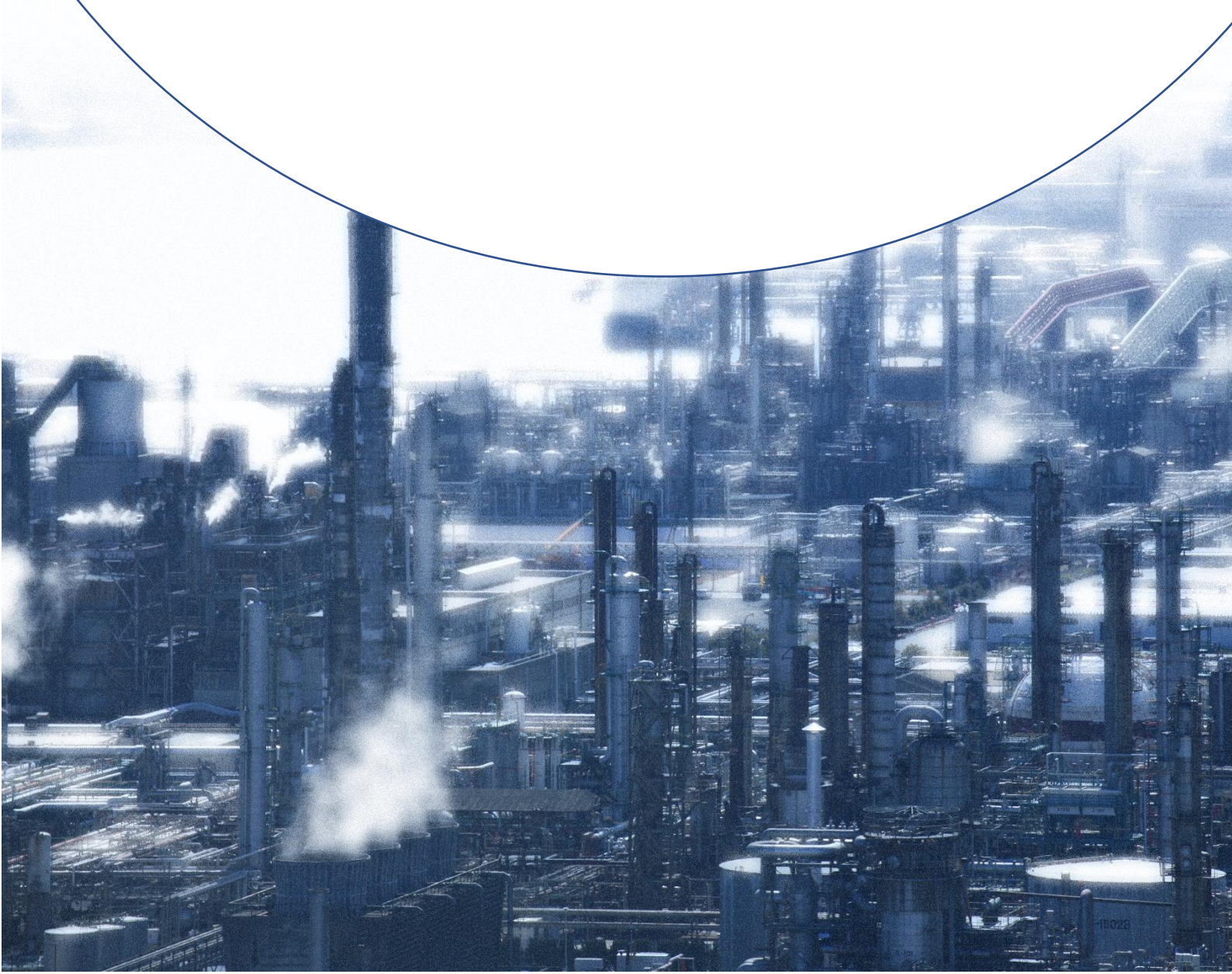
四日市市産業用地創出方針

～ここから生まれる産業の未来基盤～



構　成

１．目的　……　3

（１）　趣旨

（２）　本方針の位置付け

２．産業用地を取り巻く情勢　……　4

３．本市の現状・課題　……　5

（１）　人口動態

（２）　市内総生産・市内製造品出荷額

（３）　交通ネットワークの充実

（４）　市内産業用地の現状と課題

４．戦略　……　10

（１）　基本的な考え方

（２）　創出用地の主な支援要件

（３）　新たな支援制度

５．産業用地創出対象区域　……　11

６．支援体制　……　14

１．目的

（１）趣旨

四日市市は、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、港町として栄えてまいりました。高度経済成長時代には、臨海部への石油化学コンビナートの形成など、日本を代表する工業都市として大きく発展を遂げ、近年では内陸部に世界最大級の半導体工場が立地するなど、我が国有数の産業都市としての歩みを続けてまいりました。

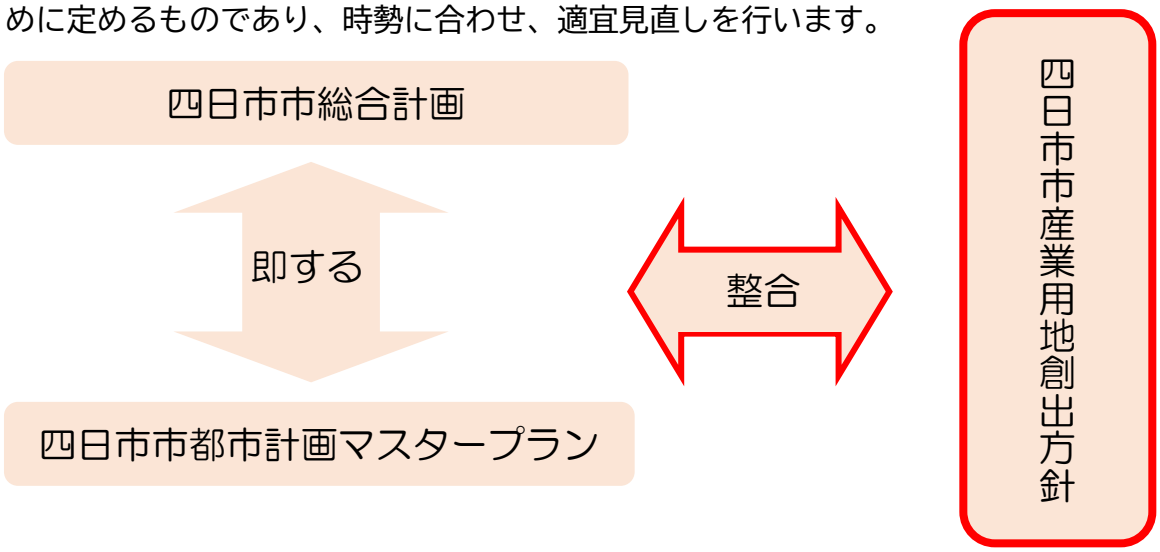
本市では、これまでも「四日市市企業立地促進条例」等に基づき、事業所や研究所の新設や増設に対し、企業立地奨励金等を交付するなど支援することで、本市の産業経済の振興とともに就労の場を確保し、市民生活の安定に取り組んでまいりました。

しかし、現在、旧四日市市土地開発公社が造成した工業団地をはじめ、市内の工業団地は一部、賃借地はあるものの、完売している状況であり、新規企業立地等を可能とする産業用地が不足していることが課題となっております。

今後も四日市市が産業都市として維持・発展するため、市内立地企業の市外流出を防ぐとともに、新規企業の立地や新たな投資促進および地域経済の活性化と雇用の創出を図るため新たな産業用地の創出を推進します。

（２）本方針の位置づけ

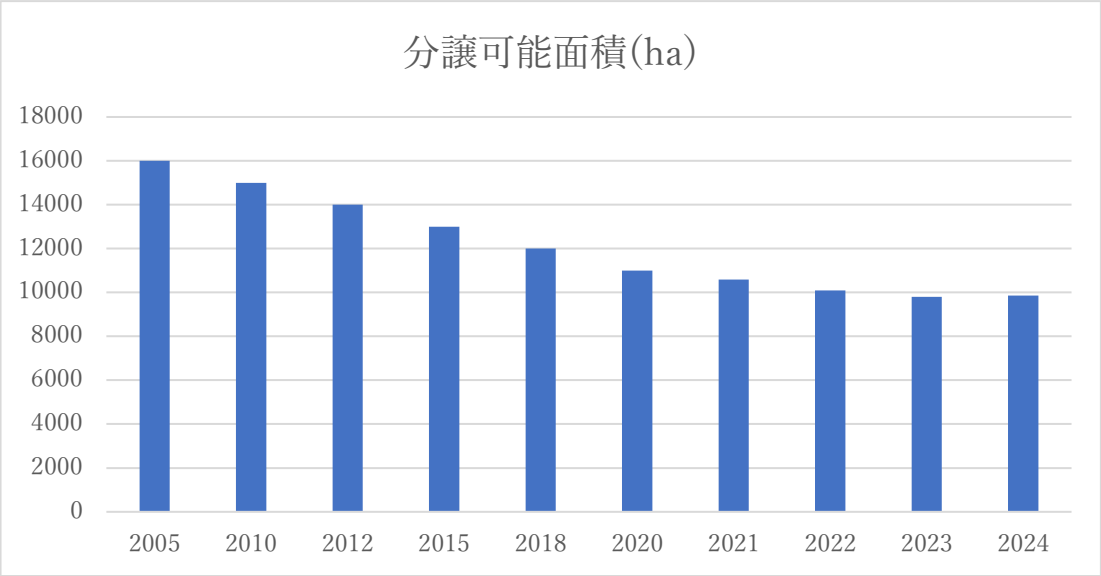
本方針は、「四日市市総合計画」及び「四日市市都市計画マスタープラン全体構想」に示す土地利用の方針に即し、新たな産業用地を戦略的に創出することにより、新たな産業基盤の形成を図り、産業都市としての維持発展を可能とするために定めるものであり、時勢に合わせ、適宜見直しを行います。



２．産業用地を取り巻く情勢

企業は、これまで人件費等のコスト削減、販路拡大、企業価値向上等の複合的な理由により、海外に原材料や労働力、資金の調達を求め、製造拠点の海外移転を進める傾向がありました。

そのような背景やバブル経済崩壊以降、新規の産業用地開発が抑制されてきたこともあり、全国的に分譲可能な用地が不足しており、全国の分譲可能な産業用地は、平成17年（2005年）の約1.6万haから令和6年（2024年）の約1万haへと減少傾向にあります。産業用地の造成はされているものの、分譲スピードに追い付いていない状況であり、国内の産業用地のストックが非常に小さくなっています。



出典：経済産業省「工場立地動向調査」及び日本立地センター「産業用地ガイド」をもとに本市作成

しかし、近年は、地政学的リスクやサプライチェーンの見直し、脱炭素化への取組推進などを背景に国内回帰が進んでいます。それに伴い、国内の産業用地の需要が急増しております。

そうした中、企業においては、製造、研究所、物流など用途に応じた十分な用地規模を国内に求める傾向があり、道路等交通インフラに加え、電力や水、そして人材なども重要な立地要件となっております。

３．本市の現状・課題

（１）人口動態

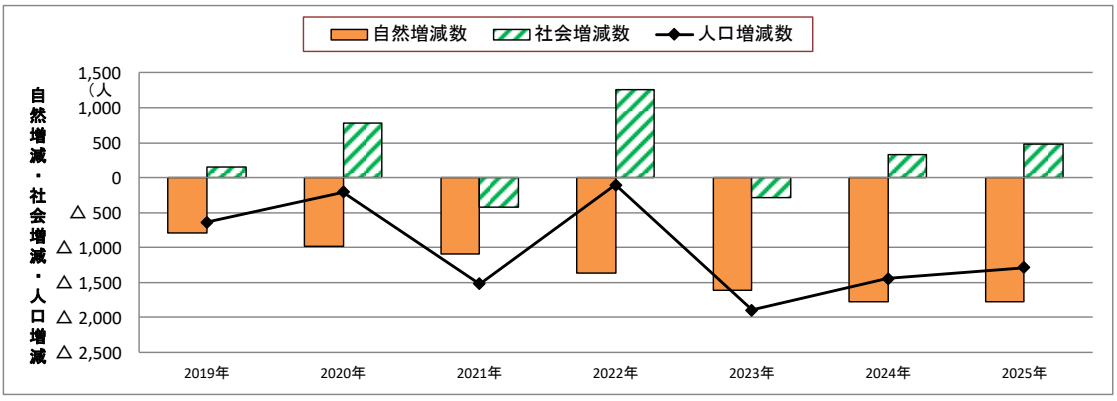
本市の総人口は、平成20年（2008年）をピークに減少傾向が続いています。全国に比べ減少ペースは緩やかであり、令和7年（2025年）には出生数が死亡数を上回り22人の『自然増』を記録したものの、死亡数の多さなどから長期的には『自然減』による人口減少が進んでいます。また、転入・転出については、コロナ禍までは転入超過の年もあり、コロナ後も本市に立地する企業の活発な事業活動のおかげで、『社会増』の状況は一定続くと見込まれています（表１/図１）。

【表1】総人口及び人口増減 （2019～2025年）

（単位：人、％　△はマイナスを表す）

年次	総人口（※注1）（※注3）	人口増減（※注2）		自然増減（※注2）				社会増減（※注2）			
		増減数	増減率	出生	死亡	増減数	増減率	転入	転出	増減数	増減率
2019年	312,190	△ 639	△ 0.20%	2,377	3,166	△ 789	△ 0.25%	13,437	13,287	150	0.05%
2020年	311,551	△ 204	△ 0.07%	2,197	3,177	△ 980	△ 0.31%	12,278	11,502	776	0.25%
2021年	311,347	△ 1,522	△ 0.49%	2,243	3,338	△ 1,095	△ 0.35%	11,198	11,625	△ 427	−0.14%
2022年	309,825	△ 106	△ 0.03%	2,195	3,564	△ 1,369	△ 0.44%	14,561	13,298	1,263	0.41%
2023年	309,719	△ 1,894	△ 0.61%	2,010	3,620	△ 1,610	△ 0.52%	13,484	13,768	△ 284	−0.09%
2024年	307,824	△ 1,446	△ 0.47%	1,934	3,704	△ 1,770	△ 0.58%	13,427	13,103	324	0.11%
2025年	306,378	△ 1,289	△ 0.42%	1,956	3,725	△ 1,769	△ 0.58%	13,472	12,992	480	0.16%
2026年	305,085										

※注1：総人口は各年次における1月1日時点の人口である。
※注2：人口増減、自然増減及び社会増減は、住民基本台帳登録者の増減数（各年1月から12月までの各月の累計）である。
※注3：データ抽出のタイミングにより、総人口から人口増減を反映させたものが次年の総人口とは一致しないものがある。

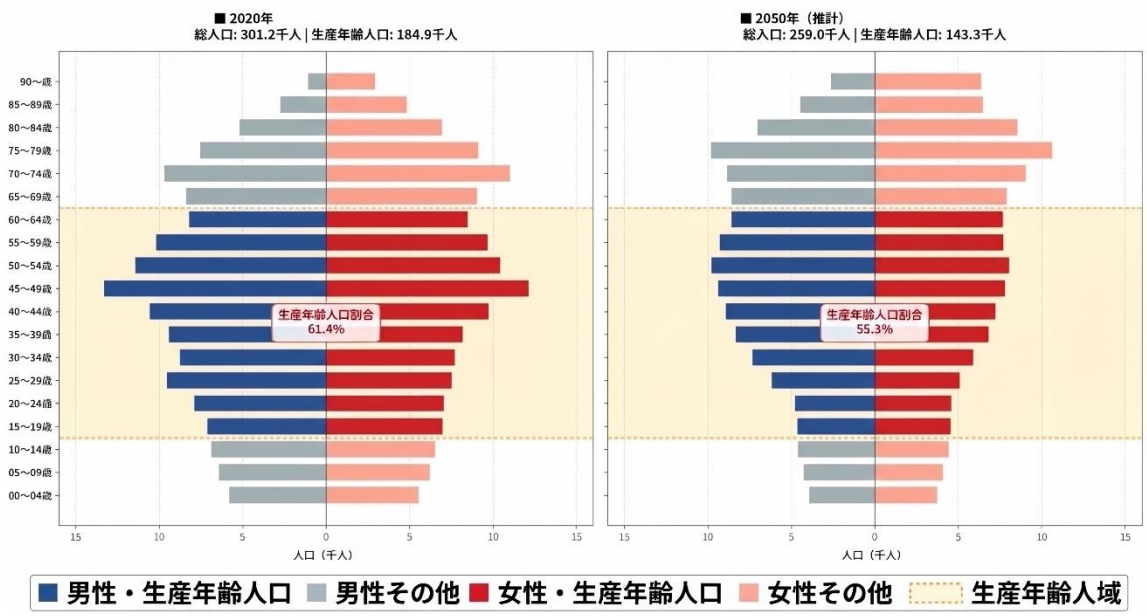


【図１】　自然増減、社会増減、人口増減の推移 ― 2019～2025 年

なお、本市の人口推計は、令和5年（2023年）の住民基本台帳の人口をベースに今後の推移をみますと、四日市市総合計画（2020～2029年）策定時の平成30年（2018年）推計とおおむね同じ推移となっており、10年間の総合計画期間内では、人口30万人を維持できる見込みとなっています。

また、本市における生産年齢人口においても、全国と同様に少子高齢化の影響を受けており、産業を支える生産年齢人口（15歳から64歳）は、推計では令和2年（2020年）の184,945人から2050年には143,278人へと減少する見込みとなっています。

なお、自然減の影響は一定程度ある一方、社会減の影響は比較的少なく、生産年齢人口の割合は全国平均より高い傾向が見込まれます。（図２）



【図２】四日市市の人口ピラミッド
出典：総務省「令和２年国勢調査」および国立社会保障・人口問題研究所「将来推計人口（令和５年推計）」をもとに本市作成

（２）市内総生産・市内製造品出荷額

本市の市内総生産は、「令和5年度三重県の市町民経済計算（令和8年7月31日公表）」を基にした推計によると2兆1,442億円であり、県内トップとなっています（図３）。

また本市の製造品出荷額等は、「2025年経済構造実態調査（2024年実績）」の結果、3兆8,448億円となっており、全国の市町村ランキングで10位に位置しております。

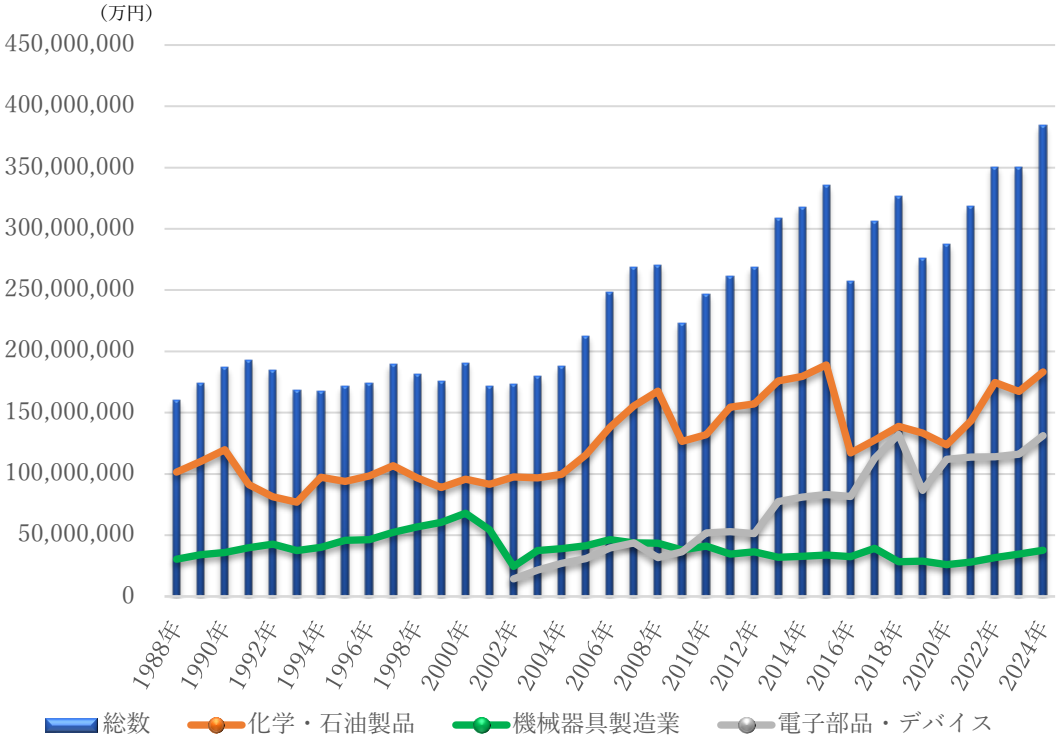
製造品出荷額全体としては、平成14年（2002年）以降順調に額を伸ばしており、平成21年（2009年）はリーマンショック等による影響により約18%減少したものの、その後回復傾向にあります。令和6年（2024年）は過去最高額となり、3兆8,000億円を超えました。

本市の主な産業である化学・石油製品、機械器具製造業、電子部品・デバイスの製造品出荷額は、横ばいまたは右肩上がりであり、減少する年もありますが、底堅く推移しています（図４）。

（百万円）

1	四日市市	2,144,195
2	津市	1,335,891
3	鈴鹿市	911,469
4	伊賀市	608,023
5	松阪市	596,524
6	桑名市	560,308
7	いなべ市	532,257
8	伊勢市	488,072
9	亀山市	355,250
10	名張市	239,294
11	菰野町	160,452
12	東員町	138,422
13	志摩市	122,551
14	玉城町	121,058
15	川越町	83,344
16	明和町	71,261
17	鳥羽市	68,041
18	多気町	61,445
19	尾鷲市	55,395
20	熊野市	51,991
21	朝日町	47,606
22	木曽岬町	42,988
23	紀北町	41,809
24	大台町	32,689
25	紀宝町	28,930
26	南伊勢町	26,570
27	御浜町	20,212
28	大紀町	20,082
29	度会町	15,695
	三重県　計	8,981,824

【図３】三重県市町内総生産
出典：「令和５年度三重県の市町民経済計算」をもとに本市作成



【図４】四日市市の製造品出荷額等の推移
出典：本市作成

（3）交通ネットワークの充実

四日市市は、日本のほぼ中央に位置し、本市を中心とした三重県北勢地域は、石油化学・半導体・自動車をはじめとした多様な産業が集積し、国際拠点港湾である四日市港と高速道路網が相まって、我が国の経済・物流を支える重要な拠点地域となっています。

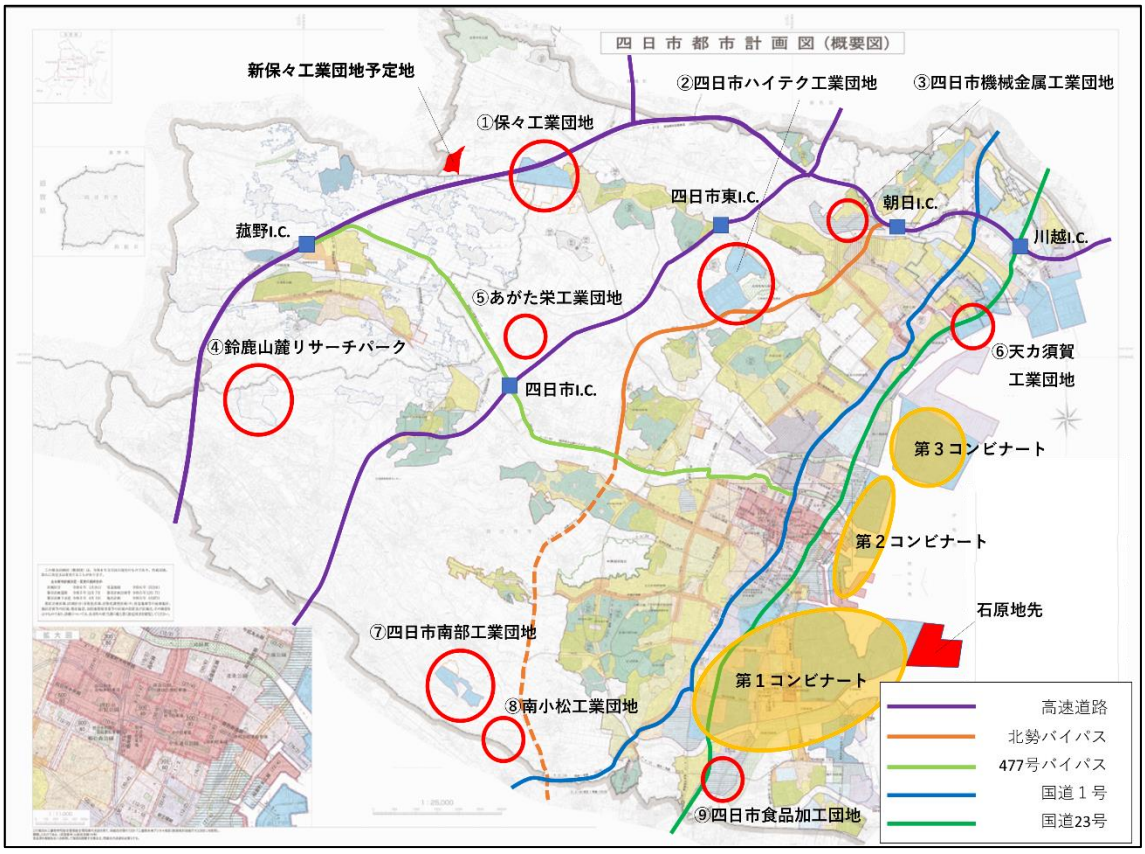
また今後も東海環状自動車道の全線開通などによりさらなる道路アクセスの向上が期待されております。



（４）市内産業用地の現状と課題

旧四日市市土地開発公社が造成した工業団地をはじめ、市内の工業団地について、一部、賃借地はあるものの、完売している状況です（図５）。

また、新たな工業団地として、旧四日市市土地開発公社から四日市市が引き継いだ土地を含む新保々工業団地予定地（約12ha）や、令和8年（2026年）3月の四日市港港湾計画改訂において、新たに工業用地として将来計画に位置付けた石原地区（約78ha）などがありますが、現状、需要に応えるだけの産業用地は本市には不足しています。



【図５】四日市市における主な工業団地位置図
出典：四日市都市計画図をもとに本市作成

本市では、今後の新たな産業用地創出に関し、過去の旧四日市市土地開発公社の経営健全化の取組を踏まえるとともに、企業の進出ニーズに対する早期の用地供給と多様化する立地要件に柔軟に対応するための民間ノウハウの活用を目的として、市による整備ではなく、民間事業者による整備を市が支援し、官民連携での創出に取り組みます。

４．戦略

本市は、既存の遊休地等の利活用も含め、戦略的に産業用地を創出し、四日市市企業立地促進条例に基づく奨励措置の対象事業の企業誘致を推進します。

（１）基本的な考え方

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の土地利用の方針における『産業活性化ゾーン』での用地創出を支援します。

＜市街化調整区域＞

産業活性化ゾーンにおける新たな大規模産業用地の開発や内陸の既存工業団地の拡充等による、産業用地の創出を推進します。

＜市街化区域＞

臨海部コンビナートの遊休地等（商業・住居系を除く）を活用した産業用地の創出を推進します。

【立地誘導する業種】

四日市市企業立地促進条例に基づく奨励措置の対象としている事業（業種）とし、製造業等の企業立地を目指します。

（２）創出用地の主な支援要件

本方針に基づき、各種支援を行うにあたり、新たな産業用地の創出には、各種調整などを要することから、早期の事業化、事業化による市民への経済効果などを総合的に勘案し、一定規模以上の案件を重点的に支援します。

支援の対象要件の目安となる規模としては、以下のとおりとします。

・＜市街化調整区域＞　3ha以上

・＜市街化区域＞　1ha以上

（３）新たな支援制度

産業用地が不足している現状においては、新規開発用地や民間企業における遊休地の活用等を含め新たな産業用地の創出を促進する必要があるため、「（１）基本的な考え方」、「（２）創出用地の主な支援要件」に該当する場合には、産業用地の開発事業者や遊休地活用事業者に対するインセンティブが働くように、効果的な支援制度の検討等に取り組みます。

また、「地域未来投資促進法」による基本計画を三重県全体で策定しており、本制度の活用による税制優遇などの制度活用についても、継続的に検討してまいります。

なお、本市では、これまでも四日市市企業立地促進条例に基づく四日市市企業立地奨励金や四日市市民間研究所立地奨励金等により、市内への新規立地や増設に伴う支援を行っており、引き続きこれらの制度も活用し企業誘致に取り組みます。

●最新の主な支援メニューはこちらをご覧ください。
※四日市臨海部産業活性化促進協議会HP
「事業主・企業経営者のための補助金等ガイドブック」
https://yokkaichikonbinato-senshinka.jp/y-rinkai/index.html

５.産業用地創出対象区域

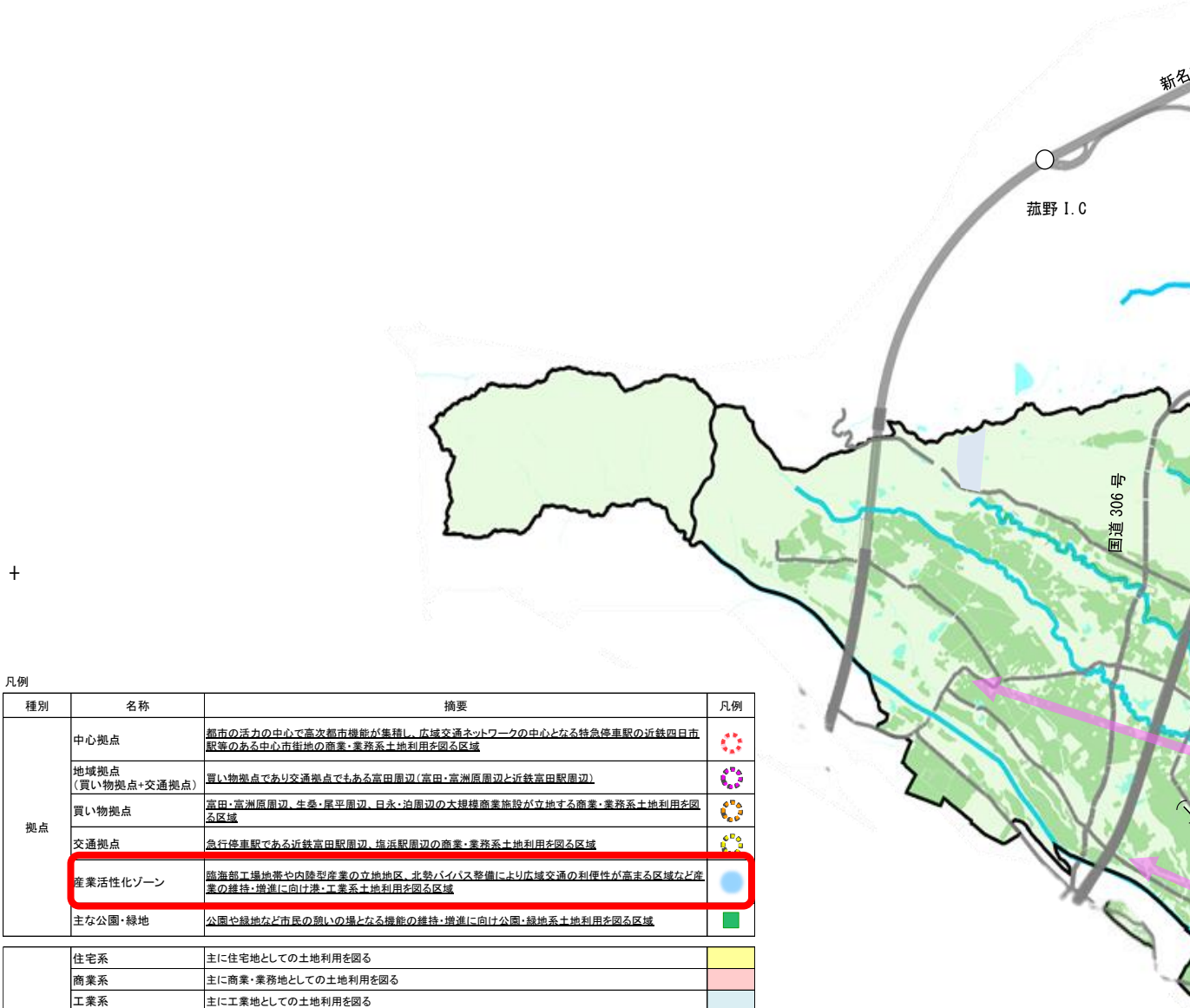
本市では、新たな産業用地としてふさわしい区域を「産業用地創出対象区域」として定めることとします。

本対象区域については、令和8年（2026年）3月に変更した四日市市都市計画マスタープラン全体構想において、本市の土地利用等の基本方針の内容をより分かりやすくするため、概ね20年後の都市の将来像を描いた「将来都市構造図」において「産業活性化ゾーン」に位置づけられた区域とします。

この産業活性化ゾーンは、臨海部工業地帯や内陸型産業の立地地区、北勢バイパス整備により広域交通の利便性が高まる地域であり、計画的に産業機能を誘導する区域として位置づけたものです。この区域において、既存の道路などの都市基盤に負荷のかからない範囲において、自然や農業環境等と調和した産業用地創出を目指してまいります。

なお、農業振興地域内の農用地区域は、農業の健全な育成に向けた土地利用を進めることが基本となるため、原則として産業用地の対象地には含めないものとします。

✧ 産業用地創出対象区域



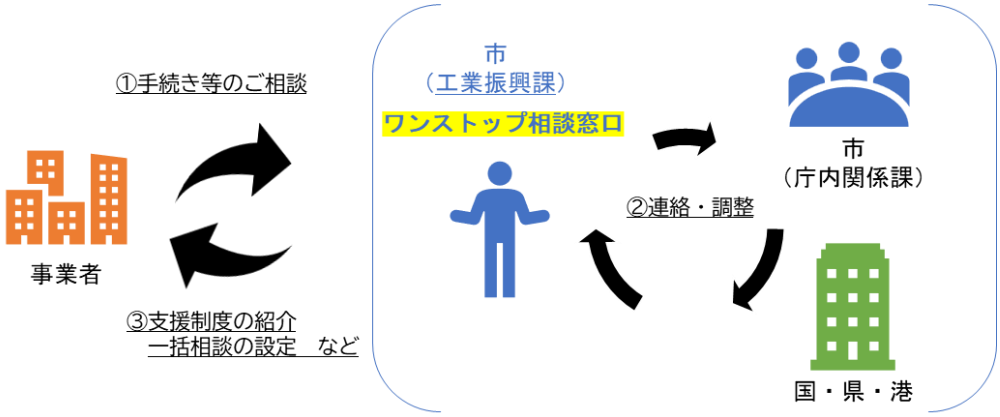
凡例

種別	名称	摘要	凡例
拠点	中心拠点	都市の活力の中心で高次都市機能が集積し、広域交通ネットワークの中心となる特急停車駅の近鉄四日市駅等のある中心市街地の商業・業務系土地利用を図る区域	
	地域拠点 （買い物拠点+交通拠点）	買い物拠点であり交通拠点でもある富田周辺（富田・富洲原周辺と近鉄富田駅周辺）	
	買い物拠点	富田・富洲原周辺、生桑・尾平周辺、日永・泊周辺の大規模商業施設が立地する商業・業務系土地利用を図る区域	
	交通拠点	急行停車駅である近鉄富田駅周辺、塩浜駅周辺の商業・業務系土地利用を図る区域	
	産業活性化ゾーン	臨海部工場地帯や内陸型産業の立地地区、北勢バイパス整備により広域交通の利便性が高まる区域など産業の維持・増進に向け港・工業系土地利用を図る区域	
	主な公園・緑地	公園や緑地など市民の憩いの場となる機能の維持・増進に向け公園・緑地系土地利用を図る区域	
土地利用	住宅系	主に住宅地としての土地利用を図る	
	商業系	主に商業・業務地としての土地利用を図る	
	工業系	主に工業地としての土地利用を図る	
	自然と共生を図る区域	主に自然・緑系の土地利用を図る	
	農用地区域	農業環境の維持・増進を図る	
	風致地区	風致や景観の維持・保全を図る	
	河川等	河川など水辺空間の維持・保全を図る	
ネットワーク	鉄道	JR関西本線、近鉄名古屋線・湯の山線、三岐鉄道三岐線、伊勢鉄道伊勢線、あすなろう鉄道内部・八王子線	
	高速道路、国道、県道	広域幹線道路ネットワークの軸となる道路	
	都市計画道路	都市計画決定された道路（未整備のものは点線）	
	基幹バスネットワーク	公共交通ネットワークの軸となる基幹的バス路線 （30本/日相当運行路線）	
	支線交通	郊外部と基幹バスネットワークや拠点などを結ぶ交通ネットワーク	
	バスターミナル(バスタ)	中心市街地を中心とした公共交通ネットワークの鉄道とバスの乗継拠点	
	バス乗継拠点	基幹バスネットワークと支線交通の接続地点	


北勢中央公園
東員 I.C
北勢中央公園口
新四日市 J.C.T
保々
四日市 J.C.T
朝明川
山城
暁学園前
みえ朝日 I.C
新名神高速道路
四日市東 I.C
平津
三岐鉄道三岐線
大矢知
(主)四日市多度線
国道365号
国道477号バイパス
北勢バイパス
近鉄富田
富田
(主)上海老茂福線
富田山城線
富田・富洲原周辺
一般4号幹線
垂坂公園・
羽津山緑地
近鉄名古屋本線
富田浜
東名阪自動車道
桜
四日市 I.C
海蔵川
霞ヶ浦
国道1号
近鉄湯の山線
阿倉川
JR関西本線
霞ヶ浦緑地
高角
三滝川
尾平・生桑周辺
海蔵川緑地
三滝新川
川原町
伊勢川島
三滝緑地
伊勢松本
近鉄四日市
中川原
(主)四日市鈴鹿環状線
北勢バイパス
天白川
鹿化川
中心市街地周辺
あすなろう
鉄道赤堀
四日市
JR四日市
四郷風致地区
四日市あすなろう
八王子線
新正
日永
西日野
中央緑地
南日永
四日市港
(一)四日市菰野大安線
足見川
日永・泊周辺
鎌谷川
海山道
内部川
南部丘陵
(主)宮妻峡線
泊
南四日市
国道23号
(一)宮東日永線
公園
追分
塩浜
鈴鹿川
国道25号
塩浜駅周辺
小古曽
あすなろう鉄道
内部
四日市あすなろう
内部線
鈴鹿川緑地
北楠
河原田
楠
鈴鹿川派川
N

６．支援体制

本市の産業用地創出に関するご相談について、ワンストップ窓口サービス（工業振興課）を実施しております。



令和 8 年 10 月
四日市市