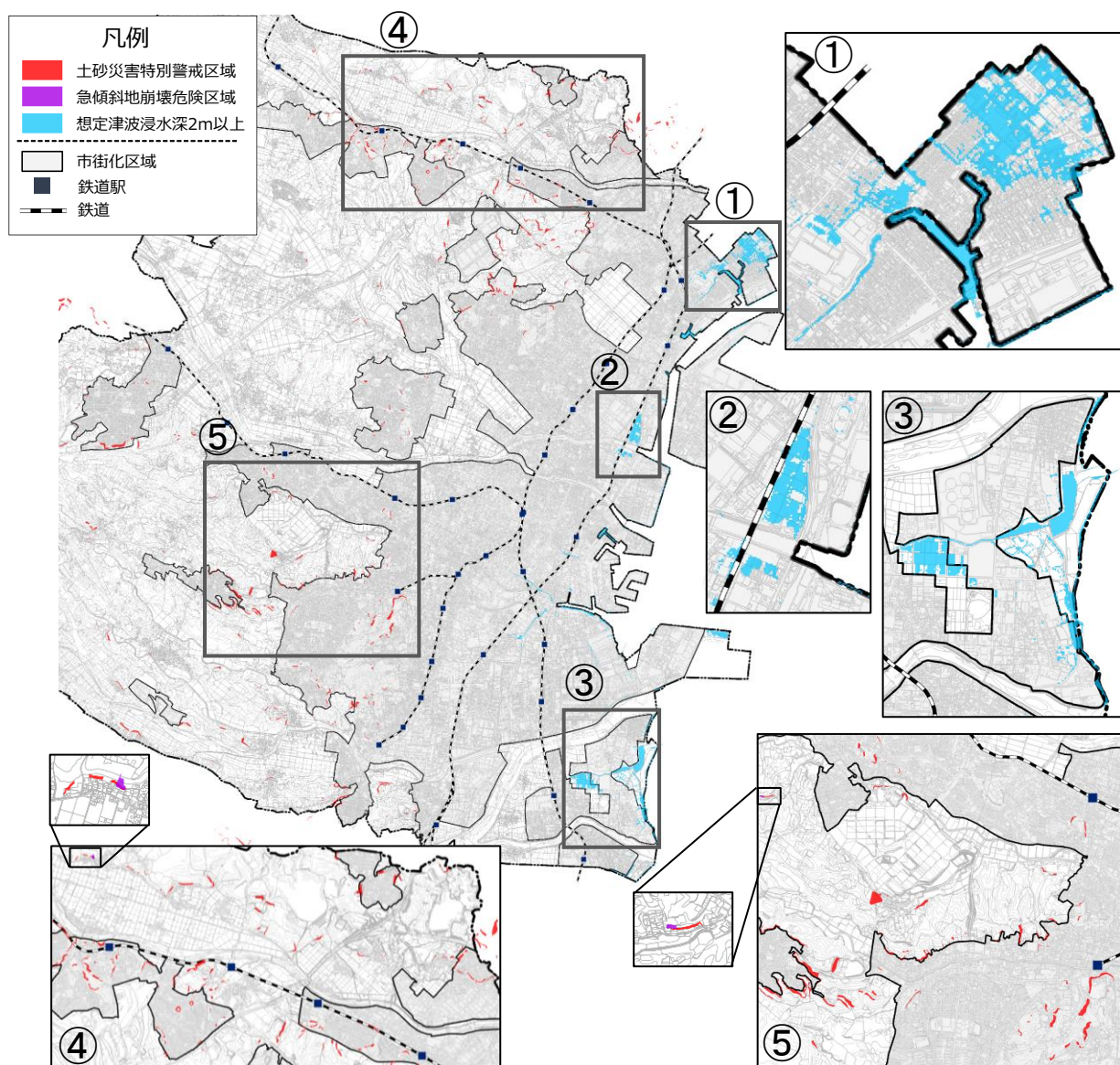
### STEP1：居住誘導区域から除外する区域

#### 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、 <u>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</u>	・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、防災アプリ、各種SNS、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、防災アプリ、各種SNS、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 等
	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 <u>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は、居住誘導区域から除外</u>	・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、防災アプリ、各種SNS、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 等
	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（高齢者等避難、避難指示、緊急安全確保）の発令 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災アプリ、各種SNS、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 等
	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		
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 ・ハザード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

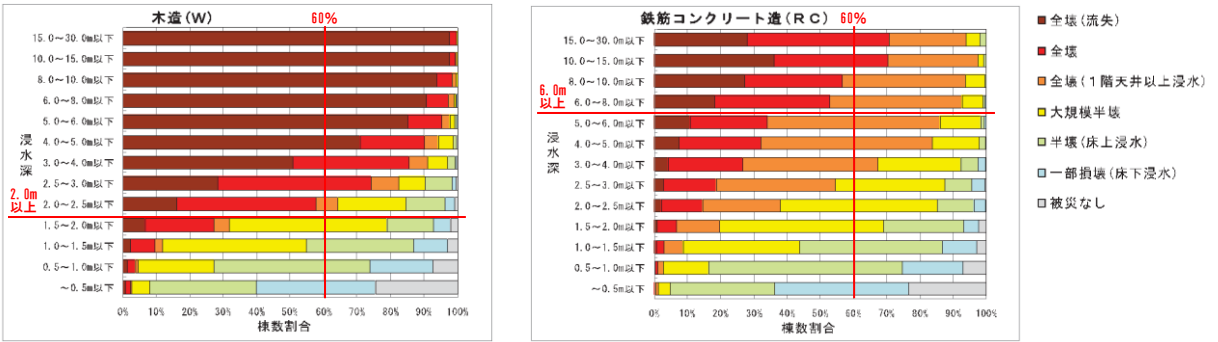
【都市計画運用指針 第13版(令和7年3月31日一部改正)】

◇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。



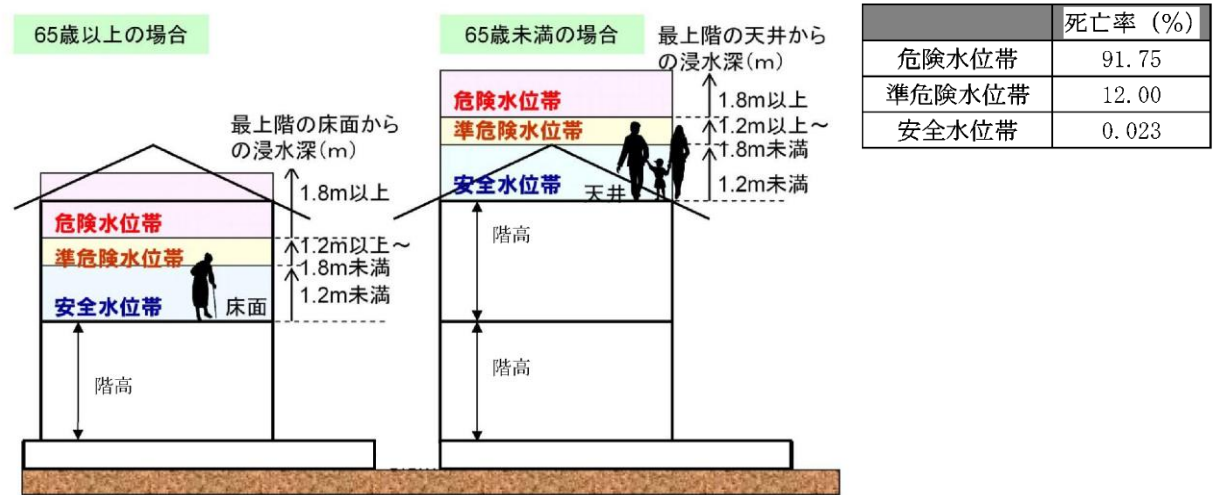
出典：国土交通省都市局 「津波被災市街地復興手法検討調査（とりまとめ）」

【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><sup>52)53)</sup>

<浸水深に応じた死亡率sの分類>





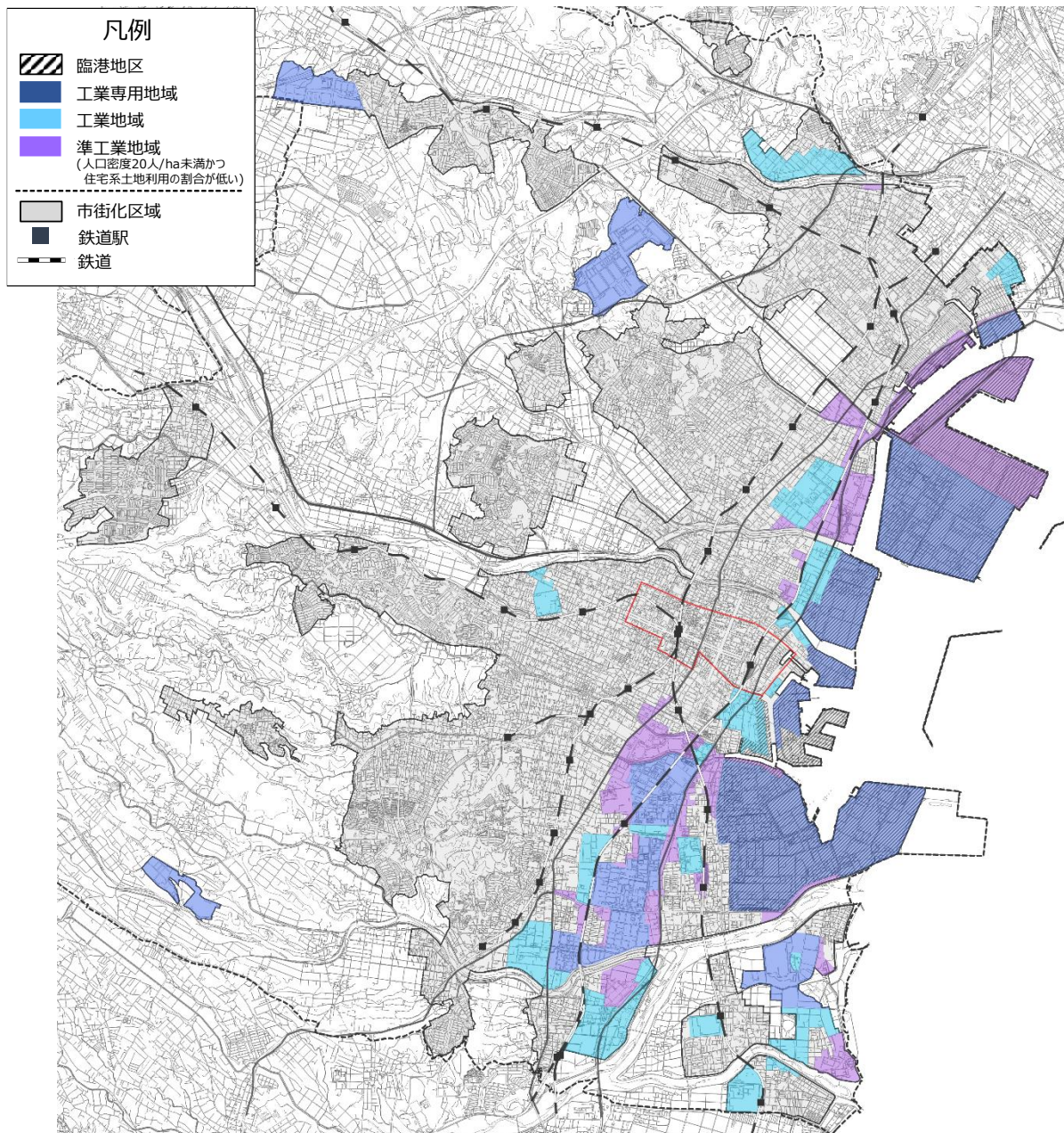
## ②産業の維持・活性化を図る区域

○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）

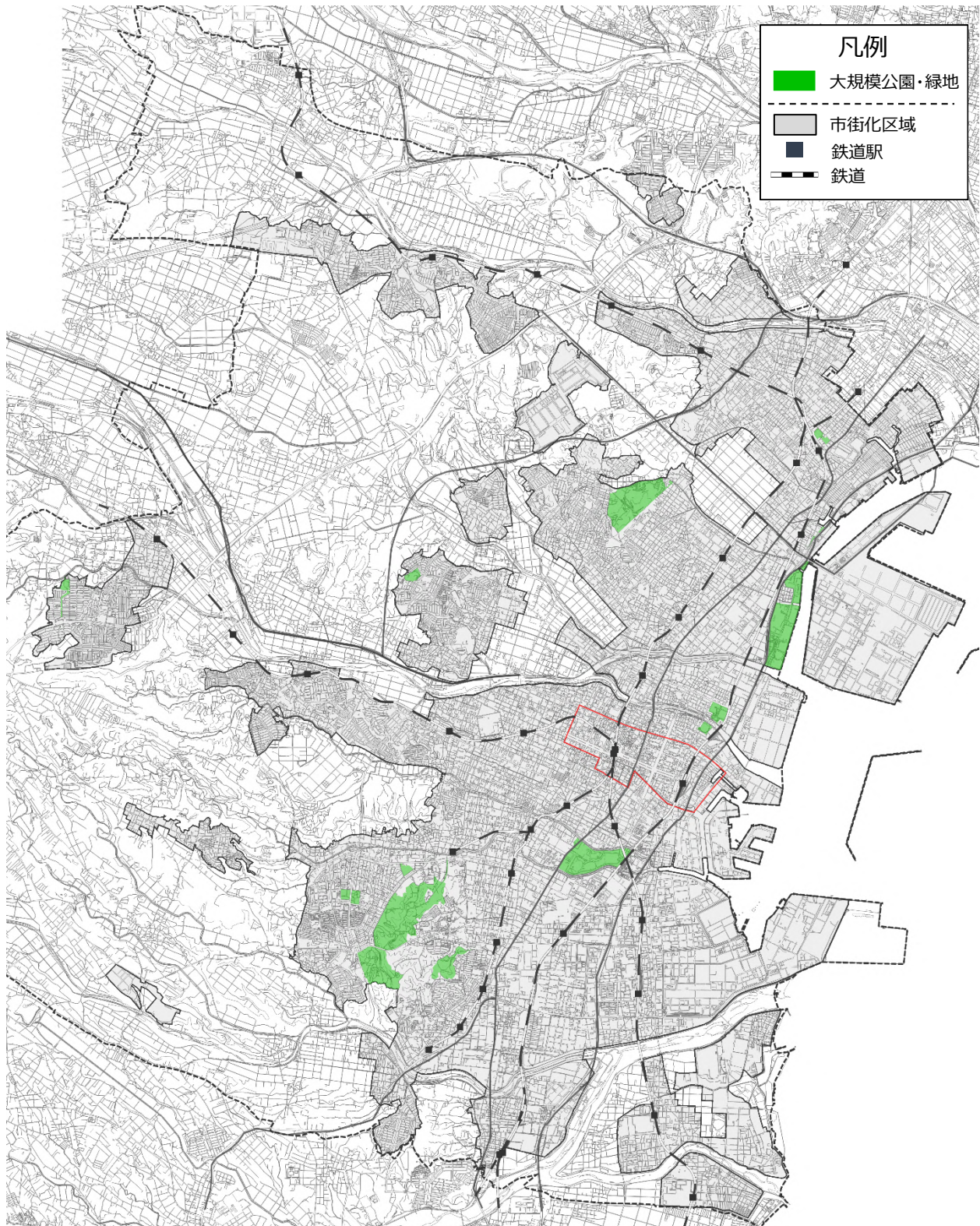




### ③緑の創出・保全を図る区域

○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

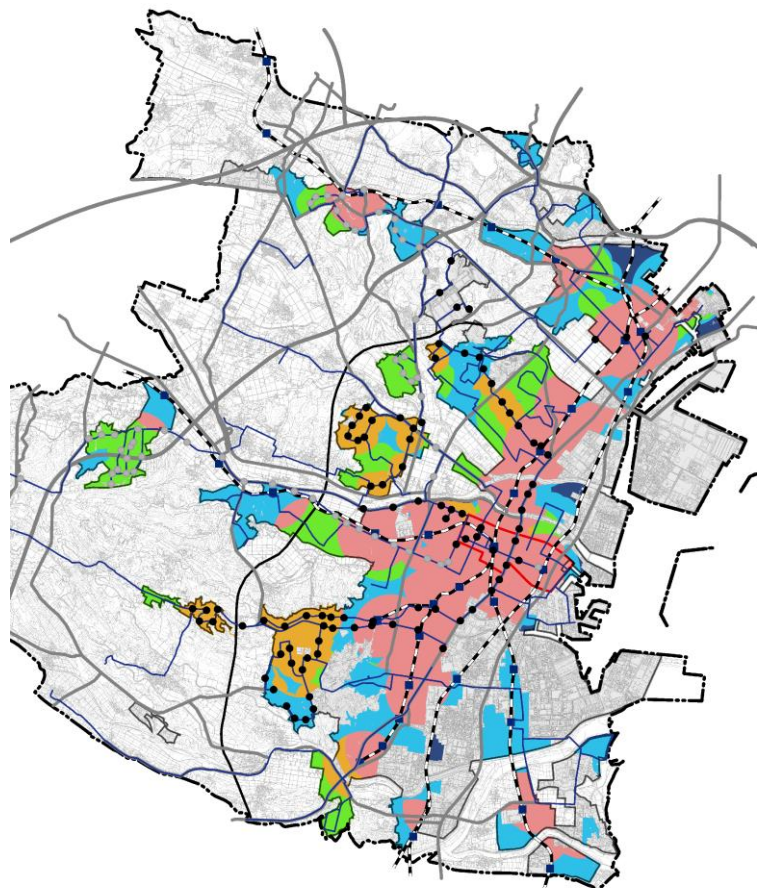
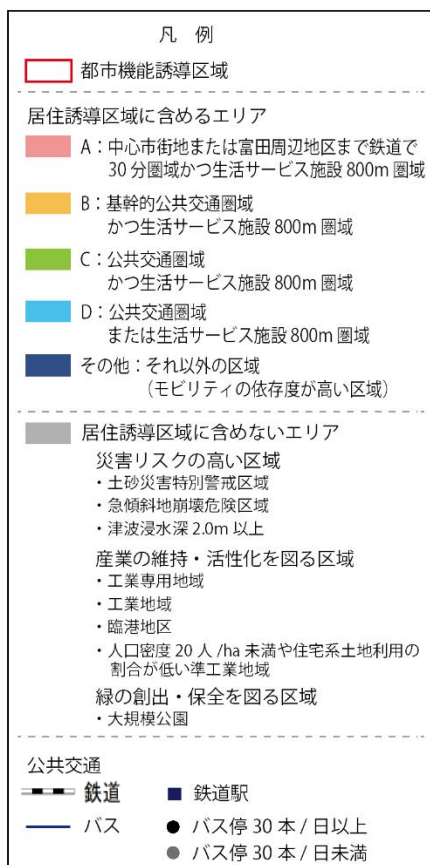
B. 基幹的公共交通（鉄道もしくは基幹的バス）により広域的な都市機能（中心市街地または富田周辺地区）にアクセス可能であり、かつ生活サービス施設が徒歩圏内にある区域

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

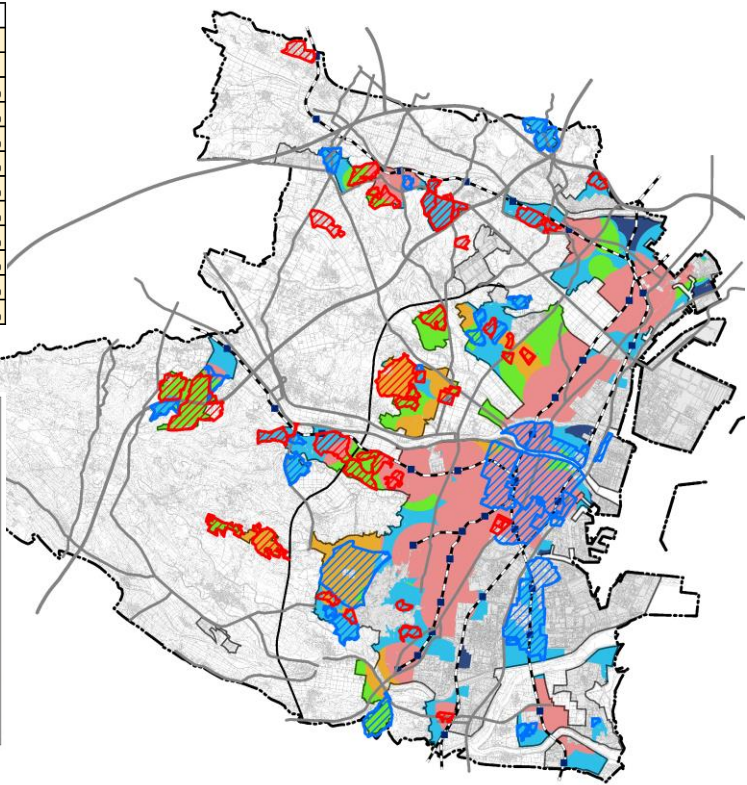
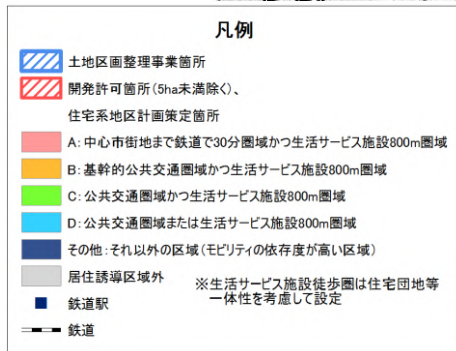


# 《参考：居住誘導区域の条件と都市基盤整備の状況》

○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。

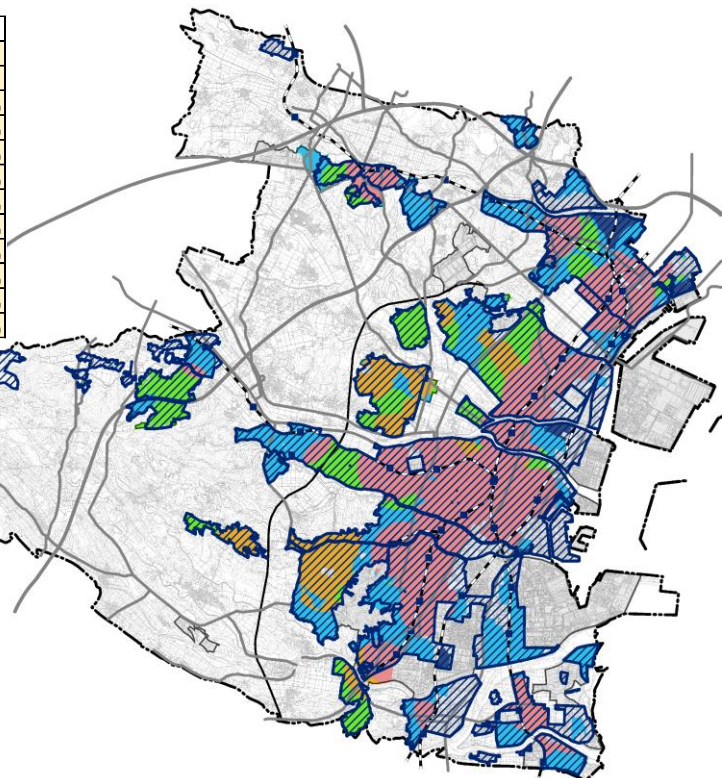
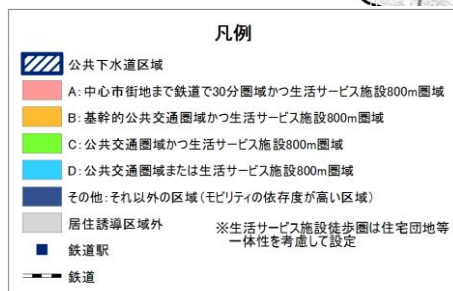
## ■都市基盤の整った住宅地（区画整理や 5ha 以上の開発など）

	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%



## ■公共下水道区域

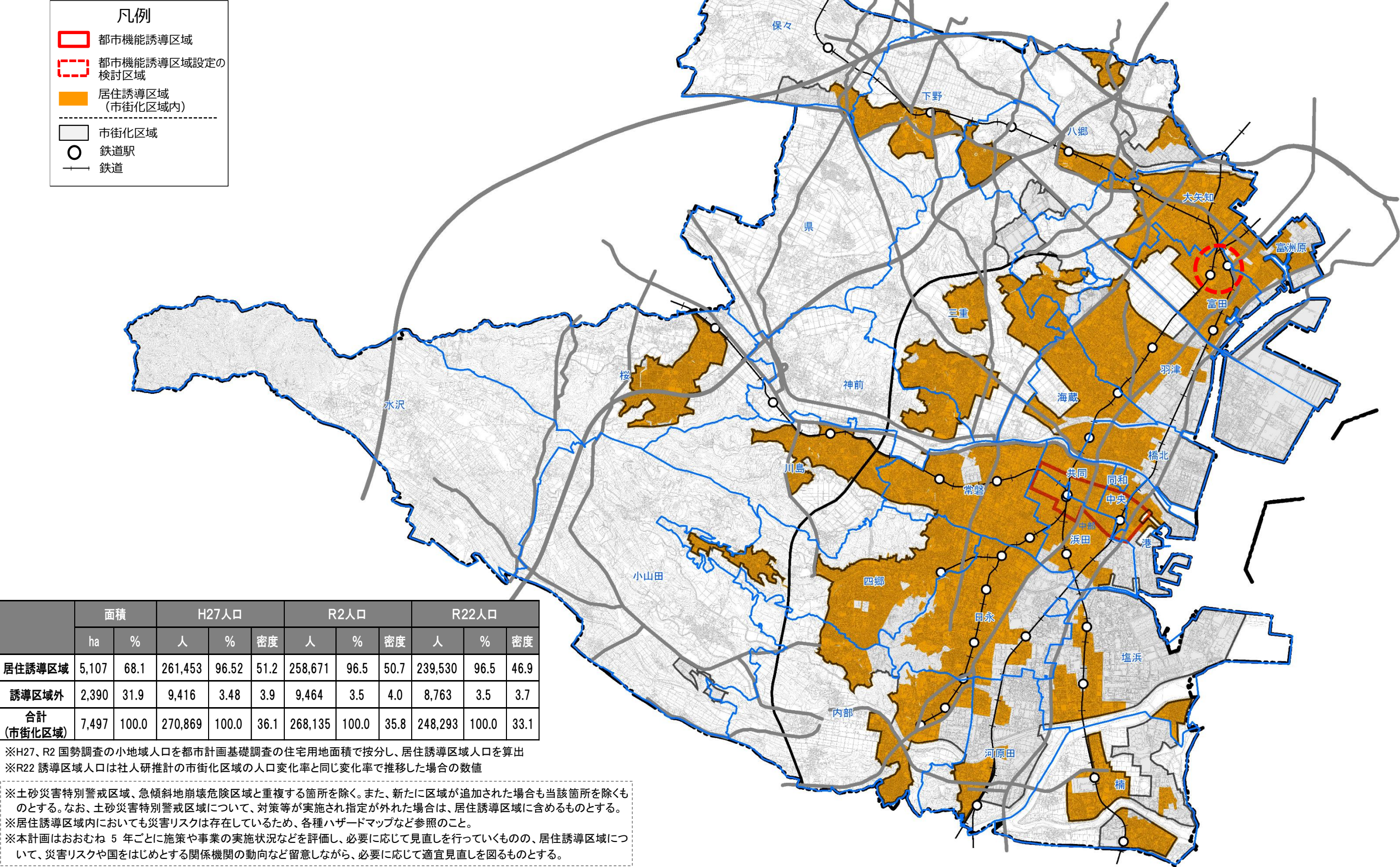
	面積	公共下水道	
			%
都市計画区域	20,080	5,917	29.5%
市街化区域	7,506	5,725	76.3%
居住誘導区域	5,107	4,876	95.5%
A	2,179	2,114	97.0%
B	566	540	95.3%
C	766	735	96.0%
D	1,476	1,390	94.2%
その他	120	97	80.9%
居住誘導区域外	2,399	849	35.4%
市街化調整区域	12,574	192	1.5%





《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。





<<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。

凡例

居住を誘導する区域

・商業・業務系土地利用

中心拠点（都市機能誘導区域）

地域拠点・買い物拠点・交通拠点

・住宅系土地利用

郊外住宅団地

既成市街地

宅地と農地の混在地域

居住誘導区域に含めないエリア

産業系土地利用

大規模公園・緑地

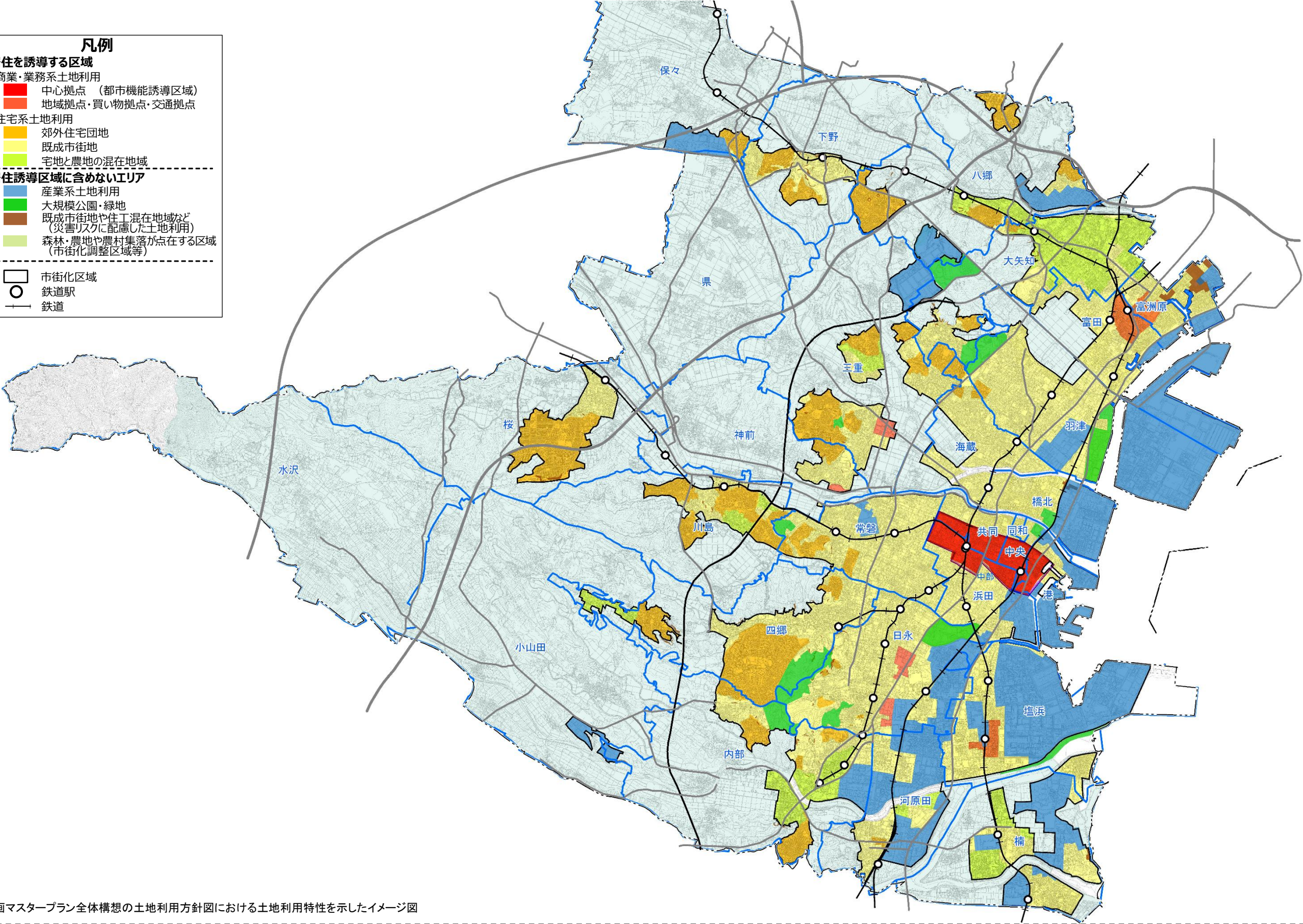
既成市街地や住工混在地域など（災害リスクに配慮した土地利用）

森林・農地や農村集落が点在する区域（市街化調整区域等）

市街化区域

鉄道駅

鉄道



※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。

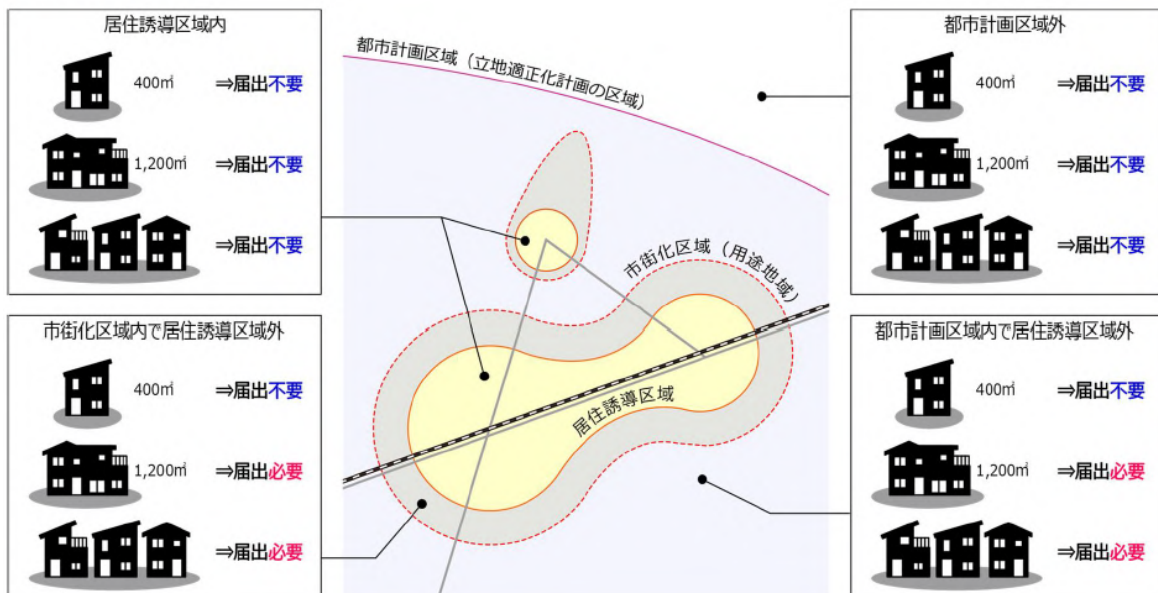
#### ■対象となる行為

##### 【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 <sup>※</sup> 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 <sup>※</sup> 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。

### 6-1 都市機能誘導に係る施策

#### ■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。

##### ■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。

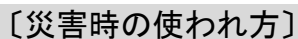
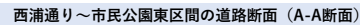
#### 主な事業など

- ▶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）
- ▶大学等拠点施設整備事業
- ▶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

- ## ■空間構成と連携する周辺施設



Map of the area around the Nishikawa River in Tsukuba, showing evacuation routes and flood risk zones. The map includes labels for various landmarks such as the Nishikawa River, Nishikawa Bridge, and several public facilities. A legend indicates evacuation routes (blue dashed line), evacuation points (yellow dots), and flood risk zones (shaded areas). A scale bar shows distances from 0.5 to 5.0 km. A note mentions that the map is based on data from the Tsukuba City Office and is subject to change.

- 36 -



## 〔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。
- ◇近鉄パーキングを利用する車両とバスなどで混雑することがある。

##### 【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】

- ◇中央通りはクスノキの並木など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空間などに優先的に利用してはどうか。
- ◆クスノキの並木空間を歩行空間・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

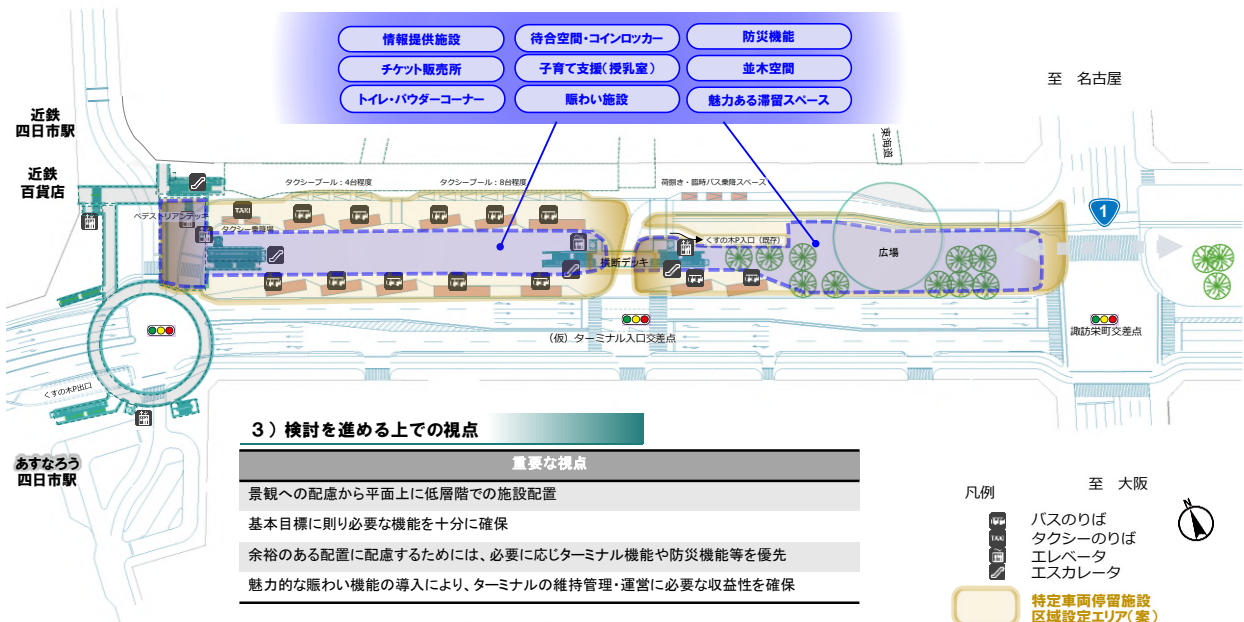
## 〔交通結節点のデザイン（バスターミナルの整備に係る事項） 施設配置方針〕

### 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。



出典：近鉄四日市駅周辺における交通結節点整備計画



## 6-2 居住誘導に係る施策

### ■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・空き地バンク制度
- ▶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

## 6-3 ネットワークに係る施策

### ■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、端末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みます。
- ・端末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みます。
- ・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ターミナル、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みます。
- ・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



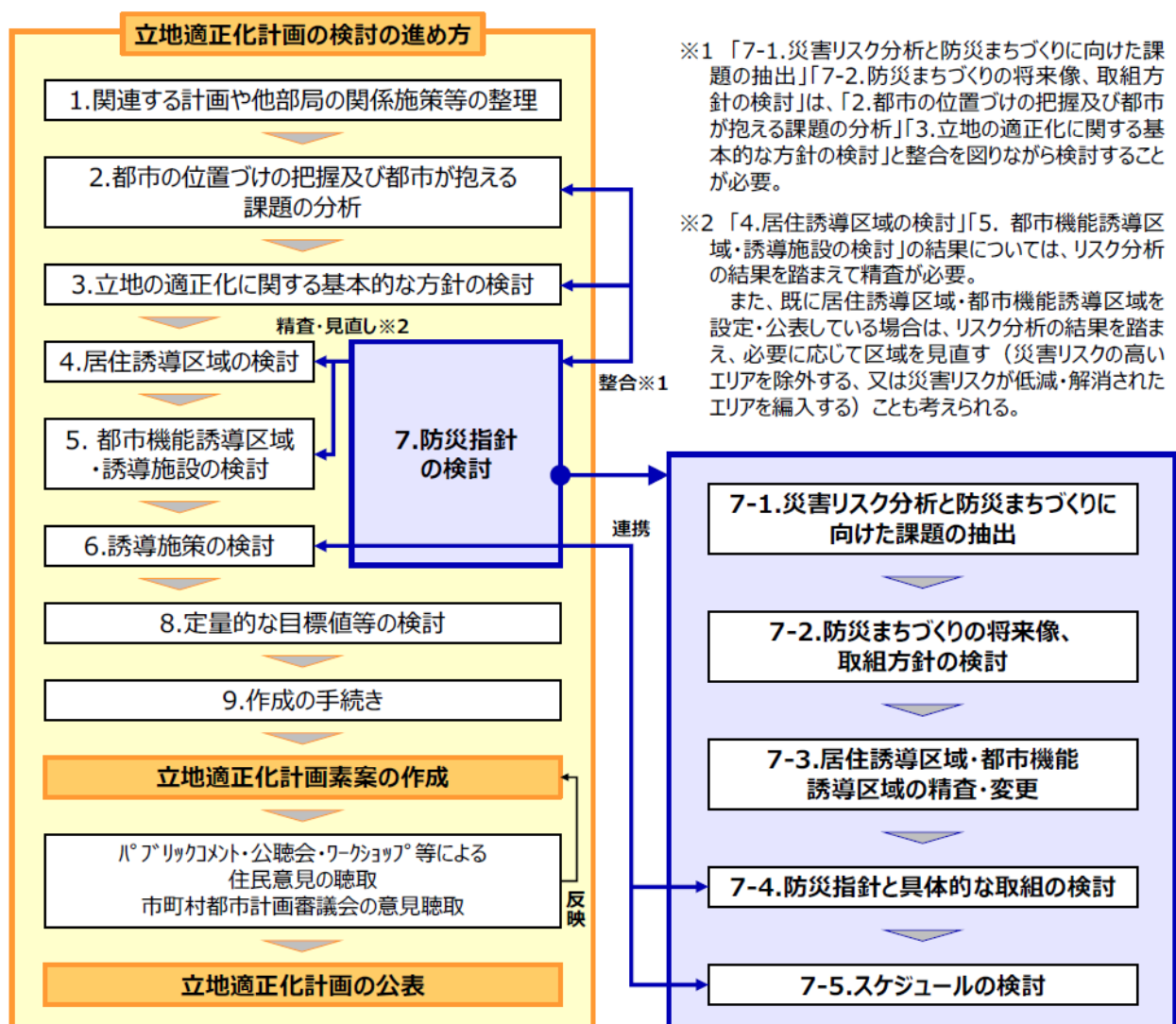
## 第7章 防災指針

### 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)、鎌谷川、足見川、春雨川、小池川、谷川)	国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、三重県	洪水浸水想定区域	計画規模 L1	1/150	水防法	H28.5、 R2.5、 R4.5  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
		朝明川水系(朝明川(上流域含む)、焼合川、杉谷川、田口川、田光川)	三重県	洪水浸水想定区域	計画規模 L1	1/80	水防法	H29.3、 R4.5	
				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(上流域含む)、金溪川(上流域含む)、矢合川(上流域含む)、三滝新川、赤川、海蔵川、竹谷川)	三重県			洪水浸水想定区域
		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
		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
		浸水想定区域	想定最大規模 (室戸台風級 910hPa)	1/500～5000 堤防決壊有					
		浸水継続時間							
			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	R3.10
	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	
		ため池	四日市市	浸水想定区域					R4.9

※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。

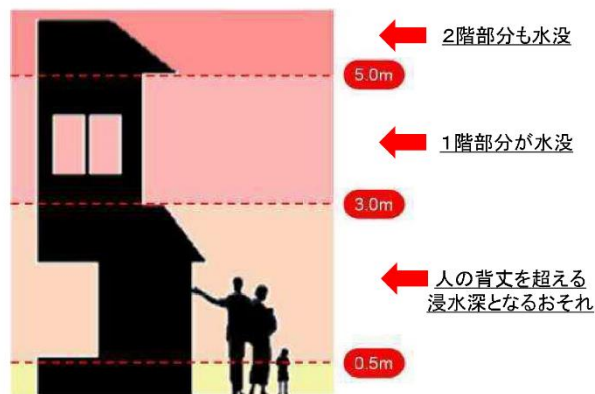
## 【災害リスク分析の目安】

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。

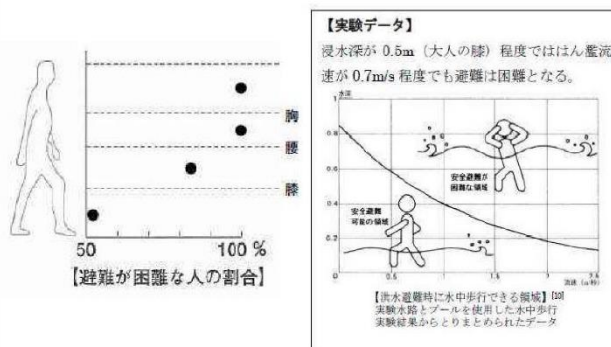


※洪水浸水想定作成マニュアル(第4版)から抜粋した図を一部加工

#### 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。



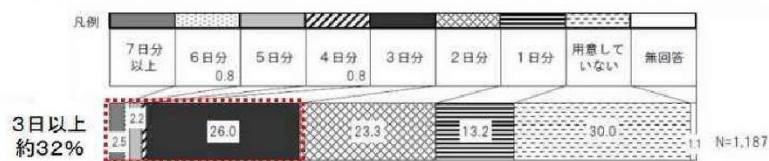
### ■浸水継続時間に関する参考指標（立地適正化計画の手引き（国土交通省））

#### 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)<sup>67)</sup>

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。

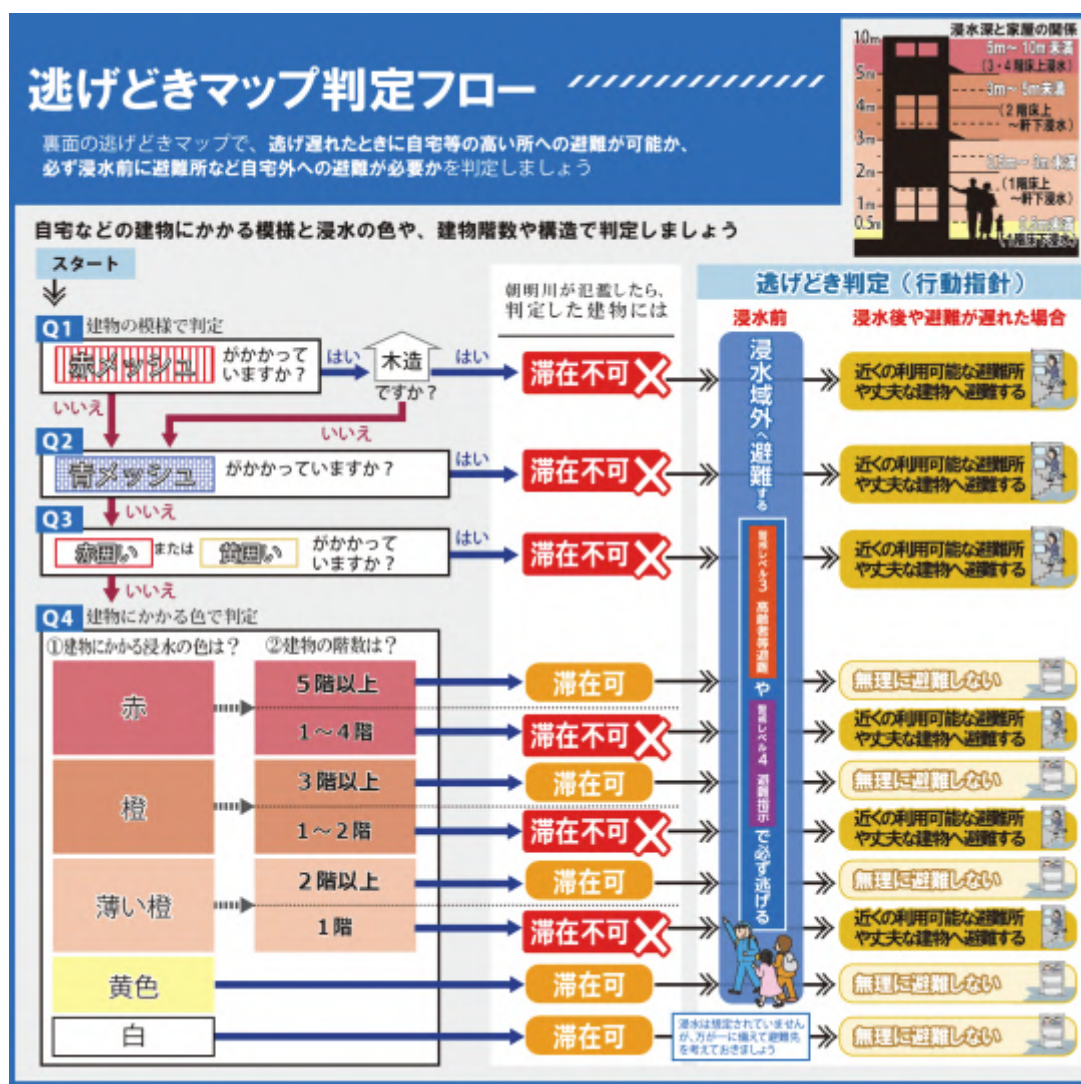
■浸水深に関する参考指標（南海トラフの巨大地震モデル検討会（第二次報告）（平成 24 年 8 月 29 日）P28

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。

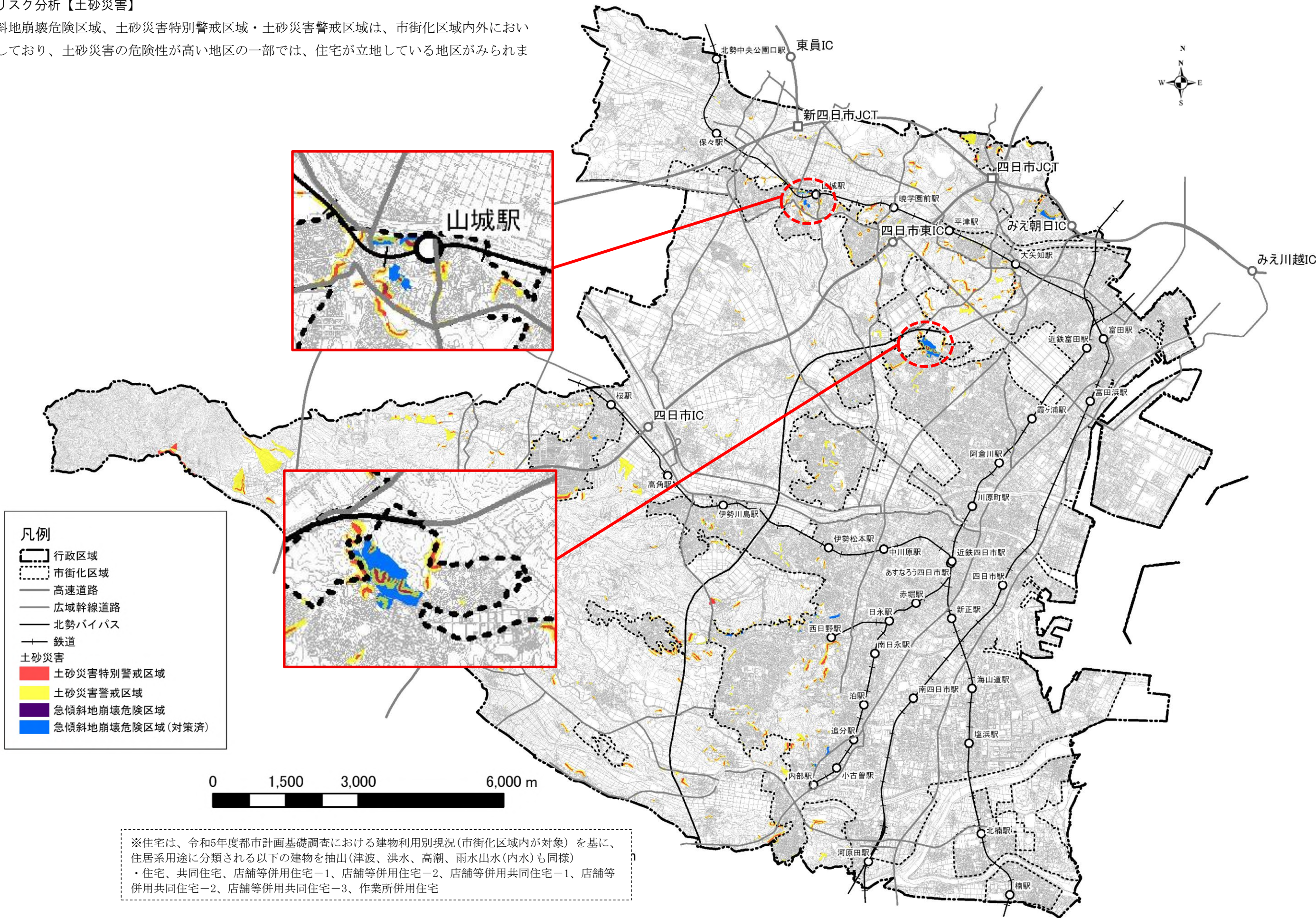
■逃げどきマップ判定フロー（四日市市洪水ハザードマップ（朝明川水系）（令和 2 年 6 月）





■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。



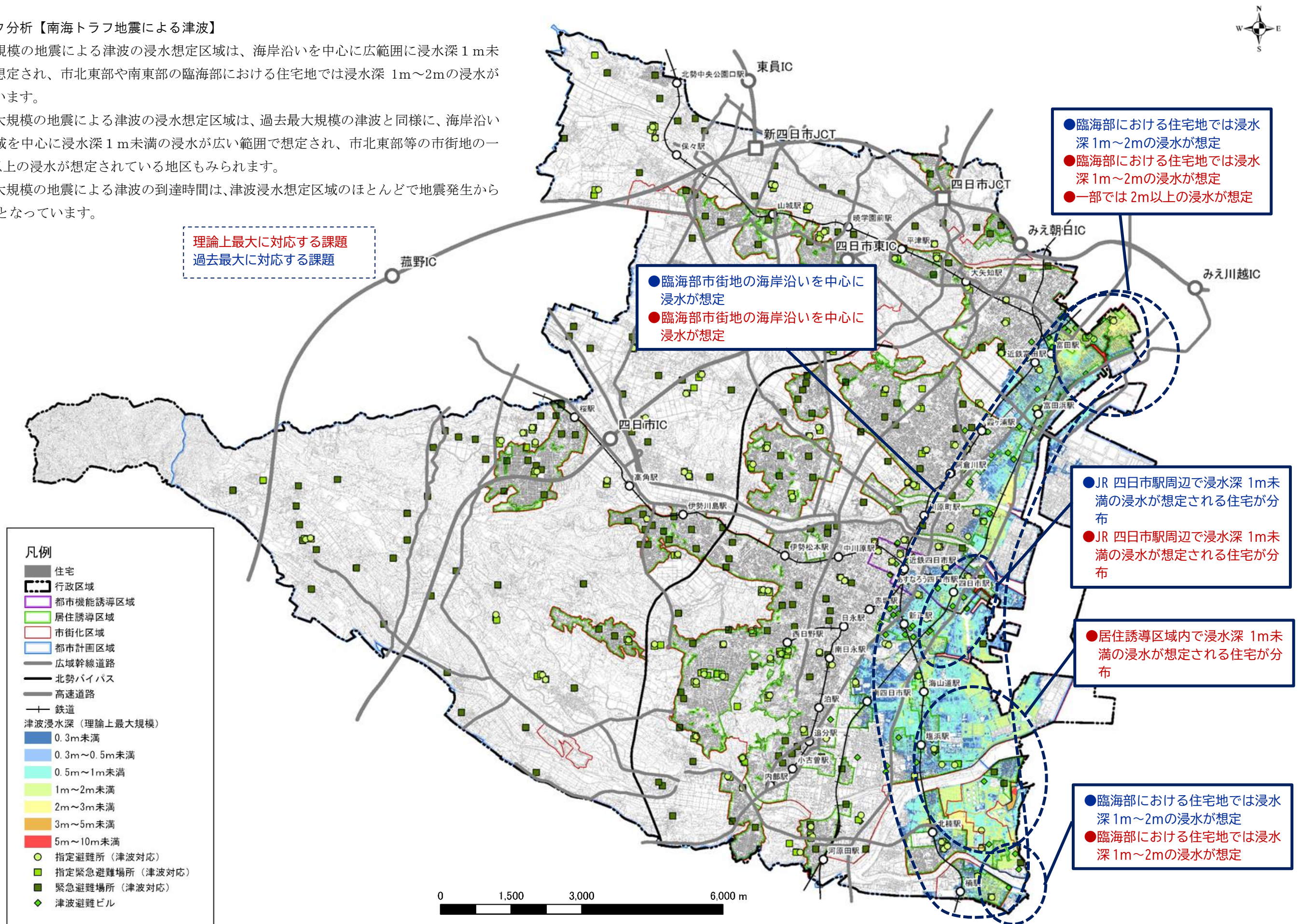


## ■災害リスク分析【南海トラフ地震による津波】

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。



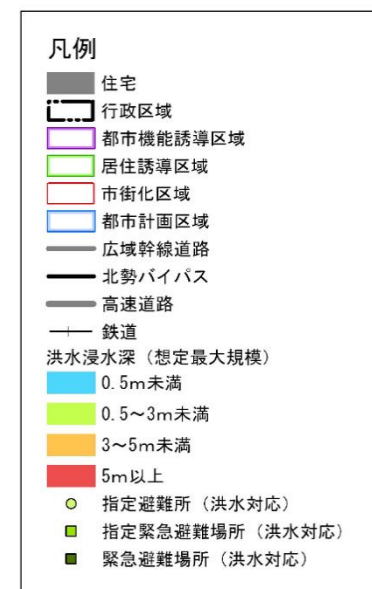


## ■災害リスク分析【洪水】

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未滿の浸水が想定され、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未滿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未滿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 四日市駅周辺でみられます。

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

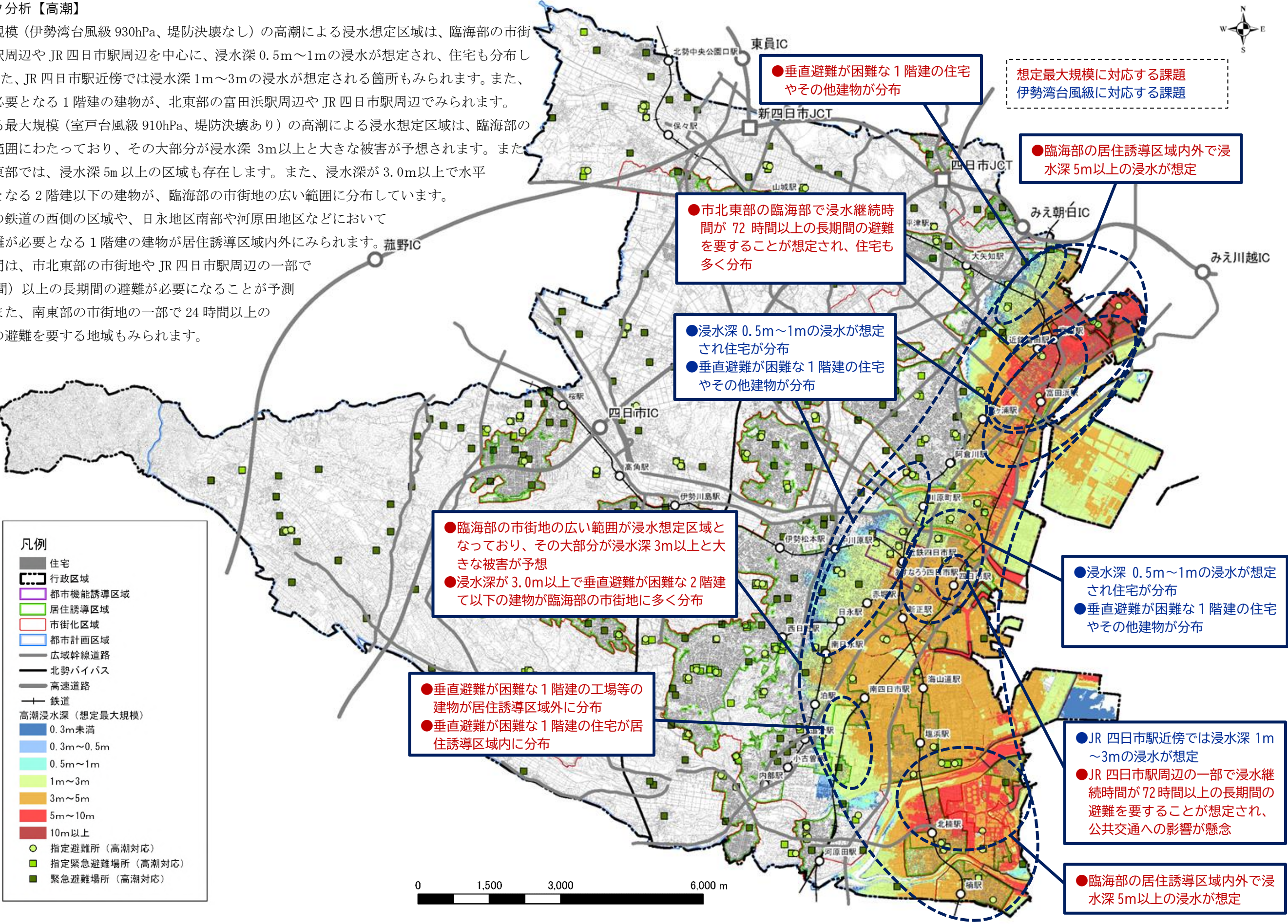
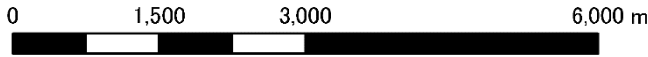
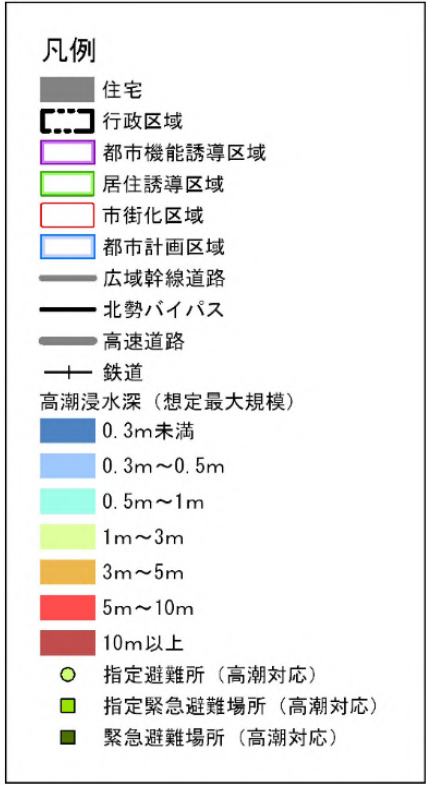
も、水平避難が必要となる 1 階建の建物が居住誘導区域内外にみられます。

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。

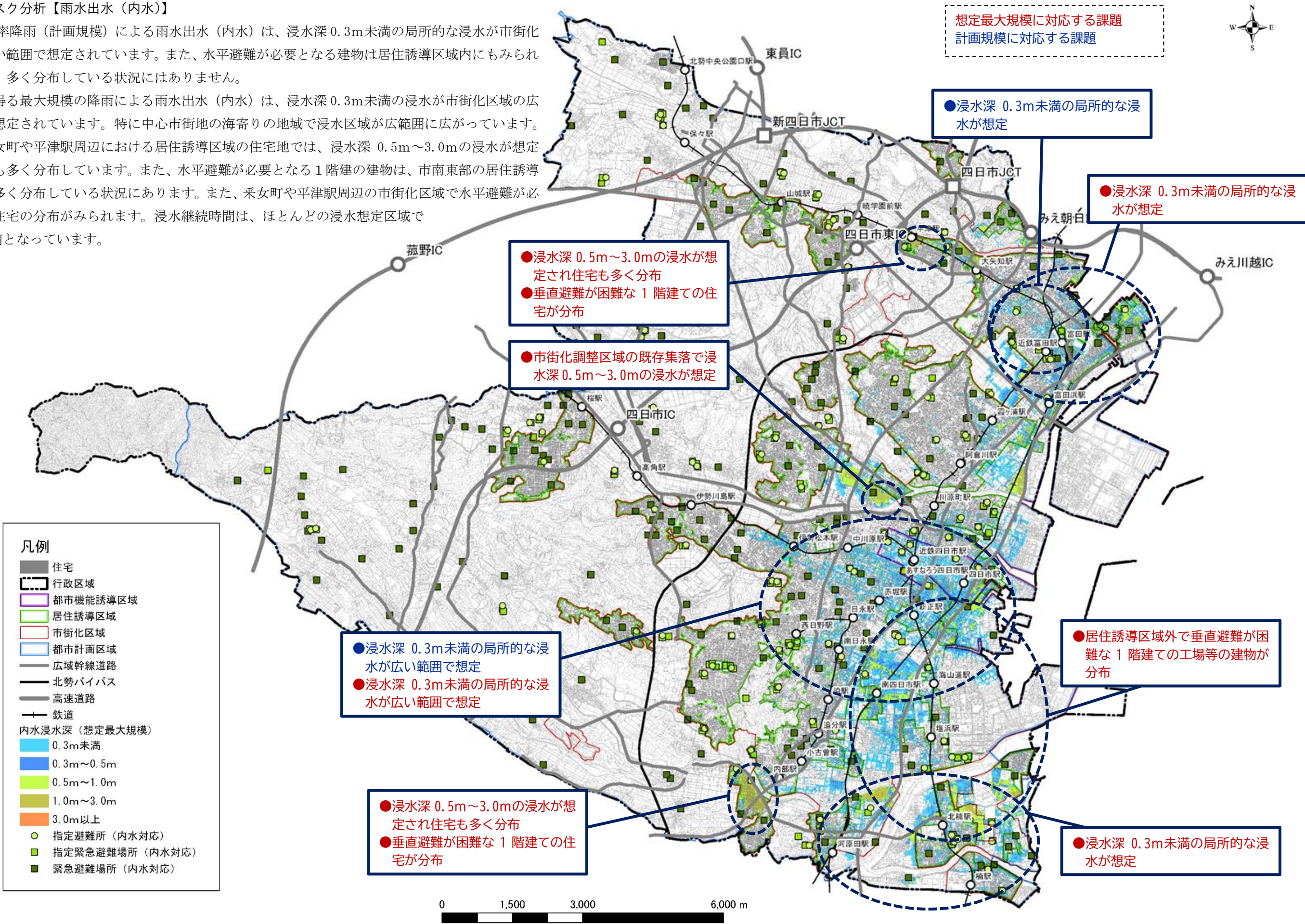




■災害リスク分析【雨水出水（内水）】

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。

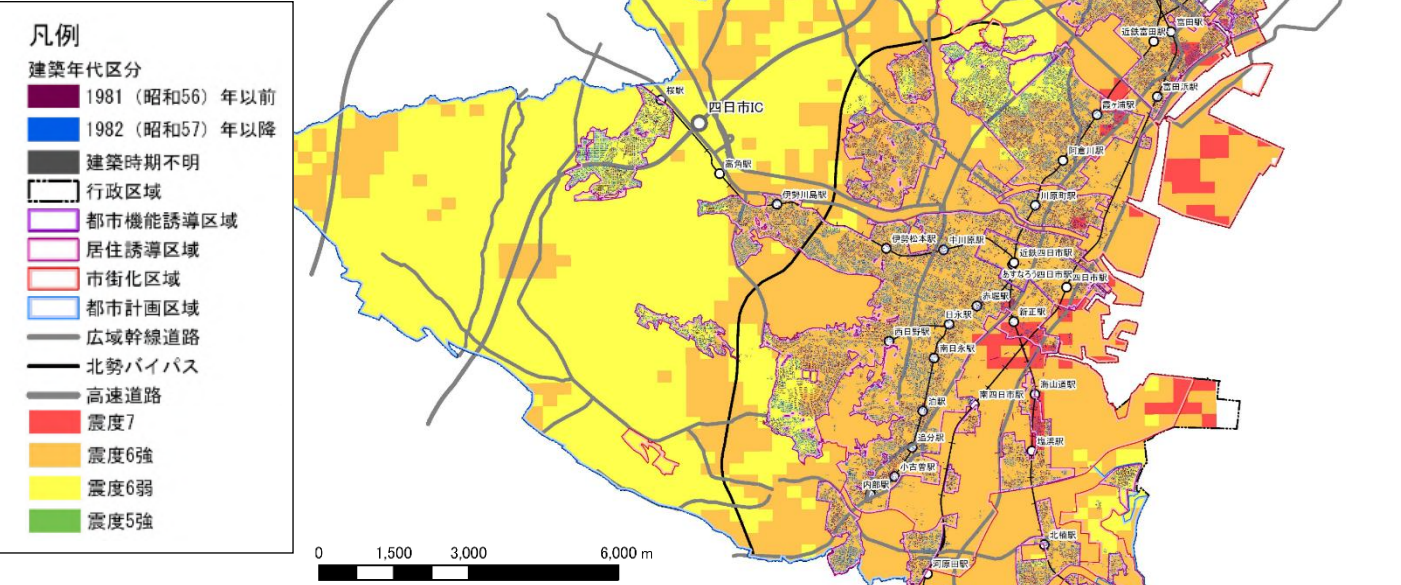


図 南海トラフ地震(理論上最大規模)の液状化危険度図

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。

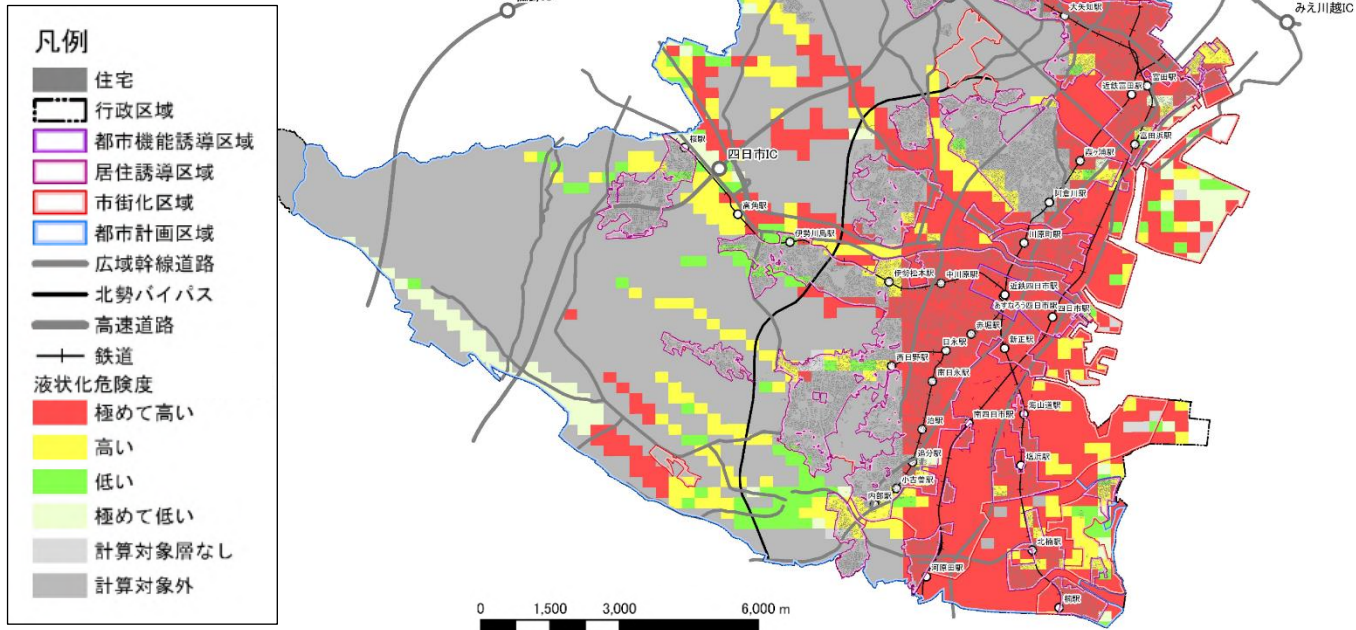


図 養老－桑名－四日市断層帯地震の震度分布図

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。

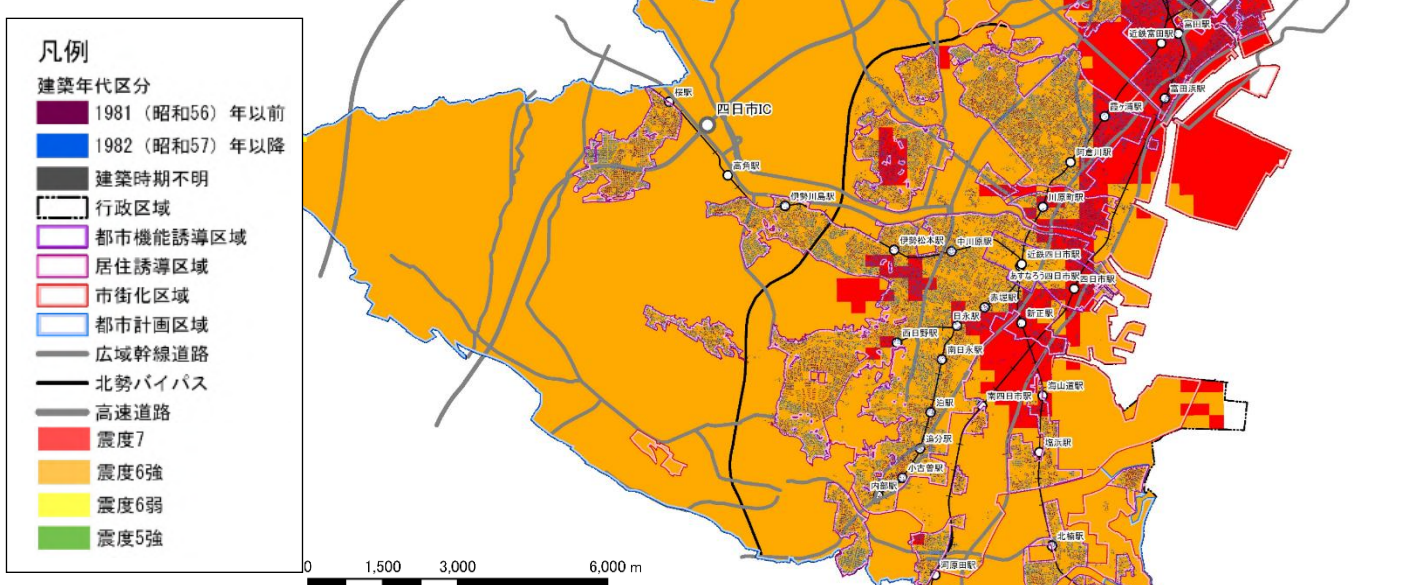
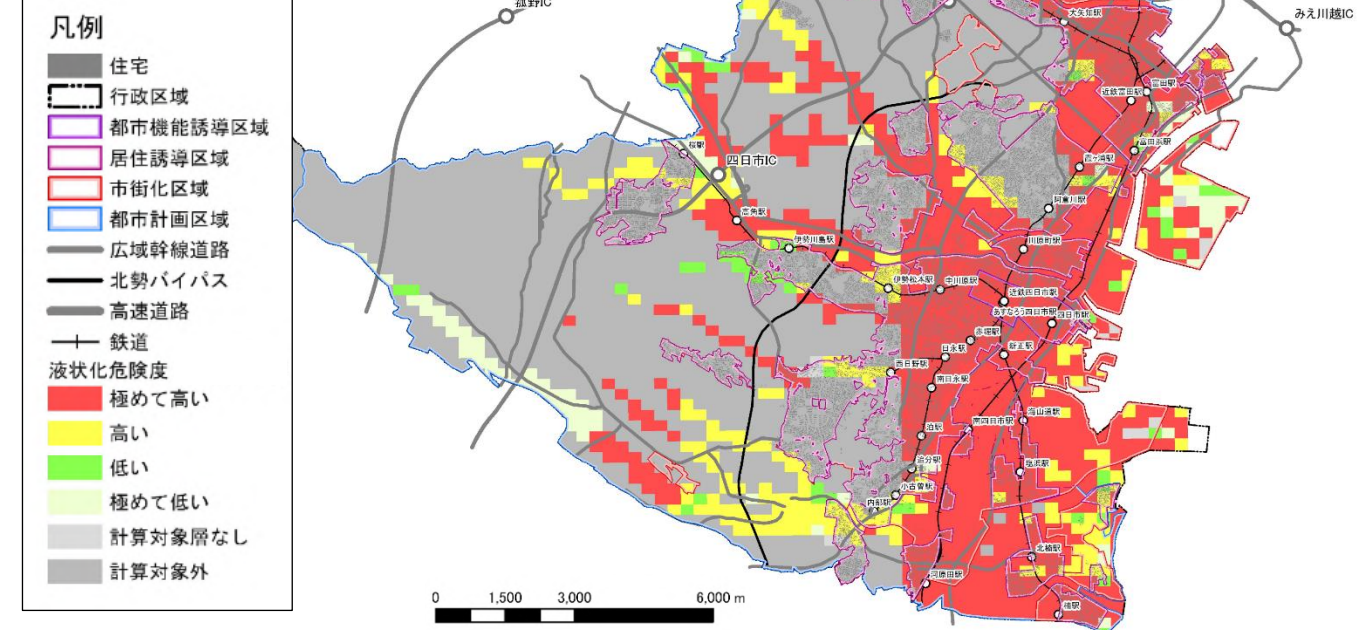


図 養老－桑名－四日市断層帯地震の液状化危険度図

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。

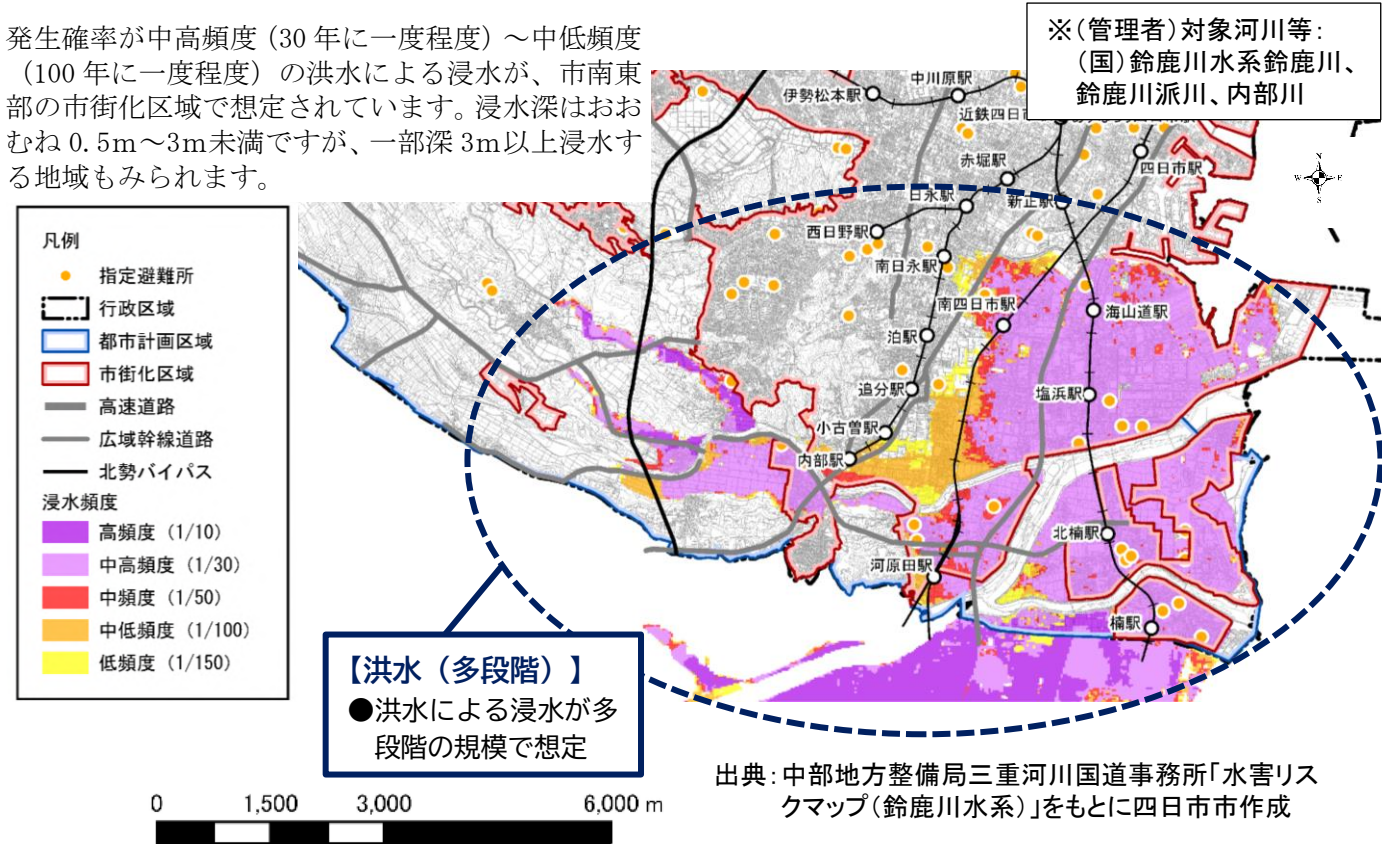
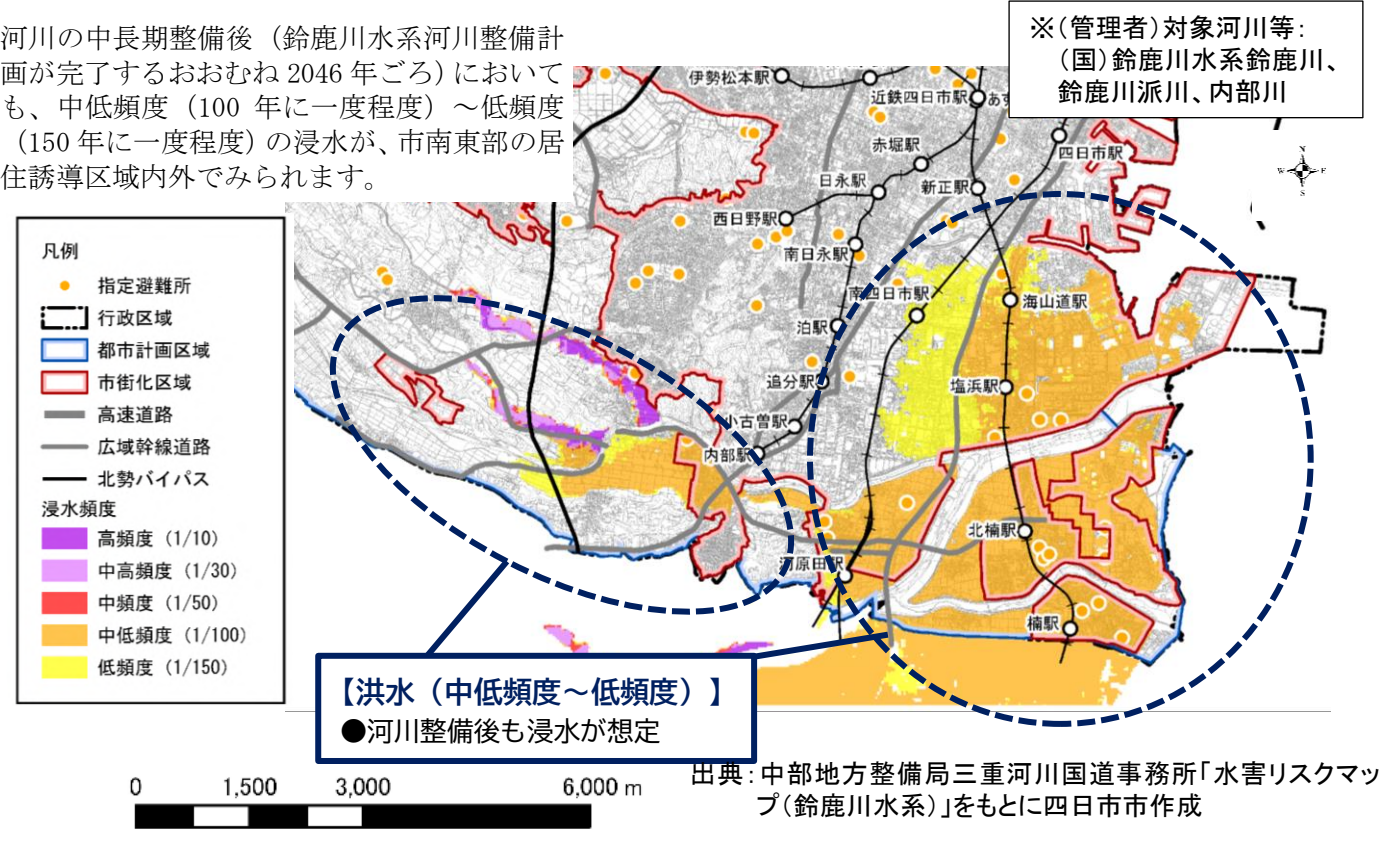


図 河川整備完了後も浸水する区域

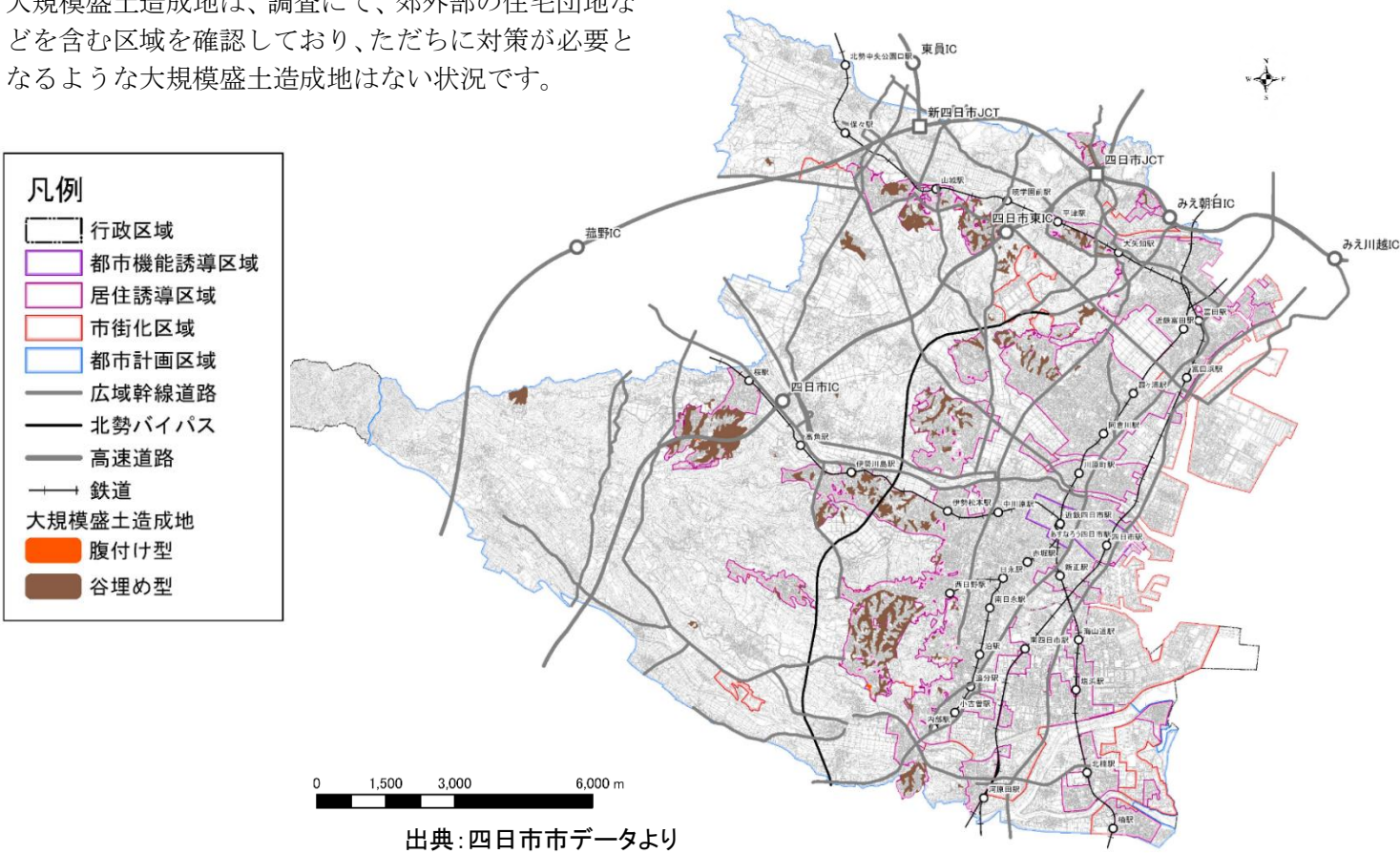
河川の中長期整備後（鈴鹿川水系河川整備計画が完了するおおむね2046年ごろ）においても、中低頻度（100年に一度程度）～低頻度（150年に一度程度）の浸水が、市南東部の居住誘導区域内外でみられます。



■災害リスク分析【大規模盛土造成地】

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。

図 大規模盛土造成地の分布



■災害リスク分析【ため池】

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。

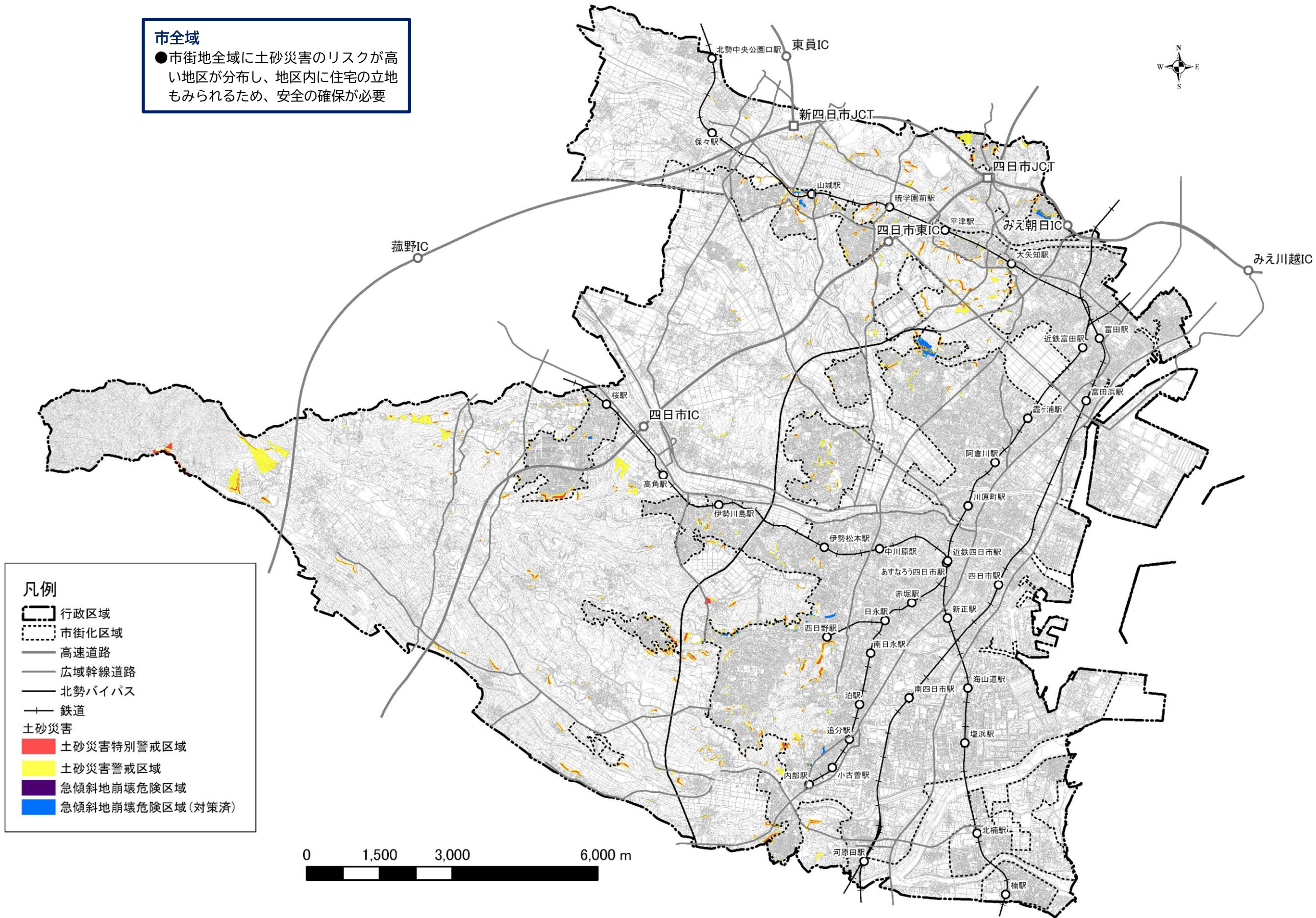
図 ため池浸水の想定





7-3 防災上の課題の整理

■防災上の課題の整理【土砂災害】





■防災上の課題の整理【津波】

- ：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）

■

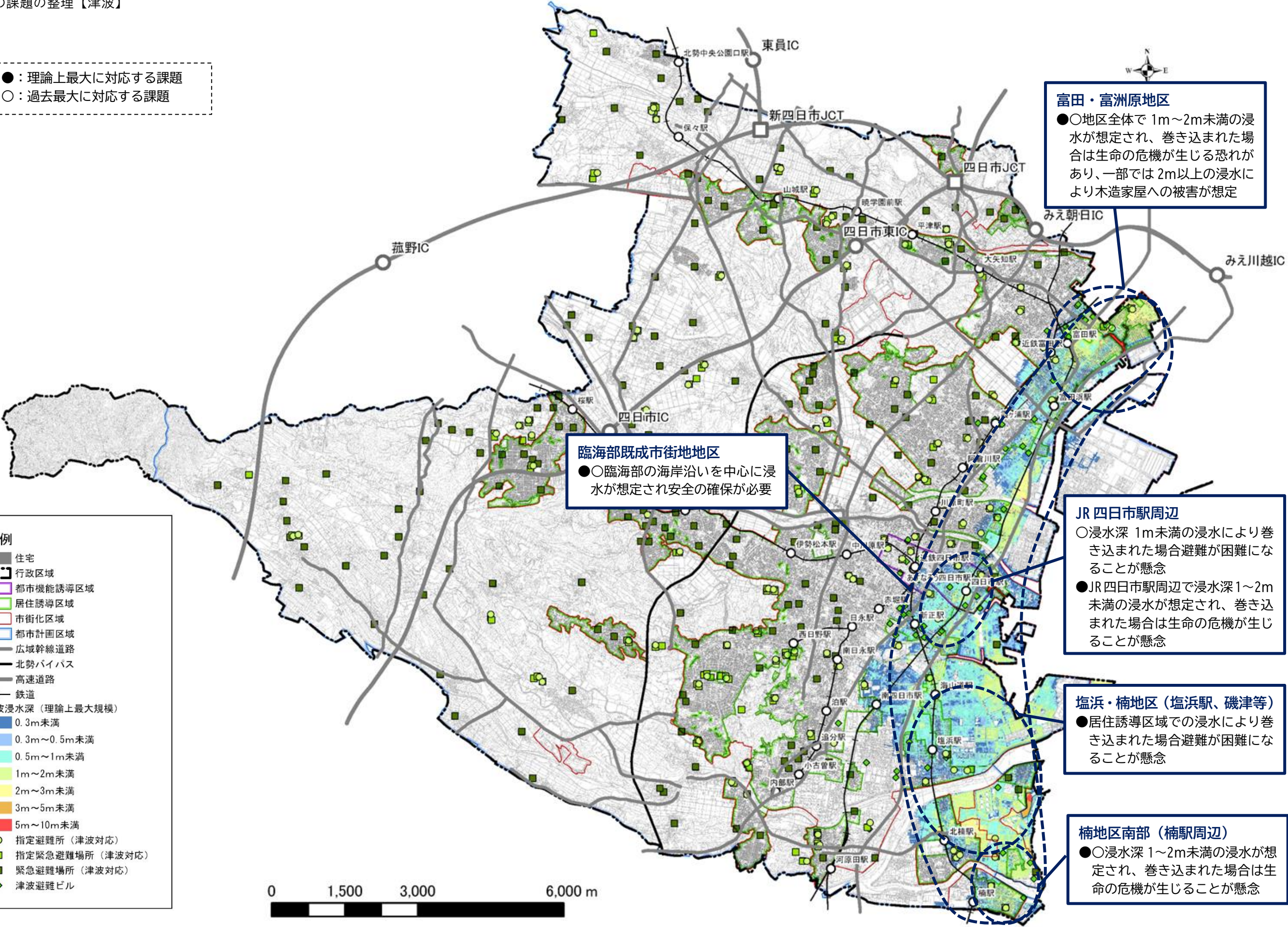
指定緊急避難場所（津波対応）

■

緊急避難場所（津波対応）

◆

津波避難ビル



臨海部既成市街地地区

●○臨海部の海岸沿いを中心に浸水が想定され安全の確保が必要

富田・富洲原地区

●○地区全体で1m～2m未満の浸水が想定され、巻き込まれた場合は生命の危機が生じる恐れがあり、一部では2m以上の浸水により木造家屋への被害が想定

JR 四日市駅周辺

○浸水深1m未満の浸水により巻き込まれた場合避難が困難になることが懸念

●JR四日市駅周辺で浸水深1～2m未満の浸水が想定され、巻き込まれた場合は生命の危機が生じる懸念

塩浜・楠地区（塩浜駅、磯津等）

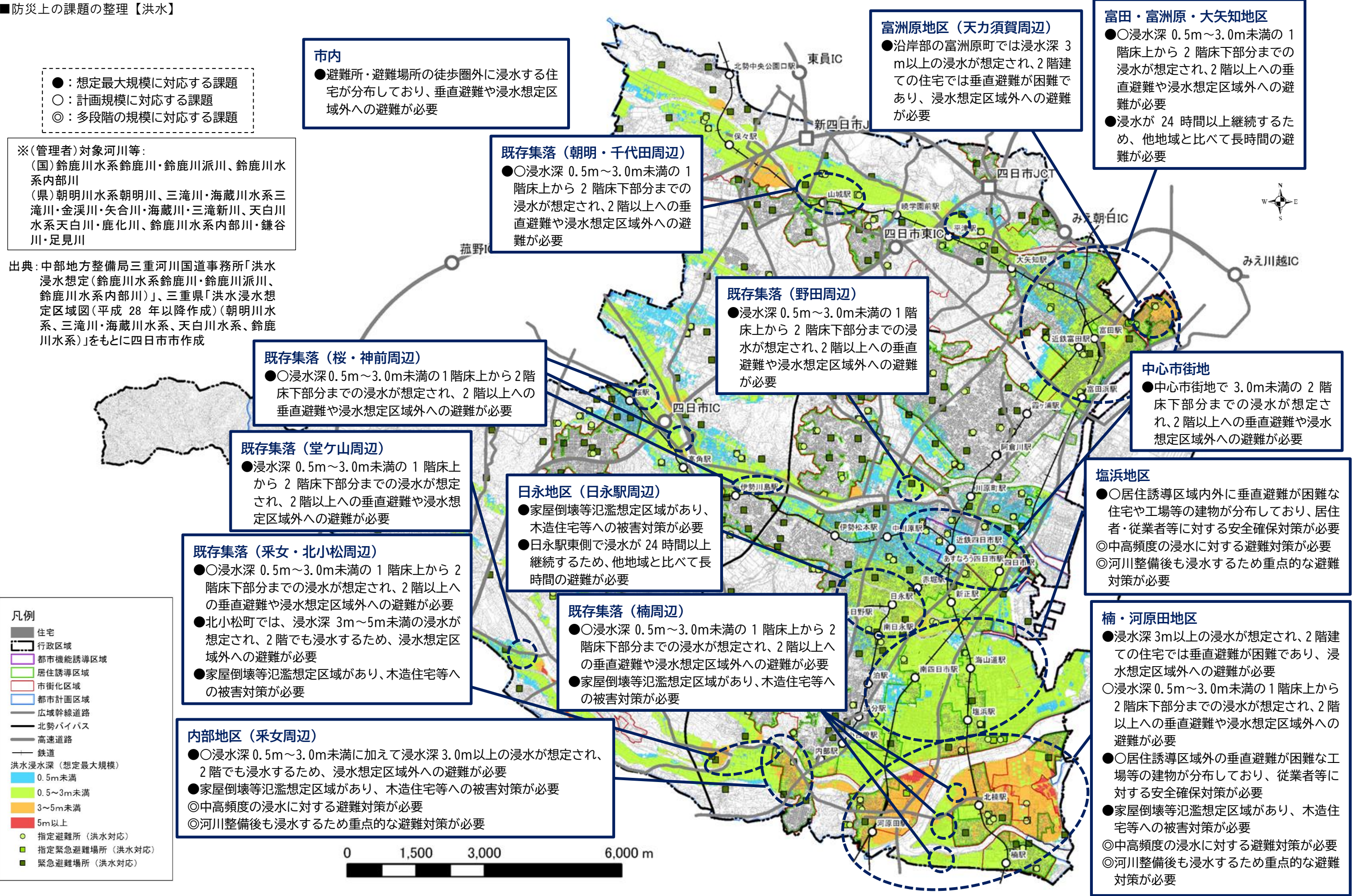
●居住誘導区域での浸水により巻き込まれた場合避難が困難になることが懸念

楠地区南部（楠駅周辺）

●○浸水深1～2m未満の浸水が想定され、巻き込まれた場合は生命の危機が生じる懸念



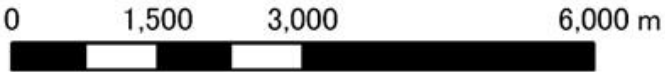
■防災上の課題の整理【洪水】





■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



**富田地区（富田浜駅周辺）**  
○垂直避難が困難な1階建ての建物が分布しており、避難による安全確保が必要

**大矢知地区**  
●垂直避難が困難な1階建ての建物が分布しており、避難による安全確保が必要

**富田・富洲原地区**  
●浸水が72時間以上継続するため、長期間の避難が必要

**橋北・常磐・日永地区（川原町駅～南日永駅周辺）**  
●垂直避難が困難な1階建ての建物が分布しており、避難による安全確保が必要

**臨海部既成市街地**  
●垂直避難が困難な建物が臨海部の市街地に多く分布しており、避難による安全確保が必要  
●地域の大半で浸水深3m以上の浸水が想定され、2階建ての住宅では垂直避難が困難であり、浸水想定区域外への避難が必要

**中心市街地**  
○垂直避難が困難な1階建ての建物が分布しており、避難による安全確保が必要

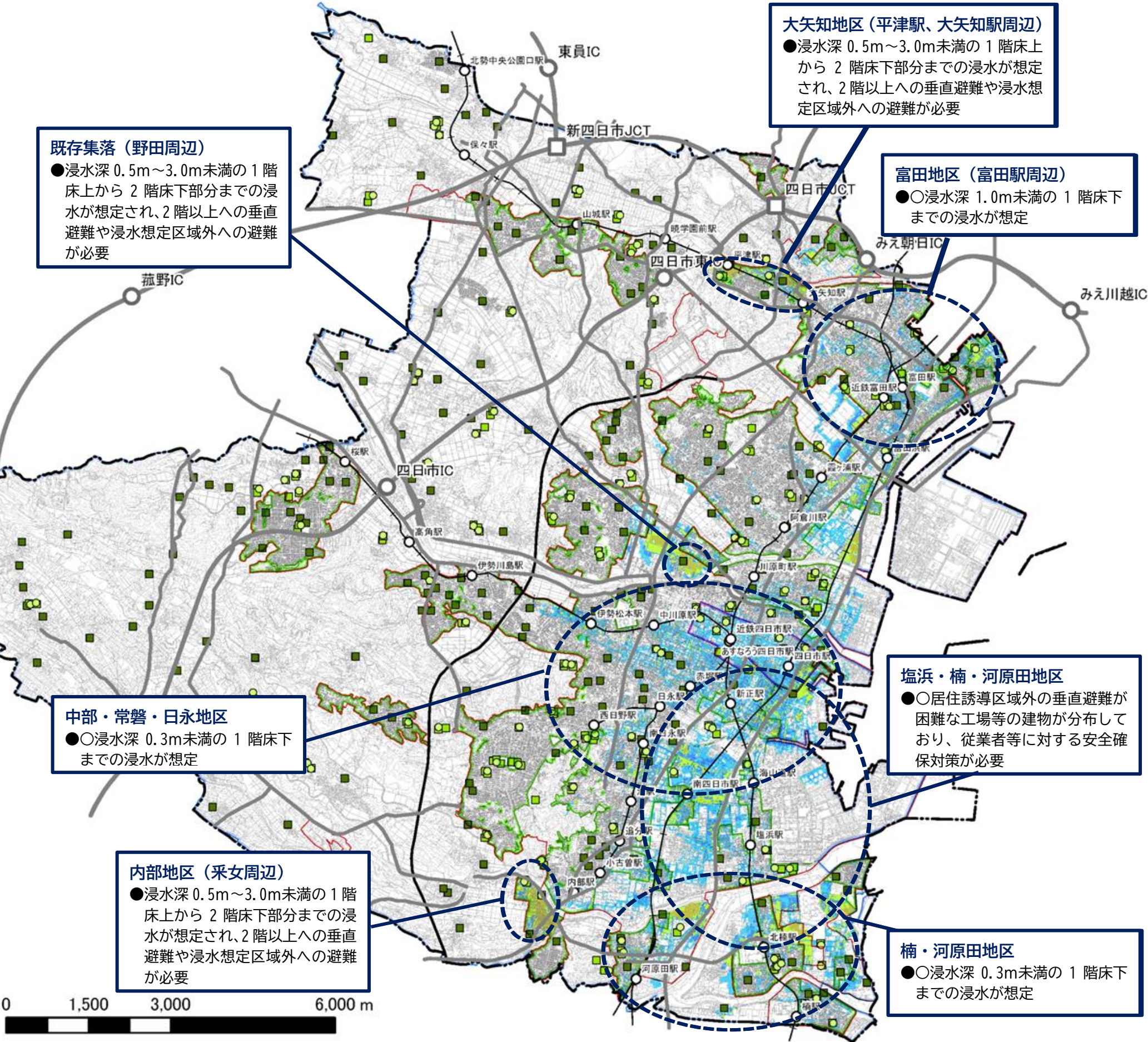
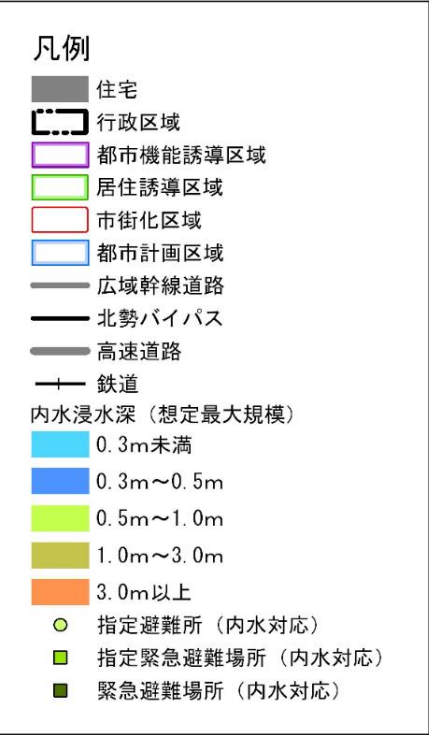
**日永地区南部・河原田地区**  
●垂直避難が困難な1階建ての建物が分布しており、避難による安全確保が必要  
●居住誘導区域外の垂直避難が困難な工場等の建物が分布しており、従業者等に対する安全確保対策が必要

**中心市街地（JR四日市駅周辺）**  
○JR四日市駅近傍では浸水深1m～3mの浸水が想定され、中心市街地を訪れる人の安全を確保することが必要  
●浸水が72時間以上継続するため、長期間の避難が必要



■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)
					・2m未満の浸水が臨海部の市街地の広い範囲で想定					
		理論上最大規模	・発生確率極めて低い 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)
					・2m未満の浸水が臨海部の市街地の広い範囲で想定、2m以上の浸水が富洲原、橋北、楠等の一部で想定					
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)
					・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					
		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) ・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、家屋倒壊等氾濫想定区域が河川沿いにみられる					
	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)
					・1m未満の浸水が北部から中部の臨海部の市街地で想定					
		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)、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)
					・0.3m未満の浸水が駅周辺等の市街地で想定					
		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。

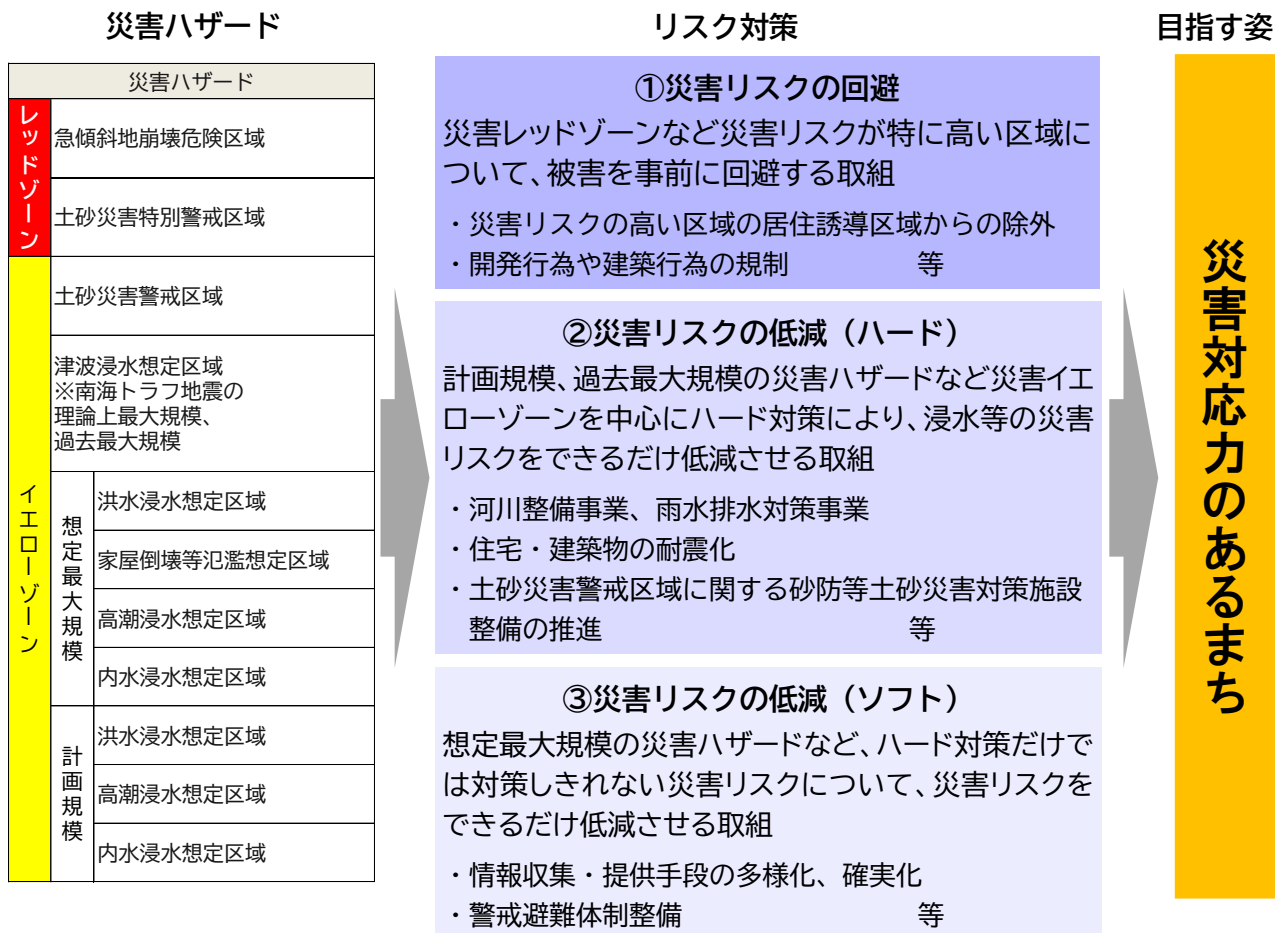
#### ②災害リスクの低減(ハード)

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】



## ①災害リスクの回避の考え方

### ▶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。



## ②災害リスクの低減（ハード）の考え方

▶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。

### ③災害リスクの低減（ソフト）の考え方

▶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、 <u>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</u>	・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、防災アプリ、各種SNS、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)	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、防災アプリ、各種SNS、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 等	
	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	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 <u>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</u>	・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、防災アプリ、各種SNS、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 等	
	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（高齢者等避難、避難指示、緊急安全確保）の発令 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災アプリ、各種SNS、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 等
		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 ・ハザード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や居住誘導に係る施策、ネットワークに係る施策、防災指針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（P15～17 参照）、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、ネットワークに係る施策では、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（P15～17 参照）、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



## 用語集

あ行		頁
アクションプラン	ある政策や企画を実施するための基本方針や行動計画のこと。	1
イエローゾーン	土砂災害が発生した場合に、住民等の生命または身体に危害が生じるおそれがある区域など、建築や開発行為等の規制はなく、区域内の警戒避難体制の整備等を求めている区域で、土砂災害警戒区域や浸水想定区域、津波浸水想定区域などが該当。	26, 43, 60, 66
伊勢湾台風	昭和34年9月26日に発生した大規模な台風。台風通過時が伊勢湾の満潮時と重なり、気圧の低下(上陸時929.5ミリバール)と強風(瞬間最大風速50m/s超)で潮位が高くなった(平均潮位より2m高い5m近い高波)ことから、四日市市では富田・富洲原地区を中心に、死者115人、家屋の全半壊合わせて3,695戸、床上浸水15,125戸、床下浸水3,064戸という未曾有の高潮被害を出した。	43, 49, 56, 58, 64, 65
インターアクセス	高速道路のインターチェンジ(I.C)と臨海部や都市部を接続する道路ネットワーク。アクセス性向上による移動時間短縮、交通渋滞の軽減、地域経済の活性化などが期待される。	40
オーバーブリッジ	道路などの既設物の上空を横断する道路や歩道などのための橋梁のこと。	36
か行		
開発行為	都市計画法に基づき、主に建築物の建築や特定工作物(コンクリートプラント、ゴルフ場など)の建設を目的として、土地の区画、形質を変更する行為。	2, 23, 34, 60
家屋倒壊等氾濫想定区域	想定しうる最大規模の洪水が発生した場合に、家屋の流失・倒壊をもたらすような氾濫が発生するおそれがある範囲。	26, 43, 48, 55, 58~60, 64, 66
がけ地近接等危険住宅移転事業	がけ地の崩壊等(土石流、地すべり等含む)により、市民の生命に危険を及ぼす恐れのある区域において、危険な住宅を除却し安全な場所に新たな住宅を建築又は購入する市民に対して費用の一部を補助する制度。	67
過去最大規模	過去に周期的(約100年から150年周期)に発生していて、歴史的に地域で起こり得ることが実証されている規模の災害。	26, 43, 47, 49, 58~60, 64~66
可住地	人が住むことができる土地のこと。元々人が住んでいる市街地のほか、畑、水田、草地など開発することで人が住めるようになる土地も含む。 ※本計画P5における可住地は市街化区域から工業専用地域、臨港地区、用途地域無指定地区を除いた区域をいう。	5~13
関係人口	地域に関心を持ち、継続的に地域と多様に関わる人の数。	14, 15, 65
基幹的公共交通	1日30本以上の運行頻度(概ねピーク時片道3本以上に相当)の鉄道路線及びバス路線。	5~12, 30, 69, 71

既存ストック	これまでに整備された膨大な社会インフラ（道路、公園、上下水道、電気、ガスなど）や建築資産（公共施設、住宅、ビルなど）の蓄積のこと。	1, 15, 24, 30, 38
旧耐震	建築物の耐震設計基準が大きく改正された1981年(昭和56年)6月より前の耐震基準のこと。旧耐震基準で建築確認を受けた建物は震度5強程度の地震を想定した基準となっている。	7, 8, 9, 11, 13, 38, 70
狭あい（な）道路	道路幅員が4m未満の道路。	9, 12, 13
緊急輸送道路	地震など大規模な災害が起きた場合には、救助、救急、消火活動、応急復旧や物資の供給など広域的に緊急活動を実施する必要があるため、災害などの異常事態に対応した交通の確保を図ることを目的に、主要な道路や県、市町村の庁舎、救援物資等の備蓄地点などの防災拠点を連絡する道路として指定される道路。	26, 66, 67
計画規模	河川整備において、施設整備により将来的に防ごうとしている目標の降雨規模。河川によって目標降雨の規模は異なる。	26, 43, 48, 50, 52, 55, 57~60, 62, 64, 66
建築等行為	建築基準法第2条第1号に規定する建築物を建築する行為。建築物を新築、増改築、又は移転すること、および建築物又は特定工作物を新築又は新設すること、建築物等の用途、形態、意匠を変更することをいう。	23, 34
ゲートウェイ	門のある道、出入口、玄関などの意。本計画では、「市の玄関口」を指す。	17, 35
高経年住宅団地	造成から一定期間が経過した団地。本計画では、昭和56年より以前に造成された団地を指す。	11, 14, 38
工業専用地域	都市計画において都市を住宅地、商業地、工業地などいくつかの種類に区分する用途地域のうち、工業の利便を増進するための地域をいう。	5, 24, 28
工業地域	都市計画において都市を住宅地、商業地、工業地などに区分する用途地域のうち、主として工業の利便を増進するため定める地域。	24, 28
高次都市機能	中枢的な行政機能や様々なニーズに対応した拠点的な商業機能、市民全体を対象としたサービスを提供する教育文化機能などの都市機能。	6, 13, 15~18, 21, 24, 38, 65, 71
交通空白地域	鉄道やバスなどの公共交通機関が利用しにくい、あるいは全くない地域のこと。自治体等により定義が異なり、四日市市では鉄道駅から800m、バス停留所から300m以上離れた地域を指す。	17, 40, 41
交通結節機能	駅やバスターミナルなど、複数の交通手段（鉄道、バス、自動車など）の乗り継ぎ、乗り換えを円滑に行うことができる機能のこと。	17, 20, 35, 37, 40
交通結節点	鉄道やバス、自転車、徒歩などの交通手段相互を連絡する乗り継ぎ施設。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などがある。	13, 15, 21, 36, 37, 40
国勢調査	統計法に基づき行われる国の最も重要かつ基本的な統計調査のこと。人口、世帯、産業構造等の調査が原則5年ごとに行われ、各種行政施策その他の基礎資料を得ることを目的とする。	5~12, 19, 32, 71



国立社会保障・人口問題研究所	社会保障と人口問題に関する調査研究を行い、国民の福祉向上に貢献することを目的とする厚生労働省の研究機関で、主業務に将来推計人口・世帯数の策定があり、これらの研究成果は政策立案の基礎資料となる。	5
子育て支援センター	主に乳幼児（0歳～3歳）とその保護者が気軽に利用し、交流や育児相談ができる場、子育て情報の提供の場のこと。	21
コミュニティターミナル	近郊・郊外部における商業施設や公共公益施設、駅など、地域のコミュニティの場となる拠点において、鉄道やバスなどの乗り継ぎ機能を併設した交流と交通の複合拠点。	17, 40, 41
コンパクトシティ・プラス・ネットワーク	都市の無秩序な拡大を抑制し、既存の市街地などを生かしながら、居住や都市機能を誘導・集積するとともに、まちづくりと連携して居住地と中心市街地をはじめとする都市の拠点や就業地などが公共交通ネットワークで効率的に結ばれた持続可能な都市構造の形成を目指すこと。	1
コンベンション	大会、会議、セミナー、イベント、式典など目的を持って人々が多く集まる大規模な催し物のこと。	22
さ行		
災害ハザードエリア	地震による津波や洪水などによる浸水被害や土砂災害が発生するおそれがある区域のこと。	60, 65, 67
サテライトキャンパス	大学など教育機関が、校舎以外の場所に設置して授業などを行う施設。公開講座や社会人向けの夜間授業などに利用される。	17, 35
三大都市圏	東京圏、大阪圏、名古屋圏をいう。東京圏は首都圏整備法による既成市街地及び近郊整備地帯を含む市区町の区域、大阪圏は近畿圏整備法による既成都市区域及び近郊整備区域を含む市町村の区域、名古屋圏は中部圏開発整備法による都市整備区域を含む市町村の区域をいう。	5, 69, 71
市街化区域	都市計画法による区域区分のひとつで、都市計画区域内において、すでに市街地を形成している区域及び概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。	2, 5～13, 16, 18, 19, 24, 25, 28, 29, 31～33, 46～59, 62～64
市街化調整区域	都市計画法による区域区分のひとつで、都市計画区域内において、市街化を抑制すべき区域のこと。	5, 16, 31, 33, 48, 50, 59, 71
指定緊急避難場所	災害から命を守るために緊急的に避難する施設や場所（公園等）で、災害種別に応じて、市が予め指定する。	36, 46～57, 67
指定避難所	災害により家に戻れなくなった住民等が一定期間、滞在するための施設で、学校等を指定している。開設している避難所であれば、他地区であっても利用することができる。	36, 46～57, 67
自動運転技術	運転者ではなくシステムが、運転操作に関わる認知、予測、判断、操作のすべてを代替して行い、車両を自動で走らせる技術。	40

市民総ぐるみ 防災訓練	市民の防災意識の高揚と地域防災力の強化を図り、災害発生時の被害を軽減すべく、防災関係機関や自主防災組織が連携して行う、南海トラフを震源域とした大規模地震の発生を想定した地震被害と津波避難の複合訓練。地区防災組織の中・北・南・西ブロックに分けて順番で実施。	70
住民基本台帳	氏名、生年月日、性別、住所などが記載された住民票を編成したもので、住民の方々に関する事務処理の基礎となるもの。	5
準工業地域	都市計画において都市を住宅地、商業地、工業地などいくつかの種類に区分する用途地域のうち、主として環境の悪化をもたらすおそれのない工業の利便を増進するため定める地域をいう。	24, 28
昭和49年集中豪雨	昭和49年7月25日に発生した集中豪雨。梅雨末期の集中豪雨で、内部川・鹿化川・天白川など多くの中小河川が決壊・氾濫した。	65
除却	建築物を解体して敷地を更地にすること。	17, 38, 39, 67, 70
人口カバー率	鉄道駅やバス停、生活サービス施設や公共施設などの都市機能を中心とした一定の圏域内に居住する人口の総人口に占める割合のこと。	5, 69
浸水継続時間	氾濫水到達後、一定の浸水深に達してから、その浸水深を下回るまでの時間のこと。本計画においては浸水深0.5m以上の浸水が継続する時間を示す。	43, 44, 48~50, 58, 59
垂直避難	水害等の災害発生時に、自宅や近隣の建物の2階以上のなるべく高層階へ避難すること。	48~50, 55~58, 63, 64
水平避難	指定避難場所や安全な場所へ移動して避難すること。家屋流出の危険がある場合や、上階まで浸水してしまうほど水深が深い場合などは水平避難が必須となる。立ち退き避難ともいう。	48~50, 59
ストック効果	整備された社会資本が機能することで、整備直後から継続的かつ中長期にわたって得られる効果のこと。また、耐震性の向上や水害リスクの低減といった「安全・安心効果」や、移動時間の短縮等による「生産性向上効果」などの社会ベースの生産性を高める効果がある。	3, 14
スマート化	情報通信技術（ICT）を駆使し、状況に応じて運用を最適化するシステムを構築すること。	36, 37
スーパーメガリージョン	リニア中央新幹線の全線開業により東京圏、大阪圏、名古屋圏の個性ある三大都市圏が約1時間で結ばれ一体化することで形成される巨大都市圏のこと。世界有数の経済規模となる約7000万人の交流圏が誕生することで、ヒト・モノ・カネ・情報の対流の活発化が期待される。名古屋駅ではスーパーメガリージョンのセンターとしてスーパーターミナル化が進められる。	14, 15, 17, 35
総合型地域スポーツクラブ	地域住民のみなさんのアイデアによって自主的に運営される、誰でも、いつでも、世代を超えて、好きなレベルで、いろいろなスポーツを楽しむ地域のコミュニティ。	17, 35



想定最大規模	現状の科学的な知見や研究成果を踏まえて、利用可能な降雨データや気象観測等の結果を用い、現時点においてある程度の見込みをもって想定し得る最大規模のこと。	26, 43, 48, 49, 50, 55～60, 62～66
<b>た行</b>		
大規模盛土造成地	盛土造成地のうち、谷埋め型大規模盛土造成地（谷や沢を埋め立てた造成地で、盛土の面積が3000㎡以上のもの）及び腹付け型大規模盛土造成地（傾斜地に盛土をした造成宅地で盛土する前の地盤面の水平面に対する角度が20度以上かつ盛土の高さが5m以上のもの）に該当するもの。	26, 43, 52, 66
多段階の浸水想定図	より頻度の高い複数の年超過確率毎（1/10、1/30、1/50 等）の降雨想定により作成した浸水想定図。発生頻度が高い降雨規模の場合に想定される浸水範囲や浸水深を明らかにするためのもの。	43
ため池	降水量が少なく、流域の大きな河川に恵まれない地域をはじめとして、農業用水を確保するために水を貯え取水ができるよう、人工的に造成された池のこと。	43, 52, 67
端末交通	鉄道駅やバス停と出発地や目的地との間を結ぶ、短距離の移動手段のこと。	40
地域包括ケアシステム	地域の実情に応じて、高齢者が可能な限り住み慣れた地域で能力に応じ自立した日常生活を営むことができるよう、医療、介護、介護予防、住まい及び自立した日常生活の支援が包括的に確保される体制を指す。	17, 18, 35
知的産業	知識を商品として生産、販売、サービスする産業。情報技術、教育、研究開発、コンサルティングなどの業種が挙げられる。	17
中心市街地再開発プロジェクト	近鉄四日市駅やJR四日市駅周辺等における駅前広場やバスタ四日市を含む歩行空間整備、公園の高質化などの中央通り再編事業、知と交流の拠点施設や大学など広域的な都市機能の集積、JR四日市駅周辺から港にいたる自転車、歩行者動線の整備や都市と港が一体となったまちづくりなど、中心市街地の活性化に向けた一連の取組の総称。	65
津波避難ビル	津波浸水想定区域内の市民が、津波から命を守るため、浸水が解消し地上を安全に歩行できるまでの期間、緊急的に避難できるよう予め指定した施設。	26, 66, 67
鉄道事業再構築実施計画	地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づき、経営の改善を図るとともに、国や自治体の支援を受けながら事業構造の変更や利用者の利便を確保することで、輸送の維持を図る計画のこと。	40
デマンド交通	正式には、DRT (Demand Responsive Transport: 需要応答型交通システム) と呼ばれ、路線バスとタクシーの中間的な位置にある交通機関。事前予約により運行するという特徴があり、運行方式や運行ダイヤ、発着地 (OD) の自由度のある組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。	40
東海豪雨	平成12年9月11日から12日にかけて、本州上の前線に台風からの暖かい湿った空気が継続的に流入したため、長時間にわたって雷雲が発生・発達し、市内北部および中部の臨海部において浸水等の被害が出た。	65

東南海地震	昭和19（1944）年に発生した前回の南海トラフ地震。東海・近畿地方を襲い、熊野灘沿岸で6～8メートルの津波が発生し、紀伊半島東岸では30～40センチメートル地盤が沈下した。死者・行方不明者1223人。	65
道路密度	1km <sup>2</sup> 当たりの道路延長。	6～13
都市型産業	工場などの本部機能を有する事業所や、情報処理、ソフトウェア・コンテンツ制作、通信業などの「情報通信業」、銀行、保険業、証券業などの「金融業・保険業」、研究機関、各種法務サービス、経営コンサルタント業などの「学術研究・専門技術サービス業」、人材派遣業、ビルメンテナンス業などの「他に分類されないサービス業」などの産業をいう。	14, 17, 21, 35
都市基盤	道路・街路、鉄道、河川、上下水道、公園・緑地等の都市施設に、ガス・電力・電気通信施設等のライフラインや宅地を加えたものの総称。	1, 6～15, 17, 20, 24, 30, 31, 38, 65
都市計画区域	都市計画法において、「市の中心市街地を含み、自然的・社会的条件及び人口・土地利用・交通量等に関する状況を勘案して、一体の都市として総合的に整備・開発・保全する必要がある区域」を都市計画区域として指定することとされている。土地利用に関する制限も都市施設の計画も、この区域を一まとまりの単位として検討され実施される。	2, 5, 31, 46～57
都市計画公園	主として自然的環境の中で、休息、鑑賞、散歩、遊戯、運動等のレクリエーション及び災害時の避難等の用に供することを目的とする公共空地。都市計画法に基づき都市計画決定された都市公園・緑地のこと。	29
都市公園	地方公共団体が設置する都市計画公園・緑地、および都市計画区域内において設置・開設する公園・緑地など。	24, 29, 39
徒歩圏	歩いて行ける範囲。本市においては、国のハンドブックなどを踏まえ、鉄道駅から800m、バス停からは300mを徒歩圏としている。	5, 14, 24, 30, 38, 48, 55, 69, 71
な行		
南海トラフ地震	駿河湾から日向灘沖にかけてのプレート境界を震源域として、概ね100～150年間隔で繰り返し発生してきた大規模地震。	25, 26, 43, 47, 51, 59, 60, 65, 66
ネック点	ボトルネック（交通容量が低い場所）のこと。	40
年超過確率	降雨や地震などの事象が、1年間にその規模を超えて1回以上発生する確率のこと。	26, 43, 58, 66
は行		
ハイテク工業団地	世界規模の半導体製造工場をはじめとした事業所が集積する工業団地。四日市市土地開発公社により平成3年度に造成された。	7, 20, 28, 40
バスタ	バスやタクシー、鉄道の発着場が集まる公共交通ターミナル。分散するバス停の集約や商業施設の設置などにより利用者の利便性向上に加え、防災・観光拠点としての機能も有する。	17, 37, 40, 41
パーソナルモビリティ	自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる1人～2人乗り程度の車両。	41



避難所	自宅に被害があった方が一定期間、生活する施設。	26, 36, 48, 55, 66, 67
避難場所	災害から命を守るために緊急的に避難する場所や施設。	36, 48, 55, 67
福祉避難所 (2次避難所)	高齢者や障害者など、一般の避難所での生活が困難な人のための避難所。災害の発生が予想される場合や、発生した場合は、まず最寄りの指定緊急避難場所等への避難が推奨される。	36
<b>ま行</b>		
道の駅	交通量の多い幹線道路等におけるドライバーのための駐車場やトイレなどの休憩施設で、併せて道路や地域に関する情報発信施設、文化教養、観光レクリエーションのための地域振興施設などの機能を有する施設。平成初期に制度化され、その後、時代の変化とともに道の駅自体を目的地とする第2ステージへと変化し、現在では第3ステージとして、地方創生、観光、防災といった多様な機能を果たすものへと進化してきている。	40
木造家屋密集 区域	古くからの市街地などに存在する、狭小な敷地や狭あい道路が多く、老朽化した木造住宅等の建築物が密集している地域。	17, 38
モータリゼー ション	日常生活での自動車の一般化、自動車使用の普及をいう。	3
<b>や行</b>		
四日市市総合 計画	四日市市における総合的かつ計画的な行政の運営を図るための基本構想を定めるものであり、市のすべての計画の基本となる最上位計画。	1
四日市市地域 公共交通計画	四日市市にとって望ましい地域旅客運送サービスの姿を明らかにするマスタープラン。地域の移動手段を確保するために、住民などの移動ニーズにきめ細かく対応できる立場にある四日市市が中心となって、交通事業者等や住民などの地域の関係者と協議しながら策定するもの。	1, 35, 69
四日市市都市 計画マスター プラン全体構 想	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」であり、おおむね20年後の市の将来像を展望し、土地利用や都市基盤施設整備などのまちづくりの基本方針を示す。	1, 4, 6, 33
<b>ら行</b>		
ラストワンマ イル	最寄り駅やバス停などから自宅や目的地までの最終区間のこと。	40
リノベーショ ン	既存の建物に大規模な工事を行うことで、住まいの性能を新築の状態よりも向上させたり、価値を高めたりすること。	17, 38
リーマンショ ック	2008年9月に米国の投資銀行大手リーマン・ブラザーズが負債総額6000億ドル超となる史上最大級の規模で経営破綻したことを契機として発生した世界的な金融・経済危機のこと。	14
理論上最大規 模	東日本大震災を踏まえた最新の科学的知見に基づく、発生頻度は極めて低い理論上起こり得る最大の規模の災害（地震・津波）を想定したモデルのこと。	26, 43, 47, 51, 58, 59, 60, 64, 66

臨港地区	港湾機能を円滑に管理・運営するため、都市計画法に基づき定める地域地区。港湾施設のほか、官公署や臨海工場など港湾を管理・運営する上で必要な施設が立地する地域として、港湾法に基づき、分区条例等による必要な土地利用規制が課せられる地域である。	5, 24, 28
レッドゾーン	土砂災害が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命または身体に著しい危害が生ずるおそれがある区域など、住宅等の建築や開発行為等を規制する区域で、土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、災害危険区域などが該当。	26, 43, 60, 65, 66
連節バス	連節部により結合された2つの堅ろうな車室で構成され、車体が屈折する特殊な構造を有し、旅客が前後の車室間を自由に移動できる構造のバス。	40
<b>A-Z行</b>		
AI	人工的につくられた人間のような知能またはこれをつくる技術。また、これらの機能を備えたコンピューターシステム。	65
AR	Augmented Reality の略。拡張現実のこと。現実の環境から視覚や聴覚、触覚などの知覚に与えられる情報をコンピューターによる処理で追加、削減、変化させる技術の総称。現実が存在するものに対して、コンピューターが情報をさらに付与し、さらに強い、深い知覚を可能にすること。	68
ICT	Information and Communications Technologyの略。通信技術を活用したコミュニケーションを指す。情報処理だけではなく、インターネットのような通信技術を利用した産業やサービスなどの総称。	40
IoT	Internet of Things の略。従来インターネットに接続されていなかった様々なモノ（センサー機器、駆動装置、建物、車、電子機器など）が、ネットワークを通じてサーバーやクラウドサービスに接続され、相互に情報交換をする仕組み。	40
MaaS	Mobility as a Service の略。出発地から目的地まで複数の移動手段を1つのサービスとして捉え、シームレスにつなぐ新たな「移動」の概念。	40
PDCAサイクル	計画（Plan）を実行（Do）し、評価（Check）して改善（Act）に結びつけ、その結果を次の計画に活かすプロセス。品質管理の取組（ISO9000 シリーズなど）などに広く採用されている。	69, 70



## 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】※都市計画マスタープラン全体構想とともに見直し

### ■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）  
令和7年12月12日 パブリックコメントの実施（令和8年1月9日まで）

### ■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）

### ■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）  
令和8年 1月16日 意見聴取5回目（1月22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