

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

資料編

四日市市

【目 次】

<u>1-1</u> 本市の現状と将来の見通し	1
(1) 上位関連計画	1
(2) 人口動向	5
(3) 都市機能	9
(4) 公共交通	12
(5) 住環境・都市基盤	14
(6) 産業・商業	15
(7) 行政運営	18
(8) 災害リスク	19
(9) 土地利用ごとの状況	23
(10) 拠点の状況	24
(11) 主要なネットワークに係る動向	28
(12) その他の配慮事項	30
<u>1-2</u> 本市の強みと課題の整理	32

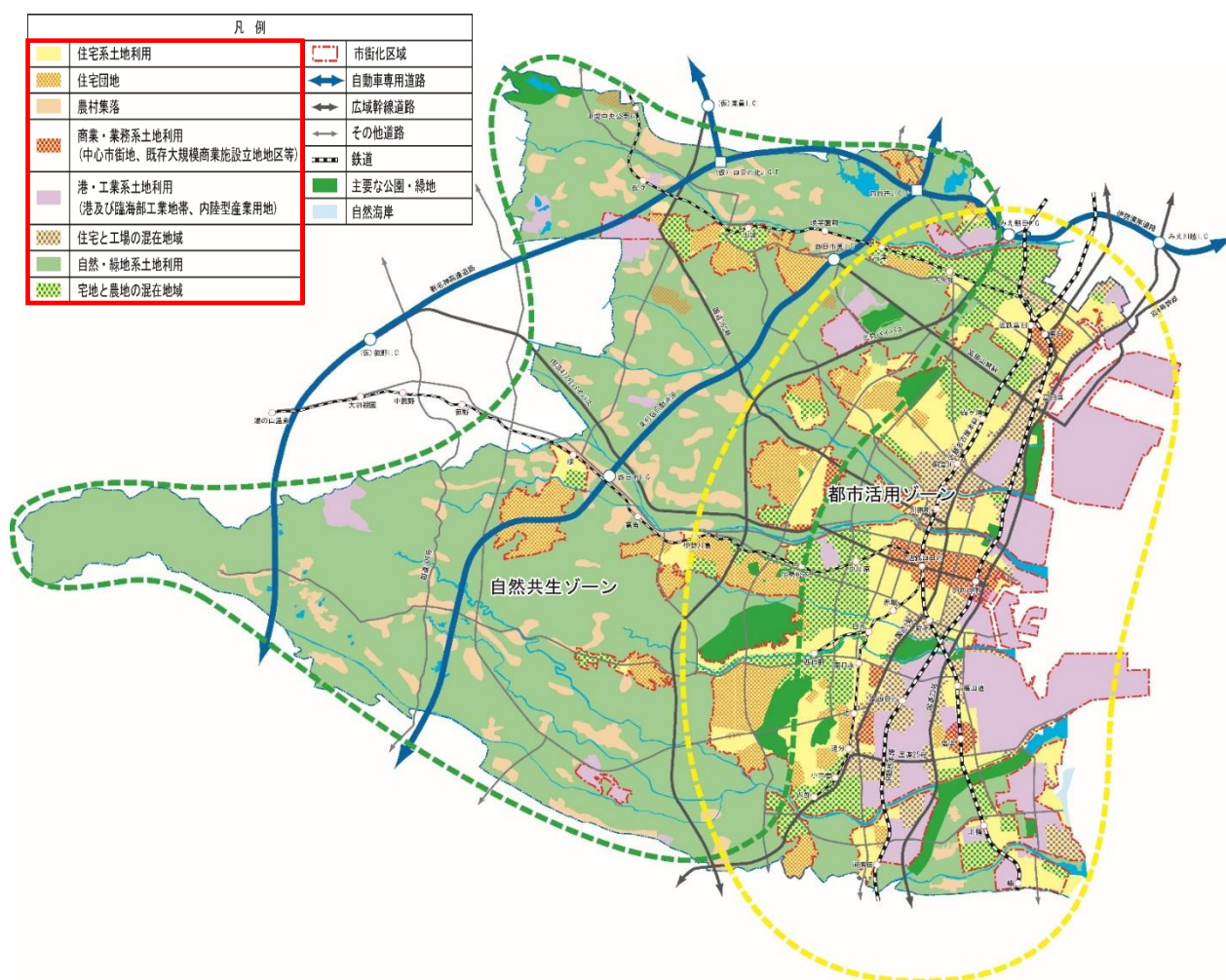
【四日市市都市計画マスタープラン（平成23年7月）】

- ◇基本方針 「暮らし続けられる持続可能なまちづくり」
- 「誰もが移動しやすい交通環境づくり」
- 「市民と市と協働によるまちづくり」

◇施策

- ・「都市活用ゾーン」と「自然共生ゾーン」に区分分けをし、市域全体で自然と調和のとれたまちづくり
- ・鉄道駅を中心とした住宅地の再編、既成市街地の住環境の確保
- ・内陸型工業適地の明確化
- ・地区単位で市民提案による計画策定

◇土地利用方針図



※都市計画マスタープランでは、地域特性に応じて土地利用種別を設定し、都市機能の集積や居住環境の形成に向けた土地利用方針を示している。

■市街化区域の土地利用方針

種 別	土地利用方針（市街化区域の土地利用）
商業業務地	<ul style="list-style-type: none"> ・土地の高度利用、複合利用や土地利用転換によって都心居住を進める ・中心市街地では、民間活力による市街地再開発事業や高度利用を促し、商業業務機能の維持・拡充とともに都心居住を進めるなど複合的な土地利用を目指す ・近鉄三岐富田駅などの主要駅の周辺についても、土地の高度利用、複合利用などによる都心居住型の住宅供給を促す
既成市街地	<ul style="list-style-type: none"> ・地区計画などのまちづくりのルール化により、生活道路の確保や街並みの整備を進め、災害にも強い便利で快適な住宅市街地として再生する ・伝統ある町並みを保存しつつ、狭隘な道路等の居住環境の改善を図り、隣接する住宅団地と一体となった良好な市街地を形成する ・臨海部の木造密集市街地などでは、建物の更新に合わせて生活道路の確保を図るなど、住宅地としての再編を目指す
郊外団地	<ul style="list-style-type: none"> ・良好な居住環境を維持し、子育て世代など新たな世代の入居を促すことで、若い世代から高齢世代まで、多世代の住むまちづくりを進める ・市営住宅などの公的住宅については、計画的な更新など住宅ストックの一部として必要な対策を進める
宅地と農地	<ul style="list-style-type: none"> ・基盤整備を進めるとともに、地区計画などのまちづくりのルール化により適切な開発の誘導を図る ・宅地として利用していない未利用地については、状況に応じて市街化を促進したり、あるいは農地として保全することが適切な場合には生産緑地を指定するなど、適切な対応を図る
住宅と工場	<ul style="list-style-type: none"> ・居住環境の確保や地場産業の保護育成に配慮した土地利用を促進する ・土地利用の動向等を踏まえつつ地域の住民と協議を行い、地区計画等による細かな住工分離策や背後地への環境悪化を及ぼす業種の規制など必要な対策を進め、住環境と地場産業の両立を目指す

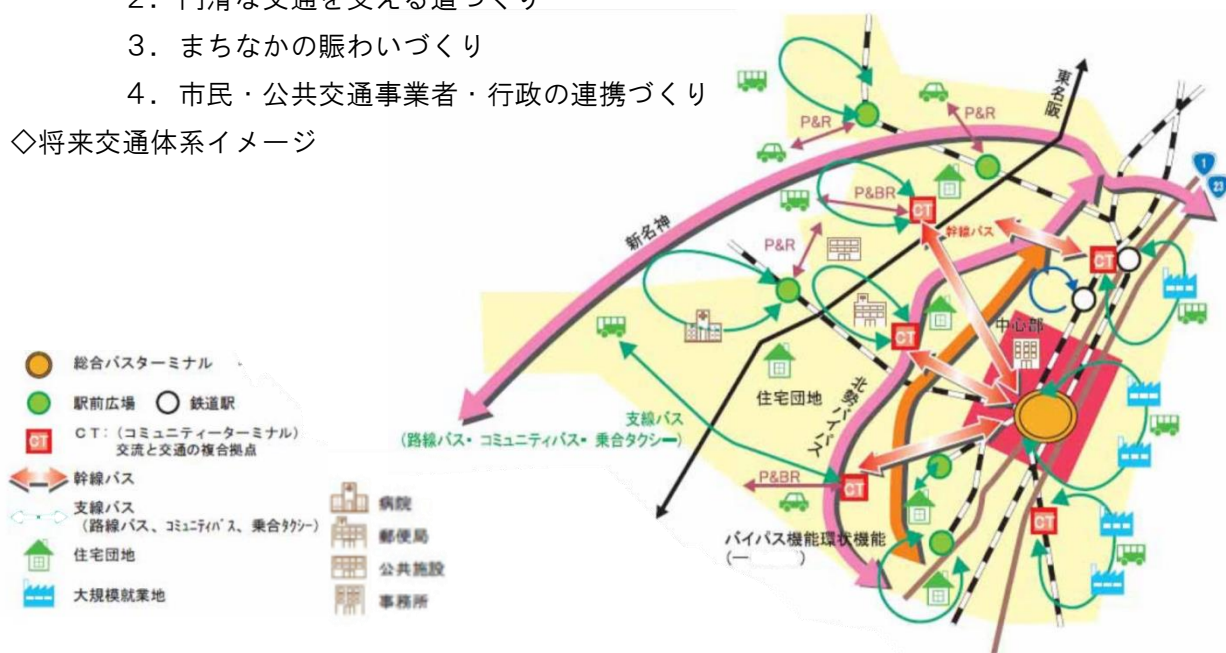
■用途別の土地利用方針

種 別	土地利用方針（用途別の土地利用）
住宅地	<ul style="list-style-type: none"> ・上記土地利用方針
商業・業務地	<ul style="list-style-type: none"> ・中心市街地では、市街地再整備などによる商業・業務機能の強化や大規模集客施設の集積を図る ・都心居住の促進や文化施設や福祉・医療施設などの公共公益施設の立地促進を図り、多様な魅力ある商業・業務地の形成を目指す ・鉄道やバスなどの交通結節機能の強化や歩行空間や自動車走行空間の整備を進め、賑わいや回遊性の向上を図る ・既存の大規模商業施設立地地区では、食料品や雑貨品など日常の暮らしに必要な商業機能の維持を図る ・駅前市街地では、公共交通の利便性を活かし、商業業務機能の再配置を促すなど、地域の生活を支える機能の強化を目指す ・大規模な住宅団地について、現存する身近な商業施設の維持を図るとともに、既存商店街や店舗とのネットワークの構築などを目指す
工業地	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部の産業空間では、現行の工業系の用途地域や臨港地区の指定を維持し、遊休地の利活用を含めて産業機能の充実や高度化を図る ・企業や市民の協働による緑地空間を創出し、良好な産業空間の形成を図る ・内陸型産業用地については、周辺の自然環境と調和した良好な工業地の維持を図る ・新たな産業機能の導入や既存産業の拡張に際しては、道路など既存の都市基盤に負荷のかからない範囲に限定するとともに、調整池の設置等必要な都市基盤が担保されているもののみとする ・地場産業である大矢知素麺、万古窯業については、その保護、育成のため特別工業地区の指定を継続 ・臨海部工業地域と居住地が干渉しあう区域では、地区計画等による細かな住工分離策や背後地への環境悪化を及ぼす業種の規制など必要な対策を進め、住環境と産業環境の両立を目指す

【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

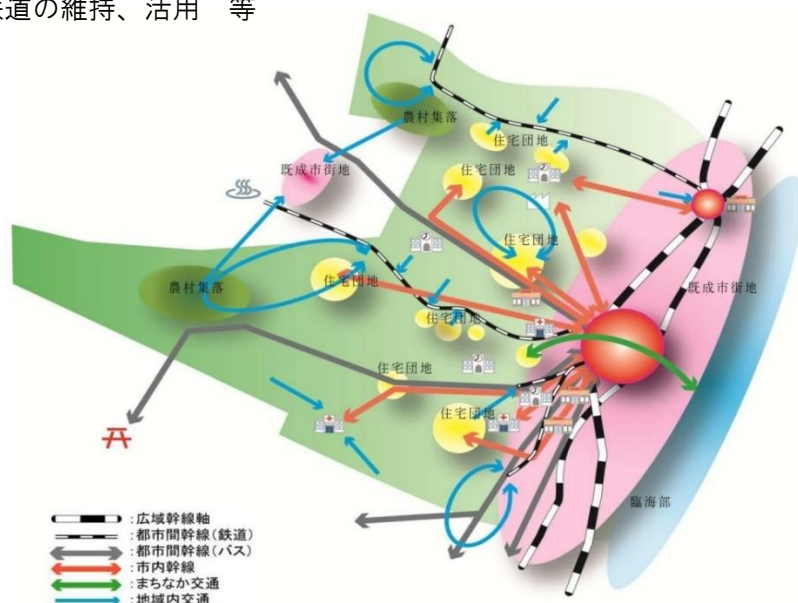
◇将来交通体系イメージ



【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

◇将来ネットワーク像



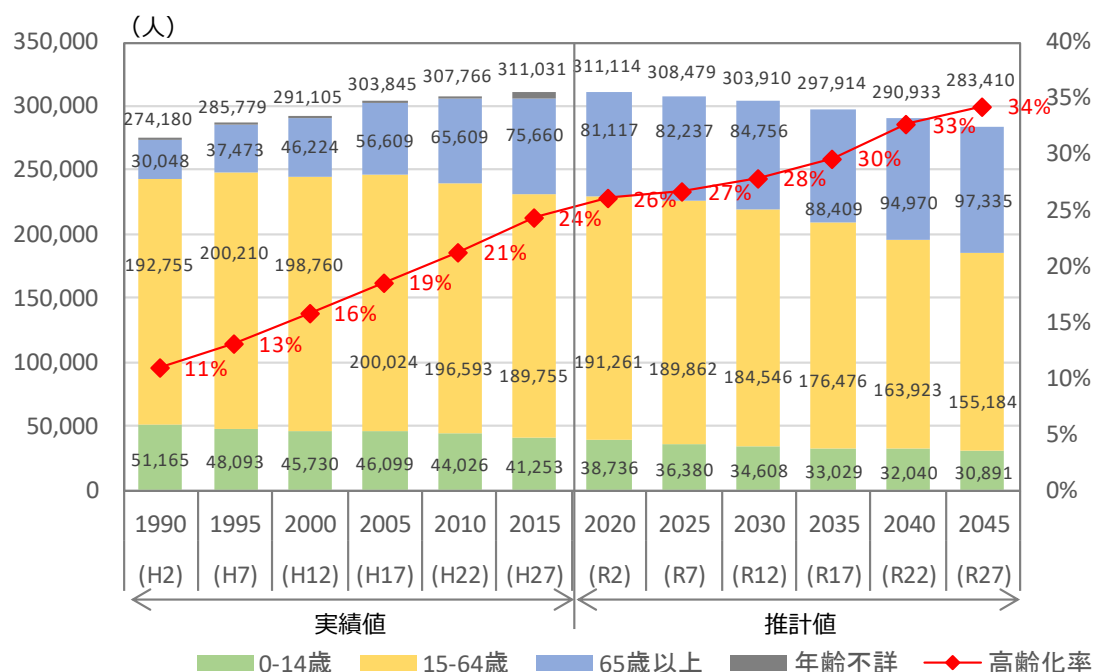
(2) 人口動向

総人口は、2015 年で 31 万人であり、これまで増加傾向で推移していますが、2015 年の国勢調査をベースにした国立社会保障・人口問題研究所（以下、社人研という。）の人口推計では、2020 年をピークに減少傾向に転ずる見込みです。また、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です。

市街化区域内の人口は、2015 年で約 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く）における人口密度は 44.7 人/ha であり、2045 年においても 40 人/ha を維持することが見込まれます。

人口減少・高齢化は、中心市街地や臨海部既成市街地、郊外高経年住宅団地等の古くからの居住地において顕著な傾向です。

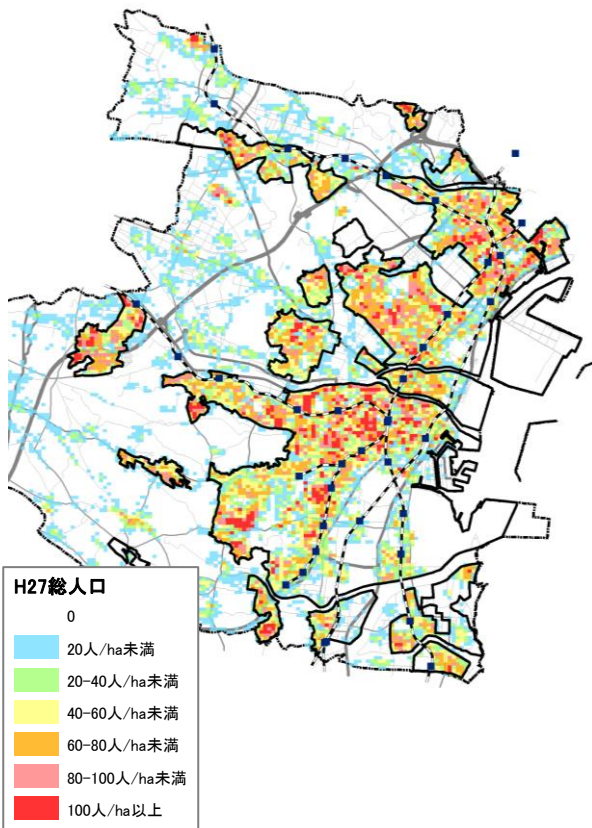
■人口推移



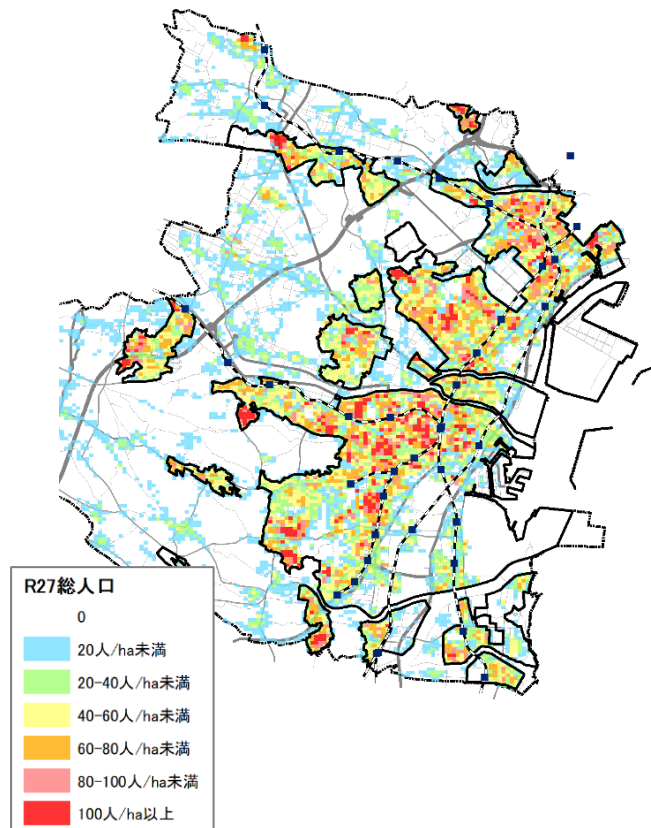
	面積 (H30. 4. 1)	2015 年 (H27)		2045 年 (R27)	
		人口	人口密度	人口	人口密度
市全域	20,080 ha	311,031 人	15.5 人/ha	283,410 人	14.1 人/ha
市街化区域	7,506 ha	269,645 人	35.9 人/ha	249,743 人	33.3 人/ha
可住地 (工業専用地域・臨港地区を除く)	6,025 ha	269,476 人	44.7 人/ha	249,548 人	41.4 人/ha
市街化調整区域	12,574 ha	41,386 人	3.3 人/ha	33,862 人	2.7 人/ha

出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（H30. 3. 1 推計）

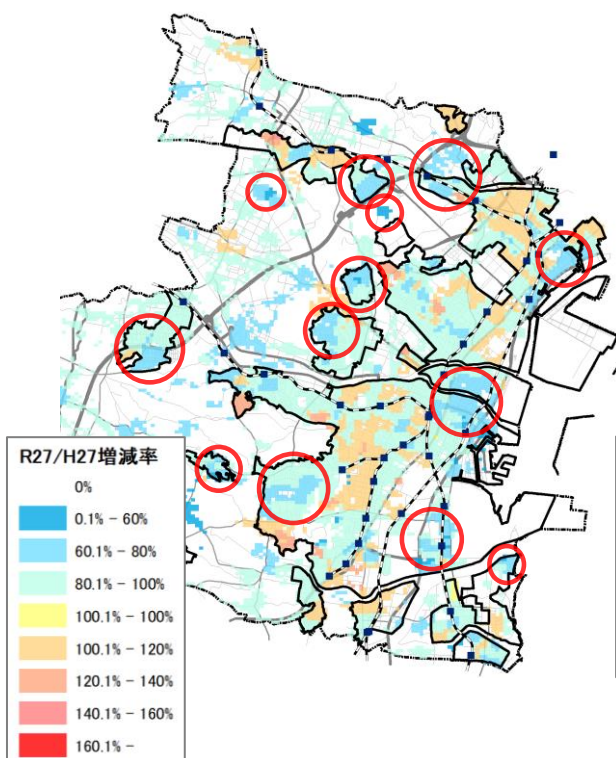
■2015 年 (H27) 人口密度



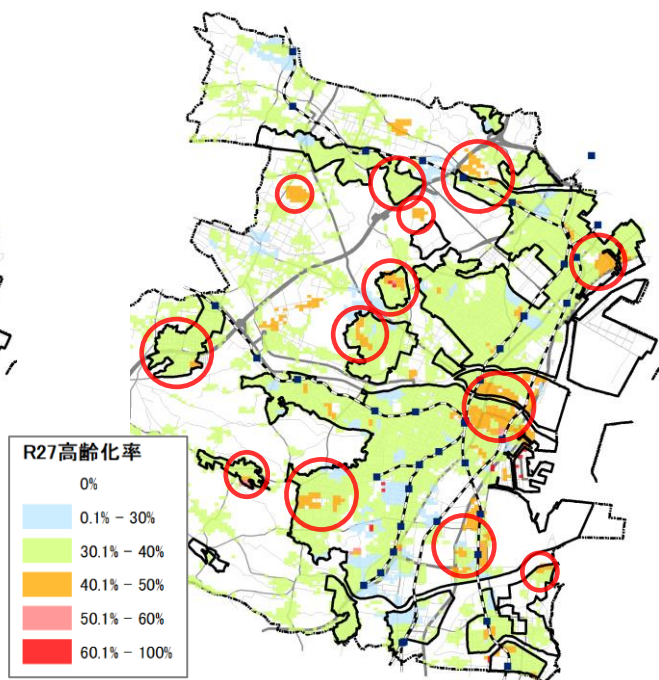
■2045 年 (R27) 人口密度



■2015 年 (H27) → 2045 年 (R27) 人口増減率



■2045 年 (R27) 高齢化率

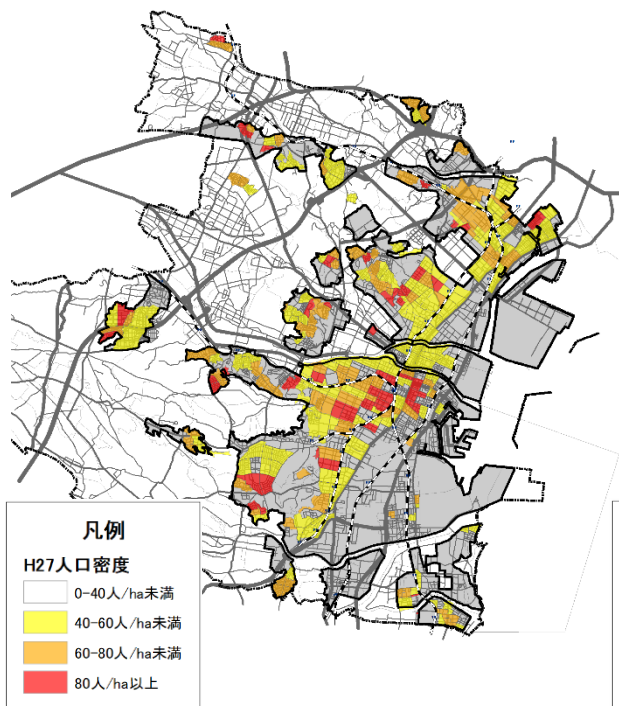


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（H30. 3. 1 推計）

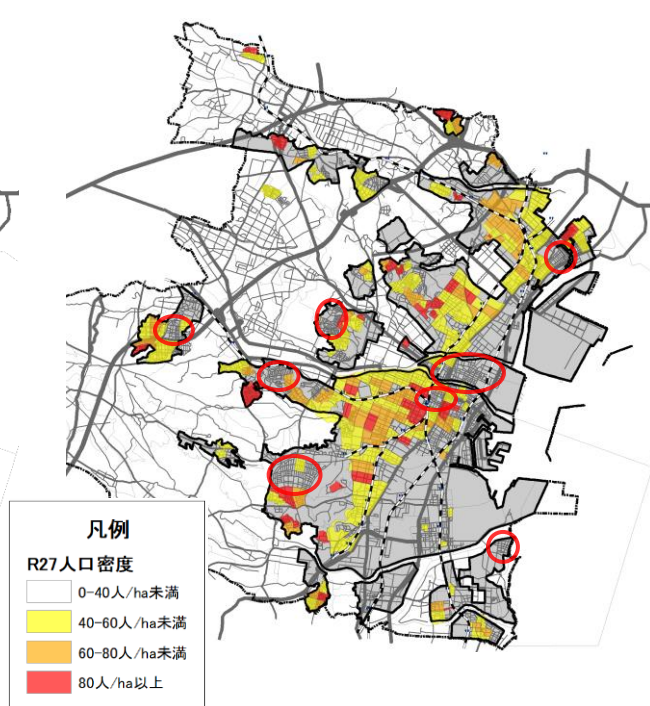
地域別にみると、臨海部の既成市街地や高経年郊外住宅団地において、将来的に人口密度が 40 人/ha を下回る地域があり、低密度化が進行する見込みです。

また、社会増減・自然増減の状況では、主に市域東部の鉄道駅沿線の地域において社会増・自然増の傾向が強く、直近のトレンドが社会増の地区は概ね将来の人口見通しが市平均以上となる見込みです。市全体としても近年は社会増の傾向にあり、就職や転勤等による転入が増加していると考えられます。

■2015 年(H27)人口密度

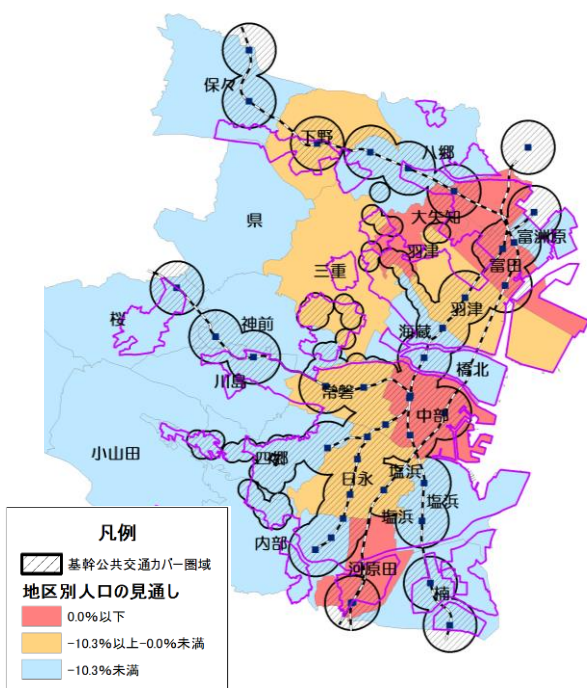


■2045 年(R27)人口密度

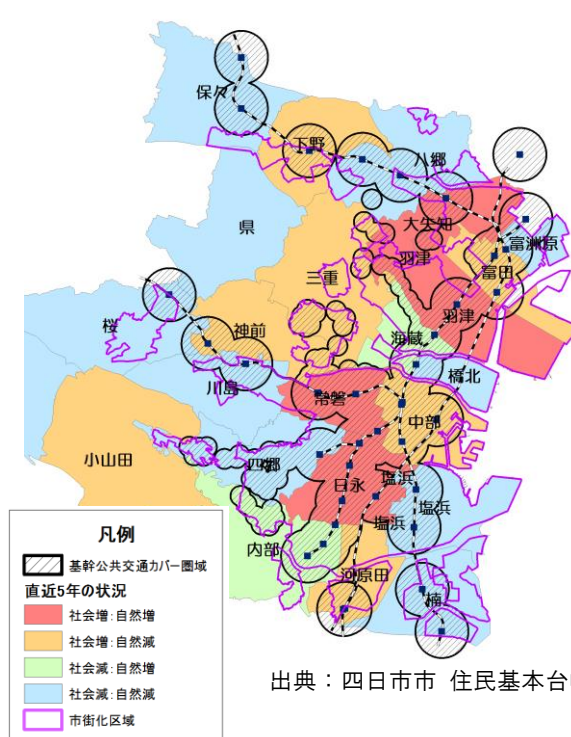


出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所（H30. 3. 1 推計）

■地区別人口見通し(24 地区・2045 年)

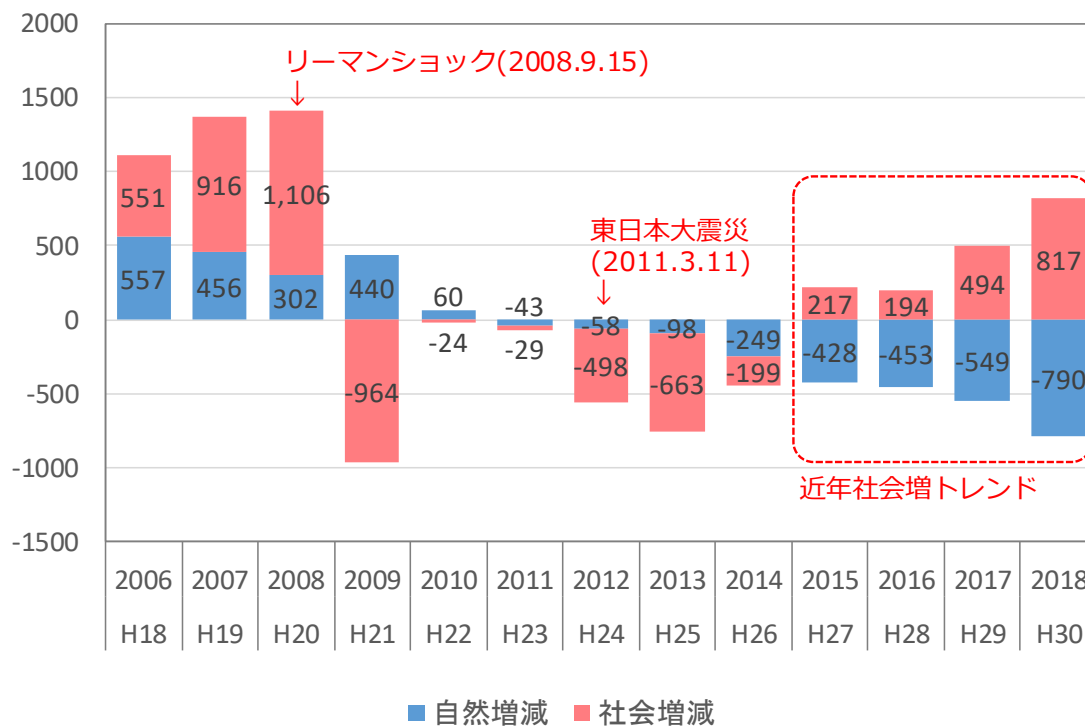


■地区別の社会増減・自然増減(直近 5 年)



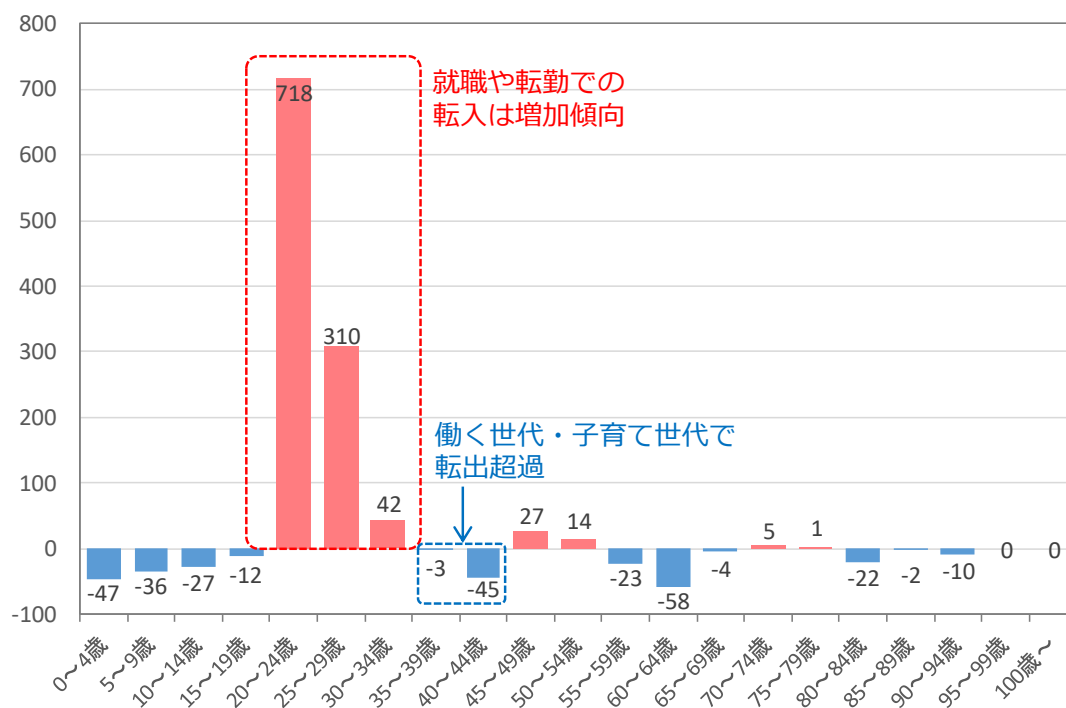
出典：四日市市 住民基本台帳

■H18～H30 人口増減（各年1月現在）



出典：四日市市 住民基本台帳（各年1月～12月累計）

■H30 年齢階層別人口動向



出典：四日市市 住民基本台帳

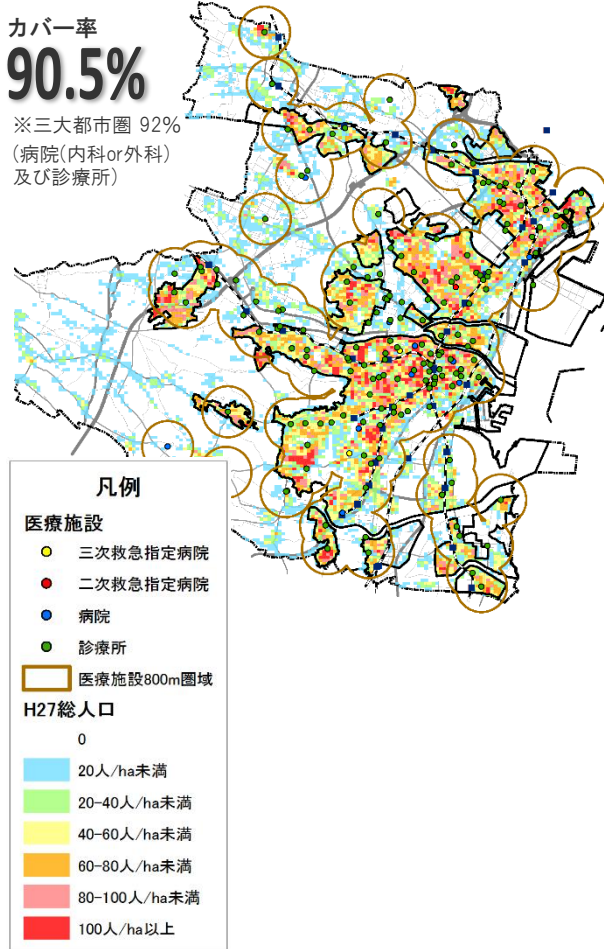
(3) 都市機能

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 92.0%と、三大都市圏と同水準で市街化区域を概ねカバーしており、北中南部の拠点となる施設を中心にバランスの取れた配置となっています。

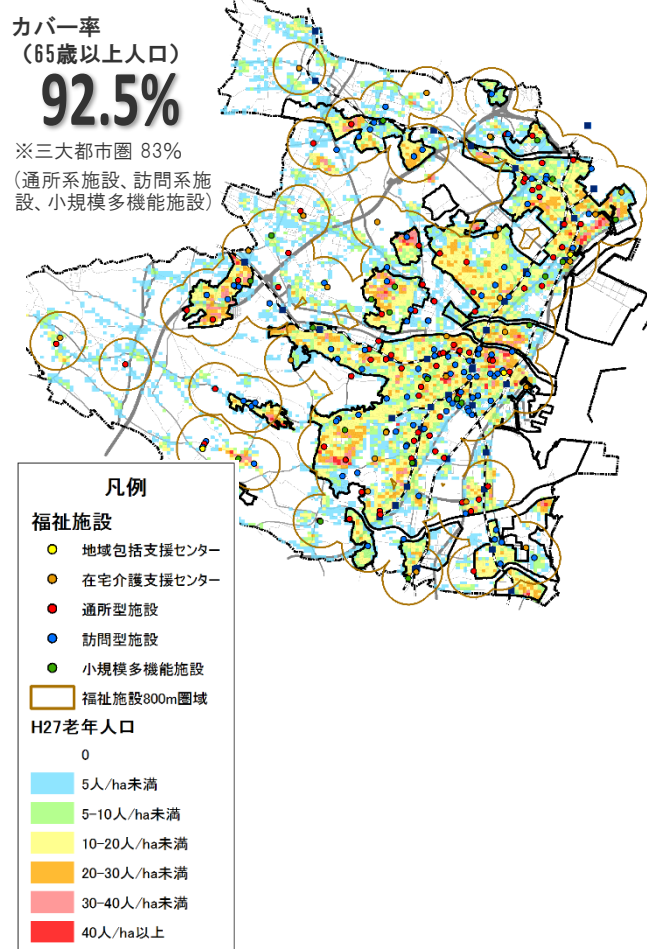
商業施設（百貨店、スーパー）のカバー率は 66.8%と、医療・福祉に比べ三大都市圏より低水準ではありますが、ドラッグストアやコンビニエンスストア、四日市市の特徴でもある定期市を含めると 86.4%となり、市街化区域を概ねカバーしています。

医療・福祉・商業の全ての施設が徒歩圏にある区域の人口カバー率は 64.1%で、商業施設にドラッグストア、コンビニエンスストア、定期市を含めると 79.6%となり、市街化区域を概ねカバーします。

■医療施設の利便性が高い地域



■福祉施設の利便性が高い地域



医療：国土交通省の国土数値情報(H26.9)のデータをベースに地域医療情報システム(日本医師会)や各施設 HP 等を参考に選定(2018 時点)

福祉：四日市市の介護保険サービス事業者(H28.9)をベースに地域医療情報システム(日本医師会)や各施設 HP 等を参考に選定(2018 時点、地域包括支援センター、在宅介護支援センター含む)

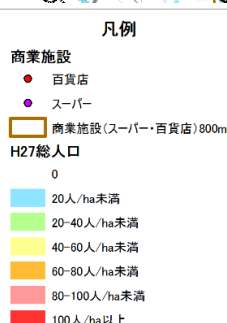
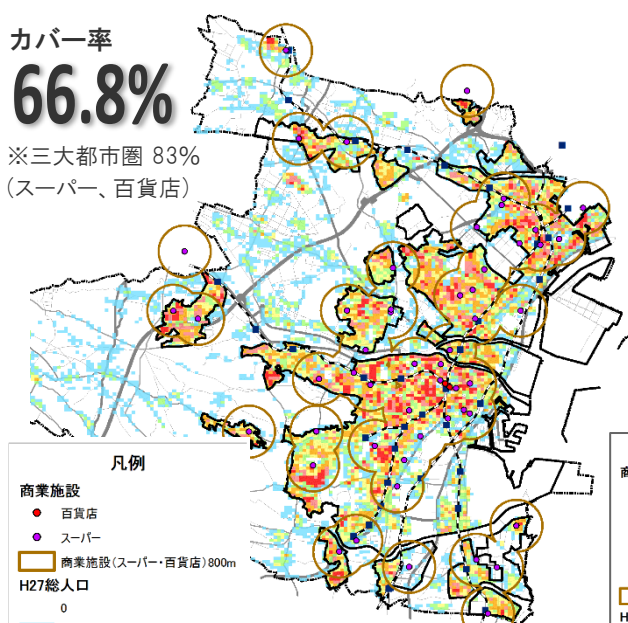
■商業施設の利便性が高い地域

(スーパー、百貨店のみ)

カバー率

66.8%

※三大都市圏 83%
(スーパー、百貨店)

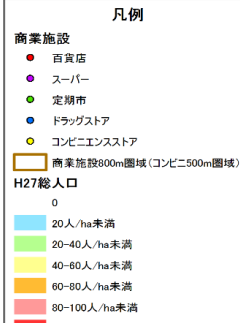
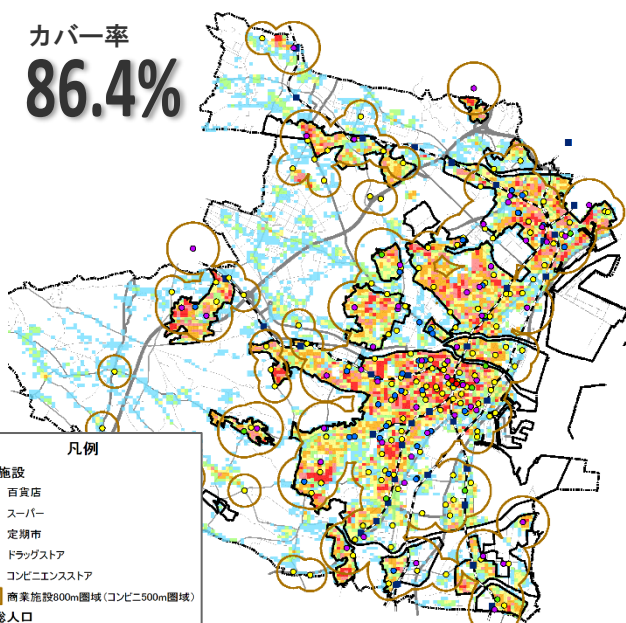


■商業施設の利便性が高い地域

(スーパー、百貨店、定期市、ドラッグストア、コンビニ)

カバー率

86.4%

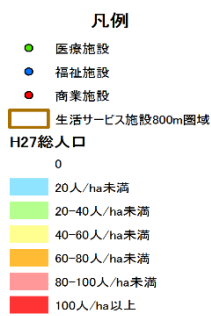
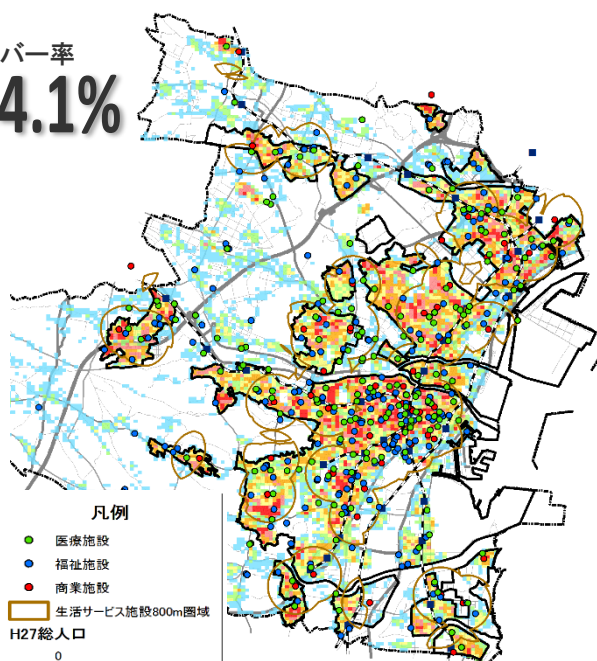


■生活サービス施設(医療・福祉・商業)の便性が高い地域

(商業：スーパー、百貨店のみ)

カバー率

64.1%

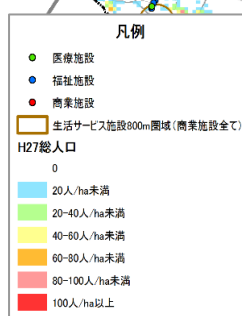
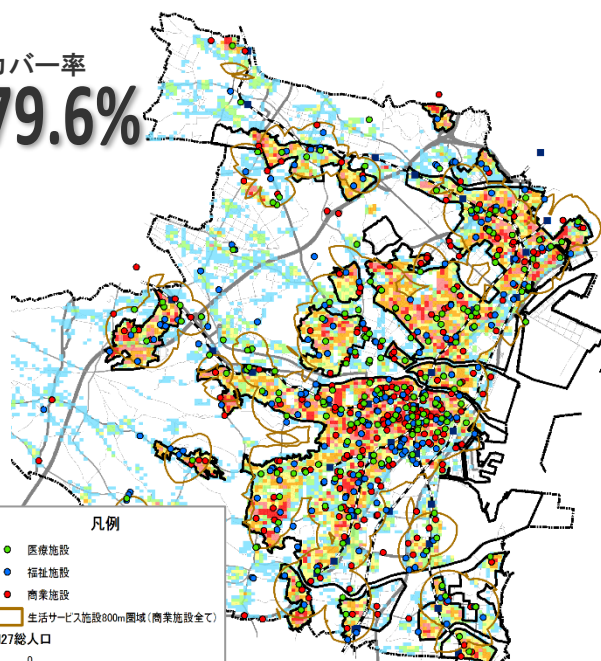


■生活サービス施設(医療・福祉・商業)の利便性が高い地域

(商業：スーパー、百貨店、定期市、ドラッグストア、コンビニ)

カバー率

79.6%



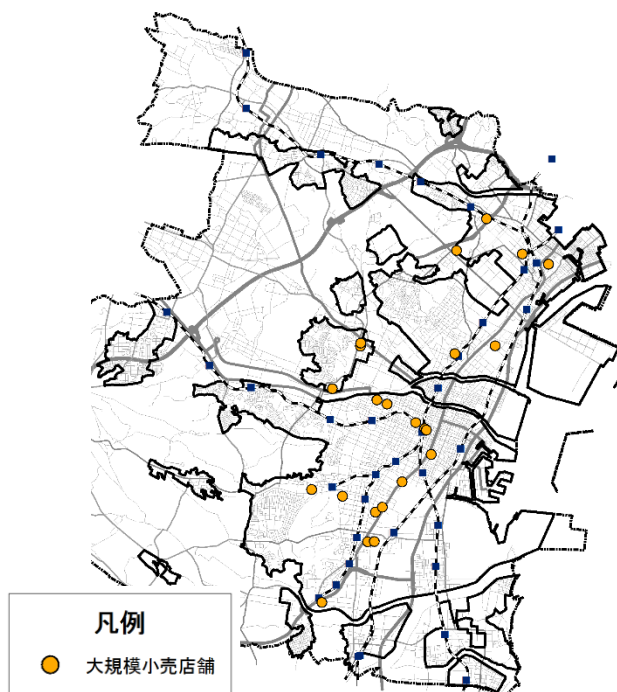
商業：タウンページ掲載施設(百貨店、スーパー、ドラッグストア、コンビニエンスストア)をベースに定期市を加えて選定(2018 時点、ドラッグストアは日用品や生鮮食品を販売している店舗に限る)

大規模小売店舗（規模 3,000 m²以上）は主に鉄道駅周辺や主要な道路付近に配置されています。

また、子育て施設（保育園）のカバー率（0～4 歳）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を含めると広範囲をカバーしています。

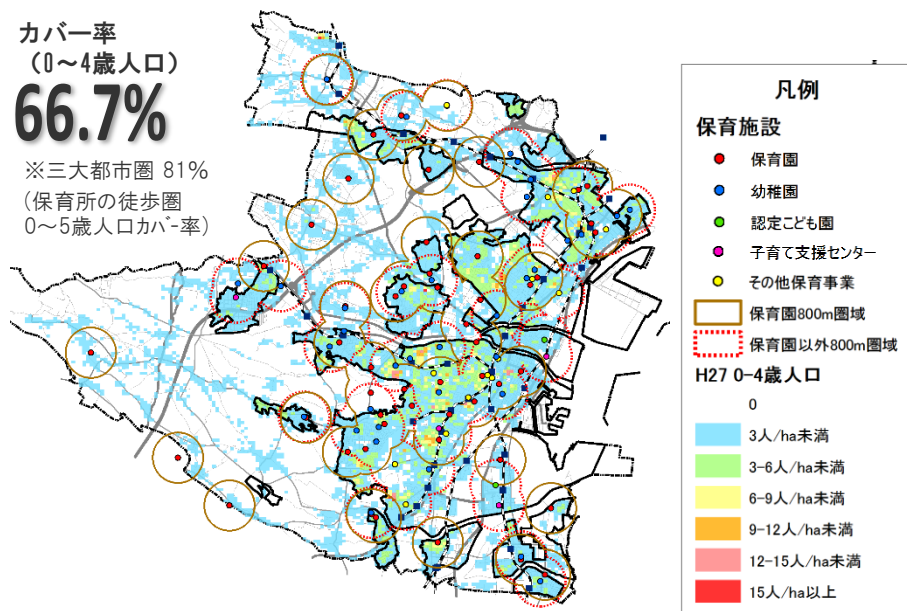
■大規模小売店舗等（規模 3,000 m²以上）

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
コトリ四日市店、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
スーパーサンシくわ店、ケース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（コメ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ド館）	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



出典：「全国大型小売店舗総覧 2018 年版」（2017 年 8 月作成）

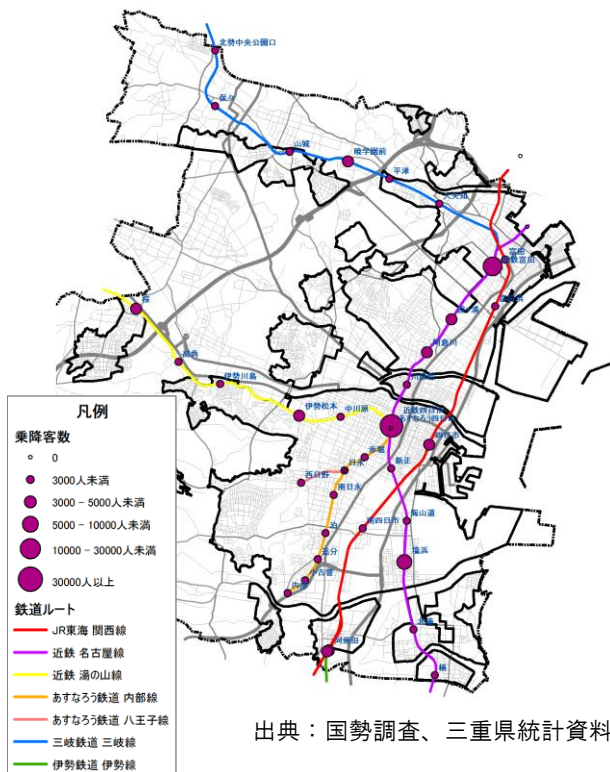
■子育て施設の利便性が高い地域



(4) 公共交通

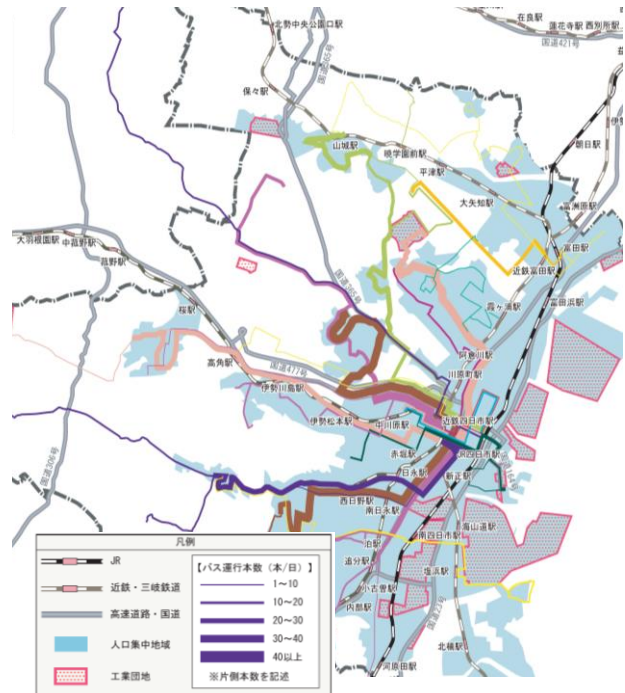
35 駅を有する鉄道は、臨海部を中心に市街化区域を広範囲にカバーする鉄道網を形成しています。バスは、中心市街地などの拠点と郊外住宅団地や既存集落などを結ぶものの、利用者が減少しており、収支率の悪い路線では減便や廃線となる路線も発生しています。

■公共交通網：鉄道



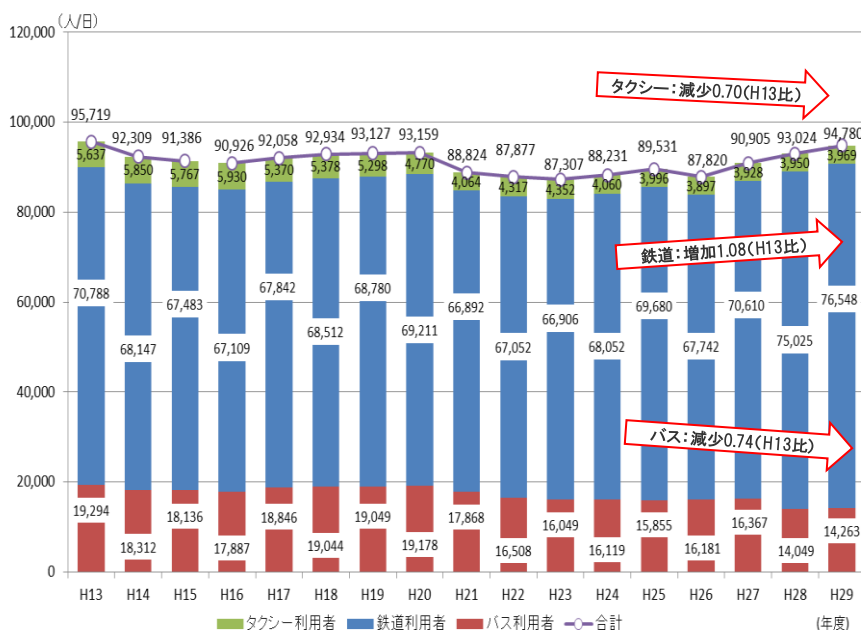
出典：国勢調査、三重県統計資料

■公共交通網：バス



出典：四日市市都市総合交通戦略

■四日市市の公共交通利用者数の推移

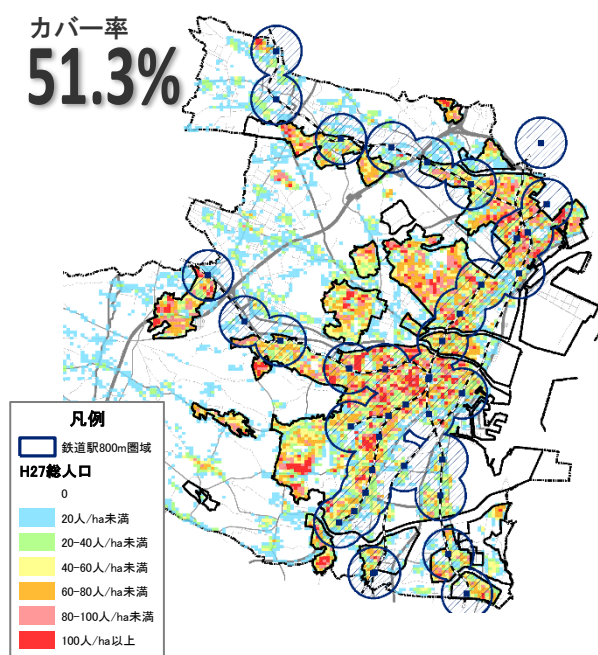


出典：三重県「三重県統計書」等

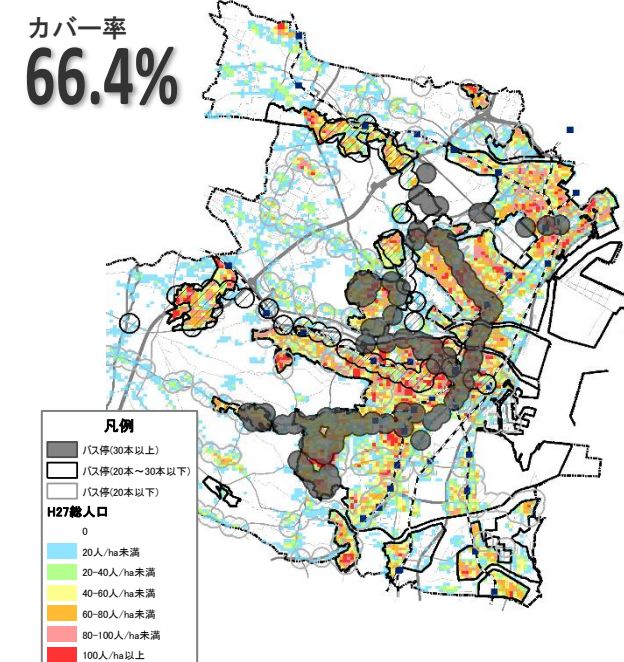
鉄道のカバー率（鉄道駅 800m 圏）は 51.3%となっており、市内人口の約半分が鉄道駅周辺に住んでいます。また、バスのカバー率（バス停 300m 圏）は 66.4%と鉄道を補完しながら市域を広くカバーしています。

鉄道とバスを合わせた公共交通のカバー率は 87.7%となり、市街化区域を概ねカバーしています。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、三大都市圏より少し低い水準です。

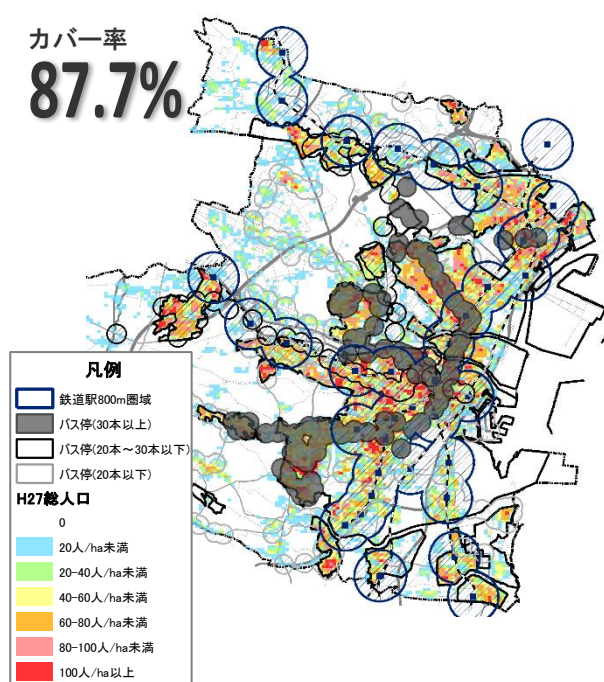
■鉄道の利便性の高い地域



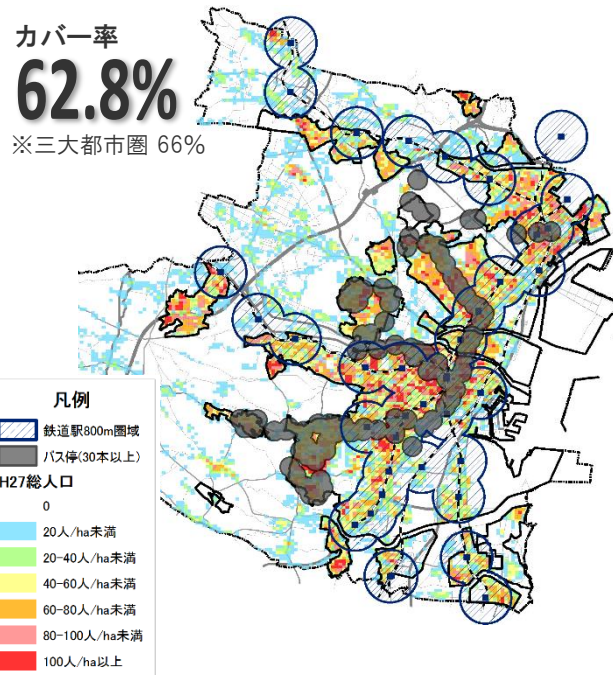
■バスの利便性の高い地域



■公共交通の利便性の高い地域



■基幹的公共交通(30 本/日以上)の利便性の高い地域

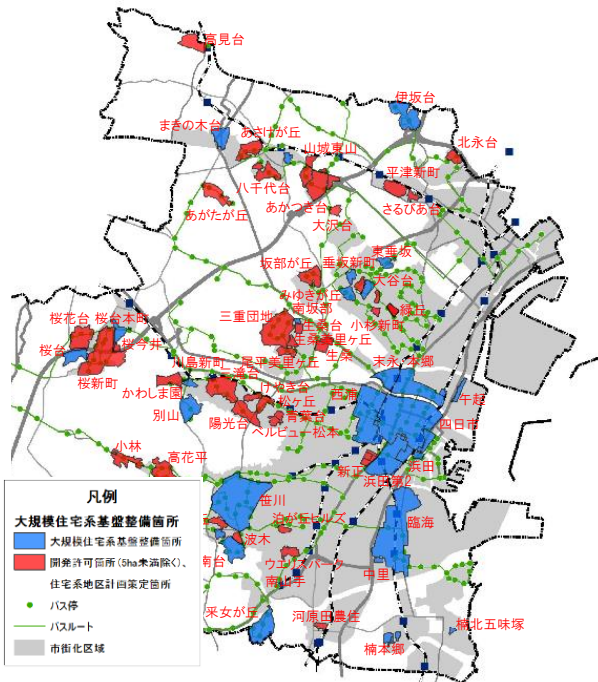


(5) 住環境・都市基盤

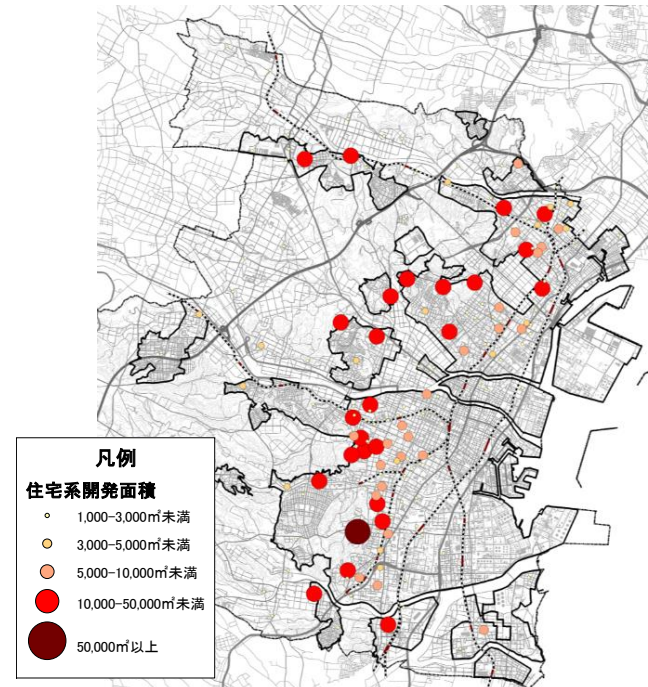
戦災復興や住職分離等を目的に、土地区画整理事業や大規模住宅団地の開発が進み、都市基盤の整った住宅環境を形成しています。近年は臨海部と郊外団地の間にあたる都市と農地の混在地域で開発圧力が高くなっています。

下水道は概ね市街化区域をカバーし、道路網では広域的な道路網の整備が進んでいます。

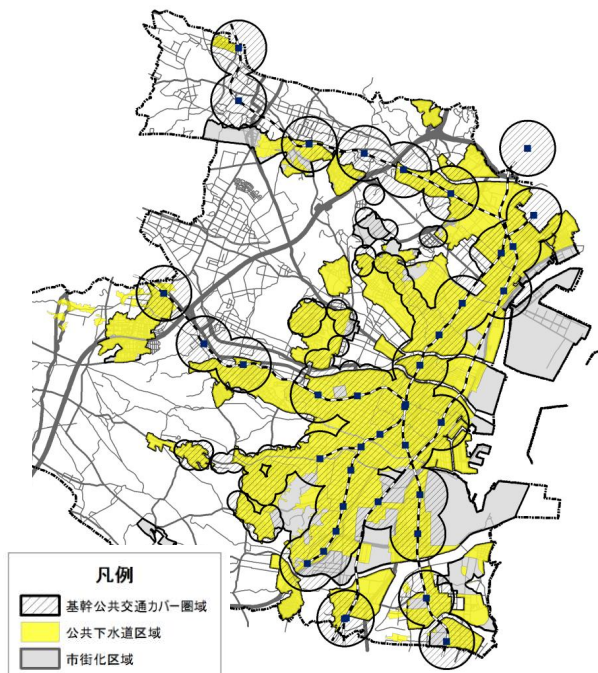
■大規模住宅系基盤整備状況



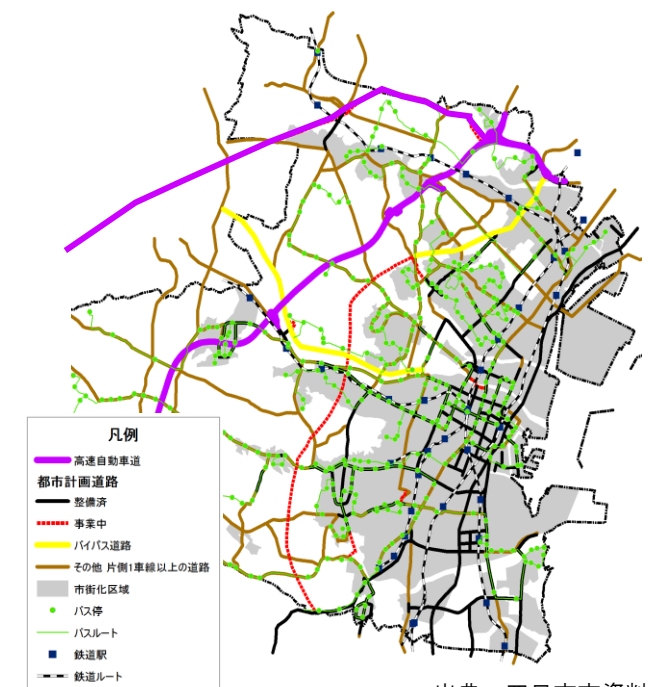
■住宅系開発面積 (H22～H28) ※町丁目単位集計



■公共下水道区域



■道路網



出典：四日市市資料

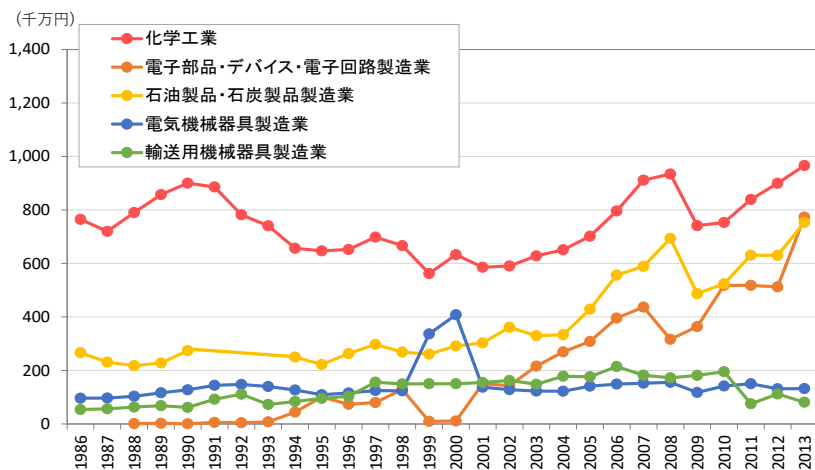
(6) 産業・商業

産業について、日本有数の産業都市として製造品出荷額等が全国第9位の規模となっています。

商業について、全国トレンドより緩やかではあるものの、年間商業販売額は減少傾向で推移しています。

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高くなっています。また、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、通勤時に渋滞が発生するなど周辺都市基盤に影響が生じています。

■製造品出荷額等の推移

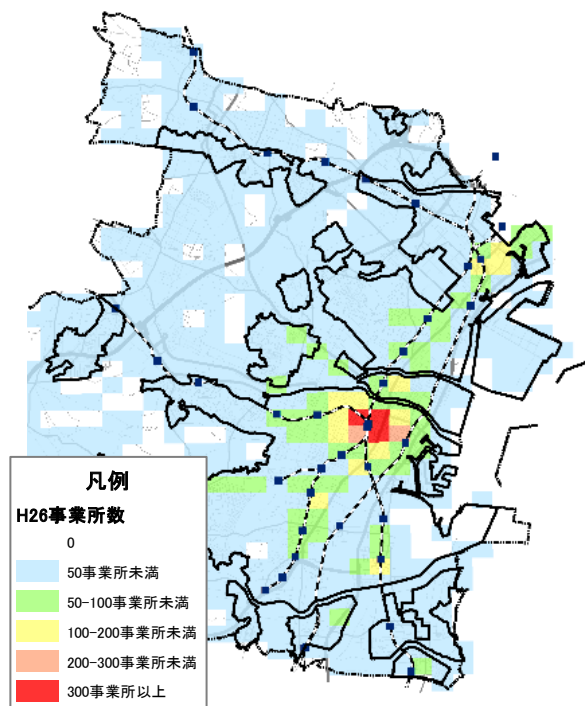


参考) 全国上位10市区町村

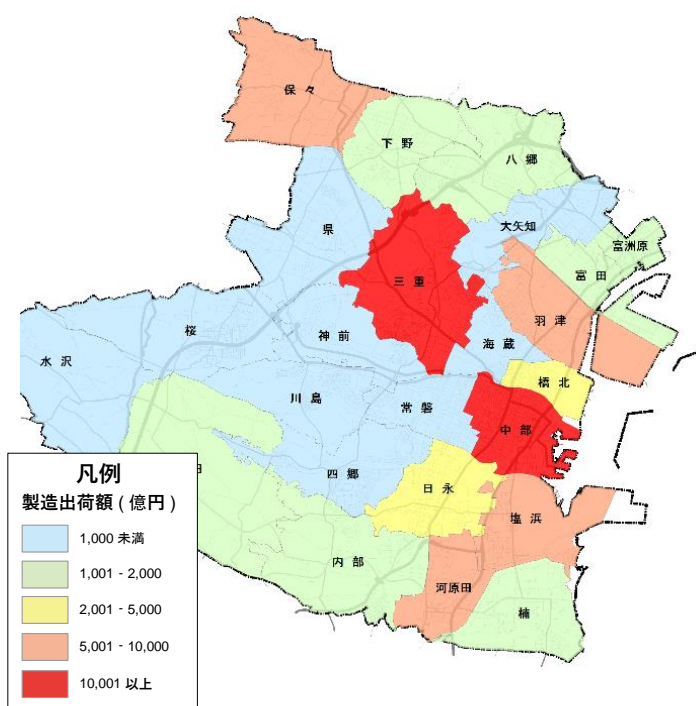
1位	愛知県 豊田市
2位	神奈川県 川崎市
3位	千葉県 市原市
4位	神奈川県 横浜市
5位	岡山県 倉敷市
6位	大阪府 堺市
7位	大阪府 大阪市
8位	愛知県 名古屋市
9位	三重県 四日市市
10位	兵庫県 神戸市

出典：地域経済分析システム (RESAS)

■2014年(H26)事業所数



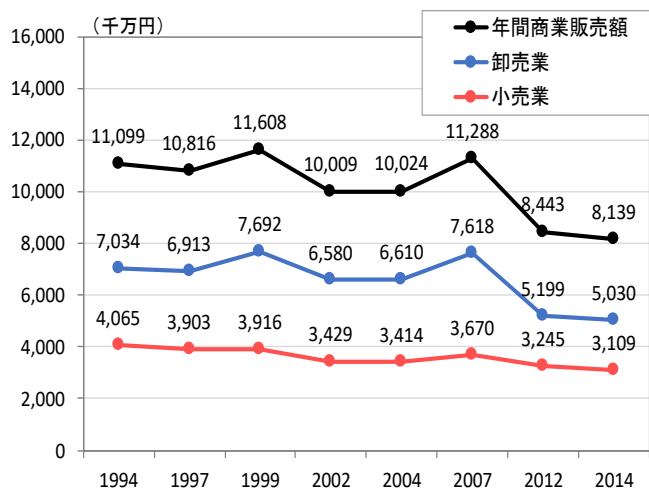
■2014年(H26)地区別製造品出荷額等



出典：事業所・企業統計調査

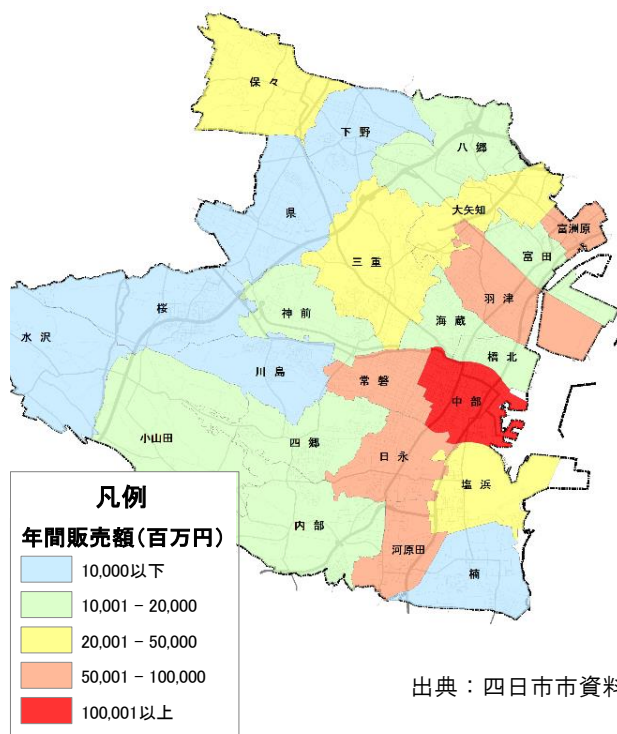
出典：四日市市資料

年間商業販売額の推移



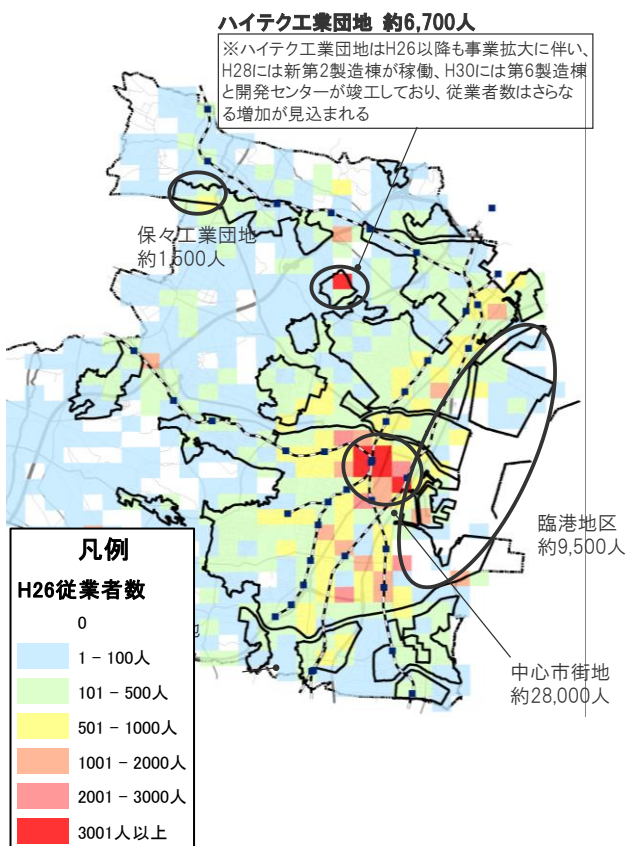
出典：地域経済分析システム (RESAS)

2014 年 (H26) 地区別年間商業販売額

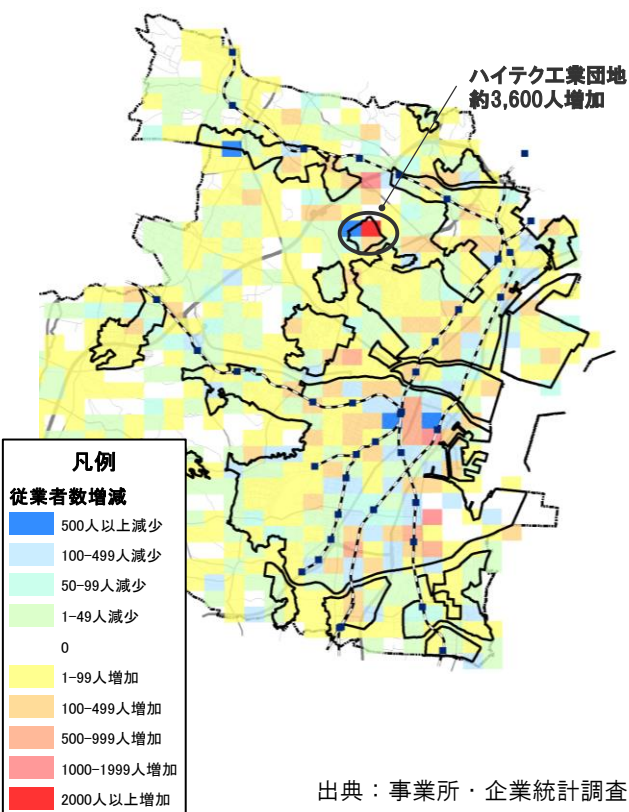


出典：四日市市資料

2014 年 (H26) 従業者数



2006 年 (H18) → 2014 年 (H26) 従業者増減数



出典：事業所・企業統計調査

昼間人口が夜間人口に対し 1 万 1 千人程度多く、昼夜間人口比率は 103.6 と県内でも高い状況にあります。また、通勤における流動状況では、他市町からの流入が流出に比べ約 1 万人多く、鈴鹿市、桑名市、菰野町からが多くなっています。

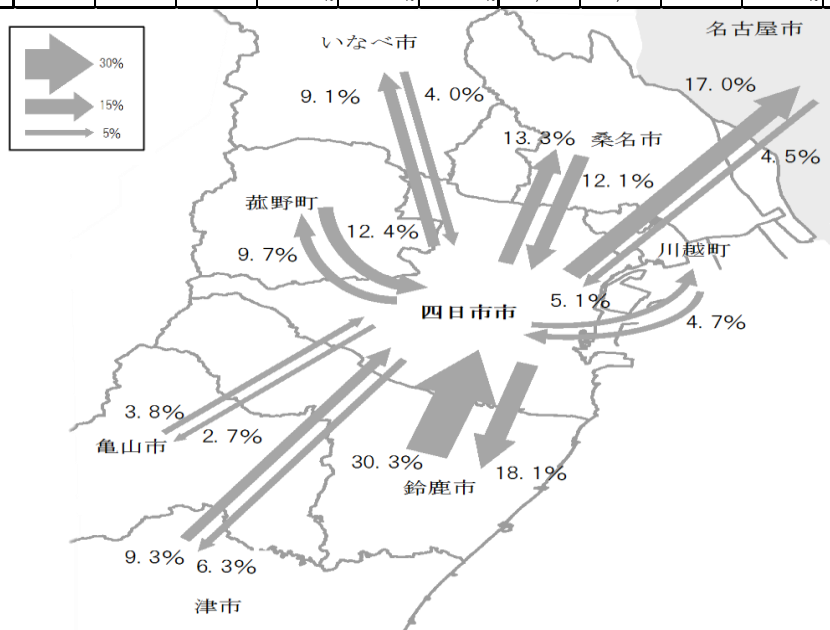
■市町別昼夜間人口比率（昼夜間人口比率（総人口）上位 10 位）

順位	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
1	いなべ市	45,815	23,220	22,595	49,708	27,929	21,779	108.5	120.3	96.4
2	鳥羽市	19,448	9,082	10,366	20,637	10,000	10,637	106.1	110.1	102.6
3	多気町	14,878	7,275	7,603	15,777	8,244	7,533	106.0	113.3	99.1
4	伊賀市	90,581	43,932	46,649	95,426	47,961	47,465	105.3	109.2	101.7
5	四日市市	311,031	154,674	156,357	322,236	163,671	158,565	103.6	105.8	101.4
6	尾鷲市	18,009	8,382	9,627	18,616	8,767	9,849	103.4	104.6	102.3
7	津市	279,886	135,718	144,168	288,729	139,619	149,110	103.2	102.9	103.4
8	熊野市	17,322	7,946	9,376	17,666	8,139	9,527	102.0	102.4	101.6
9	亀山市	50,254	25,226	25,028	50,791	27,167	23,624	101.1	107.7	94.4
10	伊勢市	127,817	60,467	67,350	127,958	59,259	68,699	100.1	98.0	102.0

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%

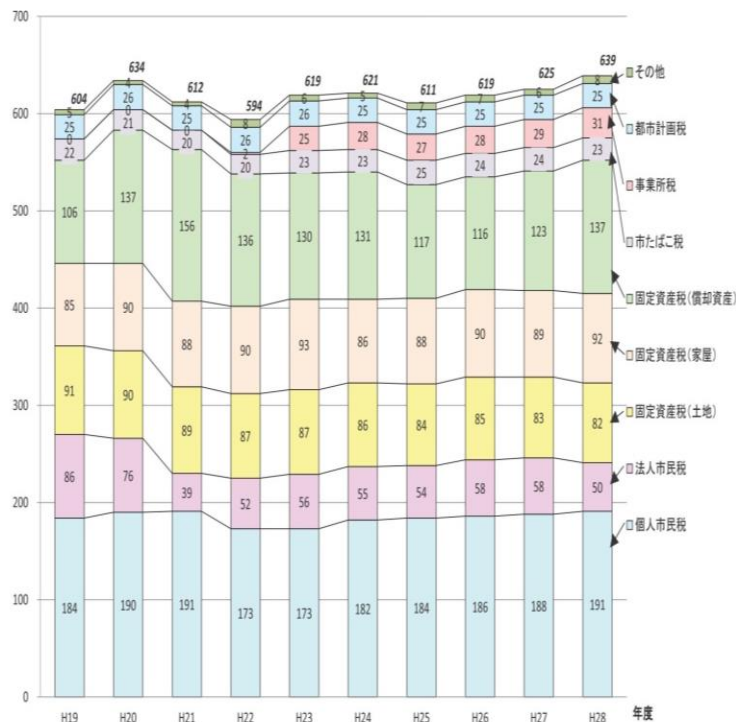


出典：H27 国勢調査

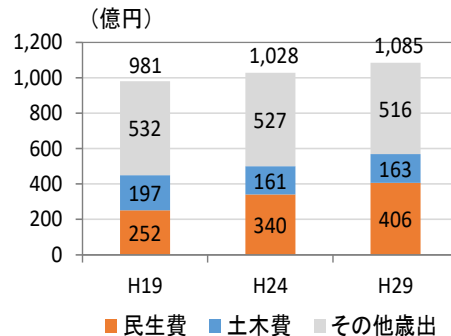
(7) 行政運営

堅調な産業を背景に市税収入額は増加傾向で推移しています。一方で、今後は公共施設の維持更新に係る土木費や高齢化対策や子育て施策の拡充等による民生費などが増加していく見込みです。

市税収入額の推移

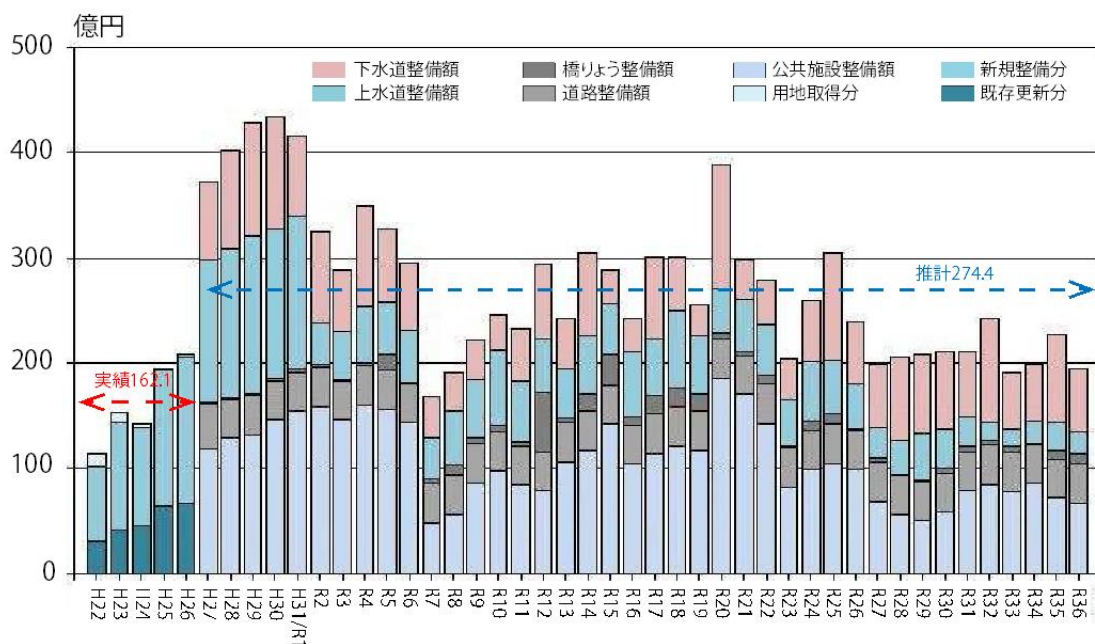


歳出(款別)決算額の推移



出典：四日市市資料

公共施設等（都市基盤施設等）の維持更新費用推計

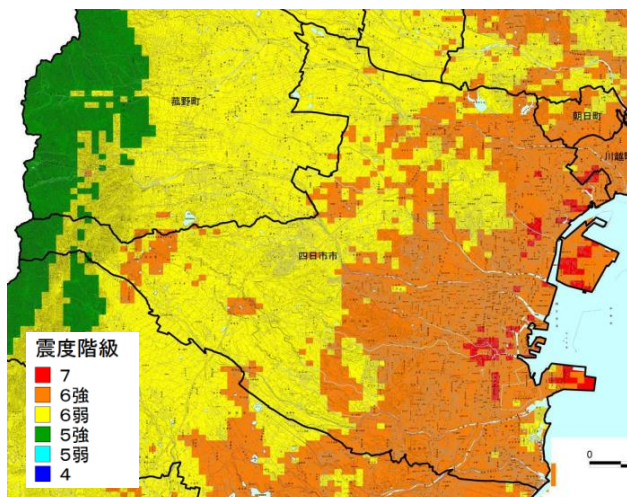


出典：四日市市公共施設等総合管理計画

(8)災害

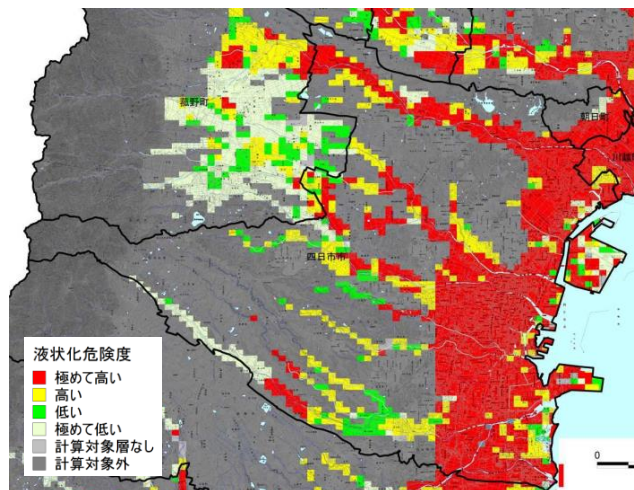
大きな被害が予測される南海トラフ地震の理論上最大深度、養老－桑名－四日市断層帯の地震震度は全域的に震度 6 強以上が予測されています。また、液状化の危険性の高い区域も広範囲に渡っています。

■南海トラフ地震の理論上最大震度



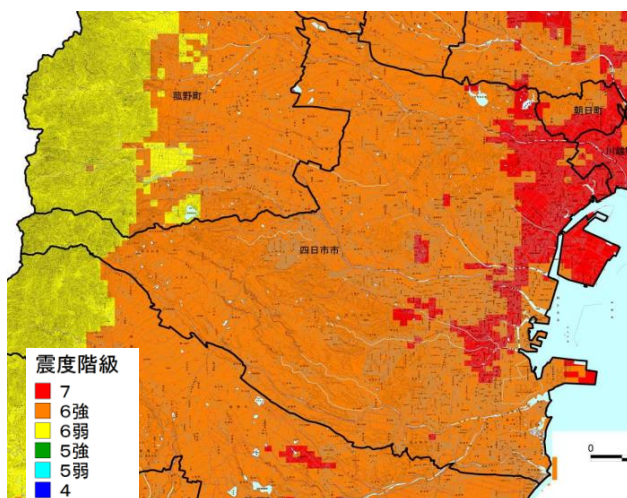
出典：三重県

■南海トラフ地震の液状化危険度目安



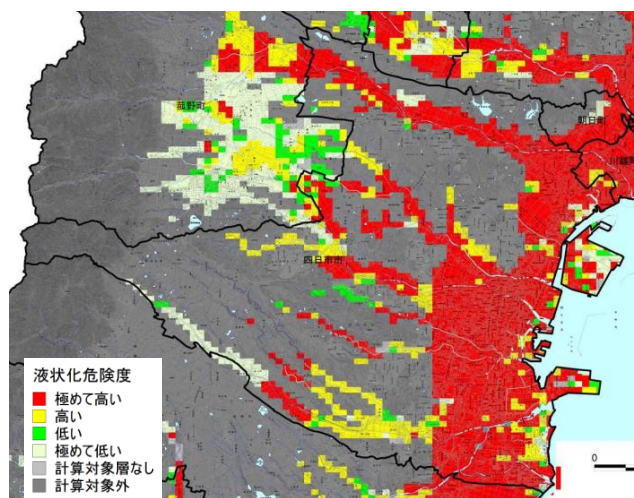
出典：三重県

■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

■震度の高い地域及び液状化による危険度が高い地域内の建物棟数（参考）

震度	棟数
7	約 58,600
6 強	約 60,800

液状化危険度	棟数
極めて高い	約 36,400
高い	約 18,000

※GIS メッシュ集計による参考値

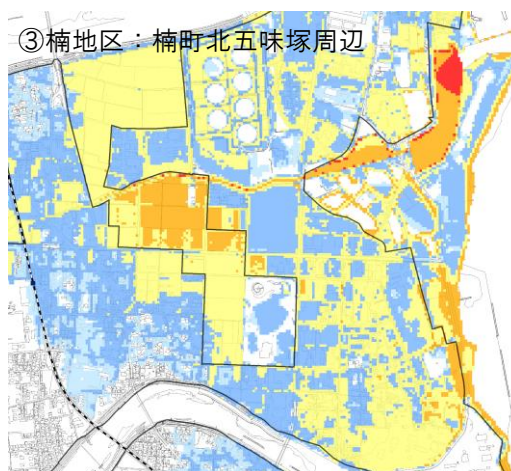
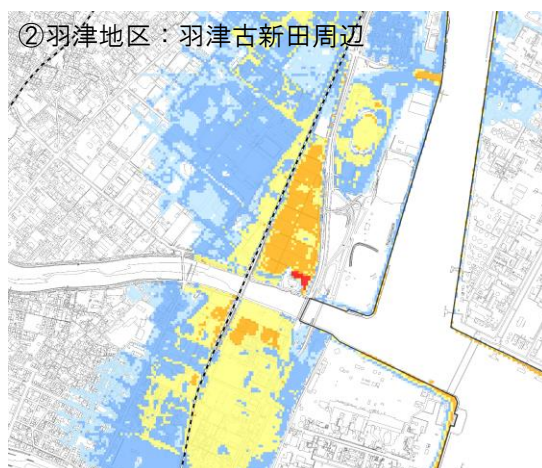
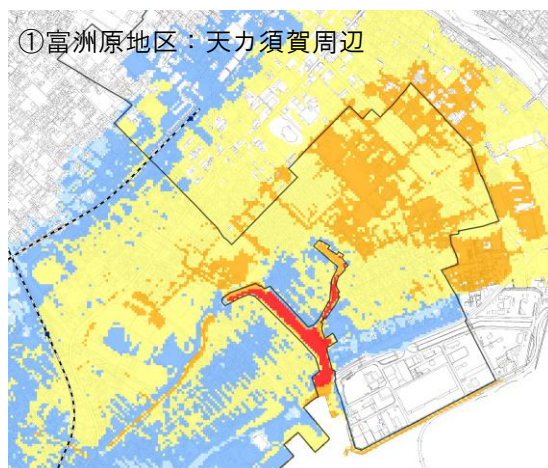
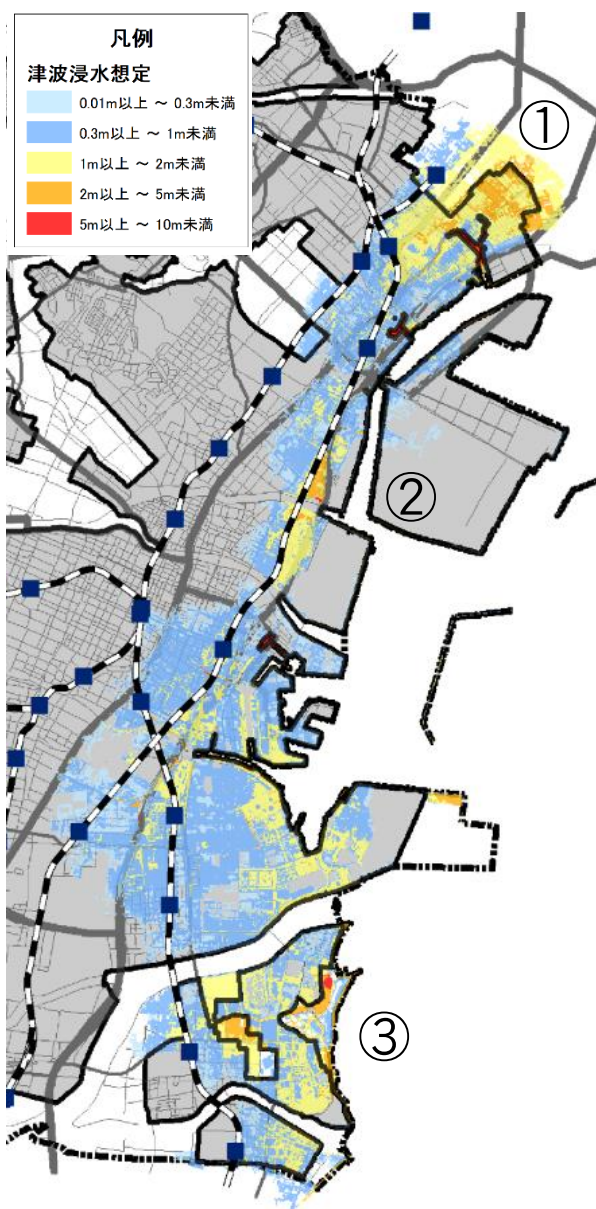
■養老-桑名-四日市断層位置図(参考)



出典：三重県

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

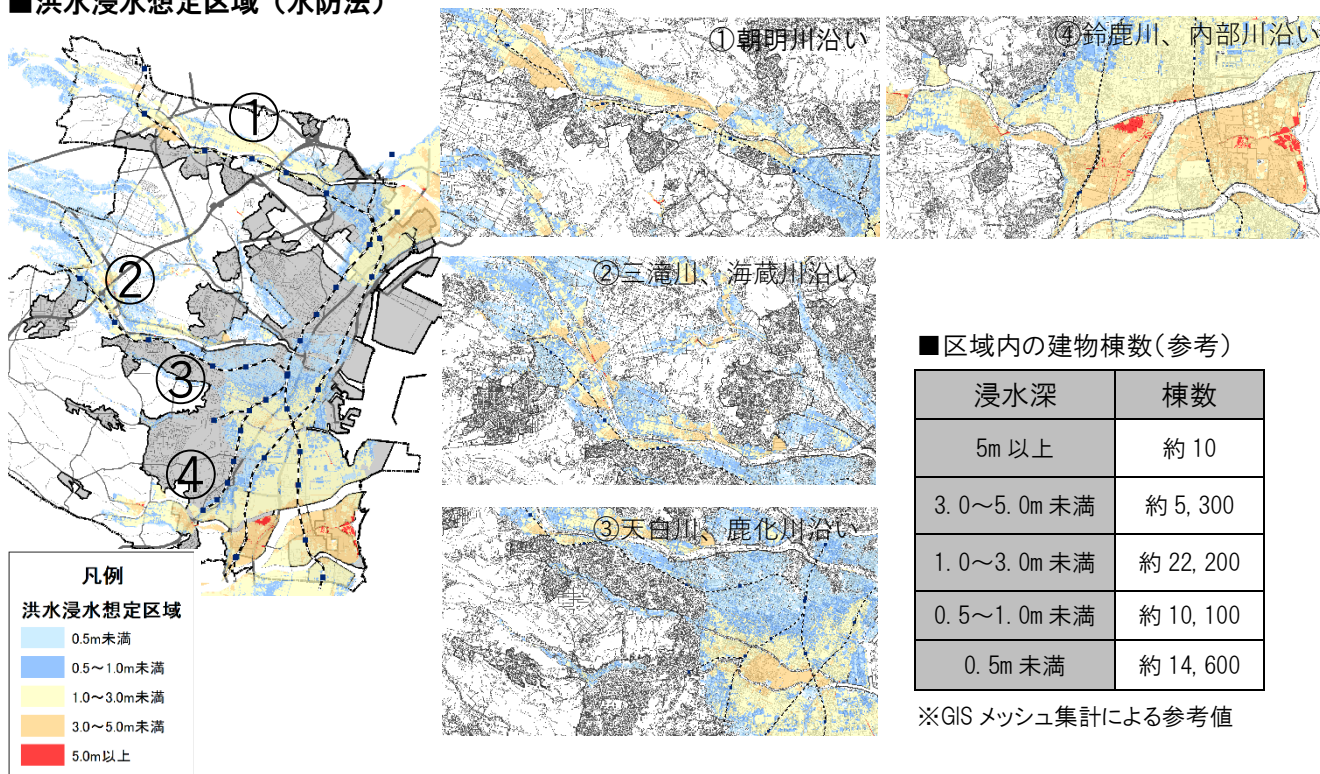
■浸水想定区域内の建物棟数(参考)

浸水深	棟数
5m 以上	0
2m～5m	約 400
1m～2m	約 4, 200
0. 3m～1m	約 9, 400

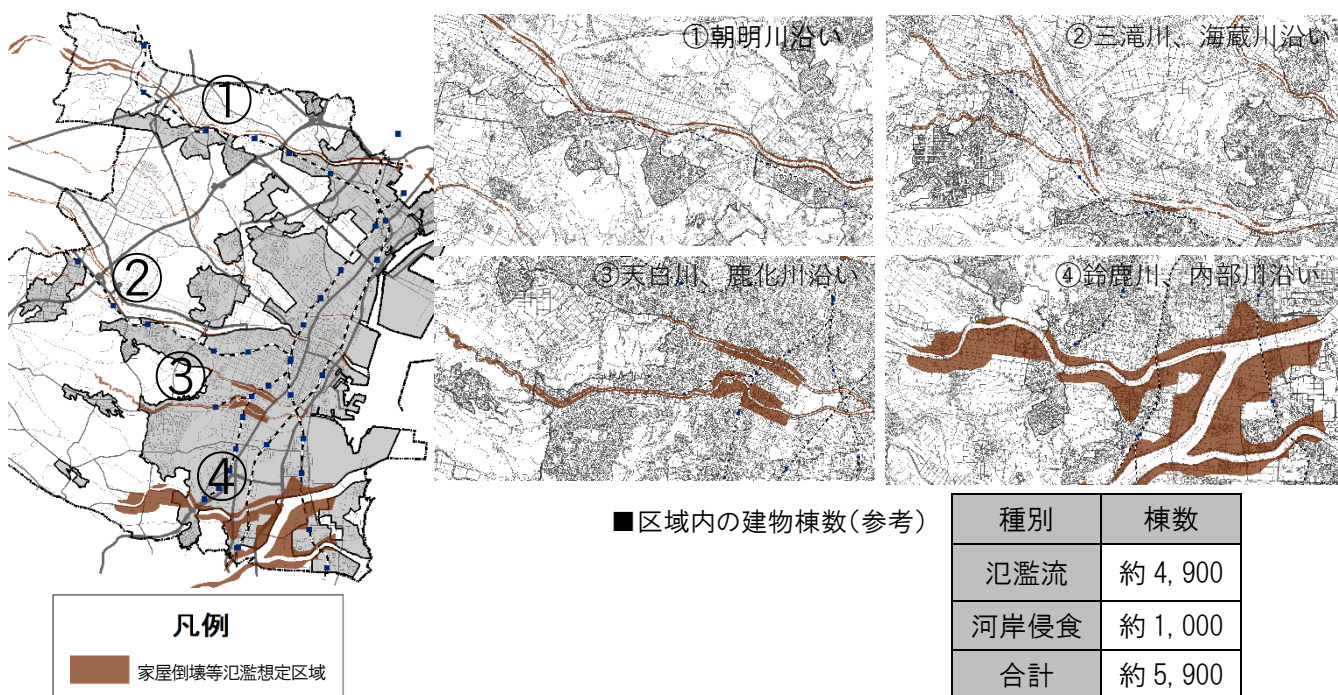
※GIS メッシュ集計による参考値

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。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）

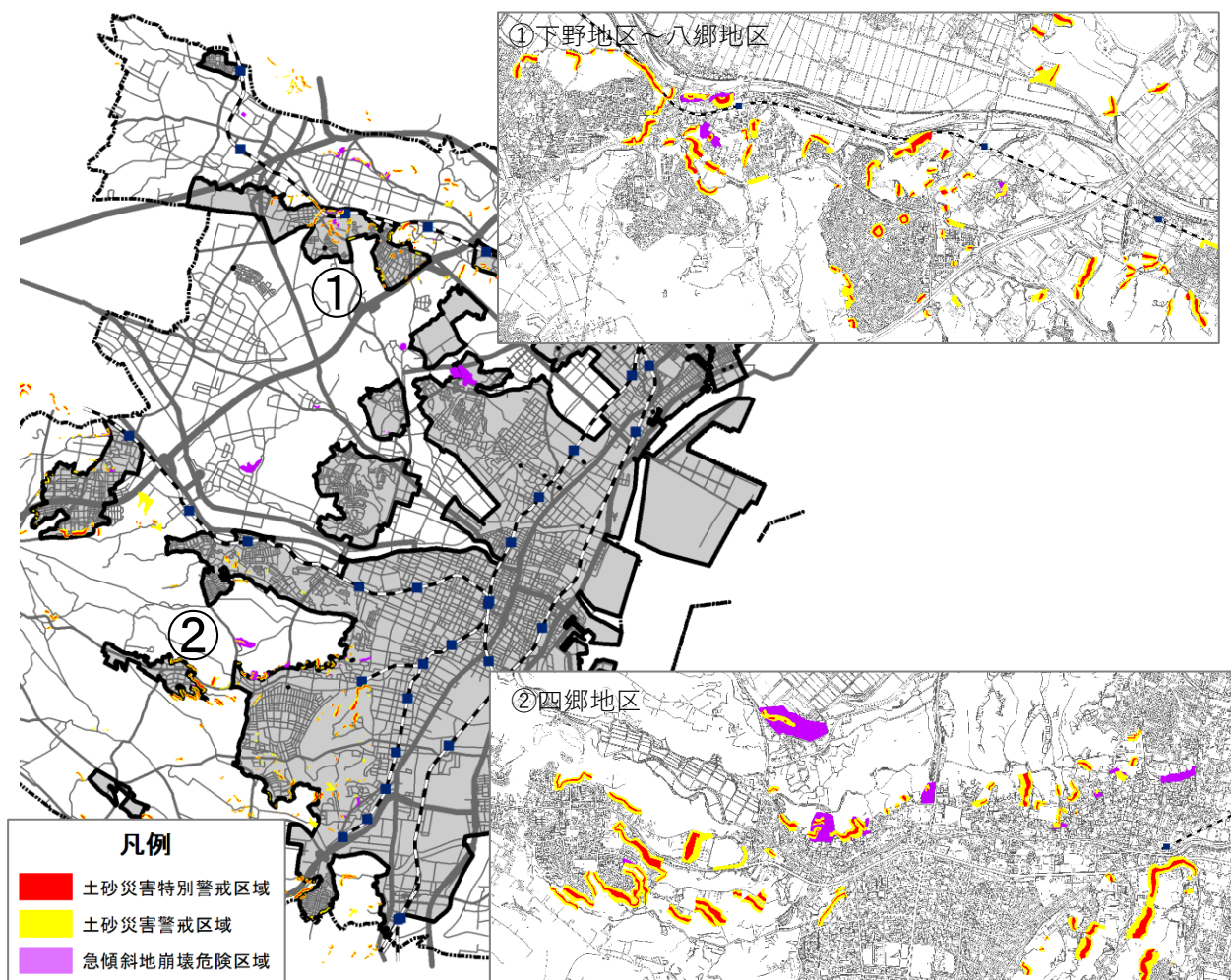


※GIS メッシュ集計による参考値

※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

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

■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内の建物棟数（参考）

種別	棟数
土砂災害特別警戒区域	約 60
土砂災害警戒区域	約 1000
急傾斜地崩壊危険区域	約 300

※GIS メッシュ集計による参考値

(9) 土地利用特性ごとの状況

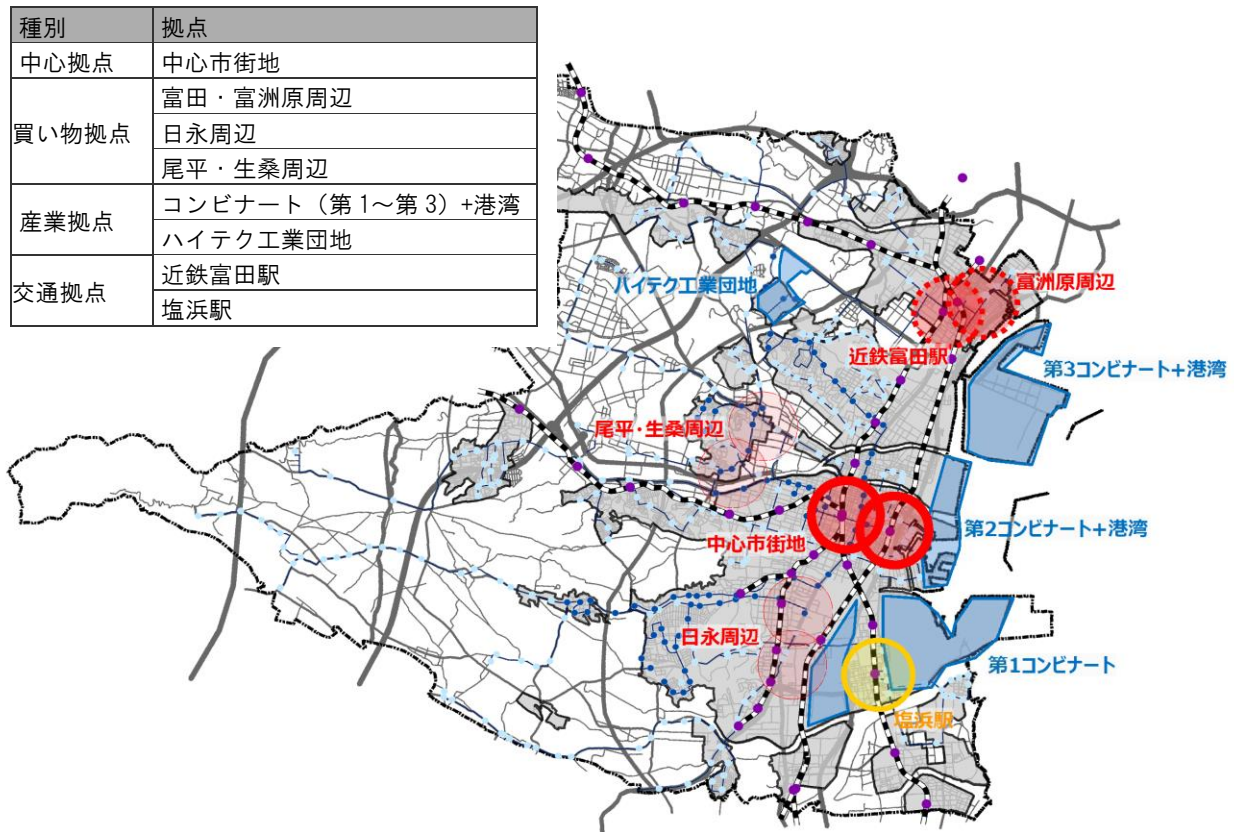
これまでのまちづくりの状況を把握するため、都市計画マスタープランにおける土地利用特性ごとの状況を以下に整理しました。

■土地利用特性ごとの将来人口推計や土地利用、インフラ、都市機能の状況

	中心市街地	富田駅周辺	臨海部 既成市街地	郊外住宅団地		宅地と農地の 混在地域	市全体
				S56以前	S56より後		
人口動態	・将来人口推計 (2015 →2045:▲11.4%) ・将来人口密度推計 (2015:57.8人/ha →2045:51.3人/ha) ・近年人口推移実績 (2010 →2015:▲4.0%、 社会増・自然減 (中部)) ※近年の実績を見ると 推計より人口減少が進行	・将来人口推計 (2015 →2045:▲5.8%) ・将来人口密度推計 (2015:46.4人/ha →2045:43.7人/ha) ・近年人口推移実績 (2010 →2015:＋4.9%、 社会増・自然減 (富田)) ※近年の実績を見ると 推計に対し人口減少 が進行していない	・将来人口推計 (2015 →2045:▲21.8%) ・将来人口密度推計 (2015:53.5人/ha →2045:41.8人/ha) ・近年人口推移実績 (2010 →2015:▲1.6%、 社会減・自然減 (富洲原、橋北、塩浜、 楠など)) ※近年の実績を見ると 推計より人口減少が進行	・将来人口推計 (2015 →2045:▲20.5%) ・将来人口密度推計 (2015:61.2人/ha →2045:48.7人/ha) ・近年人口推移実績 (2010 →2015:▲5.1%、 社会減・自然減 (四郷、桜、川島、八 郷など)) ※近年の実績を見ると 推計より人口減少が進行	・将来人口推計 (2015 →2045:＋5.7%) ・将来人口密度推計 (2015:68.4人/ha →2045:72.6人/ha) ・近年人口推移実績 (2010 →2015:＋1.9%、 社会増・自然増 (内部など)) ※近年の実績を見ると 推計に対し人口が増 加	・将来人口推計 (2015 →2045:▲1.3%) ・将来人口密度推計 (2015:52.5人/ha →2045:51.8人/ha) ・近年人口推移実績 (2010 →2015:＋9.6%、 社会増・自然増 (大矢知、羽津、常磐、 日永など)) ※近年の実績を見ると 推計に対し人口が増 加	・将来人口推計 (2015 →2045:▲8.9%) ・将来人口密度推計※市街化区域の値 (2015:44.7人/ha →2045:41.4人/ha) ・近年人口推移実績 (2010 →2015:＋1.1%、 社会増・自然減) ※近年の実績を見ると推計に対し人口 が増加
高齢化	・将来高齢化率推計 (2015:23.5% →2045:38.3%) ・近年高齢化率推移 実績(2010:23.0% →2015:23.5%) ※近年の実績を見ると 推計に対し高齢化が 進行していない	将来高齢化率推計 (2015:23.5% →2045:35.5%) ・近年高齢化率推移 実績(2010:26.4% →2015:23.5%) ※近年の実績を見ると 推計に対し高齢化が 緩和	・将来高齢化率推計 (2015:32.9% →2045:37.5%) ・近年高齢化率推移 実績(2010:29.1% →2015:32.9%) ※近年の実績を見ると 推計より高齢化が進行	・将来高齢化率推計 (2015:33.6% →2045:36.8%) ・近年高齢化率推移 実績(2010:24.1% →2015:33.6%) ※近年の実績を見ると 推計より高齢化が進行	・将来高齢化率推計 (2015:13.5% →2045:33.2%) ・近年高齢化率推移 実績(2010:12.7% →2015:13.5%) ※近年の実績を見ると 推計に対し高齢化が 進行していない	・将来高齢化率推計 (2015:20.2% →2045:32.5%) ・近年高齢化率推移 実績(2010:17.9% →2015:20.2%) ※近年の実績を見ると 推計に対し高齢化が 進行していない	・将来高齢化率推計 (2015:24.7% →2045:34.3%) ・近年高齢化率推移実績 (2010:21.3% →2015:24.7%) ・近年の実績を見ると概ね推計と同様の 傾向
土地利用 や住宅 の状況	・近年マンションの立地 など土地の高度利用の 増加 ・近鉄四日市駅からJR 四日市駅にかけての密 集市街地では空き家・ 空地や駐車場など低 未利用地が存在	・近年マンションの立地 など土地の高度利用、 宅地分譲や商業施設 立地などの増加 ・近鉄富田駅とJR富田 駅の間の区域では密 集市街地が存在	・近年空き家や空地が 増加傾向 ・昭和56年以前の旧 耐震建築物が多い ・敷地面積の狭い木造 家屋密集市街地の存在	・昭和56年以前の旧 耐震建築物が多い ・敷地面積にゆとりのある 住環境が形成 ・持家率が高く戸建て が多い	・近年においても一定の 戸数のある住宅団地が 形成 ・敷地面積にゆとりのある 秩序ある街並みが形成 ・持家率が高く戸建て が多い	・近年でも高い宅地化 需要 ・敷地面積にゆとりが あり、周辺に都市農地な ど緑の多い住環境が形 成 ・戸建てと共同住宅の 割合が同程度で存在	・近年市街化区域の無秩序な拡大の 抑制 (DID:57.5km(2005)→ 59.6km(2015)) ・多様な住環境の形成
インフラ・ 都市機能 の状況	・道路密度 27.2km/km2 13m以上道路率 14.6% 5.5-13m道路率 47.5% 5.5m未満道路率 37.9% ・下水カバー率98.8% ・基幹交通加へ率 100% ・公共交通加へ率 100% ・生活サービス加へ率 :100% ○広域的な都市機能 の集積 ○広域公共交通結節 点であり市内公共交 通ネットワークの中心 ○高質な道路空間の 形成	・道路密度 18.9km/km2 13m以上道路率 0.0% 5.5-13m道路率 46.9% 5.5m未満道路率 53.1% ・下水カバー率100% ・基幹交通加へ率 100% ・公共交通加へ率 100% ・生活サービス加へ率 :100% ○北部地域の生活拠 点であり、交通結節 点でもある ○密集市街地において 狭い道路の存在	・道路密度 28.6km/km2 13m以上道路率 2.1% 5.5-13m道路率 35.4% 5.5m未満道路率 62.5% ・下水カバー率100% ・基幹交通加へ率 67.2% ・公共交通加へ率 91.1% ・生活サービス加へ率 :78.0% ○下水道は整備されて いるが密集市街地にお いて狭い道路の存在 ○公共交通利便性は 市平均とほぼ同水準 ○生活サービスの利便 性は市平均とほぼ同水 準	・道路密度 30.6km/km2 13m以上道路率 3.7% 5.5-13m道路率 46.1% 5.5m未満道路率 50.1% ・下水カバー率93.2% ・基幹交通加へ率 55.4% ・公共交通加へ率 94.6% ・生活サービス加へ率 :82.6% ○都市基盤が整ってい る ○公共交通利便性や 生活サービスの利便性 に劣る団地が存在	・道路密度 33.7km/km2 13m以上道路率 0.0% 5.5-13m道路率 39.3% 5.5m未満道路率 60.7% ・下水カバー率90.3% ・基幹交通加へ率 41.4% ・公共交通加へ率 84.1% ・生活サービス加へ率 :66.2% ○都市基盤が整ってい る ○公共交通利便性や 生活サービスの利便性 に劣る団地が存在	・道路密度 15.5km/km2 13m以上道路率 1.8% 5.5-13m道路率 25.9% 5.5m未満道路率 72.3% ・下水カバー率:93.4% ・基幹交通加へ率 69.9% ・公共交通加へ率 87.5% ・生活サービス加へ率 :89.7% ○下水は概ね整備さ れているものの小規模 な開発が多く区域とし て道路密度が低い ○公共交通利便性が 劣る区域が存在 ○生活サービスの利便 性が高い	・道路密度※市街化区域の値 21.5km/km2 13m以上道路率 2.3% 5.5-13m道路率 38.1% 5.5m未満道路率 59.6% ・下水カバー率:76% (市街化区域はほぼカバー) ・基幹交通加へ率 :62.8% ・公共交通加へ率 87.7% ・生活サービス加へ率 :64.1%

(10) 拠点の状況

都市や地域の核となる中心拠点や地域拠点のほか、産業拠点が位置づけられており、各拠点の交通や都市機能の集積状況等から買い物利便性の高い拠点や交通結節点としての機能が強い拠点、産業機能の集積した拠点等の特性が見られます。



■各拠点の基本的な数値

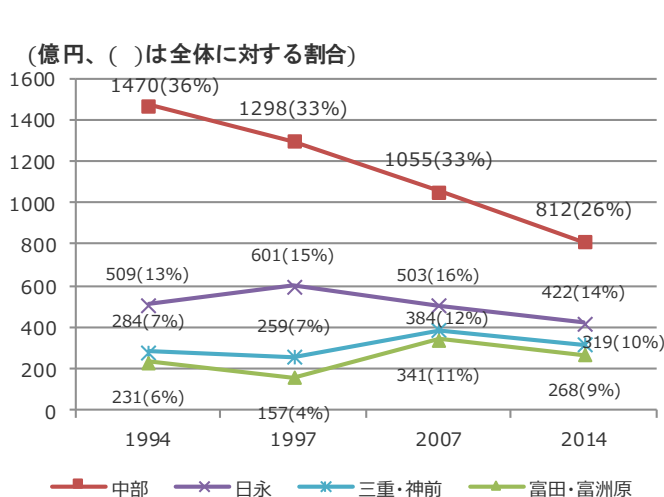
種別	細別	中心拠点		地域拠点		買い物拠点		交通拠点
		中心市街地		富田周辺		日永周辺	尾平・生桑周辺	塩浜駅
交通	主要アクセス点	近鉄四日市	JR 四日市	近鉄富田	JR 富田	あすなろう 南日永・泊	近鉄四日市	—
鉄道	特急等	特急	特急	急行	区間快速	普通	—	急行
	利用者(千人/日)	約 47.6	約 4.6	約 20.8	約 1.4	約 2.1	—	約 7.0
バス	路線数	16	6	3	1	5	2	1
	本数/日(平日)	585	138	79	19	156	125	26
道路	主要アクセス	R1, R23		R1, R23		R1	R477BP	R23
生活	大規模商業施設	近鉄百貨店 ララスクエアなど		イオン四日市北		日永加一、 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

■拠点における機能更新の動向等

種別	拠点	機能更新の動向等
買い物 拠点	富田・ 富洲原周辺	【施設】イオン四日市北店：2001年オープン、面積約4万2千㎡、近商、ディオワールド併設 ・国道1号沿いのJR富田駅前、近鉄富田駅から500mの位置に立地、2011年と2017年に店舗リニューアル
	日永周辺	【施設】日永カヨー：1976年オープン、面積約2万2千㎡、近商、地区計画 イオンタウン泊：1995年オープン、面積約3万㎡、近商 ・日永カヨー⇒国道1号沿いのあすなろう鉄道南日永駅から約400mの位置に立地、オープン40年を迎えた 2016年には大規模リニューアル ・イオンタウン泊⇒国道1号沿いのあすなろう鉄道泊駅から約300mの位置に立地、2018年に閉店し2019年 秋頃にリニューアルオープン予定
	尾平・ 生桑周辺	【施設】イオン尾平：1998年オープン、店舗面積約2万8千㎡、近商 サンシイくわ等：1980年オープン、店舗面積約1万2千㎡、近商 ・イオン尾平⇒国道477号バイパス沿いに立地、オープン30年を経過しており、逐次店舗更新などを実施 ・サンシイくわ⇒国道365号沿いに家電量販店などとともに立地、オープン20年を過ぎた2001年にリニューアル オープン
産業 拠点	コンビナート +港湾	・戦後、臨海部において立地、近年では2015年に第3で企業設備投資が行われ、2017年には霞北埠頭に流 通センターが立地 ・2018年には霞4号幹線の整備により第3コンビナートと伊勢湾岸道川越インターが結ばれるなど輸送力の向上が 図られている
	ハイク工業団地	・1992年に臨海部と四日市東インターを繋ぐ富田山城線沿いに東芝メモリが立地、事業拡張を続けており 2010年に第5棟、2018年に第6棟を建設 ・物流拠点としてイオンRDCが立地する他、四日市東インター付近には流通業務団地が形成されており、物流 量が増加している
交通 拠点	近鉄富田駅	・交通結節点であり駅周辺にイオン四日市北店が立地するとともに、近年、マンション建設や住宅開発、小売店 の立地が進む ・駅利用者が増加しているものの、自転車駐輪場が不足するなど交通結節機能が十分ではない ・ハイク工業団地への輸送拠点となっているが、周辺道路が十分に整備されていないことによる渋滞の発生など が見られる
	塩浜駅	・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の拠点であり、本市の産業を支える機能を担う

■商品販売額（小売）の推移

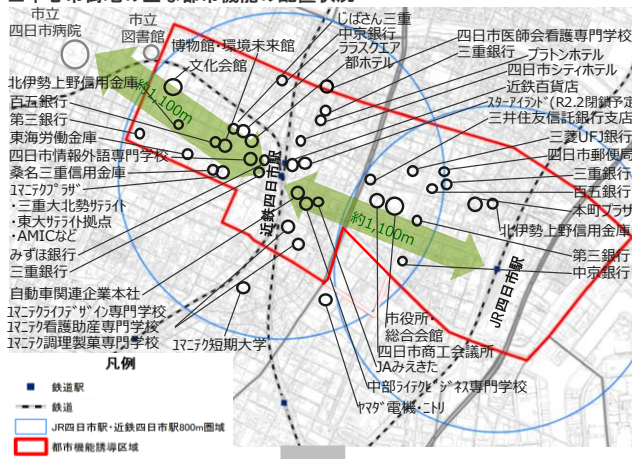


小売業	1994	1997	2007	2014
中部	147,014	129,818	105,505	81,206
富洲原	6,254	5,335	23,738	20,187
富田	16,804	10,370	10,434	6,595
羽津	25,415	24,744	34,071	30,341
常盤	34,994	34,470	24,704	17,972
日永	50,925	60,115	50,253	42,246
四郷	13,922	19,268	13,872	12,183
内郷	8,901	8,308	7,577	7,037
塩浜	10,397	9,883	5,162	4,191
小山田	2,309	1,978	1,738	2,123
川島	3,336	3,158	4,058	5,458
三重	24,896	22,807	22,858	19,743
神前	3,455	3,119	15,519	12,246
桜	8,013	8,939	8,577	6,662
県	2,525	2,523	2,335	2,706
八郷	3,502	3,035	2,891	6,516
下野	2,273	2,232	3,050	2,473
大矢知	8,091	9,576	9,097	9,877
河原田	4,235	3,015	3,830	4,556
水沢	1,887	1,381	695	960
保々	1,707	1,781	2,585	3,393
海蔵	8,373	7,990	6,131	5,226
橋北	9,368	9,215	3,856	3,425
楠	-	-	4,490	3,614
合計	398,596	383,060	367,026	310,936

■医療・福祉・子育て機能の状況

都市機能	生活サービス高質化の取り組み状況
介護福祉	・高齢者が住み慣れた地域で安心して暮らせるよう、医療・介護・予防・住まい・生活支援を専門職や地域住民が連携、協力して、一体的に提供する「地域包括ケアシステム」の実現に向けて、身近な相談窓口である「在宅介護支援センター」を地区市民センター・管轄区域である24地区の日常生活圏域に配置し、その後方支援としての役割を担う「地域包括支援センター」を北部・中部・南部の3ブロックに配置
医療	・急性期医療を担う市立四日市病院や県立総合医療センター、四日市羽津医療センターの三病院を市内基幹病院として、病院や診療所が市内各所に配置されている
子育て	・多様なニーズの対応するため、幼保一体の認定こども園、子育て支援センターやこども子育て交流プラザなどを市内各所に配置し子育て支援の充実を図る ・保育サービスの充実に向け、北部・中部・南部の3ブロック単位で保育提供枠の不足状況を見込んだ上で必要な施設の整備を進めている

■中心市街地の主な都市機能の配置状況



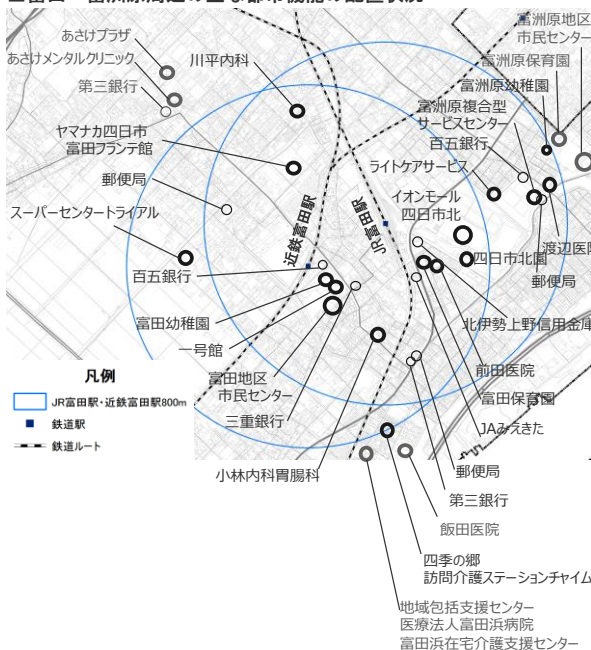
■市立四日市病院、市立図書館のアクセシビリティ

都市機能	近鉄四日市駅からのアクセス					JR四日市駅からのアクセス				
	距離(m)	徒歩(分)	バス停	時間(分)	本数(本)	距離(m)	徒歩(分)	バス停	時間(分)	本数(本)
市立四日市病院	1,100	約15	市立病院 ※徒歩なし	約6	26	2,200	約30	市立病院 ※徒歩なし	約22	4
			市立病院口 ※+徒歩350m	約4~5 ※+約5	115			市立病院口 ※+徒歩350m	約12 ※+約5	19
市立図書館	900	約12	市立図書館前 ※+徒歩210m	約3~4 ※+約3	141	2,000	約25	市立図書館前 ※+徒歩210m	約11~20 ※+約3	23

■中心市街地の主な都市機能の駅からの距離

	中心拠点に必要な都市機能 ※国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」	立地施設 ※主なものをピックアップ	近鉄	JR
行政	中核的な行政機能 例. 本庁舎	市役所・総合会館	550	550
介護福祉	全市民を対象に高齢者福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 総合福祉センター	本町プラザ(包括)	800	300
子育て	全市民を対象に児童福祉の指導・相談の窓口や活動の拠点となる機能 例. 子育て総合支援センター	総合会館	550	550
商業	時間消費型など様々なニーズに対応した、買い物、食事を提供する機能 例. 相当規模の商業集積	近鉄百貨店等 ラクスレ ヤマダ電機・コトリ	50 300 700	1100 1400 800
医療	総合的な医療サービス(二次医療)を受けられる機能 例. 病院	市立四日市病院	1100	2200
金融	決済や融資などの金融機能を提供する機能 例. 銀行、信用金庫 ※主なものをピックアップ	三菱UFJ銀行支店	600	600
		みずほ銀行支店	50	1150
		四日市郵便局	800	500
		JAみえきた本店	200	900
		東海労働金庫支店	450	1550
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 例. 文化ホール、中央図書館 ※主なものをピックアップ	北伊勢上野信用金庫本店・支店	600	200
		三井銀行本店・支店	450	450
		百五銀行支店	450	450
		三井銀行支店	700	400
		市立図書館 博物館・環境未来館 文化会館 都ホテル(コンベンション機能) Iマナカプラザ(学術研究拠点) Iマナカ短期大学 四日市情報外語専門学校 四日市医師会看護専門学校 中部リハビリテーション専門学校	900 300 550 200 250 600 100 400 150	2000 1400 1650 1300 1350 1200 950 1200 1200 950
それ以外	業務的機能など ※代表的なものをピックアップ	自動車関連企業本社	100	1000

■富田・富洲原周辺の主な都市機能の配置状況

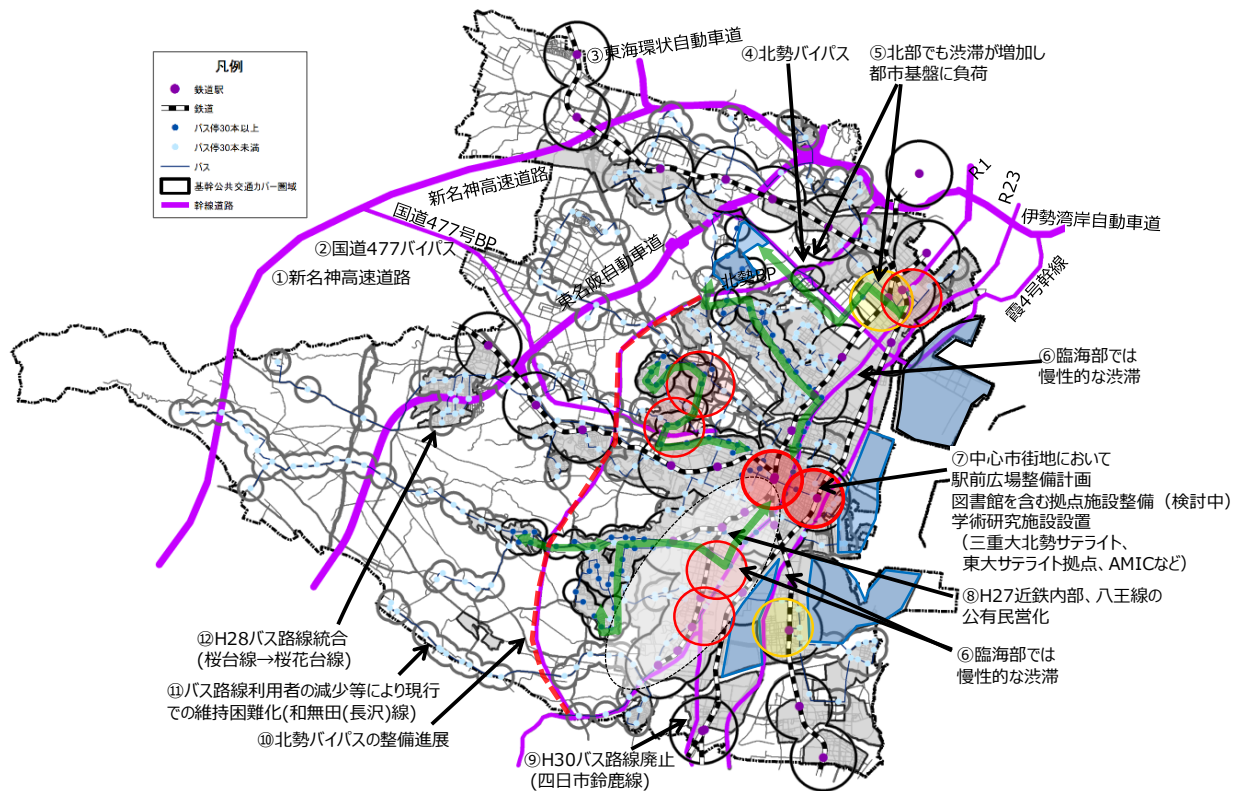


■富田・富洲原周辺の主な都市機能の駅からの距離

	地域／生活拠点に必要な都市機能 ※国土交通省「立地適正化計画作成の手引き」	立地施設 ※主なものをピックアップ
行政	日常生活を営む上で必要となる行政窓口機能等 例. 支所、福祉事務所など各地域事務所	富田地区市民センター 富洲原地区市民センター
介護福祉	高齢者の自立した生活を支え、又は日々の介護、見守り等のサービスを受けられる機能 例. 地域包括支援センター、在宅系介護施設、コミュニティサロンなど	富洲原複合型サービスセンター ライクアサービス 四季の郷訪問介護ステーションチャイルド 地域包括支援センター 富田浜在宅介護支援センター
子育て	子どもを持つ世代が日々の子育てに必要なサービスを受けられる機能 例. 保育所、こども園、児童クラブ、子育て支援センター、児童館	富洲原幼稚園 富田保育園 富田幼稚園 キンダーガルテンイオンモール四日市北園 富洲原保育園
商業	日々の生活に必要な生鮮品、日用品等の買い回りができる機能 例. 延べ床面積〇〇㎡以上の食品スーパー	イオンモール四日市北 ヤマナカ四日市富田プラザ 一号館 スーパーセンターライアル
医療	日常的な診療を受けられる機能 例. 延べ床面積〇〇㎡以上の診療所	小林内科胃腸科 川平内科 渡辺医院 前田医院 飯田医院 富田浜病院 あさけメンタルクリニック
金融	日々の引き出し、預け入れなどができる機能 例. 郵便局	三井銀行支店 百五銀行支店 第二銀行支店 北伊勢上野信用金庫支店 郵便局 JAみえきた支店
教育文化	地域における教育文化活動を支える拠点となる機能 例. 図書館支所、社会教育センター	あさけプラザ

(11) 主要なネットワークに係る動向

■主要なネットワークに係る概況

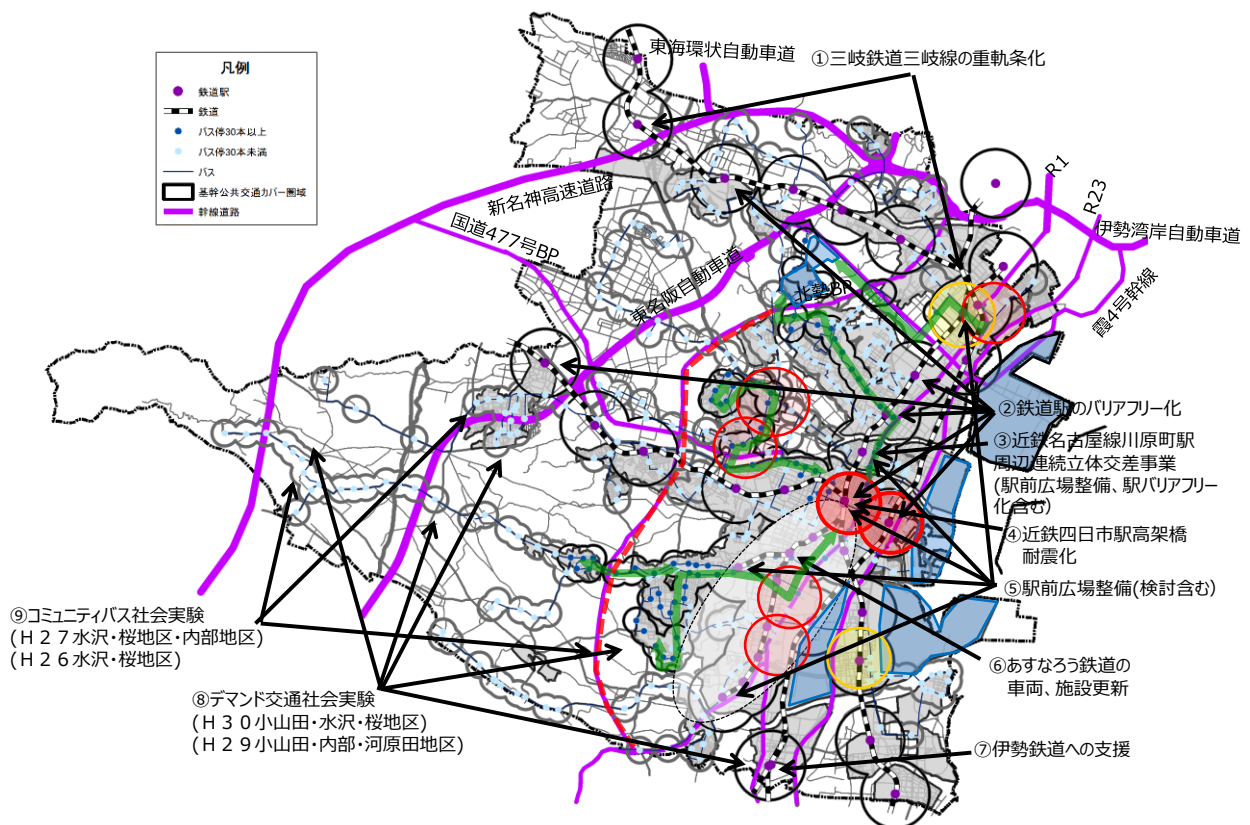


■ネットワークに係る課題

種別	鉄 道	バ ス	道 路
現状	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況（平成13年→平成29年+8%）（平成25年→平成29年+10%） ・耐震化の必要な橋梁や重軌条化の必要な線路などがあり、安全性の確保が求められている ・高齢者や障害者に配慮し、バリアフリー化の整備がされた鉄道駅が7駅、整備予定が3駅、未整備の駅が25駅となっている ・高齢者や障害者などが鉄道駅へアクセスしにくい道路などがある 	<ul style="list-style-type: none"> ・利用状況（平成13年→平成29年▲26%）（平成25年→平成29年▲10%） ・25路線の内、ハイテク工業団地や郊外住宅団地を結ぶ4路線のみ黒字路線となっている ・運転手不足である ・高齢者や障害者などが利用しにくいバス停や車両がある ・渋滞により定時性が確保されていない路線がある ・ハイテク工業団地へ向かう路線において、朝の通勤時間帯に既存バスで輸送しきれていない 	<ul style="list-style-type: none"> ・臨海部については慢性的に渋滞が発生、ハイテク工業団地周辺は朝夕の通勤時間帯に渋滞が発生している ・新名神高速道路、東海環状自動車道、国道477号バイパス、北勢バイパスなど広域幹線が整備されてきている
評価	<ul style="list-style-type: none"> ・鉄道利用者は増加傾向にある ・近鉄名古屋線やJR関西本線など、名古屋、大阪方面へのアクセス性が良い鉄道が運行しており、リア時代の人、モノ等の交流促進が期待できる ・鉄道による公共交通カバー率は50%を超えているが、人口密度が低下することにより、輸送需要の低下が見込まれ、さらなる分担率の向上が必要である ・高齢者や障害者が利用しやすい鉄道駅やアクセス道路の整備が必要である 	<ul style="list-style-type: none"> ・バスによる公共交通カバー率は約67%となっており、人口密度が低下することで、輸送需要の低下が見込まれ、特に輸送需要の少ない末端の路線の減便、廃止が加速する ・ハイテク工業団地へ向かう路線については、黒字が大きく、その収益を含めて、全体のバス網を維持していく必要がある 	<ul style="list-style-type: none"> ・新名神高速道路、東海環状自動車道、国道477号バイパス、北勢バイパスなど広域幹線の整備により、高速交通の利便性向上が図られている ・国道477号バイパス終点から中心市街地、臨海部へ繋がる道路の整備が必要である ・渋滞解消のため、通勤のマイカー利用を減らす必要がある ・渋滞道路のネック点解消のため、道路整備を行う必要がある
施策（現行）	<ul style="list-style-type: none"> ・内部、八王子線の公有民営化 ・あすなろ鉄道の車両、施設更新 ・鉄道施設の耐震化、重軌条化、踏切事故対策 ・鉄道駅のバリアフリー化、駅前広場整備 ・近鉄四日市駅周辺等整備事業 ・川原町駅周辺連続立体交差事業（駅前広場整備、駅バリアフリー化含む） など 	<ul style="list-style-type: none"> ・ノンステップバス、ワンステップバス導入 ・ICカード導入 ・バスロケーションシステムの拡充 ・PTPS、信号制御の導入 ・バス路線再編の検討 ・デマンド交通、コミュニティバスの社会実験 など 	<ul style="list-style-type: none"> ・広域幹線道路整備（新名神高速道路、東海環状自動車道、国道477号バイパス、北勢バイパス） ・ノーマイカーによるエコ通勤デーの実施 ・渋滞解消に向けた道路整備（泊小古曽線、垂坂1号線、小杉新町2号線 など） など

■最近の交通に係る取り組み状況

- ・公共交通の要となる鉄道の維持
⇒⑥内部・八王子線の公有民営化、⑦伊勢鉄道への支援
- ・鉄道施設の老朽化、安全対策
⇒④耐震化、①重軌条化、踏切事故対策等
- ・鉄道駅の利用環境改善
⇒②バリアフリー化、⑤駅前広場整備
- ・不採算バス路線、公共交通不便地域対策
⇒バス路線再編の検討、⑧デマンド交通社会実験、⑨コミュニティバスの社会実験
- ・バスの利用環境改善
⇒ノンステップバス、ワンステップバス導入、ＩＣカード導入、
バスロケーションシステムの拡充、ＰＴＰＳ・信号制御の導入
- ・交通結節点の整備
⇒⑤駅前広場の整備等



(12) その他の配慮事項

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し、東海環状自動車道についても全線開通予定で整備が進められており、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ます。また、市内交通の慢性的な渋滞緩和や物流促進などを旨とし、北勢バイパスや国道477号バイパスの整備が進行しており、産業のみならず観光等も含めた様々な整備効果が期待されます。

2027年の東京－名古屋間開通を目指すリニア中央新幹線が整備に伴い、スーパーメガリージョンが誕生します。リニア時代の到来により、産業・商業など多方面で人・モノ・情報・資金などの対流促進が期待されます。

■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）

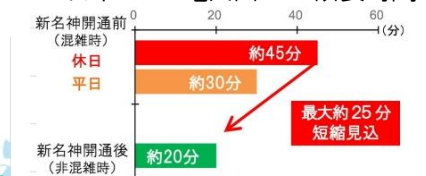


出典：東海環状自動車道路ストック効果説明資料（東海環状地域整備推進協議会）

■東名・名神のダブルネットワーク



■四日市JCT～亀山西JCT 所要時間



■東名阪道の渋滞発生回数

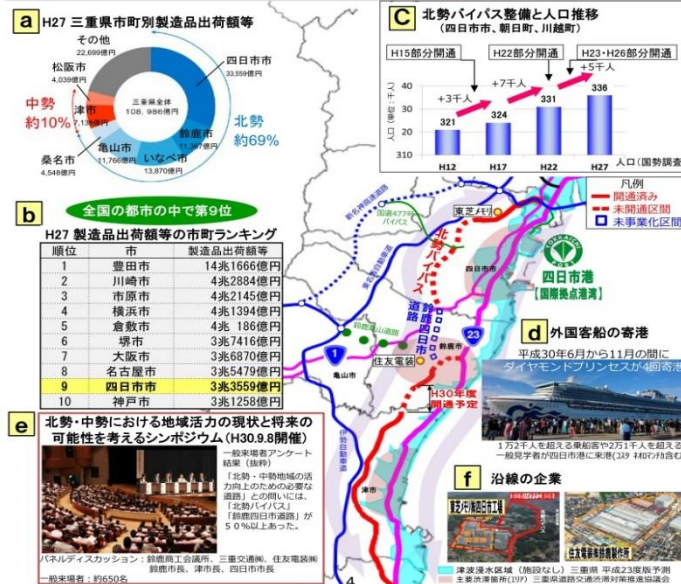


■広域的な幹線道路の整備

(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**や設備投資が進展し、**地域経済の発展**や**人口の増加等**、**ストック効果が顕現**。(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)
- (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**。→ **生産性向上による成長力の強化！**
→ **国土強靱化に寄与！**



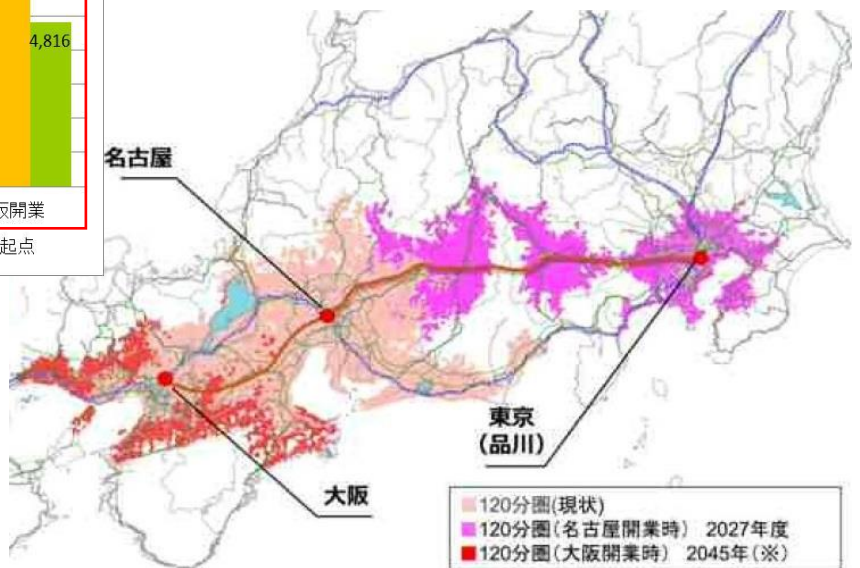
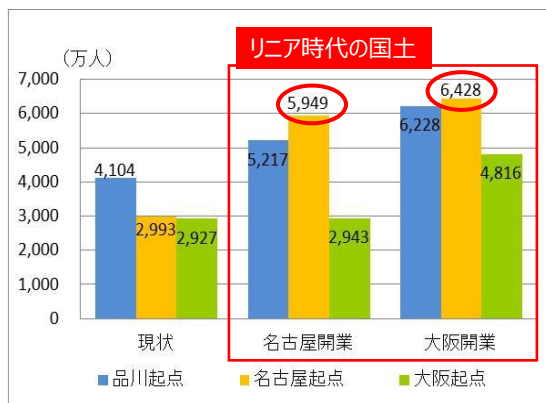
(国道 477 号バイパス)

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。



■リニア中央新幹線の整備

●リニア開通後の主要都市の2時間到達圏人口



出典)三菱 UFJリサーチ&コンサルティング リニア時代の国土創生 2018 年 11 月 5 日

1-2 本市の強みと課題の整理

前項の現状整理から、本計画で重視すべき課題や本市の持続的な発展を目指していく上での強みとして以下のことが挙げられます。

▶人口動向

強み	<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しており、働く世代の多い 20～34 歳で大幅な転入増加が見られる。 ・社人研の将来人口推計では、今後も社会増の傾向が続く見込み
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・人口は 2020 年頃をピークに減少傾向に転じる見込みで、高齢化の進行も懸念され、特に中心市街地や臨海部の既成市街地、高経年郊外団地などの古くからの居住地において人口減少や高齢化が顕著な傾向 ・少子化も進行しており、子育て世代の多い 35～44 歳での転出が超過傾向

▶働く世代の流入を促すとともに、就業環境の充実により子育て世代の転出を抑制するなど、人口減少や少子高齢化に歯止めをかけていくことが必要

▶まちの賑わい

強み	<ul style="list-style-type: none"> ・高次都市機能が集積する中心市街地では、マンション供給、学術研究や宿泊施設等の民間投資が進んでおり、人口の回帰も見られる ・富田駅周辺では工場跡地などの低未利用地がマンションなど住宅系土地利用への転換が進行
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・今後、高齢化や生産年齢人口の減少が進展すると、消費活動や移動の減少に伴い、都市機能が維持困難化し、都市の賑わいや活力が低下していくことが懸念される

▶リニア中央新幹線の効果を最大限活かすべく、市の玄関口となる近鉄四日市駅や JR 四日市駅の駅前広場、歩行空間の高質化などの整備を進めるとともに、中心市街地における再開発など民間投資の誘導を図る

▶生活サービス

強み	<ul style="list-style-type: none"> ・拠点施設を中心に市域を通して医療機能や福祉機能の充実が図られているとともに、宅配サービス機能を備えた拠点的商业施設が配置されており、広範囲において生活サービス機能が充実
課題	<ul style="list-style-type: none"> ・人口減少や高齢化が進展すると、生活サービス機能の維持が困難になる他、空き家や空き地の増加等により生活環境が悪化することが懸念される

▶医療・福祉・商業等の都市機能の配置状況等を踏まえ、日常生活の快適性の高い区域へ居住の誘導を図ることにより生活サービス機能の維持を図っていくことが必要

▶公共交通

強み	・ 35 駅を有する鉄道を軸に、中心市街地を中心に居住地や就業地を結ぶ鉄道・バスによる公共交通網が形成されており、鉄道駅徒歩圏には市人口の約半数が居住
課題	・ 公共交通利用者の減少に伴い、収支率の悪い路線の減便や廃止が発生しており、公共交通の利便性の低下が懸念

▶人口減少下においても一定のサービスレベルを維持するとともに、公共交通不便地域の移動手段の確保など、交通ネットワークの維持・充実を図っていくことが必要

▶行政運営

強み	・ 産業の振興を背景に市税収入額は堅調に推移
課題	・ 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に加え、今後は人口減少に伴う税収減も懸念

▶居住環境の向上や就業地へのネットワークの充実など就業環境の向上により産業振興の継続を図るとともに、既存ストックの活用により持続可能で効率的な行政運営を図っていくことが必要

▶四日市市の強みを後押しする社会情勢

強み	・ 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の形成により、産業・商業など多方面で人・モノ・情報・資金などの対流促進が期待 ・ 近年開通した新名神高速道路や国道 477 号バイパス、整備の進む東海環状自動車道や北勢バイパスなどの広域幹線道路ネットワークのストック効果が期待
----	--

▶本格的な人口減少・高齢社会の到来に備えるため、本市の強みを後押しする社会情勢を活かし、都市としての魅力の向上を図るとともに、暮らしやすい環境を形成していくことが必要