

第 1 回 近鉄四日市駅周辺整備等基本構想検討委員会資料

参考資料

— 目 次 —

■四日市の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 1

■公共交通の人口カバー率・・・・・・・・・・・・・・・・ 2

■近鉄四日市駅～JR 四日市駅周辺の基盤整備の変遷・・・・・・・・ 3

 戦後の近鉄四日市駅～JR 四日市駅周辺に関する基盤整備の変遷・・・・・・・・ 4

■中心市街地の現状・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・ 5

 中心市街地における歩行者交通量図・・・・・・・・・・・・・・・・ 6

 中心市街地における自転車交通量図・・・・・・・・・・・・・・・・ 7

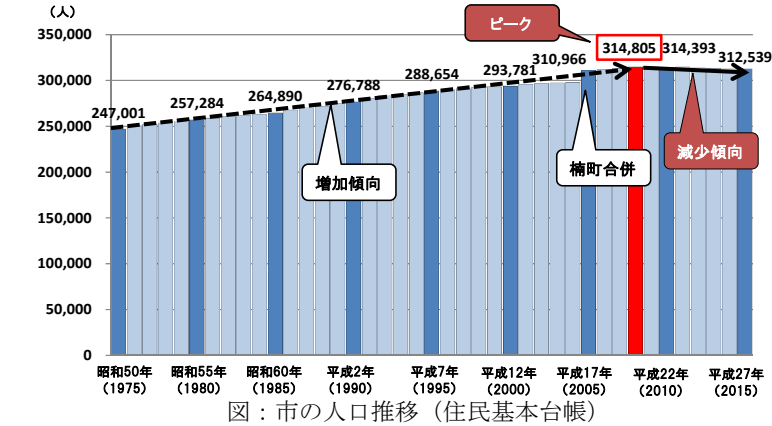
 中心市街地における自動車交通量図・・・・・・・・・・・・・・・・ 8

平成 29 年 3 月 28 日（火）

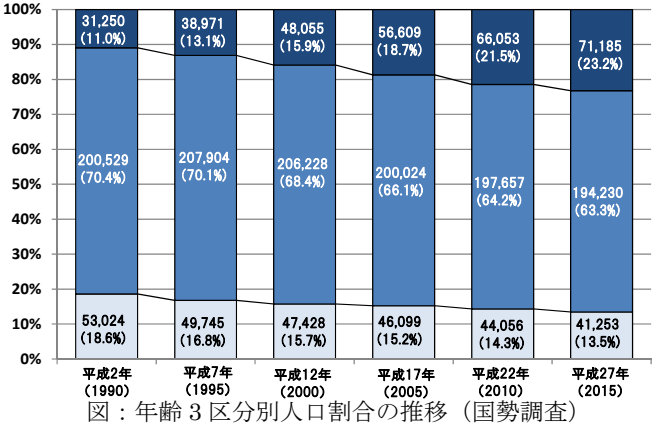
■四日市市の現状

【人口動向】

●人口：平成 20 年をピークに減少傾向



●年齢 3 区分別人口割合：高齢化の進展



・面積：205.58km2 【市街化区域（可住地）の人口密度：約43人/ha】

【都市構造】

本市の市街地は臨海部から発展し、人口の増加や産業の発展とともに内陸に拡大し、高度経済成長の時代には丘陵地に多くの住宅団地が形成され、臨海部の既存市街地とその背後に広がる住宅団地などの「市街地部分」と、丘陵部の「樹林地や優良な農地」が広がる部分に、大きく土地利用が2分される構造になっている。

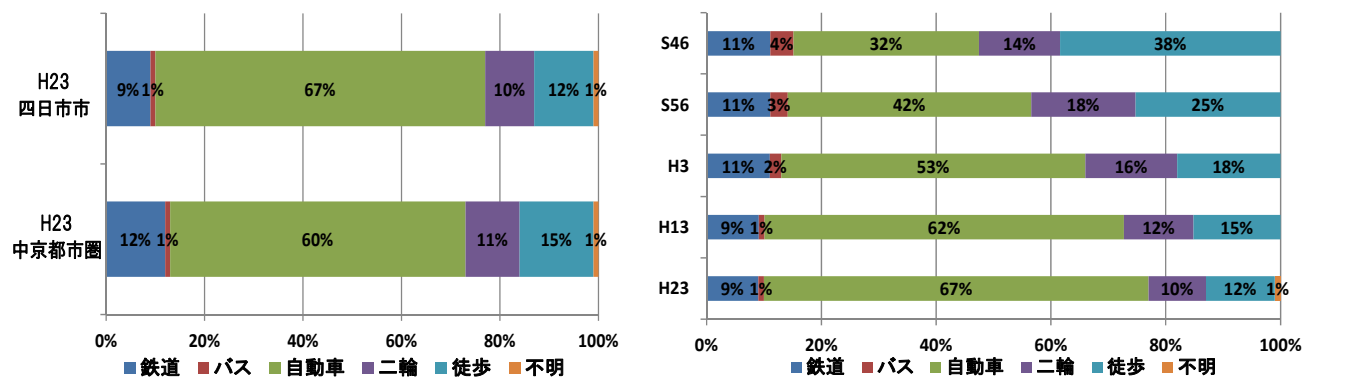
また、東名阪自動車道等の高速交通網や国道1号、国道23号等の広域幹線道路網や、近鉄名古屋線、JR関西本線、三岐鉄道等の鉄道網（34の駅）が形成されているとともに、新名神自動車道や国道1号北勢バイパスの整備が進められている。

市域の東西の中央部で大きく分かれる土地利用の特性を活かし、東部地域では都市機能を活用した商工業などの経済活動や都市居住を進める「都市活用ゾーン」、西部地域では点在する市街地や既存集落などが樹林地や農地などの豊かな自然環境と共生し、良好な環境を維持していく「自然共生ゾーン」として、それぞれの特色や地域性や既存の都市基盤を有効活用しながらコンパクトなまちづくりを進めることにより、市域全体として、「自然と都市の調和のとれたまちづくり」を目指している。



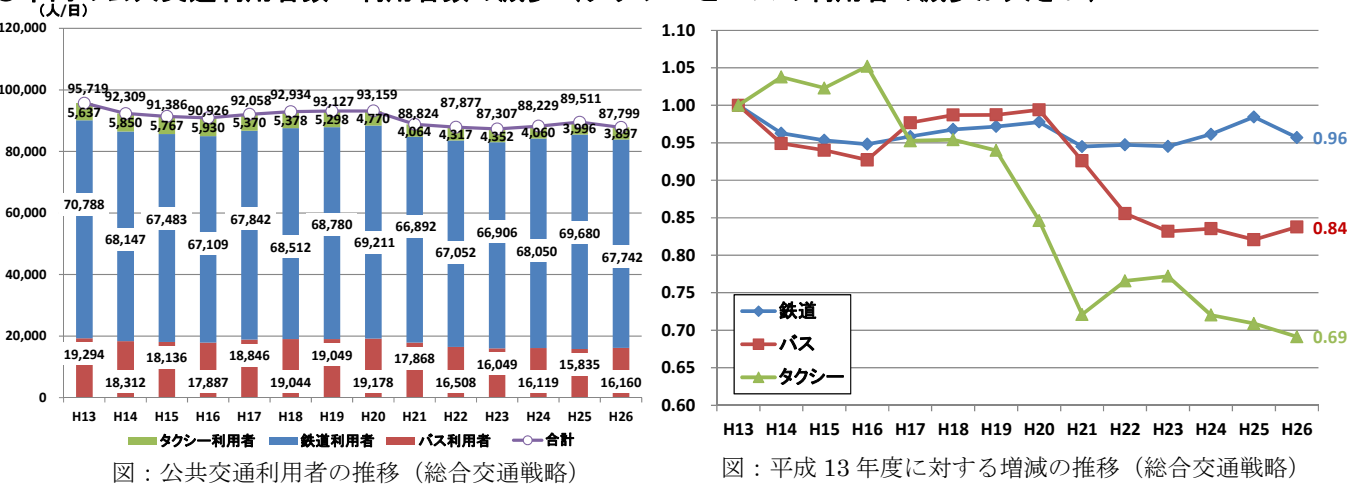
【交通体系】

●人の動きと移動手段：自動車依存度が高い（中京都市圏より7ポイント高く、ここ10年で5ポイント増加）

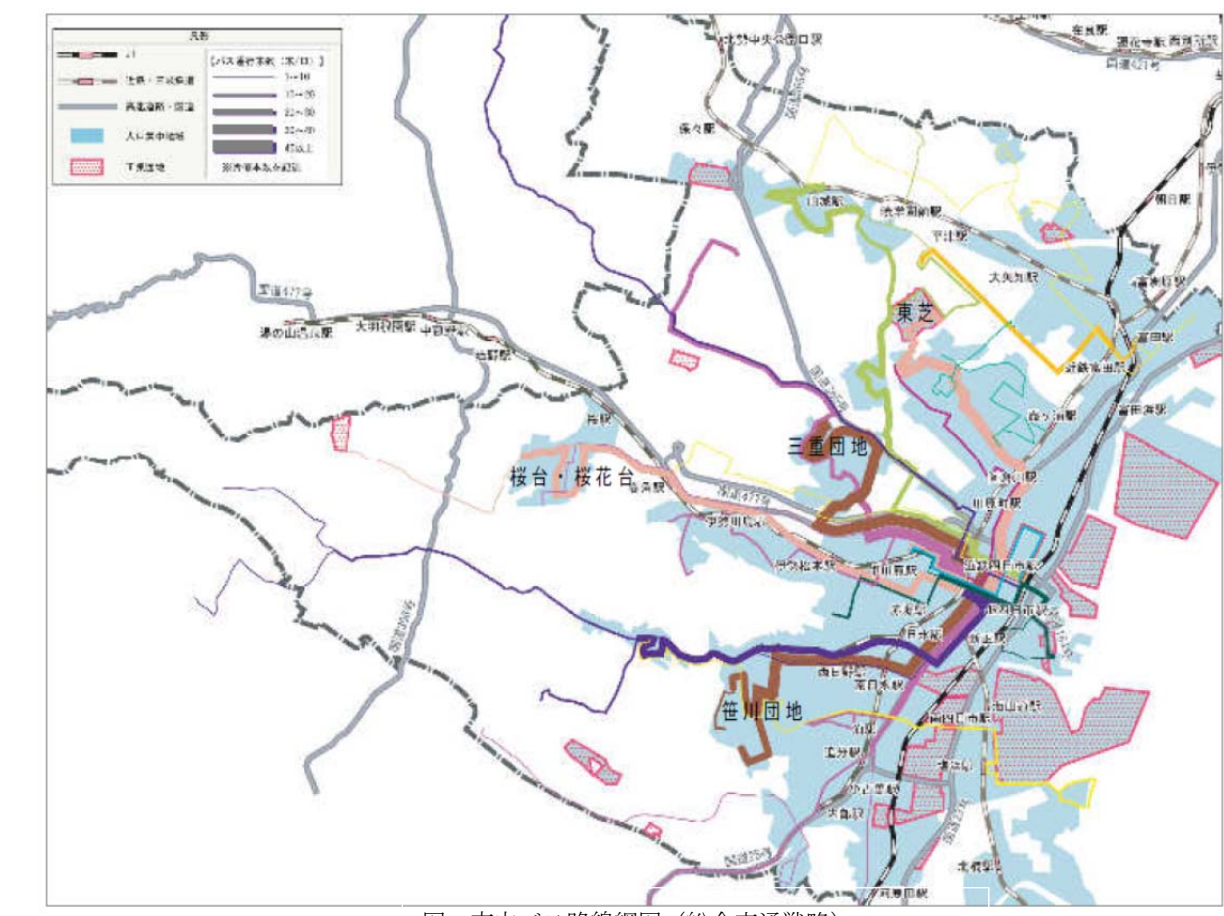


図：四日市市と中京都市圏の代表交通手段割合（第5回中京都市圏PT） 図：四日市市の第交通手段割合の推移（第5回中京都市圏PT）

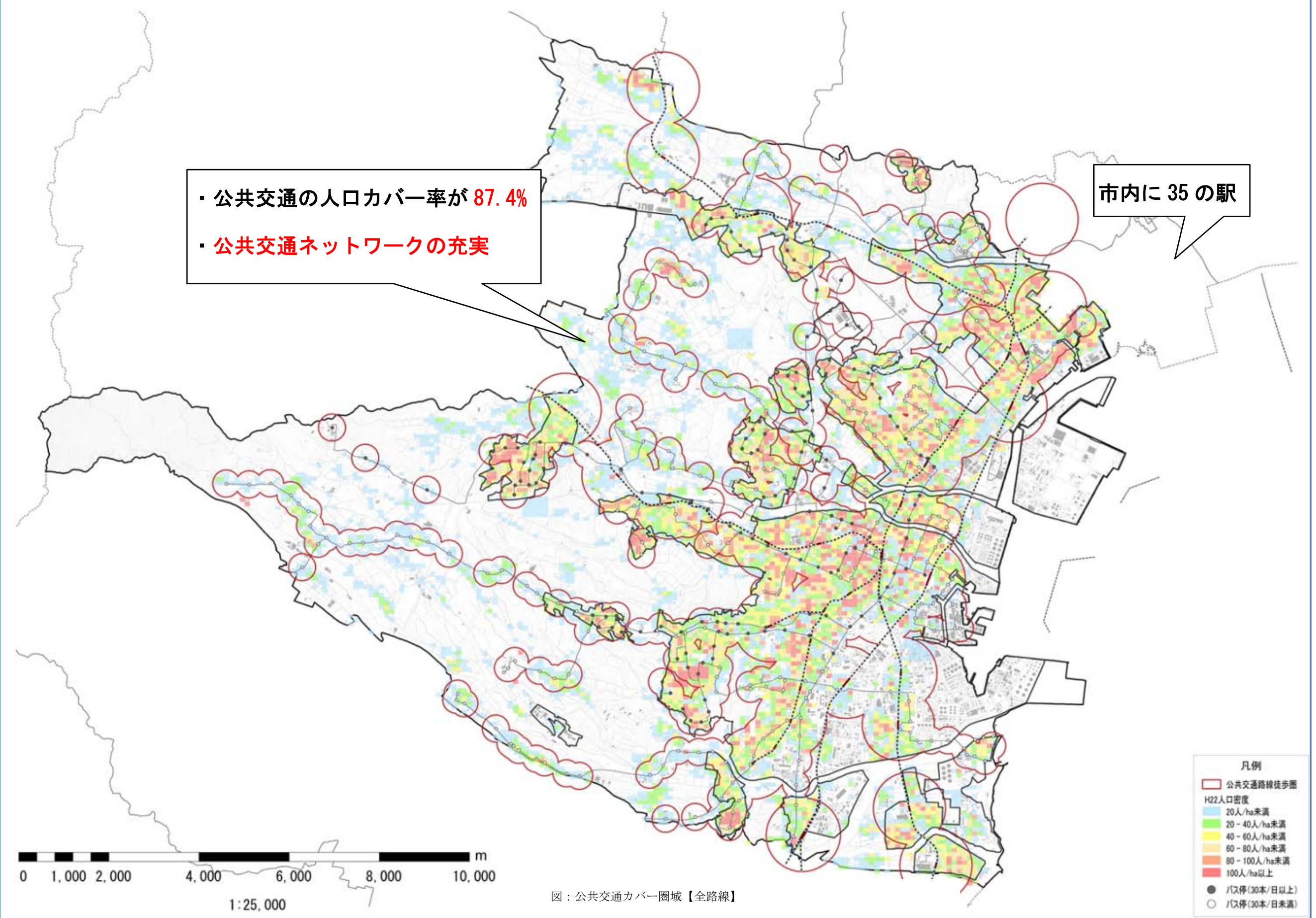
●市内の公共交通利用者数：利用者数の減少（タクシーとバスの利用者の減少が大きい）



●バス網の状況：近鉄四日市駅を中心としたバス網が形成されている



■公共交通の人口カバー率

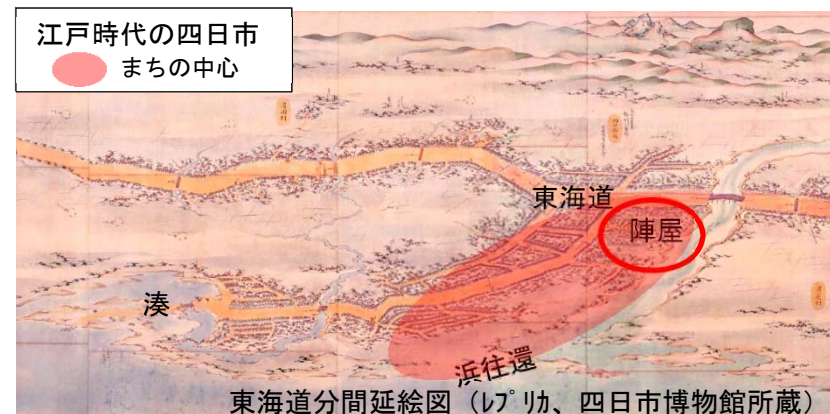


■近鉄四日市駅～JR 四日市駅周辺の基盤整備の変遷

【中心市街地の変遷】

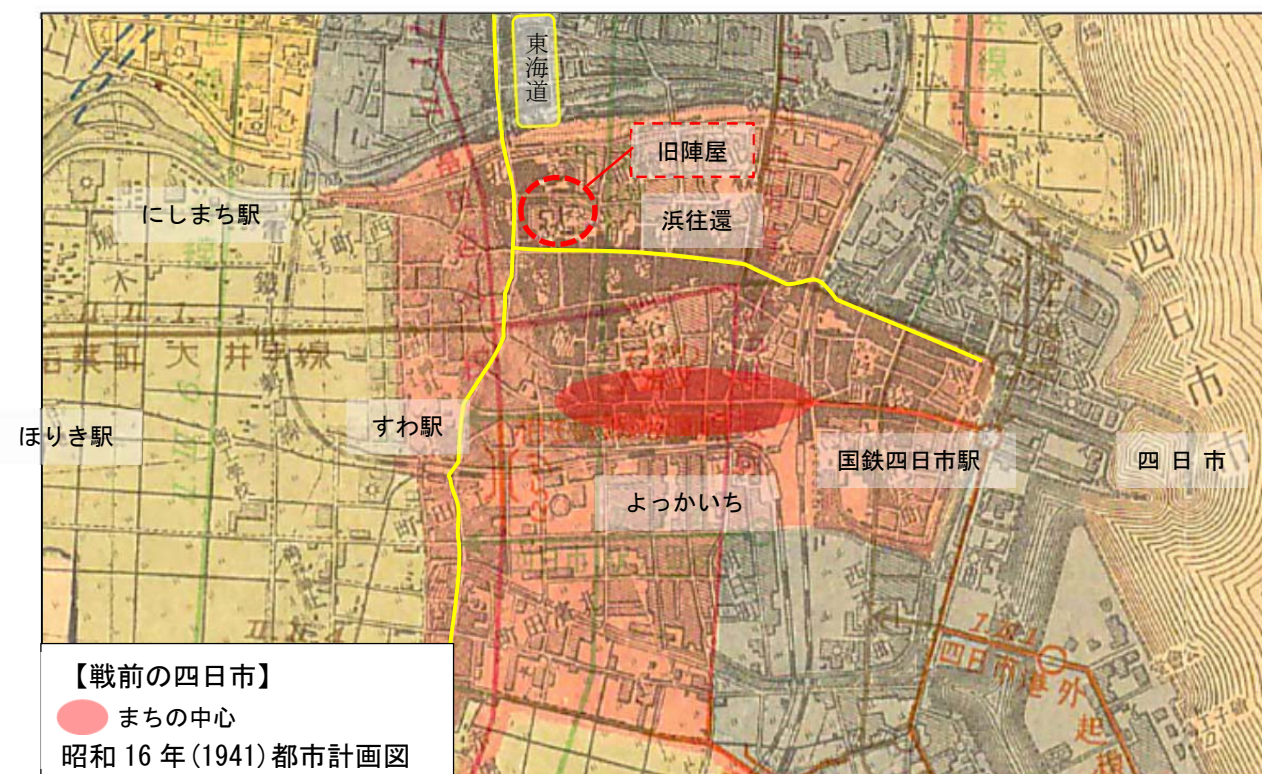
(江戸時代)

- 江戸時代は東海道の宿場町のひとつとして、街道筋に旅館や商店、陣屋、庄屋が建ち並び、商業・行政の町として発展してきた。また湊町として多くの廻船問屋・干鰯商・蔵などが軒を連ねる町でもあった。当時の中心は、東海道と湊を繋ぐ「浜往還」と呼ばれる道である。



(戦前)

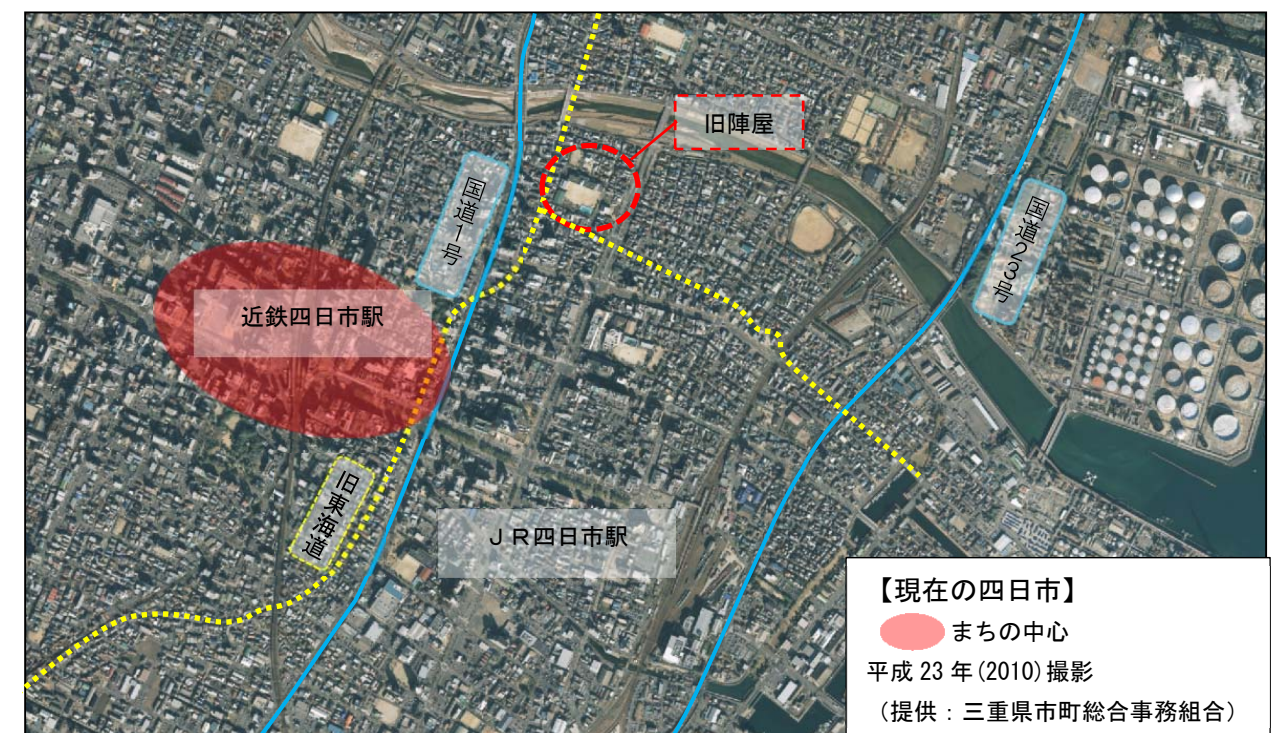
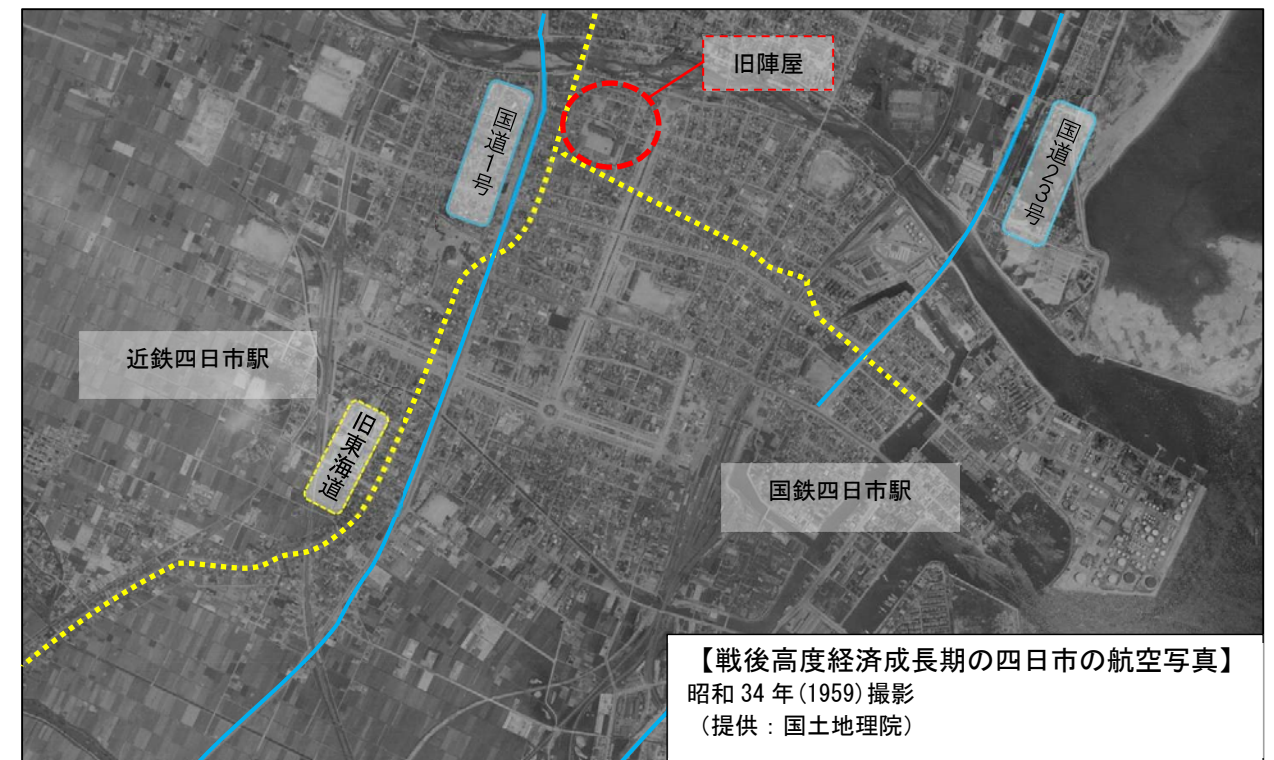
- 明治 32 年（1899）、四日市港は開港場に指定され国際貿易港となった。また鉄道も開通し、まちの中心は「浜往還」から、より国鉄駅に近い「本町商店街」へ移り商店街として振興していた。しかし太平洋戦争激化に伴い四日市港も軍需工場への転換を強いられ、その結果 1945 年 6 月 18 日に大空襲を受けた。



(戦後)

- 復興計画の中心は、近鉄四日市駅を諏訪に移転し、国鉄四日市駅を拡張して、この 2 つの駅を幅 70m の道路（中央通り）でつなぐ計画である。この沿道は市役所などの官公庁、銀行など高層建築物の集合する商業用地域として指定された。

- 一方で「浜往環」など歴史的な通りは一部踏襲しているものの、その面影は無くなった。
- その後、土地区画整理事業等の戦災復興事業による中心市街地の形成とともに、昭和 50 年ごろには近鉄名古屋線・湯の山線の高架化、近鉄四日市駅西側の土地区画整理事業等により、現在の駅前広場や中央通り等が整備され、今日の四日市の中心市街地が形成された。
- 中心街は「本町商店街」から「近鉄四日市駅周辺」に移った。



【戦後の近鉄四日市駅～JR 四日市駅周辺に関する基盤整備の変遷】

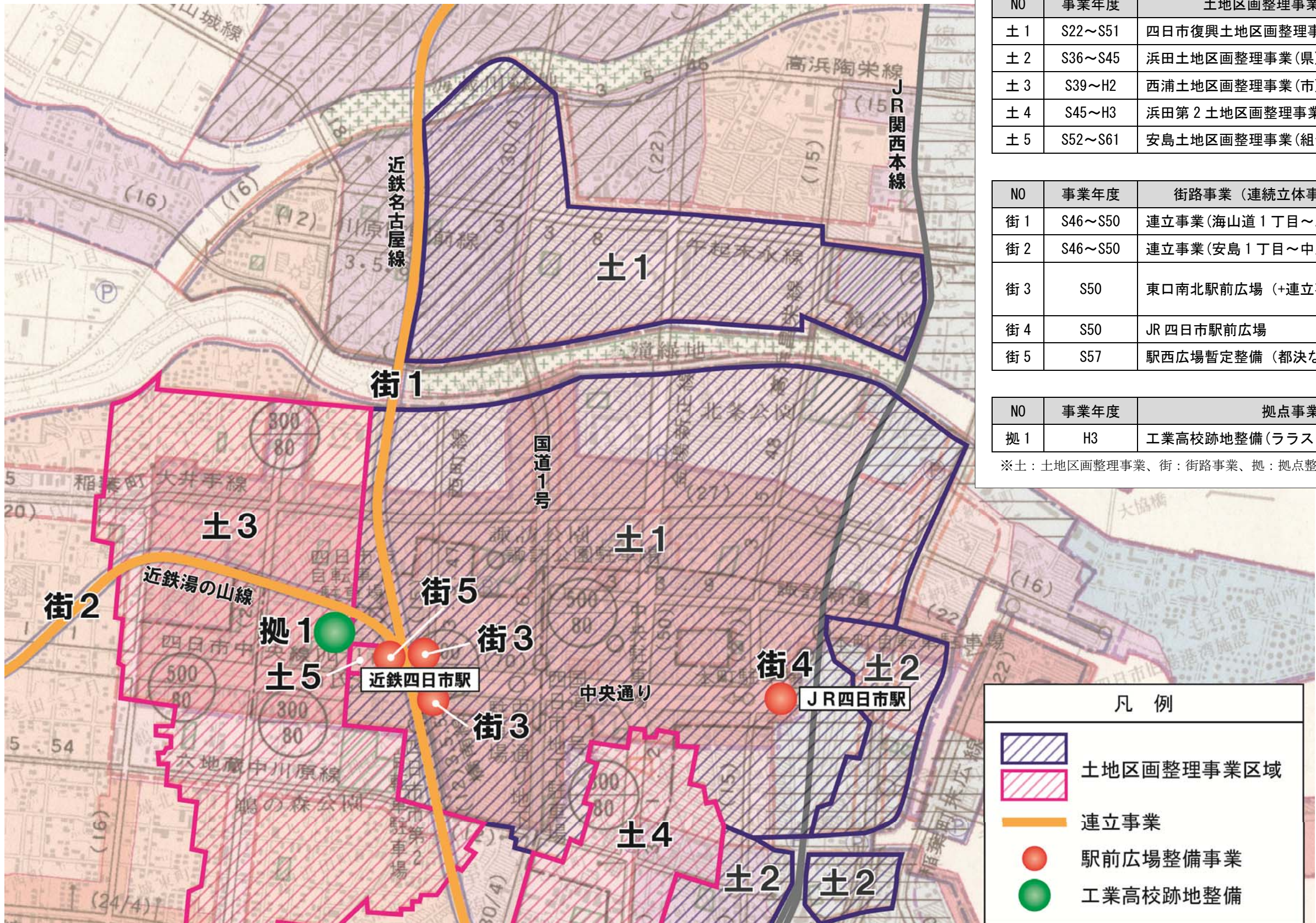
・本市の基盤整備事業は、昭和 22 年戦災により焼失した中心市街地の復興を目的に 261.1ha の復興土地区画整理事業を行い、中央通りなどの都市基盤が整備された。次いで産業道路として計画した通称名四国道（国道 23 号）の工事に伴い都市改造を目的とした浜田地区(29.6ha)を行った。その後、昭和 40 年から近鉄四日市駅西の西浦地区(103.4ha)が 21 年の歳月をかけ、昭和 45 年から浜田第 2 地区(64.0ha)が 17 年の歳月をかけ、現在の中心市街地の都市基盤を築いた。その間に、近畿四日市駅を中心とした連続立体交差事業及び駅前広場整備事業を併せて実施し、県下における交通拠点としての位置づけを確立した。

N0	事業年度	土地区画整理事業 事業名	施行面積 (ha)
土 1	S22～S51	四日市復興土地区画整理事業(県知事)	261.1
土 2	S36～S45	浜田土地区画整理事業(県)	29.6
土 3	S39～H2	西浦土地区画整理事業(市)	103.4
土 4	S45～H3	浜田第 2 土地区画整理事業(市)	64.0
土 5	S52～S61	安島土地区画整理事業(組合)	0.8

N0	事業年度	街路事業（連続立体事業） 事業名	延長・面積
街 1	S46～S50	連立事業(海山道 1 丁目～三滝川 5 丁目)	4,520m
街 2	S46～S50	連立事業(安島 1 丁目～中川原 2 丁目)	1,790m
街 3	S50	東口南北駅前広場（+連立事業）	北口 1,500㎡ 南口 2,100㎡
街 4	S50	JR 四日市駅前広場	10,500㎡
街 5	S57	駅西広場暫定整備（都決なし）	4,600㎡

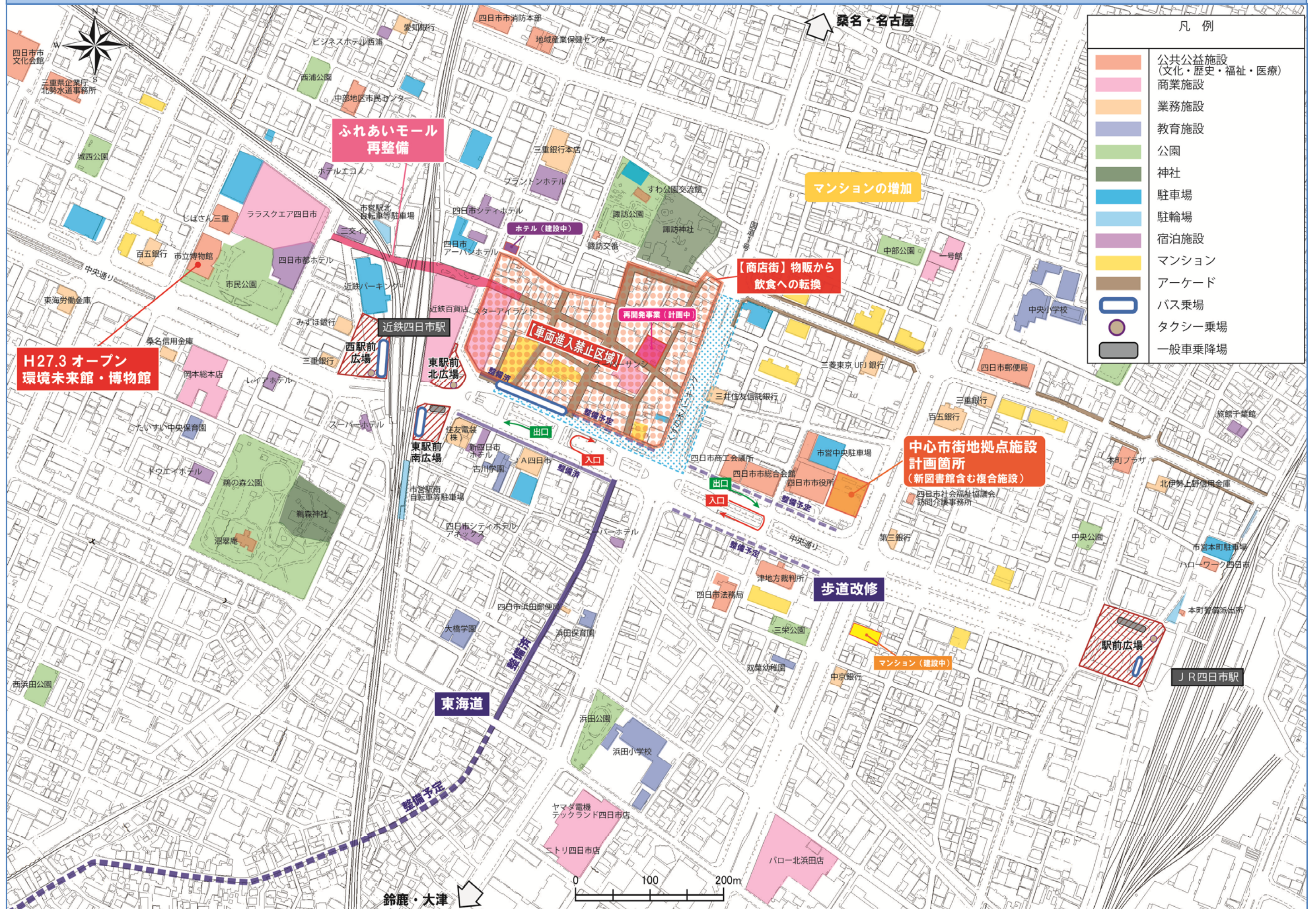
N0	事業年度	拠点事業	面積
拠 1	H3	工業高校跡地整備(ララスクェア周辺)	約 3.0ha

※土：土地区画整理事業、街：街路事業、拠：拠点整備事業



■ 中心市街地の現状

【近年の中心市街地の状況】

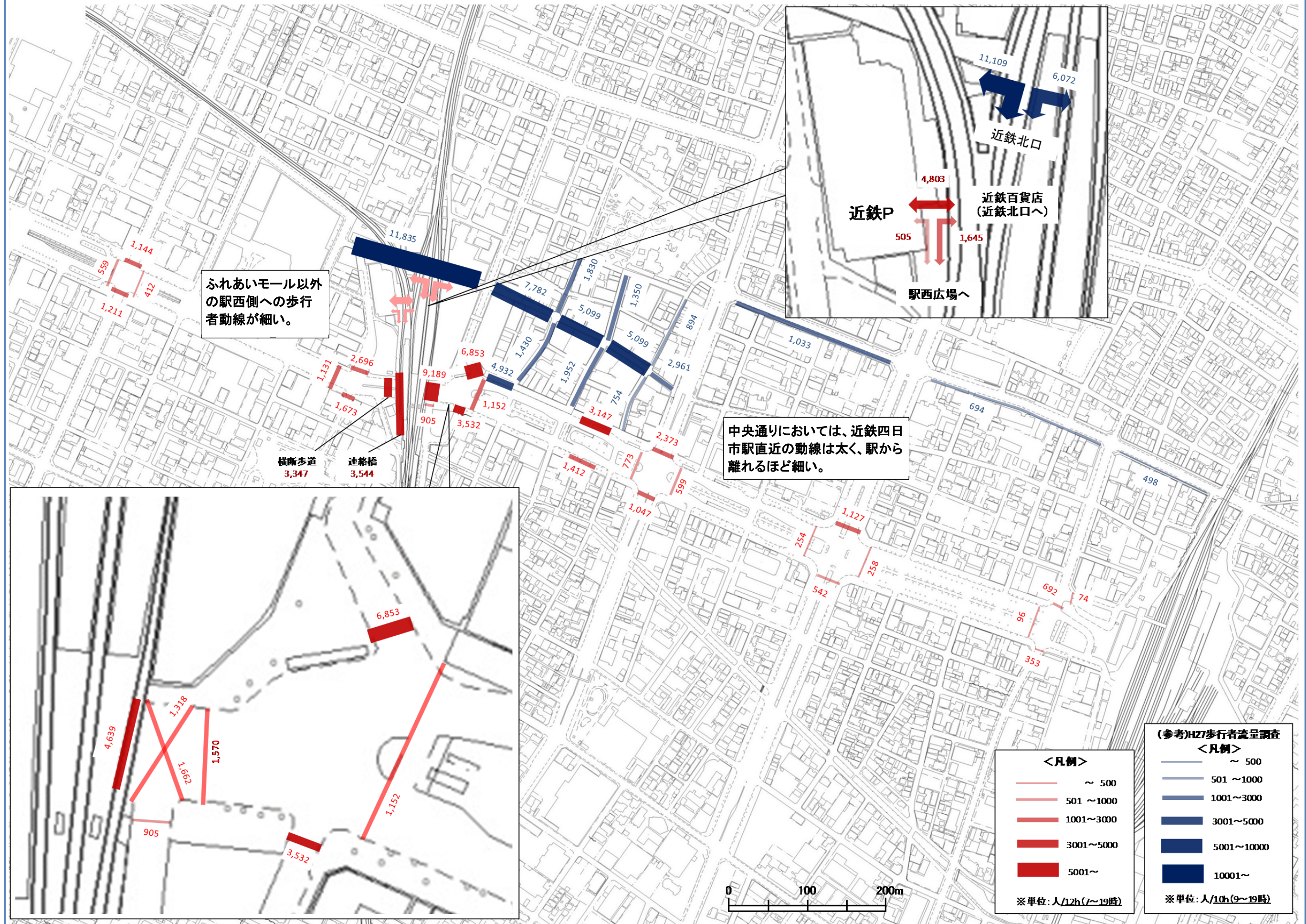


【中心市街地における歩行者交通流量図】

【歩行者】交通流量図 12時間計 7時～19時

調査日：平成28年11月18日（金）

* 赤帯の表示は今回の交通流量調査結果である。一方、青帯の表示はH27年度実施の中心市街地歩行者交通流動調査結果であり、9時～19時の10時間の計測結果である。

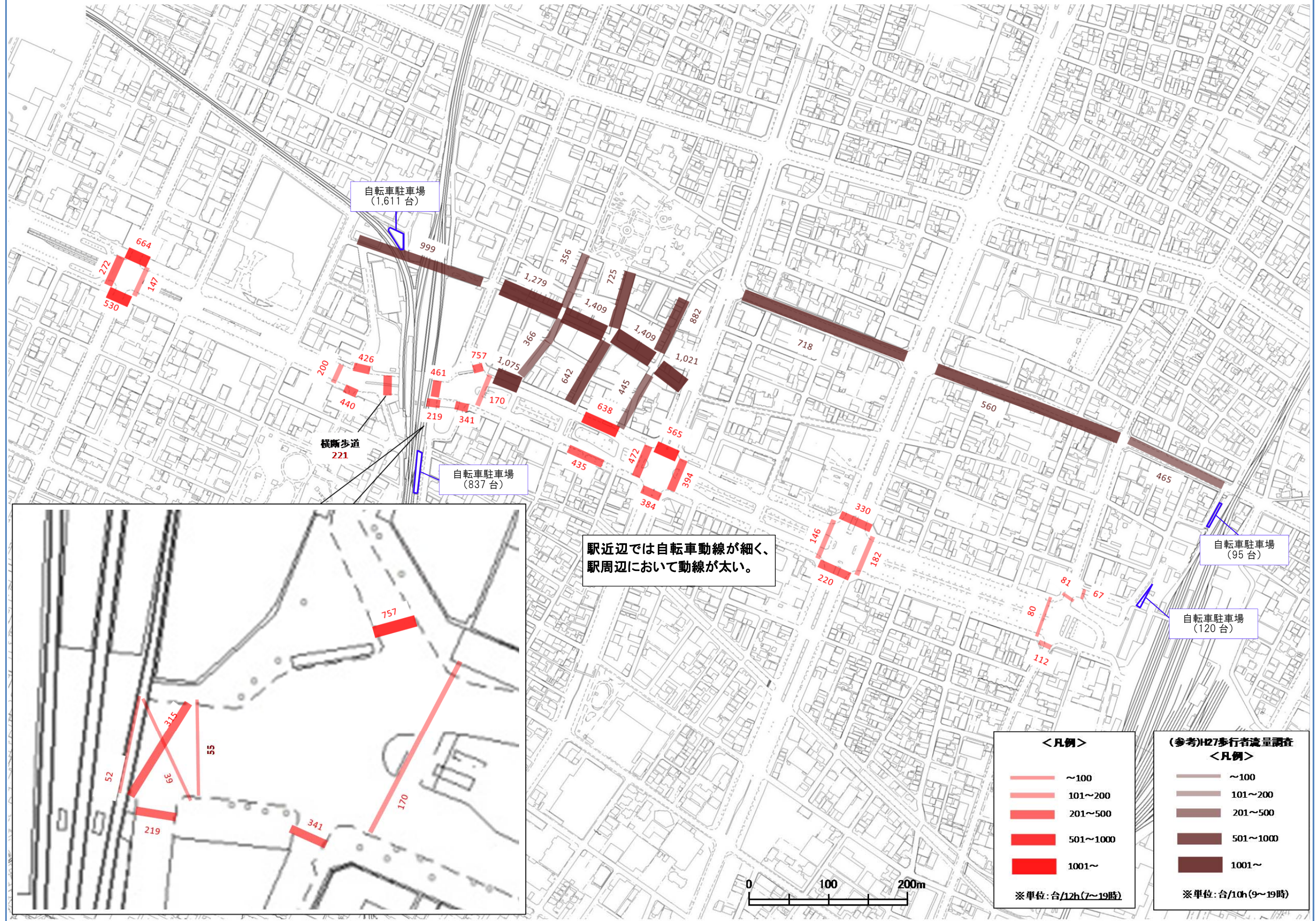


【中心市街地における自転車交通量図】

【自転車】交通量図（12時間計 7時～19時）

調査日：平成28年11月18日（金）

* 赤帯の表示は今回の交通量調査結果である。一方、茶帯の表示はH27年度実施の中心市街地歩行者交通流動調査結果であり、9時～19時の10時間の計測結果である。



【中心市街地における自動車交通量図】

【自動車】交通量図 12時間計 7時～19時

調査日：平成28年11月18日（金）

