

# 【現状・データ集】

近鉄四日市駅周辺等整備基本構想（案）

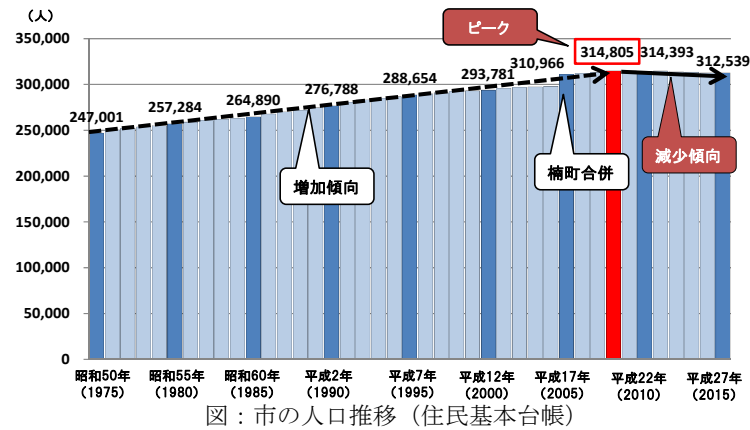
— 目 次 —

|                            |      |
|----------------------------|------|
| ・ 四日市市の現状                  | 6-1  |
| ・ 近鉄四日市駅～JR 四日市駅周辺の基盤整備の変遷 | 6-3  |
| ・ 中心市街地の主な施設立地状況           | 6-5  |
| ・ 中心市街地の現状                 | 6-6  |
| ・ 中心市街地における交通量             | 6-8  |
| ・ 近鉄四日市駅の現状                | 6-11 |
| ・ JR 四日市駅の現状               | 6-14 |

# ■四日市市の現状

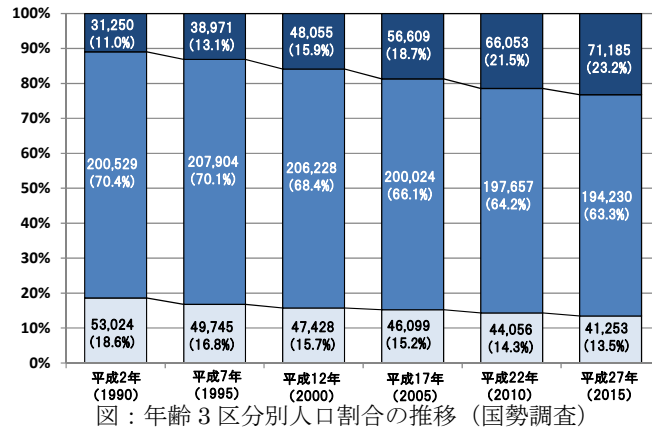
## 【人口動向】

### ●人口：平成20年をピークに減少傾向



・面積：205.58km<sup>2</sup> 【市街化区域（可住地）の人口密度：約43人/ha】

### ●年齢3区分別人口割合：高齢化の進展

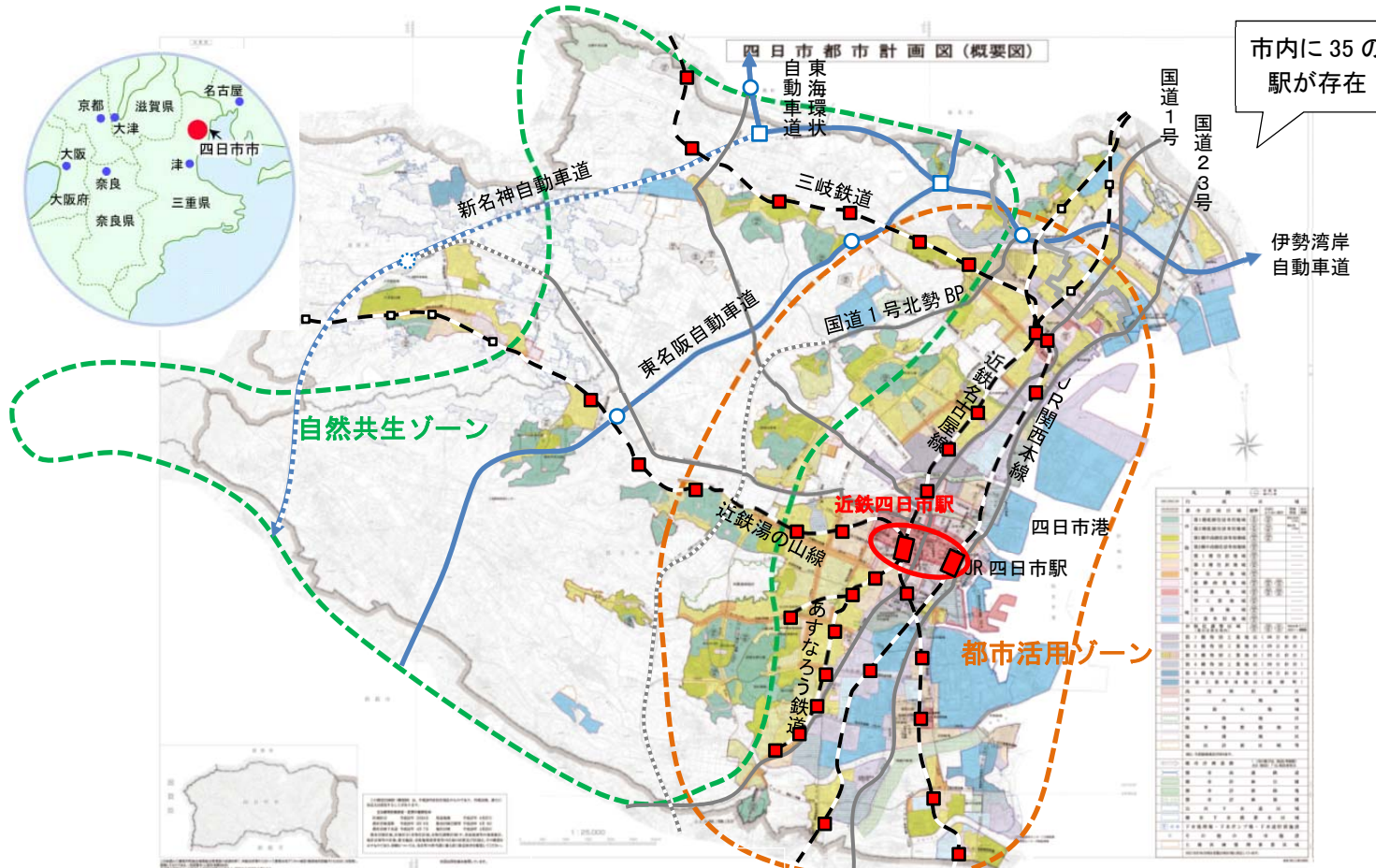


## 【都市構造】

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。

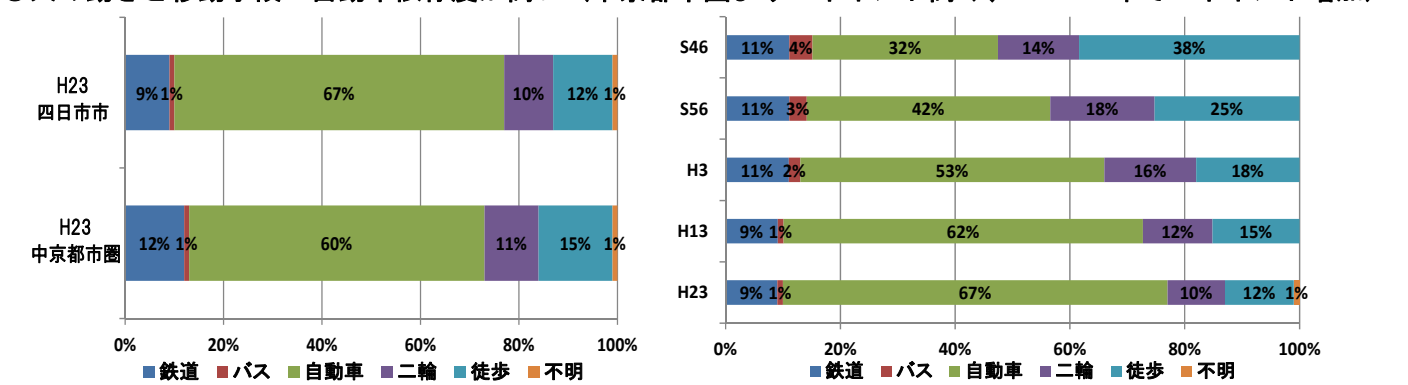
また、東名阪自動車道等の高速交通網や国道1号、国道23号等の広域幹線道路網や、近鉄名古屋線、JR関西本線、三岐鉄道等の鉄道網（34の駅）が形成されているとともに、新名神自動車道や国道1号北勢バイパスの整備が進められている。

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。



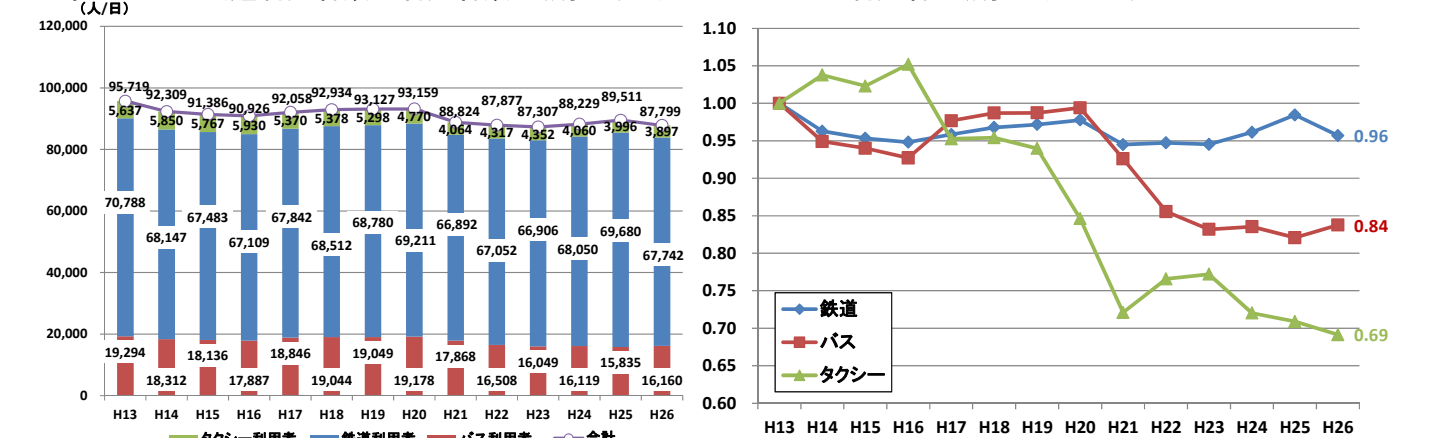
## 【交通体系】

### ●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）



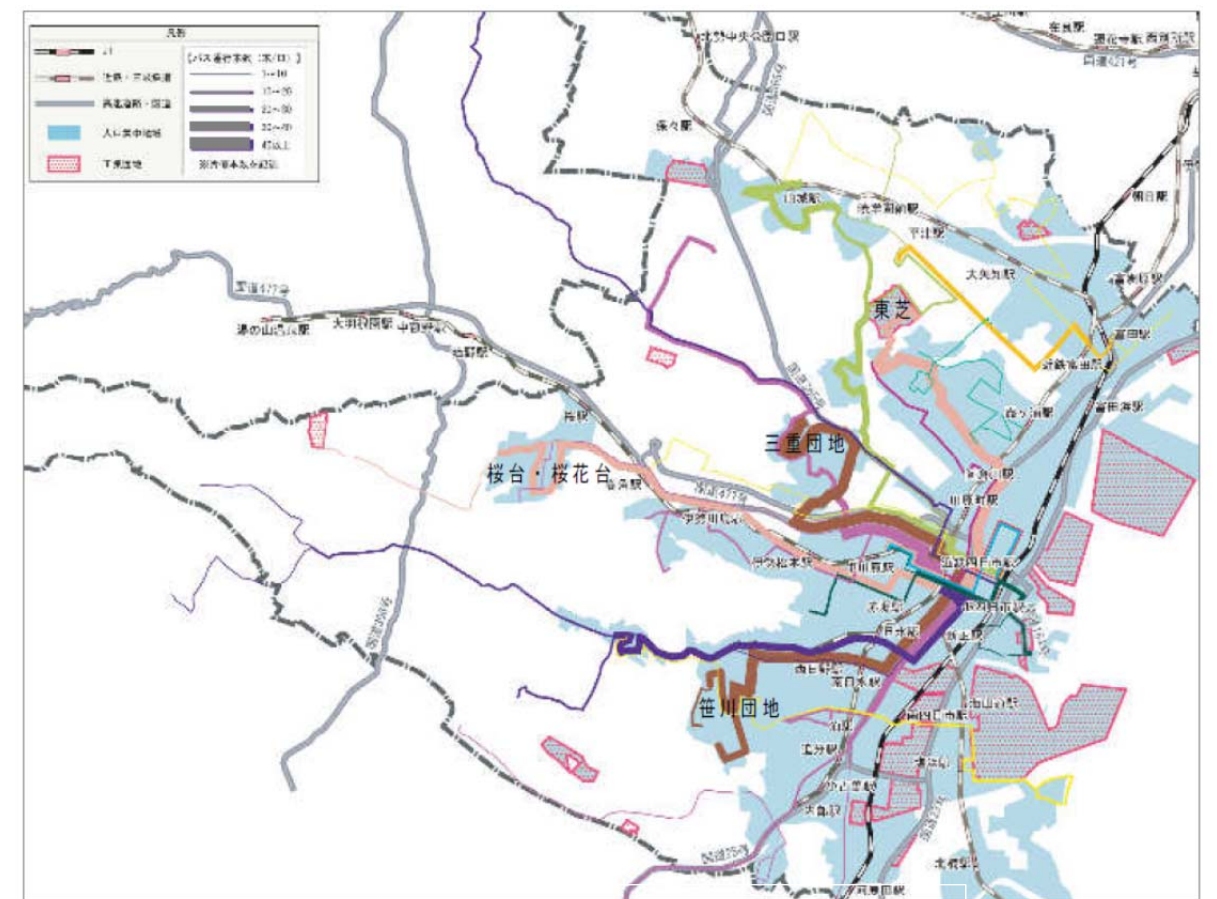
図：四日市市の代表交通手段割合の推移（第5回中京都市圏PT）

### ●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）



図：平成13年度に対する増減の推移（総合交通戦略）

### ●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】

