

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) 資料

平成30年12月27日

四日市市 都市整備部 都市計画課

- 1. 四日市市のまちづくり**
- 2. 四日市市の現状と見通し**
- 3. 論点整理**

1. 四日市市のまちづくり

1-1. 市街地形成の歴史

○東海道

- ・古くから交通の要衝として発展、現在は広域幹線道路の整備が進む



○四日市港の開港

- ・臨海部を中心に紡績工場などが立地、産業都市として歩み始める
- ・国際的な貿易港へと発展、現在は名古屋港とともに国際拠点港湾



○海軍燃料廠跡地への**石油化学コンビナート立地**

- ・臨海部に我が国有数の工業地帯を形成
- ・急激な人口集中により都市が拡大



○公害の発生(四日市ぜんそく)→**公害対策の都市計画**

- ・公害の発生源と居住を分離(郊外丘陵地へ大規模団地を造成)
- ・工業地帯と住居地域の上に緩衝帯を設置(緑地の配置、工業地域の規制強化)



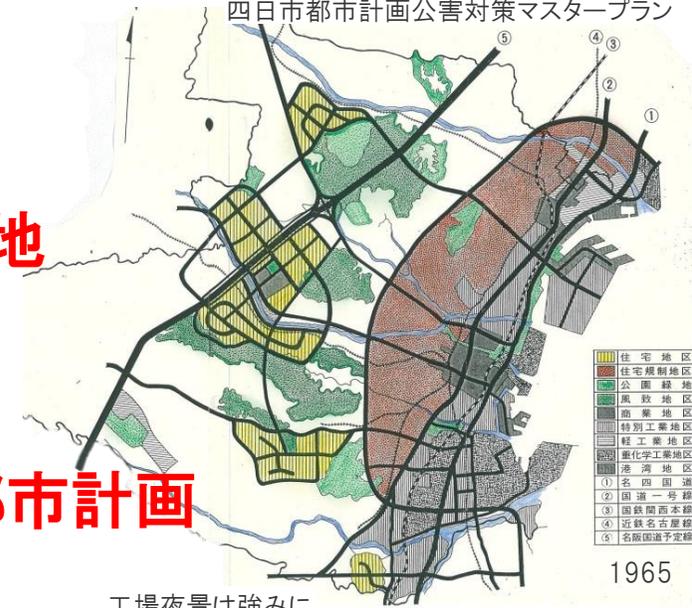
○公害問題の解消へ

- ・面積的に余裕ある(ゆとりある)市街地形成※44.7人/ha(H27)(市街化区域内居住地)
- ・名古屋大都市圏を代表する産業都市 ※製造品出荷額等 全国第9位

臨海部工場地帯



四日市都市計画公害対策マスタープラン



工場夜景は強みに



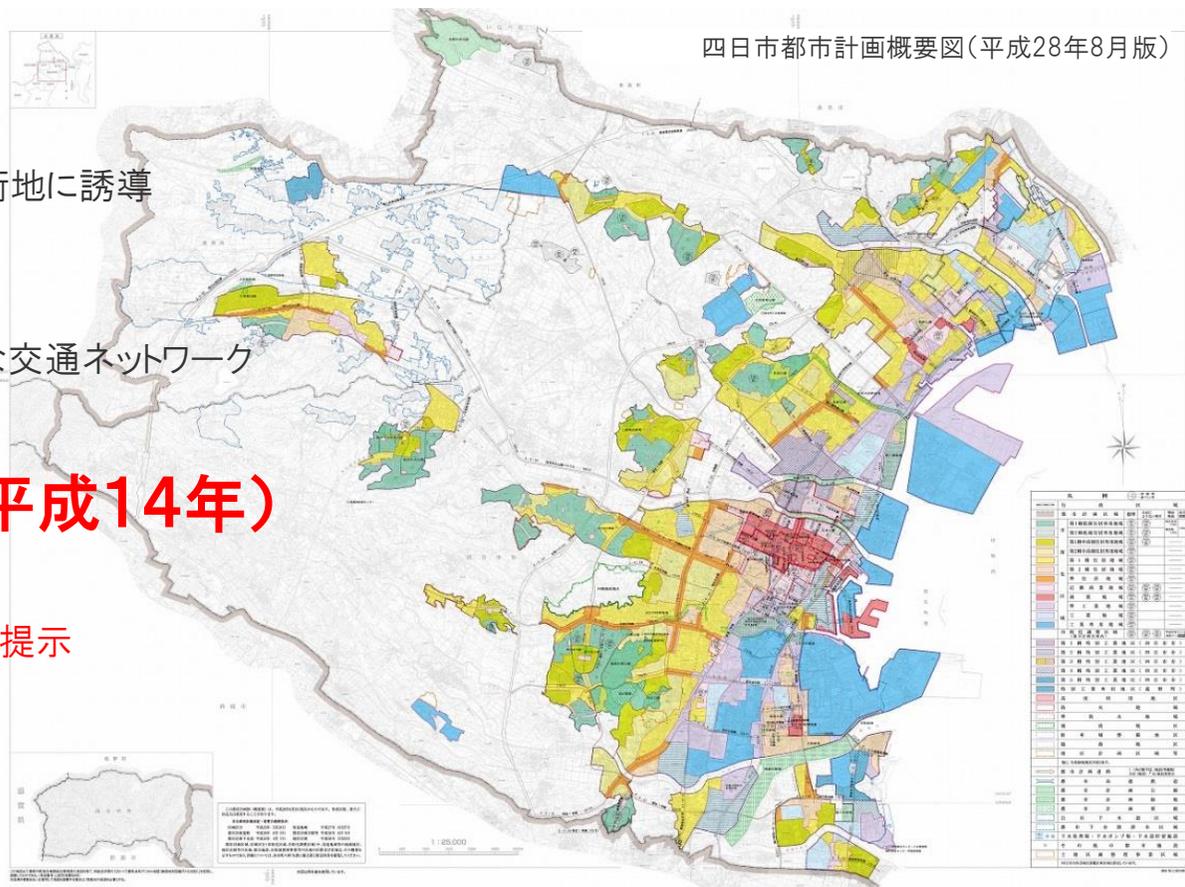
四日市都市計画概要図(平成28年8月版)

○基本的な考え方

- ・商業・居住系の開発圧力をインフラの整った市街地に誘導
- ・雇用の確保を図る産業の計画立地
- ・都市機能の適正配置
- ・居住や生活を支える都市機能を繋ぐ持続可能な交通ネットワーク

○都市計画マスタープラン(平成14年)

- ・全体構想で市街地拡大を抑制
 - 都市活用ゾーンと自然共生ゾーンの考え方を提示
- ・産業の計画立地
 - 内陸型工業適地の明確化(東芝等)
- ・都市機能の適正配置
 - 商業機能の立地場所を限定
- ・地区単位で市民提案による計画策定
 - 都市計画まちづくり条例
 - (大規模土地利用を規制しつつ地域提案による地域単位で完結する土地利用を可能に)
- ・環境にも配慮した公共交通の利用促進、歩いて暮らせる交通環境づくり



内陸型産業:東芝メモリ



■計画概要

【四日市市総合計画(平成23年3月)】

◇目指すべき都市像 『みんなが誇りを持てるまち四日市』

◇基本目標 「都市と環境が調和するまち」

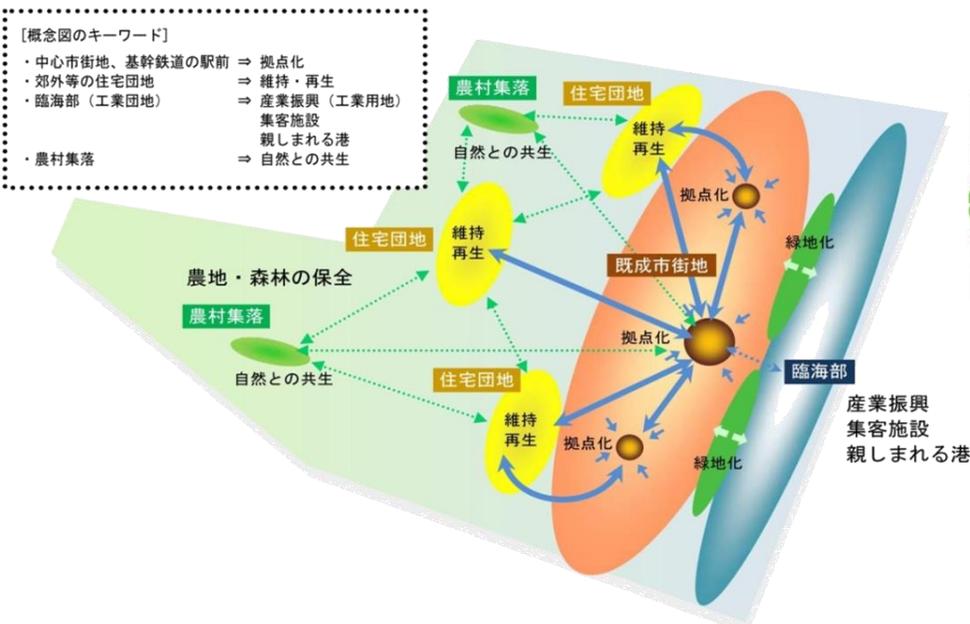
「誰もが自由に移動しやすい安全に暮らせるまち」

「いきいきと働ける集いと交流のあるまち」等

◇重点施策

- ・既存都市基盤や公共資本ストックを活かしたコンパクトなまちづくり
- ・中心市街地や拠点となる駅周辺での都市機能の維持・集積
- ・都市基盤の整っている郊外住宅団地など生活の拠点の維持
- ・拠点間の公共交通の維持・充実 等

■四日市市総合計画における土地利用概念図



【四日市市都市計画マスタープラン(平成23年7月)】

◇内容 ・区域区分ごとの地域特性に応じた土地利用方針

・住宅地、商業・業務地、工業地など用途に応じた土地利用方針

■四日市市都市計画マスタープランにおける土地利用方針図

| 凡例 | | | |
|----|--------------------------------------|--|----------|
| | 住宅系土地利用 | | 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 |
| | 住宅と工場との混在地域 | | 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 | | |



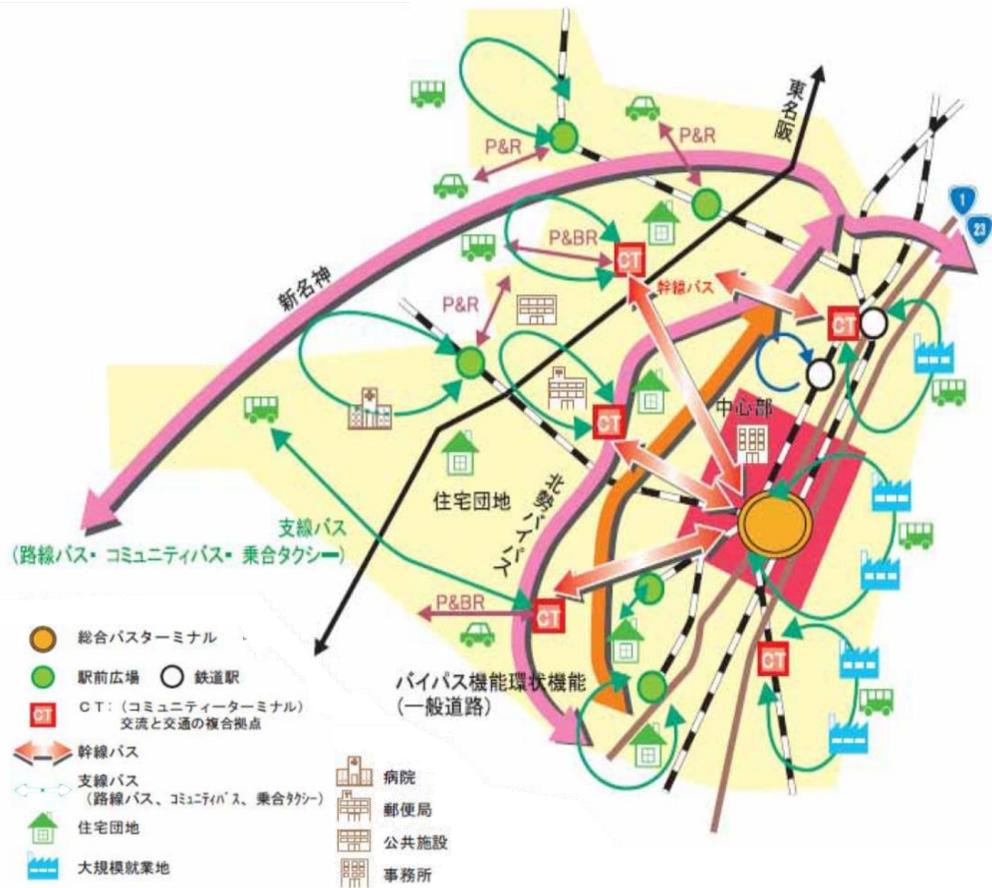
1-3. 上位関連計画

■計画概要

【四日市市都市総合交通戦略(平成23年10月)】

- ◇戦略
1. 自由に移動し交流できる公共交通体系づくり
 2. 円滑な交通を支える道づくり
 3. まちなかの賑わいづくり
 4. 市民・公共交通事業者・行政の連携づくり

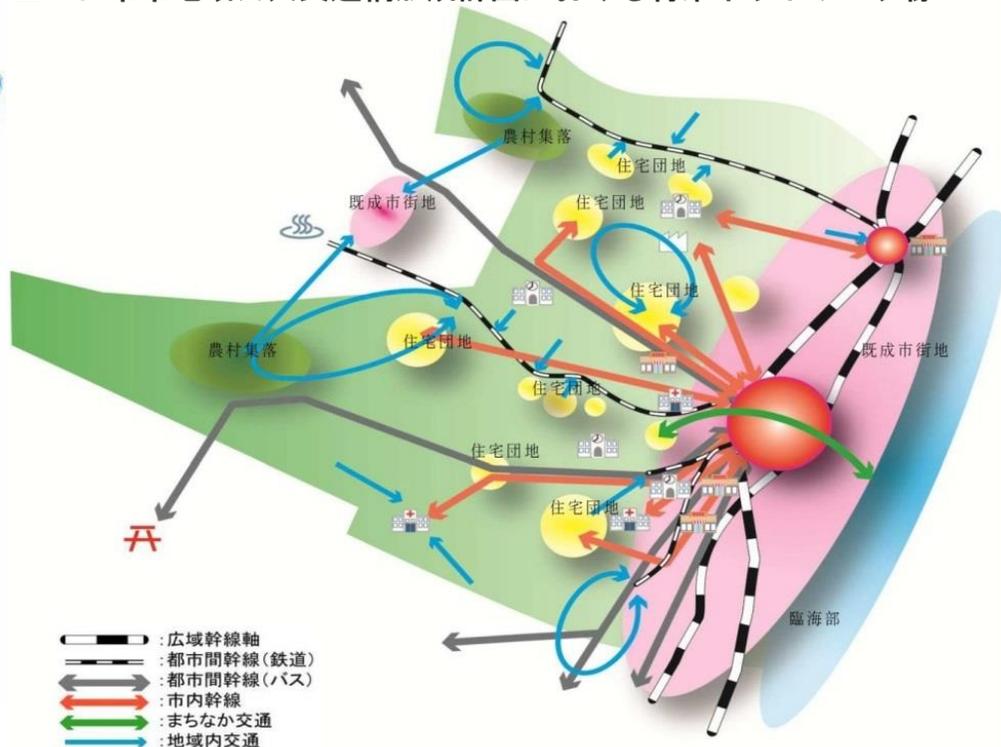
■四日市市都市総合交通戦略における将来交通体系イメージ



【四日市市地域公共交通網形成計画(平成26年10月)】

- ◇基本理念 『育てよう！市民のくらしを守る公共交通』
- ◇基本方針 「コンパクトなまちづくりを支える公共交通の維持・活性化」
 「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」
- ◇施策
- ・ 中心市街地アクセス交通の維持・活性化
 - ・ 団地、郊外部の日常生活の移動手段確保の仕組みづくり
 - ・ 乗り継ぎ利便性の向上、並行路線の連携強化
 - ・ あすなろう鉄道の維持、活用 等

■四日市市地域公共交通網形成計画における将来ネットワーク像

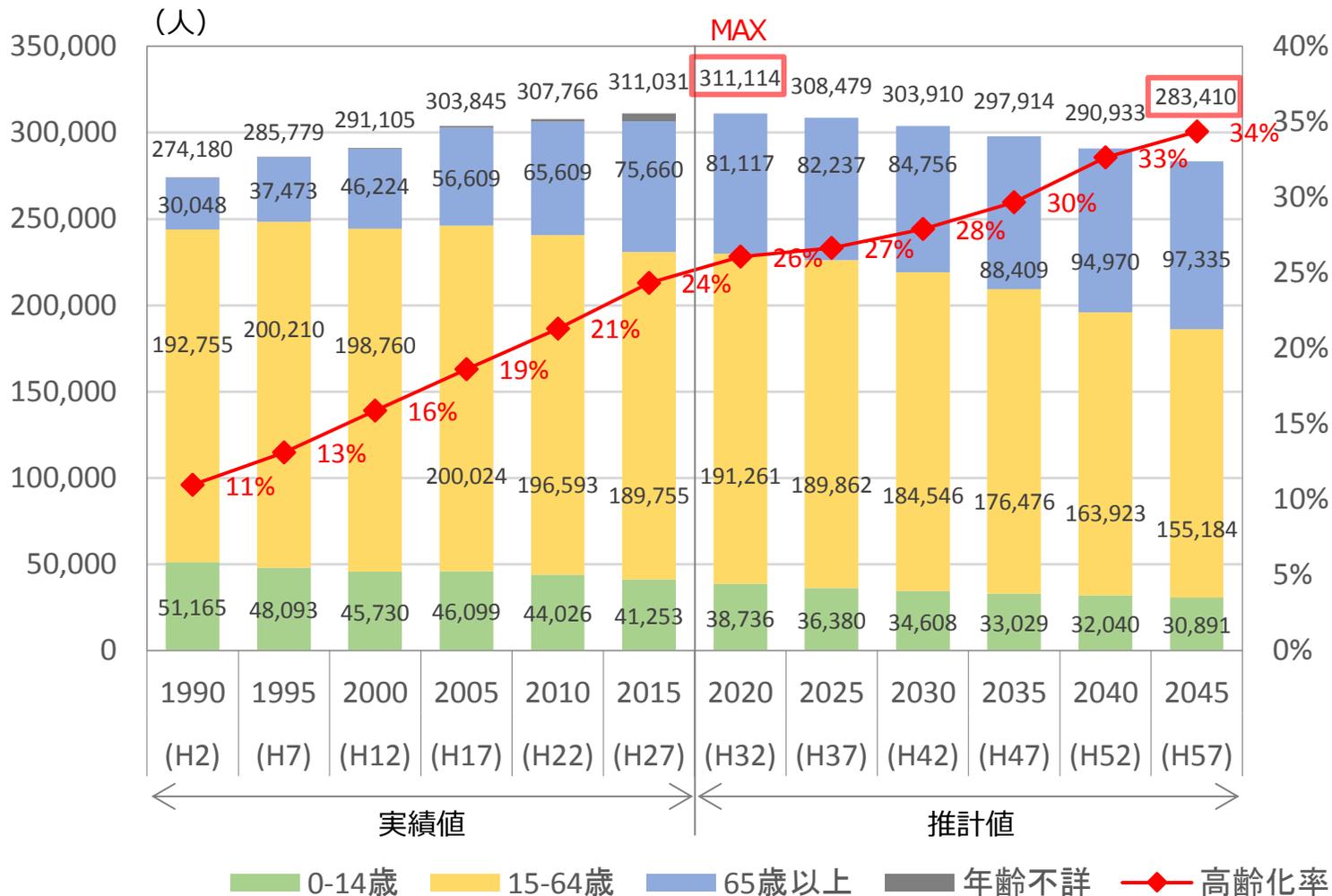


2. 四日市市の現状と見通し

2-1. 人口

- ・人口は2020年をピークに減少に転ずるものと推計
- ・2035年には人口が30万人を切り、高齢化率が30%を超え、2045年には28万人程度となる見込み(2015比▲8.9%)

■人口推移

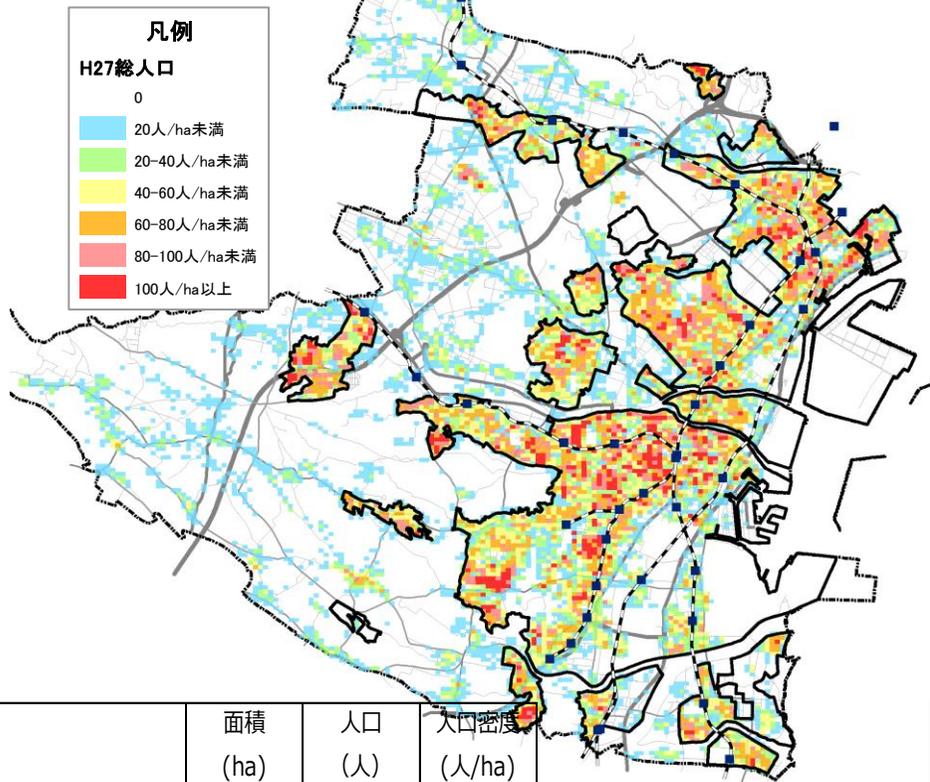


出典) 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 (H30.3.1推計)

- ・市街化区域の人口密度は35.9人/haであり、工業専用地域・臨港地区を除いた市街化区域可住地では44.7人/haとなっている
- ・市街化区域可住地では、2045年には、人口が約2万人減少(▲7.4%)し、人口密度が3.3pt低下し、41.4人/haとなる見込み

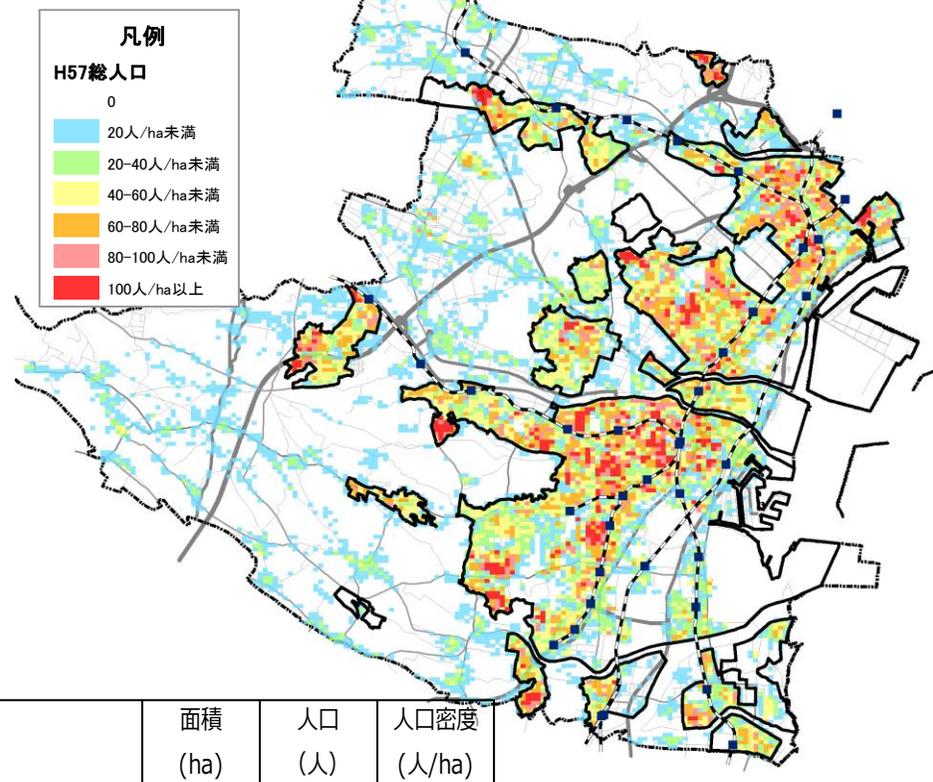
■人口密度

・ 2015年 (H27)



| | 面積 (ha) | 人口 (人) | 人口密度 (人/ha) |
|-------------------|------------|-----------|----------------|
| 市全域 | 20,080 | 311,031 | 15.5 |
| 市街化区域 | 7,506 | 269,645 | 35.9 |
| 市街化区域- 工専・臨港除く | 6,025 | 269,476 | 44.7 |

・ 2045年 (H57)



| | 面積 (ha) | 人口 (人) | 人口密度 (人/ha) |
|-------------------|------------|-----------|----------------|
| 市全域 | 20,080 | 283,410 | 14.1 |
| 市街化区域 | 7,506 | 249,743 | 33.3 |
| 市街化区域- 工専・臨港除く | 6,025 | 249,598 | 41.4 |

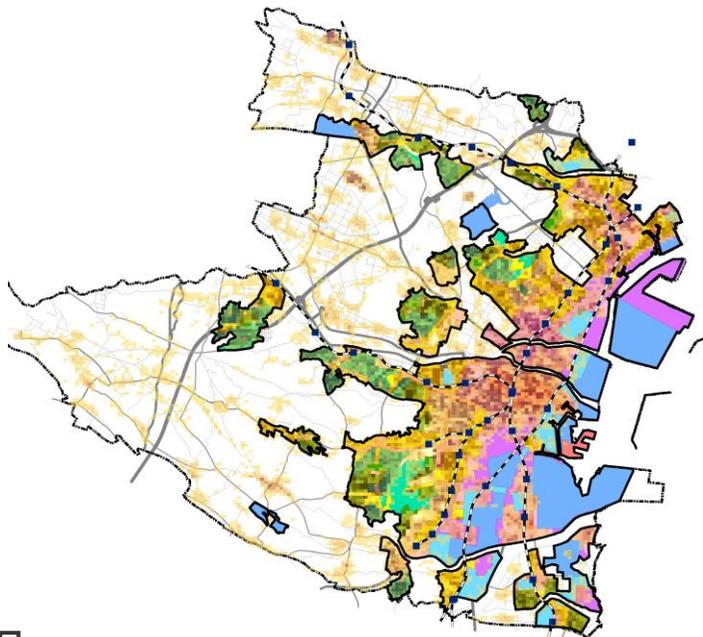
出典) 国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所 (H30.3.1推計)

2-1. 人口

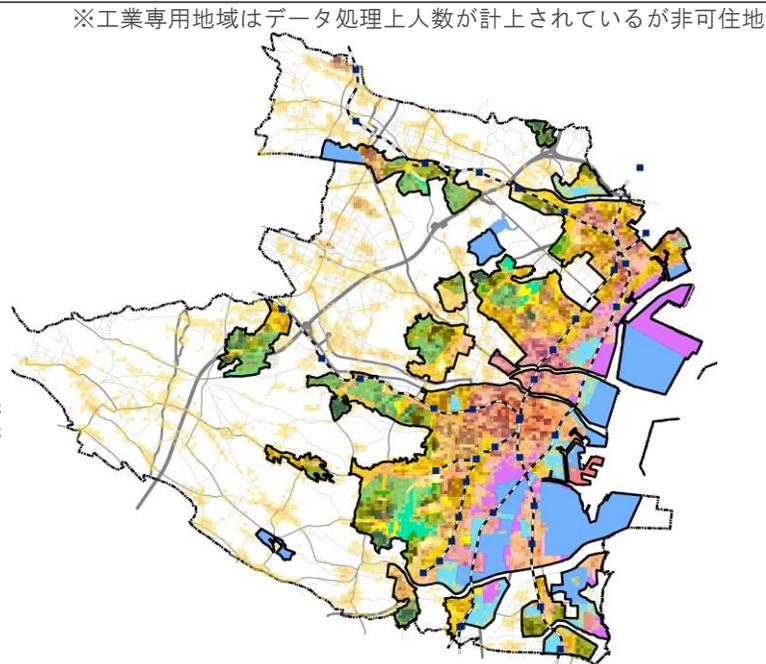
- ・用途地域別では、住宅系に約8割、商業系・工業系にそれぞれ1割程度が居住しており、住居系・商業系は人口密度が40人/haを超える見込み
- ・近隣商業地域、商業地域、第一種低層住居専用地域、第一種中高層住居専用地域、準工業地域において減少率が平均以上

■人口密度

・ 2015年 (H27)



・ 2045年 (H57)



※工業専用地域はデータ処理上人数が計上されているが非可住地

・用途地域別人口

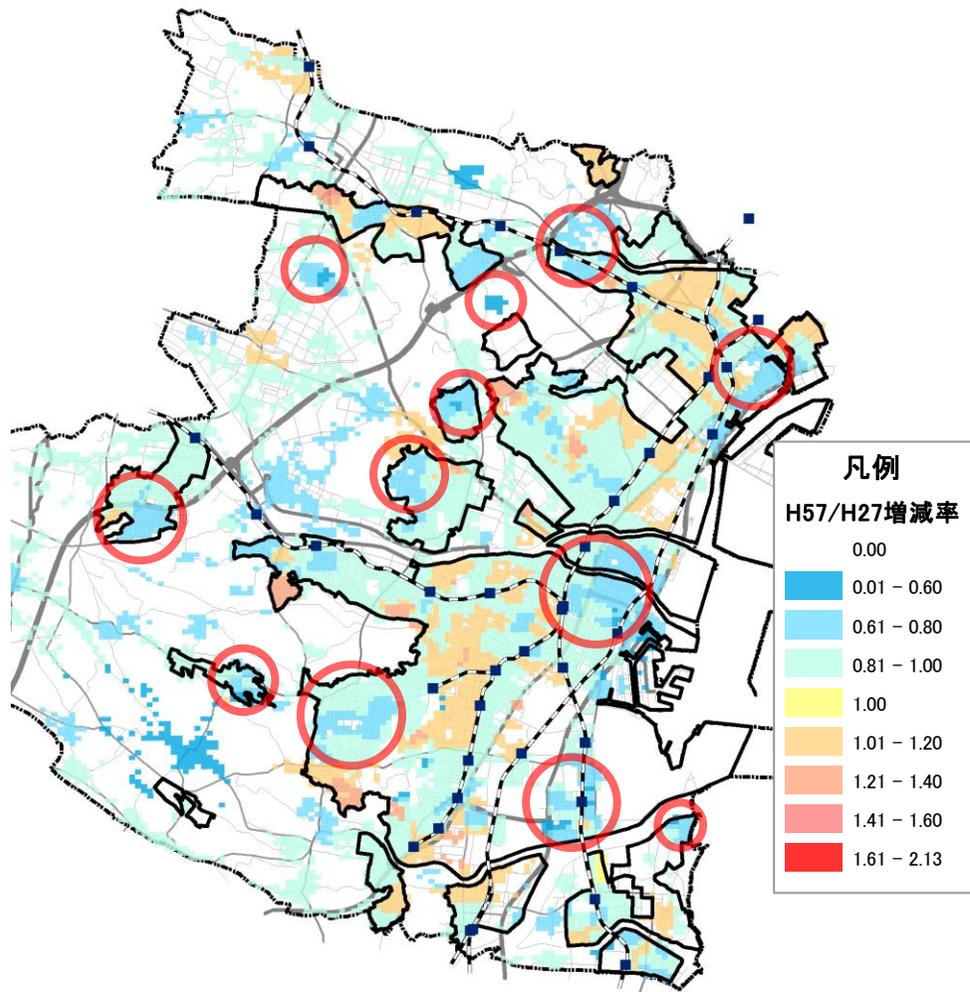
| 用途地域 | 面積 (ha) | | 人口 (人) | | | | | | |
|--------------|---------|---------|----------|----------------|----------|----------------|----------------|----------------|--------|
| | 全域 | H27 | H27 | | H57 | | H27-H57 増減数 | H27-H57 増減率 | |
| | | | 構成比 % | 人口密度 (人/ha) | 構成比 % | 人口密度 (人/ha) | | | |
| 第一種低層住居専用地域 | 874.5 | 43,098 | 16.0% | 49.3 | 38,714 | 15.5% | 44.3 | -4,384 | -10.2% |
| 第二種低層住居専用地域 | 22.2 | 1,117 | 0.4% | 50.3 | 1,258 | 0.5% | 56.7 | 142 | 12.7% |
| 第一種中高層住居専用地域 | 550.0 | 29,113 | 10.8% | 52.9 | 26,776 | 10.7% | 48.7 | -2,338 | -8.0% |
| 第二種中高層住居専用地域 | 600.0 | 32,296 | 12.0% | 53.8 | 31,077 | 12.5% | 51.8 | -1,219 | -3.8% |
| 第一種住居地域 | 1,284.7 | 76,084 | 28.2% | 59.2 | 71,878 | 28.8% | 55.9 | -4,206 | -5.5% |
| 第二種住居地域 | 490.7 | 25,702 | 9.5% | 52.4 | 23,795 | 9.5% | 48.5 | -1,907 | -7.4% |
| 準住居地域 | 251.4 | 9,488 | 3.5% | 37.7 | 9,139 | 3.7% | 36.4 | -349 | -3.7% |
| 住居系用途小計 | 4,073.5 | 216,898 | 80.5% | 53.2 | 202,637 | 81.2% | 49.7 | -14,262 | -6.6% |

| 用途地域 | 面積 (ha) | | 人口 (人) | | | | | | | | | |
|---------|---------|---------|---------|----------|-------------|----------|-------------|----------------|----------------|------|---------|--------|
| | 全域 | 臨港地域を除く | H27 | H27 | | H57 | | H27-H57 増減数 | H27-H57 増減率 | | | |
| | | | | 構成比 % | 人口密度 (人/ha) | 構成比 % | 人口密度 (人/ha) | | | | | |
| 近隣商業地域 | 328.3 | - | 14,864 | 5.5% | 45.3 | - | 12,729 | 5.1% | 38.8 | - | -2,135 | -14.4% |
| 商業地域 | 222.5 | 176.0 | 12,214 | 4.5% | 54.9 | 69.4 | 10,599 | 4.2% | 47.6 | 60.2 | -1,615 | -13.2% |
| 商業系用途小計 | 550.8 | 504.3 | 27,078 | 10.1% | 49.2 | 53.7 | 23,327 | 9.4% | 42.4 | 46.3 | -3,750 | -13.9% |
| 準工業地域 | 1,079.5 | 871.2 | 21,440 | 8.0% | 19.9 | 24.6 | 19,735 | 7.9% | 18.3 | 22.7 | -1,704 | -7.9% |
| 工業地域 | 526.7 | 513.4 | 3,830 | 1.4% | 7.3 | - | 3,646 | 1.5% | 6.9 | - | -184 | -4.8% |
| 工業専用地域 | 1,238.0 | 435.0 | 163 | 0.1% | 0.1 | 0.4 | 141 | 0.1% | 0.1 | 0.3 | -22 | -13.8% |
| 工業系用途小計 | 2,844.2 | 1,819.6 | 25,433 | 9.4% | 8.9 | 14.0 | 23,522 | 9.4% | 8.3 | 12.9 | -1,911 | -7.5% |
| 合計 | 7,468.5 | 6,397.4 | 269,409 | 100.0% | 36.1 | 42.1 | 249,486 | 100.0% | 33.4 | 39.0 | -19,923 | -7.4% |

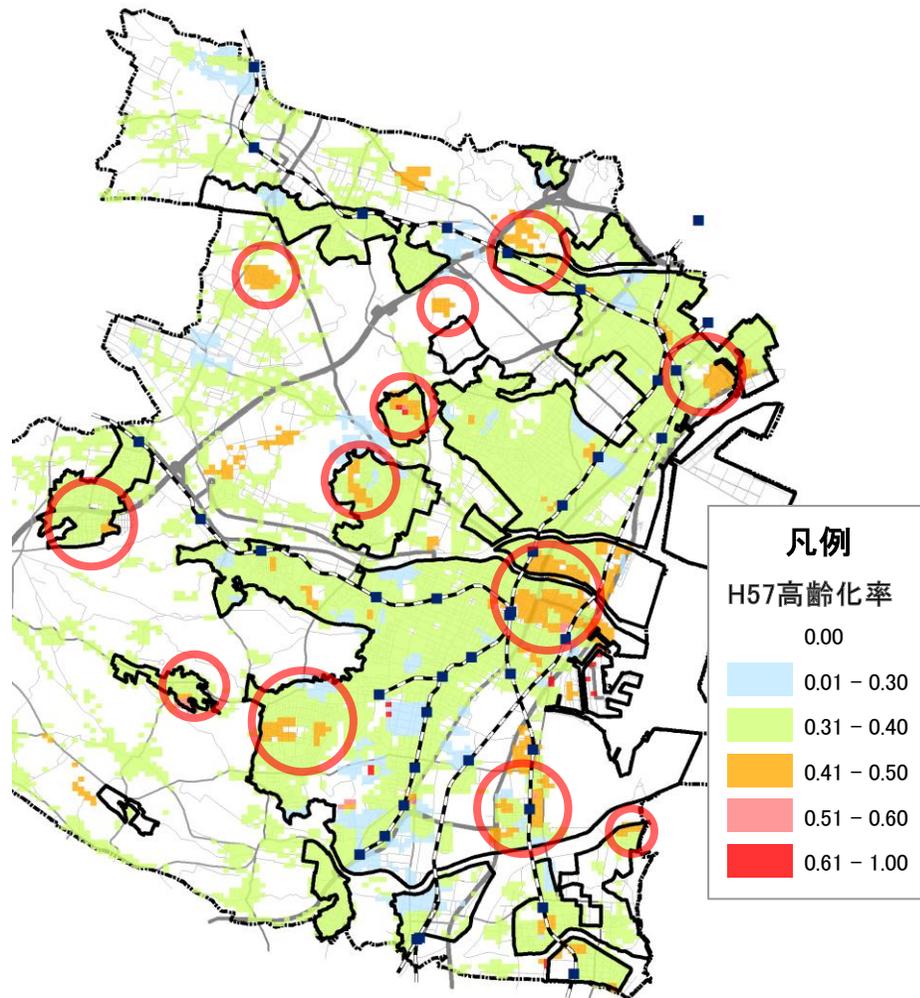
- ・人口減少は主に中心市街地、臨海部既成市街地、郊外の高経年住宅団地などで進行
- ・高齢化についても概ね同様の傾向となる見込み

■人口増減率等

・ 2015年 (H27) → 2045年 (H57) 人口増減率



・ 2045年 (H57) 高齢化率

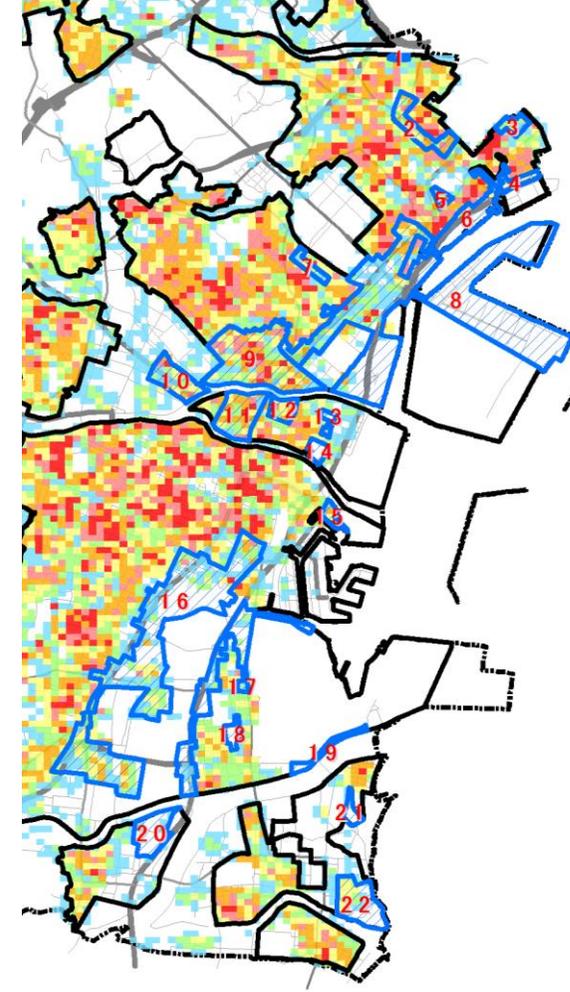


2-1. 人口

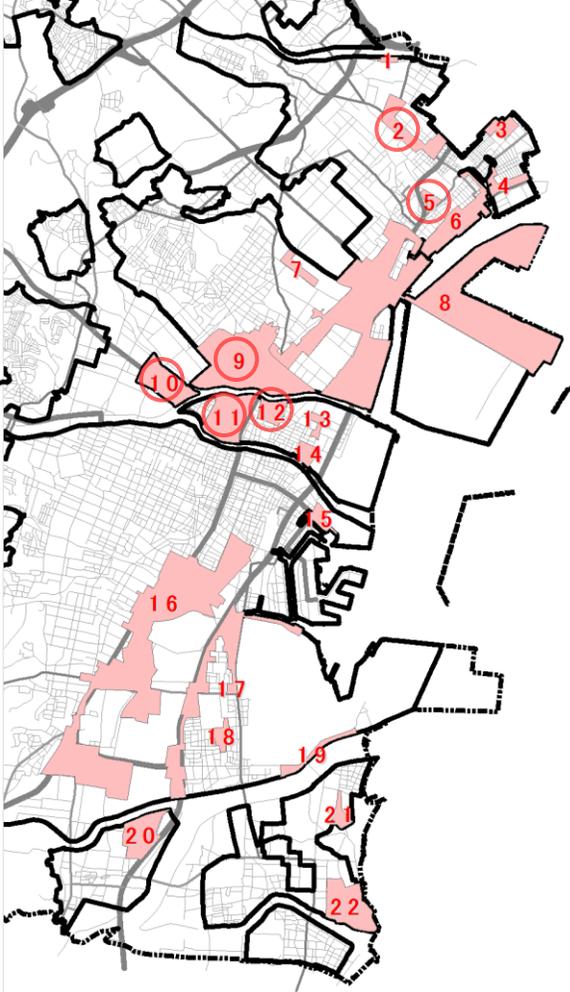
- ・準工業地域は地場産業との共生を図る地域(第一種特別工業地区)や都市施設の位置付けがある地域など地域特性により状況が異なる
- ・住居が多い地域では人口密度が40人/haを超える地域も存在する一方、工業系土地利用のみの地域も存在

■ 準工業地域別の人口・人口密度

・ 2015年(H27)人口と準工業地域



・ 準工業地域NO



・ 準工業地域別の人口・人口密度

| NO | 面積 (ha) | H27人口 | | ※参考 | |
|----|------------|-------|-------------|------|---------------------|
| | | 人口密度 | 可住地 人口密度 | | |
| 1 | 2.0 | 0 | 0.0 | 0.0 | ※民間工場 |
| 2 | 26.0 | 1,231 | 46.7 | 53.5 | |
| 3 | 8.7 | 308 | 34.8 | 34.2 | |
| 4 | 8.9 | 185 | 20.6 | 23.2 | ※R23沿線等 |
| 5 | 4.6 | 292 | 62.0 | 72.9 | |
| 6 | 33.8 | 424 | 12.4 | 32.6 | ※R23沿線等、臨港地区、富双緑地含む |
| 7 | 8.5 | 169 | 19.7 | 28.2 | ※第一種特別工業地区 |
| 8 | 356.2 | 3,367 | 9.3 | 29.3 | ※R1・R23沿線等、臨港地区等含む |
| 9 | 107.2 | 5,850 | 53.8 | 56.2 | ※第一種特別工業地区 |
| 10 | 27.4 | 1,188 | 42.7 | 45.7 | |
| 11 | 37.1 | 1,863 | 49.5 | 50.3 | ※第一種特別工業地区 |
| 12 | 11.8 | 518 | 43.3 | 51.8 | ※第一種特別工業地区 |
| 13 | 4.7 | 67 | 14.1 | 16.6 | |
| 14 | 6.9 | 0 | 0.0 | 0.0 | ※三滝公園(都市公園) |
| 15 | 6.7 | 153 | 22.4 | 25.5 | |
| 16 | 268.1 | 4,615 | 16.9 | 27.6 | ※R1沿線等、中央緑地(都市緑地)含む |
| 17 | 70.9 | 465 | 6.5 | 14.1 | ※R23沿線等 |
| 18 | 7.1 | 0 | 0.0 | 0.0 | ※塩浜駅含む |
| 19 | 9.2 | 0 | 0.0 | 0.0 | ※河畔緑地(都市施設)含む |
| 20 | 28.3 | 22 | 0.8 | 4.3 | ※北勢卸売市場(都市施設)含む |
| 21 | 6.9 | 7 | 0.9 | 6.5 | ※大部分が民間工場 |
| 22 | 38.5 | 718 | 18.3 | 32.6 | ※雨水ポンプ場、汚水処理場含む |

※第一種特別工業地区
工業の業種について、住居及び万古窯業と混在しても支障のないものに制限、風俗営業についても制限

- ・医療施設の徒歩圏人口カバー率(以下、カバー率)は90.5%、福祉施設のカバー率は92.5%と、三大都市圏と同水準で市街化区域を概ねカバー
- ・医療・福祉ともに北中南部に拠点となる施設が配置されバランスの取れた体制が構築されている

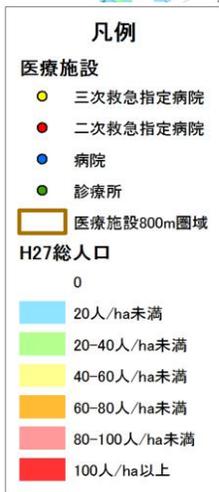
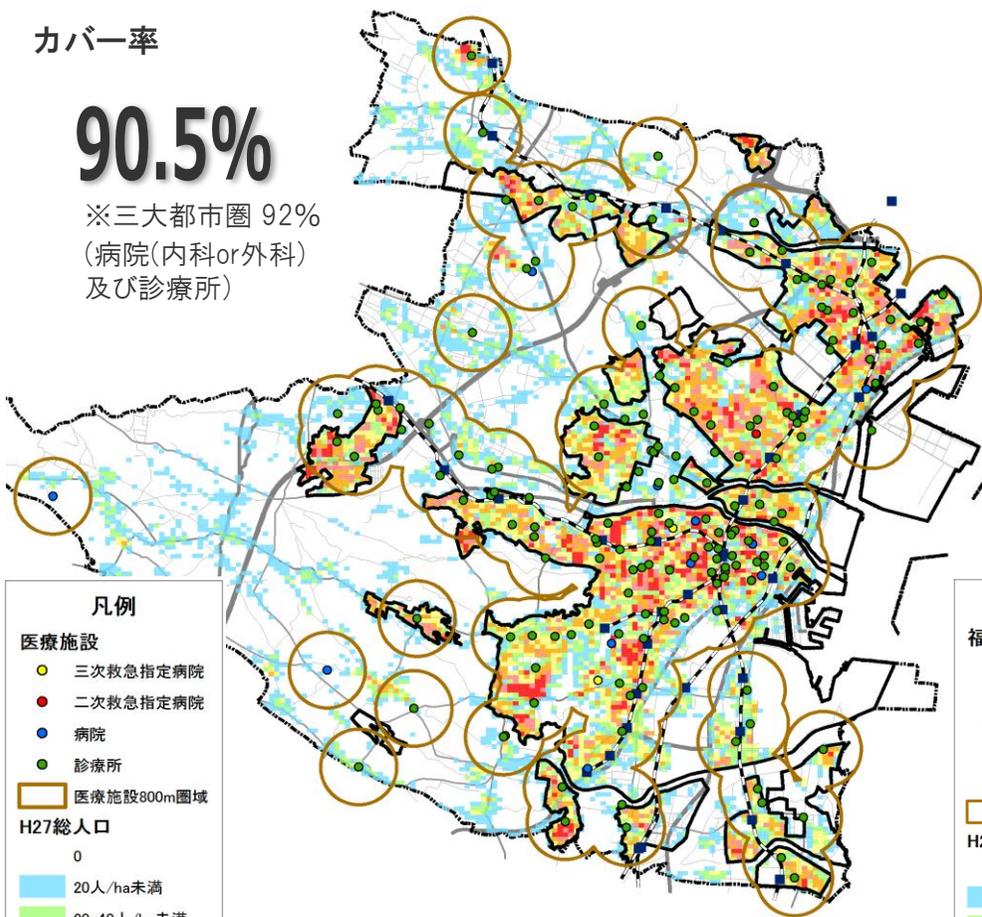
■生活サービス施設（医療）の利便性が高い地域

■生活サービス施設（福祉）の利便性が高い地域

カバー率

90.5%

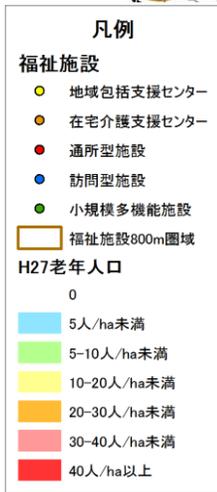
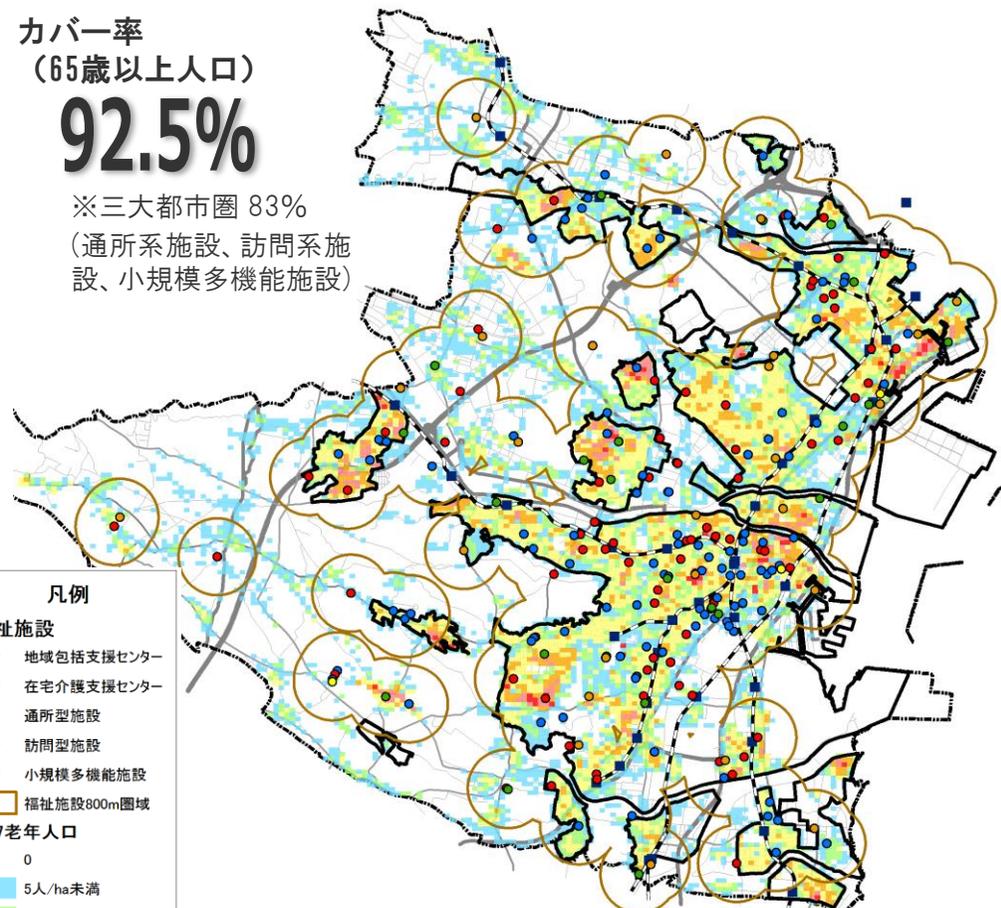
※三大都市圏 92%
(病院(内科or外科)
及び診療所)



カバー率
(65歳以上人口)

92.5%

※三大都市圏 83%
(通所系施設、訪問系施設、
小規模多機能施設)



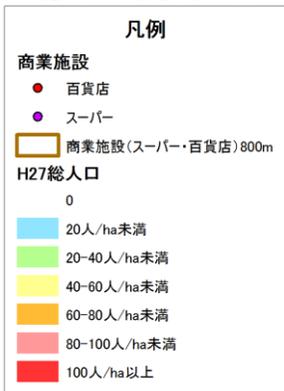
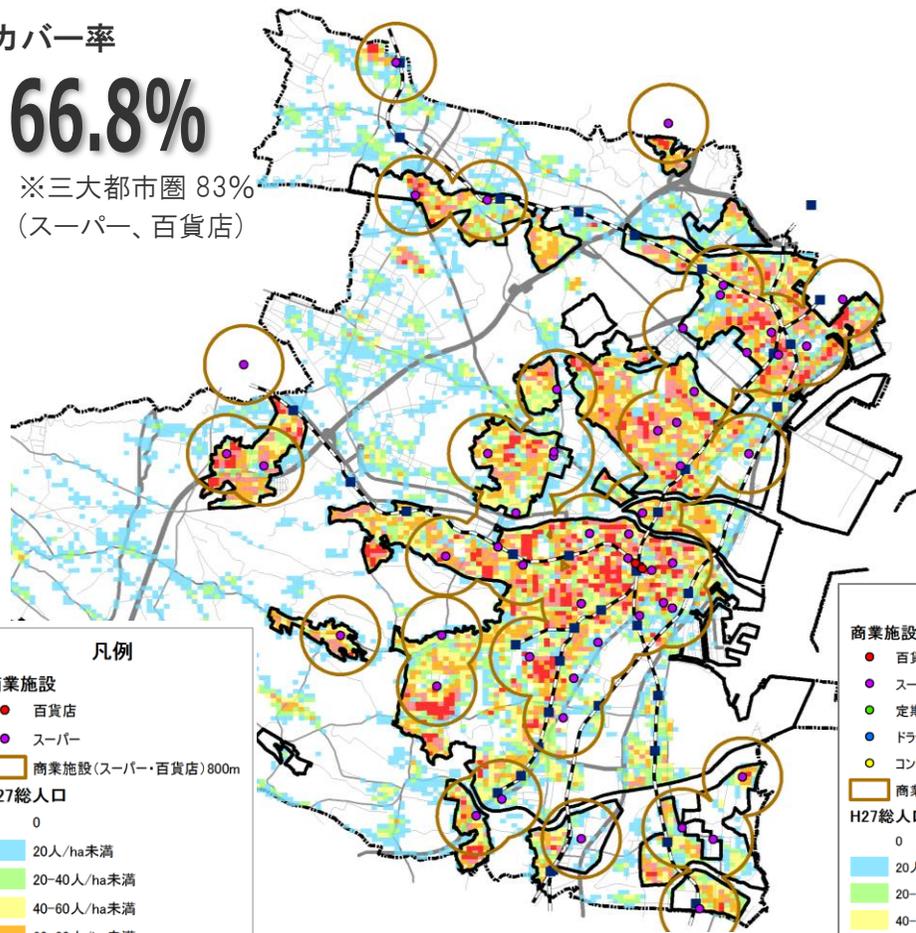
2-2. 都市機能

・商業施設(百貨店、スーパー)のカバー率は66.8%と、三大都市圏より低水準となっている
 ・ドラッグストアやコンビニエンスストア、四日市市の特徴でもある定期市を含めると86.4%となり、市街化区域を概ねカバー

■生活サービス施設(商業)の利便性が高い地域 (スーパー、百貨店)

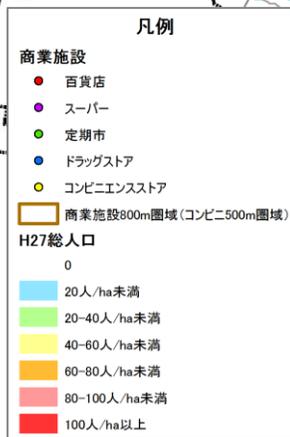
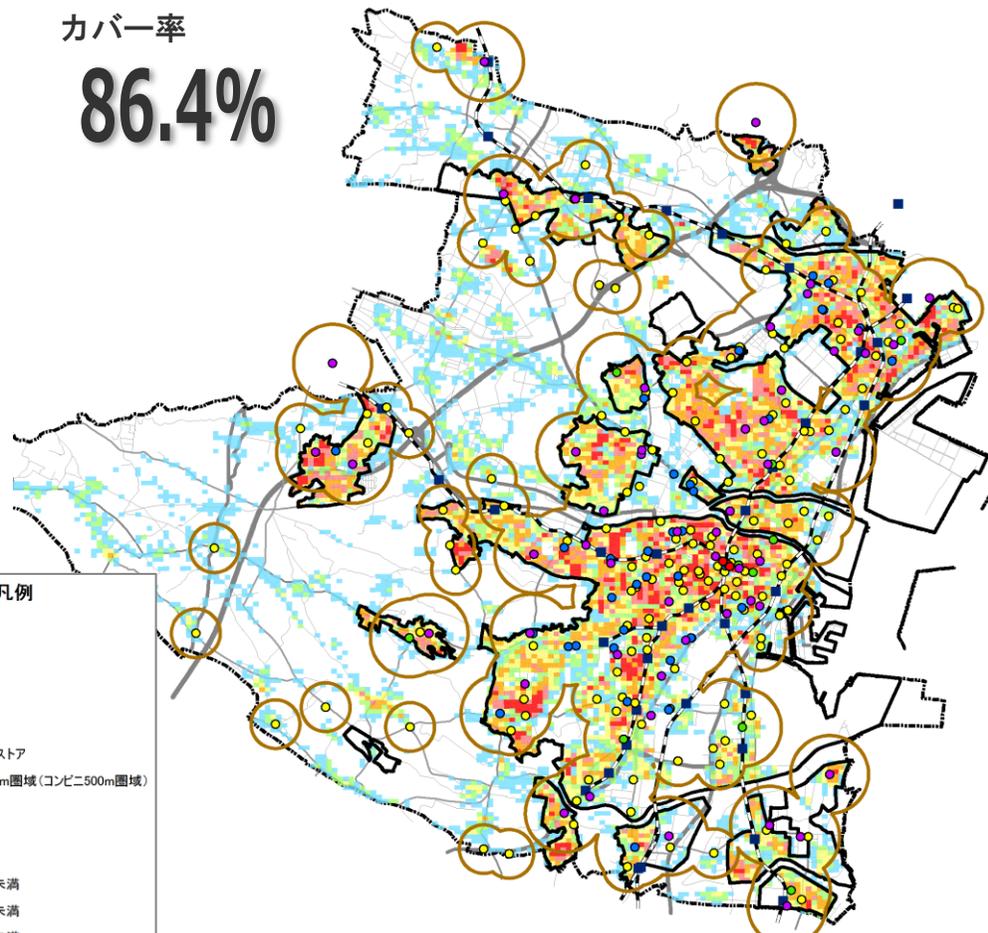
カバー率
66.8%

※三大都市圏 83%
(スーパー、百貨店)



■生活サービス施設(商業)の利便性が高い地域 (スーパー、百貨店、定期市、ドラッグストア、コンビニ) ※コンビニのみ500m圏域

カバー率
86.4%



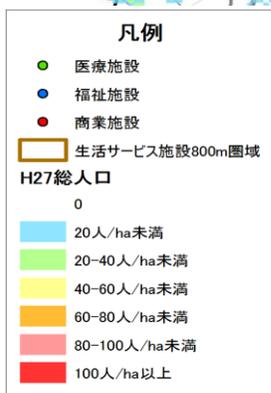
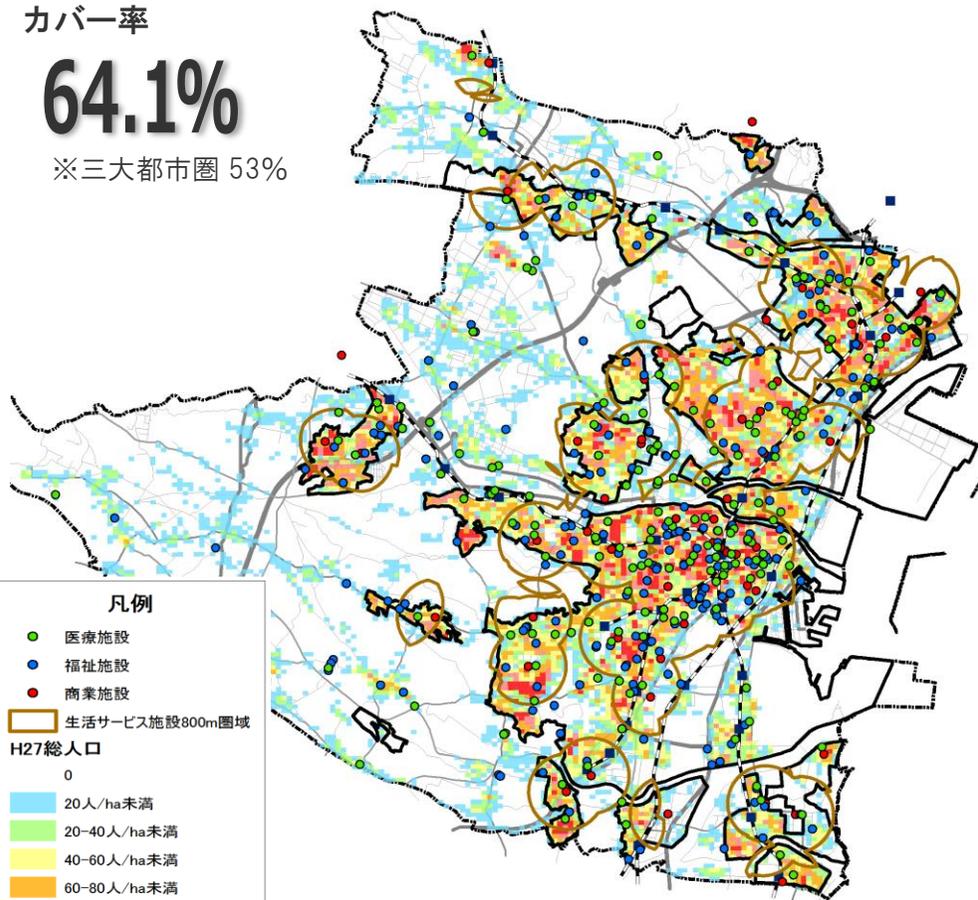
・医療・福祉・商業施設全てが徒歩圏にある、生活サービス施設の利便性が高い地域のカバー率は64.1%と三大都市圏より高い水準
 ・ドラッグストア、コンビニエンスストア、定期市を含むと79.6%まで上昇し、市街化区域を概ねカバー

■生活サービス施設の利便性が高い地域 (医療・福祉・商業施設全てのカバー圏域)

カバー率

64.1%

※三大都市圏 53%

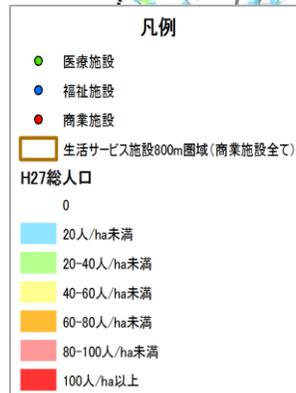
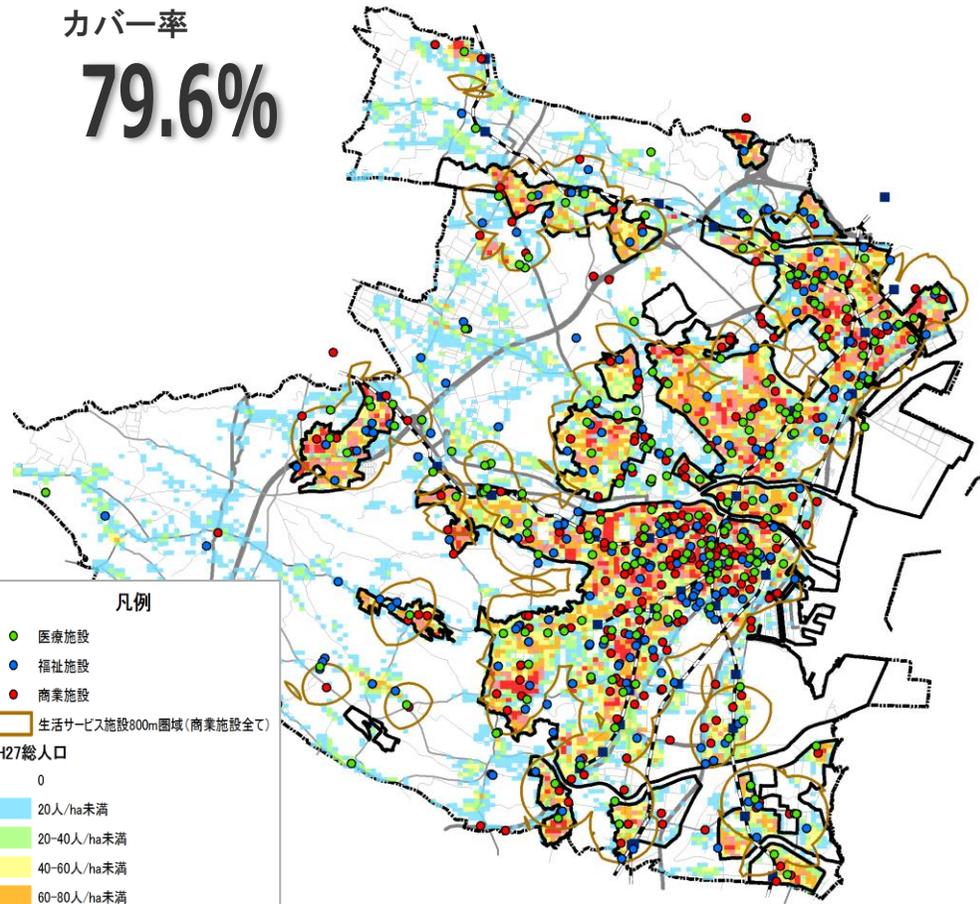


■生活サービス施設(商業)の利便性が高い地域 (医療・福祉・商業施設全てのカバー圏域)

※定期市、ドラッグストア、コンビニを含む
 ※コンビニのみ500m圏域

カバー率

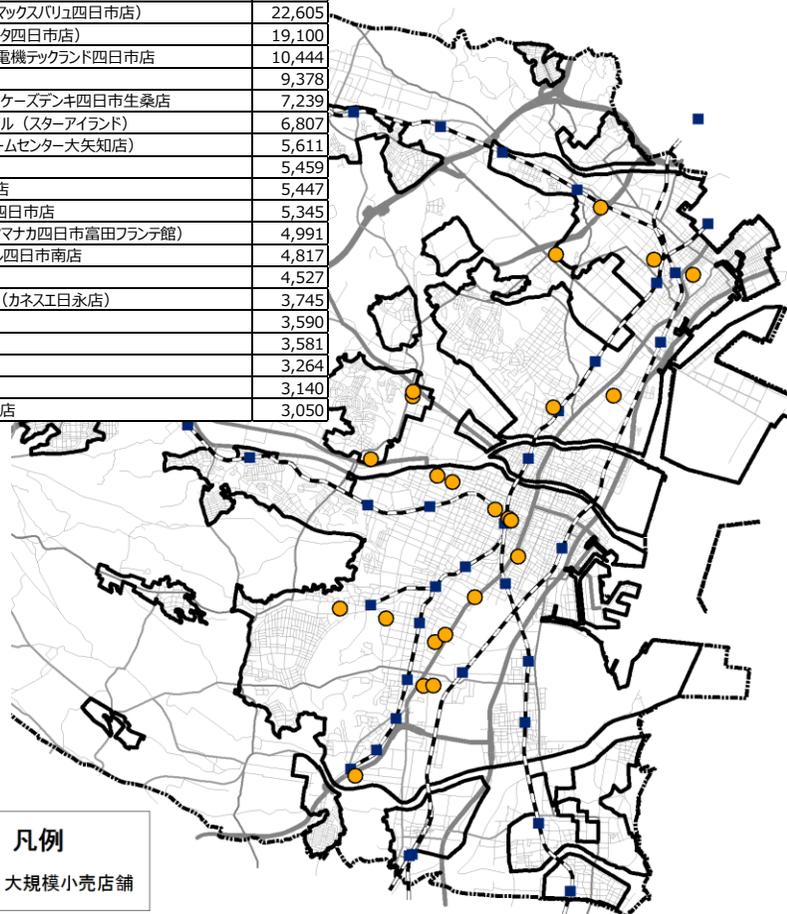
79.6%



- ・大規模小売店舗（規模3,000㎡以上）は主に鉄道駅周辺や主要な道路付近に配置
- ・子育て施設（保育園）のカバー率は66.7%と三大都市圏より低水準であるものの、幼稚園や認定こども園などを含め様々な形で支援する体制を整備

■大規模小売店舗等（規模3,000㎡以上）

| 施設名 | 店舗面積 |
|----------------------------|--------|
| イオンモール四日市北（イオン四日市北店） | 37,763 |
| 四日市近鉄ビル（近鉄百貨店四日市店） | 30,721 |
| イオン尾平ショッピングセンター（イオン四日市尾平店） | 28,901 |
| カヨーショッピングセンター（イオン日永店） | 23,216 |
| イオンタウン四日市泊（マックスバリュ四日市店） | 22,605 |
| ラスクエア四日市（アピタ四日市店） | 19,100 |
| ニトリ四日市店、ヤマダ電機テックランド四日市店 | 10,444 |
| カインズホーム四日市店 | 9,378 |
| スーパーサンシキわ店、ケーズデンキ四日市生桑店 | 7,239 |
| 近鉄四日市駅前店舗ビル（スターアイランド） | 6,807 |
| ユーズ大矢知（コマリホームセンター大矢知店） | 5,611 |
| マックスバリュ生桑店 | 5,459 |
| D C Mカーマ四日市泊店 | 5,447 |
| M E G Aドン・キホーテ四日市店 | 5,345 |
| フレスポ四日市富田（ヤマナカ四日市富田フランテ館） | 4,991 |
| スーパーセンタートライアル四日市南店 | 4,817 |
| D C Mカーマ四日市店 | 4,527 |
| 日永ショッピングセンター（カネスエ日永店） | 3,745 |
| ピアゴ阿倉川店 | 3,590 |
| ピアゴ久保田店 | 3,581 |
| マックスバリュ大矢知店 | 3,264 |
| エディオン四日市日永店 | 3,140 |
| スポーツデポ四日市日永店 | 3,050 |

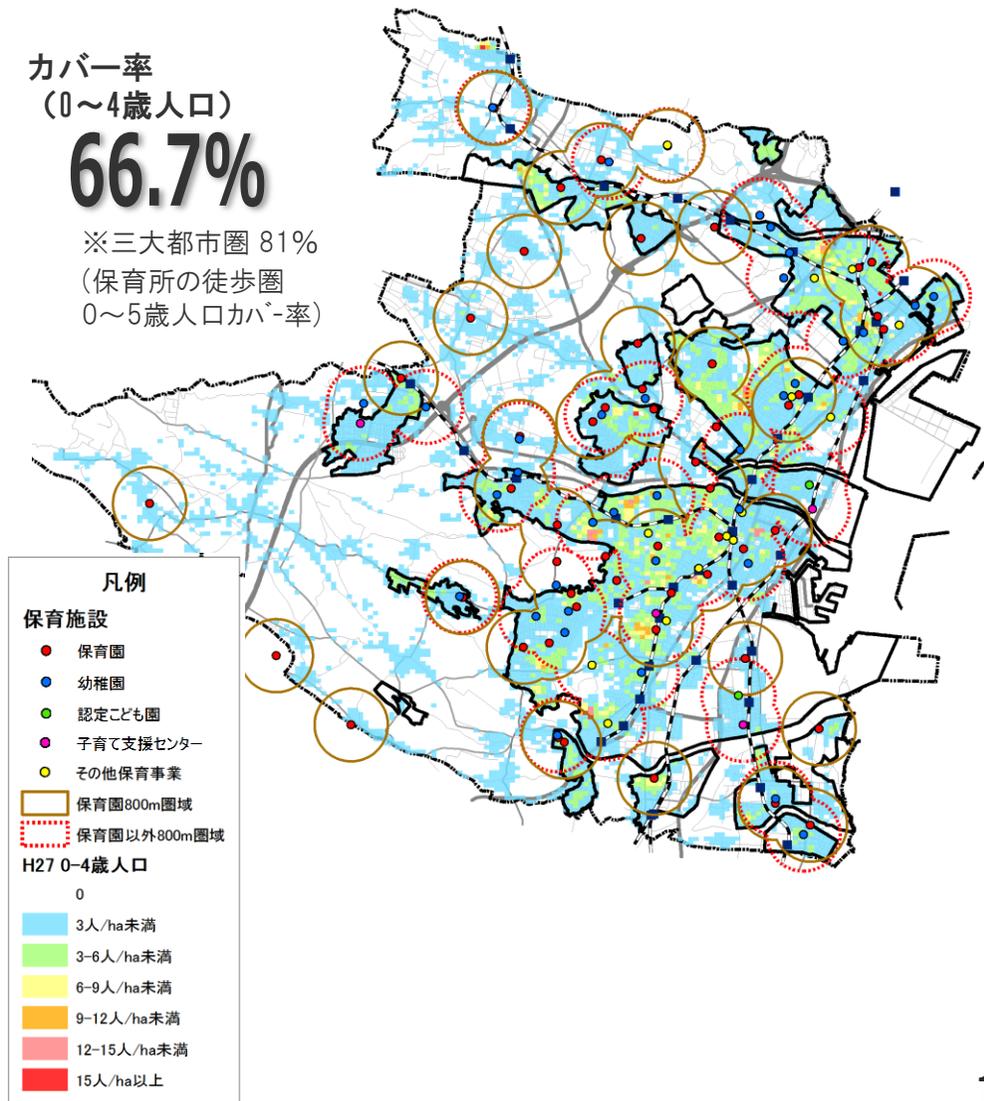


凡例
● 大規模小売店舗

■生活サービス施設（子育て施設）の利便性が高い地域

カバー率
(0~4歳人口)
66.7%

※三大都市圏 81%
(保育所の徒歩圏
0~5歳人口カバー率)



凡例

保育施設

- 保育園
- 幼稚園
- 認定こども園
- 子育て支援センター
- その他保育事業

○ 保育園800m圏域
○ 保育園以外800m圏域

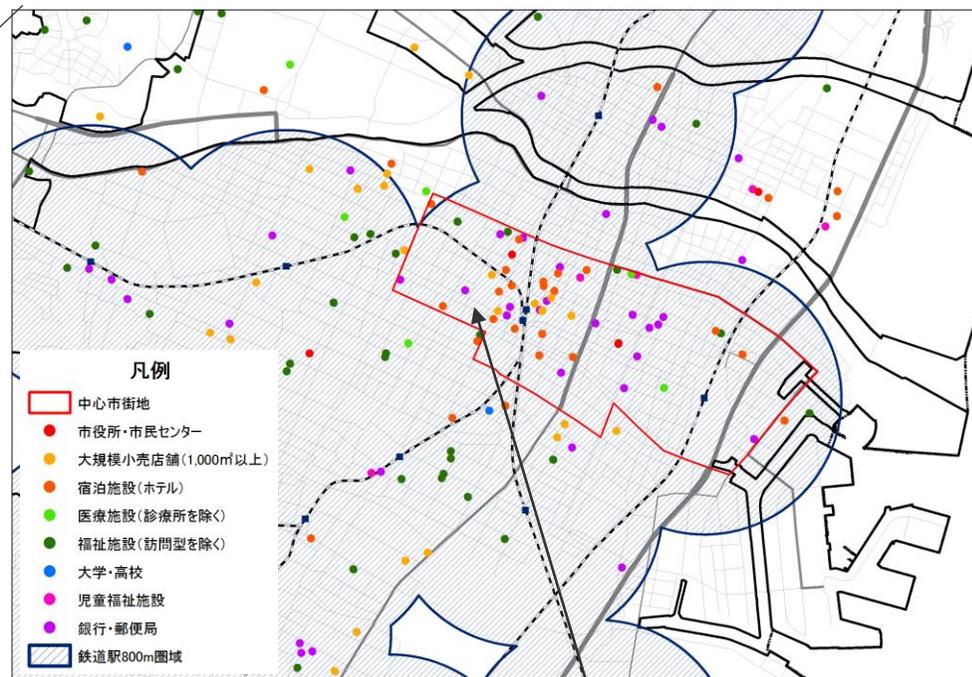
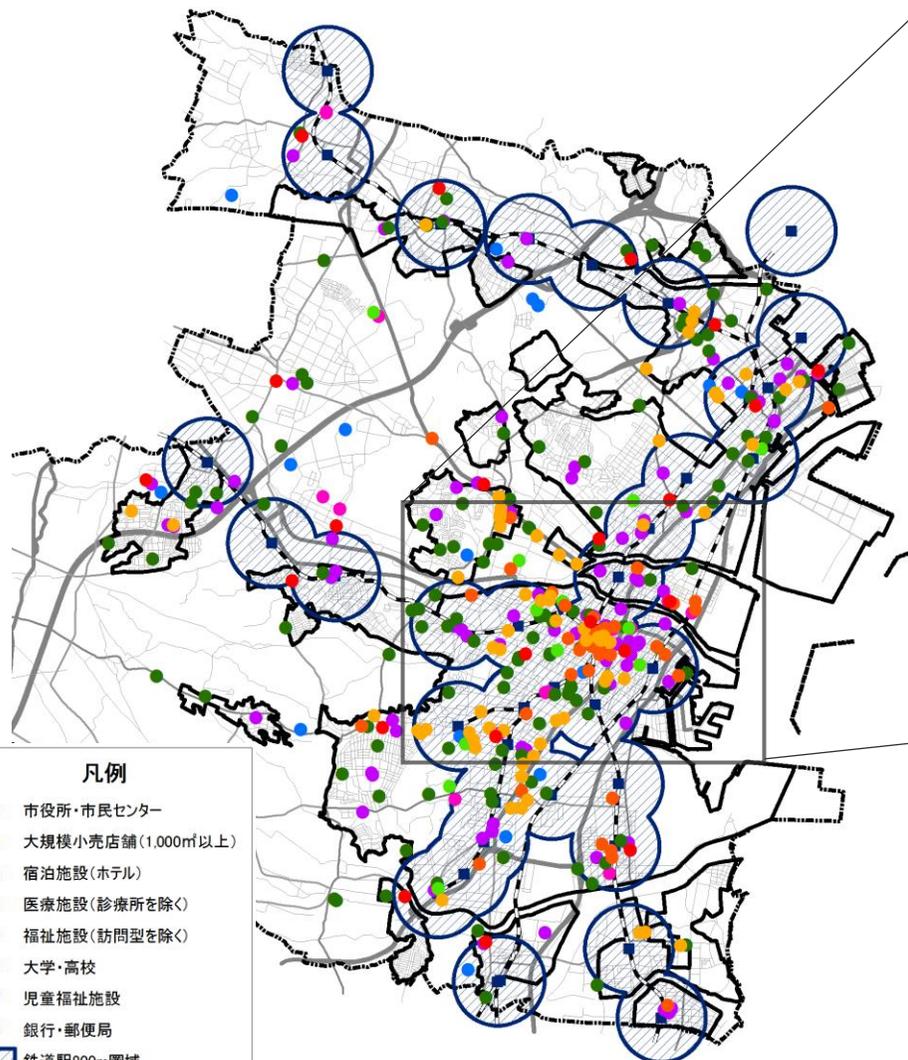
H27 0-4歳人口

- 0
- 3人/ha未満
- 3-6人/ha未満
- 6-9人/ha未満
- 9-12人/ha未満
- 12-15人/ha未満
- 15人/ha以上

出典)「全国大型小売店舗総覧2018年版」(2017年8月作成)

- ・多くの人が利用する公共施設、1,000㎡以上の商業施設、銀行・郵便局、ホテルなど、多くの機能が鉄道駅800m圏内に立地傾向
- ・中心市街地には多くの機能が集積

■都市機能の集積状況



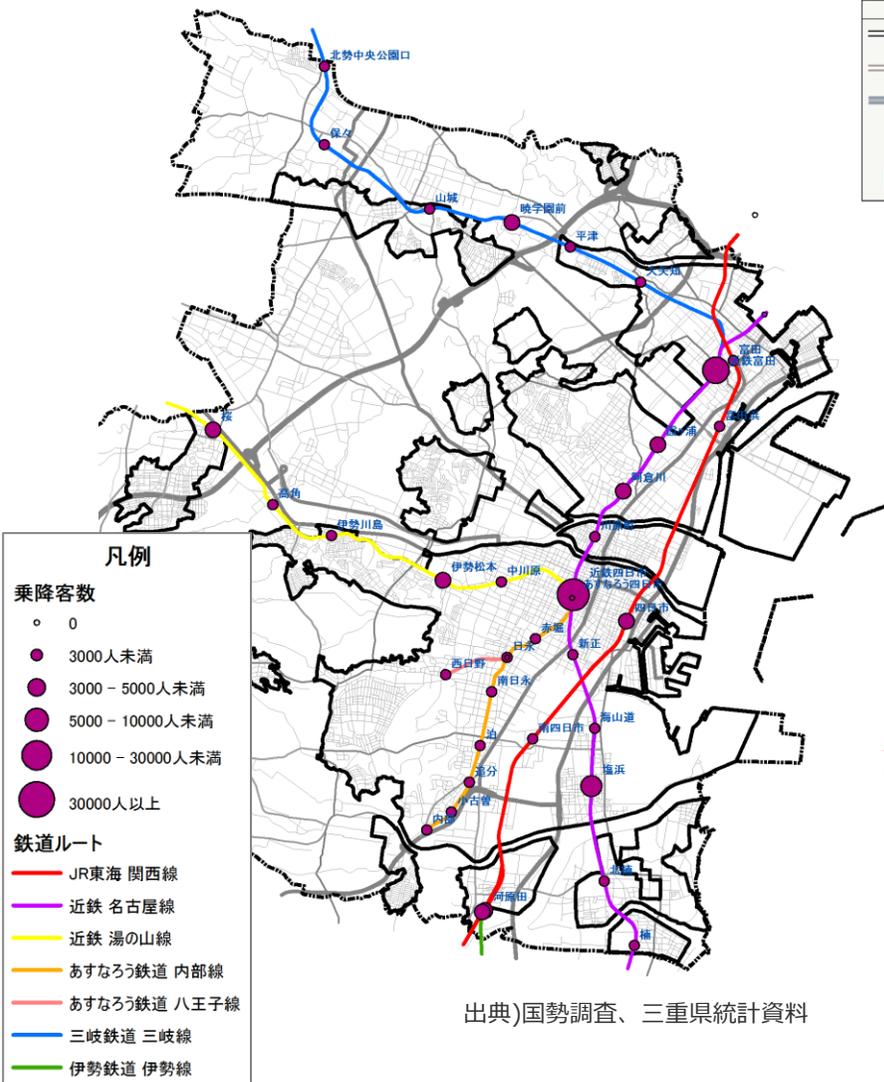
○学術研究拠点 ユマニテクプラザ

- ・三重県と東京大学が地域課題の解決に向け連携協定を締結
- ・東京大学地域未来社会連携研究機構のサテライト拠点を開設予定
- ・三重県や三重大も研究施設を設置予定

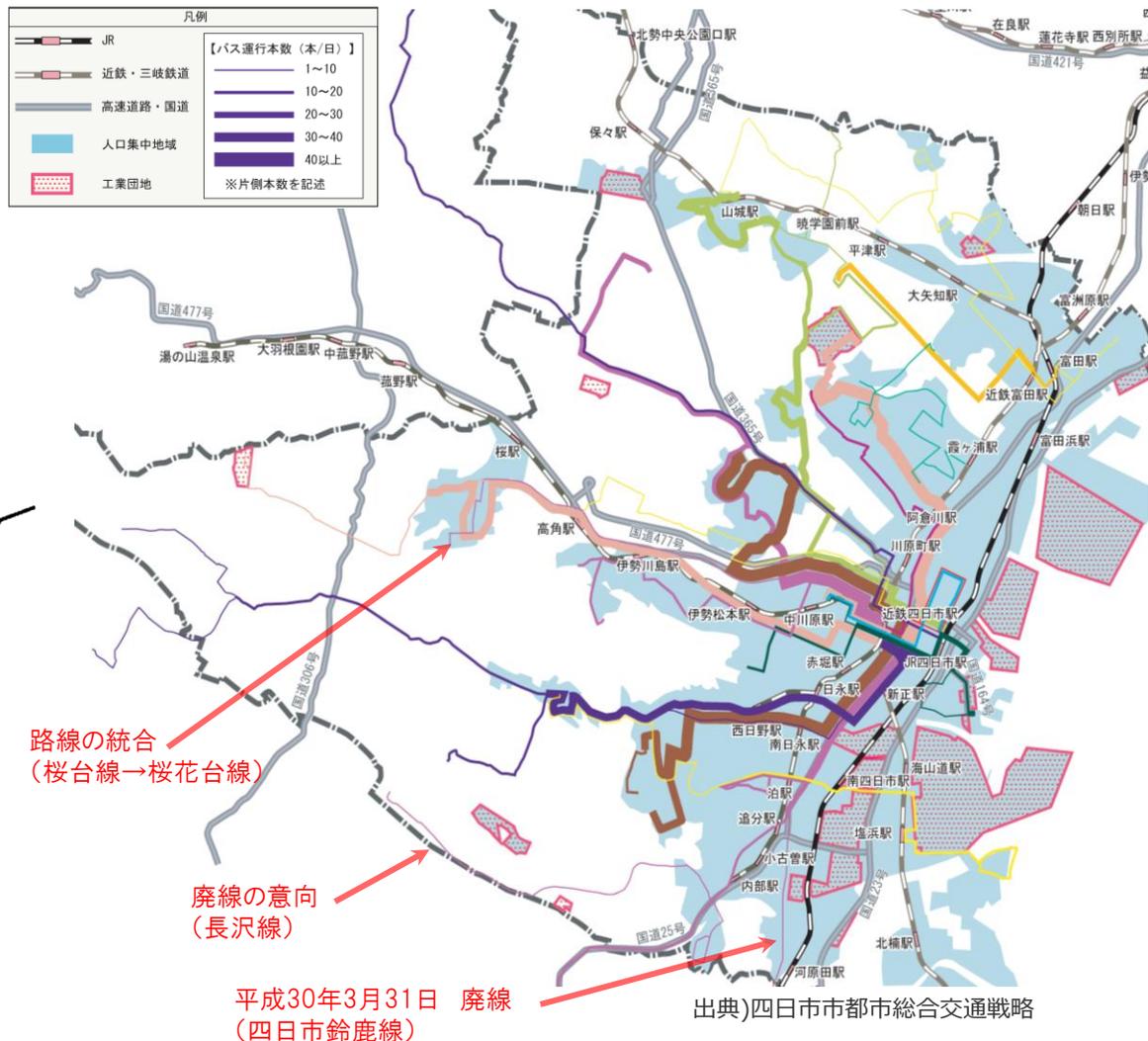
2-3. 公共交通

- ・35駅を有する鉄道は臨海部を中心に市街化区域を広範囲にカバーする鉄道網が形成されている
- ・バスは中心市街地などの拠点と郊外住宅団地や既存集落などを結ぶものの、収支率の悪い路線では減便や廃線となる路線も発生

■鉄道網

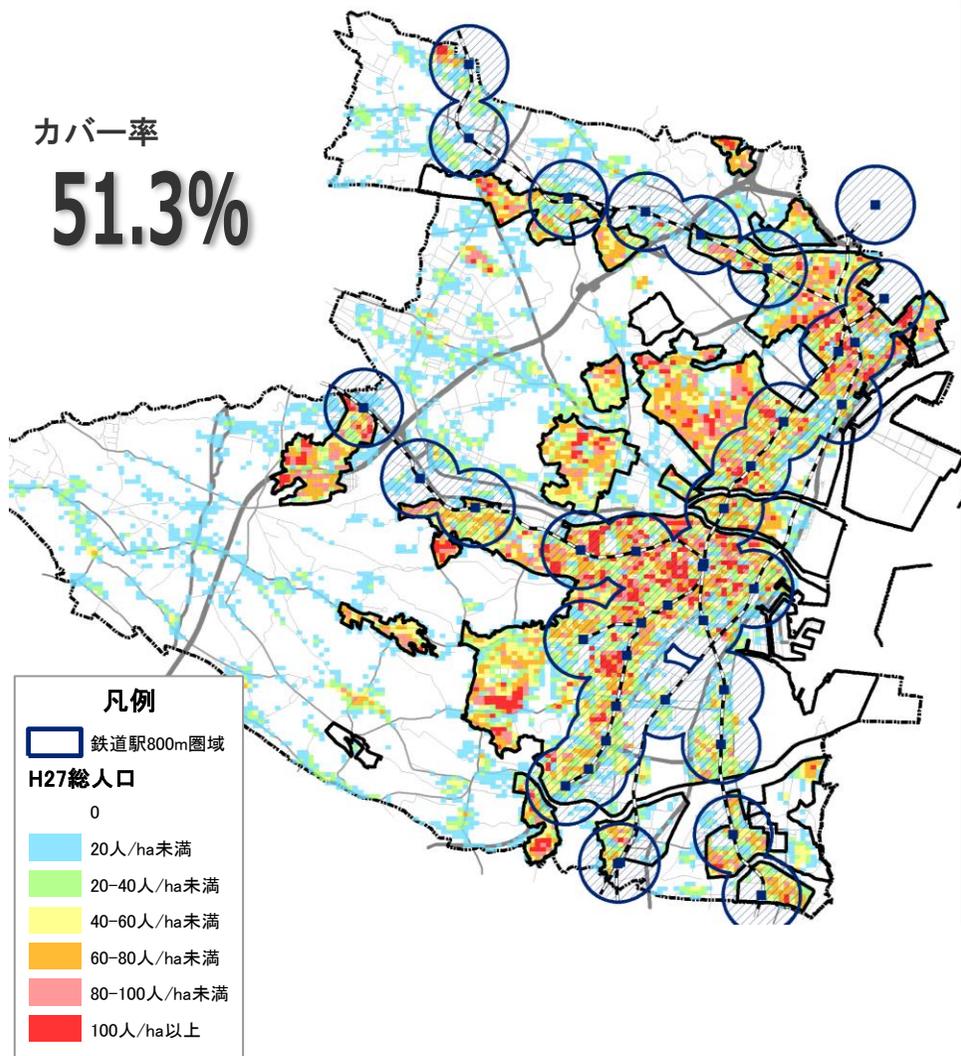


■バス網

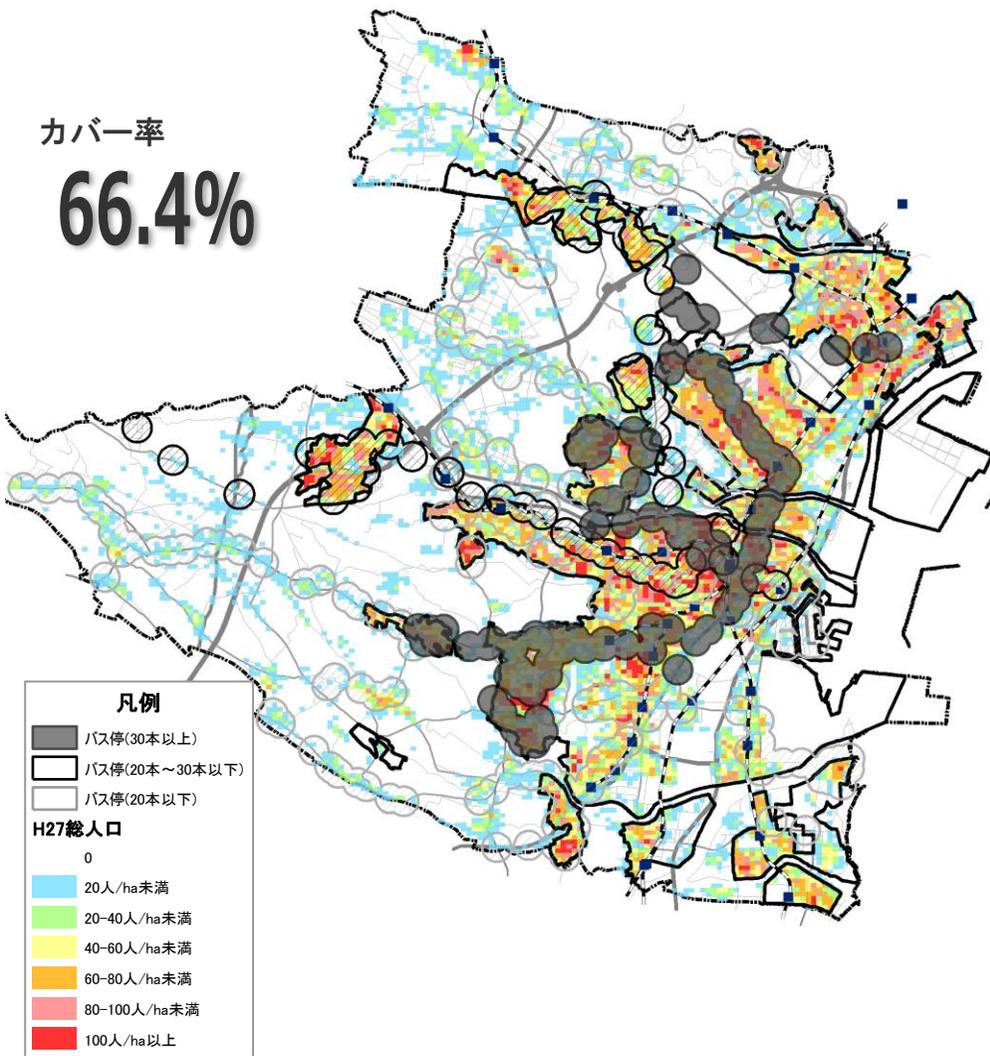


- ・鉄道のカバー率(鉄道駅800m圏)は51.3%となっており、市内人口の約半分が鉄道駅周辺に居住している
- ・バスのカバー率(バス停300m圏)は66.4%と鉄道と補完しながら市域を広くカバー

■鉄道の利便性が高い地域(鉄道駅800m圏)



■バスの利便性が高い地域(バス停300m圏)

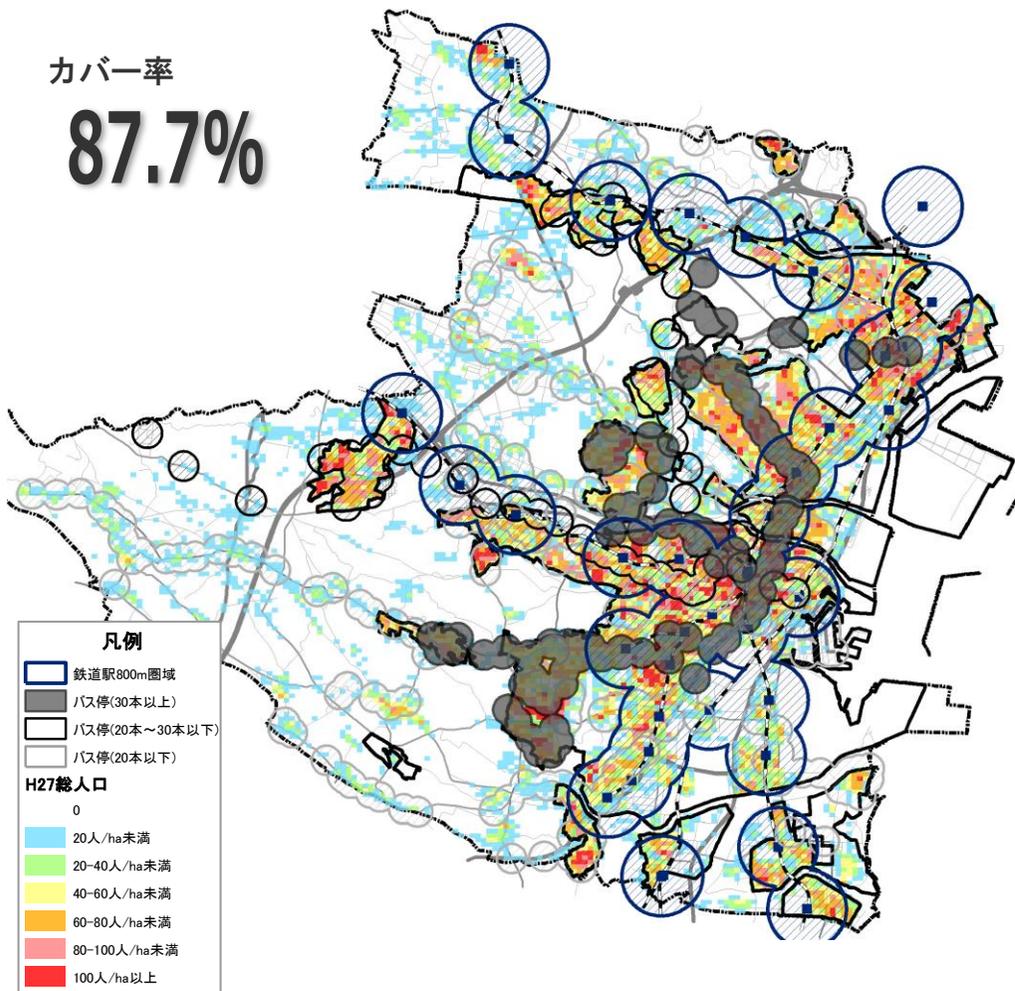


2-3. 公共交通

- ・鉄道とバスを合わせた公共交通のカバー率は87.7%となり、市街化区域を概ねカバー
- ・バスを運行本数30本/日以上のみとした場合の基幹的公共交通ではカバー圏が減少し、62.8%となるものの、三大都市圏とほぼ同水準

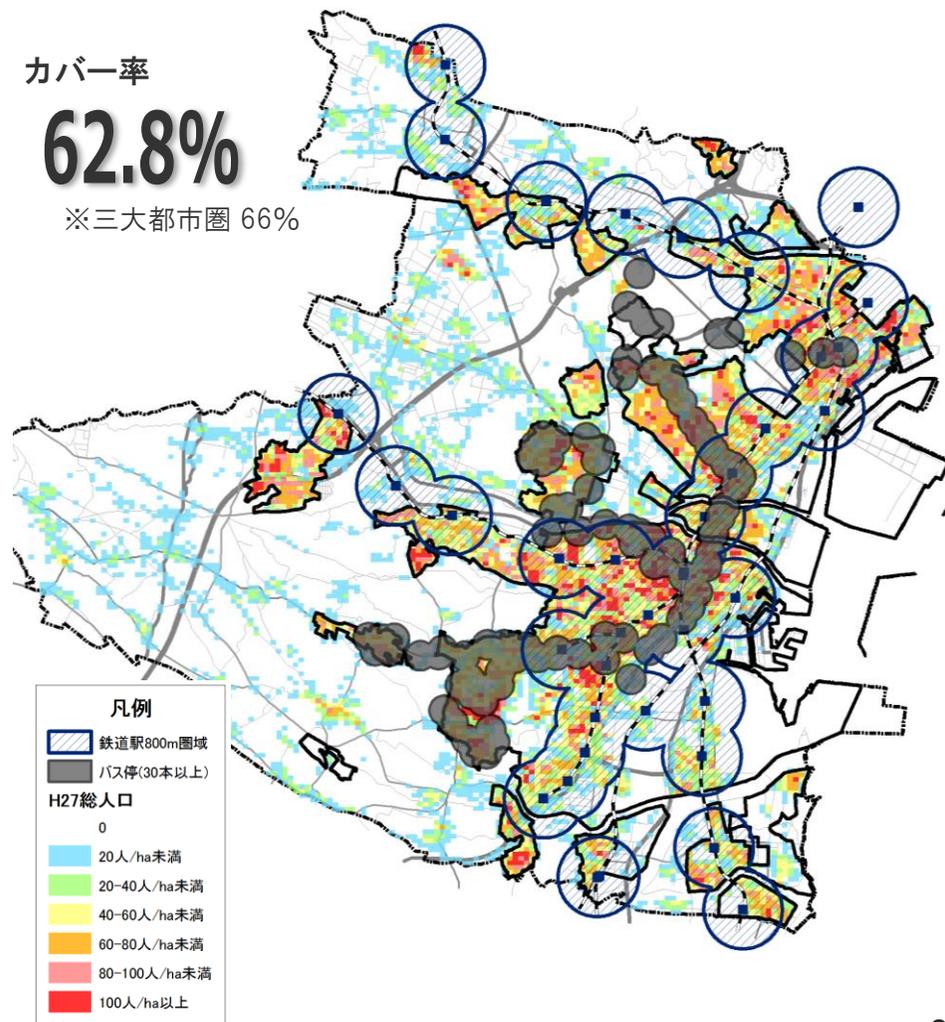
■公共交通 (鉄道駅800m圏または全ての路線のバス停300m圏)

カバー率
87.7%



■基幹的公共交通 (鉄道駅800m圏または運行本数30本/日以上路線のバス停300m圏)

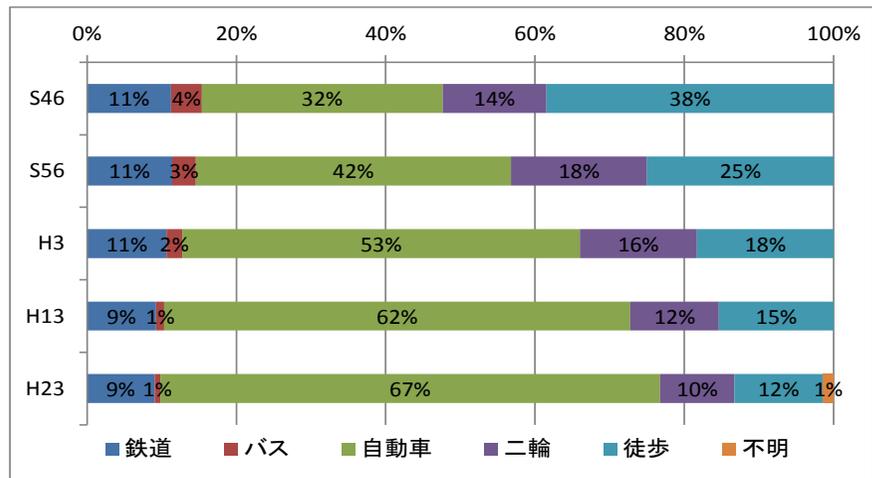
カバー率
62.8%
※三大都市圏 66%



2-3. 公共交通

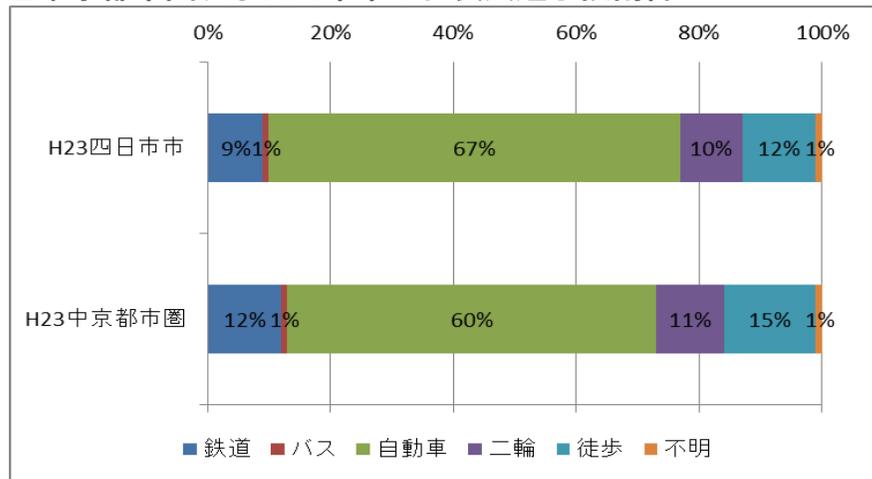
- ・代表交通手段の状況は、自動車年々上がり70%近くとなっているのに対し、公共交通は約10%と車社会が進行している
- ・公共交通利用者数も減少しており、平成13年から平成26年の間で、鉄道は4%、バスは16%、タクシーは31%減少している

■四日市市の代表交通手段割合



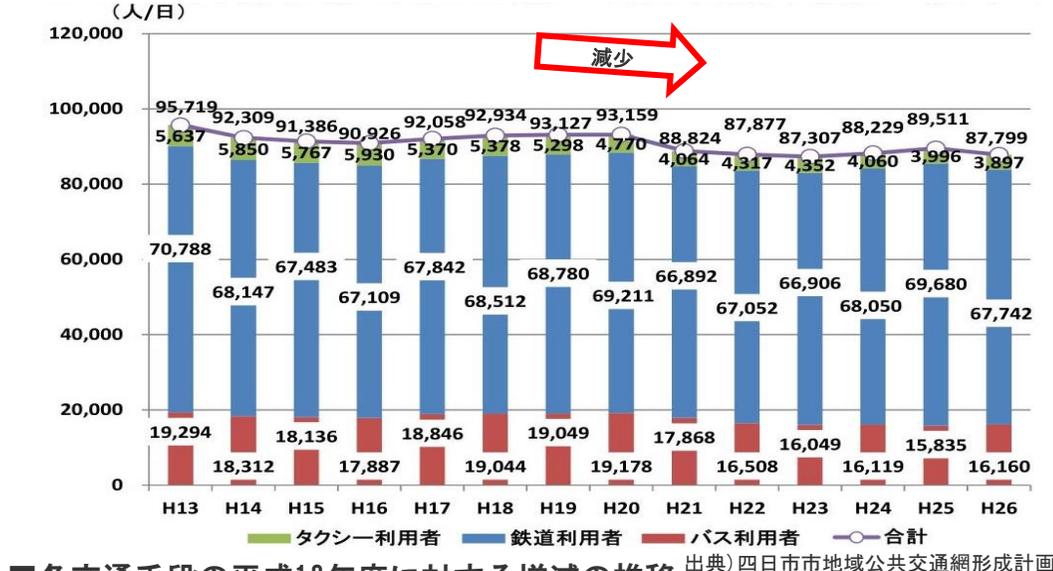
出典) 四日市市地域公共交通網形成計画

■中京都市圏及び四日市市の代表交通手段割合



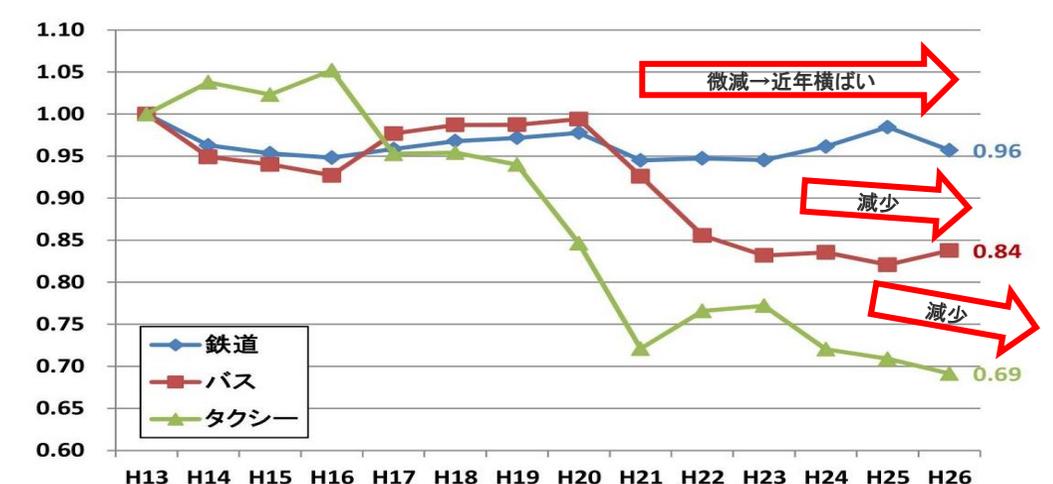
出典) 四日市市地域公共交通網形成計画

■四日市市の公共交通利用者数の推移



出典) 四日市市地域公共交通網形成計画

■各交通手段の平成13年度に対する増減の推移



出典) 四日市市地域公共交通網形成計画

2-4. 都市構造特性(三大都市圏との比較表)

- ・人口密度、都市機能、公共交通についてこれまで示したものを下表に整理
- ・一定の人口密度を保ちつつ、都市機能や公共交通については概ね充足

■都市構造の特性（他都市との比較）

| 視点 | 評価指標 | 四日市 (H27) | 参考 | | | 考察 | |
|----------|---------------------------------|--------------|-----------|-------|-----------|--|---|
| | | | 三大 都市圏 | 地方都市圏 | | | |
| | | | | 政令市 | 概ね 30万 | | |
| 人口 密度 | 市街化区域内の人口密度 | 35.9 | 79 | 62 | 44 | ・三大都市圏と比較すると低密度となり、地方都市圏の概ね30万人都市と比較した場合は同水準 | |
| | 市街化区域内の人口密度 (工業専用地域・臨港地区を除く) | 44.7 | - | - | - | | |
| 都市 機能 | 生活サービス施設(施設ごと)の 徒歩圏人口カバー率(%) | 医療 | 90.5 | 92 | 91 | 76 | ・三大都市圏と同条件で比較した場合、医療・福祉は高水準となり、商業は低水準となるが、ドラッグストアやコンビニなどを含めると商業も高水準に ※医療…病院、診療所 ※福祉…通所系、訪問系、小規模多機能施設 ※商業①…百貨店、スーパー 商業②…商業①+定期市、ドラッグストア、ホームセンター、コンビニ ※コンビニのみ圏域500mとして算出 |
| | | 福祉 | 92.5 | 83 | 90 | 73 | |
| | | 商業① | 66.8 | 83 | 82 | 65 | |
| | | 商業② | 86.4 | - | - | - | |
| | 日常生活サービス施設の徒歩人口圏 カバー率(%) | 商業① | 64.1 | 53 | 63 | 30 | ・三大都市圏より高水準、効率的な配置状況と判断 |
| | | 商業② | 79.6 | - | - | - | |
| | 保育所の徒歩圏0～5歳人口カバー率(%) | 66.7 | 81 | 80 | 66 | ・三大都市圏より低水準、同規模の地方都市と同水準 | |
| 公共 交通 | 基幹的公共交通の人口カバー率(%) | 62.8 | 66 | 72 | 40 | ・基幹的公共交通の人口カバー率は三大都市圏とほぼ同水準 ・全てのバスを対象とした場合はカバー率はさらに上昇 | |
| | 公共交通の人口カバー率(%) | 87.7 | - | - | - | | |
| | 公共交通の機関分担率(%) | 10.0 | 24 | 14 | 8 | ・三大都市圏より低水準、中京都市圏12%(H23)と同水準 | |

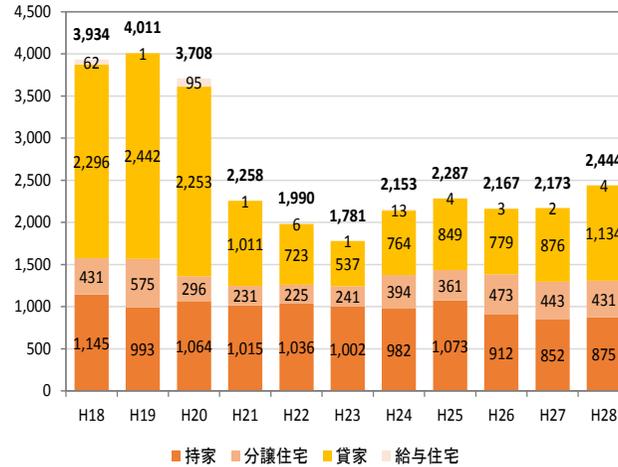
- ・住宅ストックは年間2千戸のペースで増加を続けている
- ・空き家も増加しており、中心市街地や密集市街地で割合が多い

■住宅数の推移



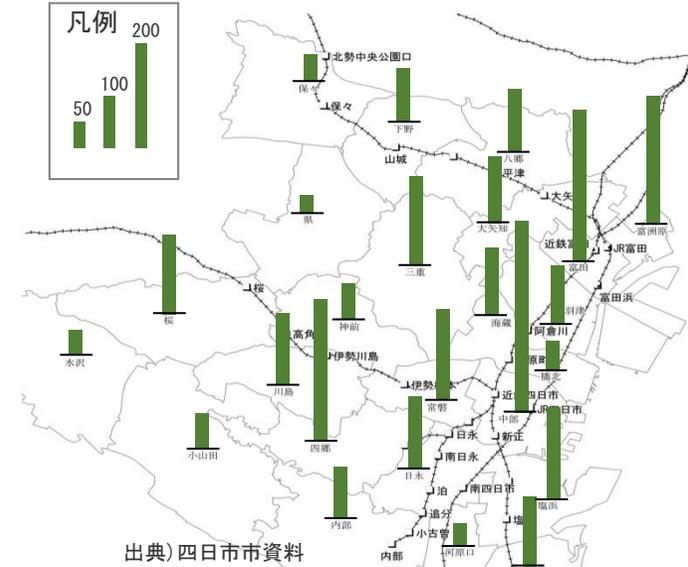
出典) 住宅土地統計調査

■新規住宅着工件数の推移

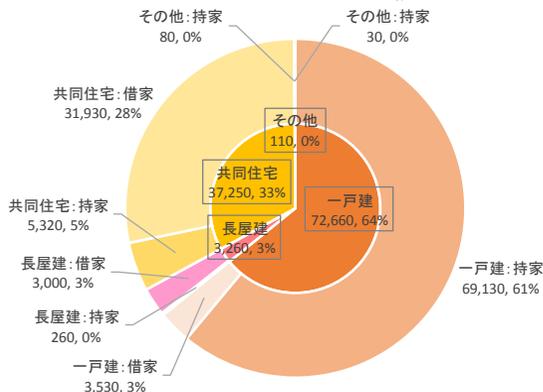


出典) 住宅着工統計

■空き家状況（戸建て）

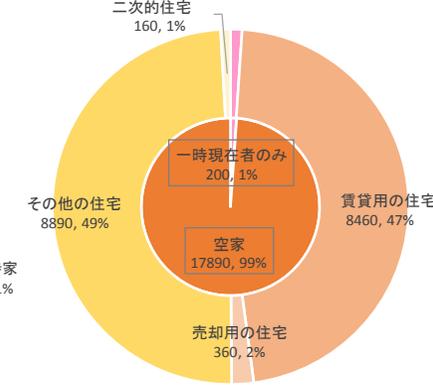


■住宅の建て方別所有関係別比率



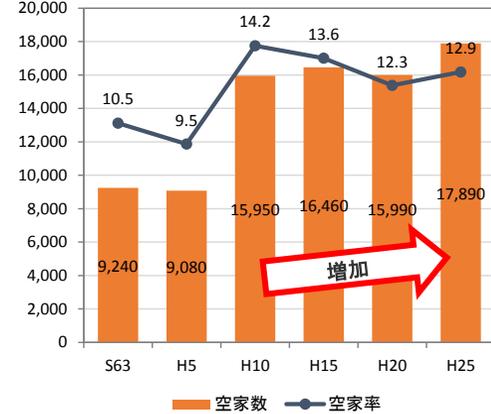
出典) 住宅土地統計調査

■居住世帯なしの住宅の概要



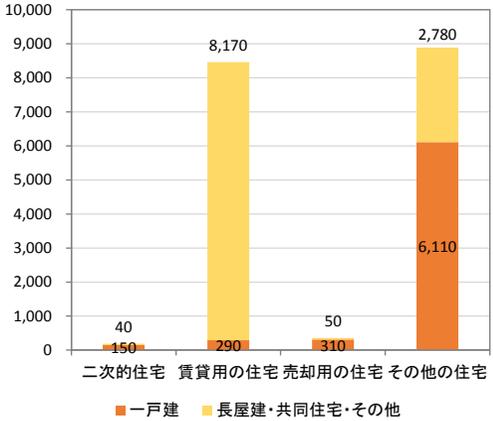
出典) 住宅土地統計調査

■空き家数と空き家率の推移



出典) 住宅土地統計調査

■空き家の種類別建て方別戸数



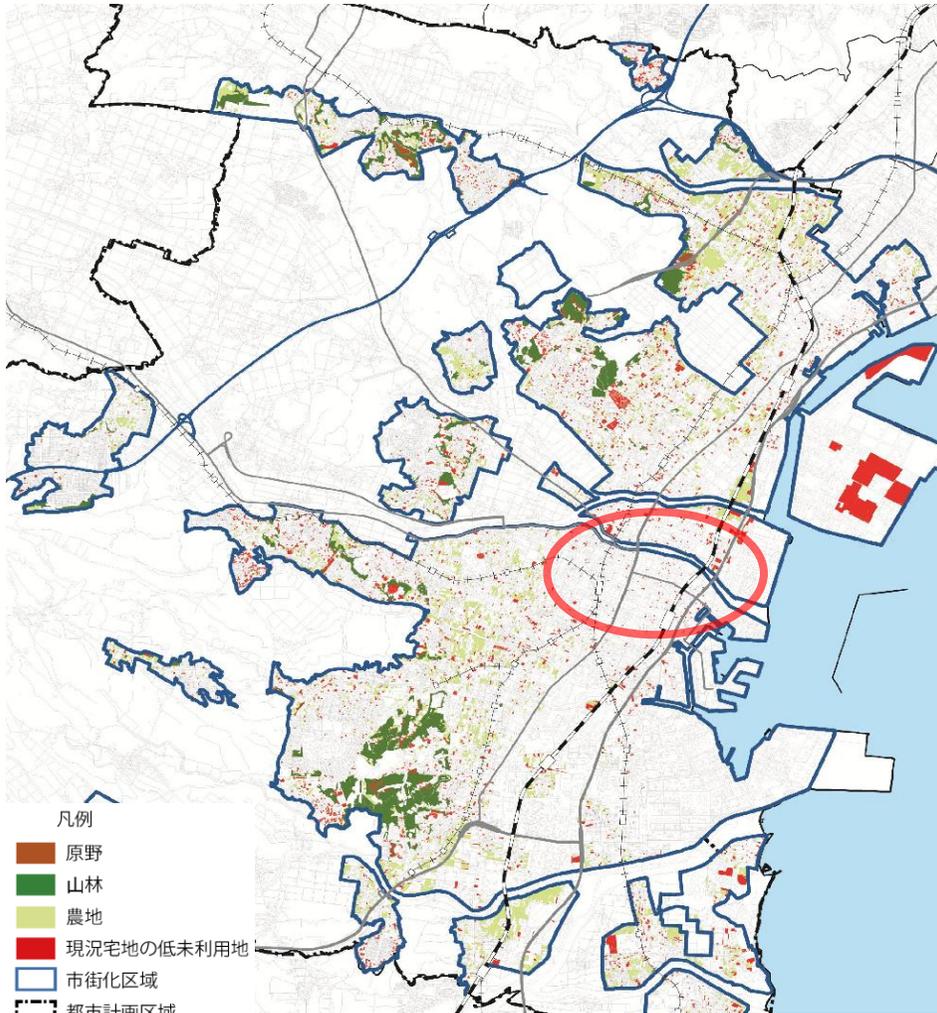
出典) 住宅土地統計調査

2-5. 住環境・都市基盤

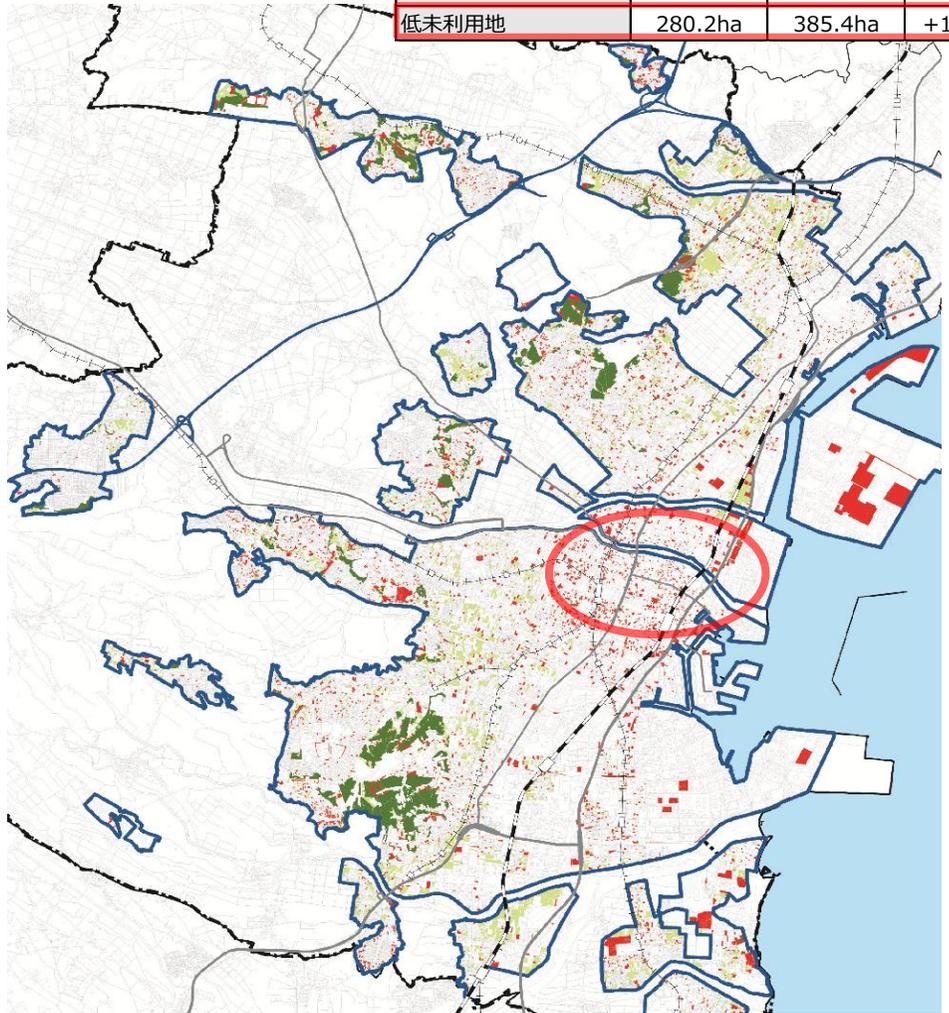
- ・低未利用地は近年増加の傾向にある
- ・中心市街地をはじめとする既成市街地や臨海部工場地域などを中心に増加傾向

■市街化区域内の低未利用地及び農地の状況

・ H19



・ H24



2-5. 住環境・都市基盤

- ・道路は古くから国道1号・23号を軸に道路網を形成、近年は高速道路や北勢バイパス・国道477号バイパスなど広域的な道路の整備が進む
- ・下水道については、行政区域内の普及率は76.0%となっており、市街化区域については概ねカバー

■道路

凡例

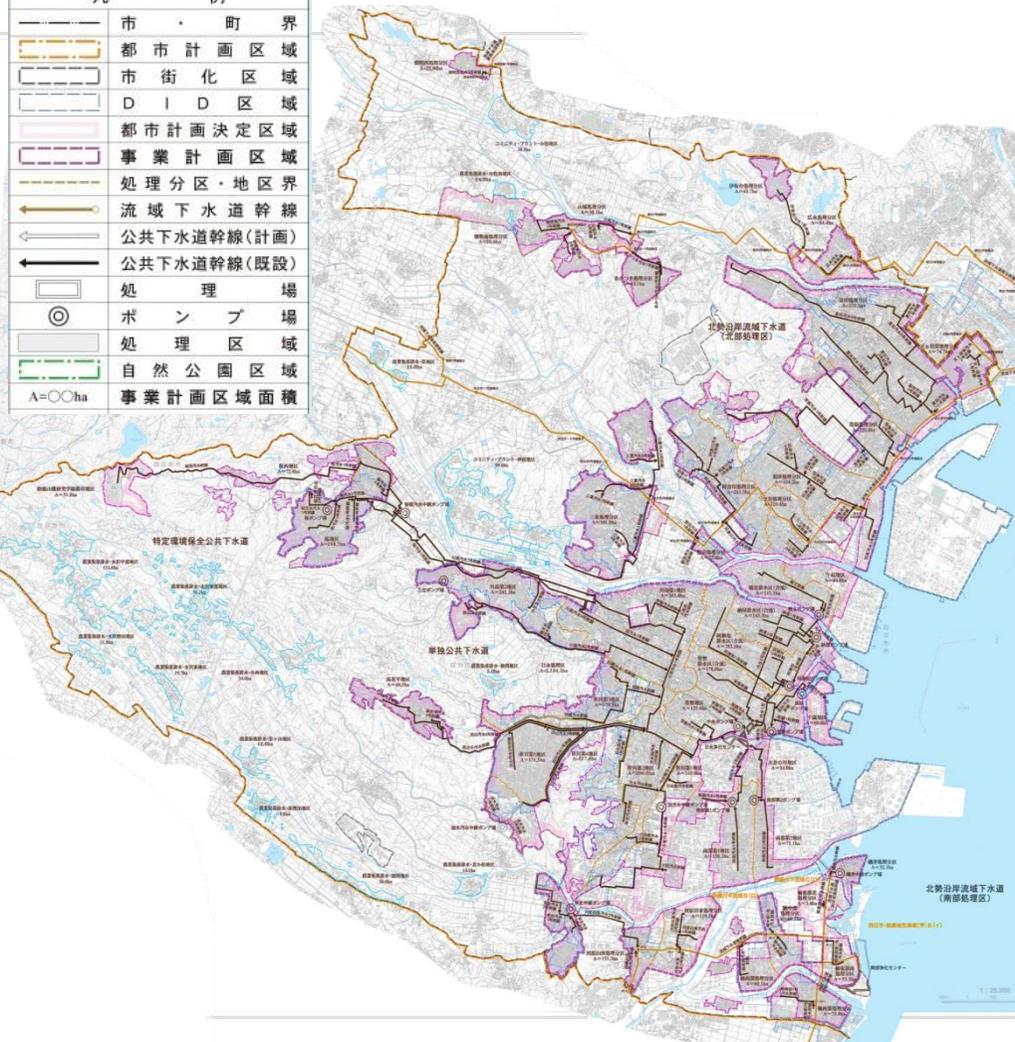
- 高速自動車道
- 都市計画道路
 - 整備済
 - 事業中
- バイパス道路
- その他片側1車線以上の道路
- 市街化区域
- バス停
- バスルート
- 鉄道駅
- 鉄道ルート



■下水道

凡例

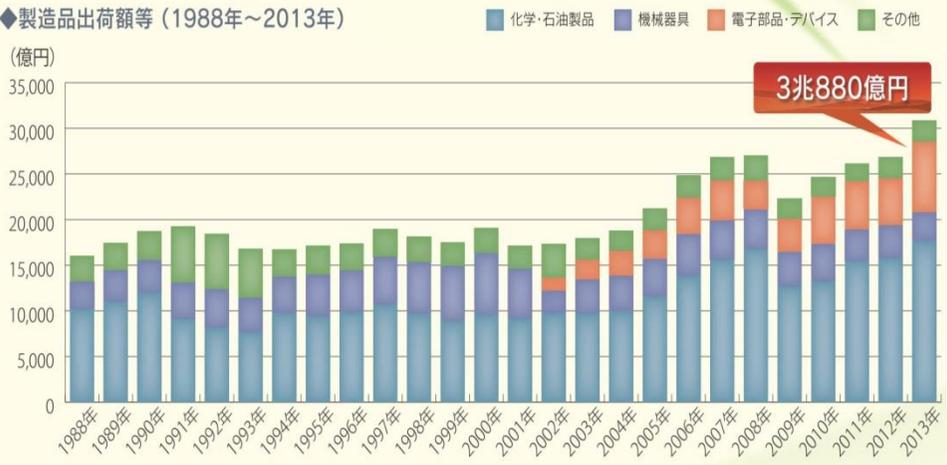
| | |
|-------------|-------------|
| 市・町界 | 都市計画区域 |
| 市街化区域 | D I D 区域 |
| 都市計画決定区域 | 事業計画区域 |
| 処理分区・地区界 | 流域下水道幹線 |
| 公共下水道幹線(計画) | 公共下水道幹線(既設) |
| 処理場 | ポンプ場 |
| 処理区域 | 自然公園区域 |
| 事業計画区域面積 | A=○○ha |



- ・産業は日本有数の産業都市として製造品出荷額等が全国第9位の規模、商業は年間商業販売額が減少傾向(全国トレンド)
- ・事業所は中心市街地に集積しており、商業販売額についても中心市街地のある中部地区が多い

■ 製造品出荷額等の推移

◆ 製造品出荷額等 (1988年~2013年)

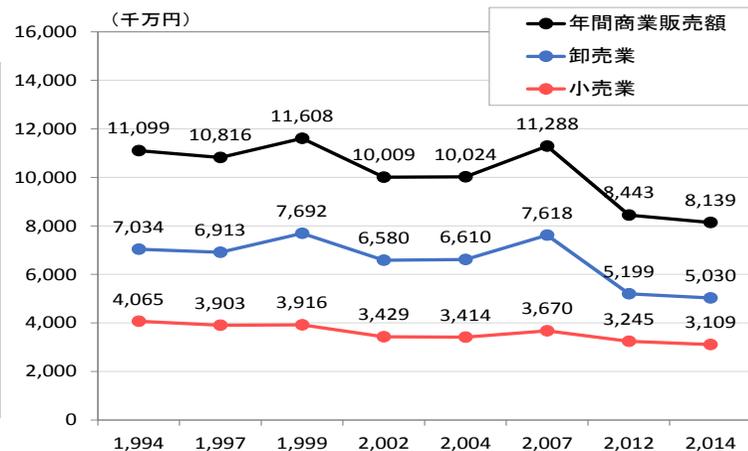


出典) 工業統計

■ 年間商業販売額

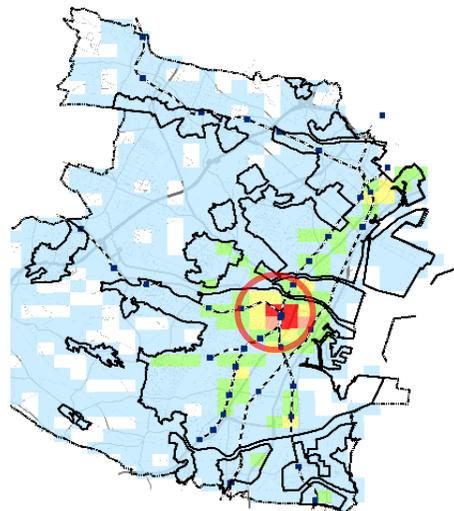
参考) 全国上位10市区町村

| | |
|-----|----------|
| 1位 | 愛知県 豊田市 |
| 2位 | 神奈川県 川崎市 |
| 3位 | 千葉県 市原市 |
| 4位 | 神奈川県 横浜市 |
| 5位 | 岡山県 倉敷市 |
| 6位 | 大阪府 堺市 |
| 7位 | 大阪府 大阪市 |
| 8位 | 愛知県 名古屋市 |
| 9位 | 三重県 四日市市 |
| 10位 | 兵庫県 神戸市 |



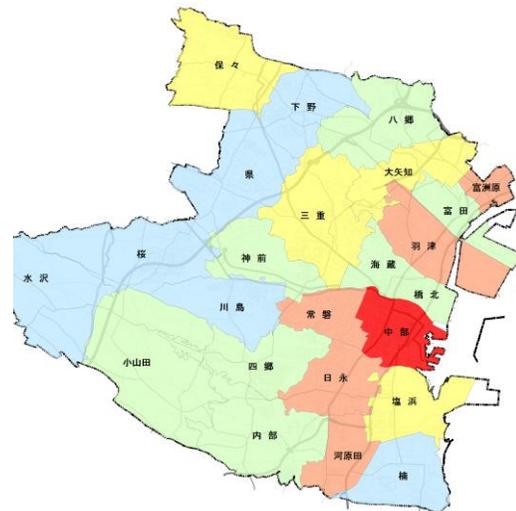
出典) 地域経済分析システム(RESAS)

■ 2014年(H26) 事業所数



出典) 事業所・企業統計調査

■ 2014年(H26) 地区別年間商業販売額



出典) :四日市市資料

- ・昼夜間人口比率は103.6となっており、昼間人口が1万1千人程度多い
- ・通勤状況では、鈴鹿市、桑名市、菟野町からの流入が多い

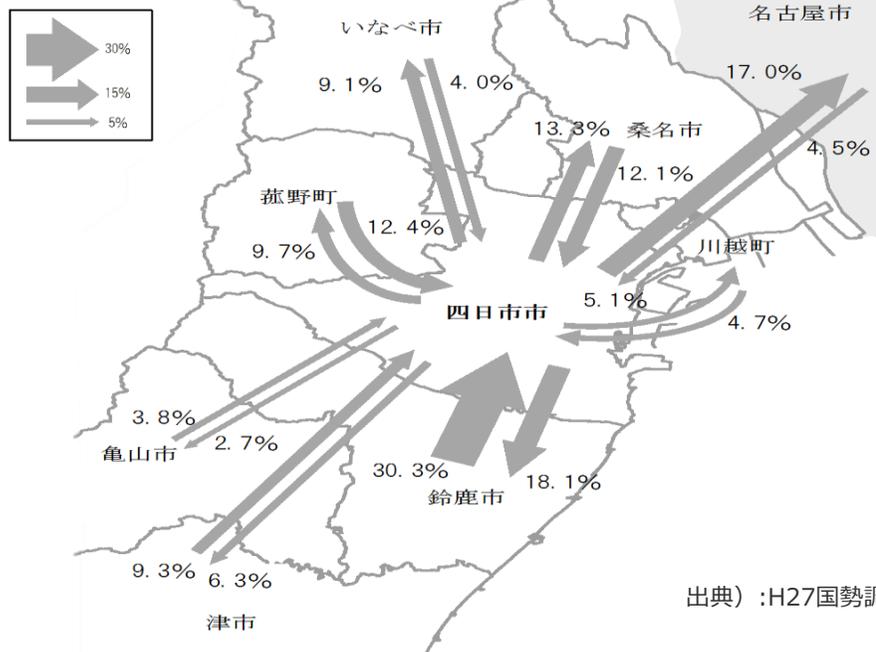
■市町別昼夜間人口比率

| 地域 | 夜間人口 (常住地による人口) | | | 昼間人口 (従業地・通学地による人口) | | | 昼夜間人口比率 | | |
|-------------|--------------------|----------------|----------------|------------------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| | 総数 | 男 | 女 | 総数 | 男 | 女 | 総数 | 男 | 女 |
| | | | | | | | | | |
| 三重県 | 1,815,865 | 883,516 | 932,349 | 1,784,775 | 865,396 | 919,379 | 98.3 | 97.9 | 98.6 |
| 津市 | 278,886 | 136,718 | 144,168 | 288,729 | 139,619 | 149,110 | 103.2 | 102.9 | 103.4 |
| 四日市市 | 311,031 | 154,674 | 156,357 | 322,236 | 163,671 | 158,565 | 103.6 | 105.8 | 101.4 |
| 伊勢市 | 127,817 | 60,467 | 67,350 | 127,958 | 59,259 | 68,699 | 100.1 | 98.0 | 102.0 |
| 松阪市 | 163,863 | 78,548 | 85,315 | 155,923 | 79,392 | 82,591 | 95.2 | 93.4 | 96.8 |
| 桑名市 | 140,303 | 68,740 | 71,563 | 129,740 | 59,539 | 70,204 | 92.5 | 86.6 | 98.1 |
| 鈴鹿市 | 186,403 | 97,500 | 88,903 | 186,057 | 90,659 | 95,398 | 94.7 | 93.0 | 96.5 |
| 名張市 | 78,795 | 37,908 | 40,887 | 68,888 | 31,014 | 37,874 | 87.4 | 81.8 | 92.6 |
| 尾鷲市 | 18,009 | 8,382 | 9,627 | 18,616 | 9,767 | 9,849 | 103.4 | 104.6 | 102.3 |
| 亀山市 | 50,254 | 25,226 | 25,028 | 50,781 | 27,167 | 23,624 | 101.1 | 107.7 | 94.4 |
| 鳥羽市 | 19,448 | 9,082 | 10,366 | 20,637 | 10,000 | 10,637 | 106.1 | 110.1 | 102.6 |
| 熊野市 | 17,322 | 7,946 | 9,376 | 17,666 | 8,139 | 9,527 | 102.0 | 102.4 | 101.6 |
| いなべ市 | 45,815 | 23,220 | 22,595 | 49,708 | 27,929 | 21,779 | 108.5 | 120.3 | 96.4 |
| 志摩市 | 50,341 | 23,398 | 27,005 | 46,708 | 20,992 | 25,716 | 92.8 | 90.0 | 95.2 |
| 伊賀市 | 90,581 | 43,992 | 46,589 | 95,426 | 47,961 | 47,465 | 105.3 | 109.2 | 101.7 |
| 木曾岬町 | 6,357 | 3,153 | 3,204 | 5,886 | 3,026 | 2,860 | 92.6 | 96.0 | 89.3 |
| 東員町 | 25,344 | 12,353 | 12,991 | 22,030 | 10,309 | 11,721 | 86.9 | 83.5 | 90.2 |
| 菟野町 | 40,210 | 19,584 | 20,626 | 34,270 | 15,588 | 18,702 | 85.2 | 79.5 | 90.7 |
| 朝日町 | 10,560 | 5,229 | 5,331 | 9,355 | 4,713 | 4,642 | 88.6 | 90.1 | 87.1 |
| 川越町 | 14,752 | 7,577 | 7,175 | 14,063 | 7,244 | 6,819 | 95.3 | 95.6 | 95.0 |
| 多気町 | 14,878 | 7,275 | 7,603 | 15,777 | 8,244 | 7,533 | 106.0 | 113.9 | 99.1 |
| 明和町 | 22,586 | 10,798 | 11,848 | 19,619 | 8,719 | 10,906 | 86.9 | 81.1 | 92.0 |
| 大台町 | 9,557 | 4,520 | 5,037 | 9,123 | 4,249 | 4,874 | 95.5 | 94.0 | 96.8 |
| 玉城町 | 15,431 | 7,406 | 8,025 | 15,397 | 7,467 | 7,930 | 99.8 | 100.8 | 98.8 |
| 度会町 | 8,309 | 3,975 | 4,334 | 6,462 | 3,014 | 3,448 | 77.8 | 75.8 | 79.6 |
| 大紀町 | 8,939 | 4,183 | 4,756 | 8,119 | 3,770 | 4,349 | 90.8 | 90.1 | 91.4 |
| 南伊勢町 | 12,788 | 5,974 | 6,814 | 11,800 | 5,481 | 6,319 | 92.3 | 91.7 | 92.7 |
| 紀北町 | 16,338 | 7,579 | 8,759 | 15,758 | 7,255 | 8,503 | 96.4 | 95.7 | 97.1 |
| 御浜町 | 8,741 | 4,071 | 4,670 | 8,418 | 3,773 | 4,645 | 96.3 | 92.7 | 99.5 |
| 紀宝町 | 11,207 | 5,220 | 5,987 | 9,612 | 4,522 | 5,090 | 85.8 | 86.6 | 85.0 |

出典) :H27国勢調査

■通勤における流動状況

| | 四日市市から他市町村へ | | | | | | 他市町村から四日市市へ | | | | | | |
|-------|---------------|--------|--------|----------------|-------|-------|---------------|--------|--------|----------------|-------|-------|-------|
| | 15歳以上 通勤者数 | | | 15歳以上 通勤者割合 | | | 15歳以上 通勤者数 | | | 15歳以上 通勤者割合 | | | |
| | 計 | 男 | 女 | 計 | 男 | 女 | 計 | 男 | 女 | 計 | 男 | 女 | |
| 合計 | 148,914 | 86,182 | 62,732 | | | | 160,114 | 94,932 | 65,182 | | | | |
| 他市区町村 | 36,809 | 25,164 | 11,645 | 24.7% | 29.2% | 18.6% | 47,387 | 33,469 | 13,918 | 29.6% | 35.3% | 21.4% | |
| 他市区町村 | 名古屋市 | 6,263 | 4,328 | 1,935 | 17.0% | 17.2% | 16.6% | 2,127 | 1,721 | 406 | 4.5% | 5.1% | 2.9% |
| | 鈴鹿市 | 6,665 | 4,256 | 2,409 | 18.1% | 16.9% | 20.7% | 14,344 | 9,606 | 4,738 | 30.3% | 28.7% | 34.0% |
| | 桑名市 | 4,905 | 3,110 | 1,795 | 13.3% | 12.4% | 15.4% | 5,723 | 3,901 | 1,822 | 12.1% | 11.7% | 13.1% |
| | 菟野町 | 3,583 | 1,899 | 1,684 | 9.7% | 7.5% | 14.5% | 5,877 | 3,428 | 2,449 | 12.4% | 10.2% | 17.6% |
| | いなべ市 | 3,341 | 2,741 | 600 | 9.1% | 10.9% | 5.2% | 1,917 | 1,294 | 623 | 4.0% | 3.9% | 4.5% |
| | 津市 | 2,325 | 1,680 | 645 | 6.3% | 6.7% | 5.5% | 4,415 | 3,577 | 838 | 9.3% | 10.7% | 6.0% |
| | 川越町 | 1,868 | 1,119 | 749 | 5.1% | 4.4% | 6.4% | 2,246 | 1,352 | 894 | 4.7% | 4.0% | 6.4% |
| | 亀山市 | 990 | 780 | 210 | 2.7% | 3.1% | 1.8% | 1,784 | 1,327 | 457 | 3.8% | 4.0% | 3.3% |



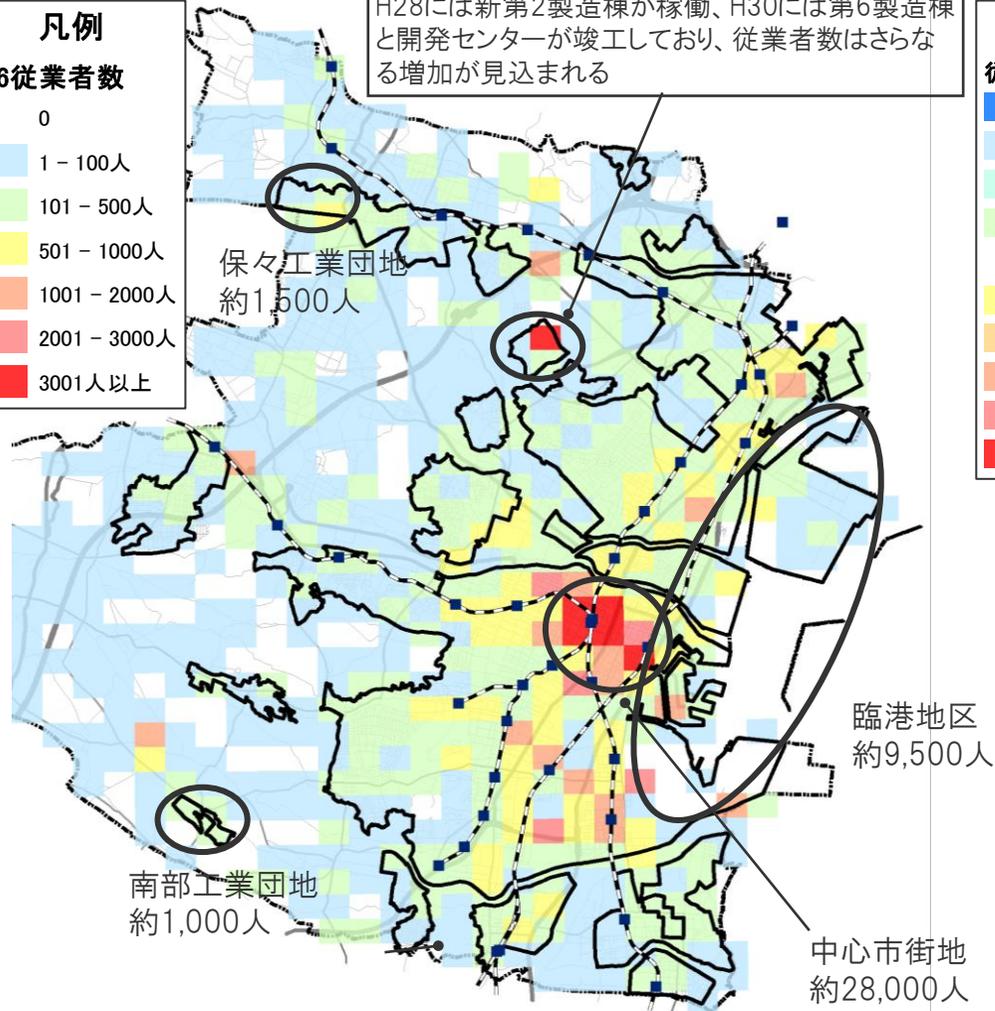
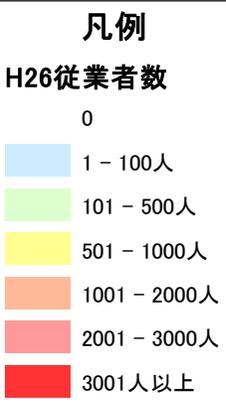
出典) :H27国勢調査

2-6. 産業・商業

- ・内陸型産業の立地誘導により、電子デバイス系の従業員数が増加、近年においても設備投資が進むなど今後も増加が見込まれる
- ・通勤者や物流の増加などに伴い、渋滞が発生するなど周辺交通などに影響が生じている

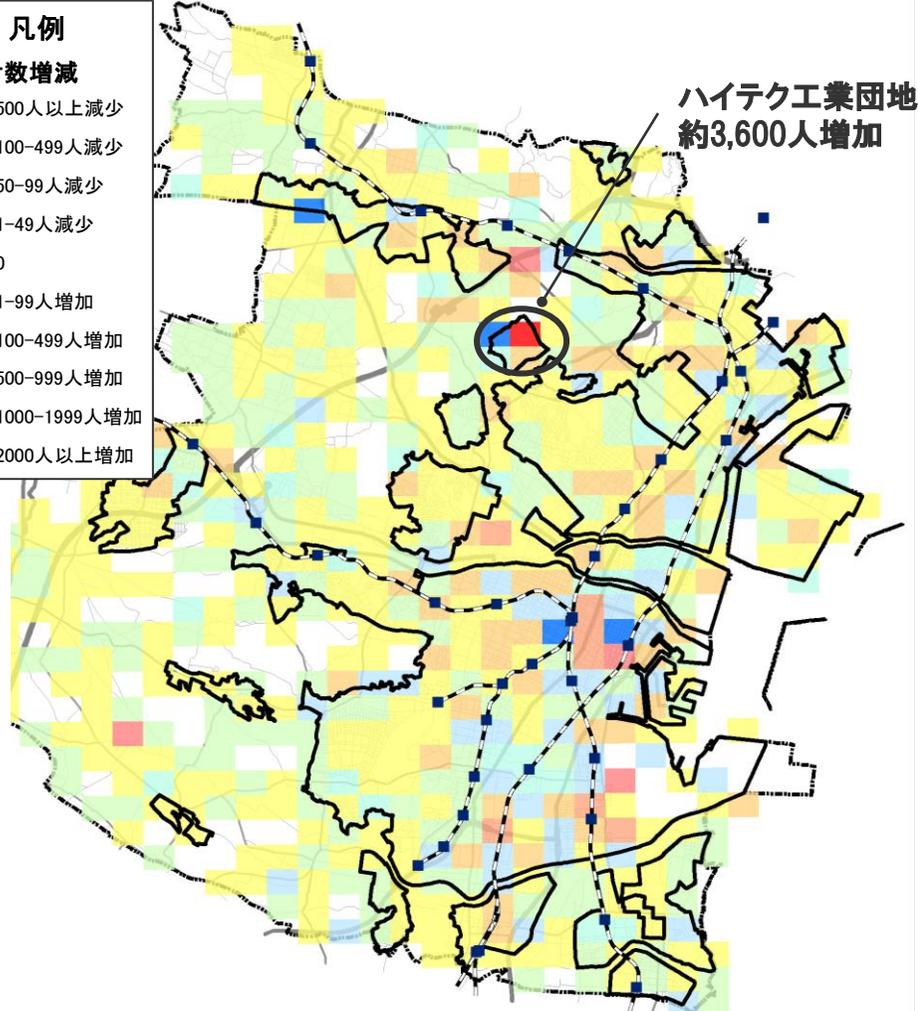
■従業員数

・2014年 (H26)



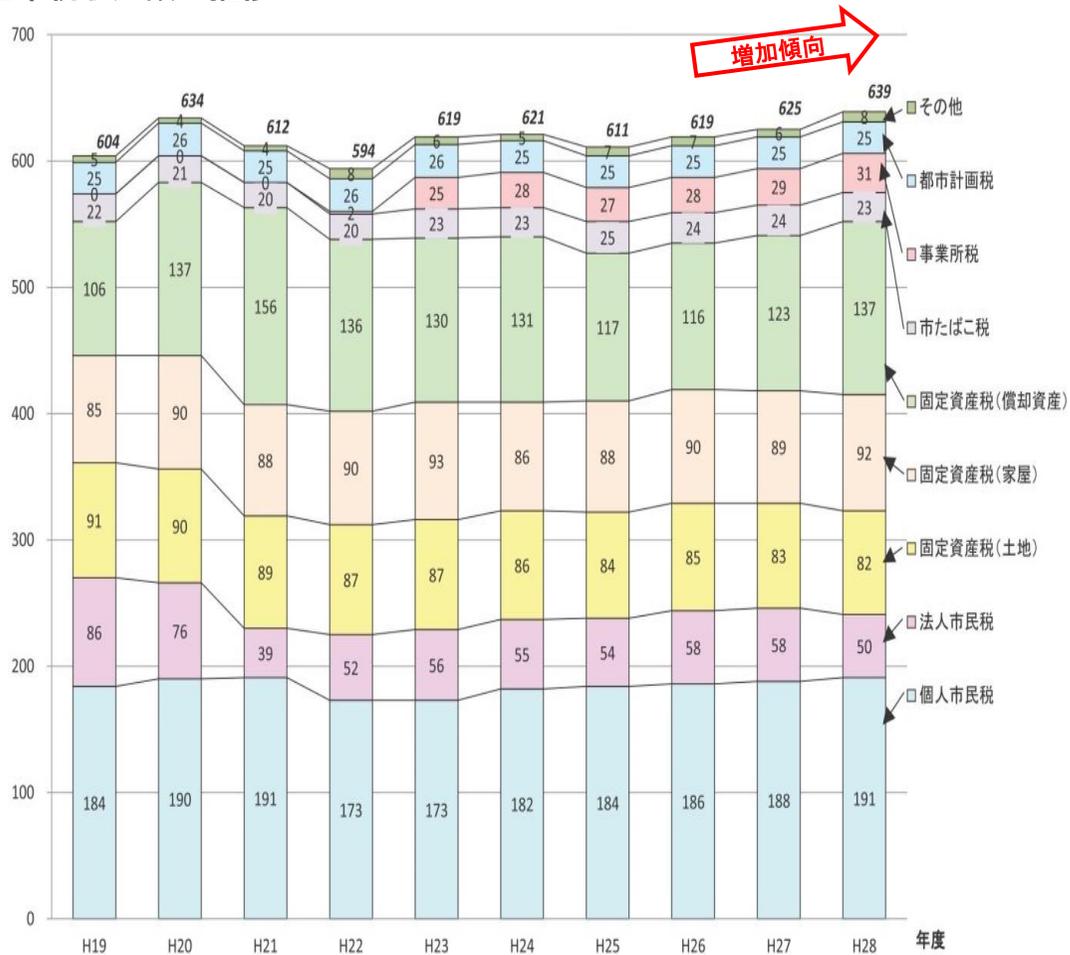
■従業員増減数

・2006年 (H18) → 2014年 (H26)



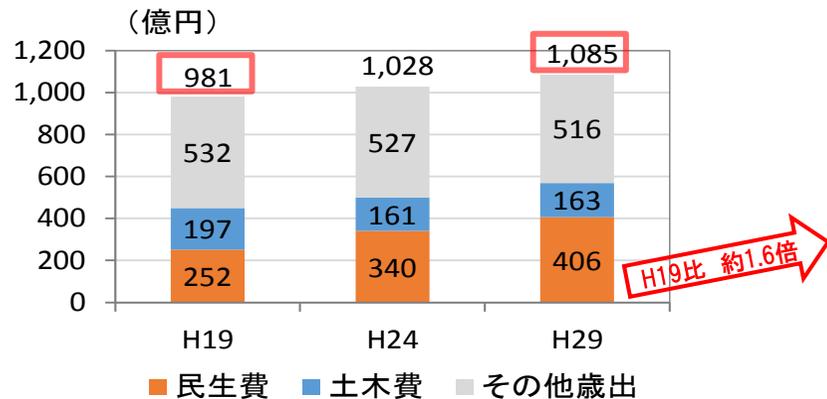
- ・堅調な産業を背景に市税収入額は増加傾向
- ・今後は公共施設等の老朽化や高齢化の進行に伴い、土木費や民生費などが増大していく見込み

■市税収入額の推移

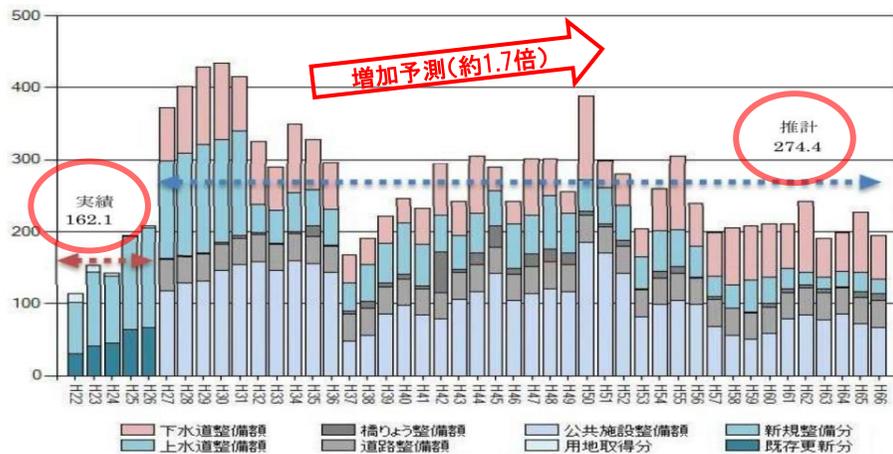


出典)四日市市資料

■歳出(款別)決算額の推移



■公共施設等(都市基盤施設等)の維持更新費用推計

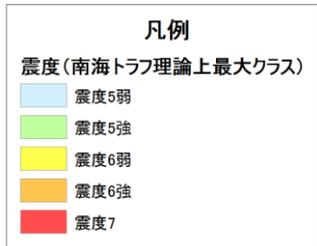
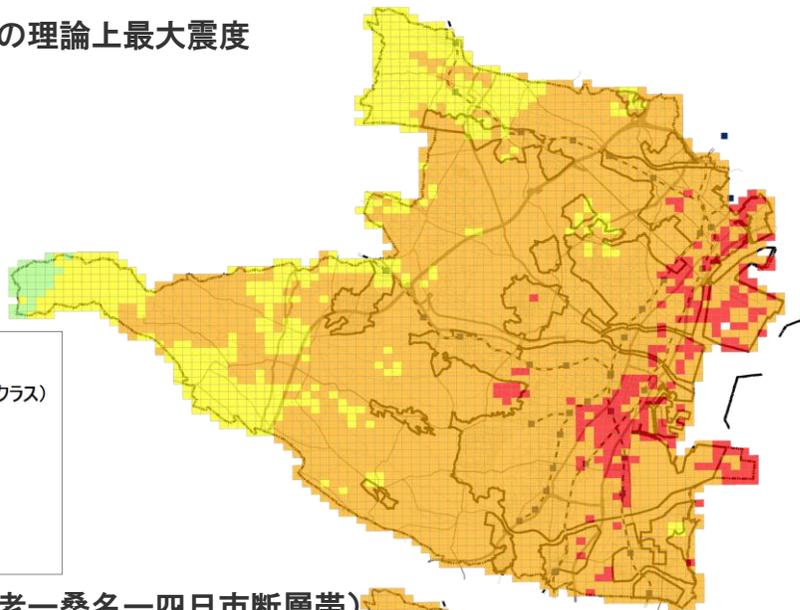


出典)四日市市公共施設等総合管理計画

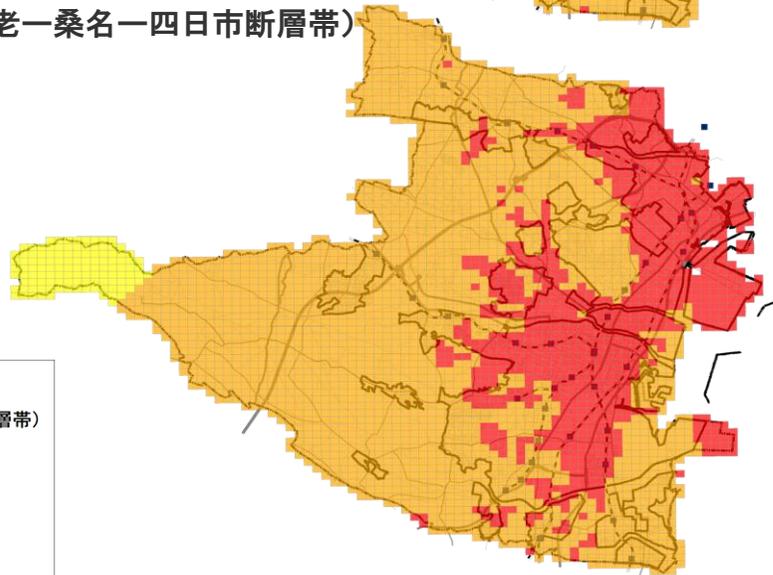
2-8. 災害リスク(地震)

- ・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
- ・南海トラフ地震の津波による浸水想定では、家屋倒壊のリスクが高まる浸水深2m以上の区域において一部住宅が立地、約900人(0.3%)が居住

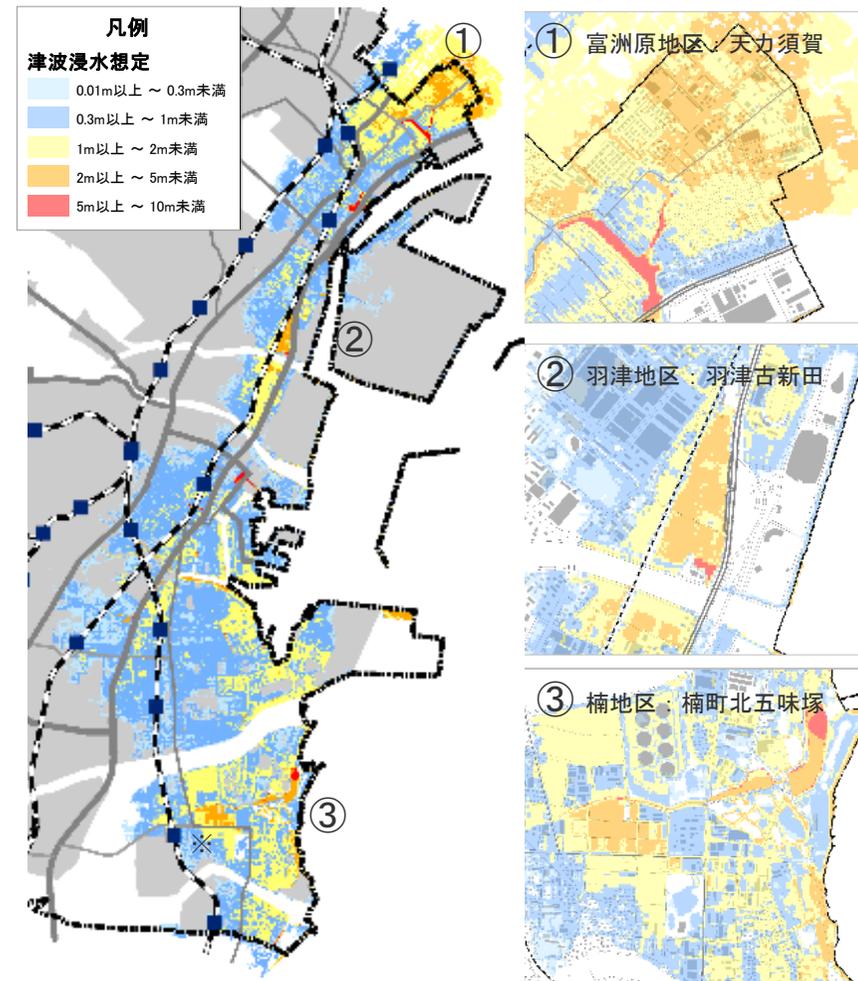
■南海トラフ地震の理論上最大震度



■震度分布図(養老-桑名-四日市断層帯)



■津波浸水想定区域(南海トラフ地震理論上最大)



2m以上浸水想定区域内の住宅：401棟(市街化区域内)

※木造家屋倒壊リスクの高い区域

2-8. 災害リスク(洪水)

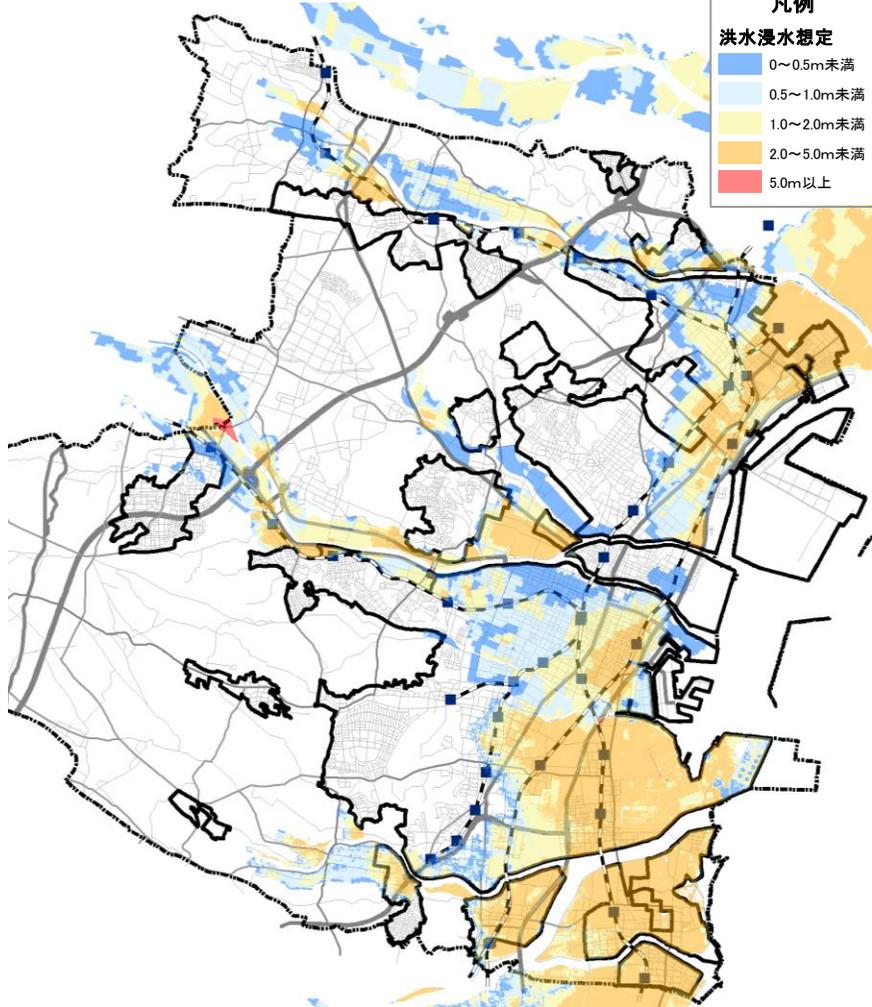
- ・洪水浸水想定区域は河川の沿岸部や下流域を中心に広範囲に存在、死亡リスクが高くなる5m以上の区域も一部存在するものの居住者はなし
- ・洪水による家屋倒壊の危険性が高い家屋倒壊等氾濫想定区域は鈴鹿川、内部川沿いを中心に広範囲に存在し、約8,700人(2.8%)が居住している

■洪水浸水想定区域（水防法）

凡例

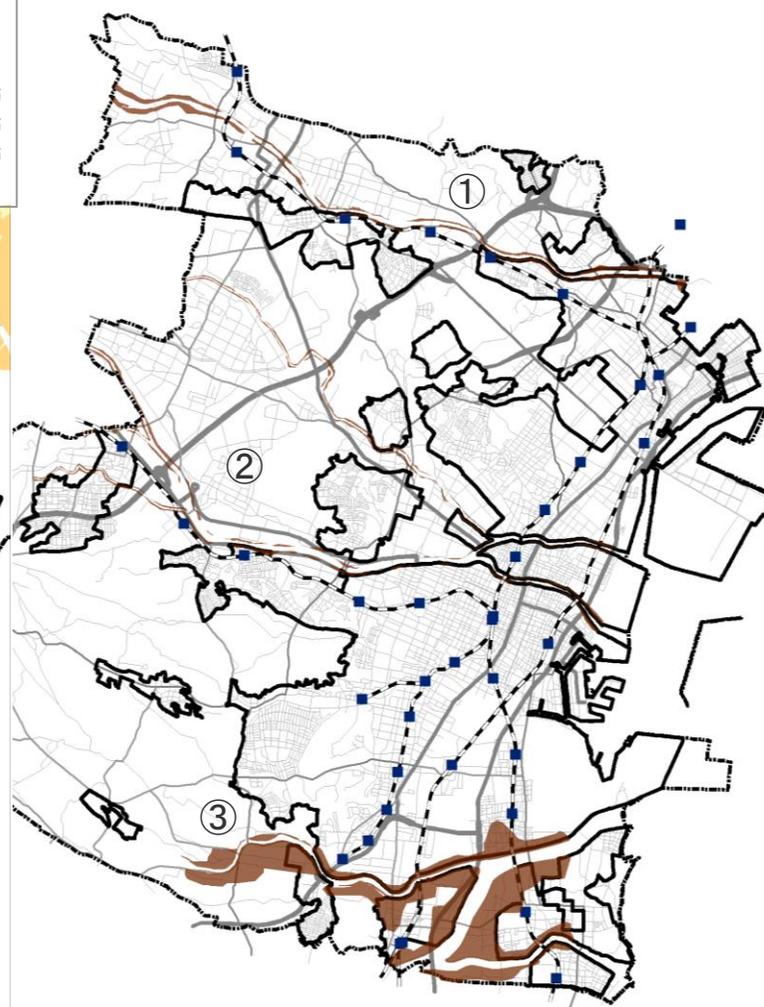
洪水浸水想定

| |
|------------|
| 0~0.5m未満 |
| 0.5~1.0m未満 |
| 1.0~2.0m未満 |
| 2.0~5.0m未満 |
| 5.0m以上 |



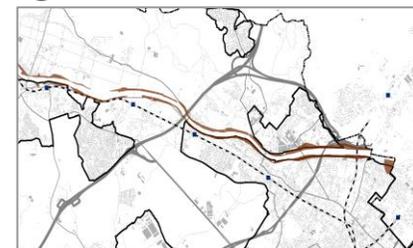
※
5m以上浸水想定区域内の住宅：0棟
※死亡リスクの高い区域

■家屋倒壊等氾濫想定区域（水防法）

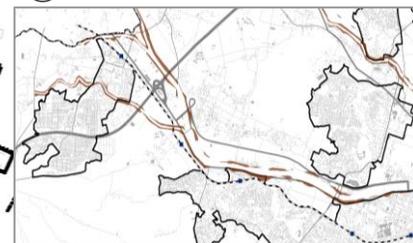


家屋倒壊等氾濫想定区域内の住宅：3,879棟（市街化区域内）

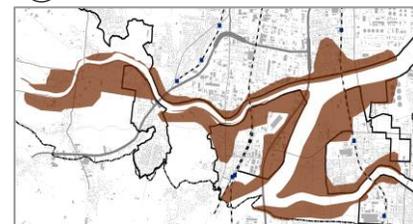
① 朝明川沿い



② 三滝川、海蔵川沿い



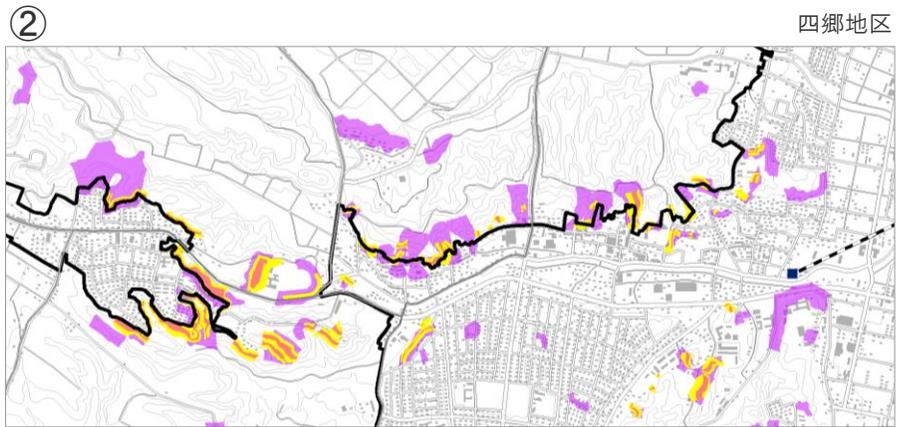
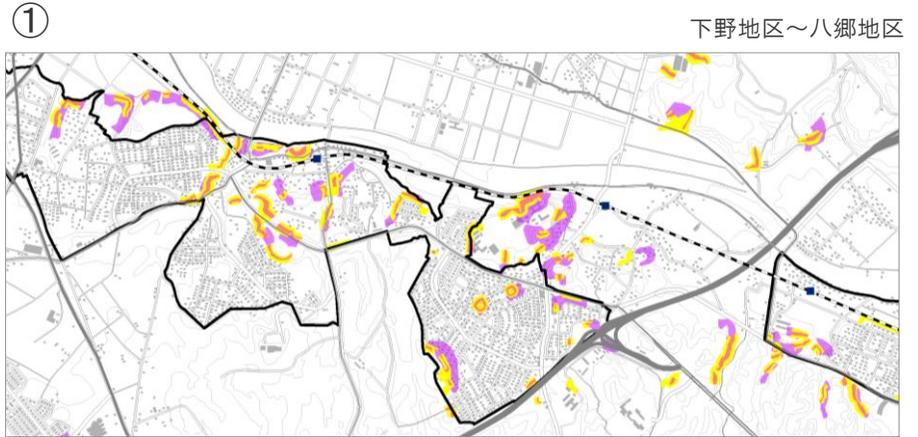
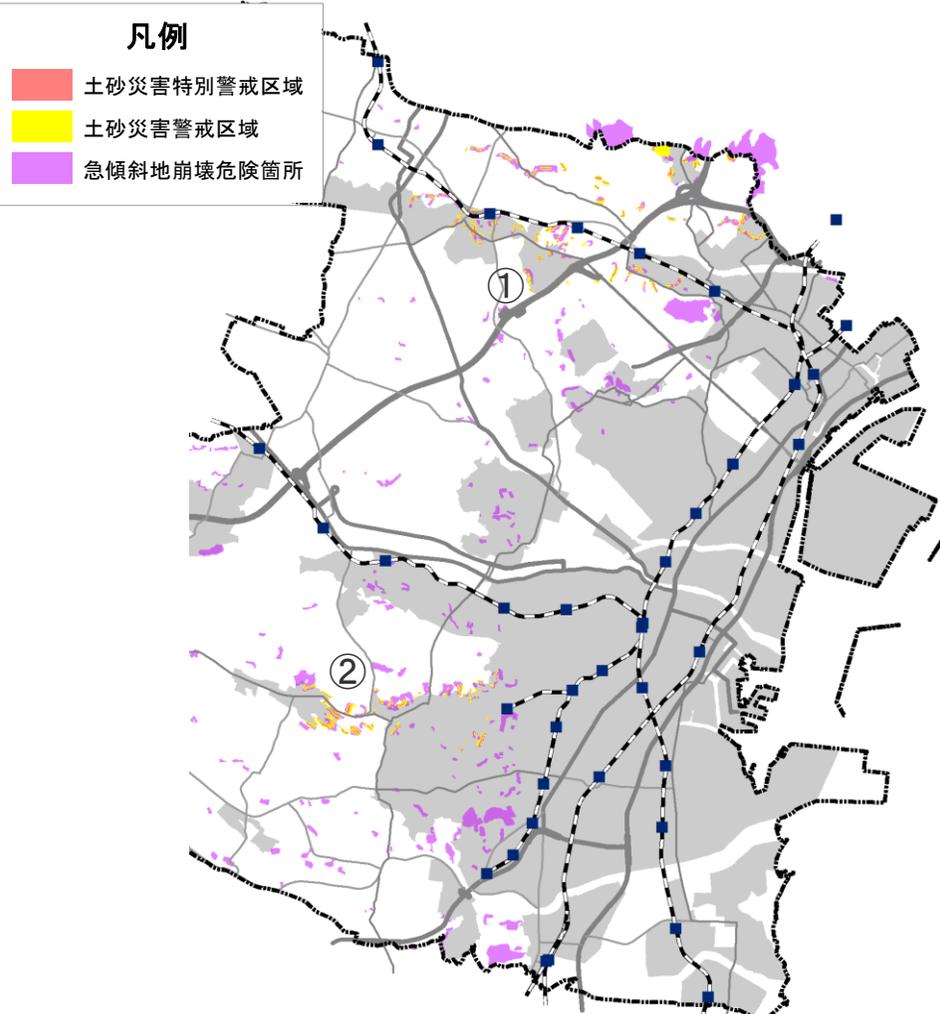
③ 鈴鹿川、内部川沿い



2-8. 災害リスク(土砂災害)

- ・土砂災害警戒区域等は丘陵部の外縁部を中心に市街化区域内にも存在
- ・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、約5,000人(1.6%)が居住している

■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

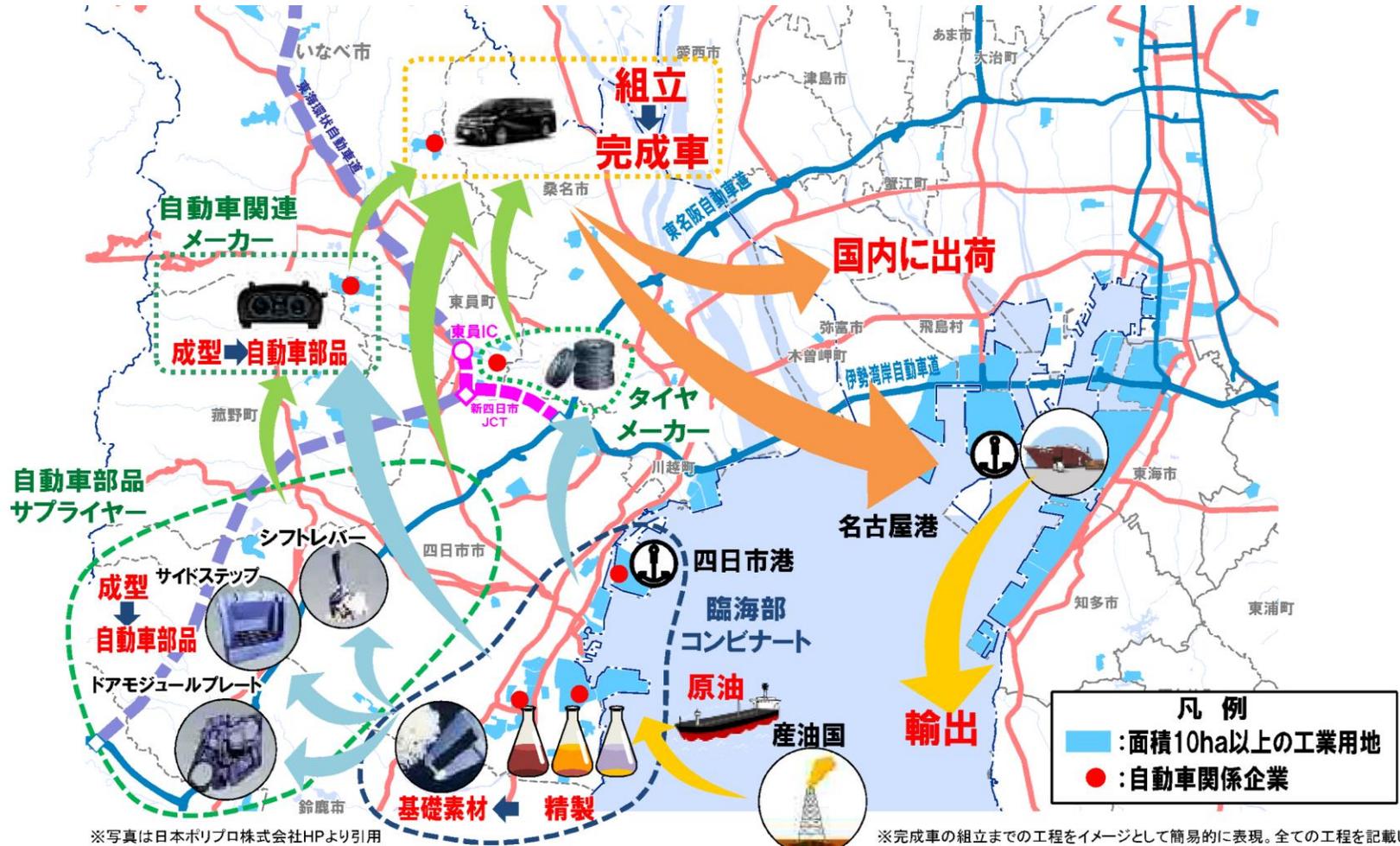


土砂災害特別警戒区域・急傾斜地崩壊危険区域内の住宅：2,252棟
※市街化区域内の棟数

2-9. 配慮事項(高速道路)

- ・高速道路について、2019年(H31)に新名神高速道路が亀山西まで開通予定、東海環状自動車道は早期の開通を目指し整備が進む
- ・沿線での工場立地の増加や産業構造の変化により北勢地域の連関強化が期待される

■東海環状自動車道、新名神高速道路など高速道路の整備 (三重県北勢地域の自動車産業の連関強化)



※写真は日本ポリプロ株式会社HPより引用

※完成車の組立までの工程をイメージとして簡易的に表現。全ての工程を記載していない。

2-9. 配慮事項(広域幹線道路)

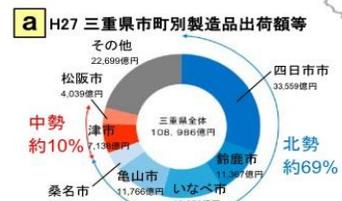
- ・市内交通の慢性的な渋滞緩和や物流促進などを目的し、北勢バイパスや国道477号バイパスの整備が進行中
- ・産業、物流や観光など様々な面で整備効果が期待される

■広域的な幹線道路の整備

・北勢バイパス

北勢バイパスの早期整備による効果は絶大!

- (1)三重県の北部(北勢地域)に多くの産業が集積する中で、特に四日市市・鈴鹿市は**産業・物流の拠点地域**。(下記 a, 下記 bを参照)
- (2)沿線に企業(工場)の新規立地や設備投資が進捗し、**地域経済の発展や人口の増加等、ストック効果が発現**。(下記 c, 下記 fを参照)
- (3)国道1号、23号の渋滞緩和は、円滑な**産業・物流活動を促進**し、生活環境も向上。
- (4)四日市港(国際拠点港湾)の**利用促進、国際競争力の強化**。(下記 dを参照)
- (5)北勢バイパスと中勢バイパスの接続は、三重県内の南北主要幹線道路の**ダブルネットワーク形成につながり、三重県全体への波及効果大**。(下記 eを参照)
 - ➡ **生産性向上による成長力の強化!**
- (6)南海トラフ巨大地震による**津波浸水被害が想定される**国道1号、23号に代わる**緊急輸送道路**として機能。
 - ➡ **国土強靱化に寄与!**



全国の都市の中で第9位

H27 製造品出荷額等の市町ランキング

| 順位 | 市 | 製造品出荷額等 |
|----|------|-----------|
| 1 | 豊田市 | 14兆1666億円 |
| 2 | 川崎市 | 4兆2884億円 |
| 3 | 市原市 | 4兆2145億円 |
| 4 | 横浜市 | 4兆1394億円 |
| 5 | 倉敷市 | 4兆186億円 |
| 6 | 堺市 | 3兆7416億円 |
| 7 | 大阪市 | 3兆6870億円 |
| 8 | 名古屋 | 3兆5479億円 |
| 9 | 四日市市 | 3兆3559億円 |
| 10 | 神戸市 | 3兆1258億円 |

北勢・中勢における地域活力の現状と将来の可能性を考えるシンポジウム(H30.9.8開催)

一般来場者アンケート結果(抜粋)

「北勢・中勢地域の活力向上のための必要な道路」との問いには、「北勢バイパス」「鈴鹿四日市道路」が50%以上あった。

パネルディスカッション: 鈴鹿商工会議所、三重交通、住友電装 鈴鹿市長、津市長、四日市市長

一般来場者: 約650名



・国道477号バイパス

物流の効率化が民需拡大を誘発し、国際競争力が強化されます。

多様な産業が集積する三重県北勢地域

石油化学、高度部材、電子、デバイス、半導体、自動車、自動車関連、電機、機械、食品……

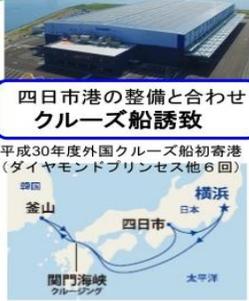
- 四日市港と四日市市街地、東名阪、新名神を連結し、物流を効率化!
- 民需開発効果の誘発
- 国際競争力強化
- 重要物流道路の役割

菟野IC周辺に工業拠点を計画

平成30年10月27日 全線開通



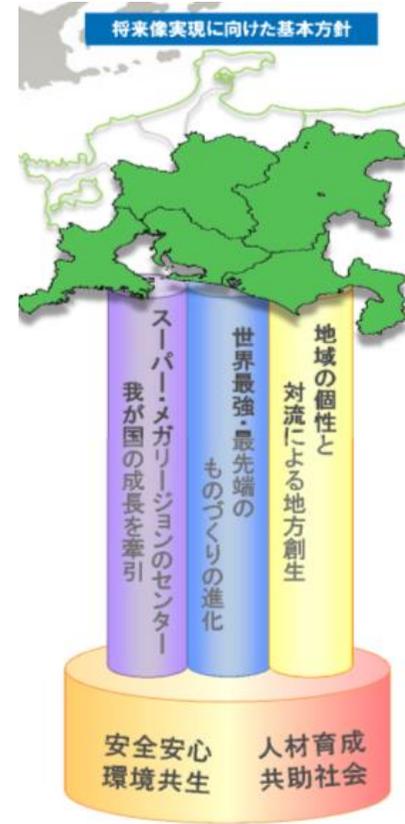
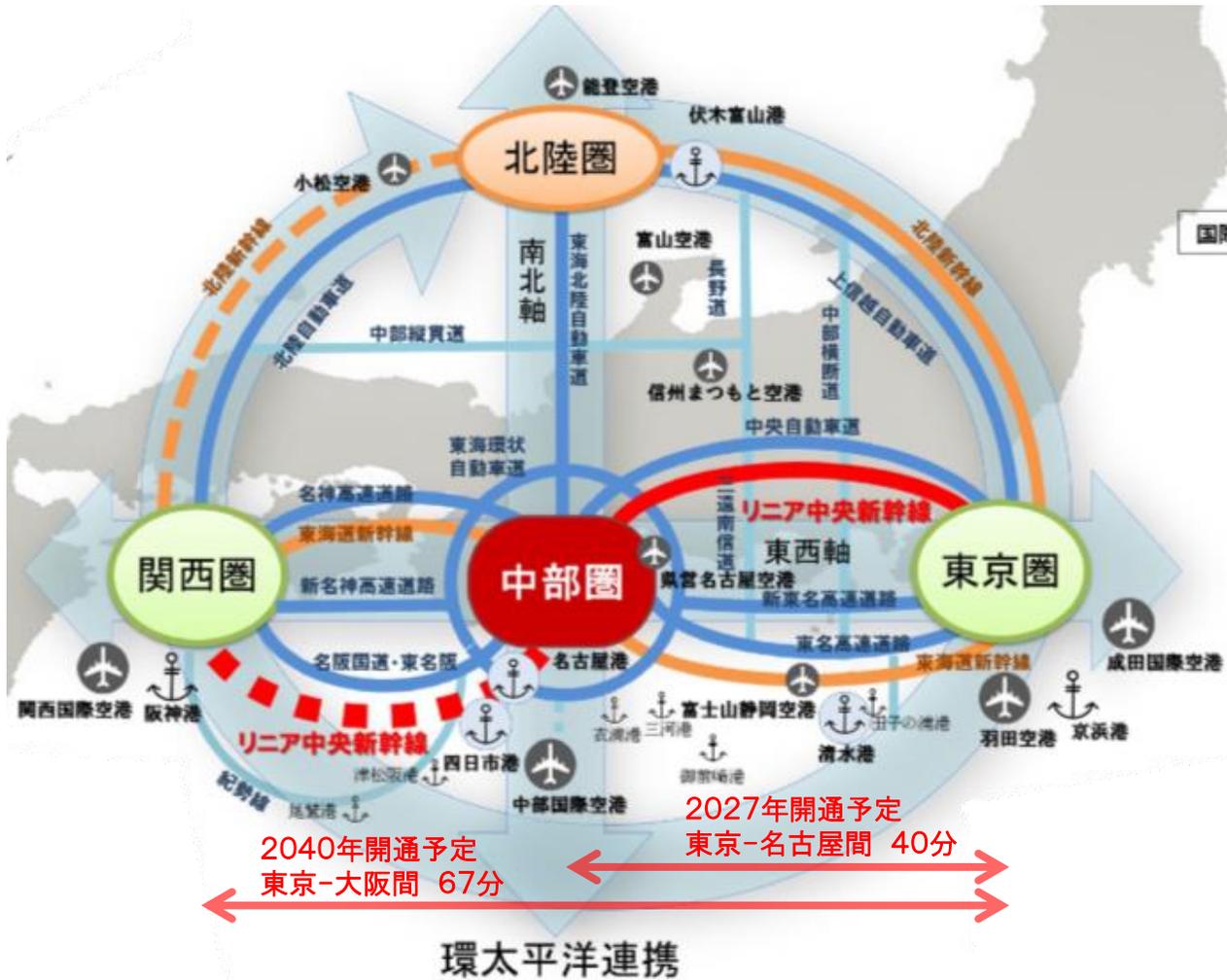
四日市港 新物流施設の整備(平成29年5月竣工)



2-9. 配慮事項(リニア中央新幹線)

- ・2027年の東京－名古屋間開通を目指すリニア中央新幹線により、人口7000万人規模の日帰り交流圏、スーパーメガリージョンが誕生
- ・リニア時代の到来により、多方面で人・モノ・情報・資金などの対流促進が期待される

■リニア中央新幹線の整備



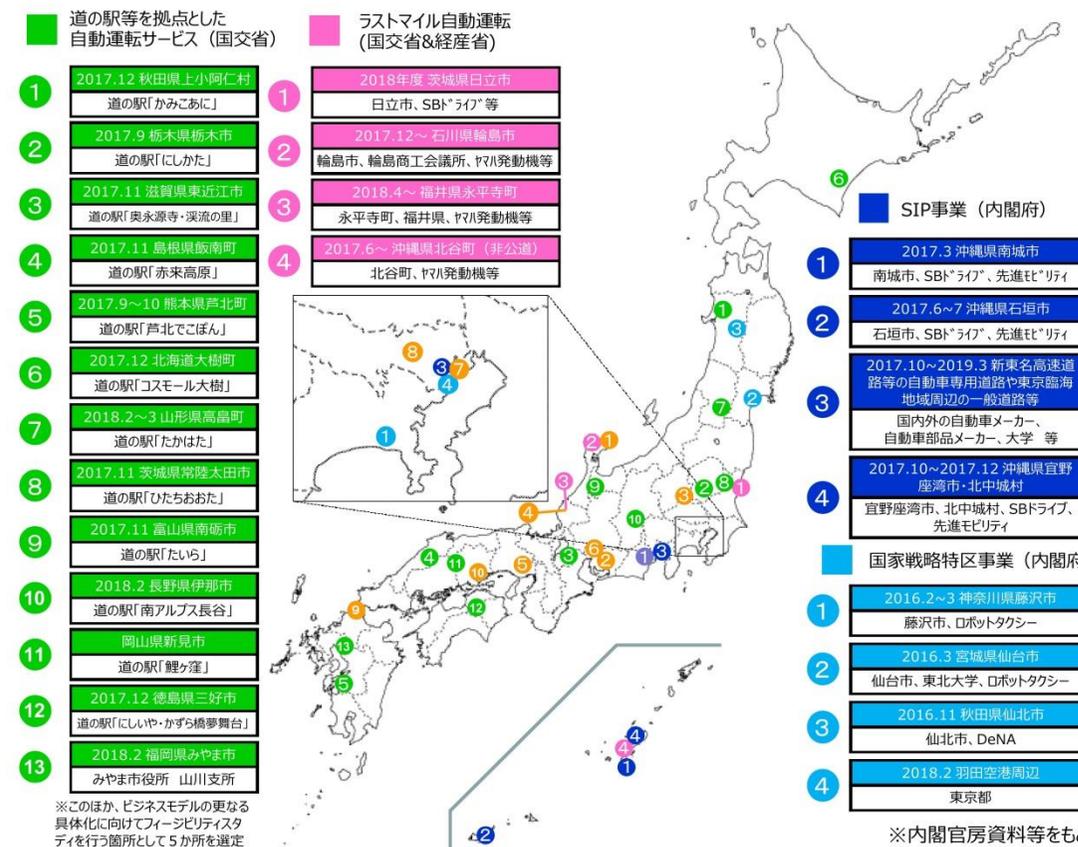
出典) 新たな中部圏広域地方計画 (国土交通省)

2-9. 配慮事項(自動運転)

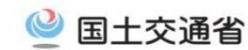
- ・主要駅間や住宅団地内、道の駅周辺など全国各地で様々な形での実証実験が進行中
- ・例えば、前橋市では全国初の営業ナンバーで主要駅間を結ぶ自動運転バスの実証実験が進められている

■自動運転技術の進展

日本における自動運転公道実証実験



※このほか、ビジネスモデルの更なる具体化に向けてフィジビリティを行う箇所として5か所を選定



平成30年5月11日時点

- | 自治体、民間又は大学が実施
※主な実証実験を記載 |
|--|
| 1 2015.2~ 石川県珠洲市 珠洲市、金沢大学 |
| 2 2016.6~ 愛知県15市町 愛知県、PVAテクノロジー [®] 等 |
| 3 2016.10~2021.3 群馬県桐生市 桐生市、群馬大学 |
| 4 2017.10~2019.3 福井県永平寺町 福井県、永平寺町、パナソニック |
| 5 2017.11~12 神戸市北区 神戸市、みなと観光バス、群馬大学等 |
| 6 2017.12~2018.2 愛知県幸田町 春日井市、名古屋市 愛知県、アイサテクノロジー [®] 等 |
| 7 2017.12 東京都江東区 ZMP |
| 8 2018.4 東京都杉並区 杉並区、PVAテクノロジー [®] 、東京大学等 |
| 9 2018.4 福岡県北九州市 北九州市、SBドライブ [®] |
| 10 2018.4~ 岡山県赤松市 宇野自動車、SBドライブ [®] |
| トラックの隊列走行 (国土交省&経産省) |
| 1 2018.1 新東名等 国内トラックカー等 |

- | SIP事業 (内閣府) |
|--|
| 1 2017.3 沖縄県南城市 南城市、SBドライブ [®] 、先進モビリティ |
| 2 2017.6~7 沖縄県石垣市 石垣市、SBドライブ [®] 、先進モビリティ |
| 3 2017.10~2019.3 新東名高速道路等の自動車専用道路や東京臨海地域周辺の一般道路等 国内外の自動車メーカー、自動車部品メーカー、大学 等 |
| 4 2017.10~2017.12 沖縄県宜野座湾市・北中城村 宜野座湾市、北中城村、SBドライブ [®] 、先進モビリティ |
- | 国家戦略特区事業 (内閣府) |
|--------------------------------------|
| 1 2016.2~3 神奈川県藤沢市 藤沢市、ロボットタクシー |
| 2 2016.3 宮城県仙台市 仙台市、東北大学、ロボットタクシー |
| 3 2016.11 秋田県仙北市 仙北市、DeNA |
| 4 2018.2 羽田空港周辺 東京都 |

※内閣官房資料等をもとに国土交通省作成

出典) 国土交通省

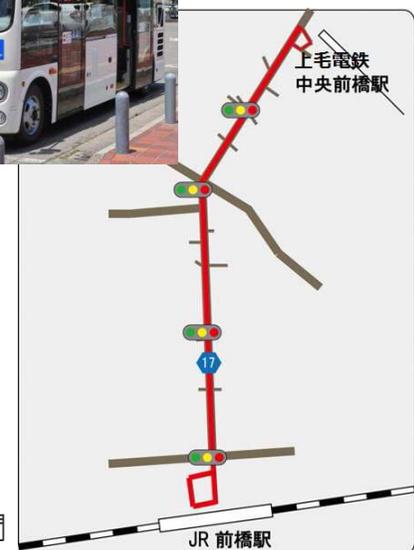
■前橋市での実証実験

全国初の営業ナンバーでの自動運転バス

実施期間: H30.12.14~H31.3.31
 営業区間: JR 前橋駅(北口)~
 上電中央前橋駅間
 運行車両: 群馬大学自動運転研究車両
 (自動運転バス、レベル4相当で走行)
 運行会社: 日本中央バス株(前橋市受託路線)
 運賃: 大人100円、子ども50円



実験車両



営業区間

出典)前橋市公表資料

人口

- 人口減少は進行し、将来的に市街化区域可住地で約2万人減少(▲7.4%)、人口密度で3.3pt低下(41.4人/ha)の見通し
- 住居系用途地域、商業系用途地域では人口密度は40人/haを超え、工業系用途地域では地域特性により状況が異なる

都市機能

- 官公庁施設をはじめ、金融機関や近年は学術研究機関の立地など、多くの都市機能が中心市街地に集積
- 生活サービス施設(医療・福祉・商業)のカバー率は79.6%となり、バランスの取れた配置となっている

公共交通

- 中心市街地を中心とした公共交通ネットワークが形成され、鉄道とバスの公共交通のカバー率は87.7%と市街化区域を広くカバー
- 基幹的公共交通のカバー率は62.8%となり、三大都市圏と同水準であるが、近年は収支率の悪いバス路線で減便や廃線が発生

住環境 都市基盤

- 区画整理や大規模開発などにより都市基盤の整った居住環境を形成、低未利用地も増加を続けている
- 道路網は国道1号、国道23号を軸に、近年は高速道路や北勢バイパスなど広域的な幹線道路の整備が進む

産業 商業

- 日本有数の産業都市であり、近年では内陸型産業が増進(製造品出荷額等全国第9位)を続けるも、周辺道路などへの負荷が増加
- 多くの事業所が中心市街地に集積しており、中枢中核都市の選定などにより今後更なる都市型産業などの集積が期待される

行政運営

- 公共交通や都市基盤の維持管理費用は今後増大する見通し
- 高齢化の進行などにより民生費は今後拡大する見通し

災害

- 地震による家屋被害や津波のリスク
- 大雨などに起因する洪水や土砂災害のリスク

配慮事項

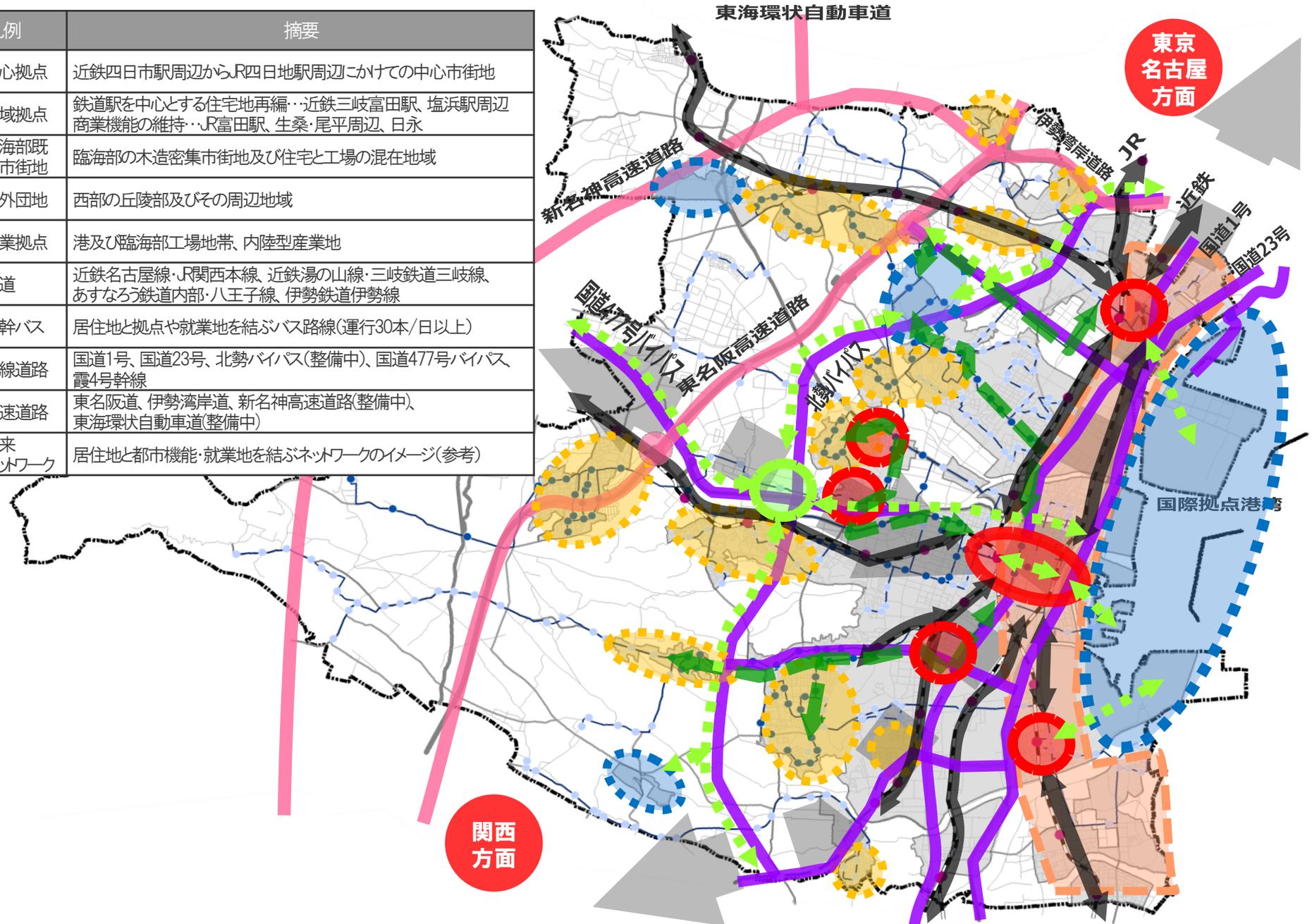
- リニア中央新幹線や広域的な幹線道路の整備により人・モノ・情報・資金などの対流促進が期待される
- 実用化に向け各地で地域特性に応じた自動運転技術の実証実験が進む

余白

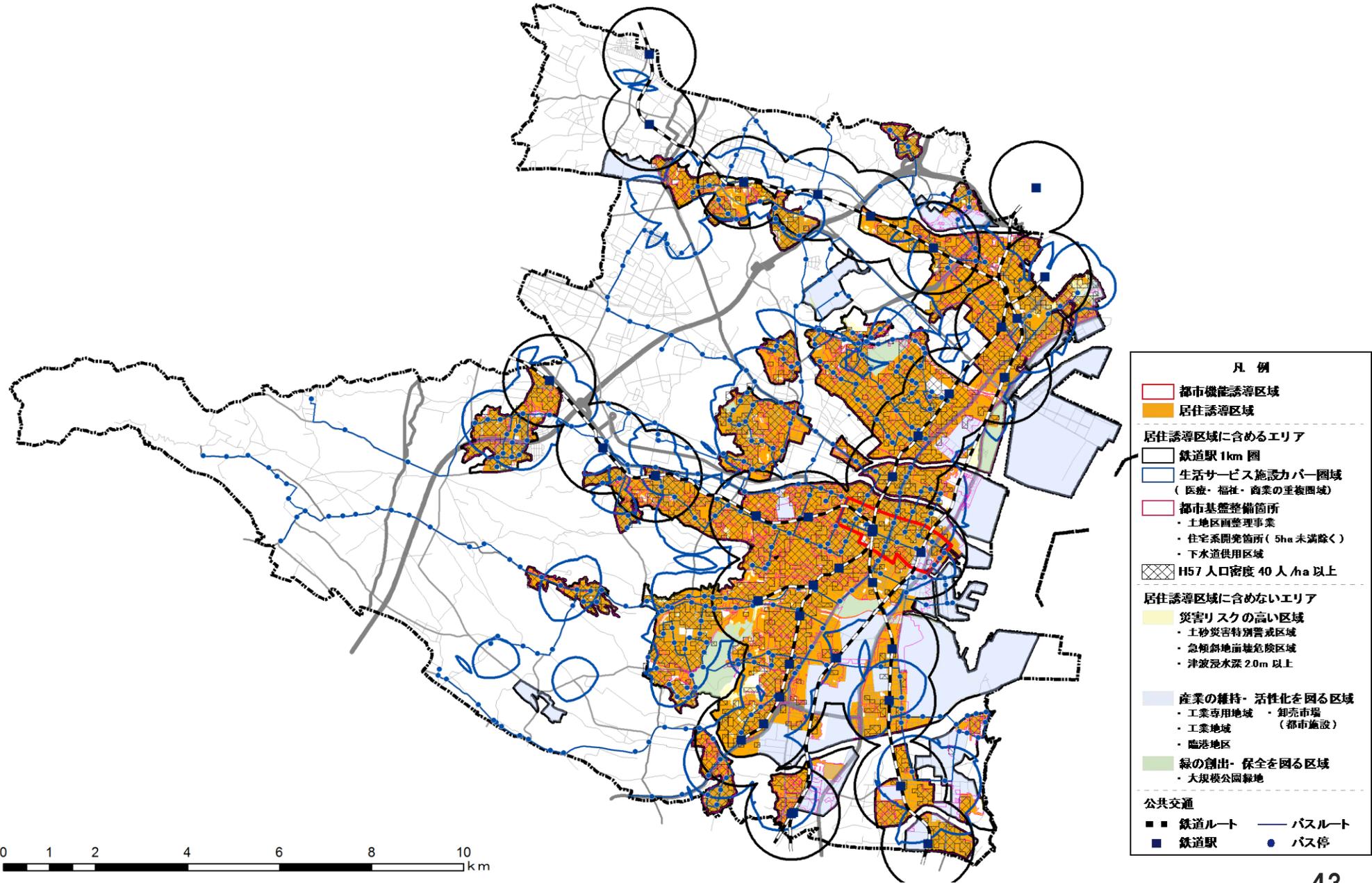
3. 論点整理

3-1. 目標とする都市の骨格イメージ(素案)

| 凡例 | 摘要 |
|--|--|
|  中心拠点 | 近鉄四日市駅周辺からJR四日地駅周辺にかけての中心市街地 |
|  地域拠点 | 鉄道駅を中心とする住宅地再編・近鉄三岐富田駅、塩浜駅周辺商業機能の維持・JR富田駅、生桑・尾平周辺、日永 |
|  臨海部既成市街地 | 臨海部の木造密集市街地及び住宅と工場の混在地域 |
|  郊外団地 | 西部の丘陵部及びその周辺地域 |
|  産業拠点 | 港及び臨海部工場地帯、内陸型産業地 |
|  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 |
|  基幹バス | 居住地と拠点や就業地を結ぶバス路線(運行30本/日以上) |
|  幹線道路 | 国道1号、国道23号、北勢バイパス(整備中)、国道477号バイパス、霞4号幹線 |
|  高速道路 | 東名阪道、伊勢湾岸道、新名神高速道路(整備中)、東海環状自動車道(整備中) |
|  将来ネットワーク | 居住地と都市機能・就業地を結ぶネットワークのイメージ(参考) |



3-2. 居住・都市機能誘導区域イメージ(素案)



都市機能誘導に係る論点

論点① 中心市街地における都市機能の高度化・集約化

論点② 市域におけるバランスの取れた都市機能の維持

居住誘導に係る論点

論点③ 人口減少時代における居住空間の再編の可能性

論点④ 現状から考える市街化区域の今後

公共交通ネットワークに係る論点

論点⑤ 中心市街地を中心とした公共交通ネットワークの維持・再編

論点⑥ 産業拠点に至る交通利便性の向上

都市機能誘導に係る論点

論点① 中心市街地における都市機能の高度化・集約化

- ▶公共交通ネットワークの中心となっており、市民全体の移動に有利
- ▶郊外型商業施設の影響はあるものの、商業販売額は20年前水準の約7割を維持(全国トレンド)
- ▶中枢中核都市の選定やリニア時代到来などにより様々な都市機能増加が見込まれる



○駅からの徒歩圏内に公共サービスを集約化

○リニア時代にふさわしいゲートウェイの整備

○民間投資の誘導

現行施策

- ・図書館(中心市街地拠点施設整備)
- ・近鉄四日市駅周辺等整備事業
- ・優良建築物等整備事業
- ・共同建替等誘導助成制度

論点② 市域におけるバランスの取れた都市機能の維持

- ▶生活サービス施設(医療・福祉・商業)は市街化区域を概ねカバー
- ▶拠点となる医療・福祉・商業施設が北中南部にバランス良く配置



○既存の生活サービス施設の維持

○人口減少・高齢化が予測されている郊外住宅団地などにおける商業機能の維持・導入

現行施策

- ・空き店舗等活用支援事業

居住誘導に係る論点

論点③ 人口減少時代における居住空間の再編の可能性

- ▶ 臨海部の既成市街地での旧耐震木造家屋密集区域や狭あいな道路の存在
- ▶ 高経年郊外住宅団地における超高齢化、人口減少の進行



- 木造密集区域等の面的再編の誘導
- 郊外住宅団地の建て替え、リノベーション誘導
- 新規居住者の計画的誘導

現行施策

- ・ 木造住宅耐震改修・除却補助事業
- ・ 狭あい道路後退用地整備事業
- ・ 狭小宅地改善支援事業
- ・ 住み替え支援事業
- ・ 空き家バンク制度
- ・ 木造住宅耐震改修・除却補助事業

論点④ 現状から考える市街化区域の今後

- ▶ 人口配置が疎になる比率は小さく、大規模な市街化区域の縮小の必要性は少ない
- ▶ 地震による津波、大雨による水害や土砂災害が想定される区域の存在
- ▶ 産業都市として工業系用途地域が広く、住工混在区域の存在



- 現行の市街化区域内の住居系用途地域を基本とした居住誘導区域を設定
- 津波浸水深2m以上の区域からの人口移動を誘導
- 住工混在が顕著な準工業地域や工業地域からの人口移動を誘導

現行施策

3-3. 論点整理

公共交通ネットワークに係る論点

論点⑤ 中心市街地を中心とした公共交通ネットワークの維持・再編

- ▶ 郊外住宅団地などの居住地と中心市街地を結ぶネットワークを形成
- ▶ 収支率の悪いバス路線などの減便や廃線、公共交通不便地域が存在
- ▶ リニア時代の到来



- リニア時代に対応した交通結節機能の強化
- 居住地と結ぶ公共交通ネットワークの維持・効率化
- 公共交通ローカルハブ拠点(CT)の検討
- 公共交通不便地域等への移動手段の確保
- 自動運転技術の活用

| 現行施策 |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ・近鉄四日市駅周辺等整備事業 ・あすなろう鉄道の維持 ・駅前広場の整備 ・駅バリアフリー化 |
| <ul style="list-style-type: none"> ・デマンド交通の社会実験 ・自動運転の実証実験 |

論点⑥ 産業拠点に至る交通利便性の向上

- ▶ 産業集積地周辺の道路交通環境の悪化
- ▶ ハイテク工業団地へのバス輸送力不足
- ▶ 北勢バイパス等の広域幹線道路整備の進捗



- 広域幹線道路やCTを活用したネットワークの形成
- 輸送力の強化

| 現行施策 |
|------|
| |

