

テーマ1：既成市街地や既存集落の有効活用を図る。

人口減少社会における限られた資源の中で都市を維持・管理していくために、市街地の無秩序な拡散を抑制し、既成市街地や既存集落の優良なストックを有効に活用する。

現状と課題

本市の土地利用については、都市計画法に基づき、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、市域の大半を占める都市計画区域(20,074ha)について、市街化区域(7,480ha)と市街化調整区域(12,594ha)に区分している。市街化区域は、既に市街地を形成している区域と概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域であり、市街化調整区域については、市街化を抑制する区域で、既存集落の周辺を除き、原則として開発や建築を規制する区域となっている。

名古屋大都市圏の西端に位置する本市は、高度経済成長時代の臨海部への石油化学コンビナート企業の立地を中心として、経済的な発展を遂げてきた。一方、四日市公害問題が引き起こされた。

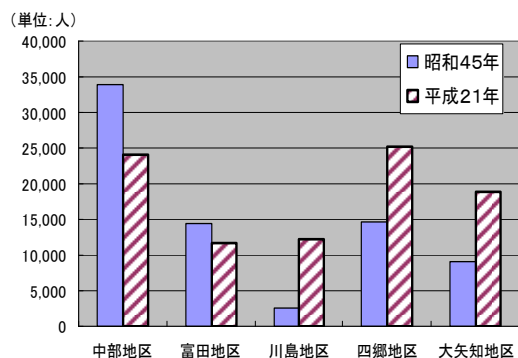
本市は、臨海部への産業立地の過程で発生した公害問題に対して、その発生源である臨海部から居住地を隔離するという政策をとり、昭和40年代には、郊外の丘陵部で大規模な住宅団地の開発を行った。

その後、公害問題は環境改善の方向へと向かうことになるが、この政策による内陸団地(三重団地、笹川団地、あさけが丘、高花平、坂部が丘など)への人口移動は、人口規模に対して広く田畑等を多く含んだゆとりある市街地と、その間近に里山や水田が広がる自然豊かな住環境を生み、人口規模に対して広く田畑等を多く含んだ拡散した市街地を生むこととなった。その結果として、市街化区域内においても、まだ都市的土地利用が可能な土地が多く存在している。

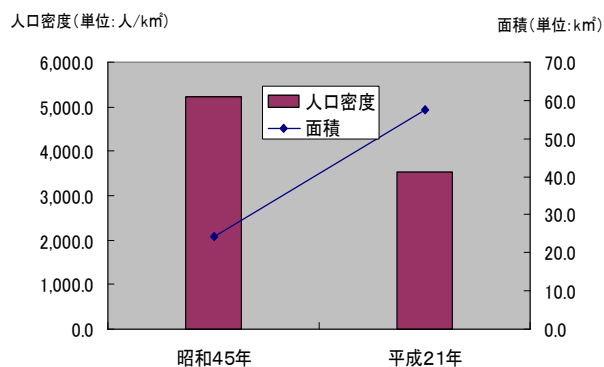
その一方で、人口や商業の郊外化に伴い、中心市街地の大規模店舗が撤退するなど、旧市街地の空洞化も経験してきた。

こうした中で、本市の人口は、当面僅かながら増加し2015年をピークに減少に転じるものと予測されており、さらにその増加する間においても、老年人口の増加に対して生産年齢人口は減少するなど、より一層の効率的な都市経営による都市機能の維持が今後の大きな課題である。

【地区別人口の状況】



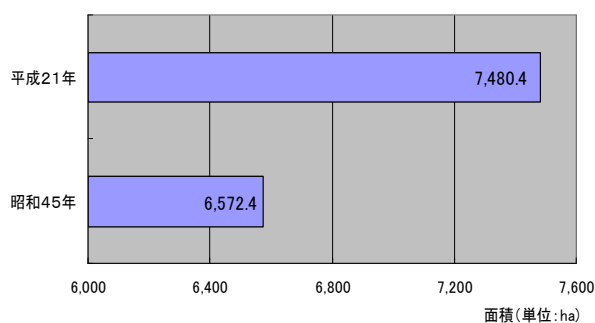
【DID 地区の面積と人口密度】



※DID地区

昭和35年国勢調査から新たに新設されたもので、人口密度の高い基本単位地区(原則として人口密度が1km²あたり4,000人以上)

【市街化区域面積の状況】



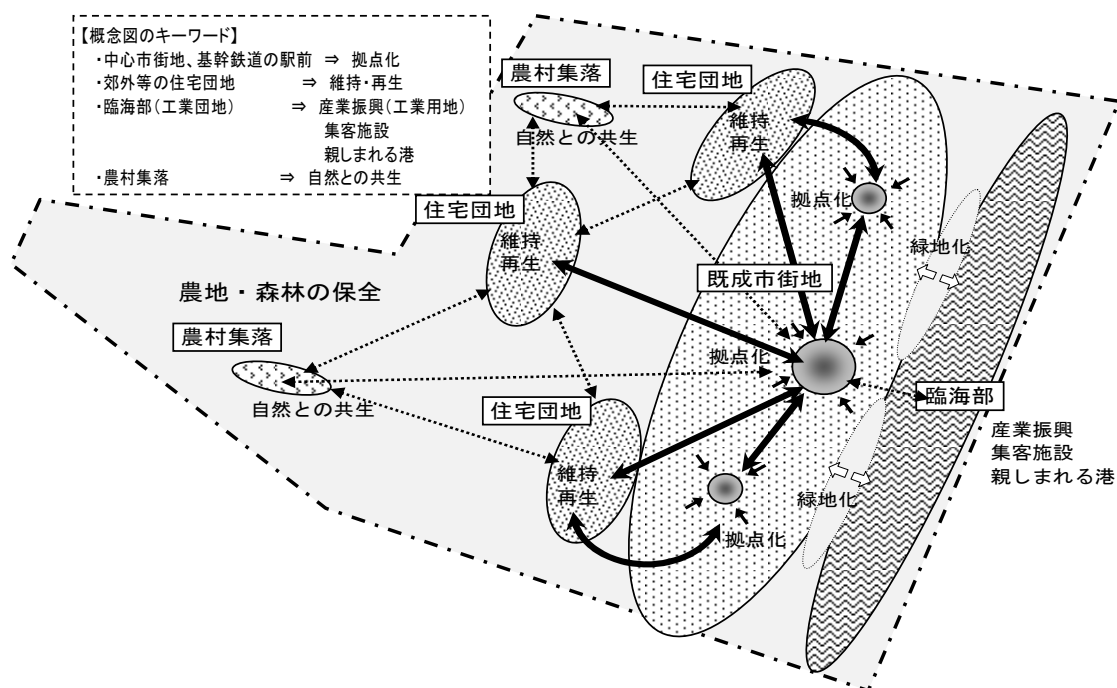
【土地利用の基本的なあり方】

人口減少社会における限られた資源の中で都市を維持・管理していくために、歴史的な都市形成の中で育んできた都市基盤や公共資本ストックを有効に活用しながら高齢化や環境問題など社会的な課題にも対応できるコンパクトなまちづくりを進めていく必要がある。

そのために、市街地の無秩序な拡大を抑制し、都市機能と自然環境の調和を図ると共に、これからの人口規模や構造、市民の活動に見合った都市づくりに向けて、中心市街地、駅前市街地などの都市機能集積地、既存の拠点的商业機能や住宅市街地など、それぞれの地域の性格や機能、広がりなどを踏まえた拠点化を推進するとともに、拠点間の連携を図る交通体系の維持・充実を図る。

なお、自然環境に大きく負荷をかける可能性がある開発行為の際には、開発者が環境に関する適切な代替措置を講ずるなど、環境に配慮した規制・誘導を行う。

【土地利用概念図】



リーディングプロジェクト

(コンパクトシティに向けた取り組み)

近鉄四日市駅周辺から JR 四日市駅にかけての中心市街地、拠点となる駅前市街地など公共交通によりアクセス可能な都市機能集積地では、広域的な都市機能の維持・集積により市民が世代や空間を越えて交流する場所としての拠点化を進め、自動車に依存せずに暮らせる（「エコ・アーバン・ライフ」を実現できる）魅力的な住・商複合市街地を形成する。

その中で、JR 四日市駅周辺では、駅前広場の再整備や旧港周辺に至る歩行者導線の整備など可能な対策を検討し、港と一体となったまちづくりに取り組む。

郊外団地など生活の拠点となる場所では、公営住宅や道路、公園等公共空間の再編や公共交通の維持・充実により高質な居住空間の維持を図る。特に、今後、高齢化の一層の進展により空家、空き地の発生も見込まれる中で、若い世帯を受け入れていく仕組みが必要であり、住み替え促進による世代の混住を誘導する施策や小さな子どもを持つ若い世代が住めるような施策の検討を行う。また鉄道ネットワークの重要性がますます増すことから、各駅周辺の特성에応じたまちづくりを進めていく必要がある。

(旧市街地の有効活用)

建物が密集し生活環境の向上が望まれる旧市街地においては、老朽家屋の除却を促進し、土地利用更新に向けた空間を確保するとともに、その一部を広場や緑の空間とするなど、ゆとりある住空間への転換に取り組む。

また、住宅と農地が混在した市街地については、必ずしも住宅の密度を高めるのではなく、都市農地の保全も含めて、オープンスペースを積極的に生かした地域づくりに取り組むとともに、住宅と工業が混住する区域においては、その地域の住民と協議を行い、必要に応じて土地利用の転換に

についても検討する。

（臨海部空間の有効活用）

産業の高度化による機能集約や業種転換などで活用可能な空間が生まれてきている臨海部の工場地帯では、産業振興政策と連携しながら新たな設備投資や道路用地の確保など有効活用を図るとともに、持続可能な生産拠点として有効活用を図る。

一方、物流機能の一大拠点である四日市港は、市民にとっても貴重な水辺空間であり、重要文化財に指定されている末広橋梁や潮吹き防波堤などの資産を有することから、商業施設などが立地でき、また企業活動が活発化できるよう、四日市港管理組合、市民などと連携しながら、千歳地区などにおける分区規制の検討など、港と一体となったまちづくりを推進する。

※分区とは

臨港地区には、分区（商港区、工業港区、漁港区、特殊物資港区等）を指定することができる。その区域において一定の目的を著しく阻害する構築物の建設などを制限することによって、その区域の港湾に関する利用の増進をはかることにより、各分区がそれぞれの機能に特化し、効率のよい港湾活動を実現するため指定される。

（農地や里山を支える集落の維持）

食料等の生産だけでなく、環境保全や自然災害の防止など、多面的で重要な役割を有する農地や森林を保全し、その生産活動を継続可能とさせ、さらには地域コミュニティの維持にも繋がることから、農村集落の生活環境を維持、向上させる。

（暮らしを支える公共空間の再整備）

これまでモータリゼーションの進展に合わせて整備されてきた道路や子供を主な対象として整備されてきた公園等の都市基盤を、環境、福祉、教育など多様な視点からも捉え、市民の暮らしを支える空間として見直し、再整備に努める。

（北勢バイパスの整備に伴う土地利用転換のあり方）

主要基幹道路である北勢バイパスについては、円滑な交通機能を確保するために沿道利用を原則として規制する一方で、交通利便性が高まることから、主要な交差点付近などの土地利用について基本的な方針を定める。その際には、土地利用転換の環境への影響及び環境影響への代替措置を十分に検討することとする。