

第136号議案

関連資料

《関連資料－1》

これまでの経緯やパブリックコメントの結果等について

《関連資料－2》

新旧対照表

《関連資料－3》

災害リスクについて

令和8年2月3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) これまでの経緯

時 期	内 容
令和6年1月19日	▽議員説明会（見直しの進め方、スケジュール等）
令和6年2月7日	★第65回都市計画審議会への報告（見直しの進め方、スケジュール等）
令和6年10月～11月	◇学識者への意見聴取（第1回）（現計画の評価や見直しの方向性等）
令和6年12月 ～令和7年1月	◇学識者への意見聴取（第2回）（現計画の評価や見直しの方向性等）
令和7年2月4日	★第67回都市計画審議会への報告（現計画の評価、見直しの方向性等）
令和7年3月～4月	●市民・関係団体等意見聴取（現計画の課題等について意見聴取）
令和7年5月23日	▽議員説明会（見直し状況、見直しの方向性、見直し骨子等）
令和7年5月～6月	◇学識者への意見聴取（第3回）（見直し素案）
令和7年7月30日	★第68回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	★第69回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	◇学識者への意見聴取（第5回）（最終案）
令和8年2月3日	★第70回都市計画審議会への意見聴取【立地適正化計画】（最終案）、 報告【都市計画マスタープラン全体構想】（最終案）

（★: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) 都市・環境常任委員会への説明について

都市計画マスタープラン全体構想及び立地適正化計画の見直し案の内容やパブリックコメントの実施、スケジュール等について報告。

○日 時：令和7年12月11日 15:30～16:00

○内 容：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

○意見等：メガソーラーに対する考え方について

地域拠点（近鉄・JR 富田駅周辺）の考え方について

3) パブリックコメントについて

都市計画マスターplan全体構想及び立地適正化計画の見直し案のパブリックコメントを実施。

○日 時：令和7年12月12日（金）から令和8年1月9日（金）まで

○意見提出者数：3名（都市計画マスターplan全体構想関連1名、立地適正化計画関連2名）

○意見件数：5件（都市計画マスターplan全体構想関連1件、立地適正化計画関連4件）

○意見の内容：

都市計画マスターplan全体構想			
No	意見要旨	意見に対する考え方	
6.	自然や緑の保全・創出の基本方針	<p>【(1) 樹林地、農地、水辺空間等の保全】 私が住んでいる「自然共生ゾーン」と「都市活用ゾーン」の境界付近には、四日市東I.C周辺がありますが、これには四日市市内における産業廃棄物不適正処理事案の大矢知・平津事業の広大な土地が連なっています。既に行政代執行が2年前に終えており、30年前に交わした覚書や実施協定書も実質的には空文となっていると思われます。まさしく、自然公園や総合防災拠点に適した土地であり、諸問題を解決しながら前向きに取り組んでいただきたい。</p>	<p>郊外部の丘陵地にある樹林地や農地は保全を図るとともに、都市的土地区画整理事業の際には自然環境に配慮した土地利用を促進する考えです。</p> <p>大矢知・平津事業については、三重県において、周辺の生活環境の保全を図り住民の安全・安心を確保するため、平成24年9月から令和5年3月まで対策事業が行われ、以降は対策効果を確認するため、水質モニタリング等が実施されています。また、定期的に地元代表者、学識経験者、三重県、四日市市による四者協議を開催するなどリスクコミュニケーションが図られており、引き続き、所管部局において、三重県とも連携して必要な対策を進めることです。なお、当該地の跡地活用については、現時点で課題が多い状況と聞いていますが、引き続き、活用方法などの情報収集に努めてまいります。</p>

立地適正化計画		
No	意見要旨	意見に対する考え方
第3章 基本的な方針		
2	<p>【3-2 目指すべき将来都市構造】 ・拠点へのアクセスについて 拠点として位置づけられているもののうち、買い物拠点は沿道商業の自然発生的進展、工場跡地への大規模店の立地といった、従来の都市計画の意図とは異なる形で成立したものである。 従って、拠点相互の連絡、周辺市街地からのアクセスなど、交通拠点を含めて拠点として備えるべきインフラについての方針が欠如しているように感じられる。</p>	<p>本市は、臨海部から都市が発展してきたが、産業の振興とともに増加する人口の受け皿として、郊外部に住宅団地が造成されました。そうした中で土地利用転換などにより、生活を支える拠点的な商業機能が立地しています。立地に際しては、商業系土地利用を図るエリアとして都市計画マスターplan全体構想に位置付けるとともに、商業系の用途地域を指定し、大規模な商業機能の立地を限定するなど、市域全体でバランスの取れた土地利用となるよう計画しています。</p> <p>買い物拠点や及び交通拠点は、将来都市構造イメージに示すとおり、市域の北部、中部、南部において</p>

	<p>て、まちづくりの軸となる基幹的公共交通の沿線付近にバランスよく位置しています。</p> <p>これらを踏まえ、市民、交通事業者、行政機関など交通に関わる関係者が連携しながら、各拠点へのアクセスを含めて、中心市街地を中心とした交通ネットワークの維持・再編に取り組んでいく考えです。</p> <p>なお、拠点間のネットワークのニーズなどのご意見については、交通事業者への情報提供に努めてまいります。</p>
【3-2 目指すべき将来都市構造】 ・中心拠点について かつては商業業務機能が集積する市内随一の地区であり、商業地域に指定されている区域が大半を占めているが、用途地域指定の趣旨に反して近年、商業機能は郊外に分散し、住宅地への転換が進んでいる。 中心市街地活性化計画が策定されて久しいが、とりわけ三滝通り以東の区域では、JR四日市駅周辺を含め低利用の土地が増加しており、地価も郊外住宅地より低い状況にあるなど、活性化とは逆行している。銀行跡地など比較的大きい敷地ではマンションなどに土地利用転換されているが、アーケードなど商店街としてのインフラが整備されています。	<p>本市は、臨海部から都市が発展してきましたが、産業の振興とともに増加する人口の受け皿として、郊外部に住宅団地が造成される中で現在の都市構造が形成されてきました。そうした中で、県内最大の乗降客数を誇るターミナル駅である近鉄四日市駅側に比べ、JR四日市駅側は住宅系土地利用の割合が高く、駐車場などの低未利用地も多い状況であることは認識しています。</p> <p>中心市街地においては、こうした状況や鉄道駅からの利便性、関連計画等で検討してきたこれまでのまちづくりとの継続性などを考慮し、中心市街地活性化基本計画の計画区域を都市機能誘導区域として設定し、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ることとしています。</p> <p>JR四日市駅周辺では、交通結節機能の拡充や都市と港が一体となったまちづくりを進めるとともに、大学や知と交流の拠点施設（図書館を核とした複合施設）など広域的な都市機能の集積を図ることにより、土地の高度利用や土地利用転換による都心居住を進め、本市の活性化の核となる中心市街地の人口を増やしていく考えです。</p> <p>ご提案いただいた方策などのご意見については、施策推進にあたり参考とさせていただきます。</p>
3 る沿道に商業地としての顔を持たないため、商業地としてのポテンシャルは下がる一方である。 人々、住居併用型の小規模な個人店舗を中心としていたため、商業サービス部分が流出した結果、住部分のみが残され、戸建て住宅地になりつつあるが、現行都市計画では400～500%の高容積率が指定されているため、現状を放置すると、比較的狭い敷地でもワンルームマンションなどは立地しやすく、中心拠点の姿としては疑問が残る。JR駅周辺では大学誘致の計画もあるが、地域の活性化には強力なインセンティブを地権者に与え、再開発を促進するなどの方策も必要であろう。 以上を踏まえると、従来のように中心拠点を近鉄駅からJR駅までを一括りで捉えるので	

	<p>はなく、JR 駅周辺については新都市拠点のようなネーミングで、四日市の新たな顔となるような施策をとる必要があるのではないかと考える。</p>
4 4 人口回帰には、現行制度にはない土地政策（例えば中心市街地活性化計画内の土地の債権化による土地利用の流動性促進など→四日市方式）も計画の中で提示すべき時期に来ていると考える。	<p>【3-2 目指すべき将来都市構造】 • コンパクトシティの実現は？ 将来人口の減少が見込まれる中で、市街地の外延化には終止符を打つべきであり、里山の保全、農業生産基盤の維持と併せて市街地の縮小（逆線引き＝コンパクトシティ）の方針も必要ではないかと考える。 インフラが整備されている市街地中心部への</p> <p>本市におけるコンパクトシティの考え方としては、人口減少・高齢化が進展する中で、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と既成市街地の再整備や有効活用により、自然と都市の調和のとれたまちづくりを目指す考えです。生活サービスや災害リスクなども踏まえて設定した居住誘導区域において、計画期間である 2040 年時点の人口密度は、住宅地として確保すべき最低限の水準である 40 人/ha を維持する見込みであり、この前提に基づき各種施策に取り組みます。</p> <p>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市街地については、中心市街地再開発プロジェクトに呼応する形で人口回帰基調にあることから、引き続き、都市機能誘導に係る施策を進め、民間投資の誘導を図ります。ご提案いただいた政策などのご意見については、施策推進にあたり参考とさせていただきます。</p>
第 7 章 防災指針	
5 5 破壊し、非命の死をとげた市民が多数。	<p>【P49 災害リスク分析（高潮）】 伊勢湾台風時の高潮潮位を具体的に表記を。上陸時 929.5 ミリバール、20 時～21 時頃台風通過、平均最大風速 37m の暴風、時には 50m を超える暴風、気圧の低下と強風で水位の上昇は推算潮位 3.55m（高潮）も超えた。高まった海面に立つ波高 3m の怒涛（どとう）は防波堤を超え、堤防を崩し浸水して人家を破壊し、非命の死をとげた市民が多数。</p> <p>P49 の「過去最大規模（伊勢湾台風級 930hPa、堤防決壊なし）」の文言は、三重県において水防法に基づく高潮の浸水想定を算出するにあたり、台風の規模やインフラの状況など想定される諸条件を示したものであり、伊勢湾台風の被害状況などを示すものではありません。</p> <p>なお、立地適正化計画の末尾に用語集をつけることとしており、伊勢湾台風について、公表資料やいただいたご意見など踏まえて記載します。</p> <p>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。</p>

4) 学識者への意見聴取（5回目）について

パブリックコメントの意見などを踏まえ、都市計画マスターplan全体構想及び立地適正化計画の最終案を作成し、学識経験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 順人★△	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

○意見の概要

- ・立地適正化計画の将来都市構造イメージの中心拠点について、都市計画マスターplan全体構想と整合が取れていないのではないか。
- ・立地適正化計画の防災指針の高潮の伊勢湾台風に関する記載について、可能な範囲で潮位を具体的に示すべき。
- ・都市計画マスターplan全体構想、立地適正化計画ともに、公表にあたり計画を通して文章の構成などが統一されているか確認されたい。また、図で凡例が小さい箇所は大きくするなど見やすくされたい。

5) 今後のスケジュール（予定）について

時 期	内 容
令和8年2月12日 ～3月24日	令和8年2月議会への付議【都市計画マスターplan全体構想】(最終案)、 都市・環境常任委員会への説明【立地適正化計画】(最終案)
令和8年3月30日	告示【都市計画マスターplan全体構想】、公表【立地適正化計画】

■四日市市立地適正化計画の見直し 新旧対照表

第69回四日市市都市計画審議会にて示したパブリックコメント案から変更及び追記した箇所について記載

※主に記載内容の見直しや新たに追記した箇所について記載しており、文言や図表の一部修正など軽易なものは省略

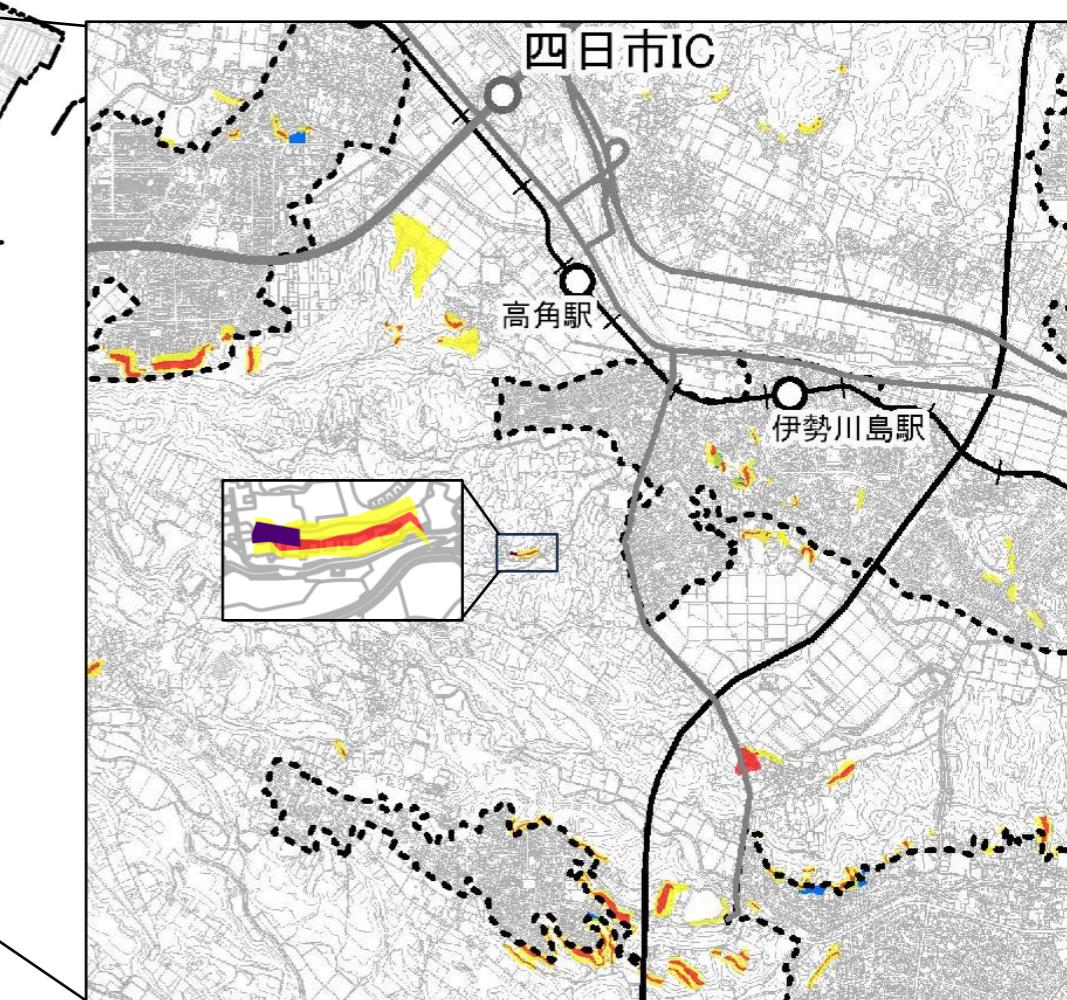
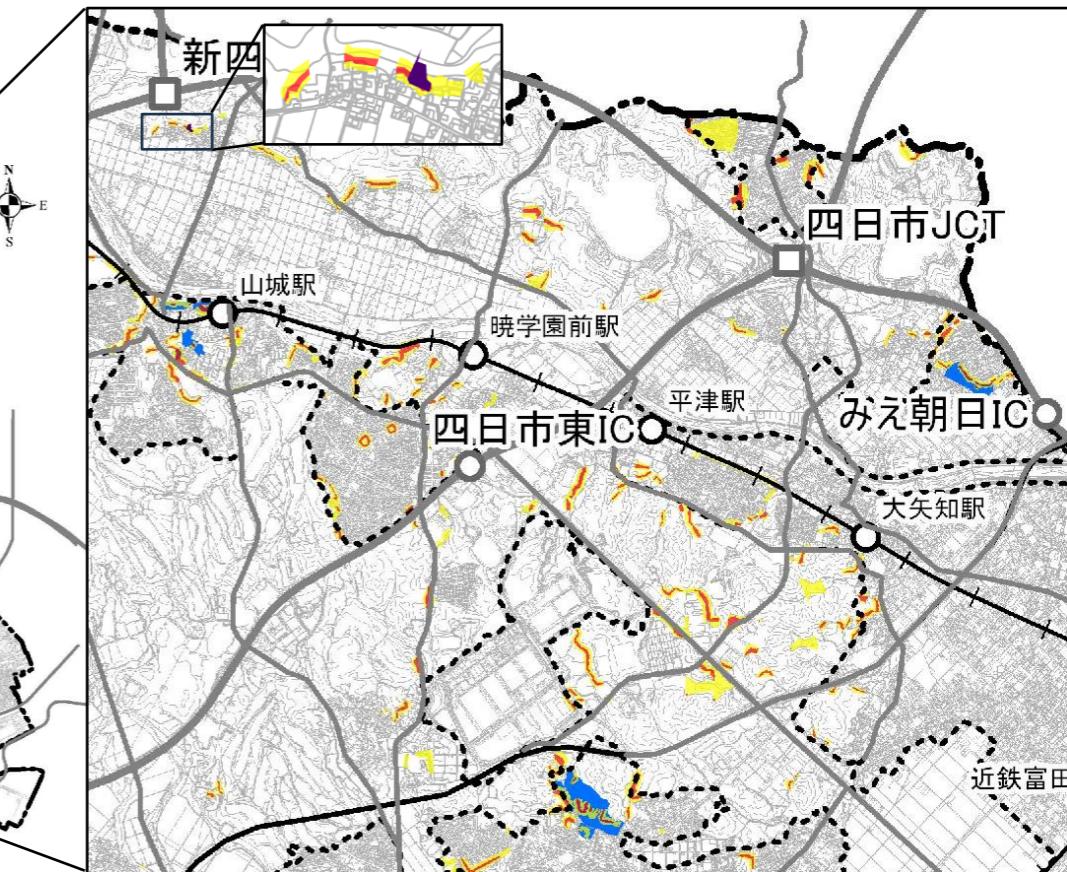
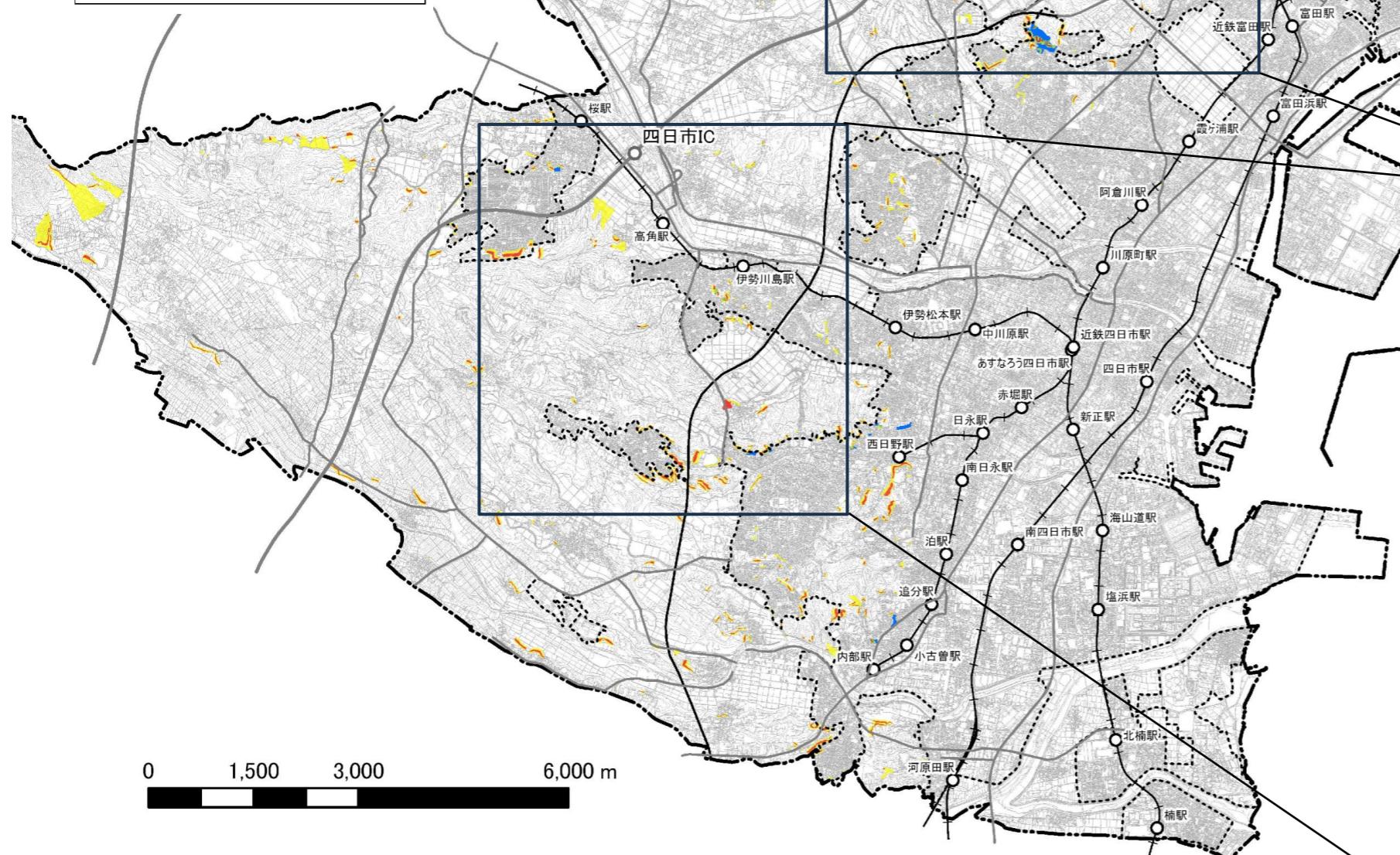
頁	立地適正化計画 最終案	頁	立地適正化計画 パブリックコメント案																																							
16	<p>第3章 立地適正化計画における基本的な方針</p> <p>3-2 目指すべき将来都市構造</p> <p>■目指すべき将来都市構造イメージ</p> <p>将来都市構造イメージについて、都市計画マスターplan全体構想と整合を図った</p> <p>凡例</p> <table border="1"> <tr><th>摘要</th></tr> <tr><td>○ 中心拠点 近鉄四日市駅周辺からJR四日市駅周辺にかけての中心市街地</td></tr> <tr><td>○ 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))</td></tr> <tr><td>○ 買い物拠点 富田・富洲原周辺、日永・泊周辺、尾平・生桑周辺</td></tr> <tr><td>○ 交通拠点 近鉄富田駅、塩浜駅</td></tr> <tr><td>○ 産業拠点 四日市港及び臨海部工場地帯+ゴビナート、内陸型産業地、産業の維持・増進を図る区域</td></tr> <tr><th>区域</th></tr> <tr><td>市街化調整区域</td></tr> <tr><td>居住誘導区域</td></tr> <tr><td>市街化区域</td></tr> </table> <p>凡例</p> <table border="1"> <tr><th>摘要</th></tr> <tr><td>○ 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</td></tr> <tr><td>○ 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))</td></tr> <tr><td>○ 買い物拠点 富田・富洲原周辺、日永・泊周辺、尾平・生桑周辺</td></tr> <tr><td>○ 交通拠点 近鉄富田駅、塩浜駅</td></tr> <tr><td>○ 産業拠点 四日市港及び臨海部工場地帯+ゴビナート、内陸型産業地、産業の維持・増進を図る区域</td></tr> <tr><th>区域</th></tr> <tr><td>市街化調整区域</td></tr> <tr><td>居住誘導区域</td></tr> <tr><td>市街化区域</td></tr> </table> <p>※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</p>	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+ゴビナート、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	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+ゴビナート、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	16	<p>第3章 立地適正化計画における基本的な方針</p> <p>3-2 目指すべき将来都市構造</p> <p>■目指すべき将来都市構造イメージ</p> <p>将来都市構造イメージについて、都市計画マスターplan全体構想と整合を図った</p> <p>凡例</p> <table border="1"> <tr><th>摘要</th></tr> <tr><td>○ 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</td></tr> <tr><td>○ 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))</td></tr> <tr><td>○ 買い物拠点 富田・富洲原周辺、日永・泊周辺、尾平・生桑周辺</td></tr> <tr><td>○ 交通拠点 近鉄富田駅、塩浜駅</td></tr> <tr><td>○ 産業拠点 四日市港及び臨海部工場地帯+ゴビナート、内陸型産業地、産業の維持・増進を図る区域</td></tr> <tr><th>区域</th></tr> <tr><td>市街化調整区域</td></tr> <tr><td>居住誘導区域</td></tr> <tr><td>市街化区域</td></tr> </table> <p>凡例</p> <table border="1"> <tr><th>摘要</th></tr> <tr><td>■ 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、まちづくりの骨格となる公共交通ネットワーク</td></tr> <tr><td>■ 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)</td></tr> <tr><td>● バス停 三重交通、三岐鉄道、四日市市自主運行バス、NPO法人生活バス四日市、ココウビズムライナー</td></tr> <tr><td>● バスマニナル バスマニナル</td></tr> <tr><td>● バス乗降点</td></tr> <tr><td>■ 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</td></tr> <tr><td>■ 高速道路、幹線道路 国道1号・23号、北勢IC(整備中)、国道477号B、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</td></tr> <tr><td>■ 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</td></tr> </table> <p>※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</p>	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+ゴビナート、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	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、まちづくりの骨格となる公共交通ネットワーク	■ 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法人生活バス四日市、ココウビズムライナー	● バスマニナル バスマニナル	● バス乗降点	■ 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IC(整備中)、国道477号B、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
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+ゴビナート、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																																										
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+ゴビナート、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																																										
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+ゴビナート、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																																										
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、まちづくりの骨格となる公共交通ネットワーク																																										
■ 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法人生活バス四日市、ココウビズムライナー																																										
● バスマニナル バスマニナル																																										
● バス乗降点																																										
■ 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IC(整備中)、国道477号B、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																																										

立地適正化計画		立地適正化計画																																																													
頁	最終案	頁	パブリックコメント案																																																												
72 ~79	用語集 用語集 市民理解向上に向けて用語集を追加	一																																																													
用語集																																																															
<table border="1"> <thead> <tr> <th>あ行</th> <th></th> <th>頁</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>アクションプラン</td><td>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。</td><td>1</td><td></td></tr> <tr> <td>イエローボーン</td><td>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。</td><td>26, 43, 60, 66</td><td></td></tr> <tr> <td>伊勢湾台風</td><td>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。</td><td>43, 49, 56, 58, 64, 65</td><td></td></tr> <tr> <td>インターチェンジ</td><td>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。</td><td>40</td><td></td></tr> <tr> <td>オーバーブリッジ</td><td>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。</td><td>36</td><td></td></tr> <tr> <td colspan="2">か行</td><td></td><td></td></tr> <tr> <td>開発行為</td><td>都市計画法に基づき、主に建築物の建築や特定工作物(コンクリートブロック、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。</td><td>2, 23, 34, 60</td><td></td></tr> <tr> <td>家屋倒壊等氾濫想定区域</td><td>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。</td><td>26, 43, 48, 55, 58~60, 64, 66</td><td></td></tr> <tr> <td>がけ地近接等危険住宅移転事業</td><td>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。</td><td>67</td><td></td></tr> <tr> <td>過去最大規模</td><td>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。</td><td>26, 43, 47, 49, 58~60, 64~66</td><td></td></tr> <tr> <td>可住地</td><td>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、畠、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。</td><td>5~13</td><td></td></tr> <tr> <td>関係人口</td><td>地域に関心を持ち、継続的に地域と多様に関わる人の数。</td><td>14, 15, 65</td><td></td></tr> <tr> <td>基幹的公共交通</td><td>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。</td><td>5~12, 30, 69, 71</td><td></td></tr> <tr> <td colspan="4">:</td></tr> </tbody> </table>				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		イエローボーン	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		インターチェンジ	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(コンクリートブロック、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、畠、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		:			
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																																																													
イエローボーン	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																																																													
インターチェンジ	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(コンクリートブロック、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、畠、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																																																													
:																																																															

■土砂災害関連

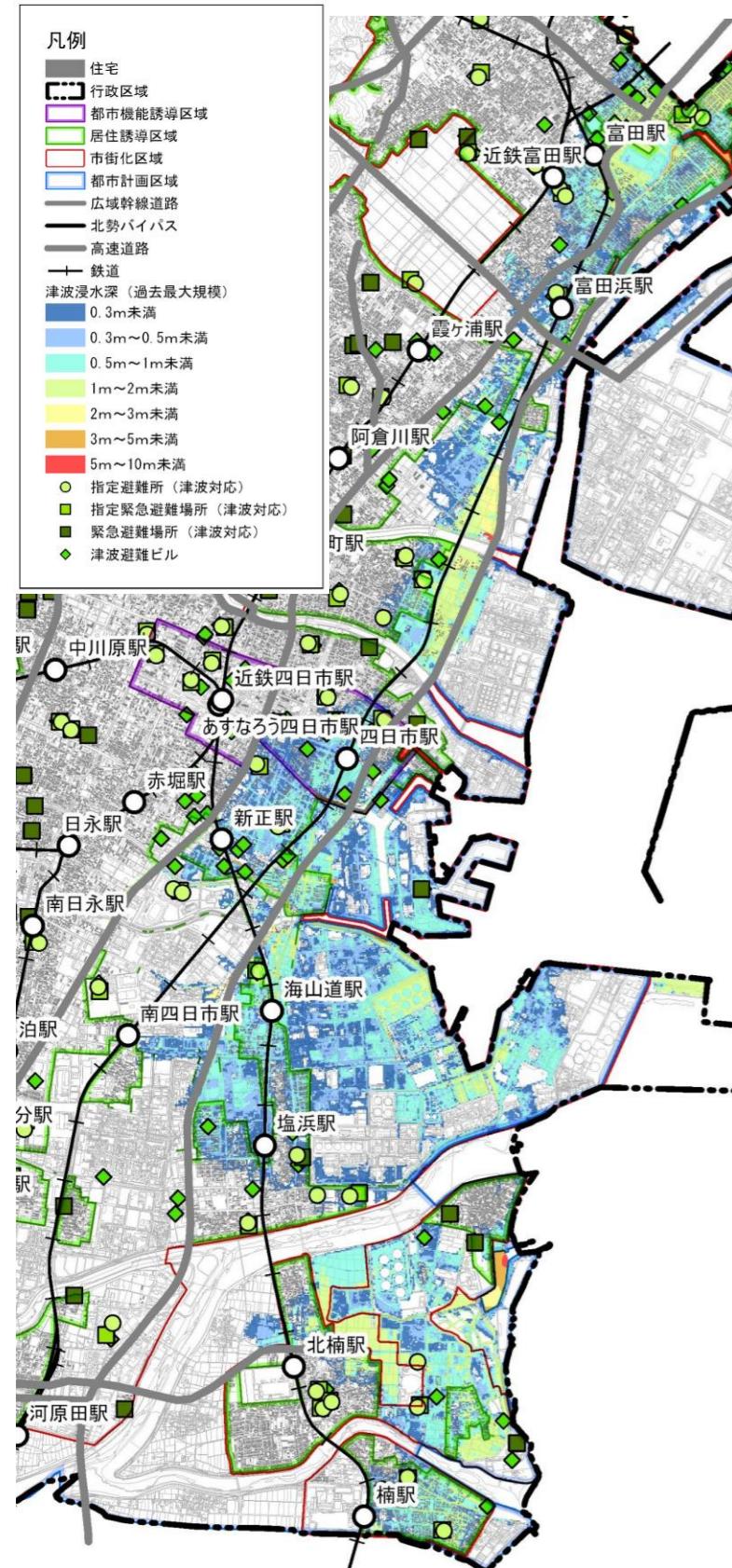
土砂災害(特別)警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域

凡例	
□	行政区域
□	市街化区域
—	高速道路
—	広域幹線道路
—	北勢バイパス
—	鉄道
土砂災害	
■	土砂災害特別警戒区域
■	土砂災害警戒区域
■	急傾斜地崩壊危険区域
■	急傾斜地崩壊危険区域(対策済)



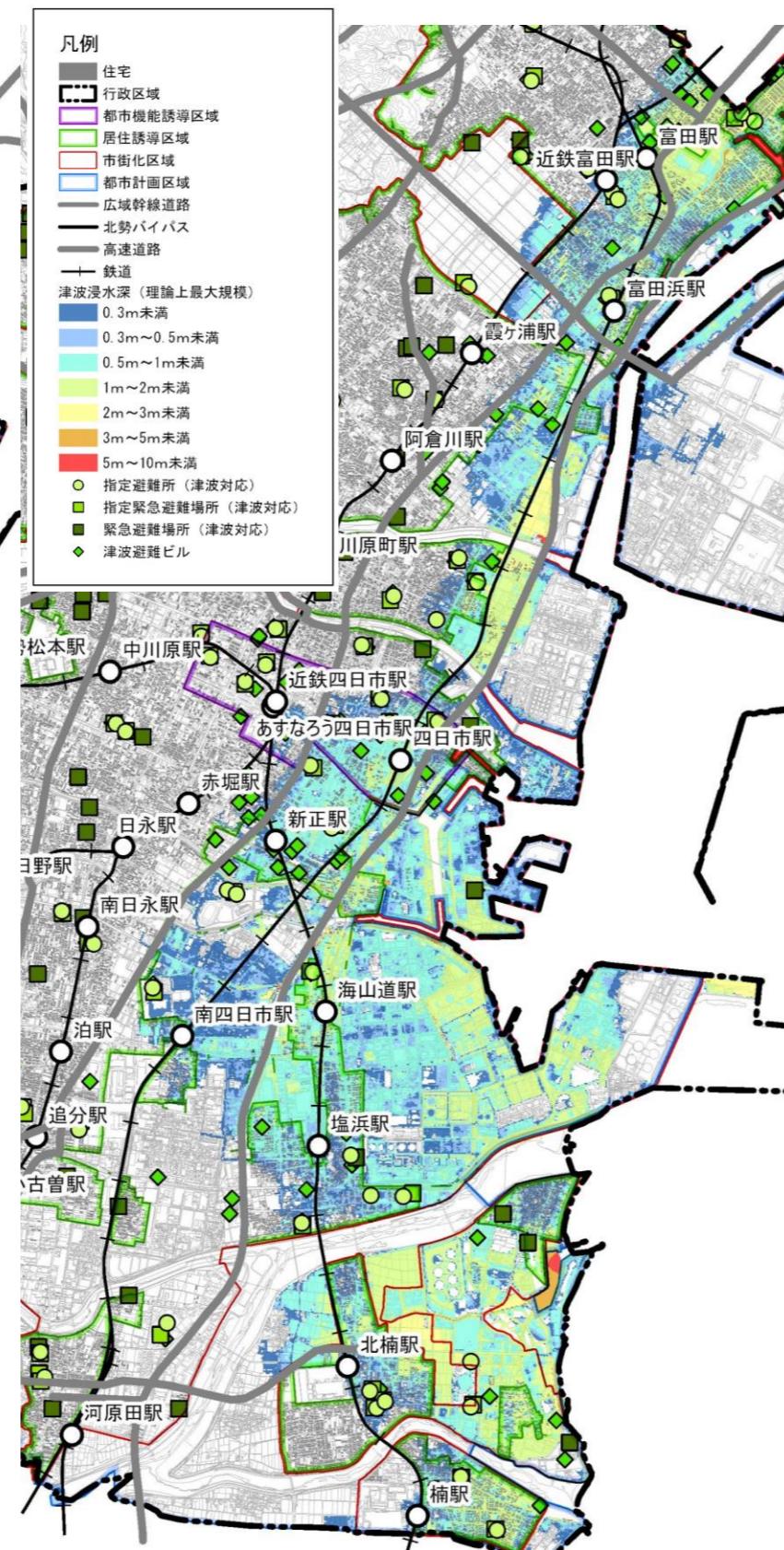
■津波関連

津波想定浸水深
(南海トラフ地震過去最大規模)



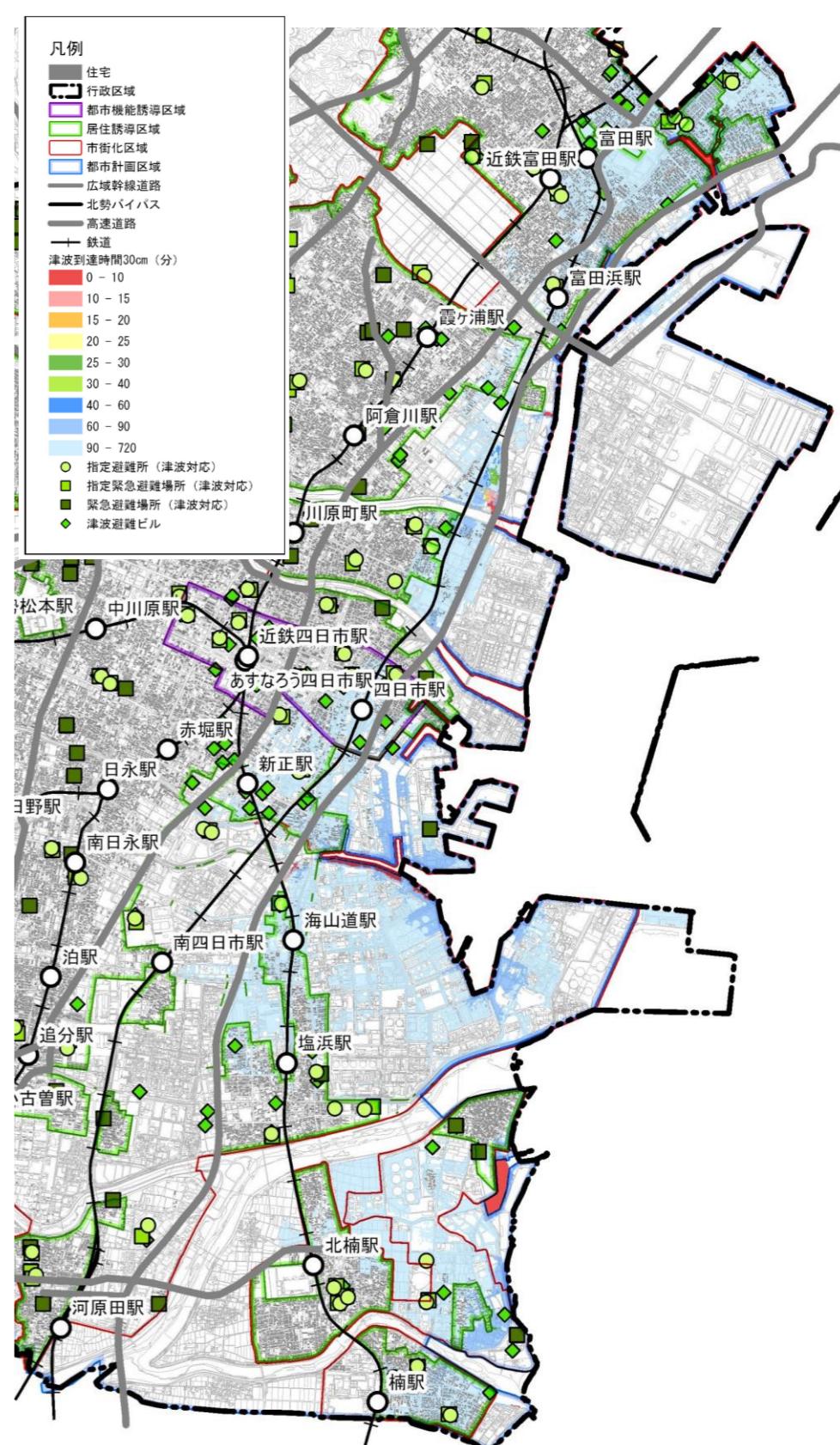
0 1,500 3,000 6,000 m

津波想定浸水深
(南海トラフ地震理論上最大規模)



0 1,500 3,000 6,000 m

津波到達時間
(南海トラフ地震理論上最大規模)



0 1,500 3,000 6,000 m

■洪水関連

洪水想定浸水深（計画規模 L1）



洪水想定浸水深（想定最大規模 L2）



■洪水関連

洪水浸水継続時間（想定最大規模 L2）

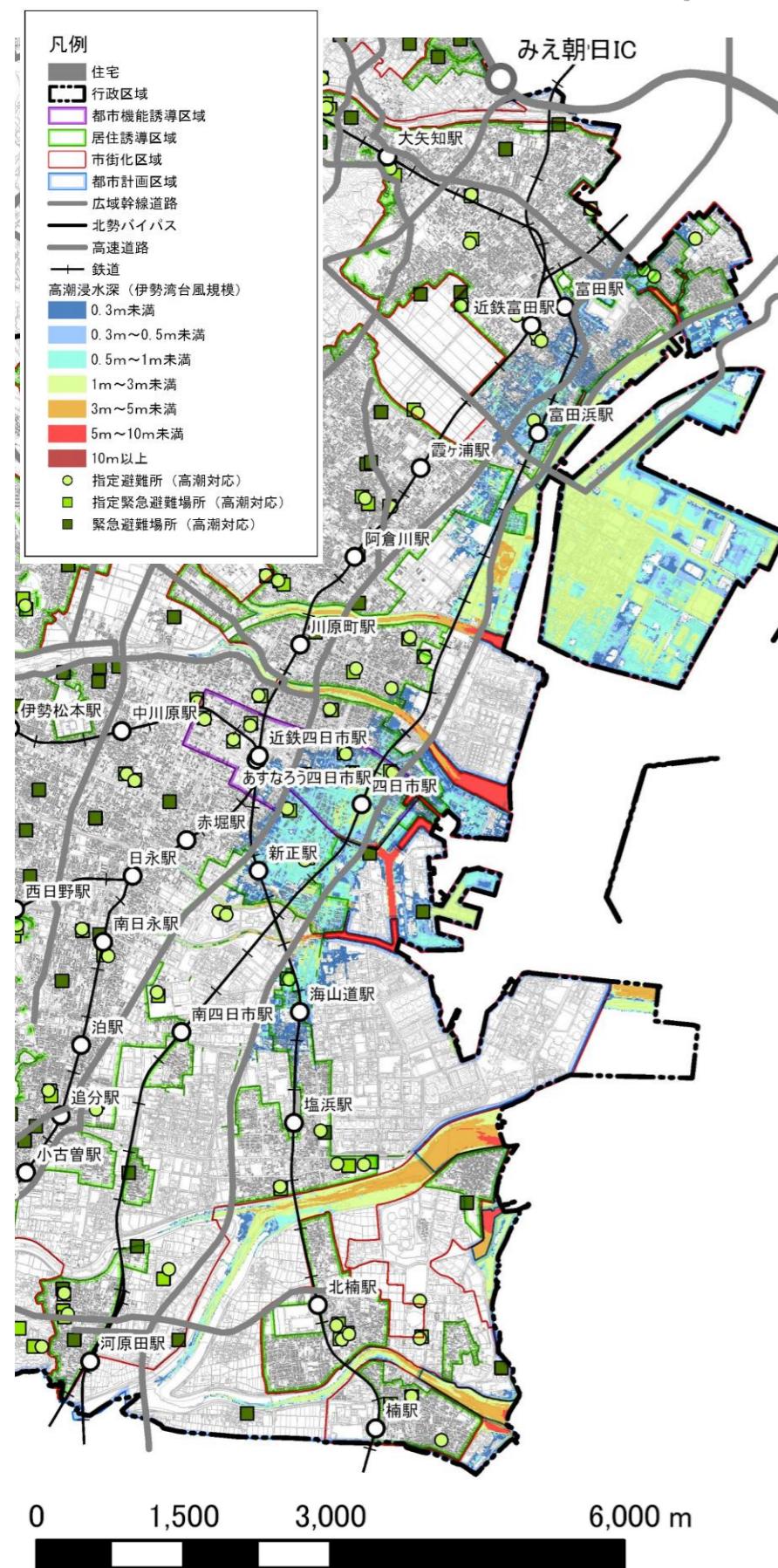


家屋倒壊等氾濫想定区域（想定最大規模 L2）

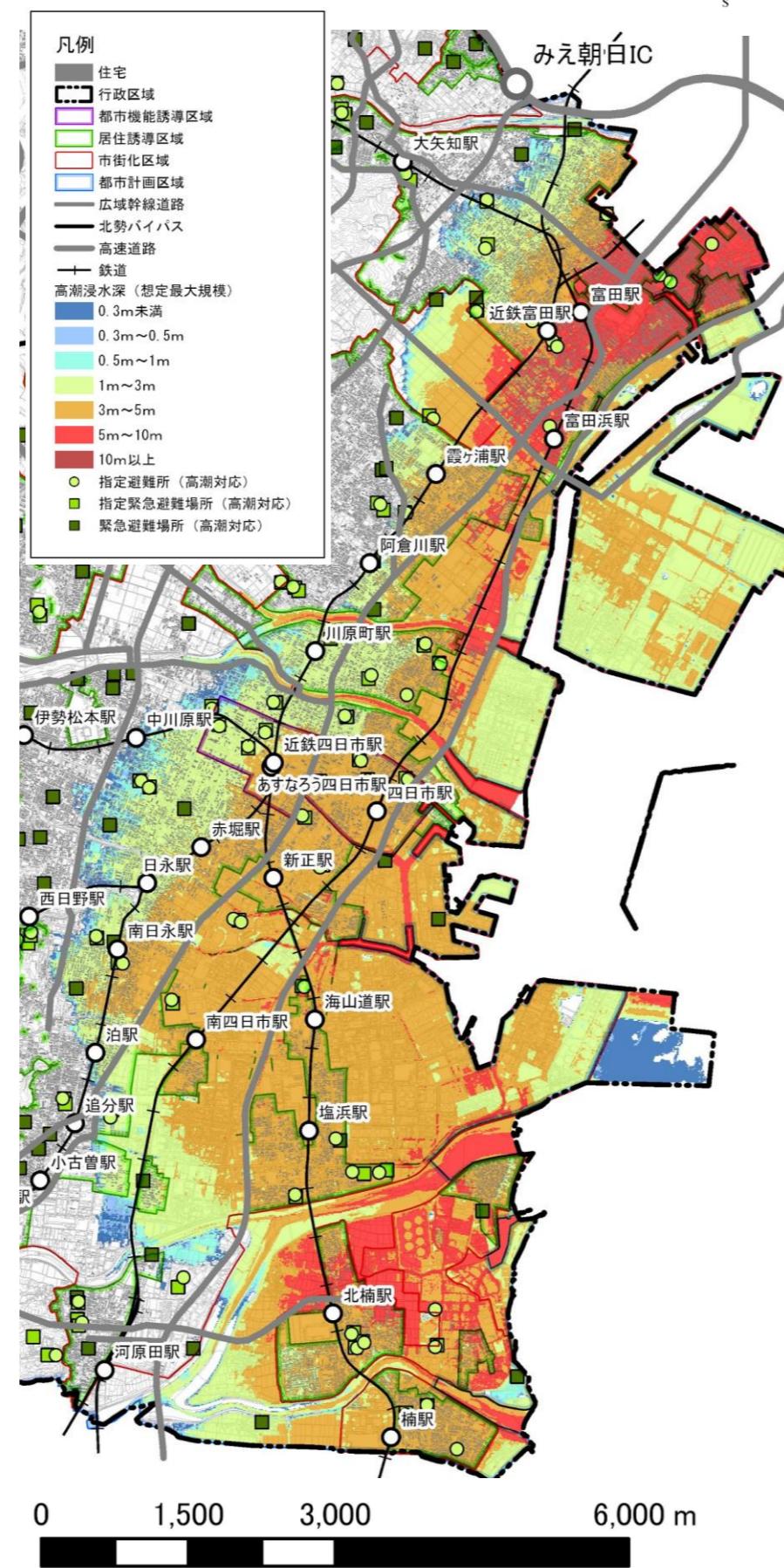


■高潮関連

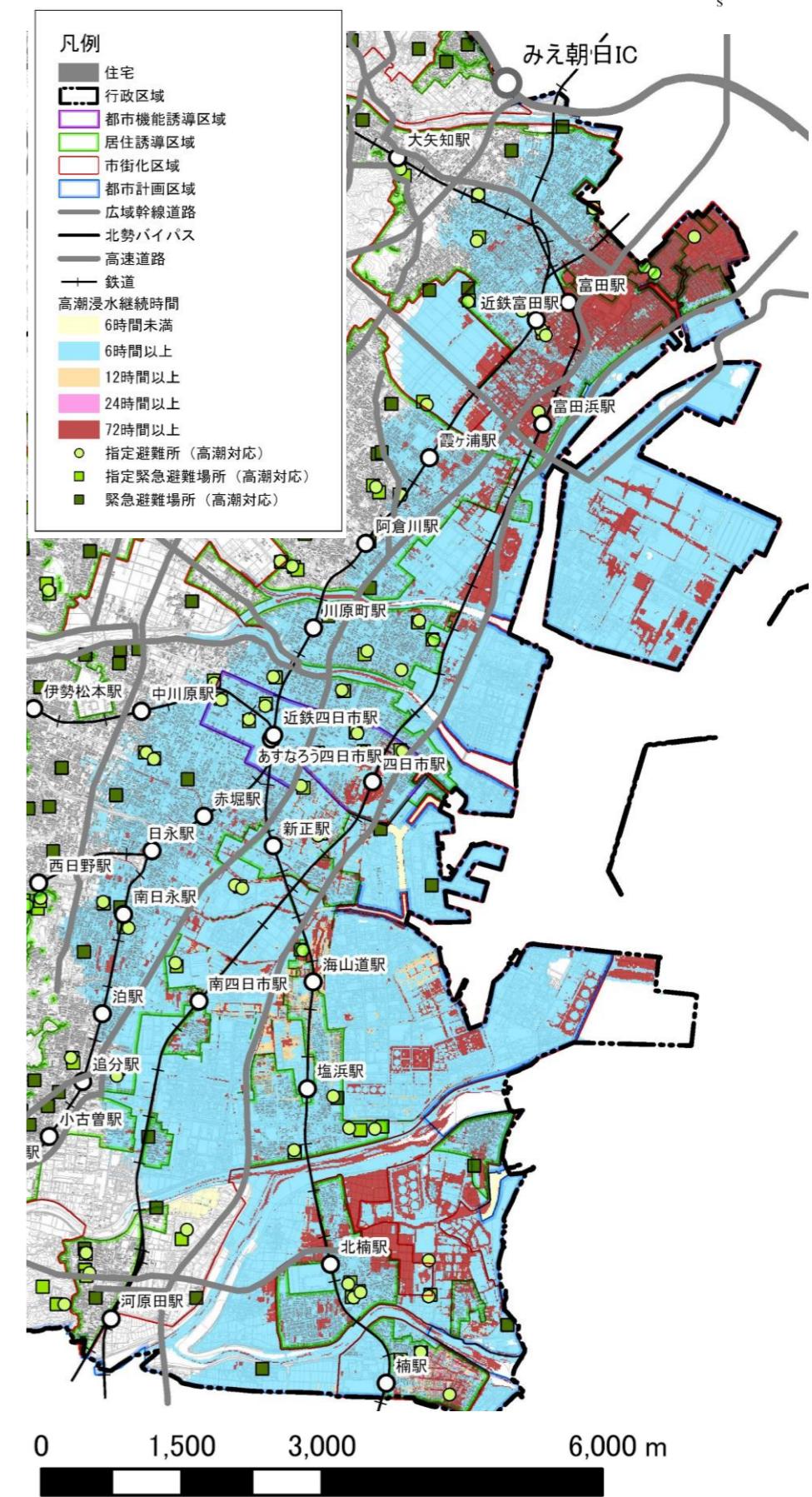
高潮浸水深（伊勢湾台風規模）



高潮浸水深（想定最大規模）

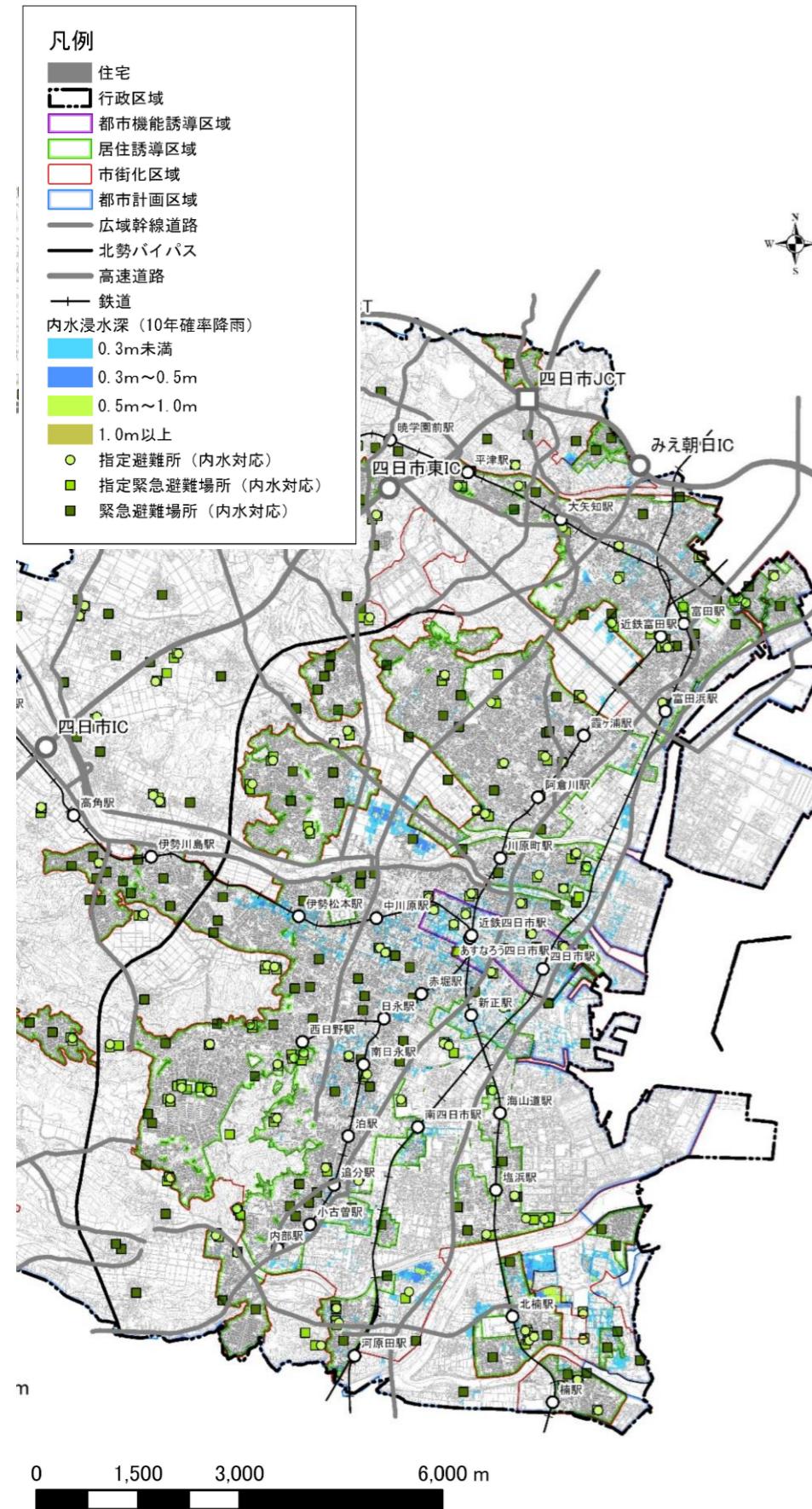


高潮浸水継続時間（想定最大規模）

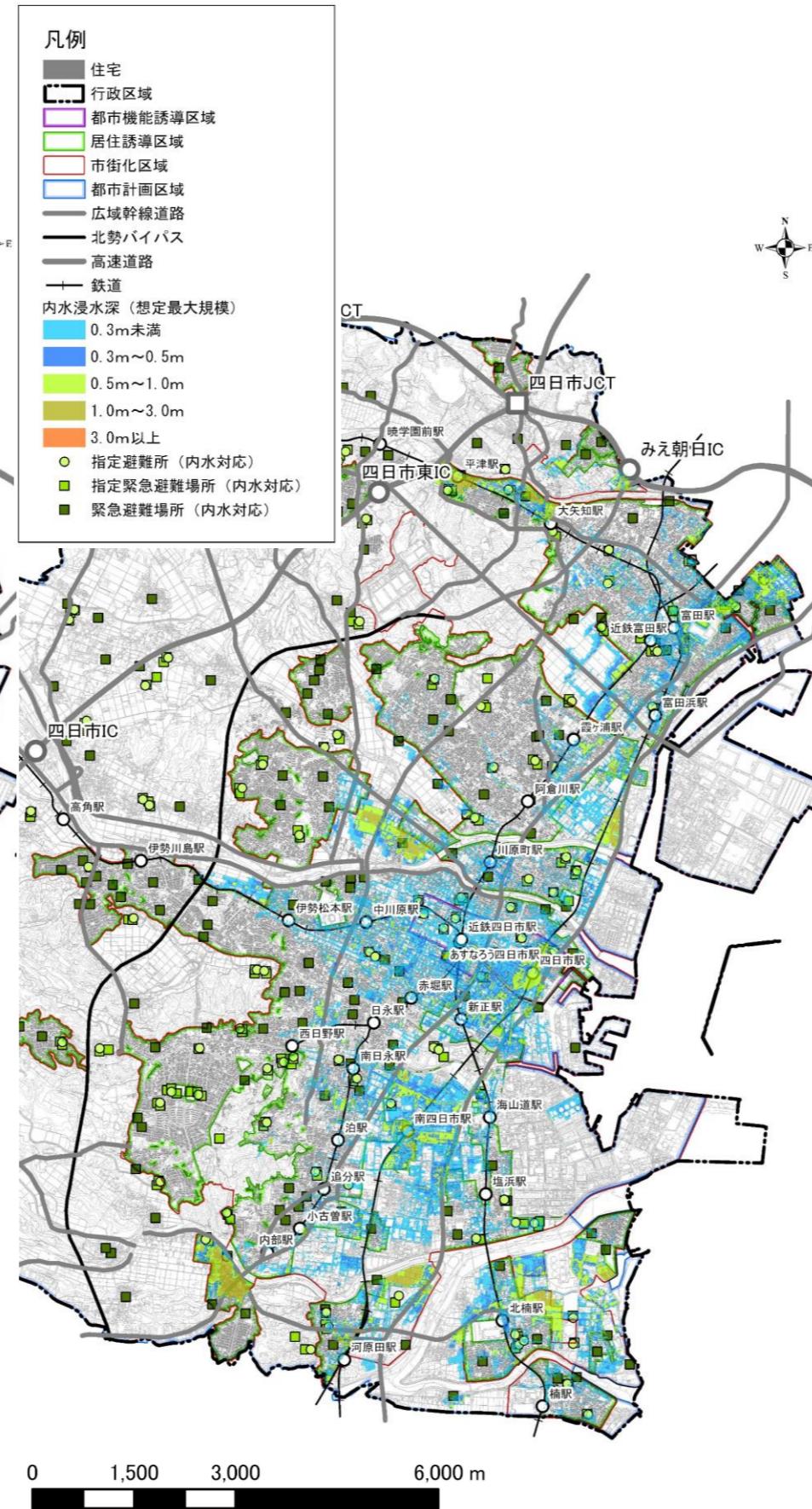


■雨水出水（内水）関連

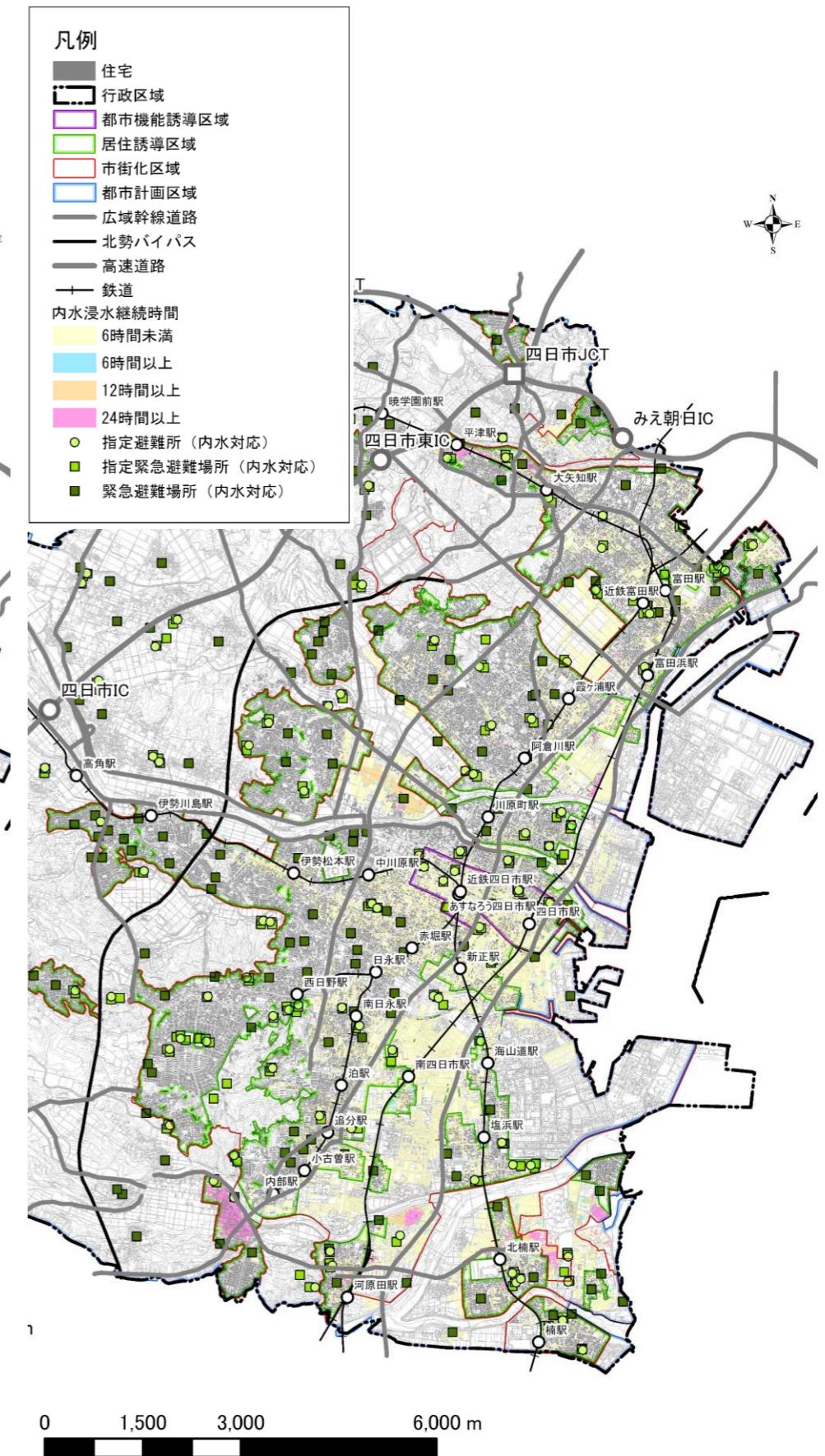
雨水出水（内水）浸水深（計画規模降雨 L1）



雨水出水（内水）浸水深（想定最大規模降雨 L2）

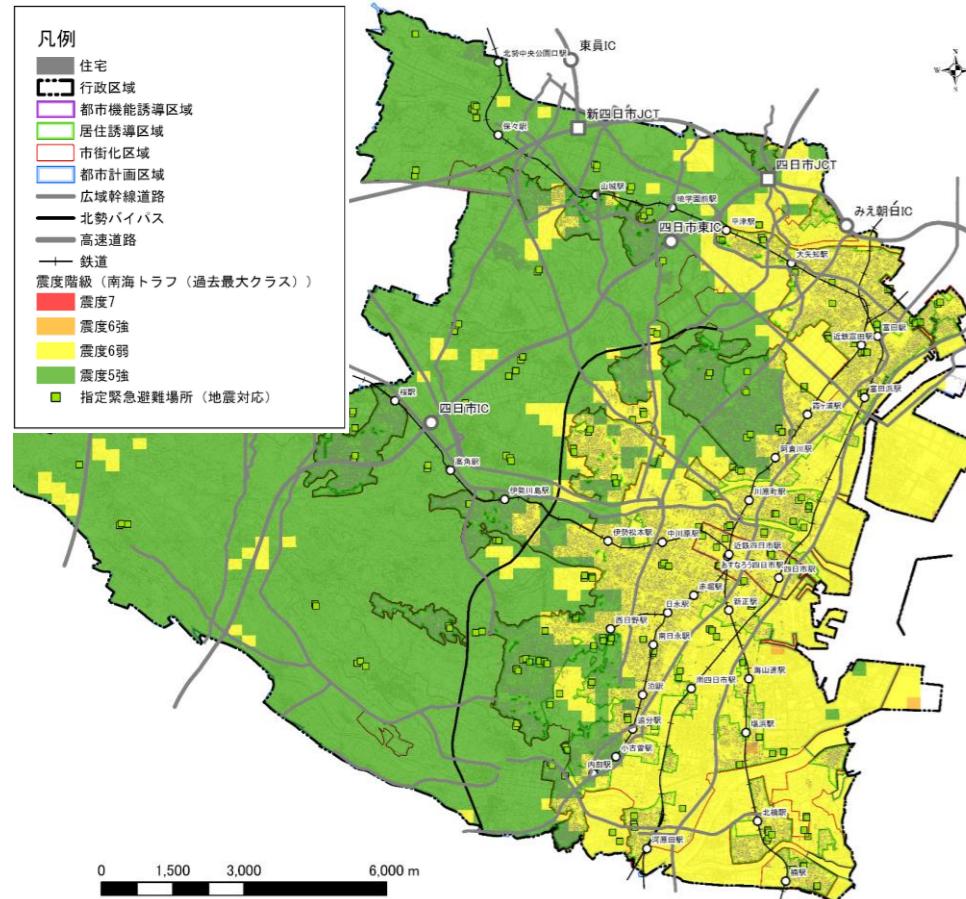


雨水出水（内水）浸水継続時間（想定最大規模降雨 L2）

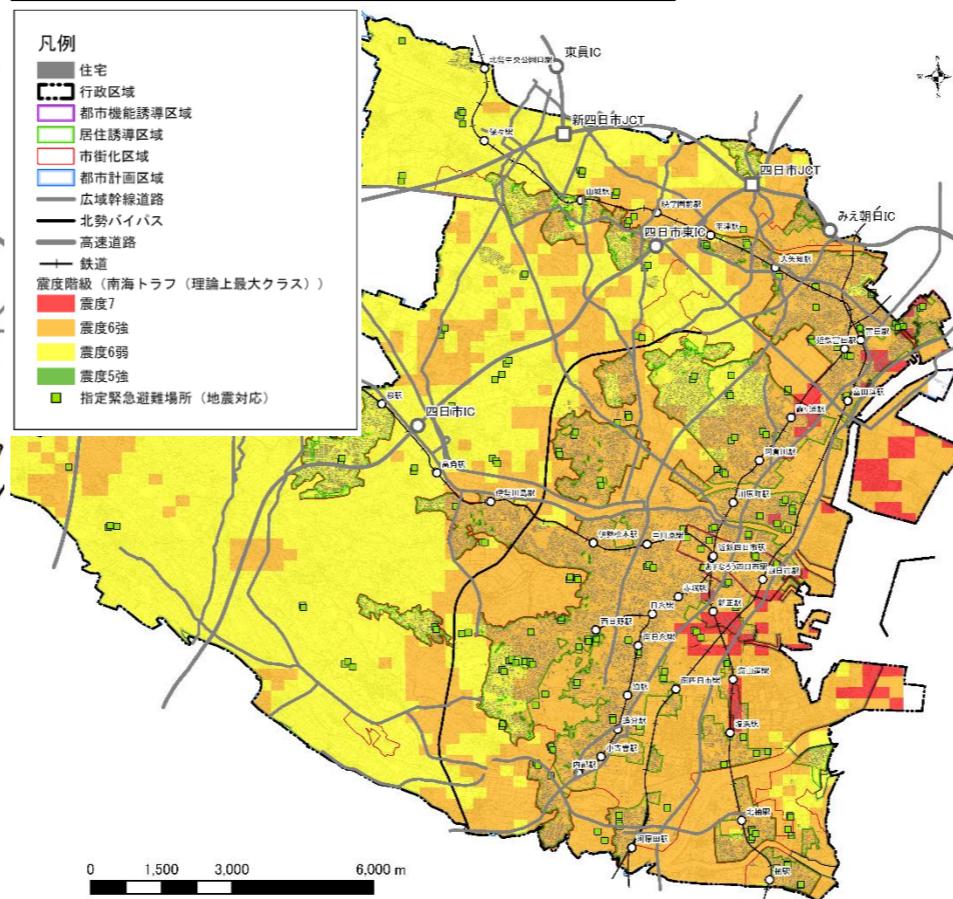


■震度予測分布関連

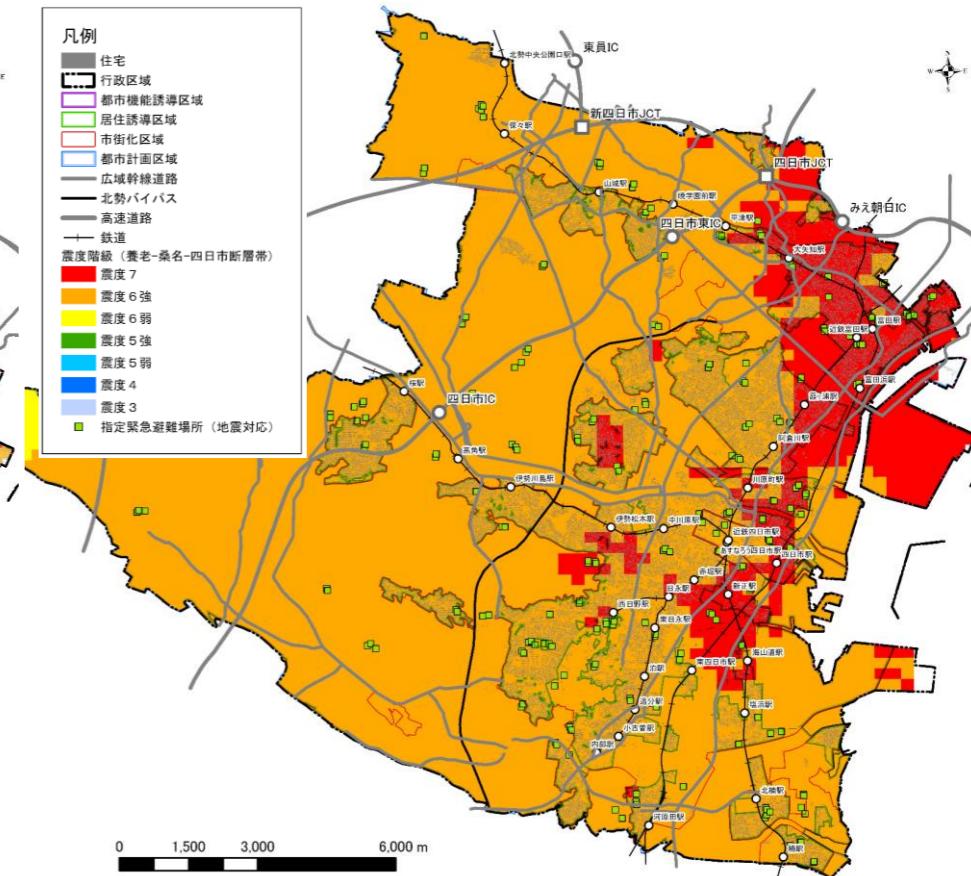
震度予測分布（南海トラフ地震過去最大規模）



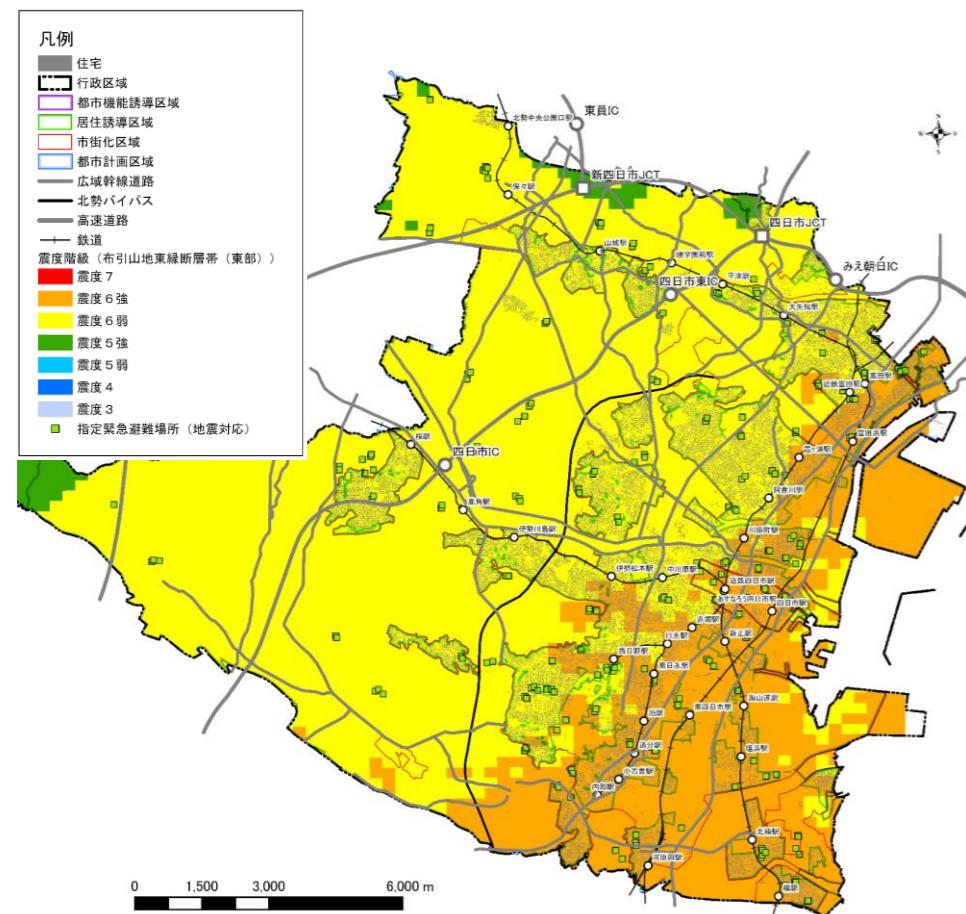
震度予測分布（南海トラフ地震理論上最大規模）



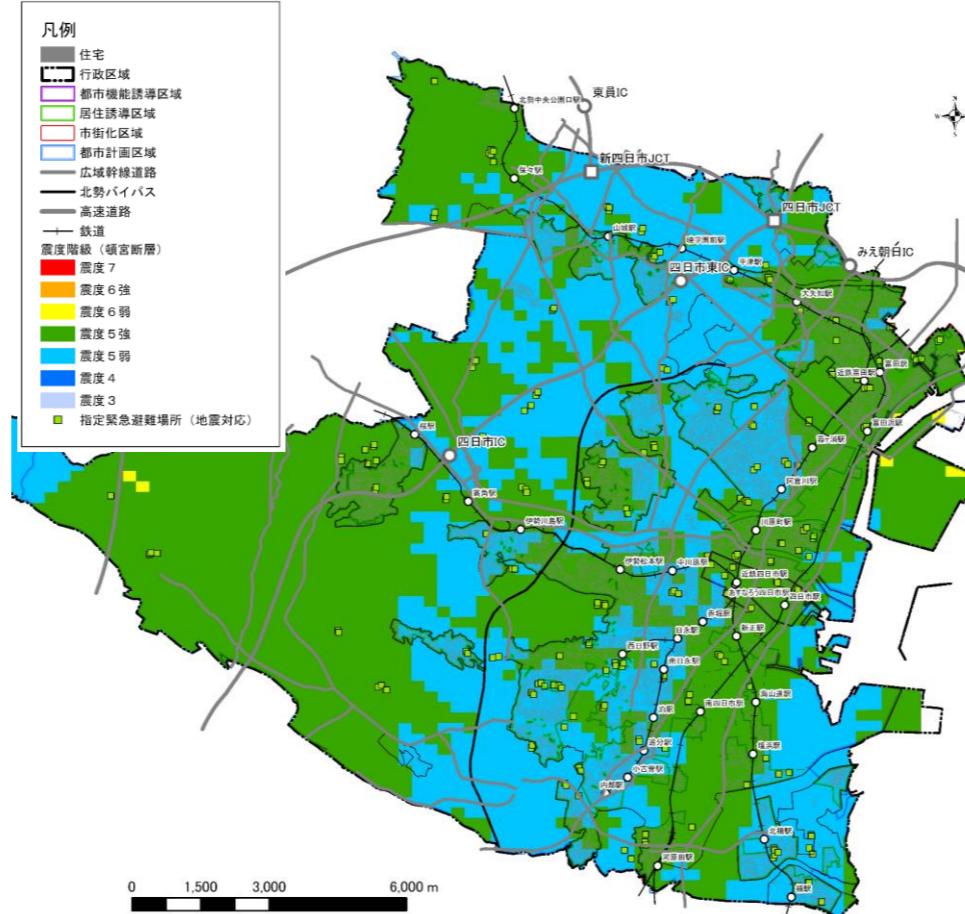
震度予測分布（養老・桑名・四日市断層帶）



震度予測分布（布引山地東縁断層帯（東部））

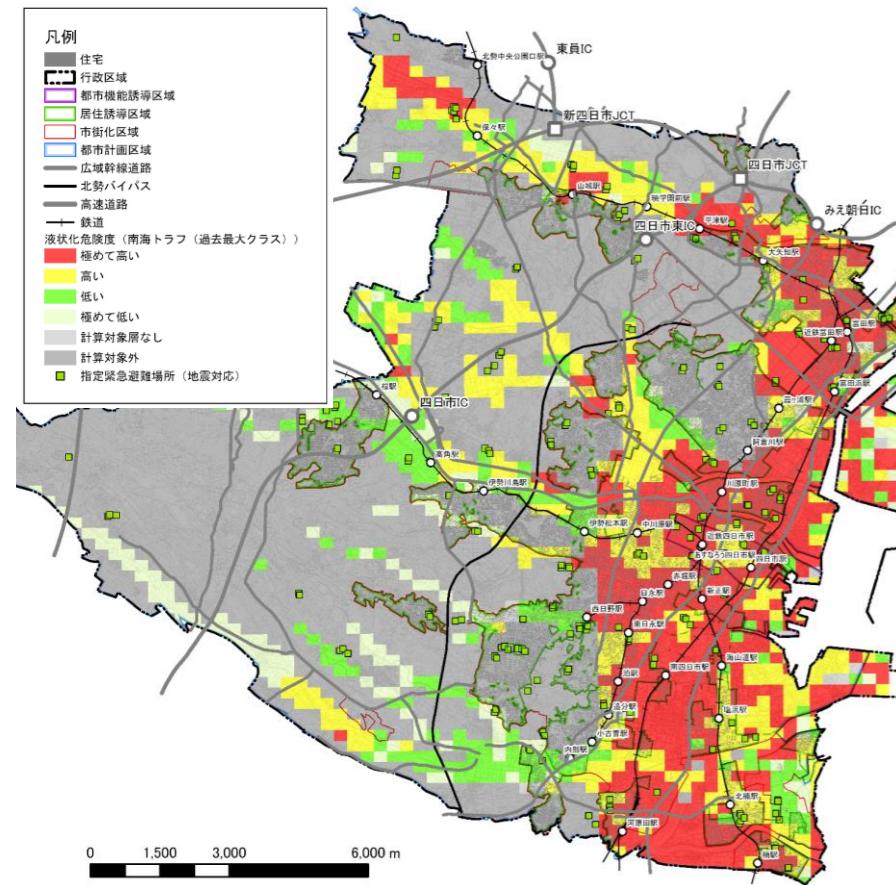


震度予測分布（頓宮断層）

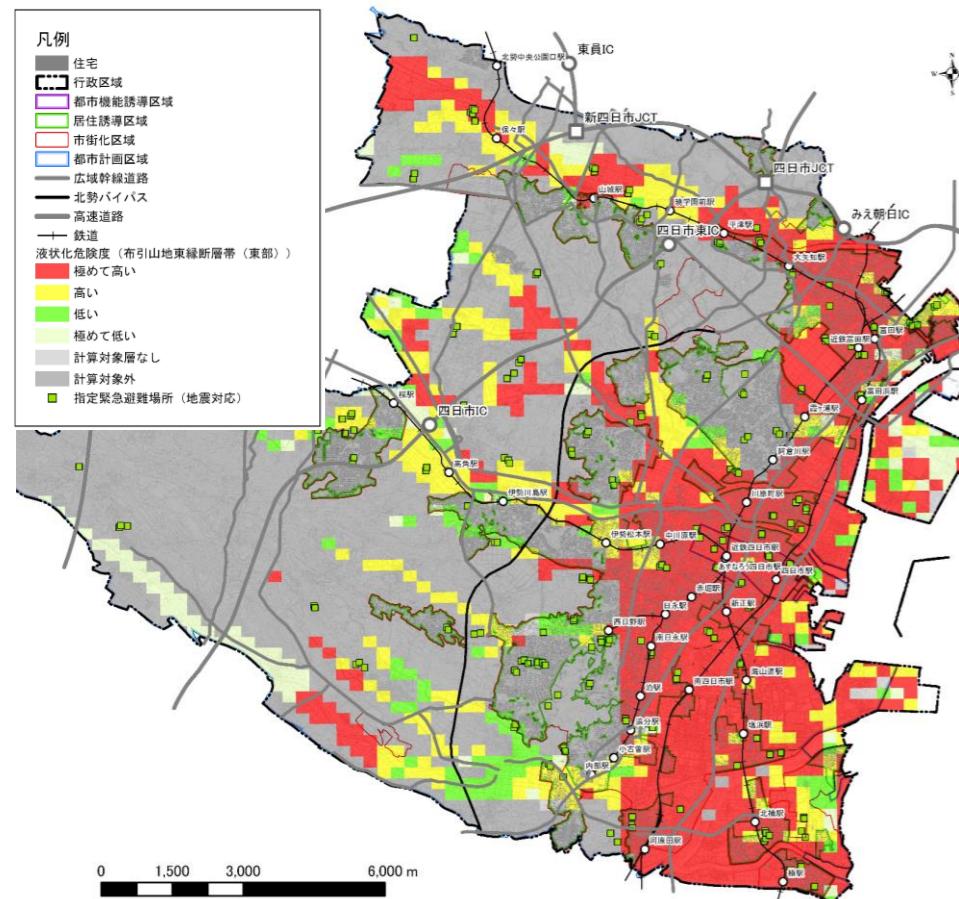


■液状化危険度関連

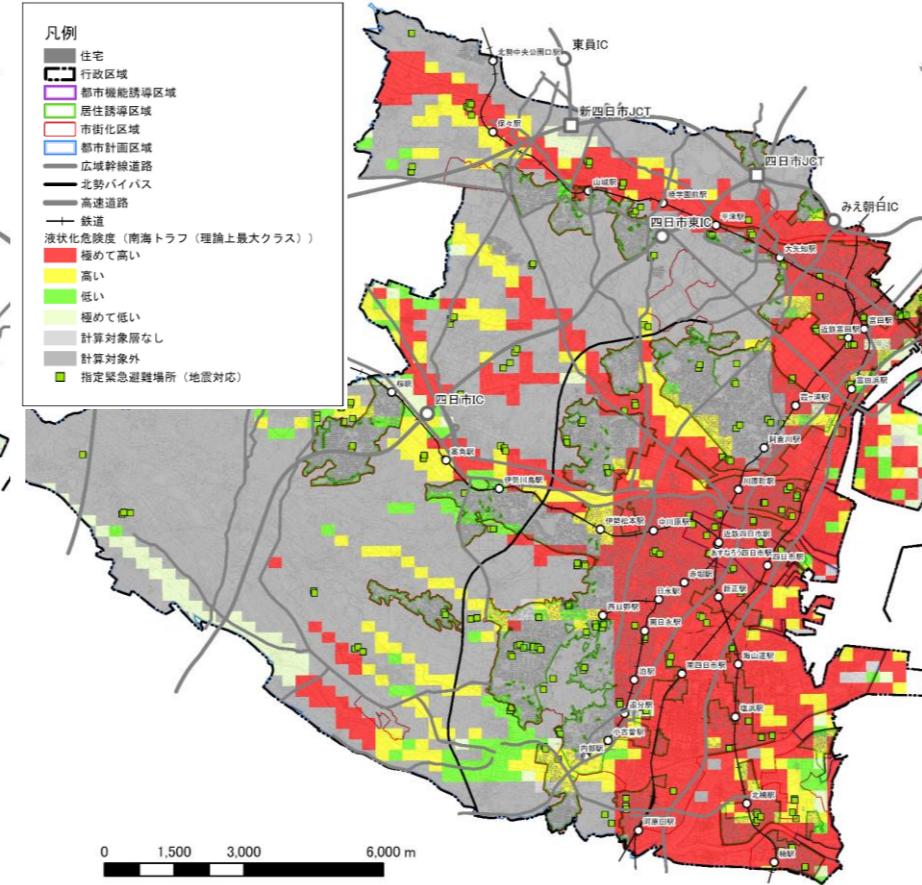
液状化危険度（南海トラフ地震過去最大規模）



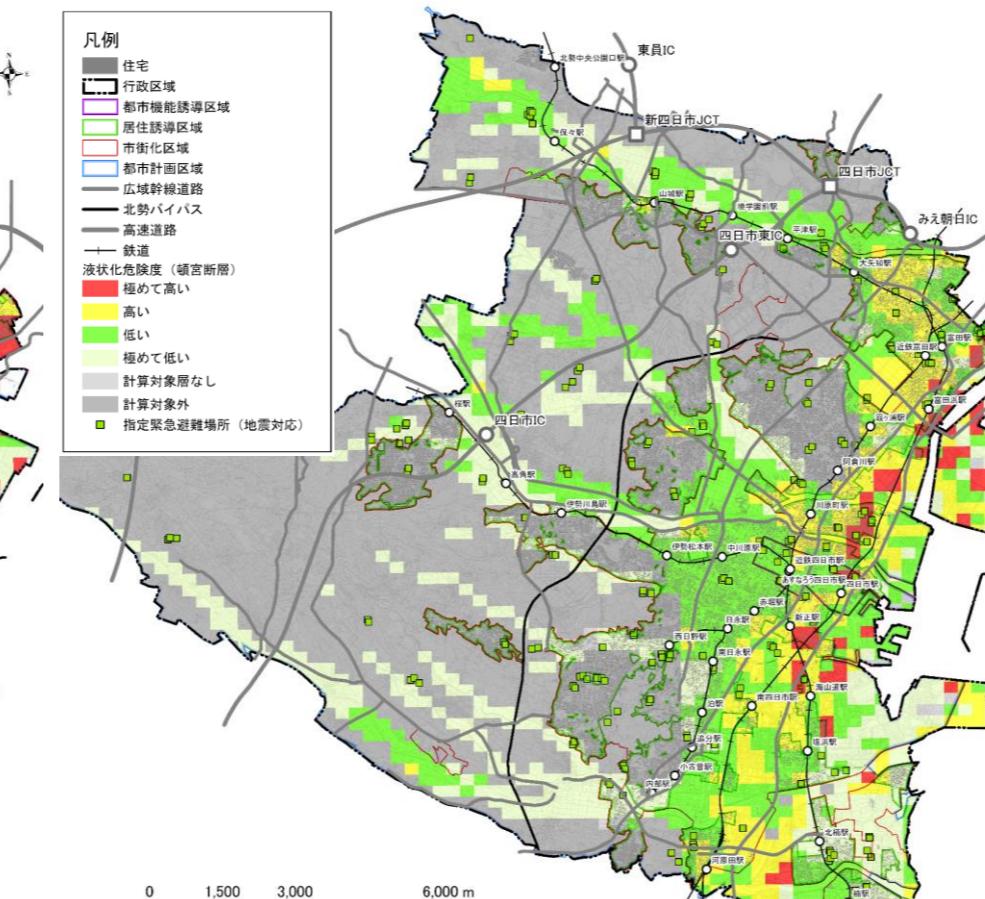
液状化危険度（布引山地東縁断層帯（東部））



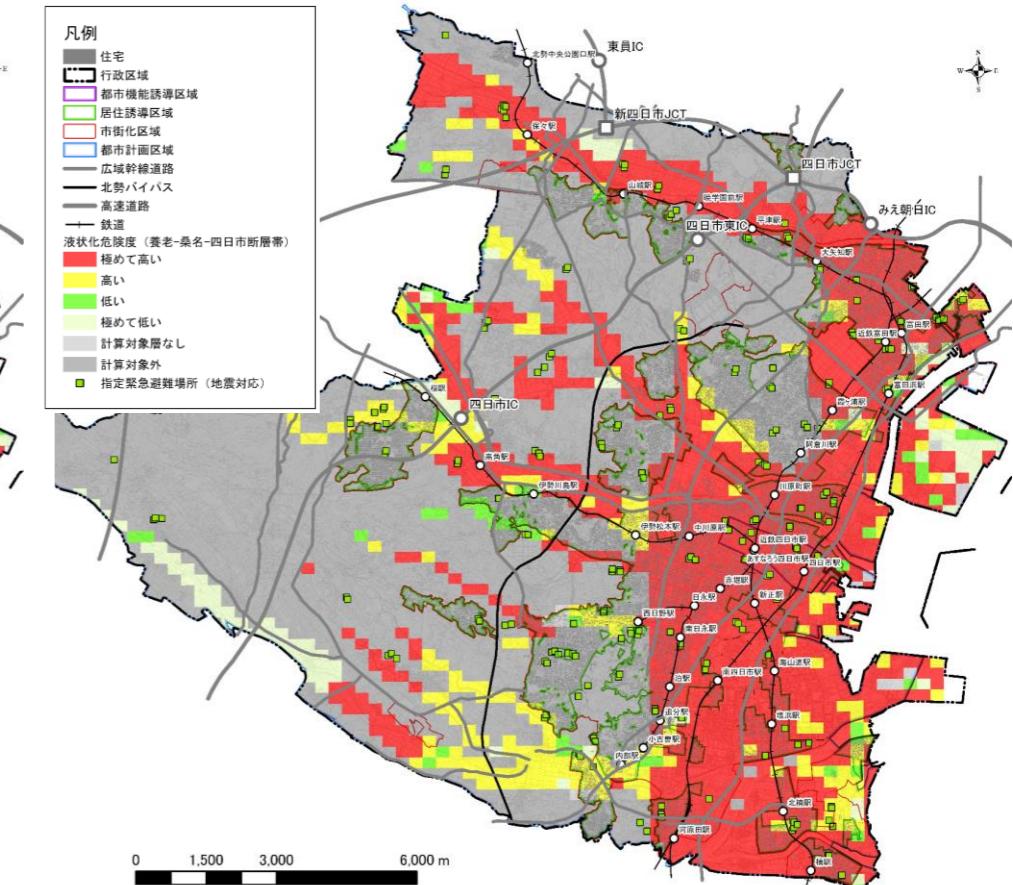
液状化危険度（南海トラフ地震理論上最大規模）



液状化危険度（頓宮断層）

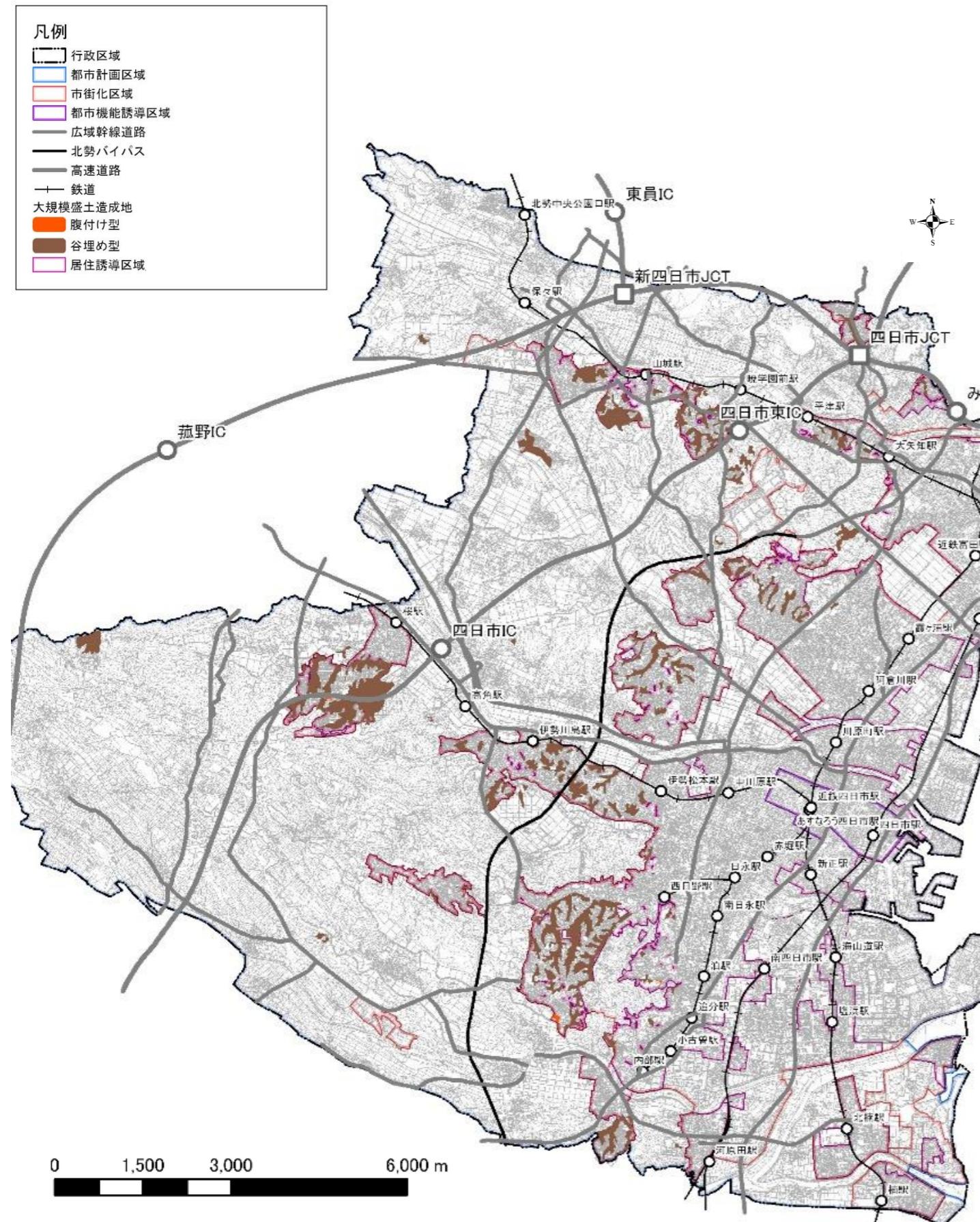


液状化危險度（養老-桑名-四日市断層帶）



■大規模盛土関連

大規模盛土造成地



■ため池関連

ため池ハザードマップ

