

令和2年1月14日

第5回立地適正化計画検討会議資料

四日市市立地適正化計画

案

四日市市

参考 四日市市立地適正化計画案に記載の下線表示について

①アンダーライン 赤

骨子案について、第4回立地適正化計画検討会議、議員説明会や8月議会都市環境常任委員会協議会にていただいたご意見等を検討し、反映した箇所や、素案パブリックコメントの実施にあたり記載を整理・修正した箇所

②アンダーライン 青

素案について、都市計画審議会やパブリックコメント等でいただいたご意見等を検討し、反映した箇所

③アンダーライン 緑

素案修正版について、11月議会都市環境常任委員会協議会にていただいたご意見等を検討し、反映した箇所

【目次】

<u>第1章</u> 立地適正化計画について	1
<u>1-1</u> 立地適正化計画とは	1
<u>1-2</u> 計画の位置付け	1
<u>1-3</u> 計画区域と期間	2
<u>第2章</u> 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
<u>第3章</u> 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
<u>第4章</u> 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
<u>4-3 都市機能誘導区域に係る届出制度</u>	<u>23</u>
<u>第5章</u> 居住誘導区域について	24
5-1 居住誘導区域の設定	24
<u>5-2 居住誘導区域に係る届出制度</u>	<u>37</u>
<u>第6章</u> 誘導施策について	38
<u>第7章</u> 計画の評価と進行管理	43

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。

また、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概ね 5 年ごとに計画達成状況の評価を行い、状況に合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。

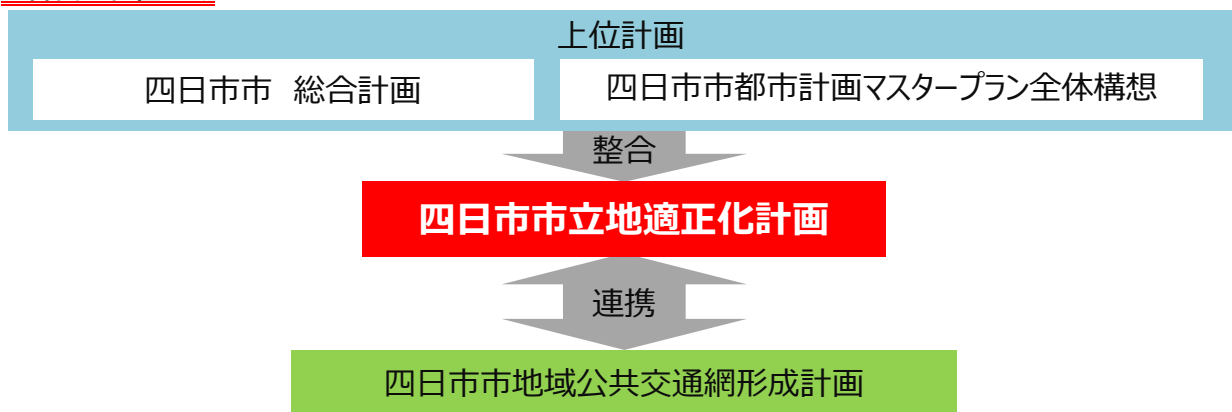
本市では、これまで、四日市市総合計画や四日市市都市計画マスタープラン全体構想において、中心市街地など拠点となる駅周辺に都市機能の維持・集積を図りながら、都市基盤の整った居住地の維持や拠点間の公共交通の維持・充実を図るなど、既存ストックを活かしたコンパクトなまちづくりを進めてきました。

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と、公共交通の部門計画である四日市市地域公共交通網形成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

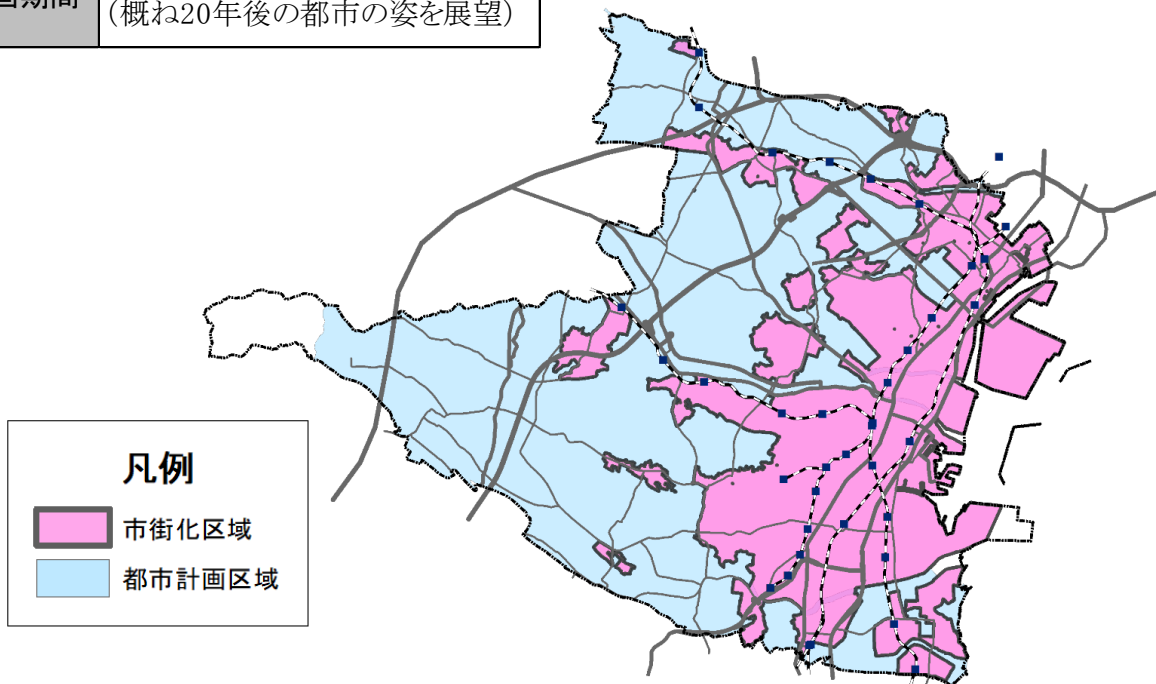
- ・まちづくりの理念や目標、計画により実現を目指すべき将来の都市像を示す

▶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

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。

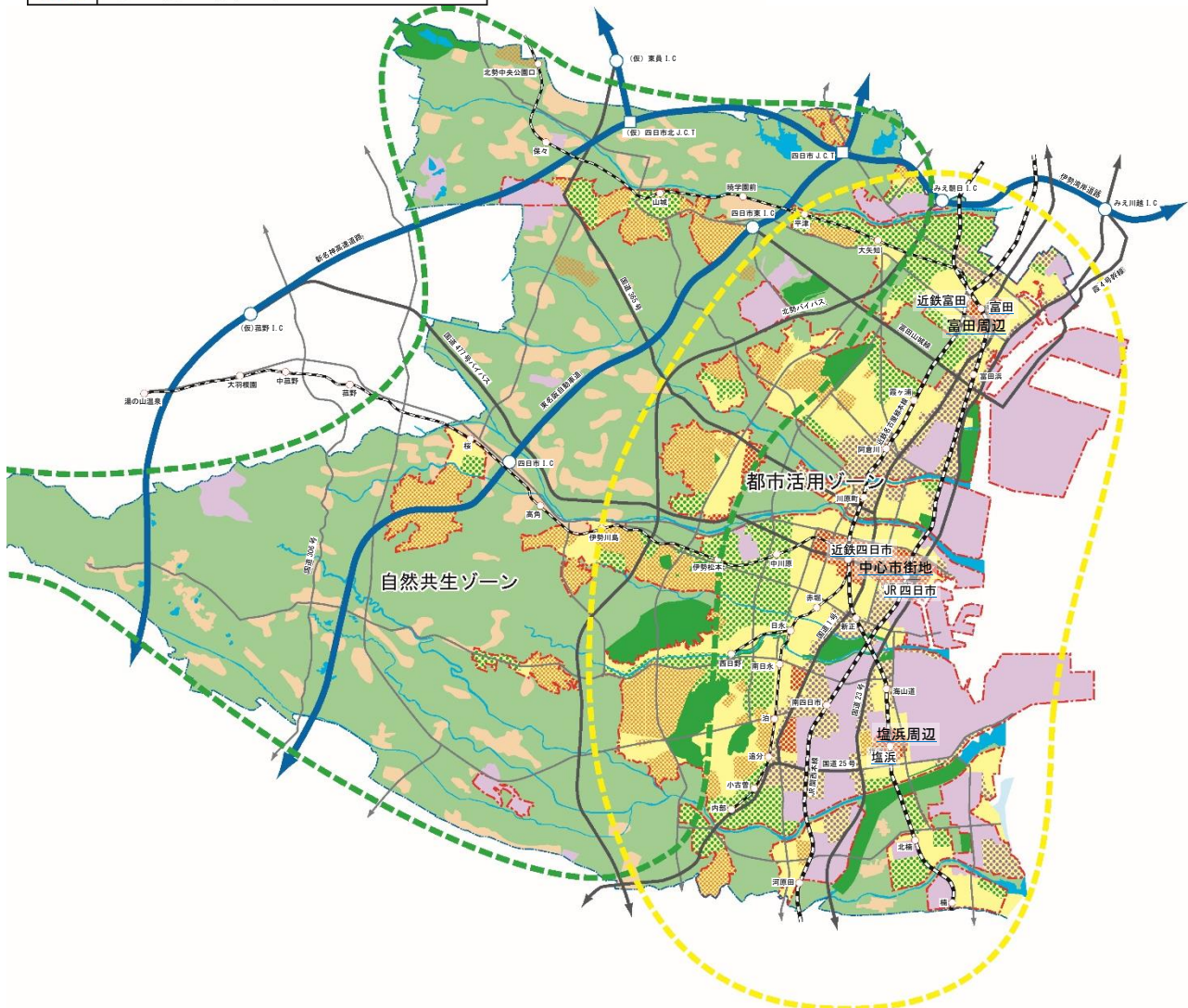
(2) 交通基盤の状況

- 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、併せて昭和 40 年代には国鉄伊勢線が開通するなど交通機関の整備が進み、現在では 35 駅を有する鉄道網を軸として近鉄四日市駅を起点に市街地を広くカバーする交通ネットワークが形成されています。
- 道路網については、東海道を起源とする国道 1 号や、モータリゼーションの高まりに対し国道 1 号のバイパスとして整備された国道 23 号が南北幹線を担っており、これらを基軸とした市内道路網が形成されていますが、近年では産業交通や通過交通の増加により、特に沿岸部では交通需要が超過し慢性的な渋滞が問題となっています。
- そのため交通の分散を図るべく、現在、北勢バイパスやそのアクセス路線の国道 477 号バイパスの整備が進められており、新たな道路ネットワークの構築による経済の好循環により、新規企業の進出や企業の設備投資などの産業面のストック効果が期待されています。

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

■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

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



(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、ここ数年は約31.2万人で推移していますが、国勢調査ベースでは2010年に約30.7万人、2015年には約31.1万人と微増している状況です。
- 立地適正化計画において将来見通しを考える際には、国より国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研という。）の人口推計を使うこととされており、2015年の国勢調査をベースにした社人研推計では、2020年には人口が減少に転じ、2035年に30万人を切り、2045年には28.3万人程度となる見込みです。市街化区域内に限ると、2015年に約27万人と市全体の約87%を占め、可住地（市街化区域から工業専用地域及び臨港地区を除いた地域）における人口密度は44.7人/haとなっており、2045年には41.4人/haに低下するものの40人/haを維持することが見込まれます。また、高齢化率は2015年に24.7%で、2045年には34.3%となる見込みです。

2015 国調ベース	都市計画区域	市街化区域	可住地	市街化調整区域	2015 国調ベース	人口(人)	割合(%)
人口(人)	311,031	269,645	269,476	41,386	高齢者人口	75,660	24.7
面積(ha)	20,080	7,506	6,025	12,574	生産年齢人口	189,755	61.9
人口密度(人/ha)	15.5	35.9	44.7	3.3	年少人口	41,253	13.4

2045 社人研推計	都市計画区域	市街化区域	可住地	市街化調整区域	2045 社人研推計	人口(人)	割合(%)
人口(人)	283,410	249,743	249,548	33,862	高齢者人口	97,335	34.3
面積(ha)	20,080	7,506	6,025	12,574	生産年齢人口	155,184	54.8
人口密度(人/ha)	14.1	33.3	41.4	2.7	年少人口	30,891	10.9

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

都市機能	カバー率(%)	公共交通	カバー率(%)
医療(病院、内科系・外科系診療所、小児科系診療所)	90.5(92)	鉄道	51.3(—)
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(83)	バス	66.4(—)
商業①(百貨店・スーパー)	66.8(83)	公共交通(鉄道と全てのバス路線)	87.7(—)
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(—)	基幹の公共交通(鉄道と日30本以上運行するバス路線)	62.8(66)
生活サービス施設①(医療・福祉・商業①)	64.1(—)		
生活サービス施設②(医療・福祉・商業②)	79.6(—)	※()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、バス停、コンビニエンスストアは半径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

【人口動態】

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

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

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

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

基幹的公共交通		100%(62.8)	下水道カバー率	98.8%	
公共交通		100%(87.7)	道路 密度	全体	27.2km/km ² (21.5)
生活 サービス (医福商)	商:百貨店・ス・パ・	97.4%(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)

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■富田周辺

【人口動態】

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

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

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

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

基幹的公共交通		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/km ² (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- +コンビニ等含む	100%(79.6)		内 5.5-13m	46.9%(38.1)
			内 5.5 未満	53.1%(59.6)	

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■塩浜周辺

【人口動態】

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

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

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

- ・道路や下水道などの都市基盤は整備されており、道路密度が高く幅員の大きい県道等の幹線道路が通る
- ・急行停車駅であり、第1コンビナートなど周辺の多くの従業者数の往來を支える交通拠点
- ・スーパー等はないがコンビニ等を含めると生活サービス施設の利便性は高い
- ・敷地面積の狭い密集市街地では旧耐震の建築物や空き家・空き地が存在

基幹的公共交通		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/km ² (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・	98.1%(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

【人口動態】

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

	人口増減		高齢化率推移 将来見通し 2015→2045	人口密度将来見通し 2015→2045
	2010→2015	将来見通し 2015→2045		
市既成市街地	+2.7% (+1.1)	▲8.5% (▲8.9%)	24.7%→34.3% (24.7%→34.3%)	52.8人/ha→48.3人/ha (44.7人/ha→41.4人/ha)
臨海部	▲4.3% (+1.1)	▲19.8% (▲8.9%)	31.9%→37.0% (24.7%→34.3%)	51.2人/ha→41.1人/ha (44.7人/ha→41.4人/ha)

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

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

既成市街地	基幹的公共交通		74.8%(62.8)	下水道カバー率	94.9%	
	公共交通		90.9%(87.7)	道路密度	全体	21.5km/km ² (21.5)
	生活サービス (医福商)	商:百貨店・ス・パ・	67.3%(64.1)		内13m以上	1.2%(2.3)
		商:百貨店・ス・パ・ +コンビニ等含む	86.3%(79.6)		内5.5-13m	33.2%(38.1)
			内5.5未満	65.1%(59.6)		

臨海部	基幹的公共交通		73.2%(62.8)	下水道カバー率	99.1%	
	公共交通		91.0%(87.7)	道路密度	全体	26.7km/km ² (21.5)
	生活サービス (医福商)	商:百貨店・ス・パ・	46.5%(64.1)		内13m以上	1.6%(2.3)
		商:百貨店・ス・パ・ +コンビニ等含む	73.4%(79.6)		内5.5-13m	34.9%(38.1)
			内5.5未満	63.3%(59.6)		

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■住宅と工場の混在地域

【人口動態】

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

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

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

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

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

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■住宅団地

【人口動態】

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

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

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

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

(S56以前) 高経年	基幹的公共交通		55.4%(62.8)	下水道カバー率		93.2%
	公共交通		94.6%(87.7)	道路 密度	全体	30.6km/km2(21.5)
	生活 サービス (医福商)	商:百貨店・スパー	64.7%(64.1)		内13m以上	3.7%(2.3)
		商:百貨店・スパー +コンビニ等含む	82.6%(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		41.4%(62.8)	下水道カバー率		90.3%
	公共交通		84.1%(87.7)	道路 密度	全体	33.7km/km2(21.5)
	生活 サービス (医福商)	商:百貨店・スパー	47.6%(64.1)		内13m以上	0.0%(2.3)
		商:百貨店・スパー +コンビニ等含む	66.2%(79.6)		内5.5-13m	39.3%(38.1)
			内5.5未満	60.7%(59.6)		

():市全域の平均値(道路密度は市街化区域の値)

■宅地と農地の混在地域

【人口動態】

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

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

():市全域の平均値(人口密度は市街化区域可住地の値)

【都市基盤、都市機能、土地利用や住宅など】

- ・下水道は概ね整備されているものの、区域として道路密度が低く狭隘な道路の割合も高い
- ・公共交通や生活サービス施設の利便性は市平均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		69.9%(62.8)	下水道カバー率	93.4%	
公共交通		87.5%(87.7)	道路 密度	全体	15.5km/km ² (21.5)
生活 サービス (医福商)	商:百貨店・ス・パ・	76.4%(64.1)		内 13m 以上	1.8%(2.3)
	商:百貨店・ス・パ・	89.7%(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2015年時点で約1億2709万人であり、2045年には1億642万人、2065年には8808万人になると推計されています。これは65年前の1954年の人口水準であり、本市に置き換えますと人口約18万人の時代になり、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、2045年の本市の市街化区域内可住地の人口密度は、住宅地として確保すべき最低限の水準である40人/haを確保できる見込みであるものの、同時に進む高齢化などを背景に消費活動や移動が減少し公共交通や生活サービスなどの維持が難しくなり、まちの賑わいや活気が低下する恐れがあることや、空き家・空き地の増加などによる生活環境の悪化、住民一人あたりの社会コストの負担増が懸念されます。
- このため、道路や公園などの都市基盤、公共交通や生活サービス施設などの都市機能、住宅などの既存のストックを効率的に活用できるような土地利用を誘導していく必要があります。

(2) 土地利用特性ごとの課題

- 市の商業・業務の中心であり、市内の公共交通ネットワークの起点でもある中心市街地は、広範囲から多くの人々が利用する高次都市機能が集積しており、人口減少・高齢化の進展に伴う消費活動や移動の減少によりその機能が損なわれないよう、都市機能の維持・集積とともに空き家・空き地や駐車場などの低未利用地や老朽家屋等の流動化を促していく必要があります。
- 急行停車駅の近鉄富田駅のある富田周辺は、市北部の交通結節点で宅配機能も備える買い物拠点が立地する利便性の高い北部の生活拠点ですが、道路密度が低く周辺道路では渋滞が発生するなど対応が行き届いていない部分もあります。名古屋へのアクセスの良さなども考慮の上、必要となる対策を施しながらその拠点性を維持していく必要があります。
- 臨海部等の既成市街地では、人口減少・高齢化が進行する見通しであり、古くからの市街地など敷地面積が狭く狭隘な道路や旧耐震の建築物が多い区域も存在することから、公共交通や生活サービスの維持とともに生活の快適性の向上を図るなど、高齢者も暮らしやすい住環境の形成が必要です。また若い世代の誘導などにより世代ミックスを図っていく必要があります。
- 住宅団地では、年数を経てくると一斉に人口減少・高齢化が進むことから、都市機能や公共交通の維持が困難になっていく恐れがあるとともに、空き家・空き地の増加により生活環境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世代の混住を促し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、道路密度が低く狭隘な道路の割合が高いことから、適切な開発の誘導などにより良好な居住環境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、2027年にはリニア中央新幹線の東京・名古屋間の開通により、本市が東京2時間圏の都市となるとともに、名古屋2時間圏人口が東京2時間圏を抜いて国内最大となるなど名古屋圏の優位性が飛躍的に向上することから、人・モノの対流が促進され、交流人口の拡大など大きな効果が期待されています。
- また、新名神高速道路の開通により東名阪道の渋滞が解消され、企業集積に恵まれた本市には大きな経済効果が生まれているほか、東海環状自動車道の延伸により沿線都市との産業連携が強化されるとともに滋賀県や北陸方面との輸送性が向上し、国際拠点港湾四日市港の利用優位圏の拡大が期待されるなど、広域的な幹線道路ネットワークの整備効果も期待されています。
- 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	四日市市の強み								
人口減少・高齢化の進行	産業が牽引する人口動態								
<ul style="list-style-type: none"> ● 2020年をピークに人口減少、高齢化の進行 31万人(2015)→28.3万人(2045)(▲8.9%(全国▲16.3)) 高齢化率24.7%(2015)→34.3%(2045)(全国26.6→36.8) ※中心市街地、臨海部既成市街地、高経年郊外団地で顕著 ● 子育て世代の減少 35～44歳で転出超過 	<ul style="list-style-type: none"> ● 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 <table border="1" style="width: 100%;"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>2006→2008</th> <th>2009→2014</th> <th>2015→2018</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>社会増減</td> <td>+857(人/年)</td> <td>△398(人/年)</td> <td>+430(人/年)</td> </tr> </tbody> </table> <ul style="list-style-type: none"> ● 働く世代の増加 20～34歳で大幅な転入増加 ● 昼夜間人口比率103.6 	年度	2006→2008	2009→2014	2015→2018	社会増減	+857(人/年)	△398(人/年)	+430(人/年)
年度	2006→2008	2009→2014	2015→2018						
社会増減	+857(人/年)	△398(人/年)	+430(人/年)						
このまいくと…									
<ul style="list-style-type: none"> ■ まちの賑わいや活気の低下 ⇒高齢化や生産年齢人口の減少による消費活動や移動の減少に伴い都市機能が低下し、都市の賑わいや活気が低下 ■ 生活環境の悪化 ⇒人口減少・高齢化に伴う空き家・空き地の増加などにより生活環境が悪化 ■ 公共交通の利便性の低下 ⇒公共交通利用者の減少に伴い収支率の低い路線の減便や廃線により公共交通の利便性が低下 ■ 行政運営の逼迫化 ⇒都市基盤や公共資本ストックの維持管理費用の増大や民生費の拡大による財政支出の拡大や税収減により行政運営が逼迫 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 民間投資 ⇒中心市街地では学術研究・宿泊施設など民間投資が進む ⇒中心市街地や富田駅周辺で多くのマンションが供給(人口増) ■ 生活サービス機能の充実 ⇒拠点施設を中心とした医療・福祉機能が充実 (老衰の死亡率 男性：全国3位、女性：全国1位) ⇒宅配サービス機能を備えた拠点的商業施設が配置 ■ 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	広域幹線道路ネットワークの形成								
<ul style="list-style-type: none"> ● 2027年目途のリニア中央新幹線整備により形成されるスーパーメガリージョンの人・モノなどの交流促進効果 	<ul style="list-style-type: none"> ● 整備の進む東海環状自動車道や北勢バイパスなど広域幹線道路ネットワークのストック効果 								

第3章 立地適正化計画における基本的な方針

3-1 基本的な方針

人口減少・高齢化の進行が避けられない中で、本市においては、都市の活力の維持に向け、スーパーメガリージョン形成による交流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賑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
リニア時代の交流人口拡大効果を活かすよう、市内外から多くの人を訪れ・働き・学び・楽しみ・交流する都市機能が集積し、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	<u>住み慣れた場所</u> 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	人口増加基調においても流出が超過している子育て世代が、将来に渡り働き暮らし続けられるよう、働きながら安心して子育てができるまちづくりを進めます

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、既成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、機能の維持・強化を図る拠点と、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	凡例	摘要
● 中心拠点	近鉄四日市駅周辺からR四日地駅周辺にかけての中心市街地	■ 鉄道	近鉄名古屋線・JR関西本線、近鉄湯の山線・三岐鉄道三岐線、あすなろ鉄道内部・八王子線、伊勢鉄道伊勢線
● 地域拠点	富田周辺(買い物拠点(富田・富洲原周辺)と交通拠点(近鉄富田駅))	■ 基幹バス	居住地と拠点や就業地を結ぶバス路線(30本/日運行路線)
○ 買い物拠点	富田・富洲原周辺、日永周辺、尾平・生桑周辺	■ 高速道路 幹線道路	国道1号・23号、北勢BP(整備中)、国道477号BP、震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(整備中)
○ 交通拠点	近鉄富田駅、塩浜駅	■ 将来 ネットワーク	リニア時代や広域幹線道路ネットワークを活かした将来イメージ
○ 産業拠点	四日市港及び臨海部工場地帯+コピナト、内陸型産業地(従業員数の多い産業用地)	■ 市街化区域	

※2027年東京-名古屋間が開通予定のリニア中央新幹線の整備に合わせ、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、車による名古屋駅へのアクセス性向上が期待

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"> ・リニア時代に相応しいゲートウェイの整備 ・中心市街地の回遊性の向上 ・駅近くに学び・楽しみ・交流する機能を誘導（大学やサテライトキャンパス等） ・都市型産業・知的産業の誘導 	<p>生活サービス機能の維持</p> <ul style="list-style-type: none"> ・医療と福祉が連携した市独自の地域包括ケアシステムの維持・充実 ・買い物拠点の維持 ・コンビニエンスストアにおける行政サービスの提供 ・総合型地域スポーツクラブなど健康で元気に暮らせる機能の充実 	
	<p>地域拠点の拠点化の促進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・近鉄富田駅における交通結節機能の強化 ・北部地域を支える都市機能の維持・集約化 		
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>生活快適性の高い区域への居住の誘導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高次都市機能へのアクセス性の高い区域へ居住を誘導 ・日常生活サービス施設の利便性の高い区域や都市基盤の整った住宅地へ居住を誘導 	
	<p>リニア時代を活かした既存住宅の再生</p> <ul style="list-style-type: none"> ・スーパーメガリージョン形成に際する名古屋駅へのアクセス性向上を活かした広域幹線道路ネットワーク周辺の住宅地の価値向上 	<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"> ・木造家屋密集区域等における面的再編の誘導（臨海部既成市街地等） ・空き家・空き地を活用したゆとりある住空間の形成（臨海部既成市街地等） ・建替えやリノベーションの誘導（臨海部既成市街地、高経年郊外住宅団地等） ・オープンスペース機能を有する都市農地の保全と環境と調和したゆとりある居住環境の形成（宅地と農地の混在地域） ・遊休土地を活用した公園の再編などによる住宅団地の高質化（高経年郊外住宅団地等） 	
		<p>安全安心な居住環境の実現</p> <ul style="list-style-type: none"> ・災害リスクに配慮したまちづくりの推進 ・耐震化の促進 ・老朽家屋の除却促進 ・災害リスクに係る情報の提供 	<p>ストックとしての住宅の有効活用</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 <p>子育て機能の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・保育施設等の立地促進と子育てサービスの向上
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"> ・鉄道の維持 ・基幹的バスの維持 ・支線バスやその他交通手段により居住誘導区域外や公共交通不便地域の移動手段を確保 ・まちなかを回遊する移動手段の強化 		
	<p>広域幹線道路ネットワークを活かした交通利便性の向上</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 		
	<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"> ・中心拠点、地域拠点の交通結節機能強化 ・広域道路を活かした名古屋へのアクセス性向上 		

「いきいきと働き暮らし続けられるまちづくり」

第4章 都市機能誘導区域について

4-1 都市機能誘導区域の設定

(1) 都市機能誘導区域を設定する拠点

本市では、医療・福祉の機能については 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、市街化区域を概ねカバーする形で食品スーパーやホームセンターなどが立地している状況です。

こうした状況を踏まえ、都市の活力の中心で、高次都市機能が集積し、広域交通ネットワークの中心でもある中心拠点を都市機能誘導区域に設定し、リニア時代に輝けるまちに向けて、市内外から多くの人が訪れ、働き、学び、楽しみ、交流するような都市機能の誘導を図ります。

また、地域拠点の富田周辺について、名古屋へのアクセス性や都市機能の集積状況など拠点性は高いものの、現段階では都市機能誘導区域には設定しないこととします。まず都市の核となる中心拠点の拠点化を推進するとともに、その進捗状況、リニア中央新幹線や広域幹線道路ネットワークの整備状況・効果などを考慮しながら、拠点化の促進に向けた検討を進めるとともに将来的な都市機能誘導区域の設定を検討していきます。

その他の拠点について、拠点としての機能は有するものの都市機能誘導区域の設定は行わないこととします。

■各拠点の状況

種別	細別	中心拠点		地域拠点		買い物拠点		交通拠点
		中心市街地		富田周辺		日永周辺	尾平・生桑周辺	塩浜駅
交通	主要アクセス点	近鉄四日市	JR 四日市	近鉄富田	JR 富田	あすなろう 南日永・泊	近鉄四日市	—
鉄道	特急等	特急	特急	急行	区間快速	普通	—	急行
	利用者(千人/日)	約 47.6	約 4.6	約 20.8	約 1.4	約 2.1	—	約 7.0
バス	路線数	16	6	3	1	5	2	1
	本数/日(平日)	585	138	79	19	156	125	26
道路	主要アクセス	R1, R23		R1, R23		R1	R477BP	R23
生活	大規模商業施設	近鉄百貨店 ララスクエアなど		イオン四日市北		日永3-、 イオン泊	イオン尾平、 サン生桑	—
居住者	H27(千人)※800m圏	約 19.3		約 10.8		約 10.7	約 11.1	約 3.9
就業	従業者(千人)	約 35.0		約 4.5		約 8.2	約 2.3	
	商品販売額(小売) (百万円)	81,206		26,782		42,246	31,989	4,191
	※該当地区	(中部)		(富田・富洲原)		(日永)	(三重・神前)	(塩浜)

※商業販売額は該当地区全体の数値

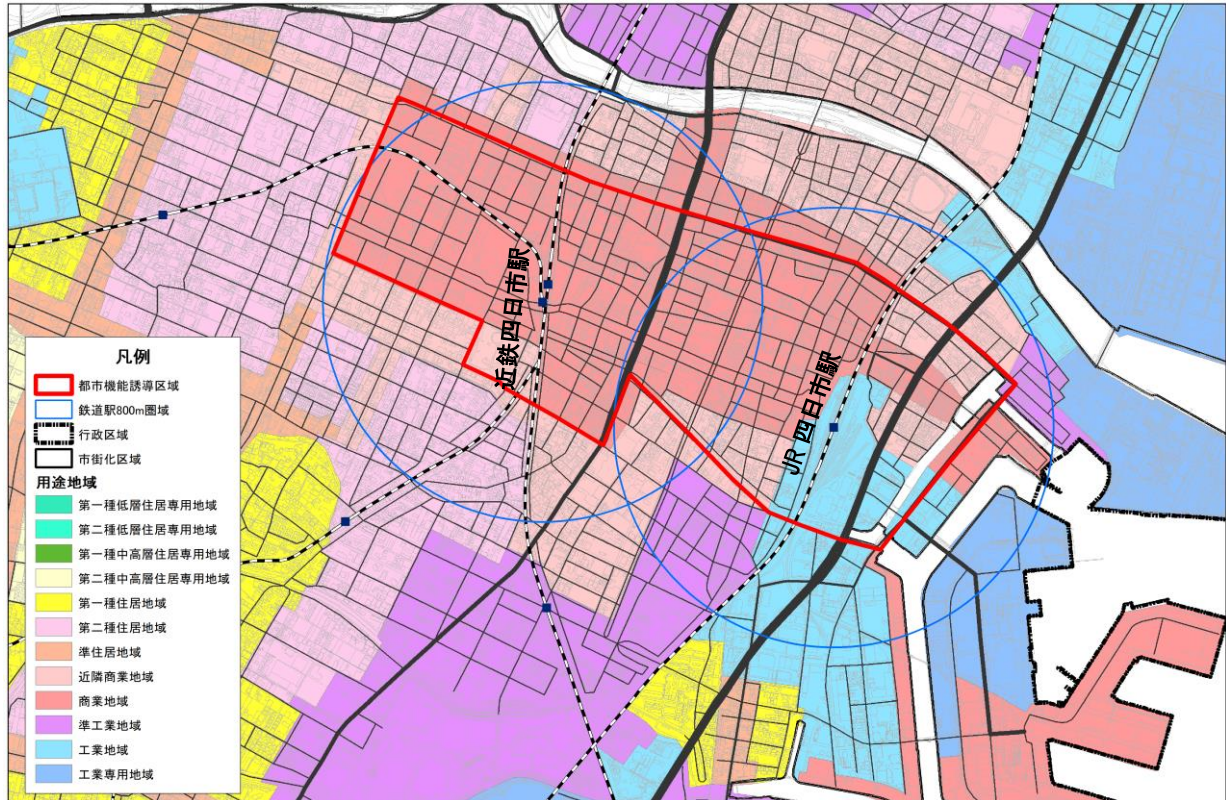
(2) 都市機能誘導区域の設定

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

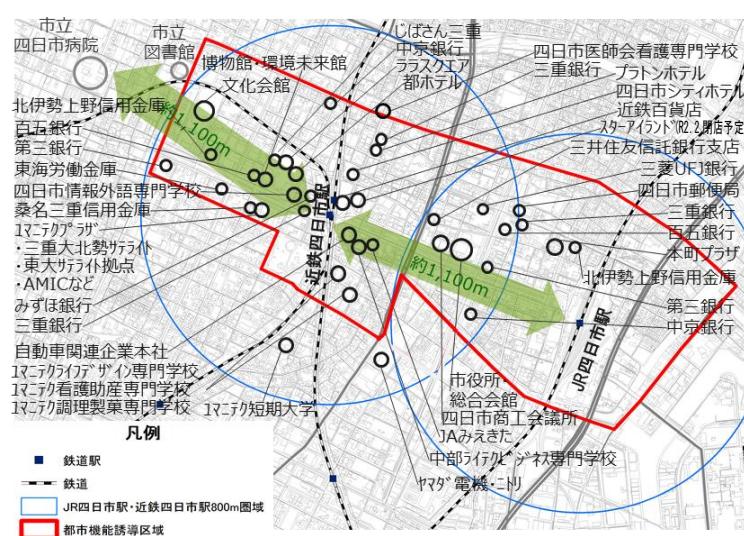
■都市機能誘導区域【中心拠点】

	面積		H27人口			R27人口		
	(ha)	%	(人)	%	密度	(人)	%	密度
中心市街地	185.0	2.5%	9,997	3.7%	54.0	8,865	3.5%	47.9

※%は市街化区域に対する割合を示す。人口はGISメッシュ集計による参考値。



■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賑わいのある、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、事業者、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)を計画範囲とする

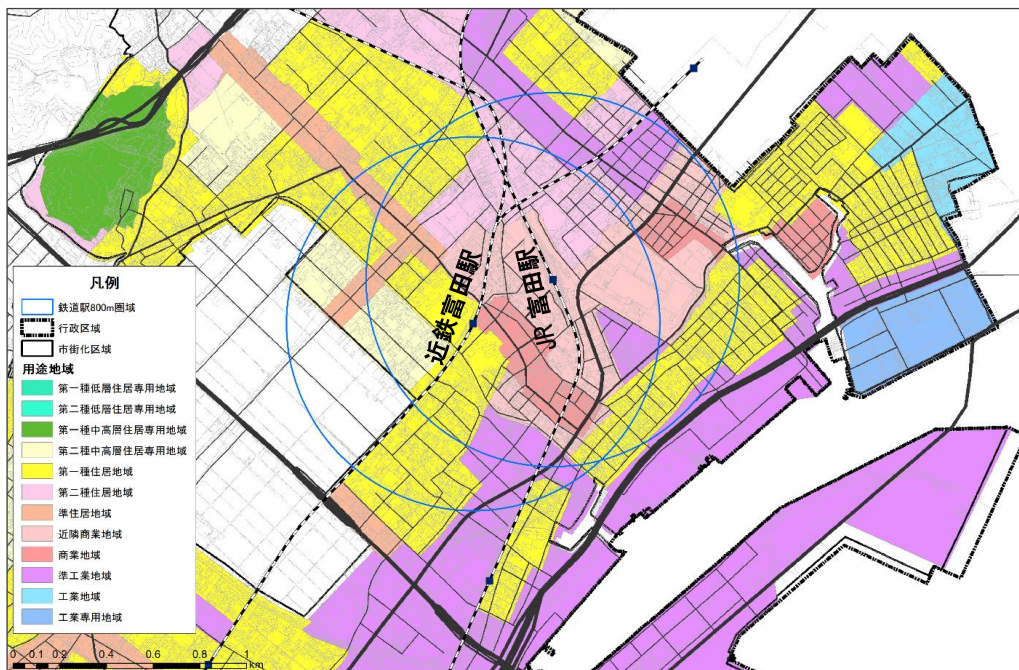


(3) 地域拠点について

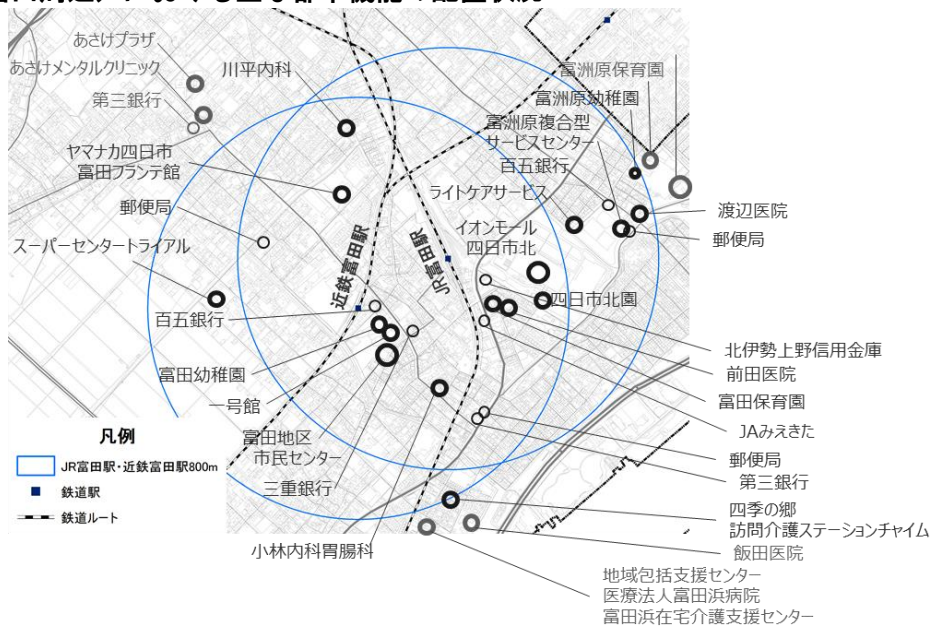
富田・富洲原周辺及び近鉄富田駅周辺は、北部地域を支える買い物拠点であるとともに駅に隣接して高校が立地するなど都市機能が概ね揃っています。また、交通拠点でもある近鉄富田駅は、名古屋へのアクセス性が高い急行停車駅でハイテク工業団地へのアクセス拠点にもなっています。西口の駅前広場が整備されていますが、近年では駐輪場の不足や周辺道路における渋滞などその対応が十分に行き届いていない部分もあります。

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、賑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、誘導施設には含めないこととします。

■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"> 近鉄四日市駅、JR 四日市駅の間に市役所、総合会館が立地している。 <u>⇒中枢的機能として維持を図る</u>
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"> 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。 <u>⇒拠点的な商業機能としての維持・誘導を図る</u>
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"> 区域内外に銀行、信用金庫、JA、郵便局などが多数立地している。 <u>⇒本計画における誘導施設には設定しない</u>
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"> 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。 <u>⇒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</u> 専門学校、学術研究施設などが立地している。大学は立地していない。 <u>⇒市外からの若い世代の増加など賑わいの創出や人材の育成、就労・定住など様々な効果が期待されるため維持・誘導を図る</u>
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"> 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。 <u>⇒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</u>
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"> オフィスビルなどが多数立地している。 <u>⇒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</u>
	都心居住の促進に向けた居住機能	<ul style="list-style-type: none"> マンションが多く立地しており近年増加傾向。 <u>⇒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</u>

(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	<u>図書館法第2条に規定する施設</u>
	博物館	<u>博物館法第2条第1項に規定する施設、第29条に規定する施設</u>
	文化会館	<u>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</u>
	<u>文化交流施設</u>	<u>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</u>
	コンベンション	<u>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</u>
	大学・専門学校 ※サテライトキャンパス、学術研究施設含む	<u>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</u> <u>※大学の組織の一部として構成する学術研究機関を含む</u>

※商業施設について

単独で店舗面積が10,000㎡未満の施設であっても、図書館と合わせて延床面積が10,000㎡以上となるもの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、図書館と合わせて延床面積が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）

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で誘導施設を有する建築物の開発行為または建築等行為を行おうとする場合、及び都市機能誘導区域内で誘導施設を休止または廃止しようとする場合は、着手する 30 日前までに本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ことができます。

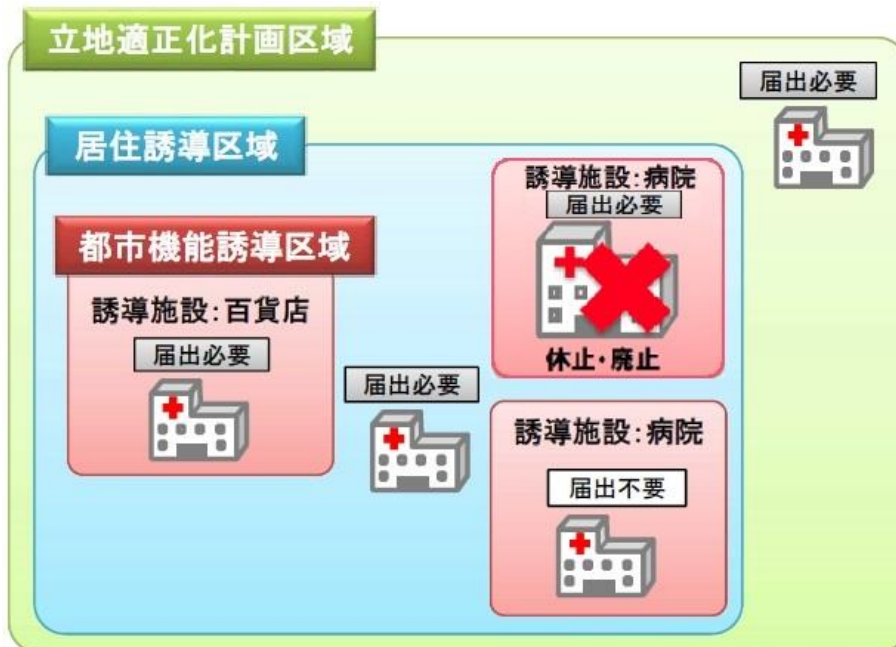
■都市機能誘導区域外における都市機能誘導施設の開発行為又は建築行為

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
建築等行為	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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廃止に係る届出制度

休止・廃止	・ 誘導施設を休止し、又は廃止しようとする場合
-------	-------------------------

■届出対象のイメージ（例：病院の場合）



出典：国土交通省

第5章 居住誘導区域について

5-1 居住誘導区域の設定

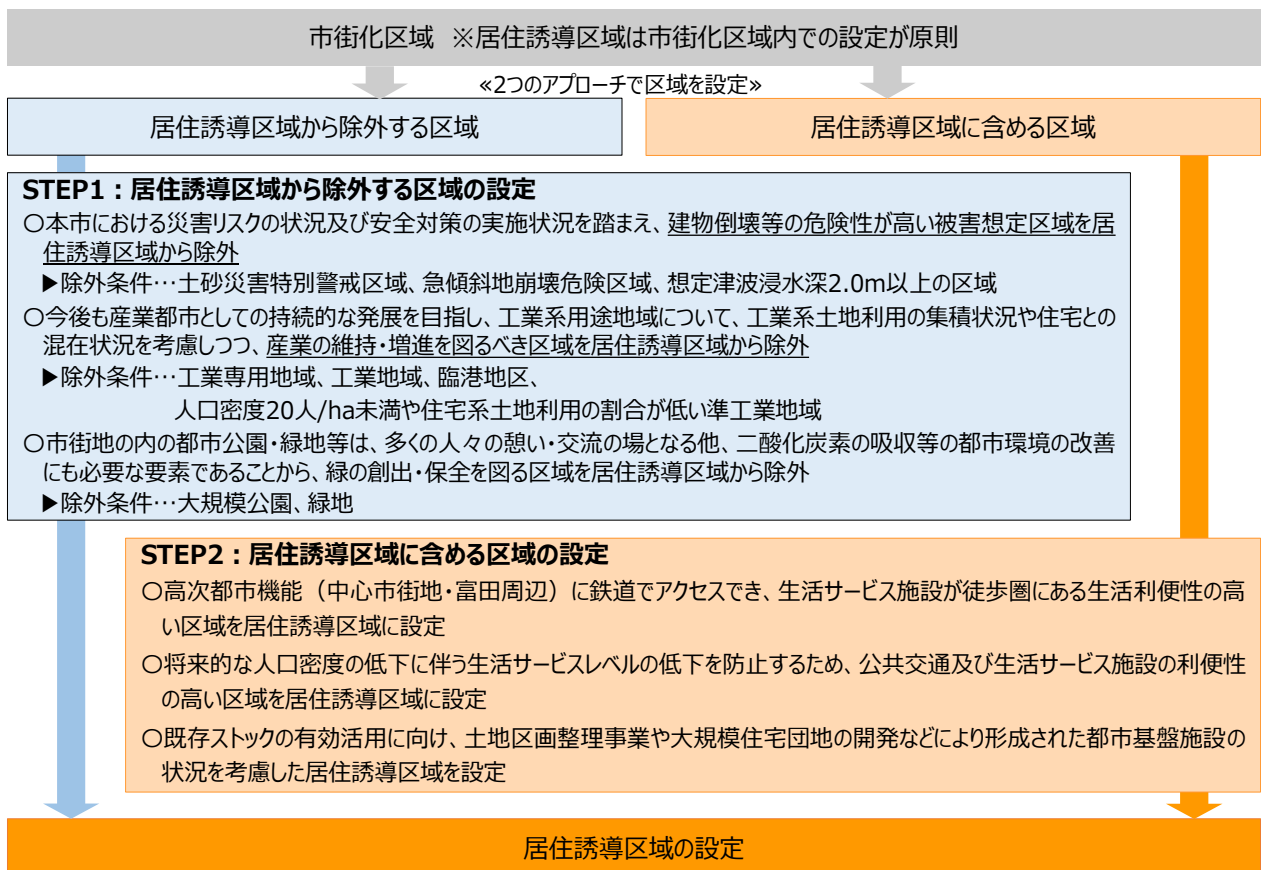
(1) 居住誘導区域の方向性

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等を踏まえるとともに、本市における災害リスクの状況や対応状況から以下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、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。）

※令和元年 12 月 1 日時点の指定状況。土砂災害特別警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域が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。

■ハザードエリアの有無や安全対策の状況等

ハザード	有無	安全対策等対応状況	居住誘導区域としての対応
原則、居住誘導区域に含まないことすべきである区域（都市計画運用指針）			
土砂災害特別警戒区域(土対法)	有	<ul style="list-style-type: none"> ・土砂災害特別警戒区域における区域からの移転補助 ・急傾斜地崩壊対策事業（三重県） ・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区域等の明示、災害リスクの周知、避難の啓発 ・三重県土砂災害情報提供システムの活用等による情報収集 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 	ハード対策のほか、リスクの周知とともに、危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備など対応も図られているものの、都市計画運用指針にて「原則含まないことすべき」とされていることから、土砂災害特別警戒区域と急傾斜地崩壊危険区域については、居住誘導区域から除外
急傾斜地崩壊危険区域(急傾斜地法)	有		
津波災害特別警戒区域(津波防災法)	なし		
災害危険区域(建基法)	なし		
地すべり防止区域(地すべり等防止法)	なし		
災害リスク、災害を防止・軽減する施設状況など総合的に勘案し適当でないとは判断される場合、原則として居住誘導区域に含まないことすべきである区域（都市計画運用指針）			
土砂災害警戒区域(土対法)	有	<ul style="list-style-type: none"> ・ハザードマップ等による区域の明示、災害リスクの周知、避難の啓発 ・三重県土砂災害情報提供システムの活用等による情報収集 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 ・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 ・津波避難じりんの指定（要配慮者が避難可能な500m間隔） ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 ・津波警報は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 	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、居住誘導区域から除外しない
津波浸水想定区域(津波防災法)	有		ハード対策のほか、リスクの周知とともに津波避難じりんの指定や危険度が高まった場合の避難の迅速化に向けた体制の整備などソフト対策も図られており、基本的に居住誘導区域から除外しない ただし、木造家屋が全壊する危険性が飛躍的に高くある浸水深2m以上の区域については居住誘導区域から除外
浸水想定区域(水防法)	有	<ul style="list-style-type: none"> ・河川護岸整備や河川改修、下水ポンプ場整備等の推進 ・ハザードマップ等による浸水区域等の明示、災害リスクの周知、避難の啓発 ・河川水位監視による避難情報（避難準備情報、避難勧告、避難指示）の発令 ・電話・FAX、ラジオ、防災メール、防災行政無線、広報車等による避難情報伝達体制 	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いる 浸水区域は市街地の広範囲に渡るもの、想定し得る最大規模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
家屋倒壊等危険想定区域(水防法)	有		
津波災害警戒区域(津波防災法)	なし		
都市洪水想定区域など(特定河川法)	なし		
災害発生の恐れのある区域(土対法等)	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	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・オーブンスペースの確保、既存市街地の再編などの対策 ・防災マップによる啓発活動や警戒避難体制の整備をはじめとしたソフト対策 	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
■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	<ul style="list-style-type: none"> ・大規模盛土造成地の基礎調査の推進 ・広範囲に渡るもの発生箇所特定が困難であることなども踏まえ、緊急輸送道路の指定、避難所の整備、避難対策の充実等発生後の迅速な対応を目指す 	液状化区域はほぼ全域に鉄道駅が配置される等、除外することは現実的でないことから、各対策の推進を前提とし、居住誘導区域から除外しない

参考：津波や洪水等の浸水被害リスク

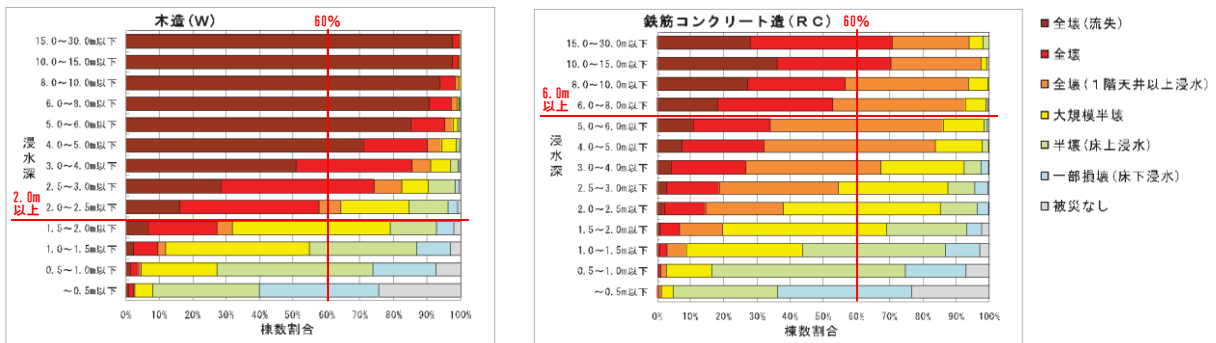
【都市計画運用指針(平成 30 年 9 月)】

◇災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

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

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

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



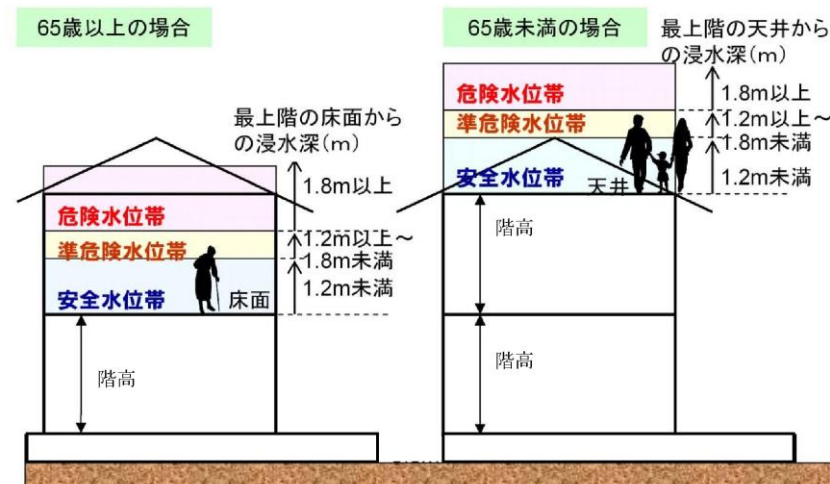
出典：国土交通省都市局 「津波被災市街地復興手法検討調査(とりまとめ)」

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

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

<LIFESimモデルの適用>⁵²⁾⁵³⁾

<浸水深に応じた死亡率sの分類>

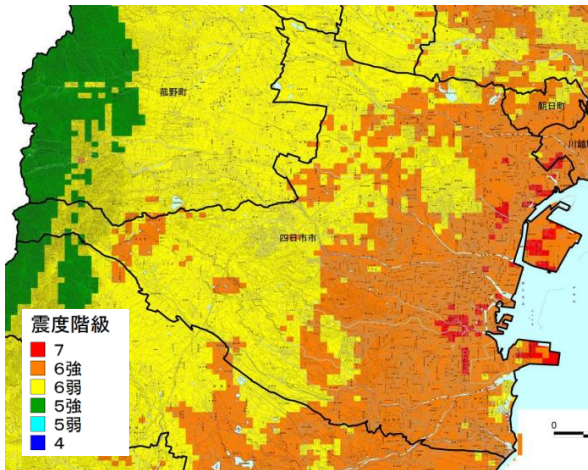


	死亡率 (%)
危険水位帯	91.75
準危険水位帯	12.00
安全水位帯	0.023

災害について

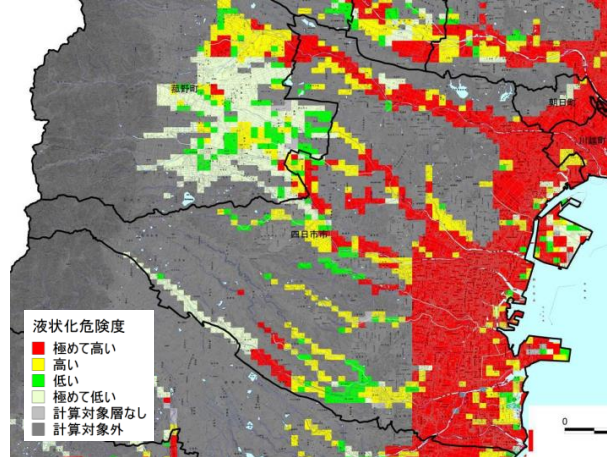
大きな被害が予測される南海トラフ地震の理論上最大深度、養老—桑名—四日市断層帯の地震震度は全域的に震度6強以上が予測されています。また、液状化の危険性の高い区域も広範囲に渡っています。

■南海トラフ地震の理論上最大震度



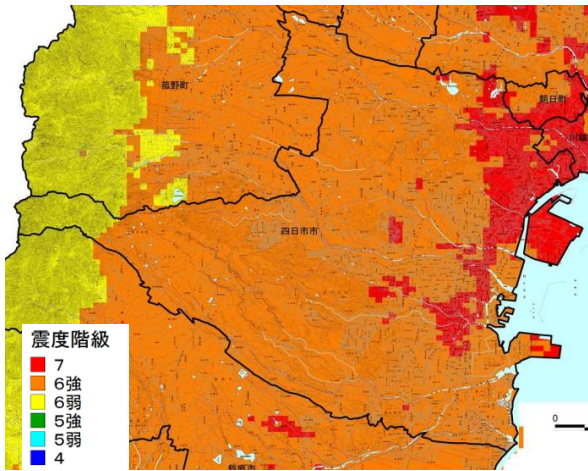
出典：三重県

■南海トラフ地震の液状化危険度目安



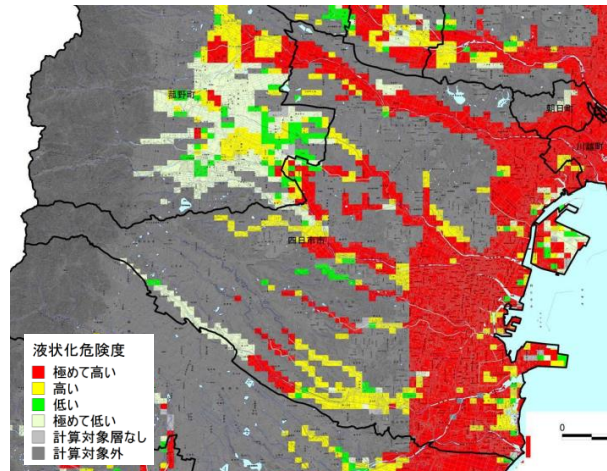
出典：三重県

■震度分布図（養老—桑名—四日市断層帯）



出典：三重県

■液状化危険度目安（養老—桑名—四日市断層帯）



出典：三重県

■養老—桑名—四日市断層位置図(参考)

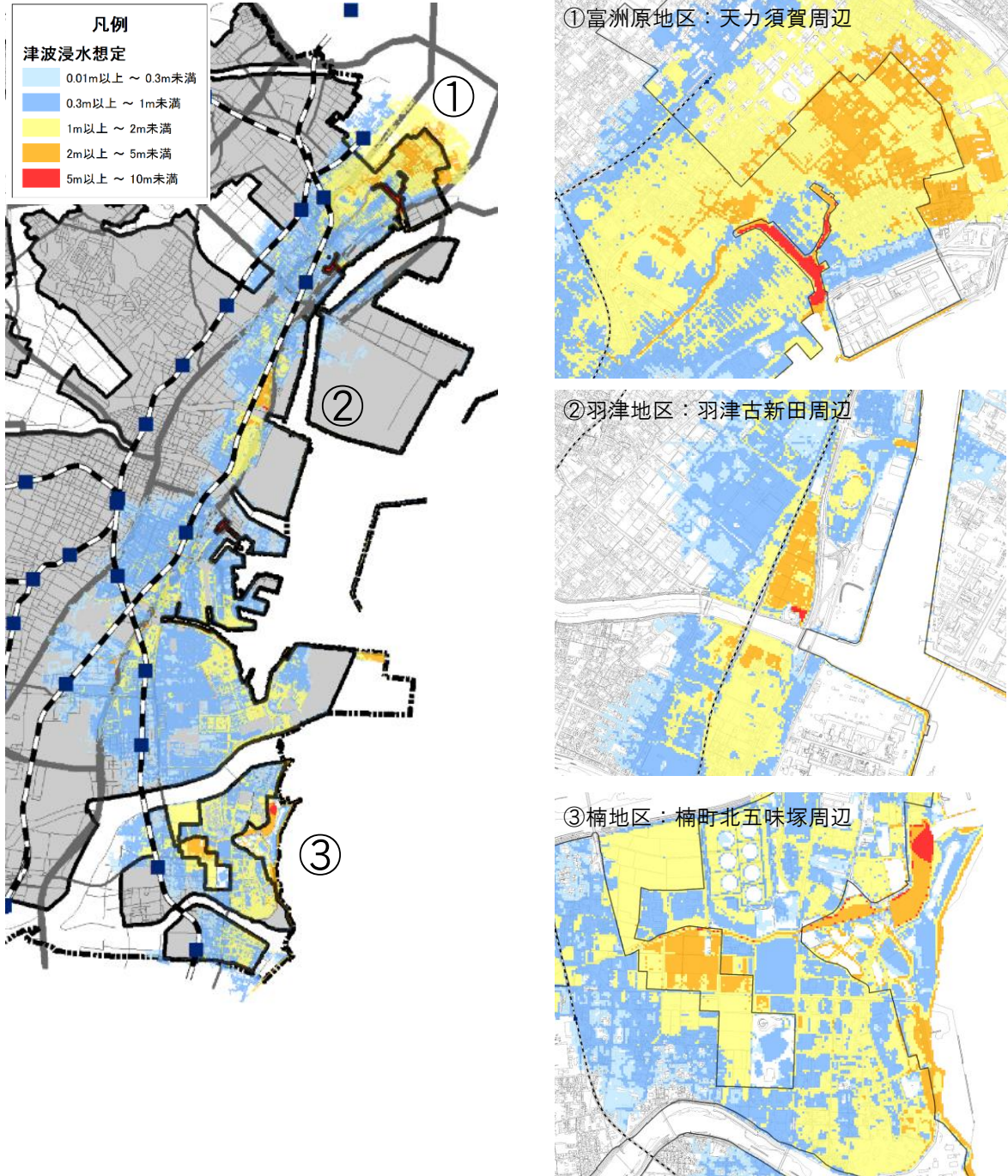


出典：三重県

災害について

南海トラフ地震の理論上最大震度による津波について、沿岸部の多くの地域で浸水が想定されています。木造家屋が全壊するリスクが高まる浸水深 2m 以上の区域においても一定数の住宅が立地しています。

■津波浸水想定区域(南海トラフ地震理論上最大)

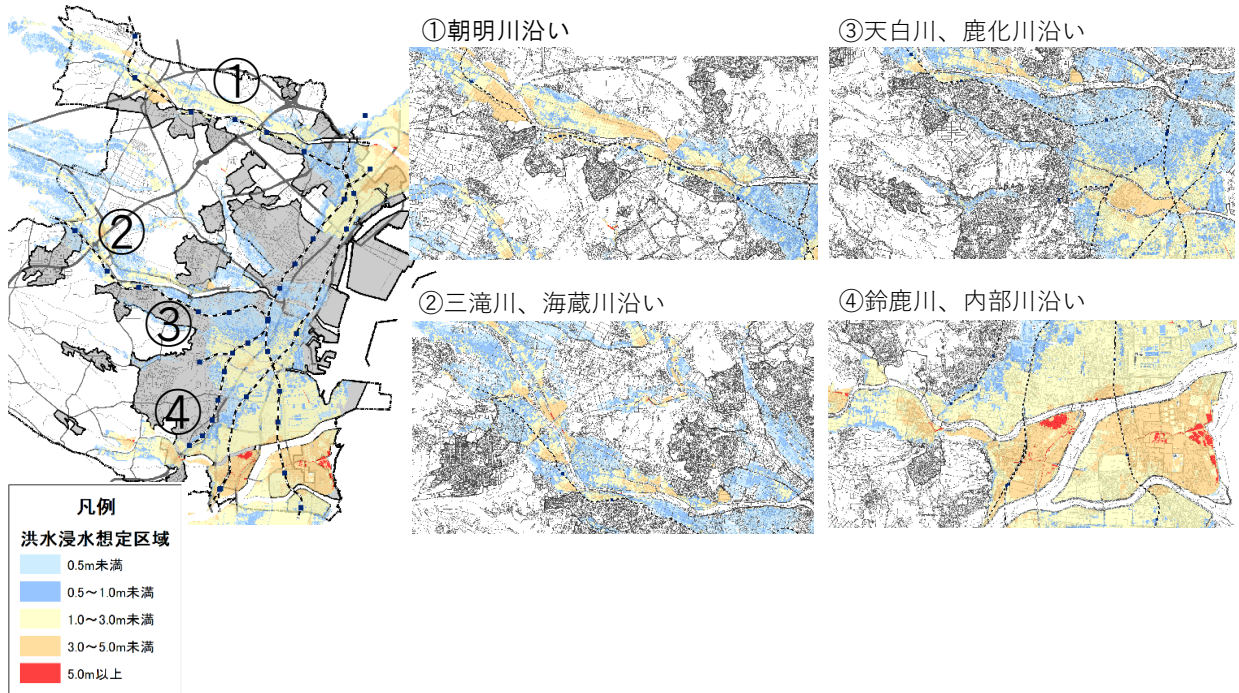


※出典：三重県

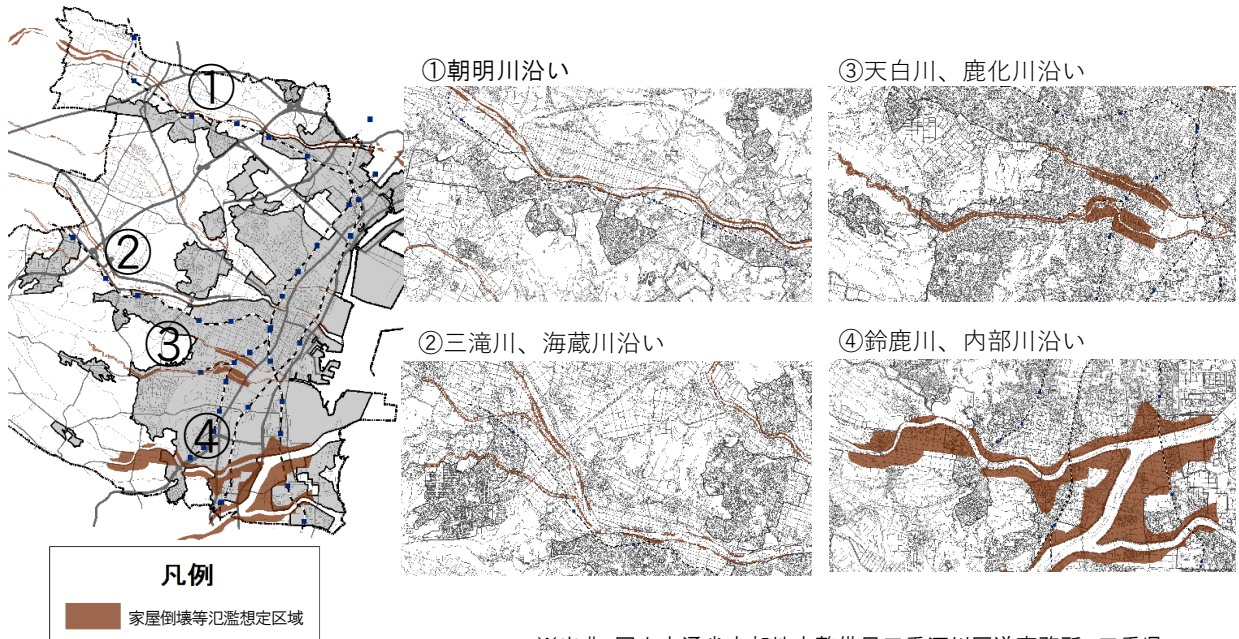
災害について

想定し得る最大規模の降雨を前提とした洪水浸水想定区域は河川沿岸部や下流域を中心に広範囲に存在しています。また、同規模の洪水による家屋倒壊の危険性が高い家屋倒壊等氾濫想定区域についても鈴鹿川、内部川沿い等を中心に存在しています。

■洪水浸水想定区域（水防法）



■家屋倒壊等氾濫想定区域（水防法）

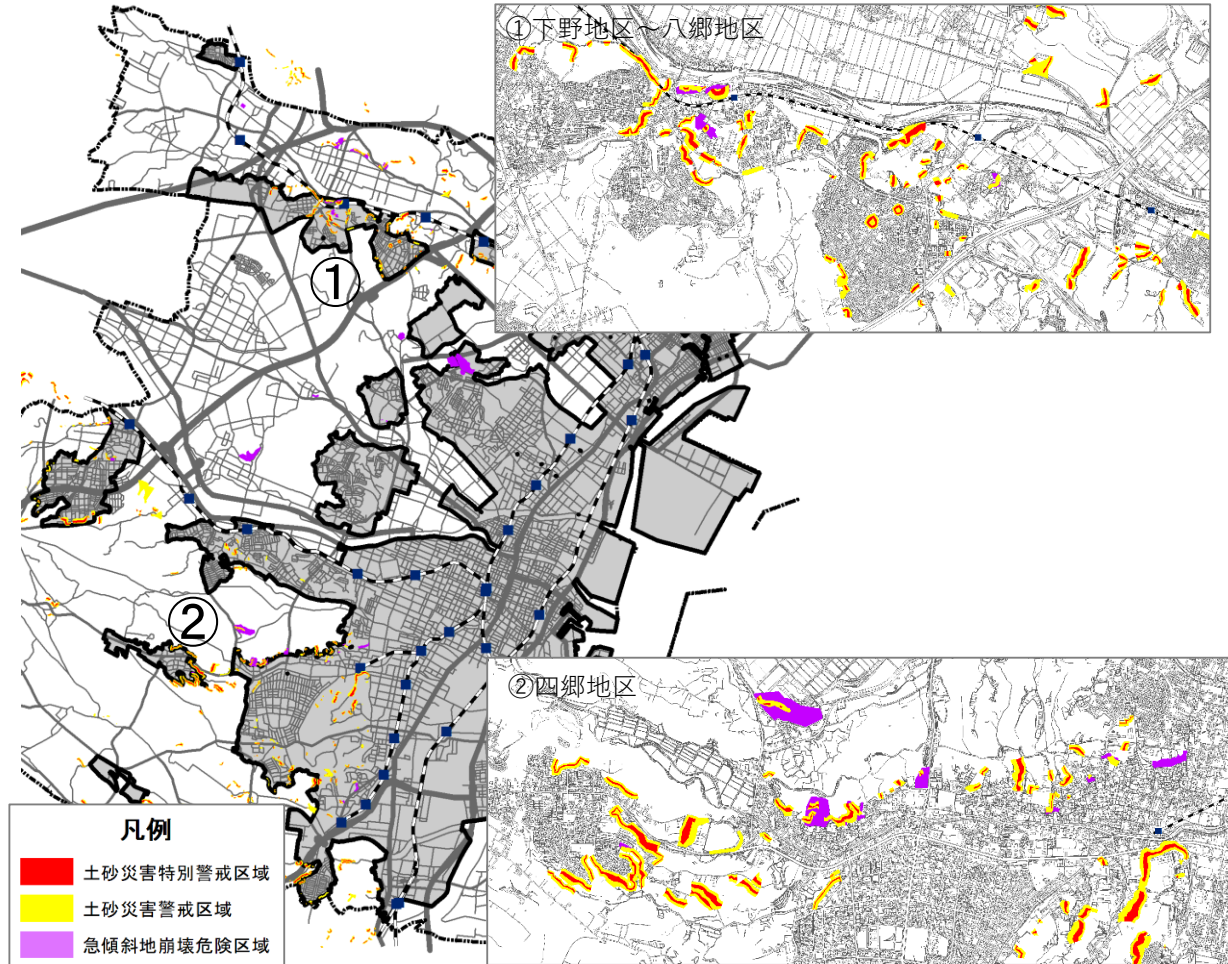


※出典：国土交通省中部地方整備局三重河川国道事務所、三重県

災害について

土砂災害警戒区域等は郊外の丘陵部を中心に市街化区域内にも存在しています。災害リスクの高い土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域内においても住宅が立地しています。

■土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域

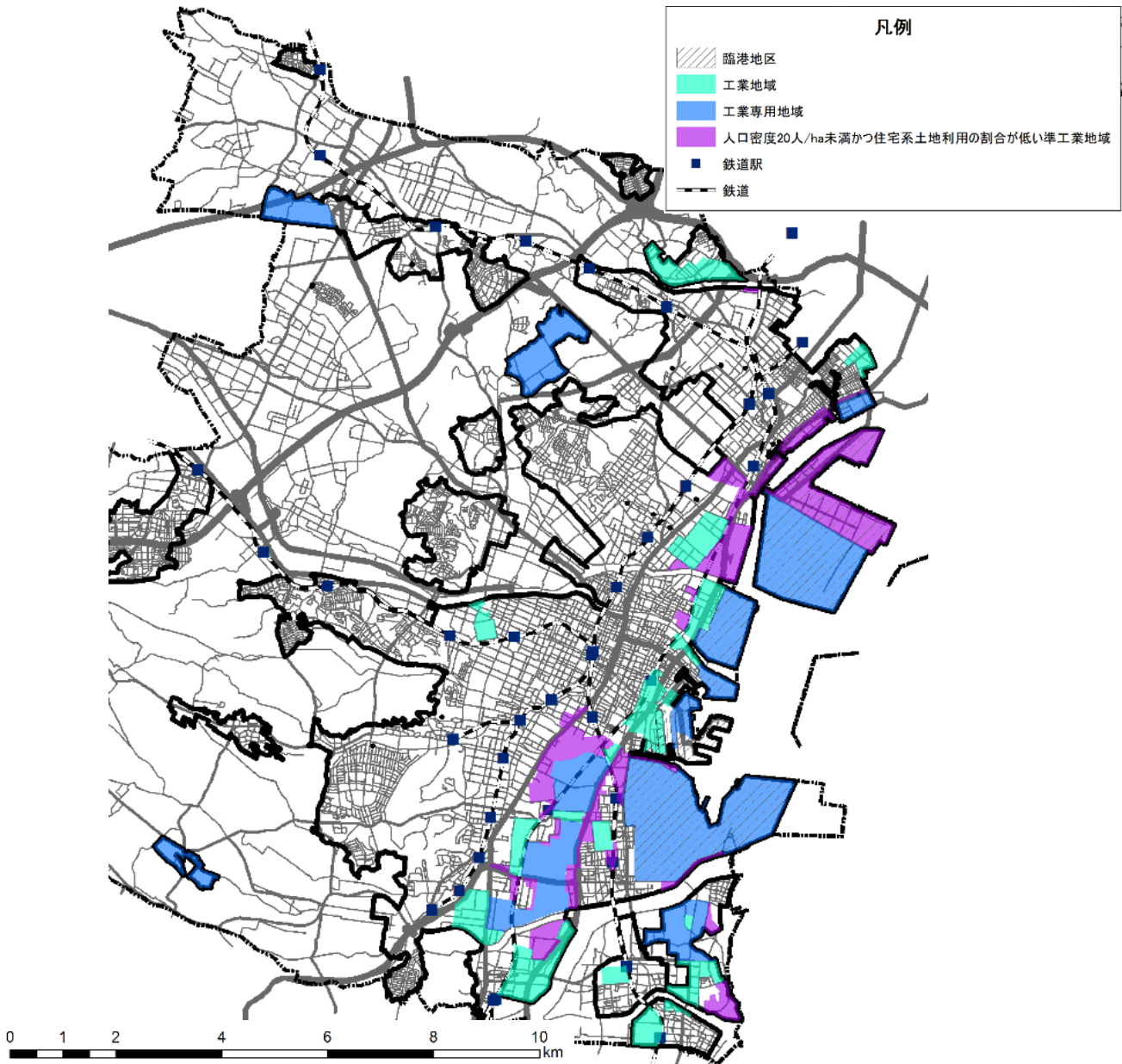


※出典：三重県

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、概ね工場などの工業系土地利用がされており、将来的にも産業の増進に資する地域であることから、居住誘導区域から除外します。
- 住工が混在している準工業地域については、人口密度（概ね人口密度 20 人/ha 未満）や土地利用の状況（住宅系土地利用の割合が低い）から、産業への純化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。

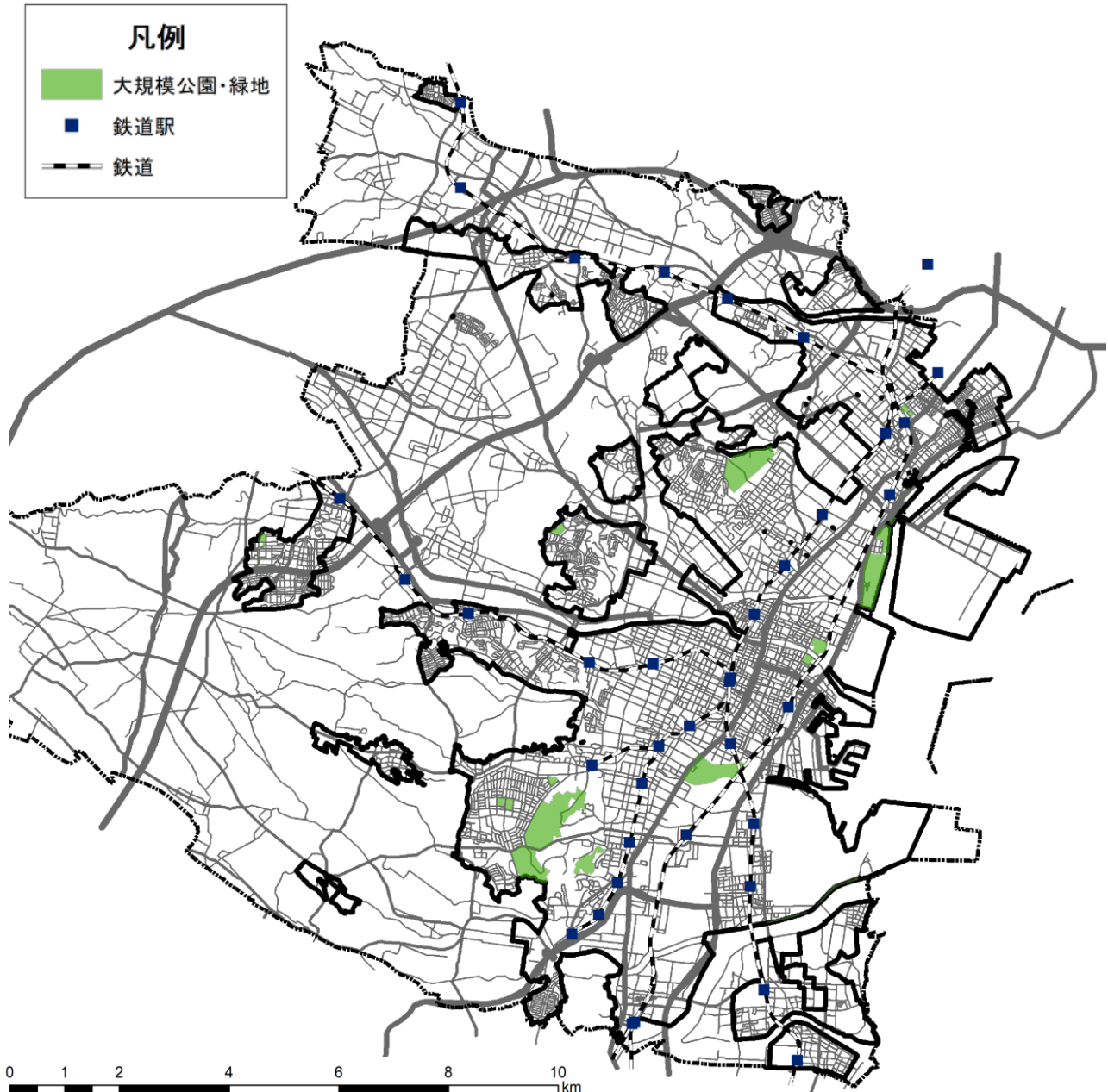
除外条件：工業専用地域、工業地域、臨港地区、人口密度 20 人/ha 未満や住宅系土地利用の割合が低い準工業地域（区域は地形地物（街区・道路・水路等）により周辺街区との連続性を考慮し設定）



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概ねカバーできていることから、考慮できているものと判断します。

設定条件：

A. 鉄道により広域的な都市機能（中心市街地または富田周辺地区）に概ね 30 分以内※にアクセス可能であり、かつ生活サービス施設が徒歩圏内にある区域

※駅まで徒歩 10 分、乗換に 5 分を要した場合を想定

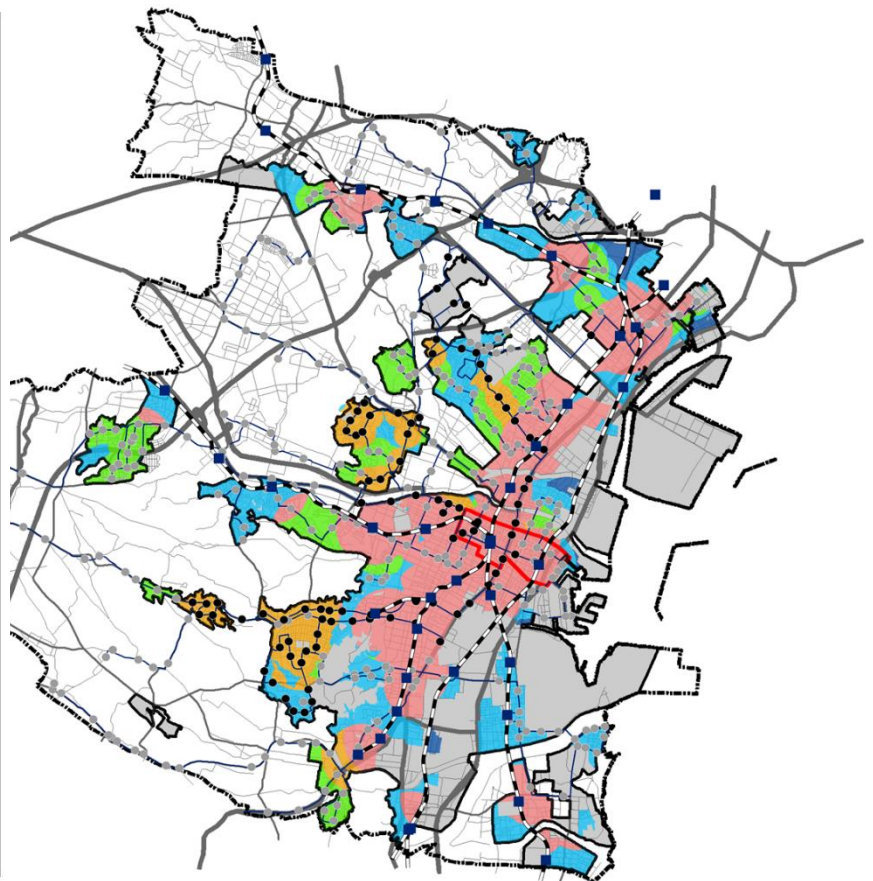
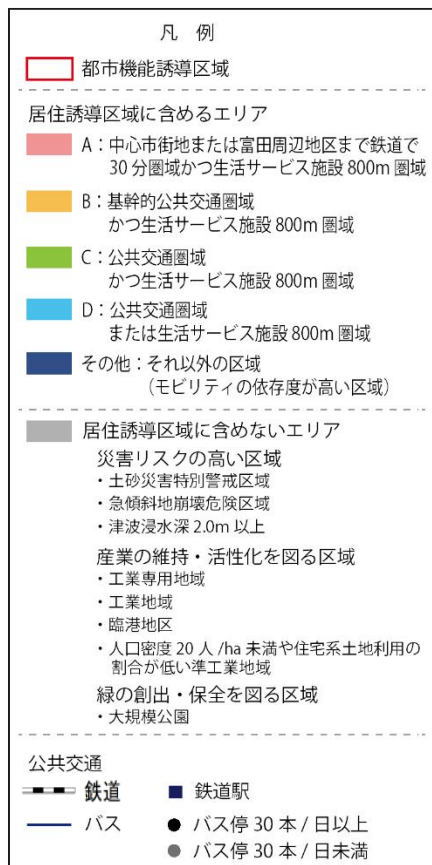
B. 基幹的公共交通（鉄道もしくは基幹的バス）により広域的な都市機能（中心市街地または富田周辺地区）にアクセス可能であり、かつ生活サービス施設が徒歩圏内にある区域

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

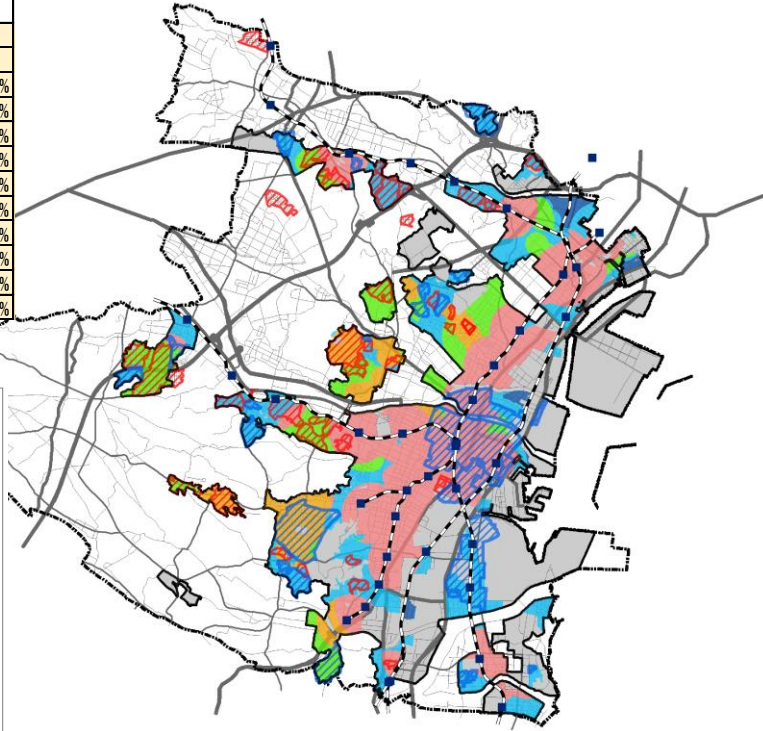
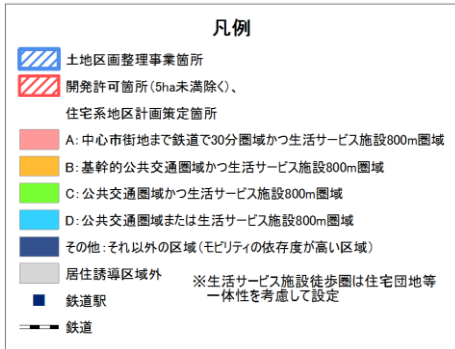


《参考：居住誘導区域の条件と都市基盤整備の状況》

○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。

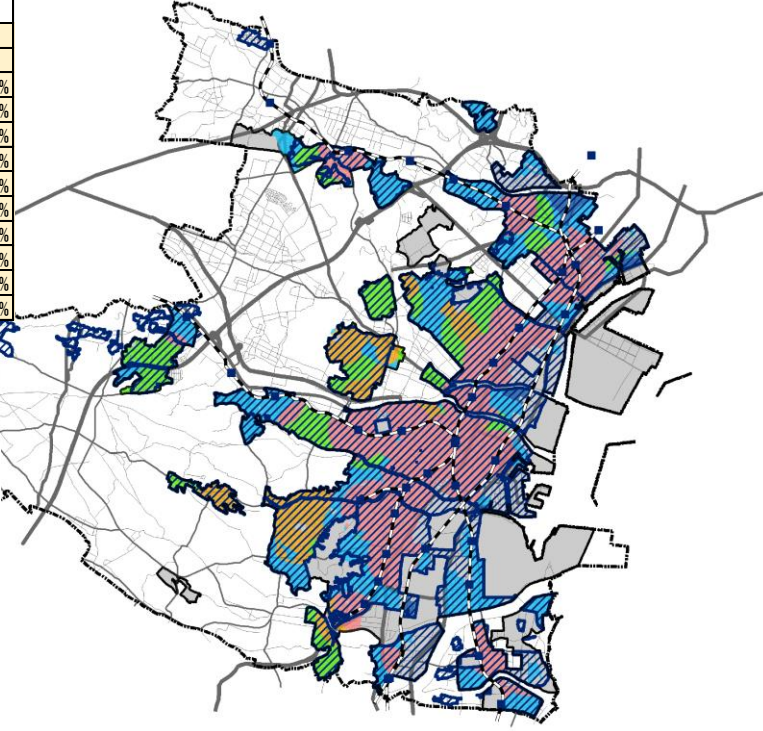
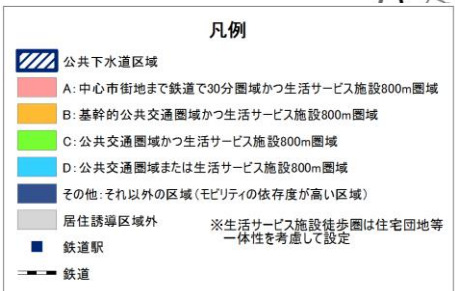
■都市基盤の整った住宅地（区画整理や 5ha 以上の開発など）

	面積	住宅関係	
		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%



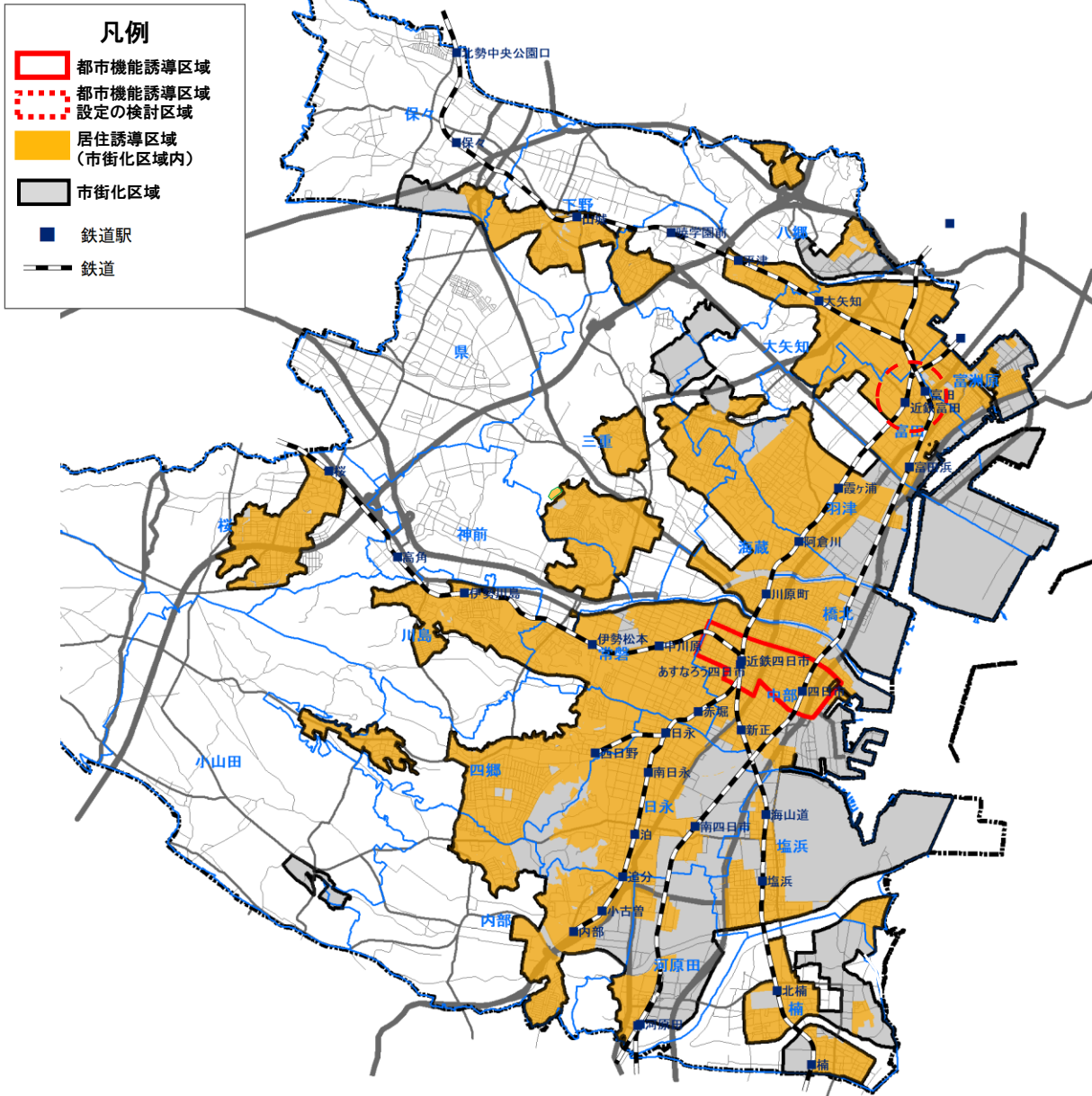
■公共下水道区域

	面積	公共下水道	
		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。



※土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域と重複する箇所を除く
 また、区域が追加された場合は居住誘導区域に含めないものとする
 ※居住誘導区域内においても災害リスクは存在しているため、各種ハザードマップなど参照のこと
 ※本計画は概ね 5 年ごとに施策や事業の実施状況などを評価し、必要に応じて見直しを行っていくものの、居住誘導区域について、災害リスクや国をはじめとする関係機関の動向など留意しながら、必要に応じて適宜見直しを図るものとする

で示す居住誘導予定区域は、現在市街化区域編入手続き中であり、令和 2 年 2 月下旬告示予定

	面積		H 2 7 人口			R 2 7 人口		
	(ha)	%	(人)	%	密度	(人)	%	密度
居住誘導区域	5, 108	68. 0%	261, 661	97. 0%	51. 2	242, 242	97. 0%	47. 4
誘導区域外	2, 398	32. 0%	7, 684	3. 0%	3. 3	7, 501	3. 0%	3. 1
合計 (市街化区域)	7, 506	100. 0%	269, 645	100. 0%	35. 9	249, 743	100. 0%	33. 3

※GIS メッシュ集計による参考値

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、着手する 30 日前までに本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ことができます。

■ 居住誘導区域外における開発行為又は建築行為

○ 開発行為

- 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 1000㎡以上のも
- ③ 住宅以外で、人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものの建築目的で行う開発行為
(例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)

①の例示

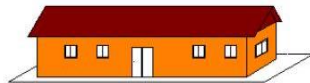
3戸の開発行為



②の例示

1,300㎡

1戸の開発行為



800㎡

2戸の開発行為



○ 建築等行為

- ① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合
- ② 人の居住の用に供する建築物として条例で定めたものを新築しようとする場合
(例えば、寄宿舎や有料老人ホーム等)
- ③ 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して住宅等(①、②)とする場合

①の例示

3戸の建築行為



1戸の建築行為



出典：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、居住誘導に係る施策に取り組みます。交通ネットワークに係る施策については、四日市市地域公共交通網形成計画において取り組みを進めるため、本計画においてはその方向性を示すこととします。

■都市機能誘導に係る施策

■中心拠点の都市機能の高度化・集約化

- ・2027年の東京・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・楽しみ・交流する都市機能の誘導とともに、土地の高度利用や再開発の誘導を図ります
- ・都市型産業など産業政策と連携した企業立地や再編に必要な土地利用誘導を図ります

■地域拠点の拠点化の促進

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

■生活サービス機能の維持

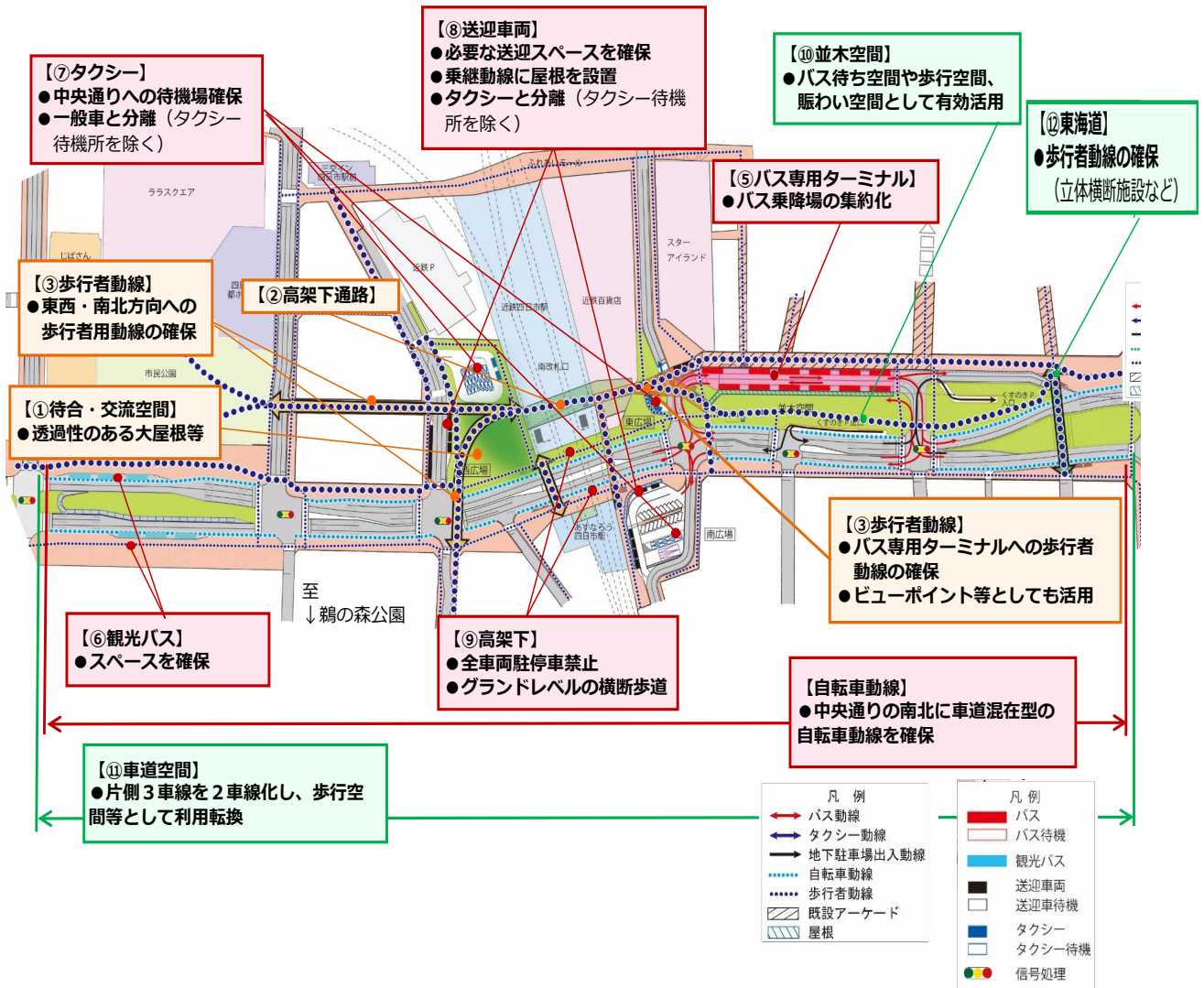
- ・共働きを含む就業世代、子育て世代から高齢者まで多様な世代が暮らしやすいまちに向け、医療と福祉が連携した地域包括ケアシステムの維持・充実を図るとともに、広く市民の生活を支え宅配機能も備える買い物拠点の維持を図ります
- ・地域特性などを踏まえ、必要に応じて行政サービスを提供するコンビニエンスストアなどの都市機能の維持を図る手法を検討します
- ・総合型地域スポーツクラブなど市民が健康で元気に暮らせる機能の充実を図ります

主な事業など

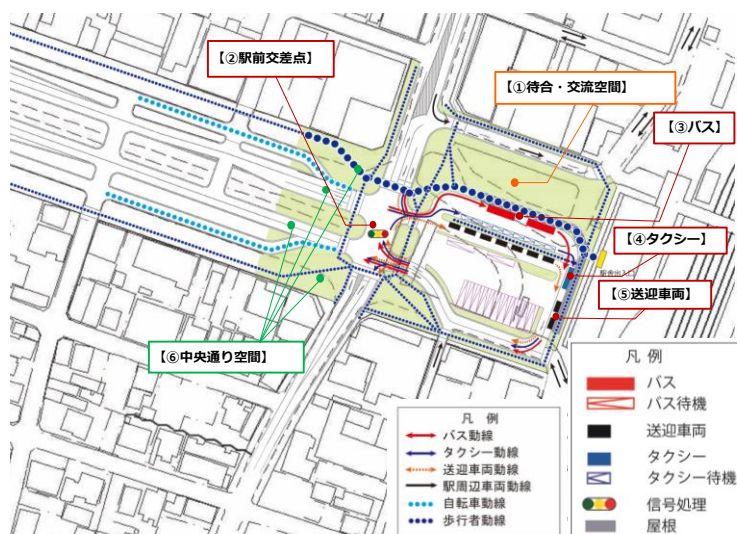
- ▶近鉄四日市駅周辺等整備事業※
- ▶中心市街地拠点施設整備事業（新図書館複合施設）
- ▶公園再整備事業
- ▶優良建築物等整備事業、市街地再開発事業、土地区画整理事業
- ▶共同建替等誘導助成制度
- ▶企業立地奨励金制度
- ▶空き店舗等活用支援事業補助金制度
- ▶駐輪場の整備 など

※近鉄四日市駅周辺等整備事業〔基本構想案〕

〔近鉄四日市駅周辺〕



〔JR四日市駅周辺〕



■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の推進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

■リニア時代を活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活かし、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を図ります

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事業

▶住み替え支援制度

▶空き家バンク制度

▶空き家の適正管理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 など

■ネットワークの方向性

■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を維持するとともに、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。
- ・鉄道の安全性の強化を図るため、四日市あすなろう鉄道の計画的な更新等を進めるとともに、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。
- ・居住誘導区域外や公共交通不便地域などにおける移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活かした交通利便性の向上

- ・東海環状自動車道・新名神高速道路の整備促進、および北勢バイパスの国道 477 号バイパスまでの早期完成や未着工区間の工事着手に向け、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活かしながら、名古屋へのアクセス性の向上を図ります。

第7章 計画の評価と進行管理

(1) 目標値

本計画に位置付けた「いきいきと働き暮らし続けられるまち」の実現に向け、実施する都市機能誘導と居住誘導に係る施策の進捗状況やその効果等について、計画の進行による評価検証を行うための目標値を設定し、PDCA サイクルによる適切な評価、見直しを行いながら計画の推進を図っていきます。

■方針①と都市機能誘導に係る目標値

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

目標項目	基準値（現在）	目標値	
	2018	<u>2030（中間）</u>	<u>2040（目標年次）</u>
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	<u>平日 61,000 人</u> <u>休日 64,000 人</u>	<u>平日 61,000 人</u> <u>休日 64,000 人</u>

※主要8地点（参考）：ララスクエア東出口前、メディアシップピス前、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

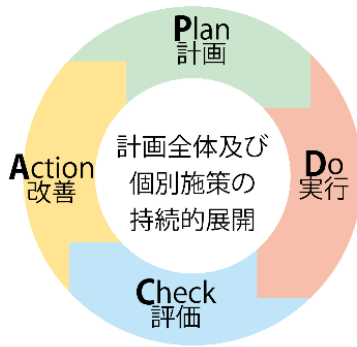
基本方針において示した、「働きやすく暮らしやすいまちづくり」に向け、「方針②住み慣れた場所ですらいつでも元気に暮らせるまち」「方針③子育てしながら働いていけるまち」における主要な施策として、居住誘導区域における都心居住の促進や既成住宅地の居住環境の向上を図ることとしています。また、四日市市地域公共交通網形成計画では、居住地と各拠点を結ぶ公共交通ネットワークの維持・再編を図るとともに輸送力の強化などに取り組んでいくことから、居住の誘導と交通ネットワークの向上が連携した指標として、基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率の向上を目標とします。

目標項目	基準値（現在）	目標値	
	2015	<u>2030（中間）</u>	<u>2040（目標年次）</u>
基幹的公共交通の徒歩圏人口カバー率	2015:62.8%	<u>64.7%</u>	<u>66.0%</u> <u>※三大都市圏数値</u>

(2) 進行管理

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

■進捗管理の方法 PDCA サイクル



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