

3. 現状分析

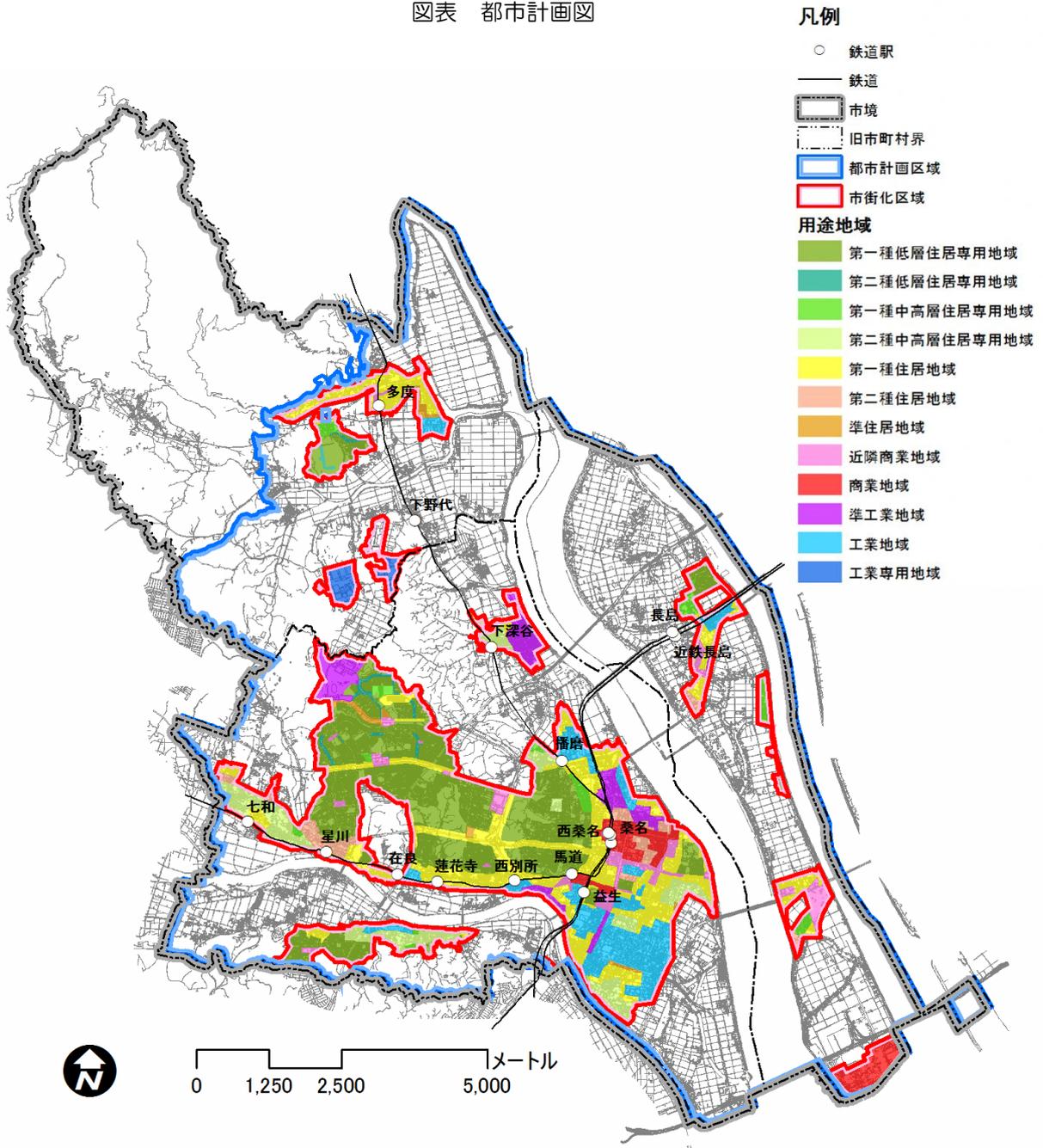
1) 土地利用規制状況

(1) 都市地域

- 市域の大部分が都市計画区域に指定
- 鉄道沿線及び大山田団地等が市街化区域

桑名市における都市計画区域は市北西部の山間部を除く市域の大部分に指定されている。また、市街化区域は鉄道沿線及び大山田団地の住宅地等に定められている。

図表 都市計画図



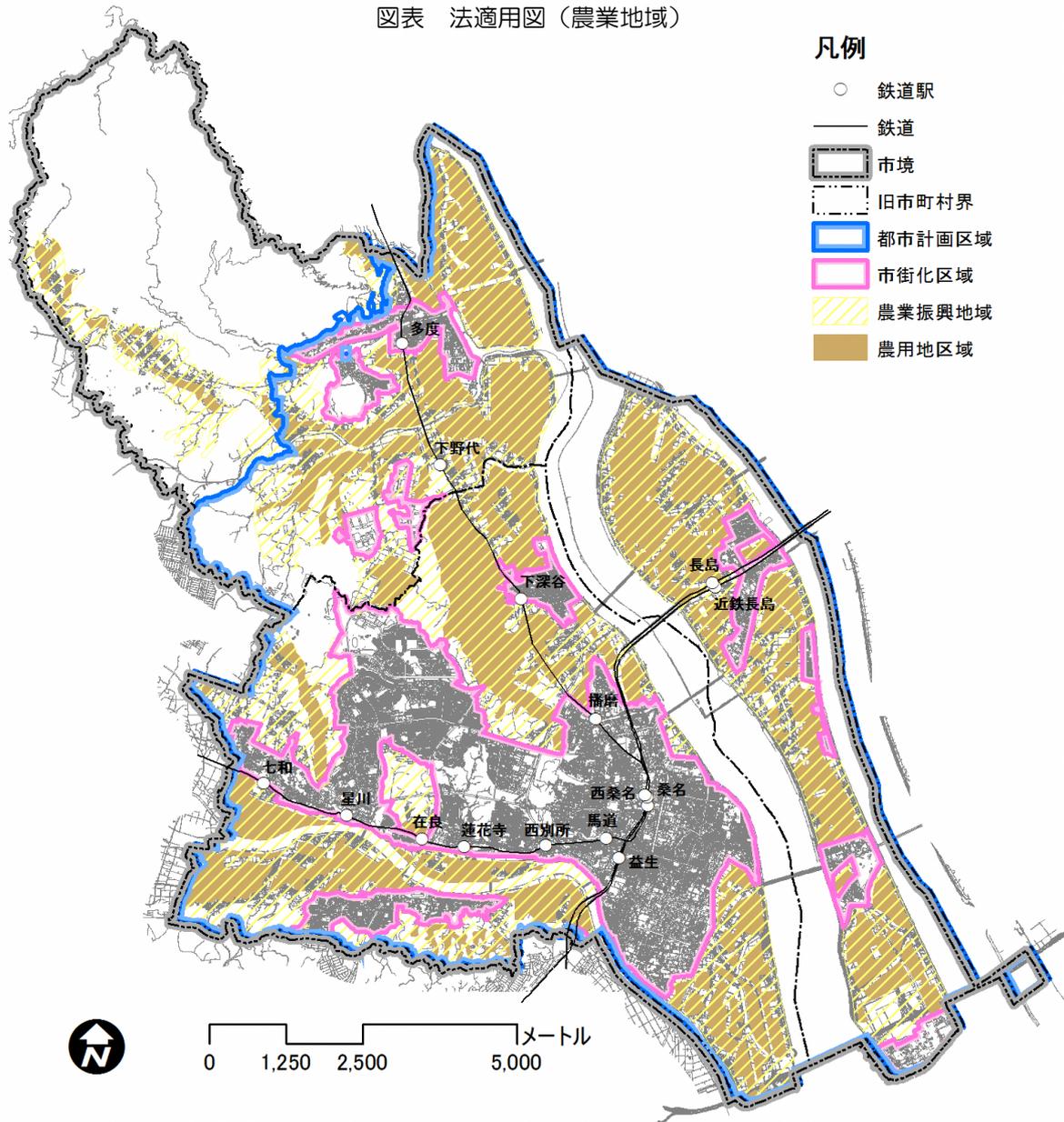
出典: H22年都市計画基礎調査

(2) 農業地域

■市東部の平地部に農業振興地域及び農用地区域が指定

農業振興地域及び農用地区域は、市東部の木曾三川周辺等の平地部を中心に指定されている。

図表 法適用図（農業地域）



出典: H23 国土数値情報

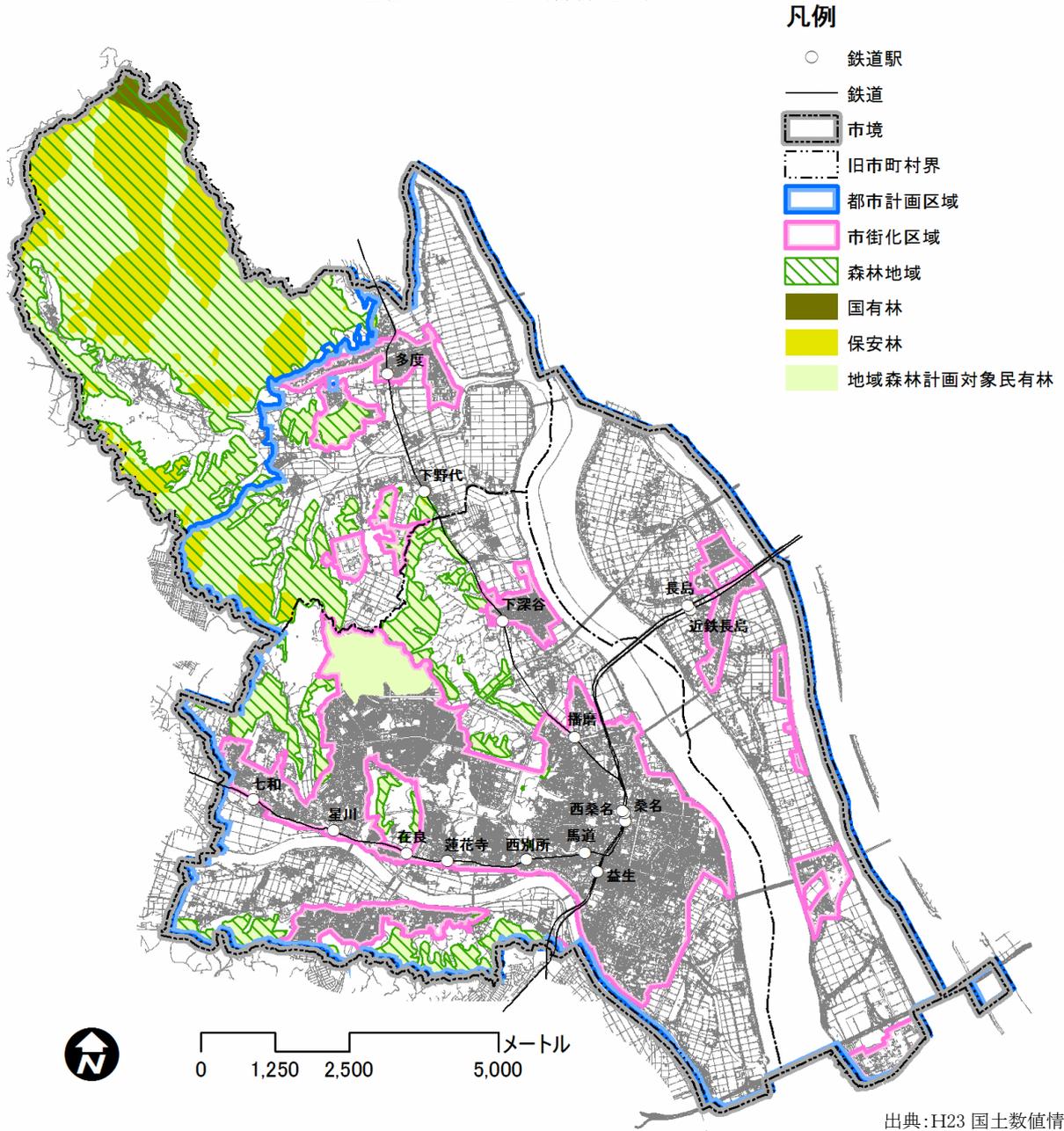
(3) 森林地域

■森林地域は市北西部の山間部で指定

■国有林及び保安林は主に都市計画区域外で指定

森林地域は、市北西部の山間部を中心に指定され、国有林及び保安林は一部を除き都市計画区域外で指定されている。

図表 法適用図（森林地域）



(4) 自然公園地域・自然保全地域

■自然公園地域は市東部の木曾三川周辺及び山間部の一部に指定

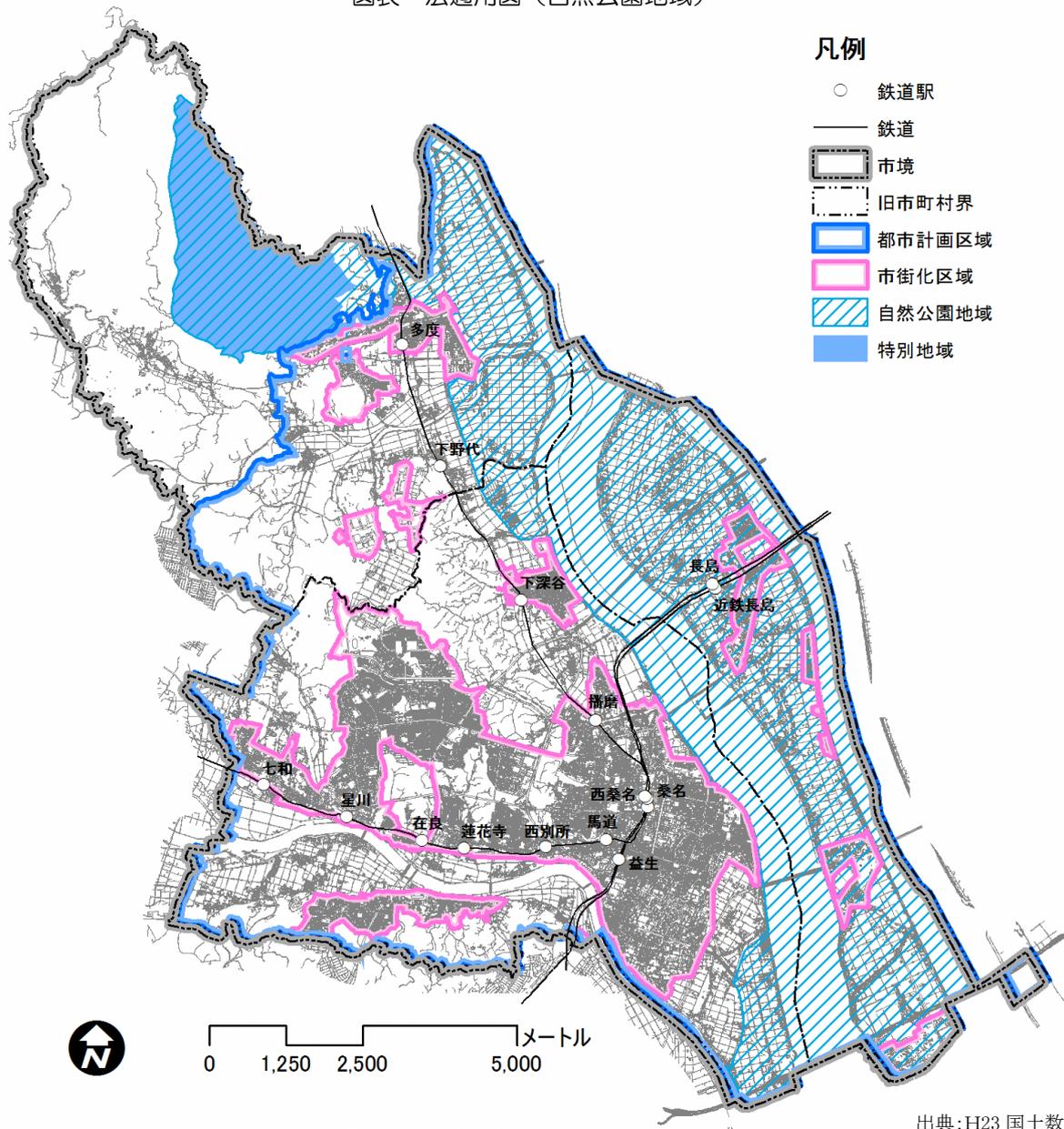
■自然公園の特別地域は、都市計画区域外の山間部に指定

■自然保全地域は市内に指定なし

自然公園地域は市東部の木曾三川周辺及び市北西部の山間部の一部に指定され、特別地域が市北西部の都市計画区域外に指定されている。

自然保全地域は、桑名市内において指定されていない。

図表 法適用図（自然公園地域）



出典: H23 国土数値情報

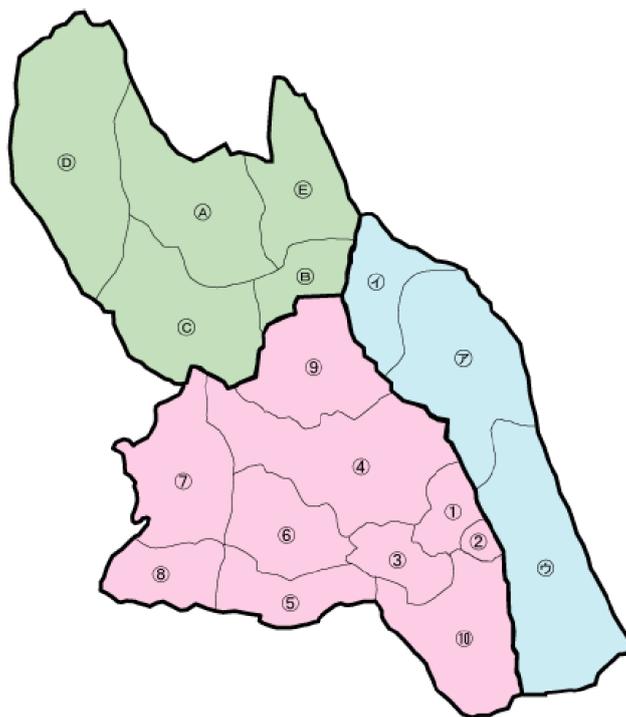
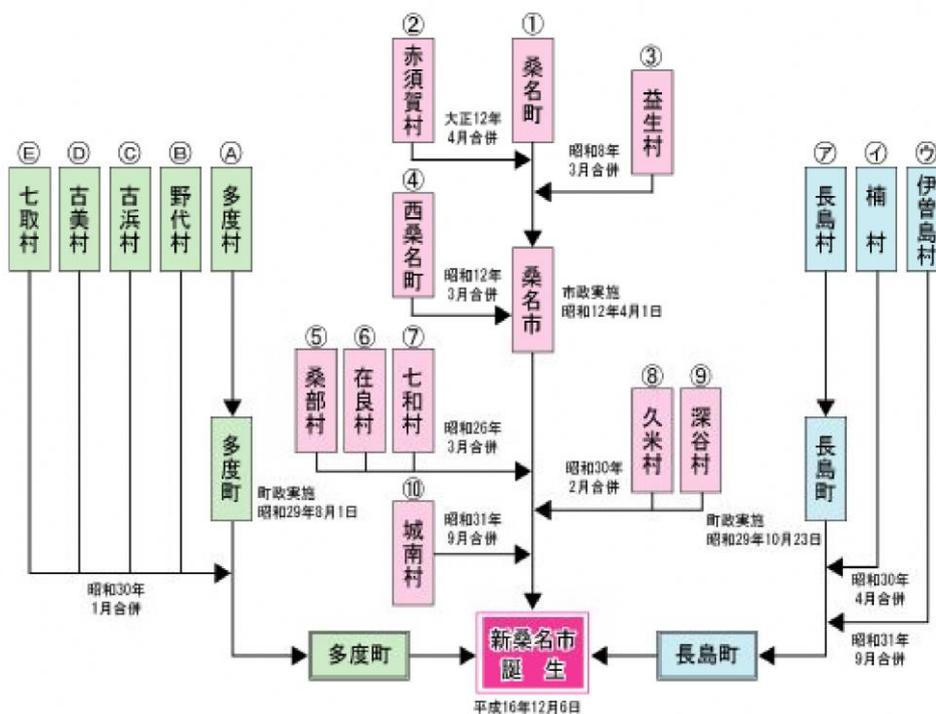
2) 都市形成過程及び都市構造の整理 ～時間軸からみた都市構造分析～

(1) 市町村合併の経緯

■旧桑名市、旧多度町、旧長島町の1市2町が平成16年に合併し、現在の桑名市が誕生

現在の桑名市は旧桑名市、旧多度町、旧長島町がそれぞれ合併を経て平成16年12月6日に1市2町の合併により誕生している。

図表 市町村合併の経緯



出典: 桑名市 HP

(2) 市街地の姿の変遷

①古地図からみた市街地の変遷

-明治期-

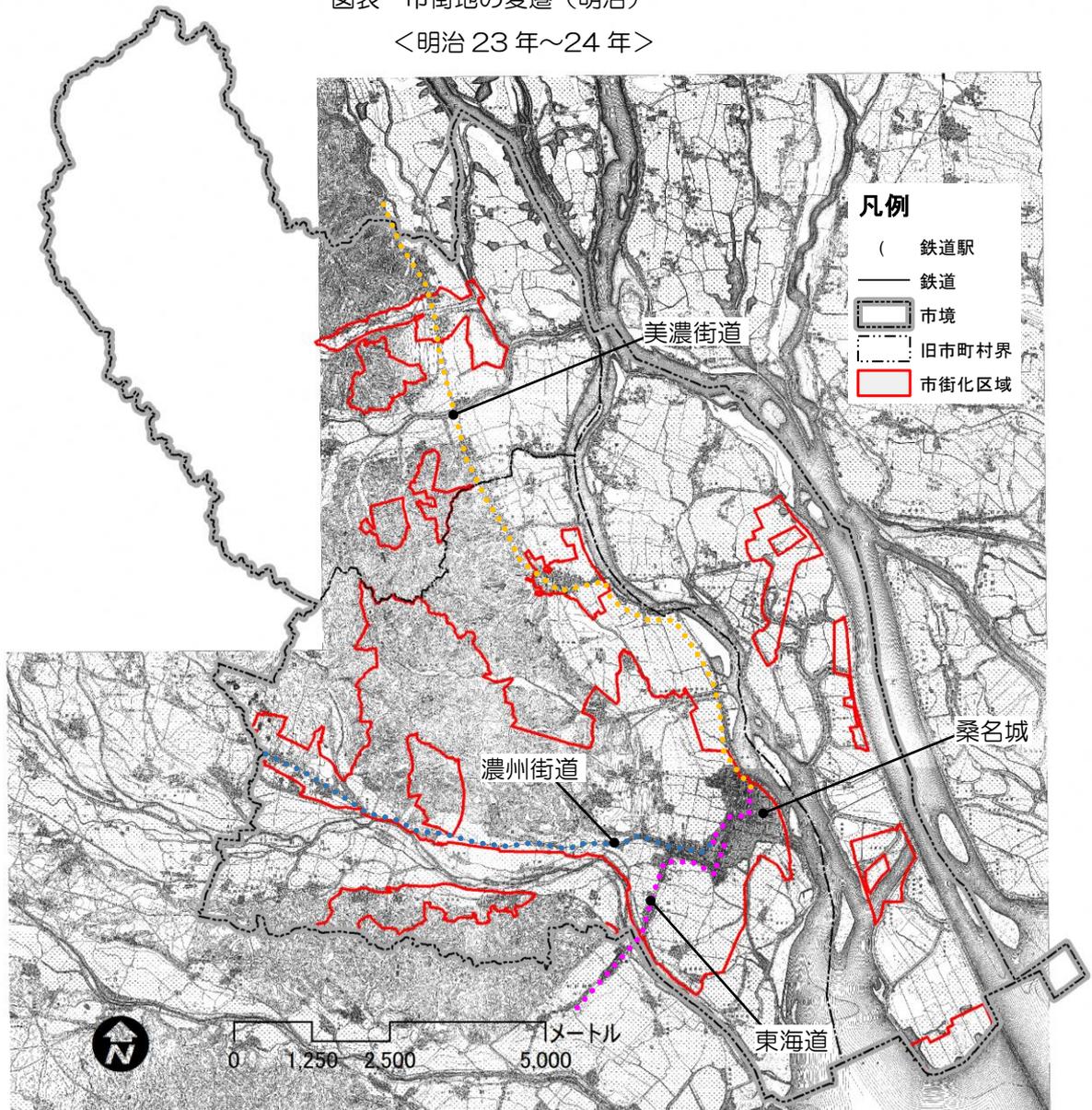
■桑名宿・城下町及び東海道沿道を中心に市街地が形成

■美濃街道沿道等に集落が点在

明治23年～24年の国土地理院地図をみると、桑名宿・城下町及び東海道沿道を中心に市街地が形成されている。また、桑名宿から北に伸びる美濃街道沿道や長島地区の水路沿いに小規模な集落が点在している。

図表 市街地の変遷（明治）

<明治23年～24年>



出典：国土地理院地図

-昭和後期-

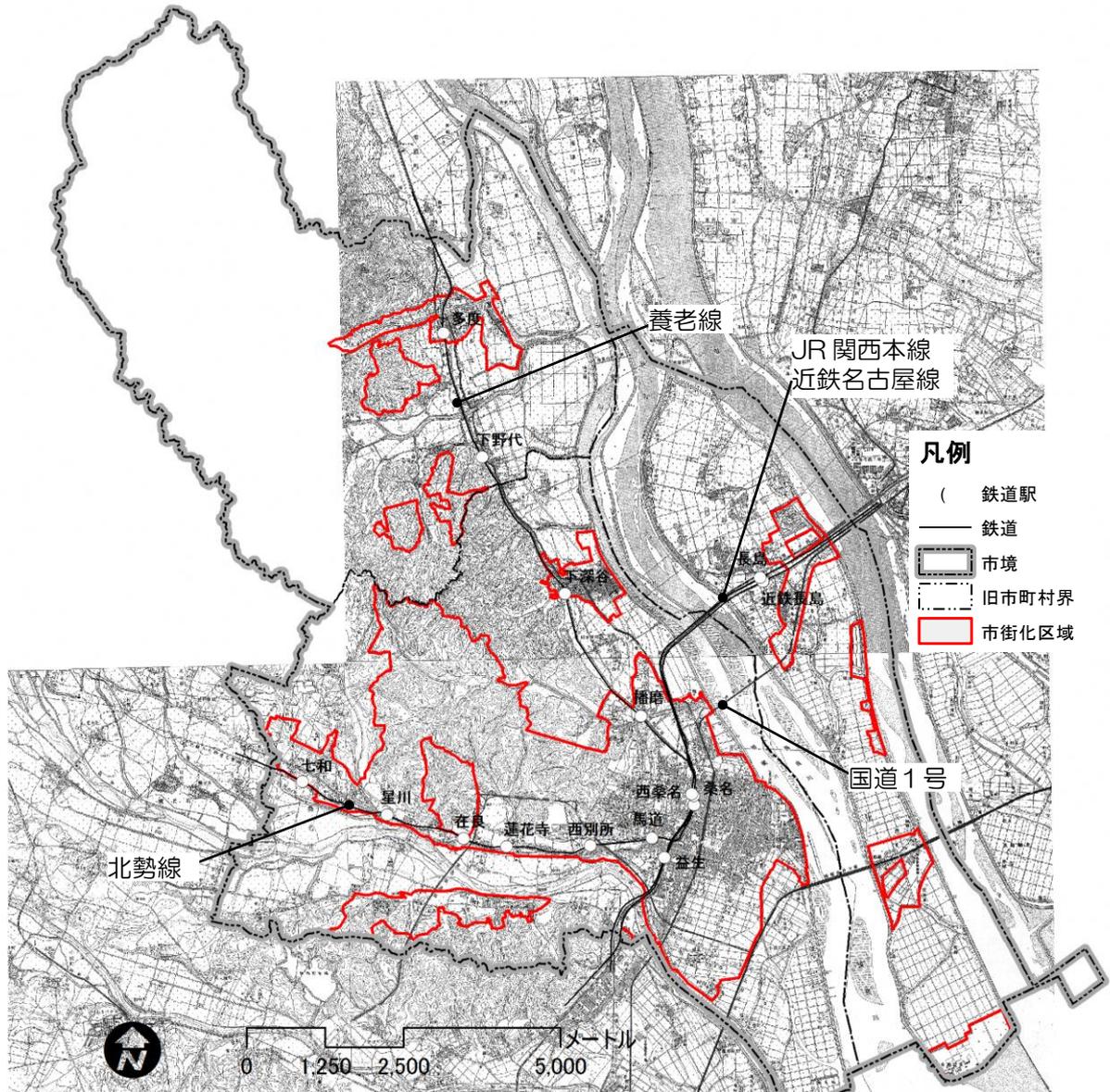
■桑名宿・城下町及び東海道沿道を中心に形成されていた市街地が西側へ拡大

■美濃街道沿道に点在していた集落が養老線の各駅を中心に小規模な市街地が発展

昭和 43 年～45 年の国土地理院地図をみると、JR 関西本線、近畿日本鉄道名古屋線、北勢線、養老線が整備されている。桑名宿・城下町及び東海道沿道を中心に形成されていた市街地は、その西側に整備された桑名駅周辺及び駅西側へと拡大していることが確認できる。また、養老線の各駅周辺には美濃街道沿道に点在していた集落を中心に小規模な市街地が形成されている。さらに長島地区では長島駅・近鉄長島駅周辺及び国道 1 号沿道を中心に市街地が形成されている。

図表 市街地の変遷（昭和）

<昭和 43 年～45 年>



出典: 国土地理院地図

②交通体系整備からみた市街地の変遷

■交通手段の変遷とともに拡大した市街地

桑名市の市街地は、交通手段の発展と密接な関係を持って形成されてきた。人馬が主な交通手段であった時代は、美濃街道などの街道沿いに市街地が形成され、鉄道が整備されるとその沿線に市街地が形成された。そして、高度成長期以降の急激なモータリゼーションの進展とともに、丘陵地での市街地整備が進み現在に至っている。

参考図表 北勢線西桑名駅（昭和52年）



桑名電軌・八間通（昭和初期）



出典:「桑名・いなべの昭和」等

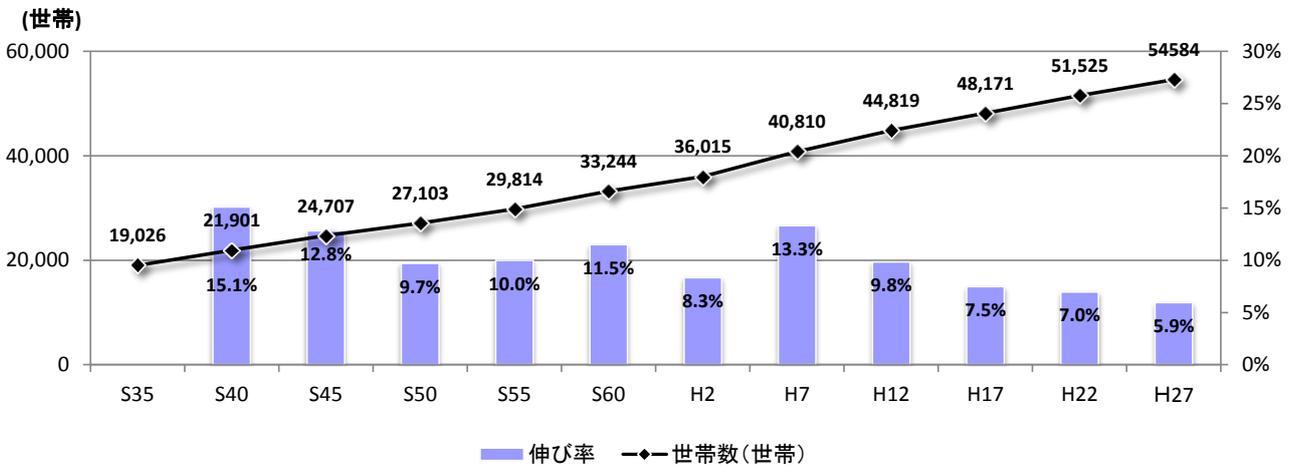
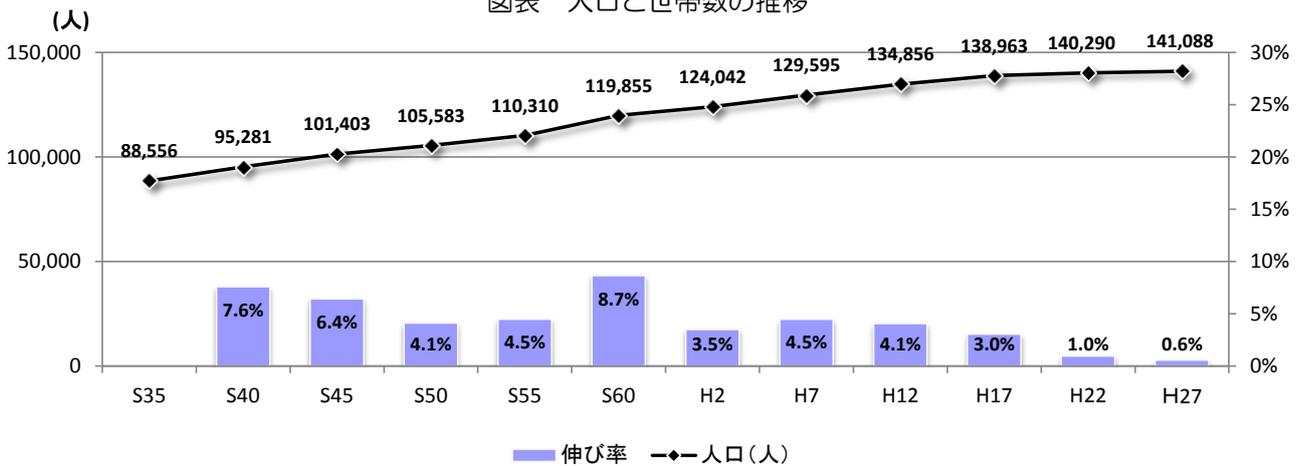
- 1895年 関西鉄道桑名駅が設置され、駅前が新興住宅地として発展
- 1927年 八間通りが開通するとともに、桑名電軌「駅前線」(桑名駅～本町間 約1km・7駅)が開業し、旭橋を中心に新たな都市軸として発展
- 伊勢湾台風により旧市街地を中心に甚大な被害を被ったこともあり、昭和三十年代の終わりごろから有吉台、きぼうが丘など市域西部の丘陵地帯で新たな住宅地を開発
- 1970年代 モータリゼーションが進展する中、大山田団地の造成が始まり、人口が大幅に増加。これに伴い桑名大山田線等のバス路線が新設
- 1985年には、大山田団地と名古屋を直結する高速バス名古屋桑名高速線が運行開始し、桑名駅を経由することなく、名古屋への通勤利便性が向上

(3) 人口・世帯数の動態

■伸び率が鈍化し、減少に転じる人口

本市の人口は、昭和35年以降増加し続け、50年間で約52,000人増加（約1.6倍）しているものの最近の動向（平成17年～平成22年）をみると、伸び率が1.0%と人口増加の傾向は緩やかになっている。世帯数は、昭和35年以降増加し続け、50年間で約32,000世帯増加（約2.7倍）しているものの最近の動向（平成17年～平成22年）をみると伸び率は過去50年間で最も低い7.0%となっている。

図表 人口と世帯数の推移



※平成22年以前は国勢調査

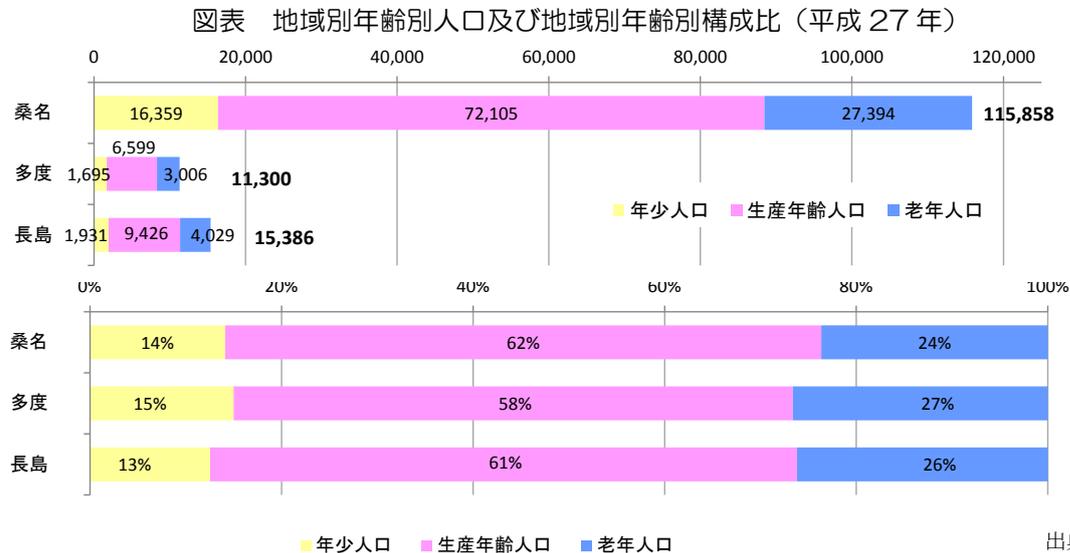
※平成27年は平成22年人口を基に住民基本台帳の動態結果（転入・転出、出生・死亡等）を加減して推計した平成27年8月1日現在の推計値

※平成12年以前は旧桑名市、旧多度町、旧長島町の合計値

出典：国勢調査、三重県統計課資料

■桑名地区に全市人口の大半が居住

地域別の人口は桑名地区で 115,858 人、多度地区で 11,300 人、長島地区で 15,386 人と桑名地区の人口が全市人口の大半を占めている。年齢別構成比は地域により大きき差はなく、年少人口が 13～15%、生産年齢人口が 58～62%、老年人口が 24～27%となっている。ただし、今後は桑名地区の住宅団地での高齢化が急速に進むことが予想される。



(4) 人口集中地区の動態

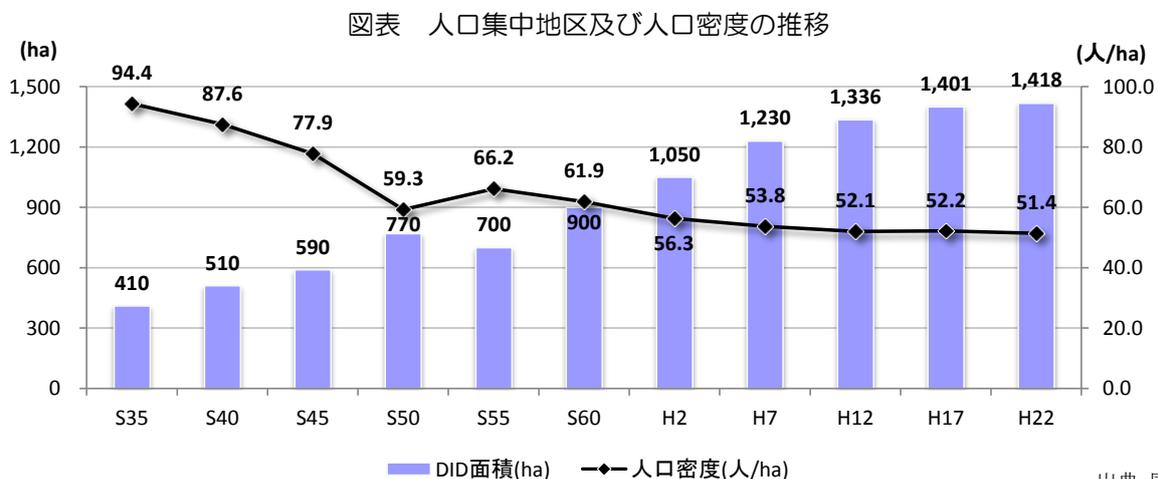
■DID 面積は過去 50 年で増加し続けている一方、人口の低密度化が進行

■桑名市中心部から離れた鉄道駅周辺は DID 外

昭和 35 年以降の DID は、河川区域が面積から除外された昭和 50 年～昭和 55 年を除き増加し続けている。一方、DID の人口密度は昭和 50 年～昭和 55 年を除き低下し続けている。

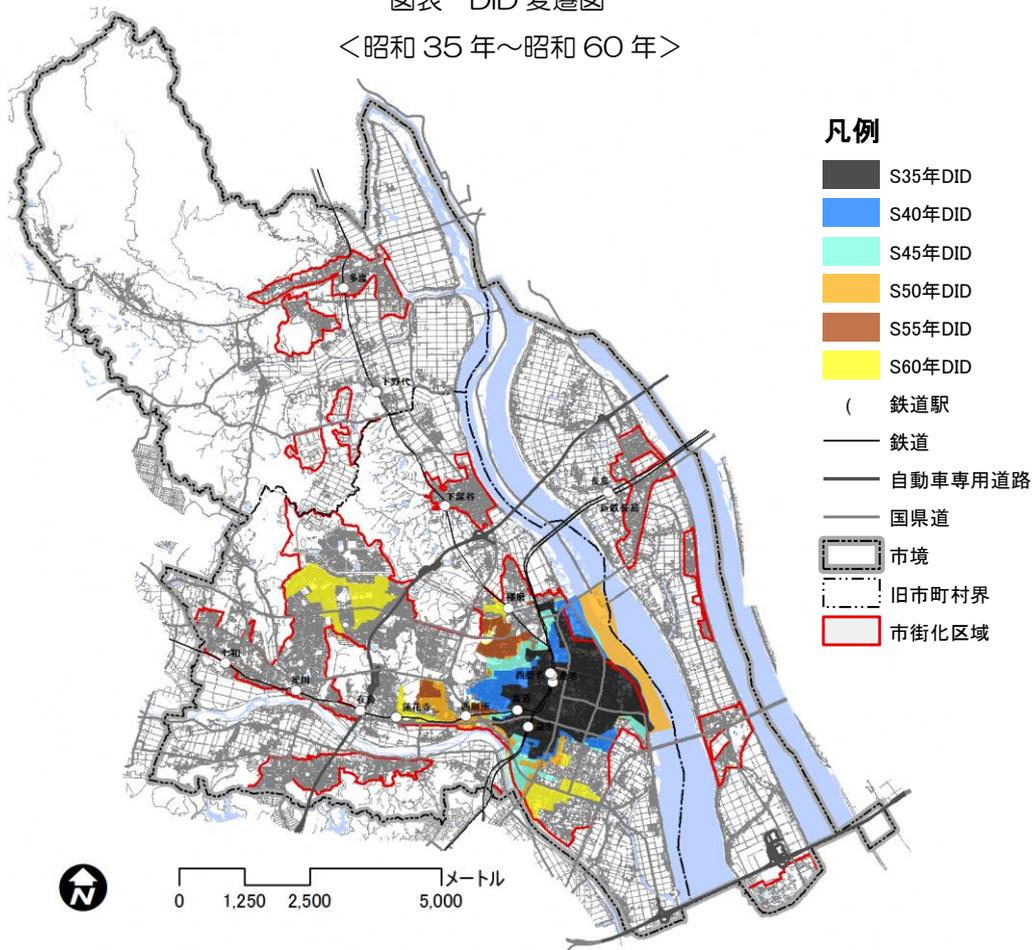
DID 変遷図をみると、昭和 35 年の DID は桑名地区の桑名宿・城下町及びその西側の桑名駅周辺に分布し、それ以降西側に拡大を続け、昭和 60 年には大山田地域に住宅地が整備されて新たな DID が発生している。昭和 60 年以降は桑名駅周辺の市街地と大山田地域の住宅地を中心に DID が拡大している。

鉄道駅周辺について平成 22 年の DID をみると桑名駅近傍の駅周辺で DID が分布している一方、桑名駅から離れた鉄道駅周辺には DID の分布はみられない。

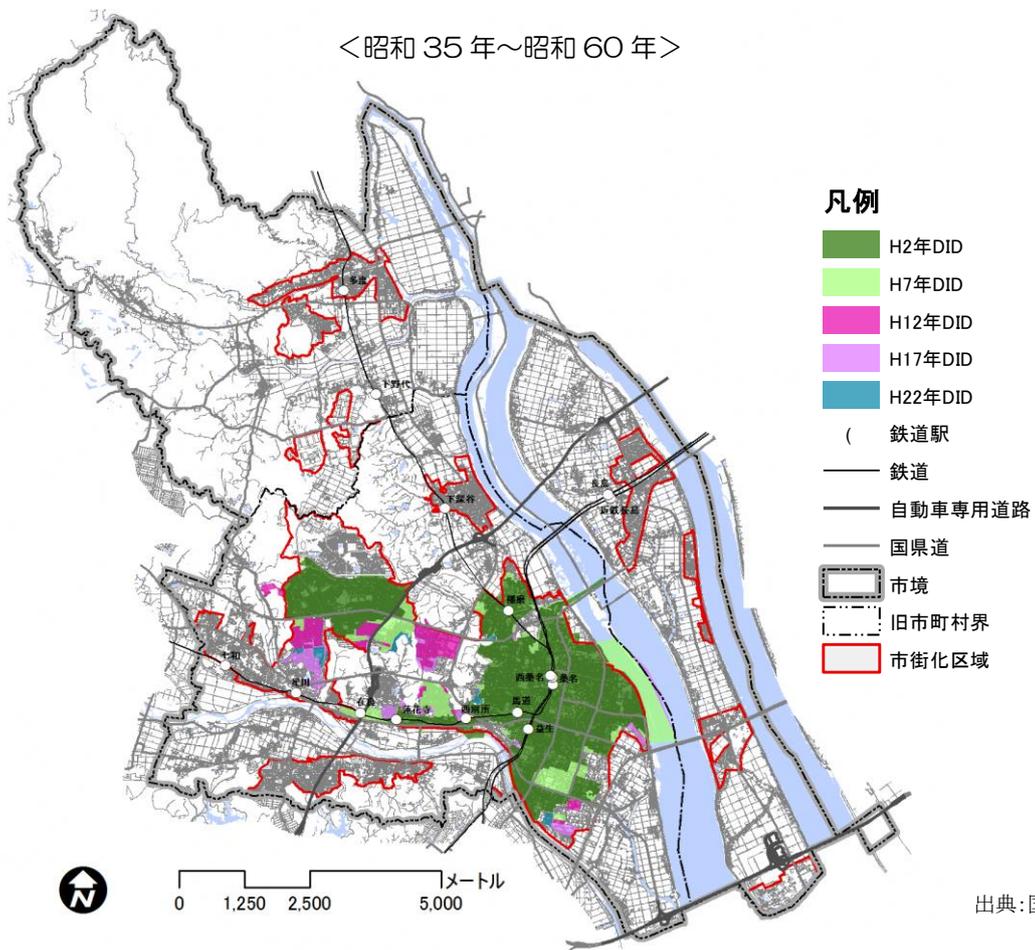


図表 DID 変遷図

<昭和 35 年～昭和 60 年>



<昭和 35 年～昭和 60 年>



出典:国土数値情報

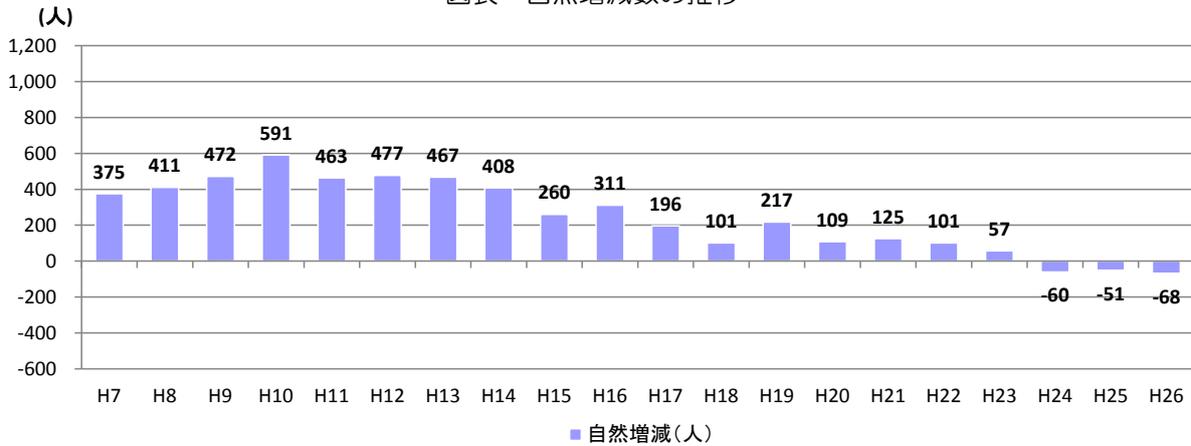
(5) 人口の自然増減及び社会増減に関する経年変化把握

■平成 24 年以降、自然増から自然減に転換

本市の自然増減数は、平成 23 年まで自然増となっていたものの、平成 24 年以降は自然減（死亡数が出生数を上回る状況）に転じている。

一方、社会増減は、社会増と社会減を繰り返し、平成 23 年以降は社会増で推移している。社会増減は、特に景気の影響の左右される傾向にあり、2000 年（H12）の「第 3 次平成不況」、2008 年（H20）の「リーマンショック」直後は社会減（転出数が転入数を上回る状況）となっている。

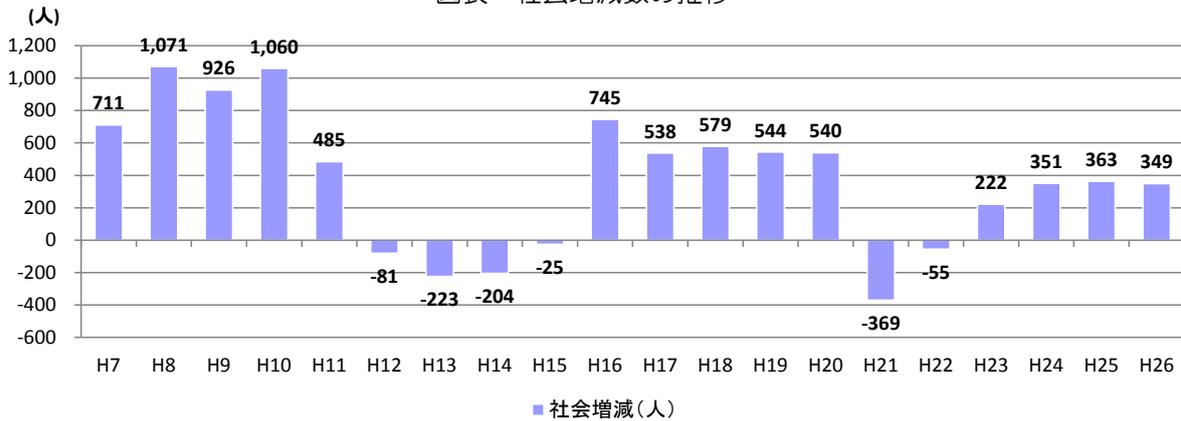
図表 自然増減数の推移



※自然増減は、出生児数から死亡者数を差し引いた値

※平成 16 年以前は旧桑名市、旧多度町、旧長島町の合計値

図表 社会増減数の推移



※社会増減は、転入人口から転出人口を差し引いた値

※平成 16 年以前は旧桑名市、旧多度町、旧長島町の合計値

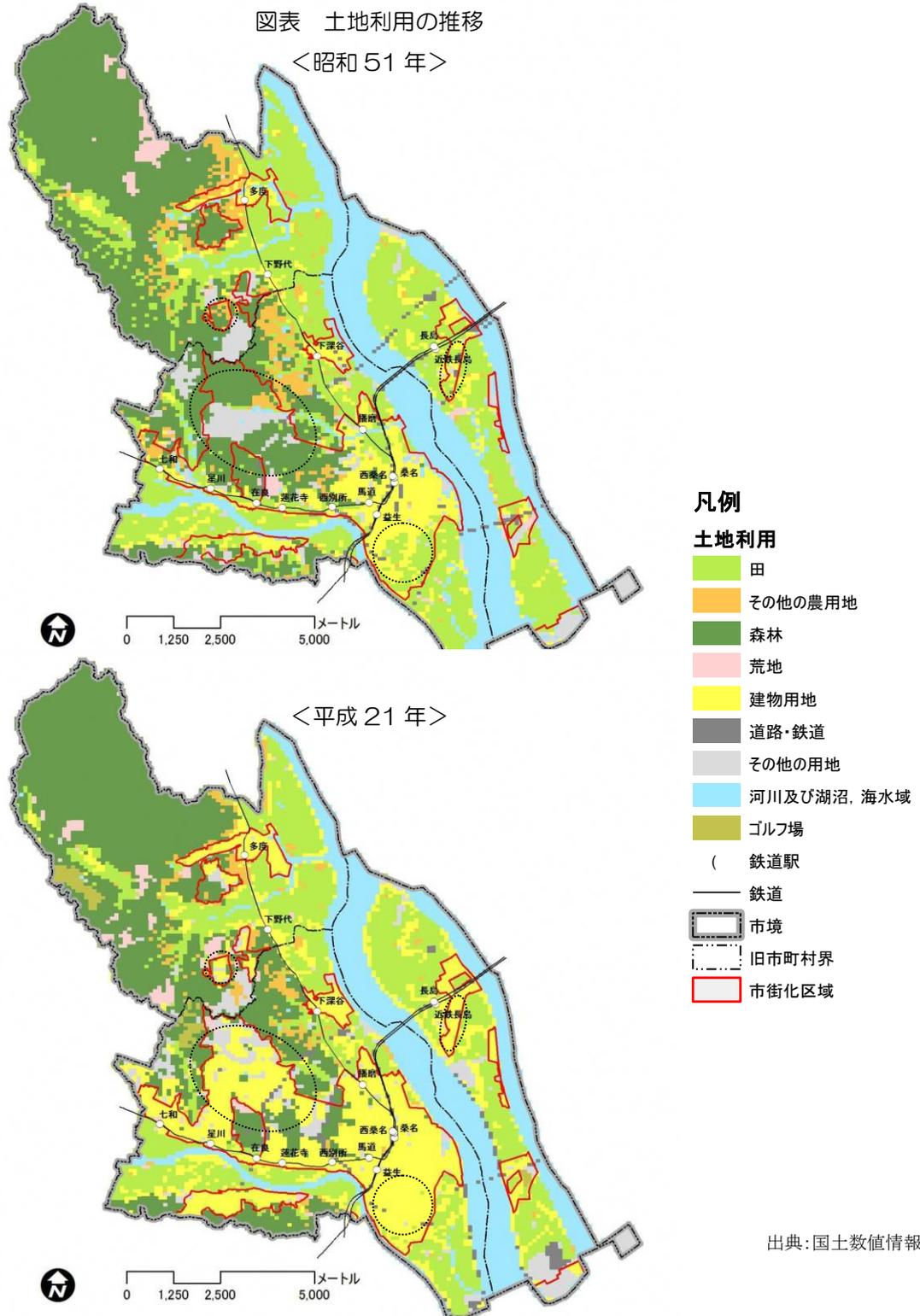
出典:住民基本台帳

(6) 土地利用の推移

■進む西部丘陵地の宅地化

昭和 51 年から平成 21 年の土地利用の推移をみると、市東部の平地における田及び市西部における丘陵地の森林が建物用地に転換している。

市東部においては、個別開発を中心に宅地化が進行したのに対し、市西部の丘陵地においては新たな人口の受け皿として土地区画整理事業によりまとまった住宅地の供給が行われたことによるものである。



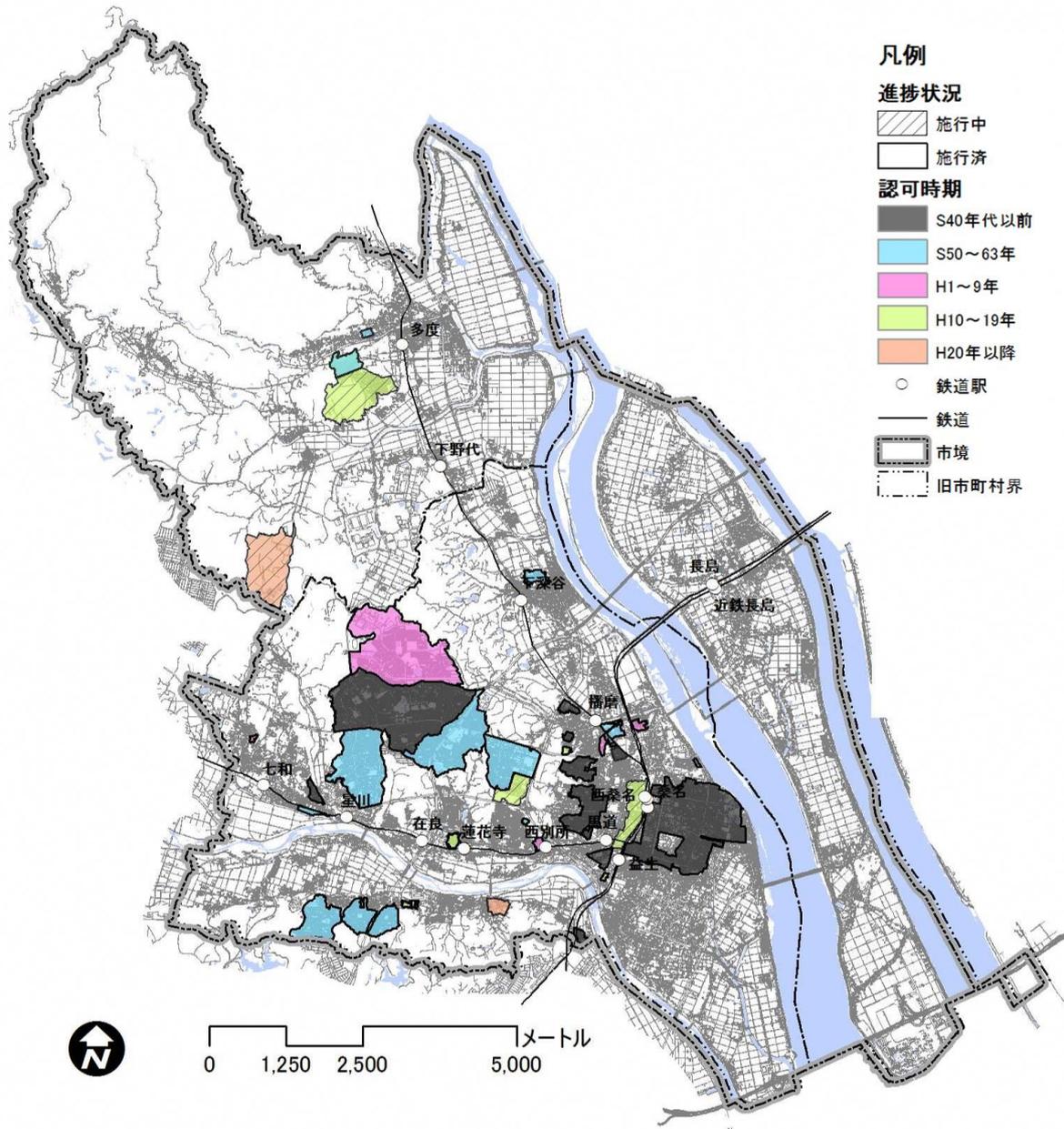
(7) 市街地整備、開発の履歴

① 区画整理事業

■ 大規模な土地区画整理事業が市西部郊外で実施

本市における土地区画整理事業の実施状況をみると、伊勢湾台風により旧市街地を中心に甚大な被害を被ったこともあり、昭和三十年代の終わりごろから有吉台、きぼうが丘など市域西部の丘陵地帯で新たな住宅地開発が進んだ。その後、モータリゼーションが進展する中、昭和40年代になると市西部の郊外の大山田団地の造成がはじまり、西部丘陵地に名古屋市のベッドタウンとして機能する新たな住宅地が形成され、市街地の2極化が進むこととなった。

図表 土地区画整理事業の実施状況



出典: H22年都市計画基礎調査

③開発許可状況

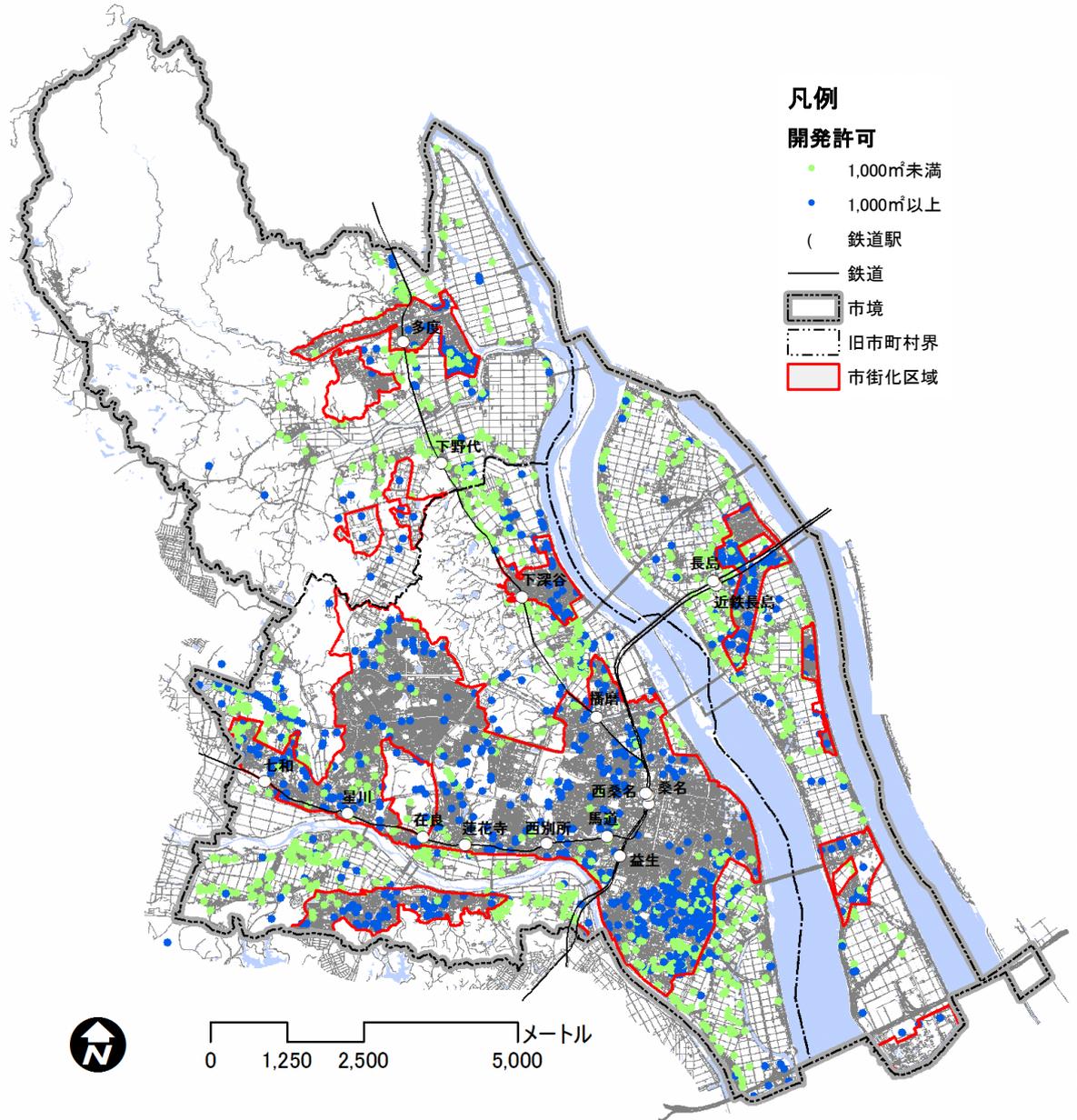
■開発許可は市中心部から離れた地域で行われる傾向

開発許可が必要とされる開発の内、1,000㎡を超える開発は、主として市街化区域内で行われる状況にある。

市街化区域における開発許可は旧桑名市市街化区域の南東端の城南地域や旧長島町市街化区域の長島駅東側等で開発が多く行われ、市中心部から離れた地域で開発が行われる傾向にある。一方、桑名駅東側の中心部においては、既に市街化された地域であり、土地の区画形質の変更を伴う開発はほとんどみられない。

市街化調整区域における開発許可は下野代駅周辺や市街化区域近傍で行われる傾向がみられる。

図表 開発許可状況



出典: H22年都市計画基礎調査

(8) 交通体系の整備履歴

■明治中期に JR 関西本線、昭和初期に近鉄名古屋線が桑名市と名古屋都心部を連結

■大正時代に北勢線・養老線が桑名市郊外と中心部を連結

JR 関西本線は明治 27 年に桑名～四日市間で開業され、さらに翌年の明治 28 年には桑名～名古屋間が開業し、桑名市と名古屋都心部を連結している。

近畿日本鉄道名古屋線は昭和 4 年に桑名～四日市間で開業し、その後昭和 13 年に桑名～名古屋間が開業し、名古屋都心部を連結している。

北勢線は大正 3 年に西桑名～楚原間が開業し、桑名市西部から桑名中心部を連結している。

養老線は大正 8 年に桑名～養老間が開業し、桑名市北部と桑名中心部を連結している。

図表 鉄道の整備履歴

JR 関西本線	
明治 27 年	桑名～四日市間 開業
明治 28 年	桑名～名古屋間 開業
近畿日本鉄道名古屋線	
昭和 4 年	桑名～四日市間 開業
昭和 13 年	桑名～名古屋間 開業
北勢線	
大正 3 年	西桑名～楚原間 開業
養老線	
大正 8 年	桑名～養老間 開業

出典：関西本線複線電化促進連盟 HP、近畿日本鉄道 HP、三岐鉄道 HP、養老町観光協会 HP

(9) 都市形成過程及び都市構造の整理（まとめ）

■人口の増加や交通体系の整備に伴って本市の市街地は拡大

■近年は住宅団地の開発が落ち着き、人口増加の傾向も鈍化

- 本市は旧桑名市、旧長島町、旧多度町がそれぞれ合併を繰り返し、平成16年の1市2町の合併による現在の桑名市が誕生するまで市域が拡大してきた。
- 現在の市域における市街地は桑名宿・城下町周辺の市街地を中心に発展し、現在でも市人口の大半が桑名地区に居住している。
- 江戸時代、海上航路「七里の渡し」を有する東海道42番目の宿場町として繁栄してきた本市は、1895年に関西鉄道桑名駅が設置され、駅前が新興住宅地として発展し、1927年には八間通りが開通するとともに、桑名電軌「駅前線」（桑名駅～本町間 約1km・7駅）が開業し、旭橋を中心に新たな都市軸として発展するなど、本市の市街地は交通体系の整備に伴い拡大をしてきた。
- その後、伊勢湾台風により旧市街地を中心に甚大な被害を被ったこともあり、昭和三十年代の終わりごろから有吉台、きぼうが丘など市域西部の丘陵地帯で新たな住宅地開発が進み、モータリゼーションが進展する中、市西部丘陵地では土地区画整理事業による大規模な住宅団地の開発が行われ、市街地の姿が大きく変化し、本市の市街地は桑名宿・城下町を起源とする市街地と名古屋市のベッドタウンとして機能する西部丘陵地の市街地の二極化が進んだ。
- このような市街地の形成によって、本市の人口はこれまで増加し続けてきたが、少子高齢化が進み住宅需要が伸び悩む中、住宅団地の開発も落ち着き、近年の人口増加の傾向は鈍化してきている。

3) 都市構造の現状把握 ～空間軸からみた都市構造分析～

(1) 人口密度分布

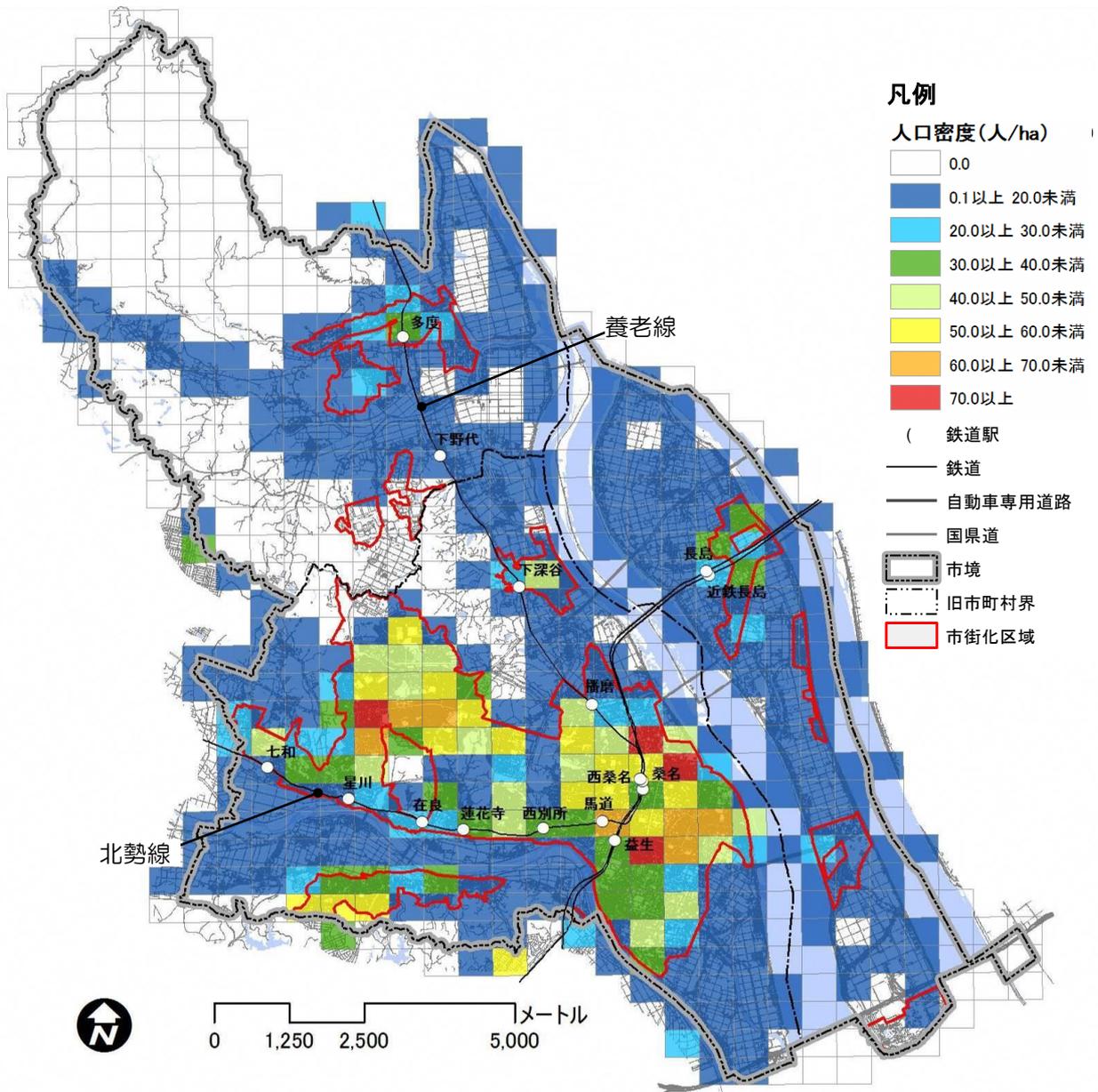
■桑名駅近傍において人口が集積

■人口集積がみられない北勢線・養老線の鉄道駅近傍

本市の人口密度分布は、桑名駅近傍及び市西部郊外の大山田地域において 40 人/ha 以上の人口集積がみられる。特に、人口密度が高い地区は、桑名駅周辺のマンション立地が進む地域や大山田団地内の公団住宅が立地する地域となっている。

一方、北勢線沿線では、地域拠点として位置づけられている星川駅をはじめ各駅周辺の人口密度は 40 人/ha 未満と低く、養老線沿線においても、地域拠点として位置づけられている多度駅周辺の人口密度は 40 人/ha 未満となっている。

図表 人口密度分布（平成 22 年）



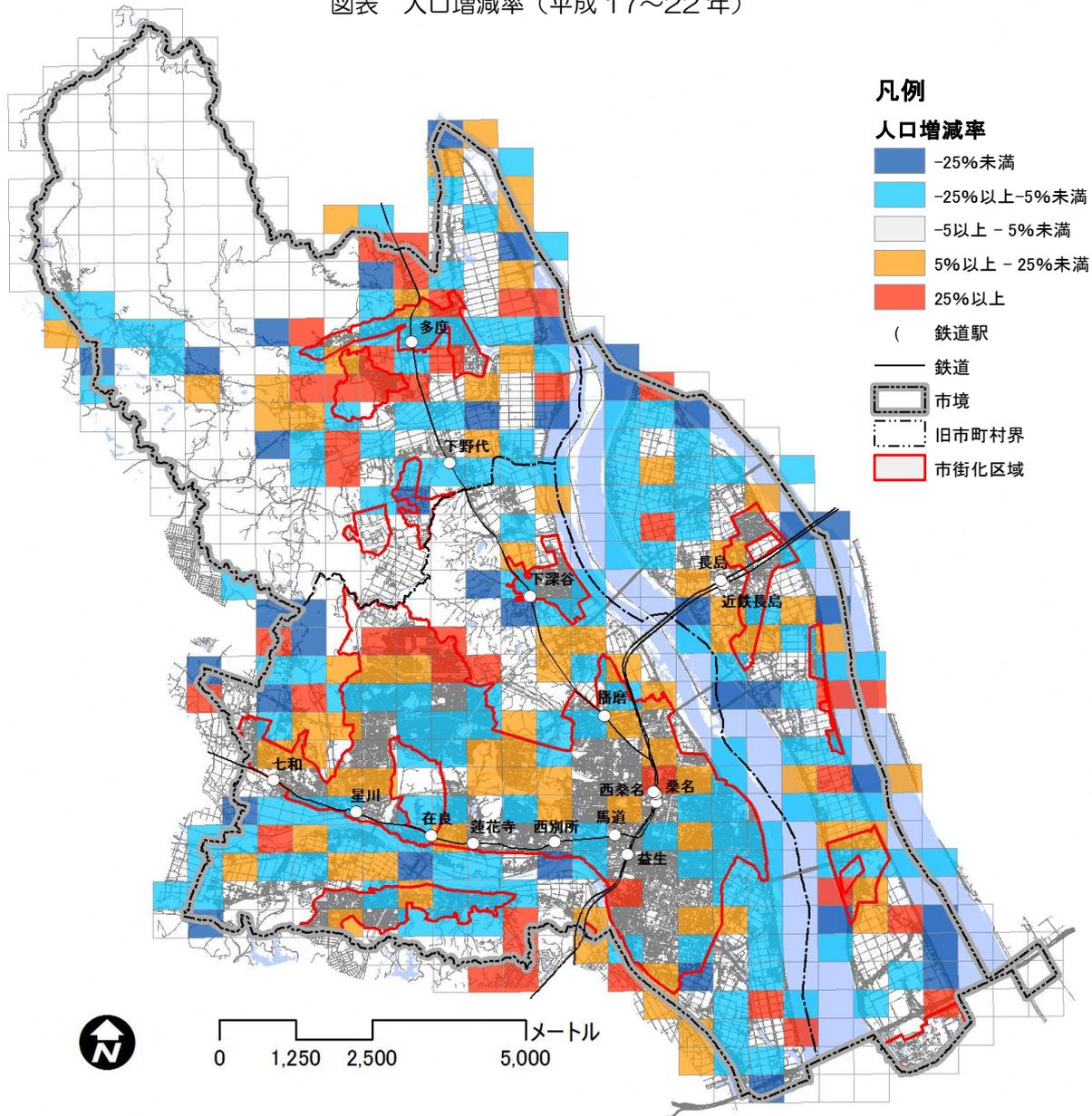
※ここでいう人口は、市内に常住している人口である夜間人口を指し、従業地・通学地による人口である昼間人口(=昼間就業者+昼間通学者+従業も通学もしない者)とは区別している

出典:国勢調査

■市中心部で人口増減が停滞
 ■早期に開発された地域で人口減少開始

本市の人口増減は、桑名地区西部の丘陵部における市街化区域縁辺部等で増加率の高い地域がみられる一方、桑名地区の中心部や長島地区の市街地では人口は停滞していることが伺える。さらに、大山田団地の住宅団地では、開発時期が早かった地域から人口減少が始まっていることが伺える。

図表 人口増減率（平成 17～22 年）



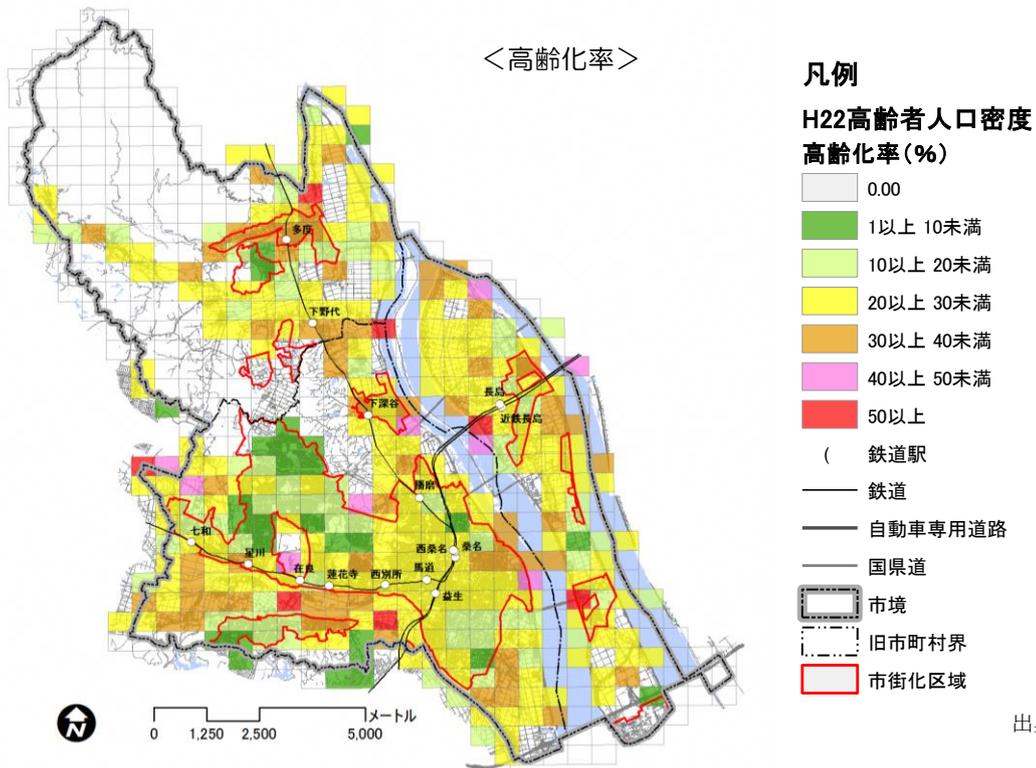
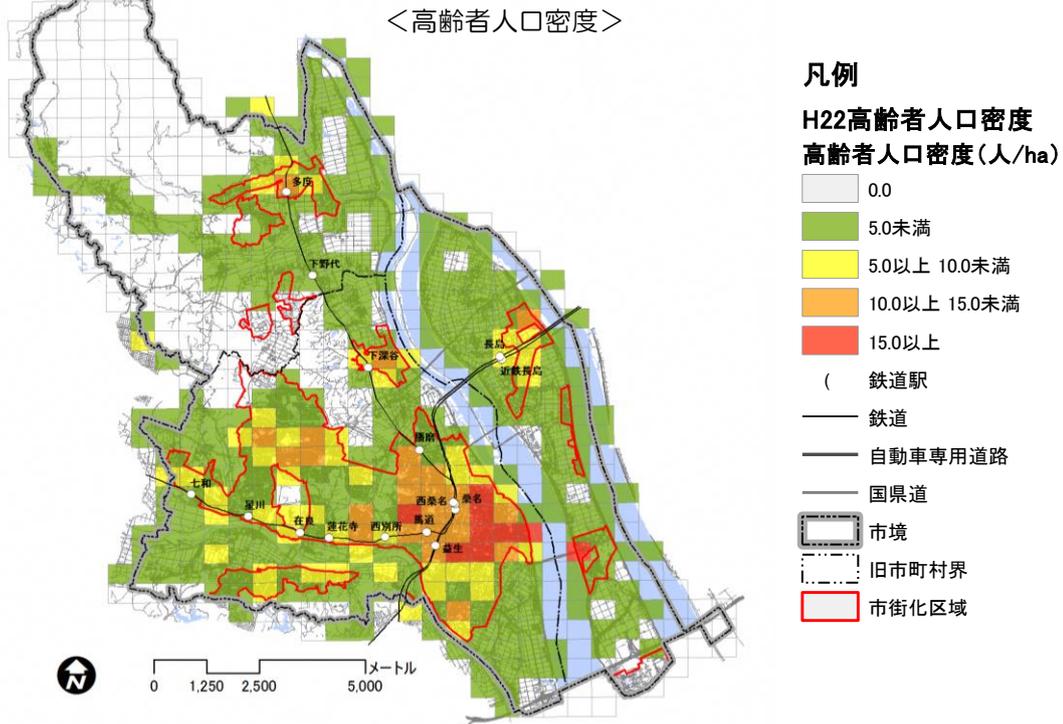
出典:国勢調査

(2) 高齢者人口分布

■既成市街地で高齢化が進行、今後は丘陵地の住宅団地で急激な高齢化が進展

本市の高齢人口の分布は、高齢人口密度をみると桑名駅東側の旧市街地で高齢者人口密度が高くなっている。一方、高齢化率（各メッシュの人口総数に占める65歳以上人口の割合）をみると多度駅周辺や下深谷駅周辺で高齢化率30%以上と古くからの市街地において高齢化が進行している。また、市郊外部では集落地を中心に高齢化率30%以上の地域が散見される。今後は、大山田団地等丘陵地の住宅団地で急激な高齢化が進展すると考えられる。

図表 高齢者人口の分布（平成22年）



出典:国勢調査

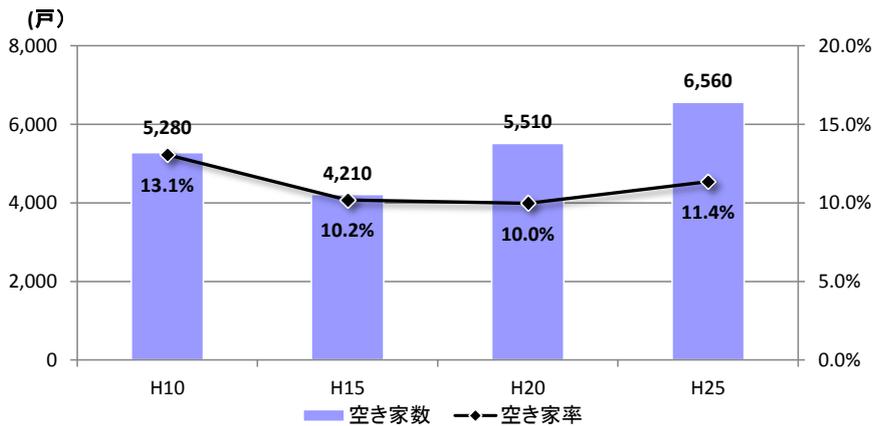
(3) 空き家の状況

■空き家数及び空き家率は増加傾向

本市の空き家数及び空き家率は、平成10年から平成15年にかけて減少したものの、その後増加に転じ平成25年で6,560戸(11.4%)となっており、平成25年の空き家率を三重県内の他市と比較すると、本市の空き家率は比較的低い値となっている。

今後、本市の空き家率は、人口減少及び高齢化の進展と相まって、徐々に増加していくものと考えられる。

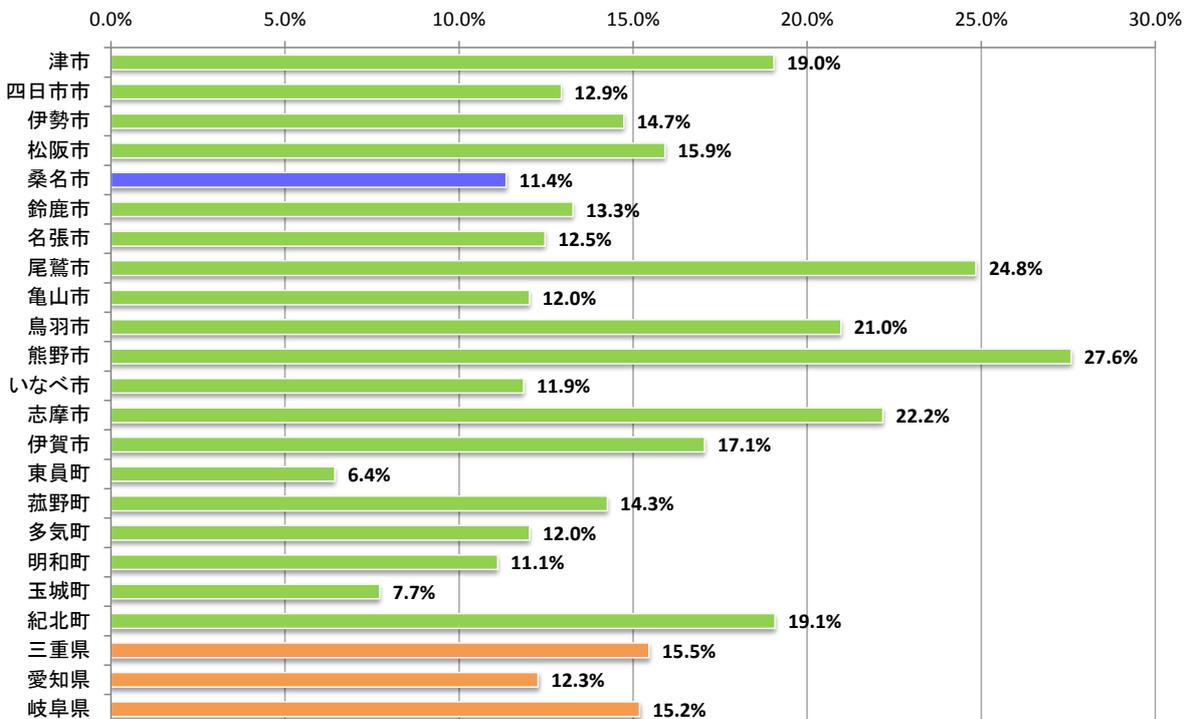
図表 空き家数及び空き家率の推移



※平成15年以前は旧桑名市の値

出典:住宅土地統計調査

図表 空き家率の比較 (平成25年)



出典:住宅土地統計調査

(4) 公共交通

①公共交通網

■鉄道が公共交通の軸を形成し、住宅団地は高速バスで名古屋市と直結

■路線バスが住宅団地と鉄道駅を直結し、コミュニティバスが市街化区域を面的にサービス

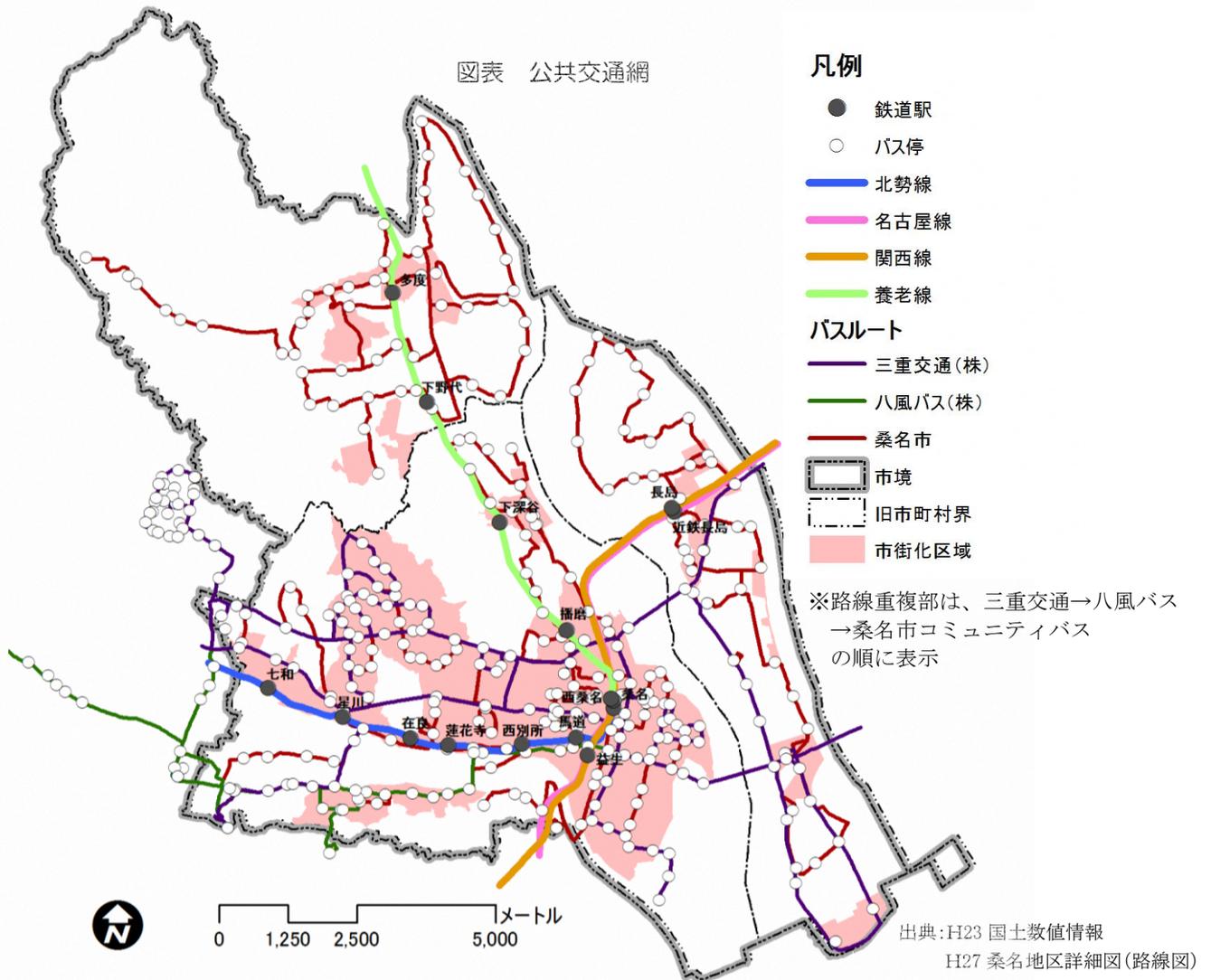
本市の鉄道は JR 関西本線、近畿日本鉄道名古屋線、北勢線、養老線の 4 路線が整備されている。JR 関西本線、近畿日本鉄道名古屋線は名古屋中心部と連結し広域的なネットワークを形成し、北勢線、養老線は桑名駅・西桑名駅から市西部、市北部の市街地とのネットワークを形成している。

本市のバスは民間業者 2 社（三重交通(株)：27 路線、八風バス(株)：5 路線）と桑名市（7 路線）により運行されている。

民間の路線バスは、大山田団地の造成による市域西部丘陵地での人口が大幅に増加に伴い、桑名大山田線等のバス路線が新設され、桑名駅と大山田団地等の住宅団地を結ぶ市民の生活交通手段として機能している。

また、1985 年には、大山田団地と名古屋を直結する高速バス名古屋桑名高速線が運行開始し、名古屋への通勤利便性の向上が図られた。

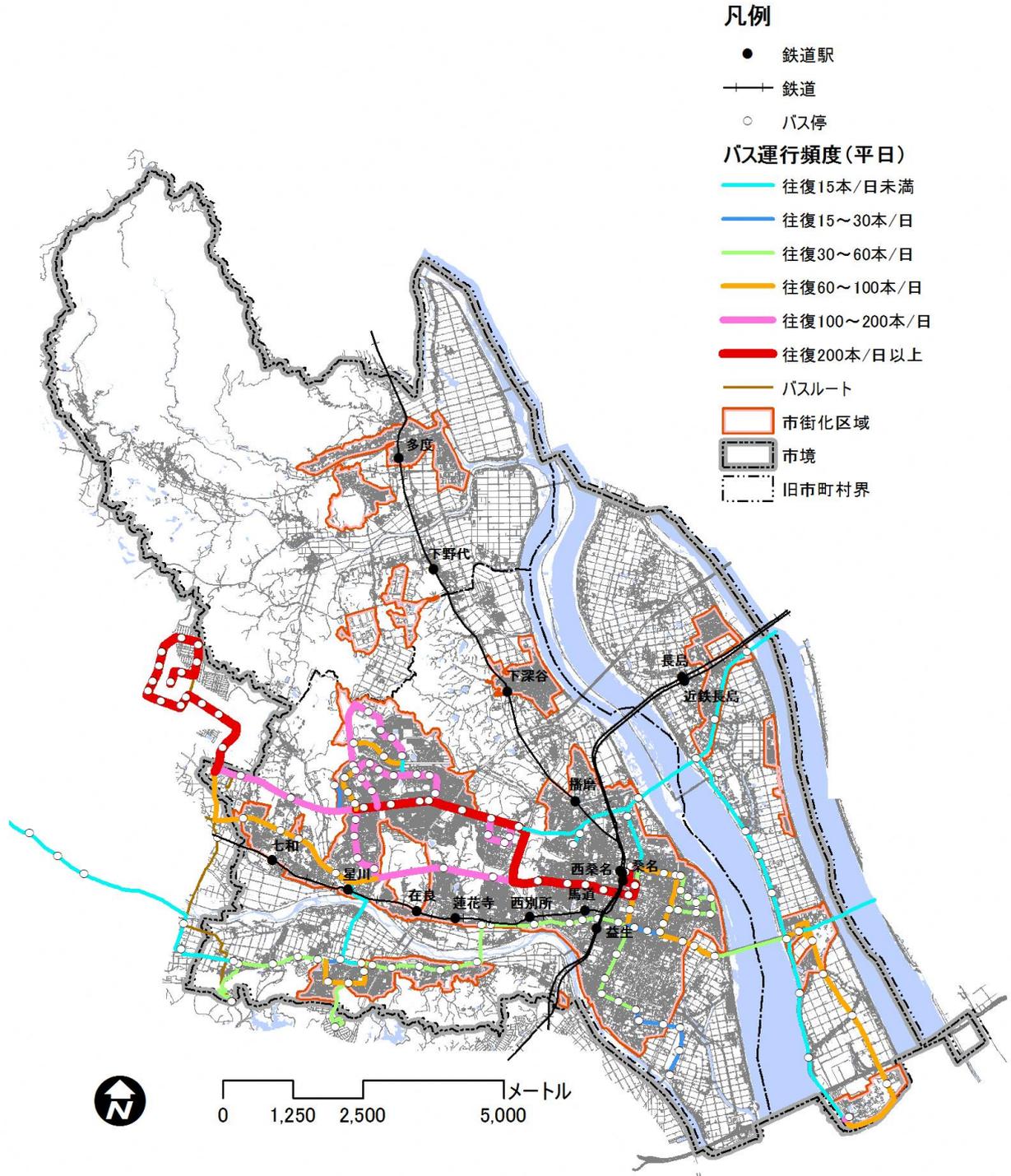
一方、桑名市が運行するコミュニティバス（K-バス）は、路線バスを補完する形で、公共交通不便地域（駅から 800m 以遠、バス停から 300m 以遠）を中心に運行されている。



■サービス水準の高い桑名駅と住宅団地を結ぶ路線バス

民間の路線バスの運行本数は、桑名駅と大山田団地等の住宅団地を結ぶ路線で一日往復 200 本以上とサービス水準が非常に高くなっている。

図表 バス運行本数



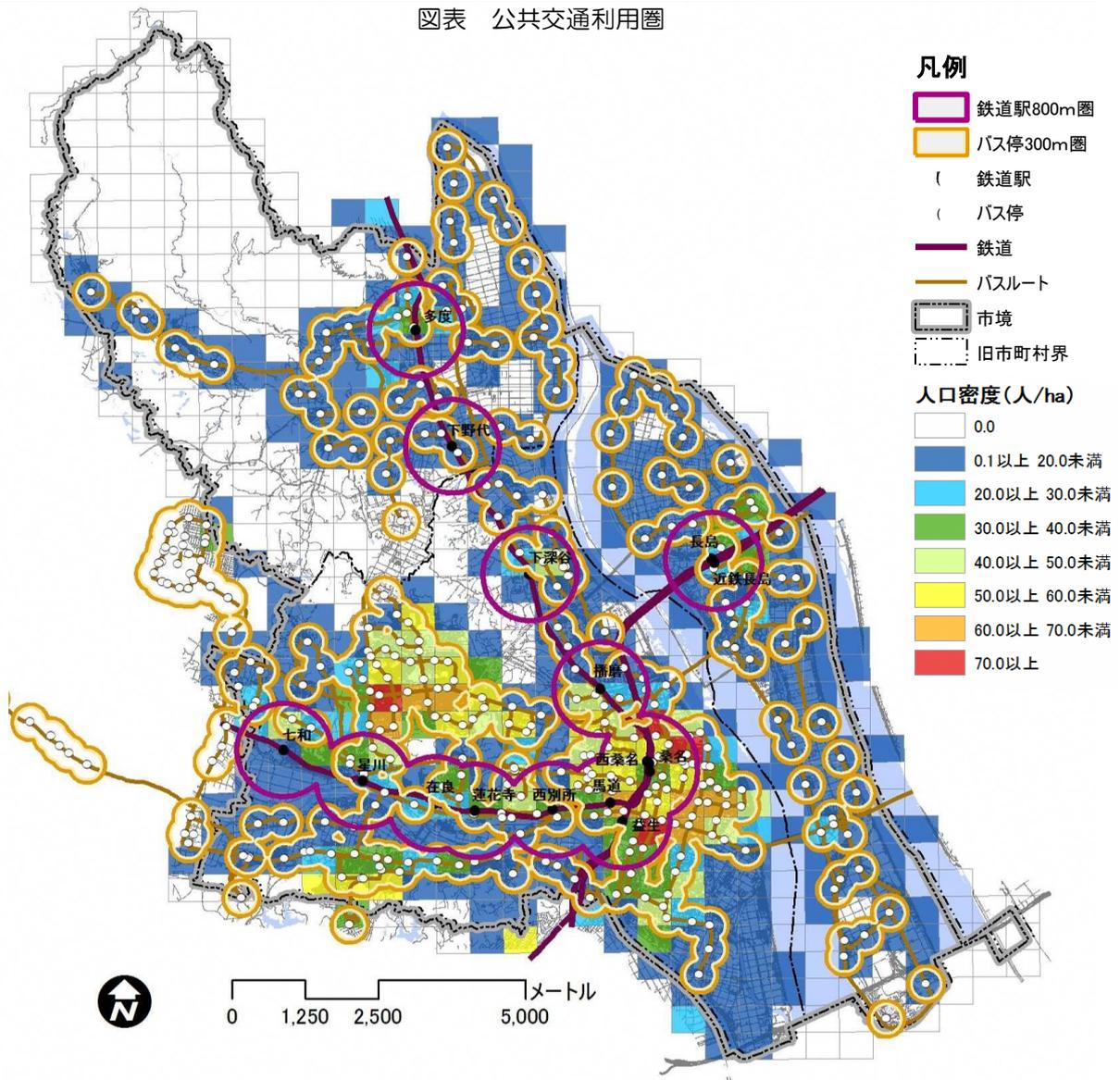
※各バス停の時刻表から1日の運行本数を算出

出典:H23 国土数値情報、H27 桑名地区詳細図(路線図)

②公共交通利用圏

■公共交通による人口カバー率は約 8 割

本市の公共交通利用圏（鉄道駅から半径 1 km、バス停から半径 300mの圏域）は、居住地を概ね含んでおり、人口の 83.8%、高齢者人口の 74.3%をカバーしている。



※ここでいう人口は、市内に常住している人口である夜間人口を指し、従業地・通学地による人口である昼間人口（＝昼間就業者＋昼間通学者＋従業も通学もしない者）とは区別している。

	人口 (人)	65歳以上人口 (人)
全市	140,290	34,429
公共交通利用圏内人口	117,542	25,572
公共交通によるカバー率	83.8%	74.3%

※公共交通利用圏内人口は、平成 22 年国勢調査メッシュデータを面積案分することにより算出

出典：市資料、国土数値情報、国勢調査

③公共交通利用者数

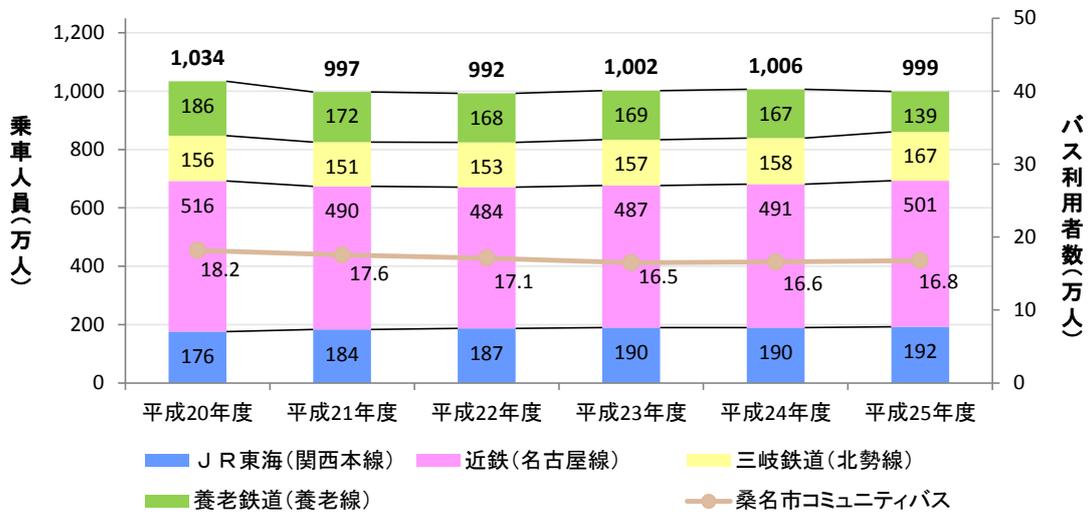
■生産年齢人口の減少により伸び悩む鉄道利用者数

■コミュニティバス利用者は近年増加傾向、路線によって異なる利用状況

本市の鉄道の利用者数は平成20年以降、約1千万人で推移している。鉄道駅別の利用者数をみると各路線において桑名駅・西桑名駅の利用者数が最も多くなっている。

Kバス利用者数は平成20年から平成23年にかけて減少し、その後増加に転じているが路線によってその利用状況は異なっている。特に、多度循環ルート、長島朝便は一人当たり乗客数が他路線に比べ少なく、一人当たりの助成額が高くなっており、地域の移動ニーズに応じた運行形態の検討が必要である。

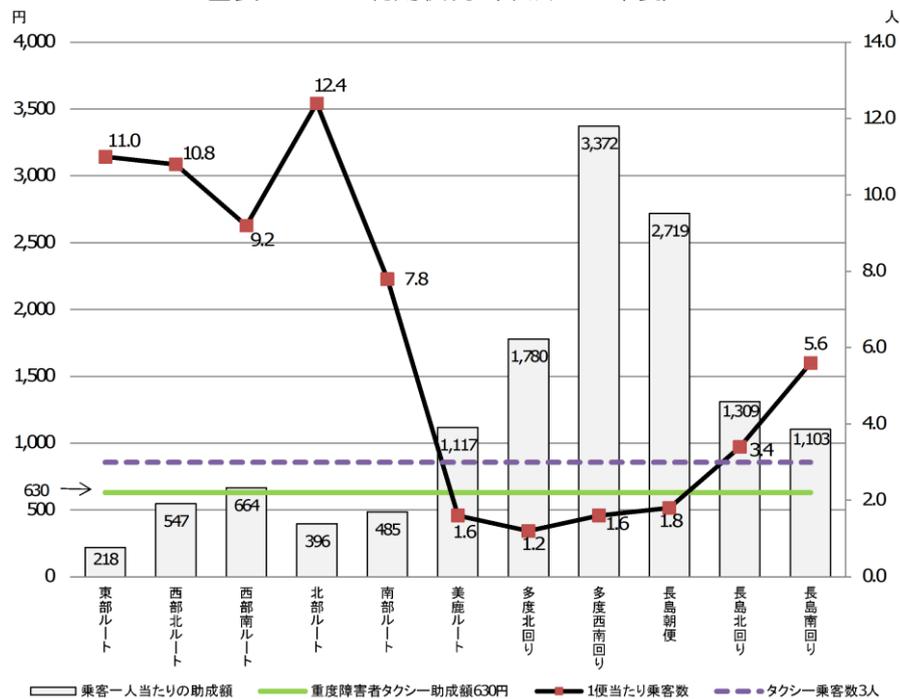
図表 鉄道・バス利用者数の推移



※近年のコミュニティバス利用者数 平成26年度:17.2万人

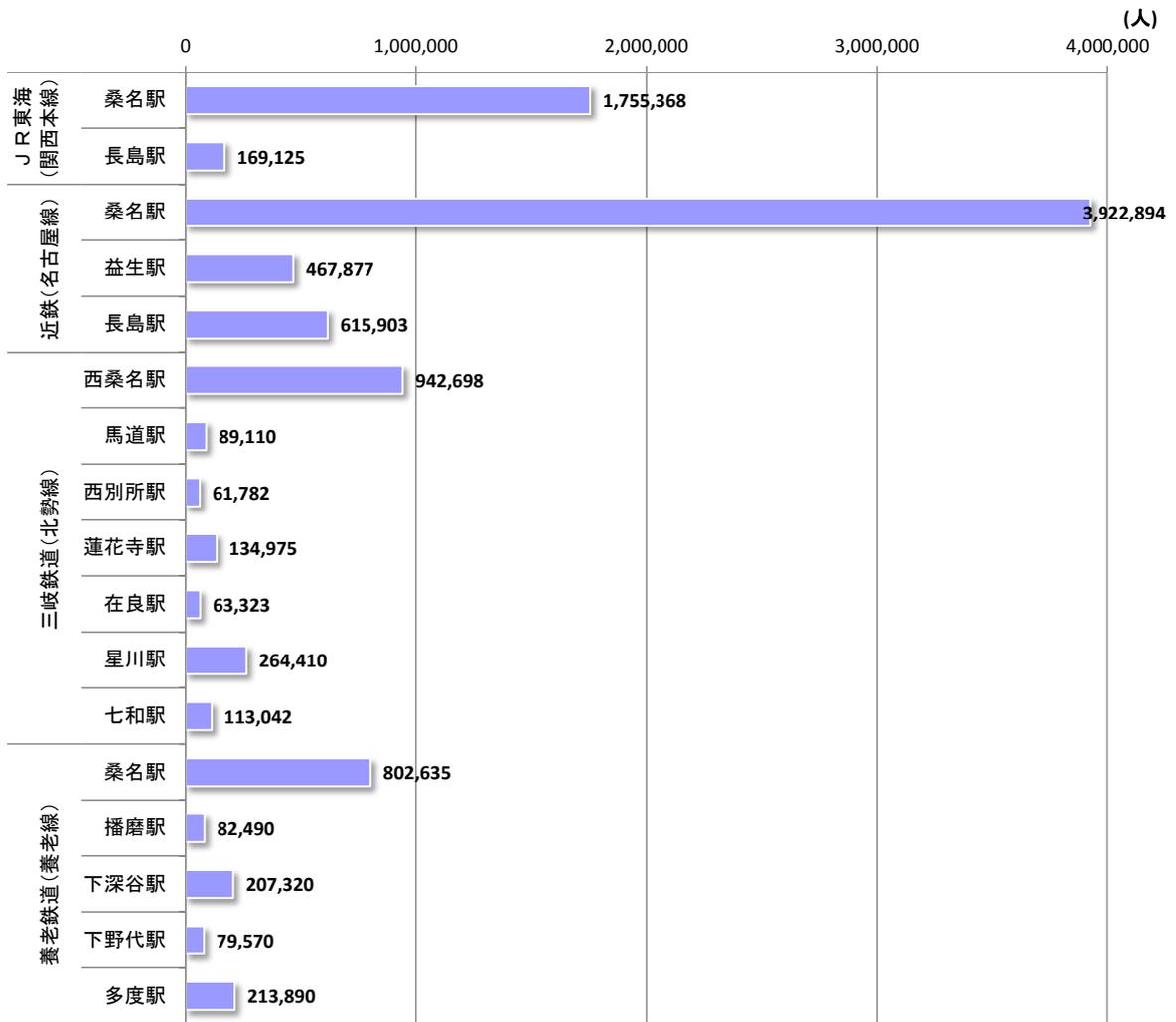
出典:市統計書

図表 Kバス利用状況(平成26年度)



出典:市資料

図表 年度鉄道利用者数（平成 25 年度）



出典:市統計書

(5) 交通行動

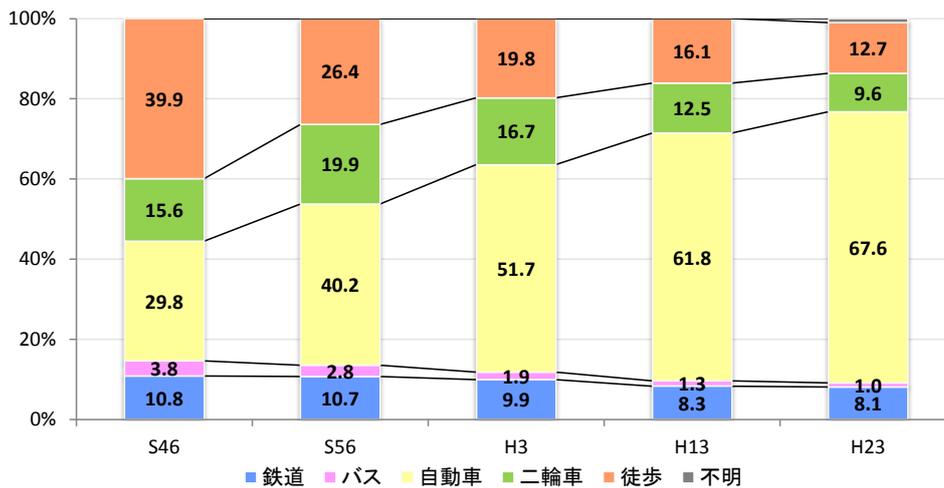
- 昭和 46 年以降自動車利用は増加傾向にあり、鉄道・バス利用の減少が継続
- 三重県全体の交通手段分担率と比較して高い本市の公共交通利用率
- 桑名駅が鉄道とバスの乗り継ぎ拠点として機能

三重県における代表交通手段分担率の推移は、自動車の割合が増加する一方、鉄道、バス、二輪車、徒歩の割合が低下している。

桑名市における平成 23 年の代表交通手段分担率は鉄道 9.5%、バス 1.4%、自動車 70.0%と、県平均に比べ、公共交通と自動車の割合が大きく、二輪車、徒歩の割合が小さくなっている。代表交通手段分担率の推移をみると、三重県の推移と同様に自動車の割合が増加する一方、鉄道、バス、二輪車、徒歩の割合が低下している。

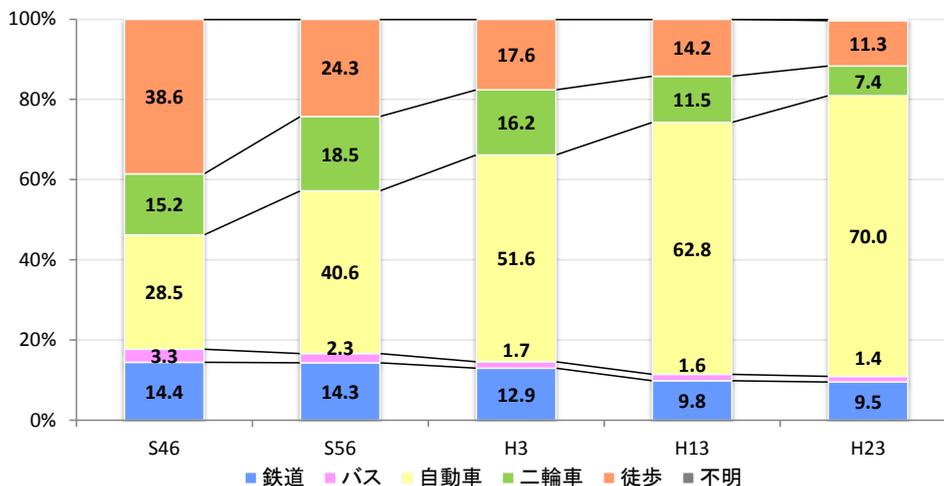
また、各駅の駅端末交通手段構成をみると、バスターミナルとなっている桑名駅においてバスの割合が高く、鉄道とバスの乗り継ぎ拠点となっていることが伺える。一方、その他の駅は徒歩・自転車の占める割合が多く、駅勢圏が狭いことが伺える。

図表 三重県における交通手段別分担率の推移



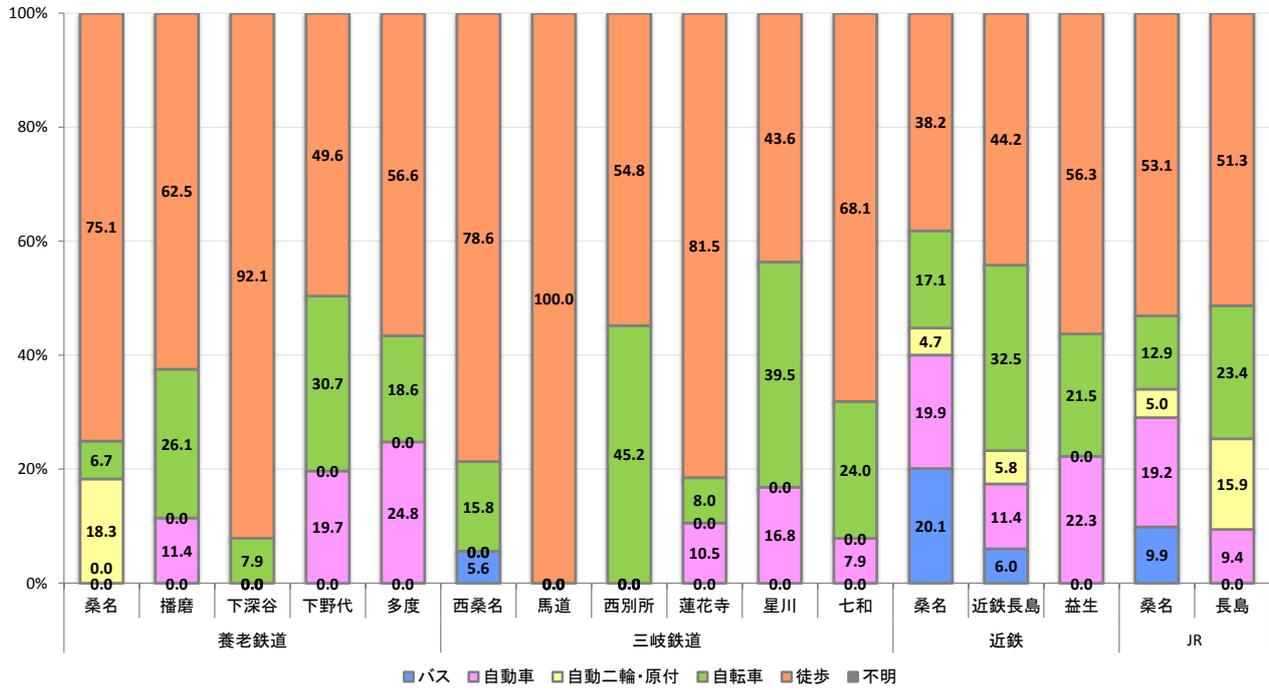
出典：中京都市圏パーソントリップ調査

図表 桑名市における交通手段別分担率の推移



出典：中京都市圏パーソントリップ調査

図表 鉄道端末交通手段分担率（平成 23 年）



出典：中京都市圏パーソントリップ調査

■桑名駅周辺地域では鉄道を利用する一方、郊外では自動車を利用する傾向

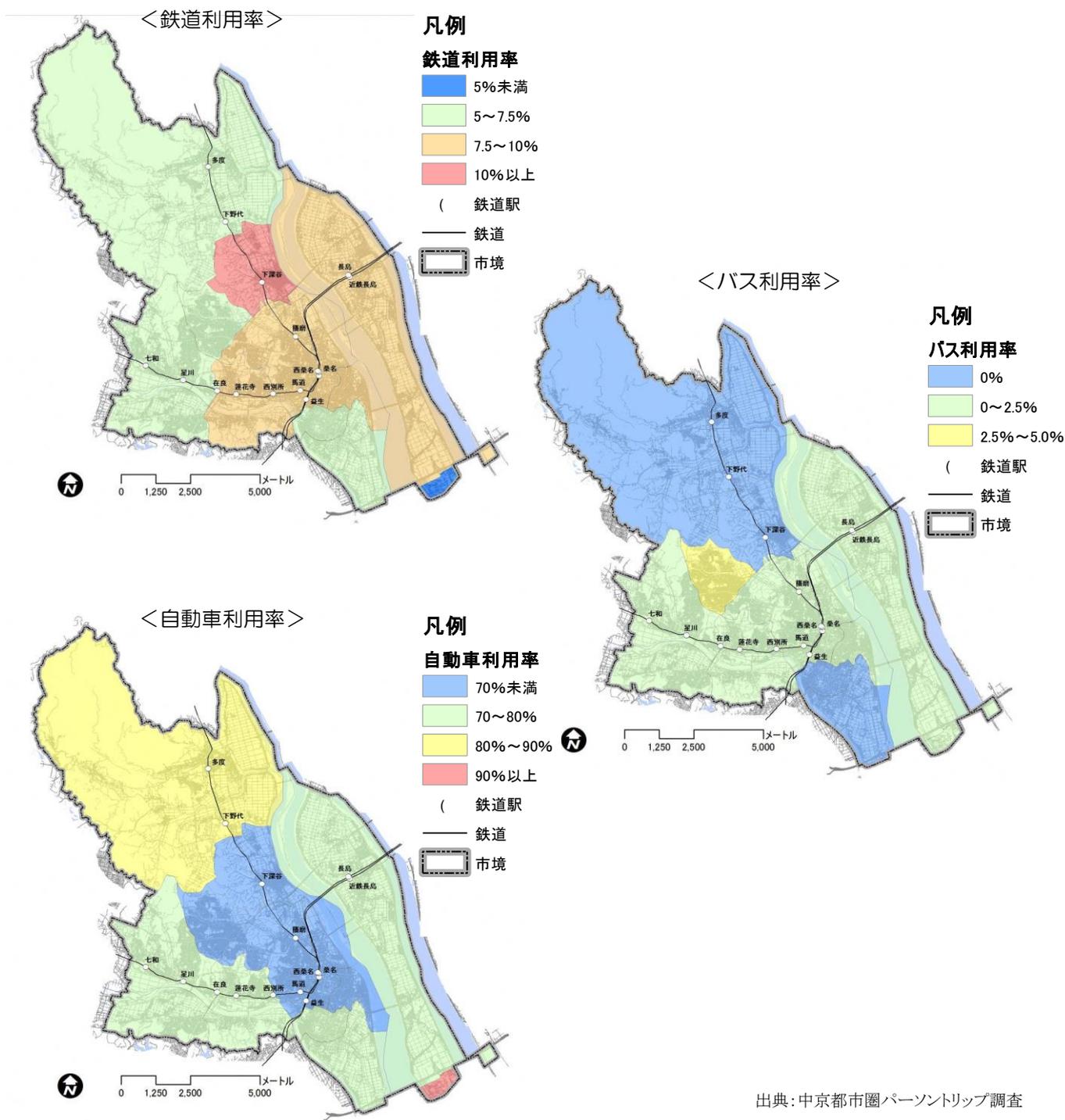
■西部丘陵地の住宅団地におけるバス利用者の存在

鉄道の利用率は桑名駅、長島駅近傍及び多度駅周辺において利用率が高い傾向にある一方、西部の丘陵地で利用率が低くなっている。

バスの利用率は全てのゾーンで5%と利用率が低くなっているものの、西部丘陵地の住宅団地における利用率が他ゾーンと比較して高い傾向にある。

自動車の利用率は桑名駅近傍で利用率が低い傾向にある一方、長島地区の南端や市北西部の郊外において利用率が高い状況にある。

図表 代表交通手段別利用率（小ゾーン）（平成 23 年）



(6) 都市機能増進施設の立地状況

①行政施設・文化施設・高次教育施設

■市役所・支所は合併前の市町毎に立地

■文化施設は博物館、資料館、図書館が桑名駅東の旧市街地に集積

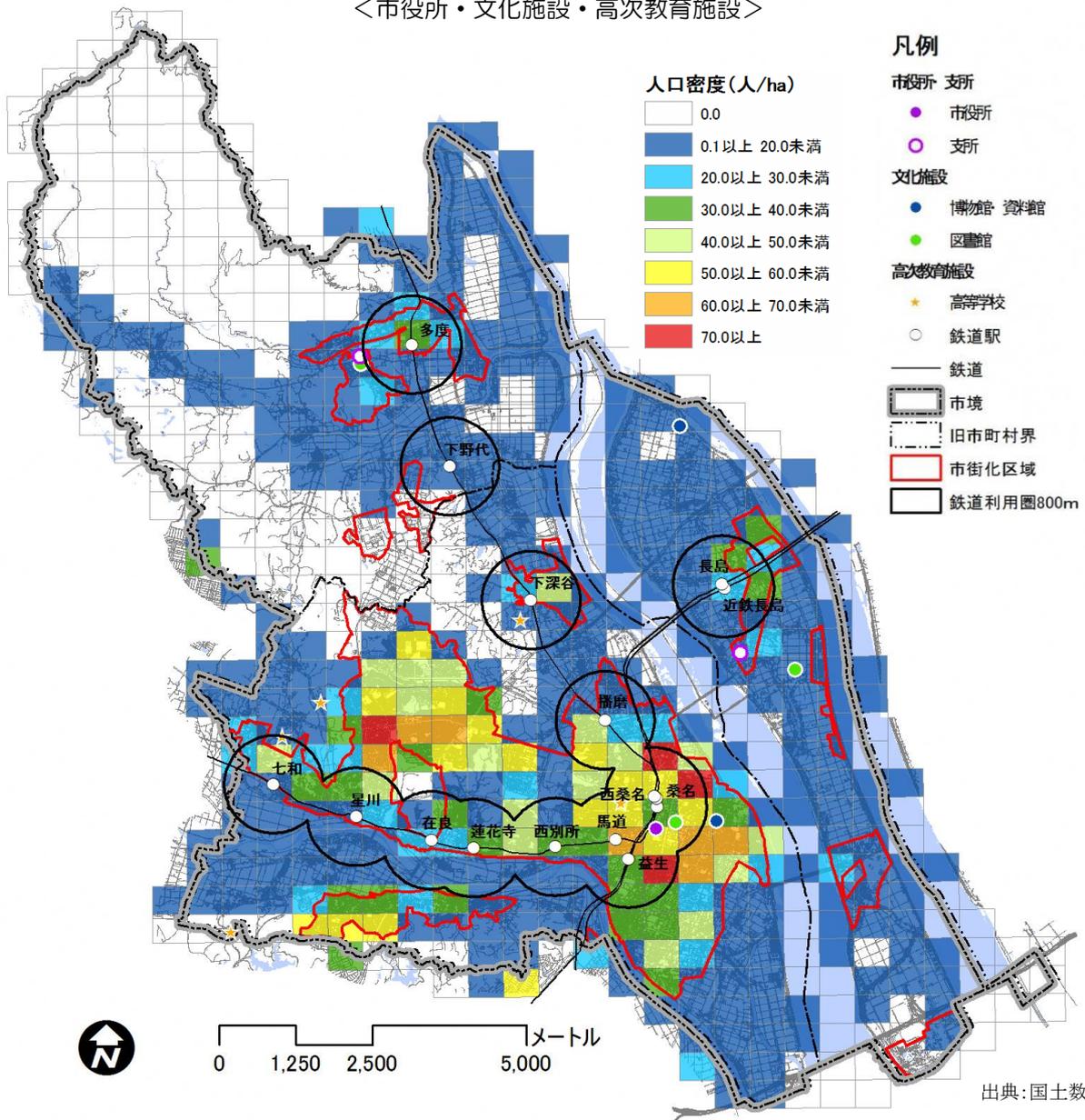
■市内に高等学校が5校立地

本市の行政施設である市役所・支所は合併前の桑名地区に市役所、多度地区及び長島地区に支所がそれぞれ立地している。

文化施設は、桑名市博物館が桑名駅西側、輪中の郷が長島地区の北端に立地している。また、図書館が合併前の旧市町ごとに1施設ずつ立地している。

高次教育施設は、高等学校が5校立地しているが、桑名西高等学校及び津田学園高等学校の2校が鉄道利用圏に含まれていない。

図表 都市機能増進施設の分布状況
 <市役所・文化施設・高次教育施設>



②大規模店舗

■大規模店舗は桑名駅東の駅利用圏域内及び郊外の住宅団等を中心に立地

■市域西端の市街化調整区域で大型店舗が複数立地

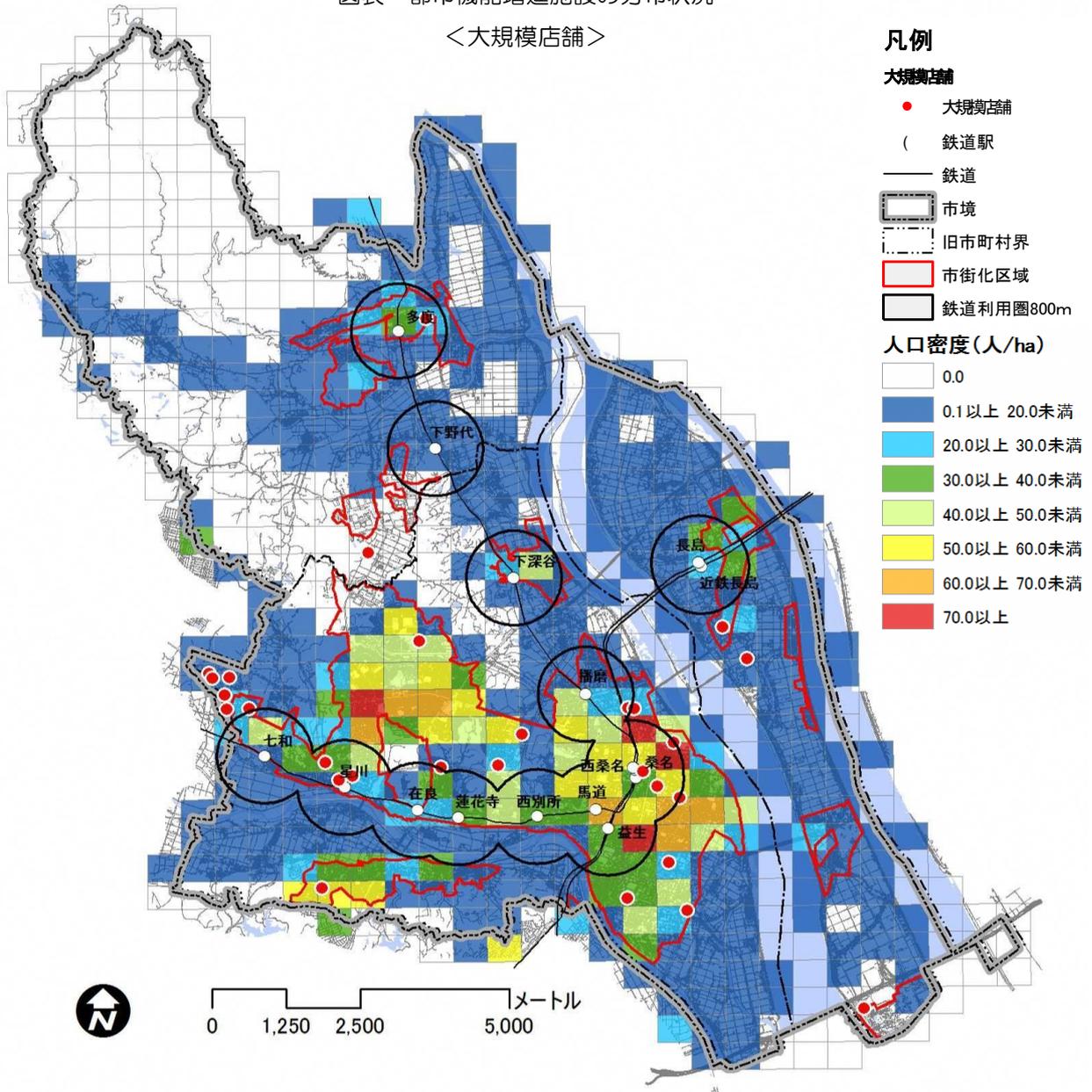
1万㎡以上の大規模小売店舗は、市内に5店舗立地しているが、そのうち桑名駅東にアピタ桑名店が立地、三岐鉄道北勢線星川駅付近にサンシティ星川ショッピングセンターが立地している。

鉄道利用圏域外には、新西方地区にイオンモール桑名が立地、市域西端の市街化調整区域にサンシパーク等が立地している。

また、大規模レジャー施設内にアウトレットモールジャズドリーム長島が立地している。

図表 都市機能増進施設の分布状況

<大規模店舗>



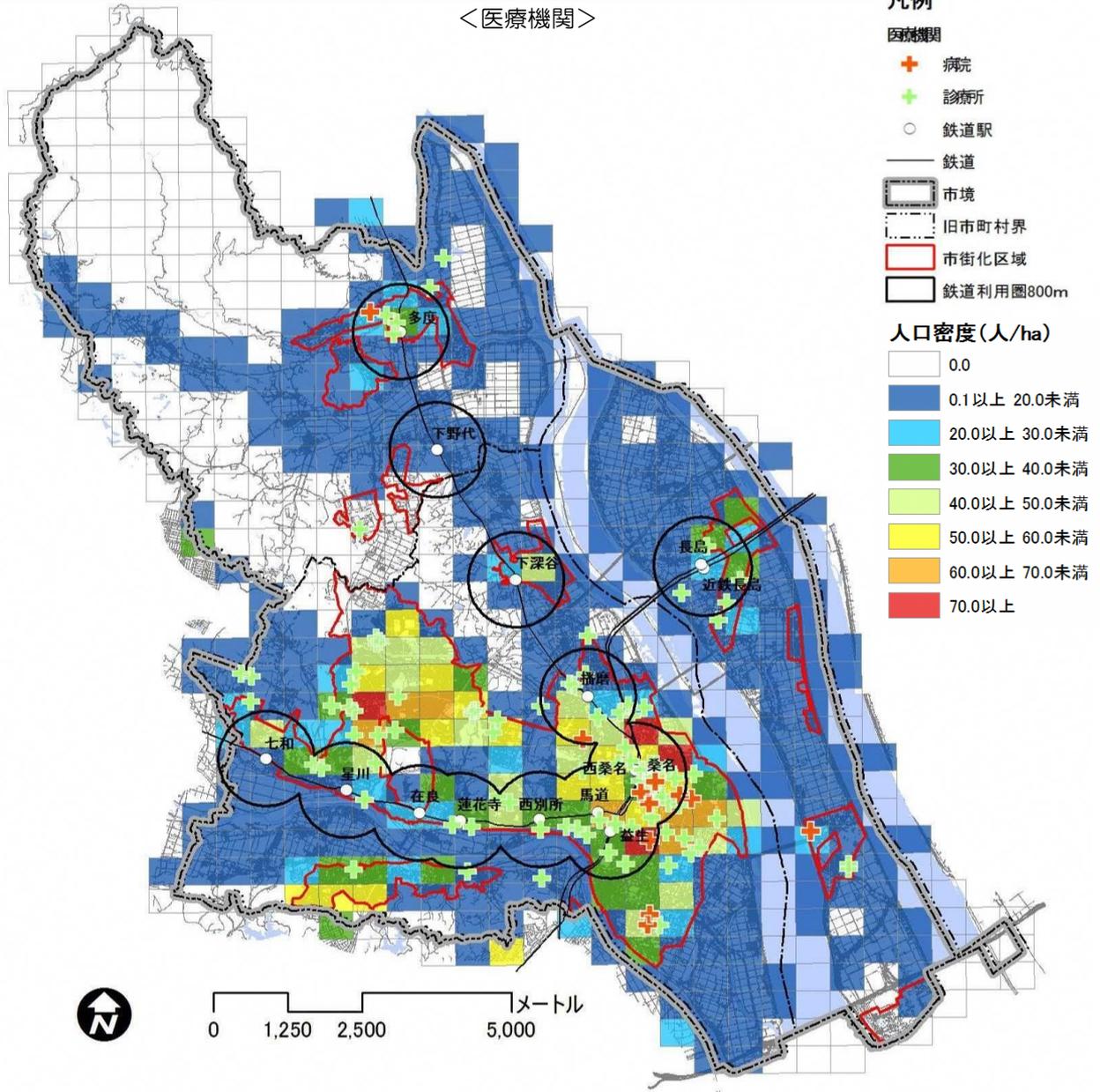
出典:国土数値情報

③医療機関

■病院は医療センターを中心に桑名駅周辺に集積、診療所は市街地に分散して立地

公的な病院である桑名東医療センター、桑名南医療センターが桑名駅に近接し立地、桑名西医療センターは桑名駅西側の丘陵地に立地しており、診療所は地域に分散して立地している。

図表 都市機能増進施設の分布状況



④高齢者福祉施設

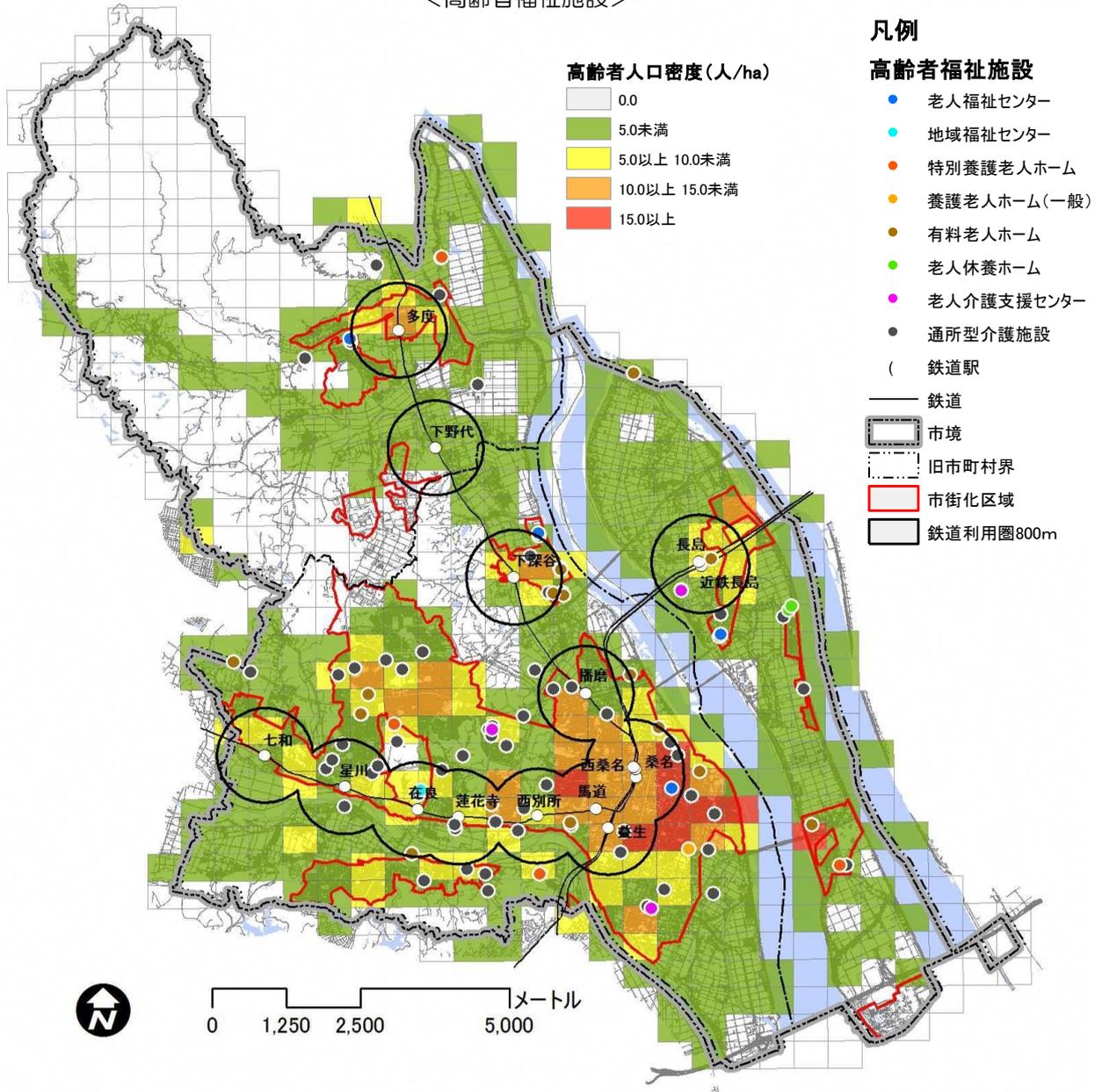
■通所型の高齢者福祉施設は高齢者人口密度に応じ分布

通所型の施設である老人福祉センター・地域福祉センターは市全域に立地している。また、通所型介護施設については高齢者人口密度の高い地域に分布する傾向にある。

老人ホーム及び老人介護支援センターは市全域に立地している。

図表 都市機能増進施設の分布状況

<高齢者福祉施設>



出典:H23 国土数値情報

⑤子育て支援施設

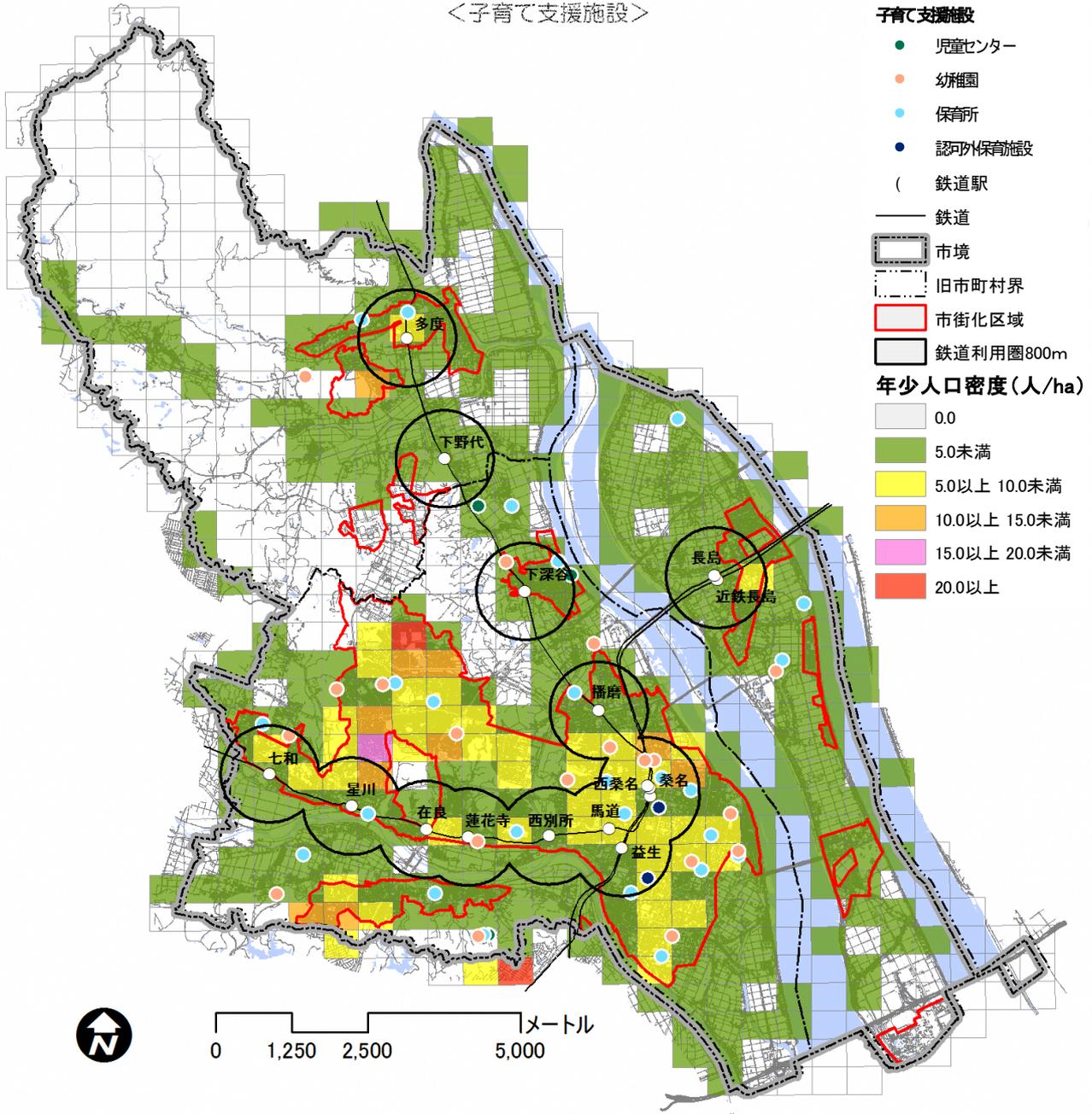
■幼稚園・保育所は人口集積に応じ立地

■児童センターは人口密度が高い地域から離れた場所に立地

幼稚園・保育所は年少人口の人口密度が高い地域に立地している。児童センターは桑名地区に3ヶ所あるものの、年少人口の人口密度が高い地域からは離れた場所に立地している。

図表 都市機能増進施設の分布状況

<子育て支援施設>



出典:H23 国土数値情報

(7) 経済活動

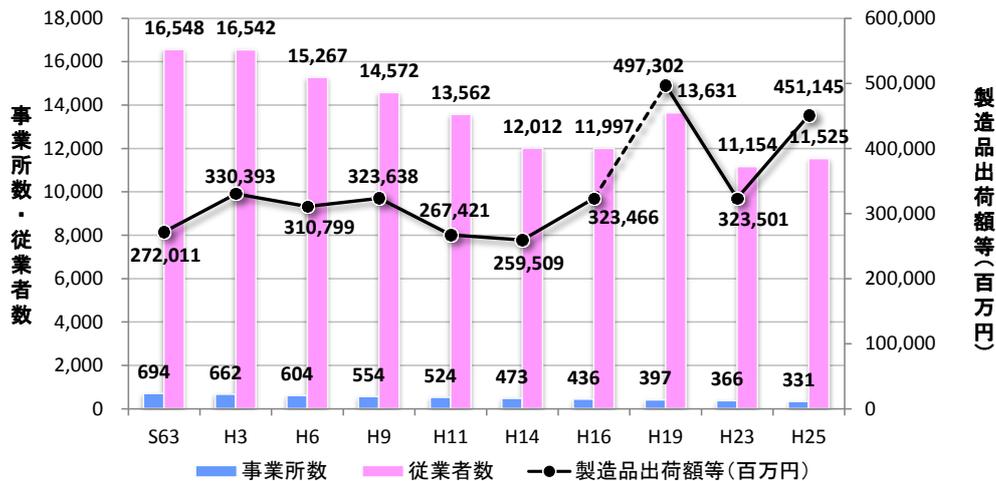
①製造業

■事業所数・従業者数は減少傾向

■製造品出荷額等は平成 19 年から平成 23 年にかけて大幅に減少

製造業の事業所数・従業者数は、昭和 63 年以降減少傾向となっている。製造品出荷額等は平成 14 年から平成 19 年にかけて増加したものの、平成 20 年のリーマンショック以後の平成 23 年には大幅に減少している。

図表 製造業の事業所・従業者数・製造品出荷額等の推移



※平成 14 年以前は旧桑名市、旧多度町、旧長島町の合計値

出典：工業統計、H23 年経済センサス

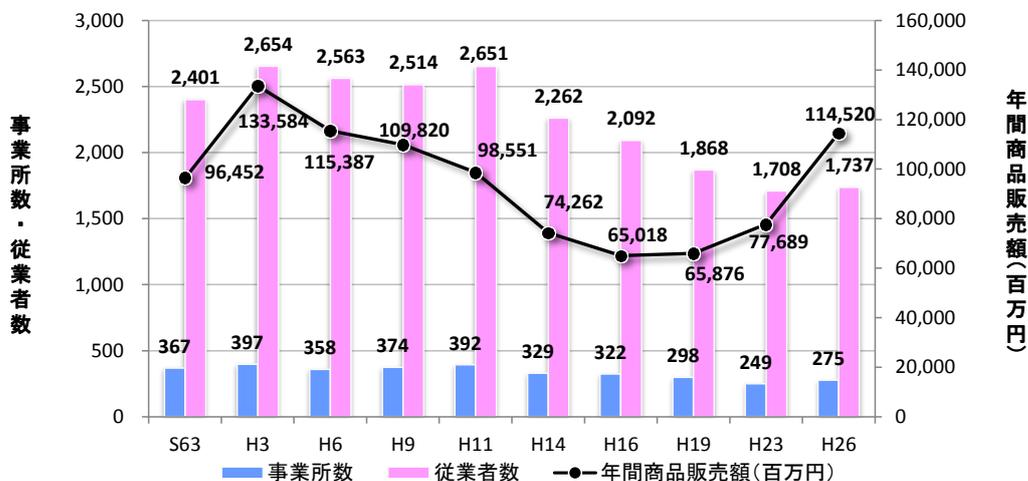
②卸売業

■事業所数・従業者数は減少傾向

■年間販売額は平成 3 年以降減少傾向

卸売業の事業所数・従業者数は、昭和 63 年以降減少傾向となっている。年間商品販売額は平成 19 年から増加の兆しがみえるものの平成 3 年以降減少傾向が続いている。

図表 卸売業の事業所・従業者数・年間商品販売額の推移



※平成 14 年以前は旧桑名市、旧多度町、旧長島町の合計値

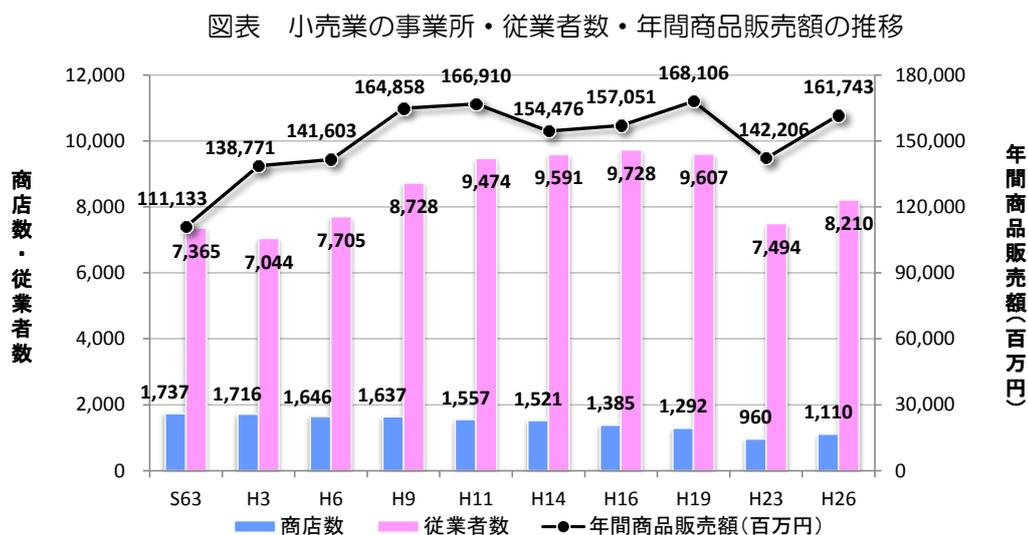
出典：商業統計、H23 年経済センサス

③小売業

■商店数は減少傾向

■従業者数・年間販売額は平成 19 年から平成 23 年にかけて大幅に減少

小売業の商店数は昭和 63 年以降減少傾向となっている。従業者数は平成 3 年から平成 16 年まで増加し続け、その後減少に転じ、平成 19 年から平成 23 年にかけては大幅に減少している。年間商品販売額は昭和 63 年から平成 19 年まで増加傾向推移していたものの、平成 19 年から平成 23 年にかけて大幅に減少している。



※平成 14 年以前は旧桑名市、旧多度町、旧長島町の合計値

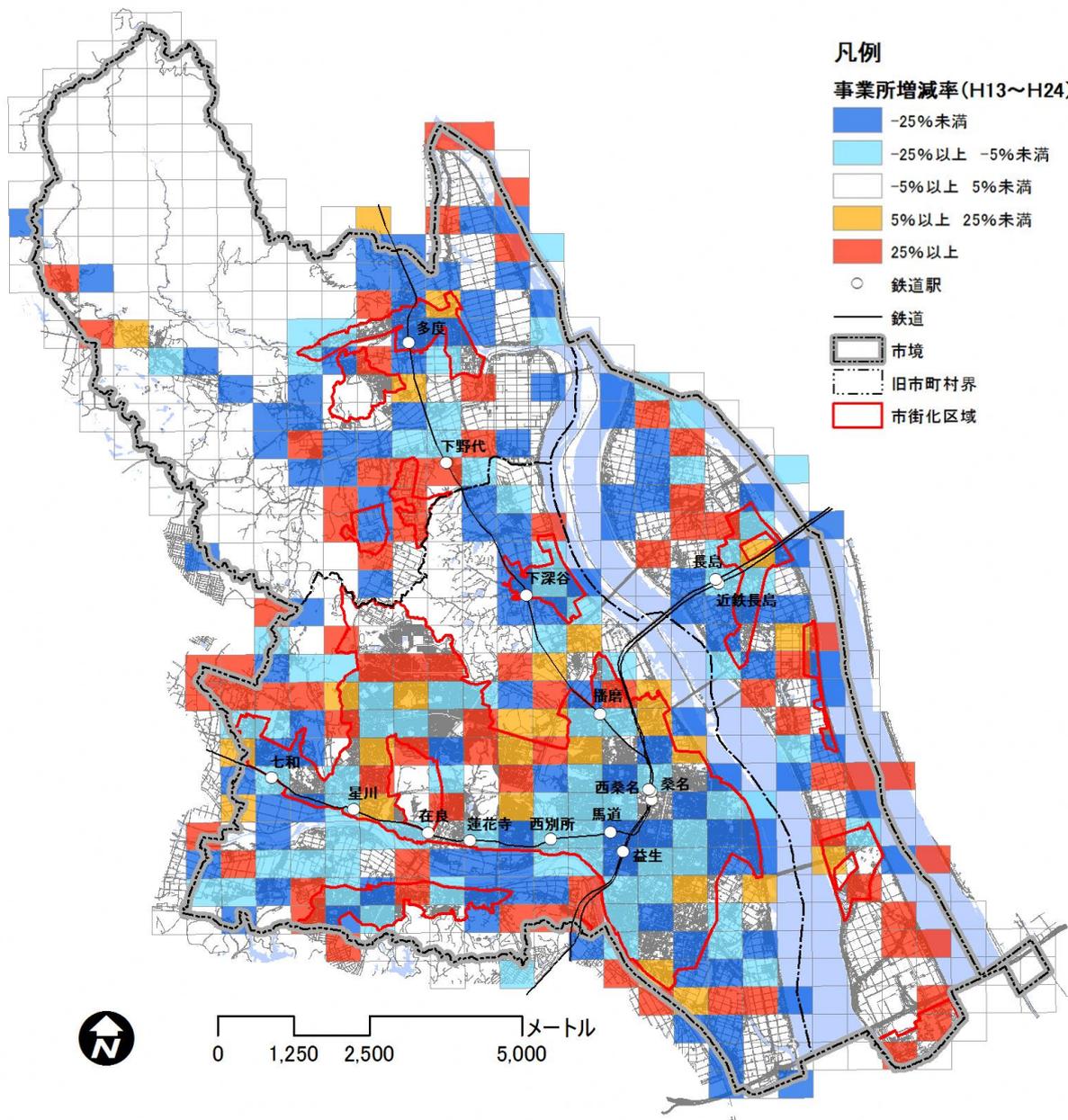
出典: 商業統計、H23 年経済センサス

④事業所数

■市中心部で事業所数が減少する一方、郊外の市街地縁辺部で増加傾向

事業所数は桑名駅周辺の市中心部で減少している一方、西部の丘陵地域等の市街地縁辺部において事業所数が増加している。

図表 事業所数の増減（平成13～24年）



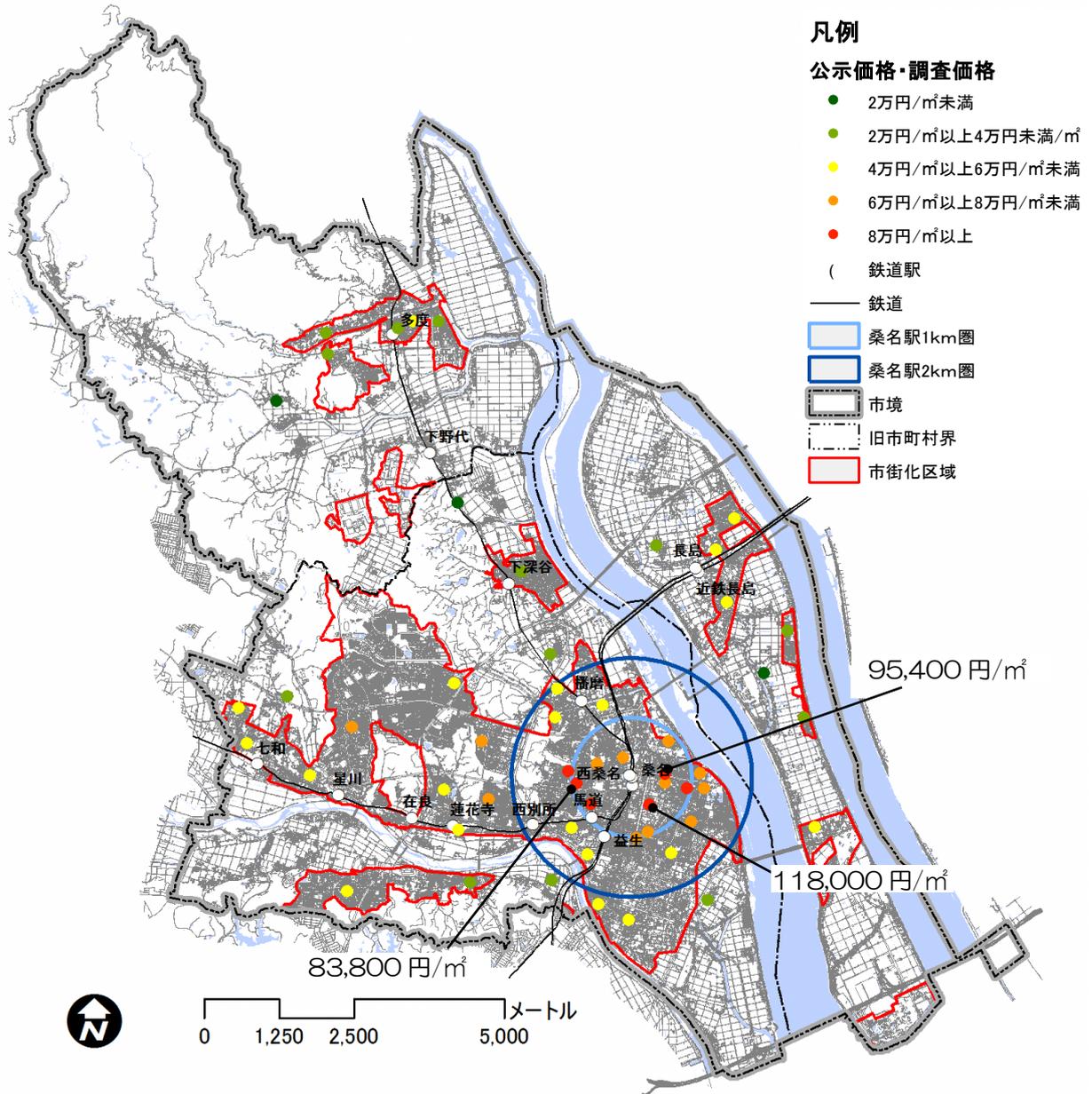
出典:経済センサス

(8) 地価の動向

■桑名駅周辺の地価が最も高く、丘陵地の住宅団地内も比較的高い

本市における住宅の地価は、桑名駅近傍で高い傾向にある。また、桑名駅から1km圏内には8万円/㎡以上のポイントが分布しており、桑名駅周辺の地価が最も高くなっている。

図表 地価（住宅）の状況（平成27年）



出典:国土数値情報

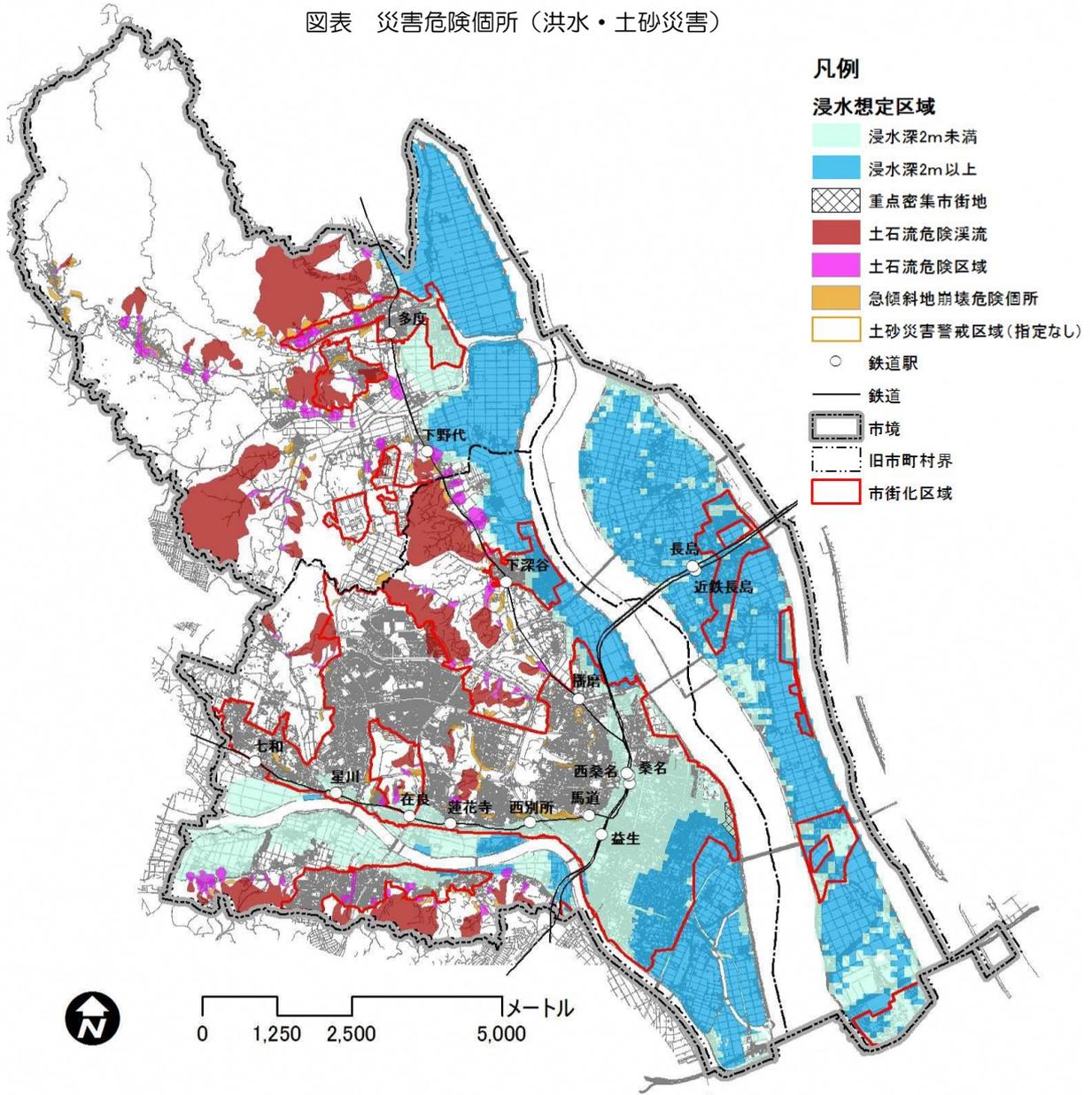
(9) 災害危険箇所

①洪水・土砂災害

■桑名駅東側や長島地区の市街化区域への浸水が想定

土石流危険渓流・土石流危険区域は市西部の山間部における市街化調整区域に分布する傾向にある。一方、浸水想定区域が市東部の木曾三川周辺に分布し、桑名駅東側は2m以下、長島地区の市街地は2m以上の浸水が想定されている。また、重点密集市街地（赤須賀地区）が桑名駅東側の河川沿いに指定されている。

図表 災害危険箇所（洪水・土砂災害）



出典:国土数値情報(H24 浸水想定区域、H22 土砂災害危険箇所、H25 土砂災害警戒区域)

参考:東日本大震災による被災現況調査によると、浸水深2m前後で被災状況に大きな差があり、浸水深2m以下の場合には建物が全壊となる割合は大幅に低下することが報告されている。

出典:東日本大震災による被災現況調査結果について(第1次報告) H23年 国土交通省

②地震・津波

- 南海トラフ地震において発生する津波により約 4,900～5,600 棟が全壊と想定
- 長島地区で 2m以上の浸水が想定
- 桑名駅東側で 2m以下の浸水が想定

三重県による地震被害想定では、過去最大クラスの南海トラフ地震（以下、過去最大地震）及び理論上最大クラスの南海トラフ地震（以下、理論上最大地震）が発生した場合の被害を想定している。それによると桑名市においては、過去最大地震では合計約 6,600 棟が全壊・焼失し、この内津波によるものは約 4,900 棟と全体の 7 割以上を占めている。また、理論上最大地震では合計約 13,000 棟が全壊・焼失し、この内津波によるものは約 5,600 棟で全体の約 4 割と過去最大地震と比較して割合は低下するものの棟数は約 700 棟増加する。

津波浸水範囲をみると、過去最大地震及び理論上最大地震ともに長島地区のほぼ全域で浸水深 2m以上の浸水が想定されている。また、桑名駅東側の市街地においては過去最大地震及び理論上最大地震ともに 2m以下の浸水が想定されている。

図表 南海トラフ地震による被害想定概要（桑名市）

想定地震	震度	全壊・焼失棟数					合計
		揺れ	液状化	津波	急傾斜地等	火災	
【L1津波】 過去最大クラス の南海トラフ地震	6弱	約 500 (7.6%)	約 1,200 (18.1%)	約 4,900 (74.0%)	約 10 (0.2%)	約 10 (0.2%)	約 6,600
【L2津波】 理論上最大クラス の南海トラフ地震	7	約 5,500 (42.9%)	約 1,200 (9.4%)	約 5,600 (43.7%)	約 20 (0.2%)	約 500 (3.9%)	約 13,000

※過去最大クラスの南海トラフ地震は、過去概ね 100 年から 150 年間隔で当該地域を襲い、揺れと津波により三重県に甚大な被害をもたらしてきた、歴史的に当該地域で起こり得ることが実証されている南海トラフ地震

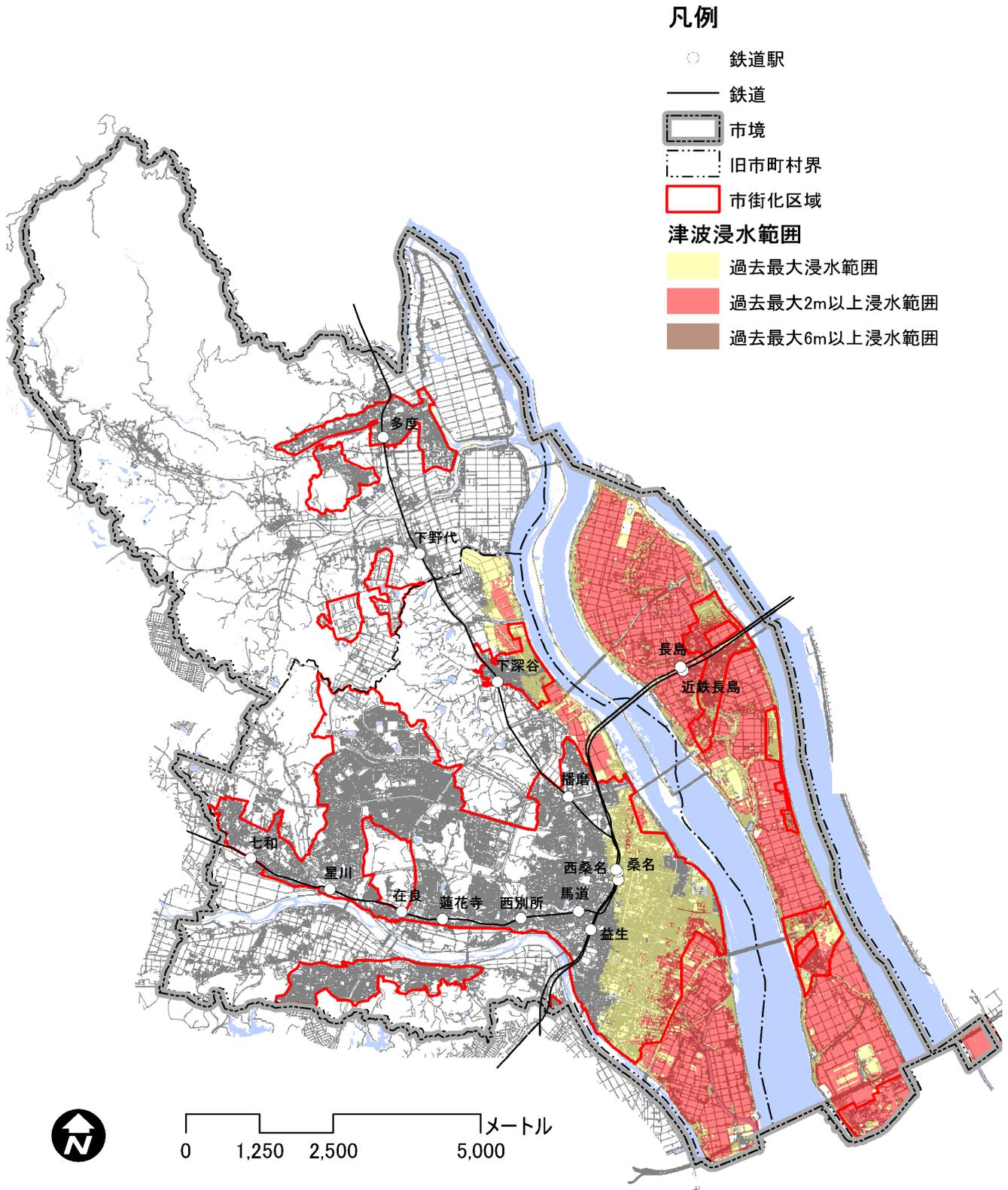
※理論上最大クラスの南海トラフ地震は、あらゆる可能性を科学的見地から考慮し、発生する確率は極めて低いものの理論上は起こり得る最大クラスの南海トラフ地震

出典：三重県地震被害想定調査結果 H26 年三重県防災対策部

参考：東日本大震災による被災現況調査によると、浸水深 2m 前後で被災状況に大きな差があり、浸水深 2m 以下の場合には建物が全壊となる割合は大幅に低下することが報告されている。

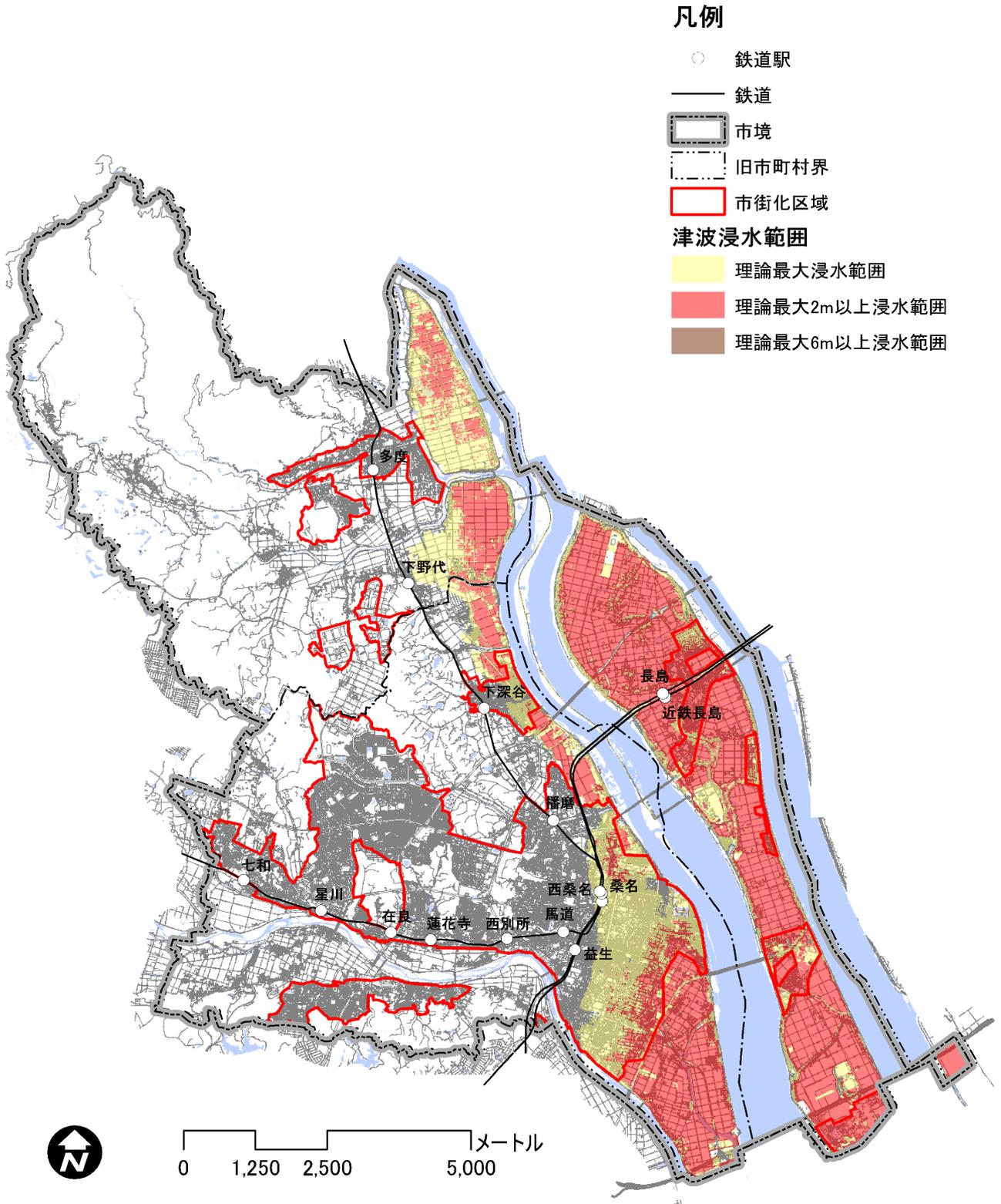
出典：東日本大震災による被災現況調査結果について(第 1 次報告) H23 年 国土交通省

図表 南海トラフ地震による津波浸水範囲（過去最大クラス）



出典：三重県地震被害想定調査結果 H26年三重県防災対策部

図表 南海トラフ地震による津波浸水範囲（理論最大クラス）



出典：三重県地震被害想定調査結果 H26年三重県防災対策部

(10) 財政

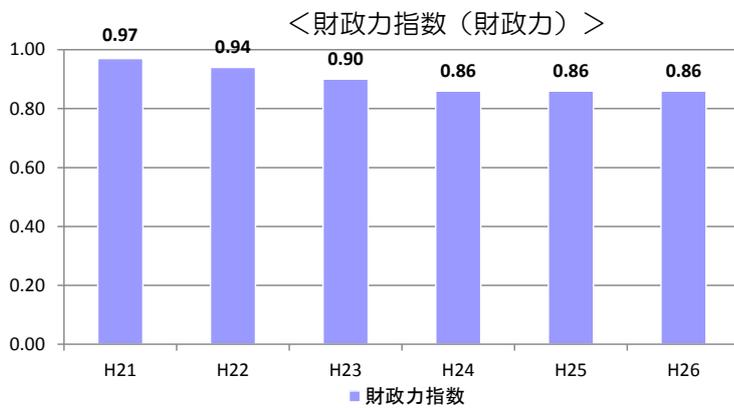
① 財政の状況

■ 低下する財政力・財政構造の弾力性

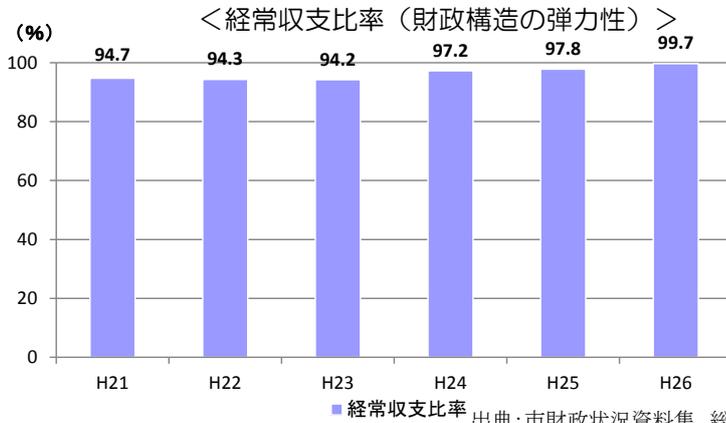
財政力指数は平成21年以降低下傾向で推移しており、平成21年から平成25年にかけて0.11低下している。

経常収支比率は平成21年から平成23年にかけて横ばいであったものの、平成23年以降悪化傾向となっており財政構造の弾力性は低下している。また、県内他市と比較すると本市の経常収支比率は最も高く、財政構造の弾力性は県内で最も低い水準となっている。

図表 財政力指数・経常収支比率の推移



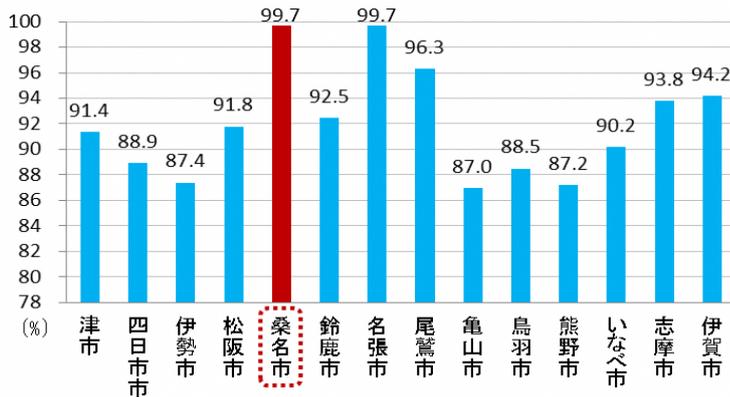
地方公共団体の財政力を示す指数で、基準財政収入額を基準財政需要額で除して得た数値の過去3年間の平均値。財政力指数が高いほど、普通交付税算定上の留保財源が大きいことになり、財源に余裕があるといえる。



地方税、普通交付税のように用途が特定されておらず、毎年度経常的に収入される一般財源（経常一般財源）のうち、人件費、扶助費、公債費のように毎年度経常的に支出される経費（経常的経費）に充当されたものが占める割合。

出典：市財政状況資料集、総務省（平成26年度主要財政指標一覧）

図表 県内他市における経常収支比率の比較（平成26年度）



出典：桑名市財政パンフレット

②歳入・歳出

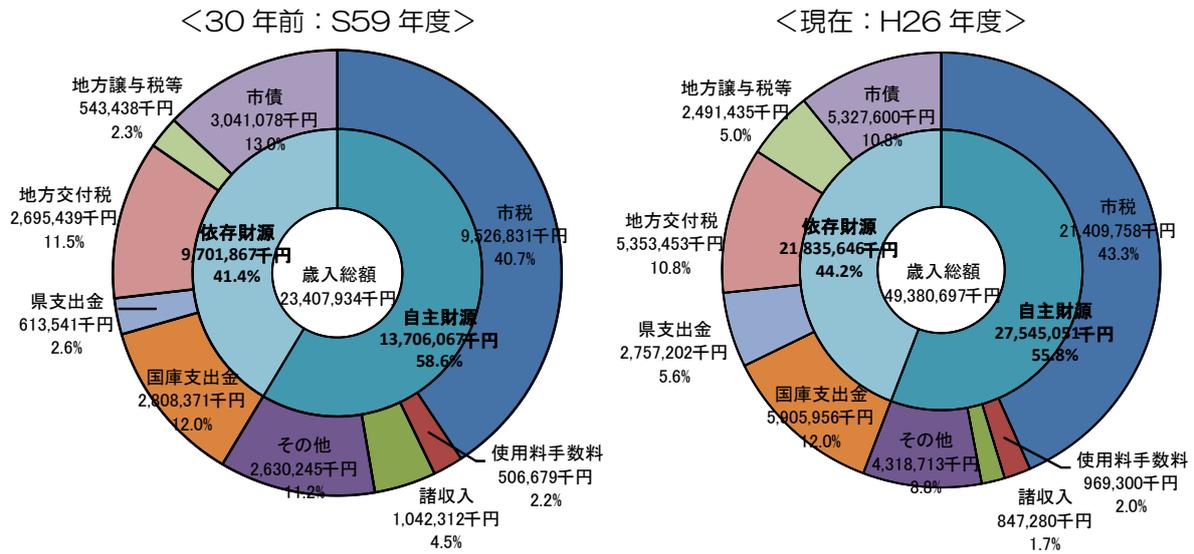
■停滞する自主財源

■義務的経費の上昇に伴い圧迫される都市運営費

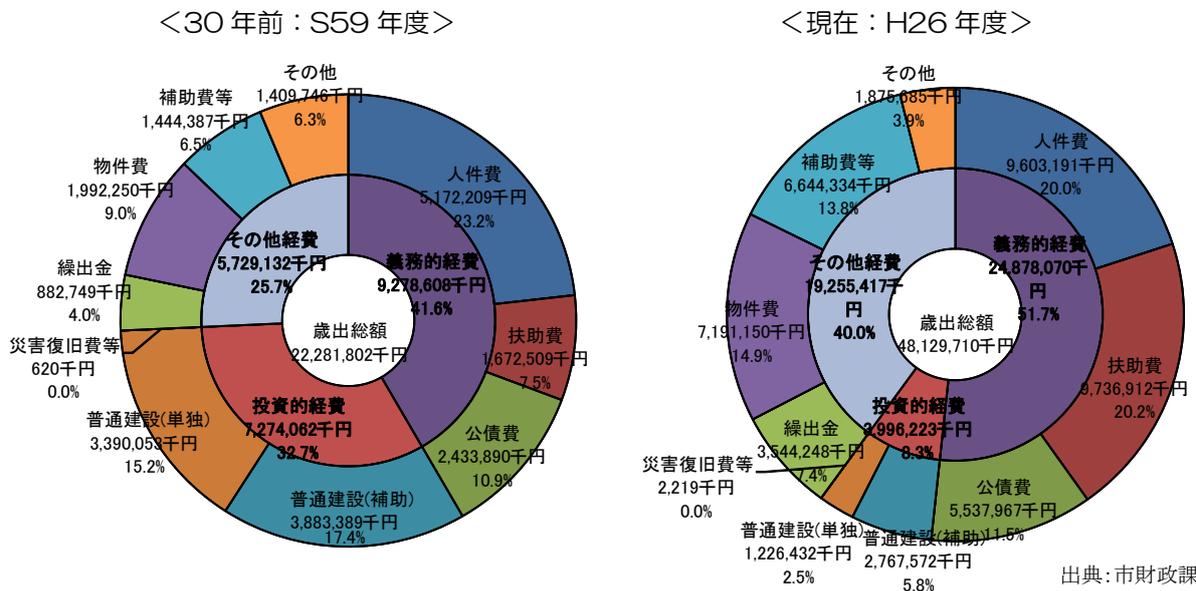
本市の歳入は30年前の昭和59年に約234億円だったものが平成26年度には約494億円と倍増しているものの、自主財源が占める割合は昭和59年度の58.6%に対して平成26年度には55.8%と2.8%減少している。

本市の歳出は過去30年間で倍増した歳入に合わせて増加している。性質別歳出の内訳をみると昭和59年度に32.6%を占めていた投資的経費が平成26年度には8.3%と大幅に減少しているのに対し、義務的経費が41.6%から51.7%に増加している。また、目的別歳出の内訳は、土木費、教育費が占める割合が約半分に減少している一方、民生費が14.5%から33.7%に倍増している。

図表 財源別歳入

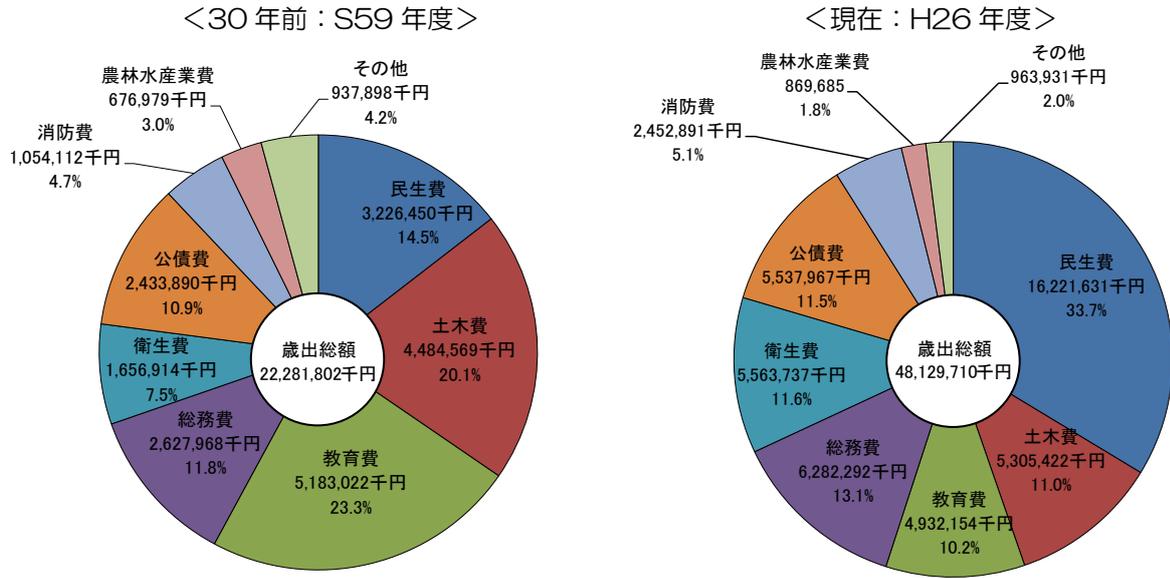


図表 性質別歳出



出典：市財政課資料

図表 目的別歳出



出典：市財政課資料

※昭和 59 年度は、旧桑名市、旧多度町、旧長島町の合算値である

(11) 都市構造の現状把握（まとめ）

- 桑名駅東側、西部住宅団地における人口減少及び高齢化の進展
 - 利便性の高い公共交通網が形成されている一方、利用者数は停滞・減少
 - 大型商業施設が郊外に立地
 - ポテンシャルが高い桑名駅周辺における事業所減少
 - 都市運営が困難な厳しい財政状況
 - 長島地区及び揖斐川沿いは浸水深 2m以上
-

- 本市の人口は桑名地区の市街化区域内において高い人口密度となっているが、桑名駅東側の既成市街地や昭和 40 年以前に開発された西部住宅団地では人口が減少している地域が見受けられる。また、桑名駅東側では、高齢者人口が多く高齢化が進行しており、さらに一時期に開発が行われた丘陵地の住宅団地では高齢化がさらに進展することが予想される。このような人口減少や高齢化の進行等により、近年では空き家数及び空き家率が増加している。
- 一方、住宅団地の整備によるベッドタウン化に伴い、桑名大山田線等のバス路線が新設され、1985 年には、大山田団地と名古屋を直結する高速バス名古屋桑名高速線が運行を開始し、桑名駅を経由することなく、名古屋への通勤利便性が向上するなど公共交通ネットワークの充実が図られた。また、コミュニティバスの充実により、公共交通利用圏は市人口の約 8 割をカバーしている。特に鉄道で名古屋市と直結し、バスターミナルが整備されている桑名駅の利用者が突出して多く、本市の公共交通の結節点として機能している。しかしながら、鉄道・バスの交通手段分担率は低下し続けており、鉄道利用者数は停滞、コミュニティバス利用者数は近年増加に転じたものの、長期的には減少傾向にある。
- 本市の都市機能増進施設は、市街化区域を中心に分布しており、特に鉄道駅の徒歩圏内における施設の集積が高い。一方、自動車利用を前提とした大型商業施設が郊外を中心に立地しており、本市の自動車利用率が高い要因のひとつとなっている。
- 市内の事業所数・従業者数は減少傾向にあり、年間商品販売額・製造品出荷額等も減少しており、本市の経済活動は、伸び悩みの状況にある。特に中心市街地である桑名駅周辺での事業所の減少が顕著となっている。一方、桑名駅周辺の地価は本市の中で最も高い評価となっており、駅周辺のポテンシャルは依然として高いことがうかがえる。
- 本市の財政は、財政力を示す財政力指数や財政構造の弾力性を示す経常収支比率をみると厳しい財政状況となっている。また、義務的経費の上昇により、土木費等の都市運営に必要な財源が圧迫されている状況にある。
- 一方、災害危険性の視点から都市構造をみると、三重県による地震被害想定では、長島地区のほぼ全域及び揖斐川沿いの地域において浸水深 2m以上の浸水が想定されており、理論上最大地震では合計約 13,000 棟が全壊・焼失し、この内津波によるものは約 5,600 棟で全体の約 4 割を占めており、災害への対応が急務となっている。

4) 現状の都市構造評価

(1) 都市構造評価

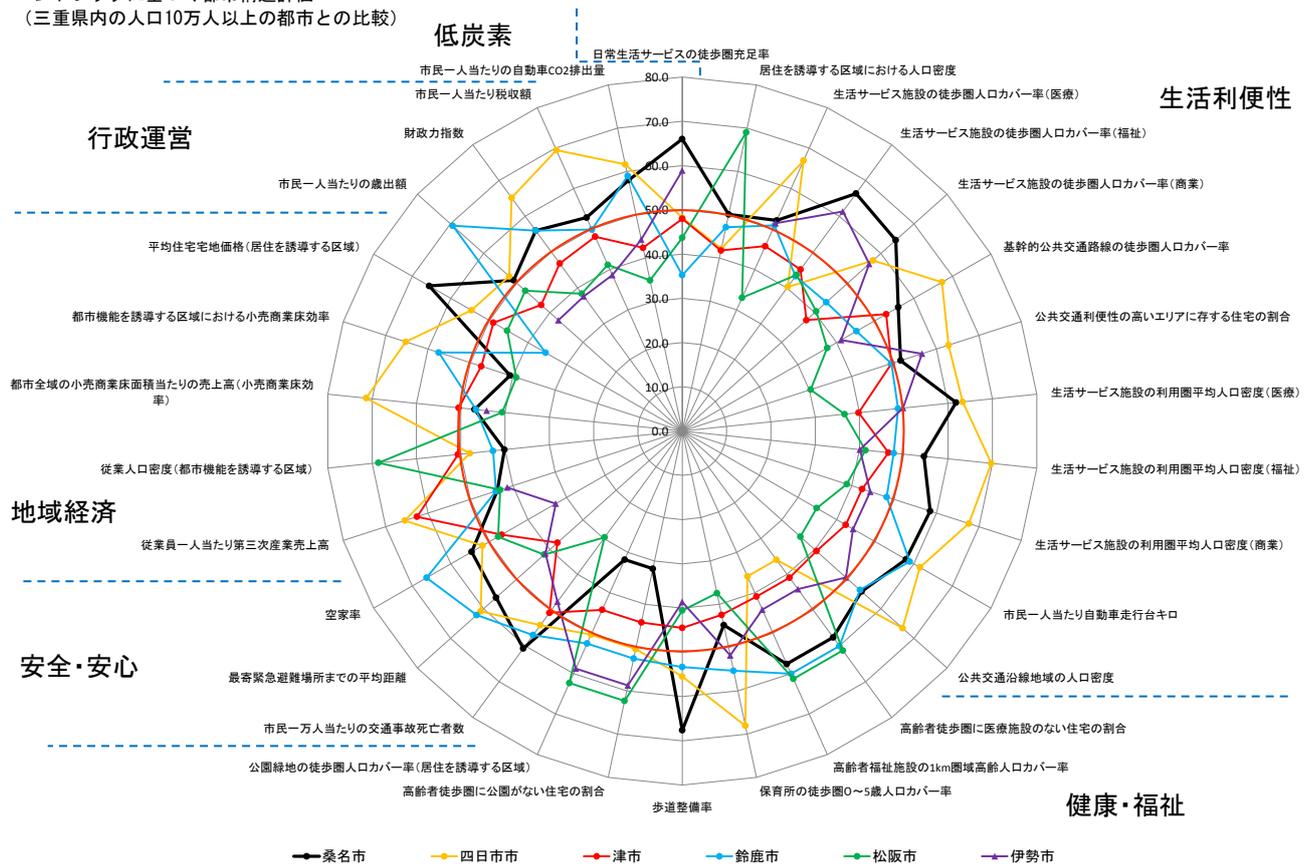
■生活利便性は高い傾向にある一方、地域経済に関する指標が低い状況

都市構造評価ハンドブックに基づき各種指標を算出し、三重県下 10 万人以上の都市と比較すると、「日常生活サービスの徒歩圏充足率」、「生活サービス施設の徒歩圏カバー率（福祉）」、「生活サービス施設の徒歩圏人口カバー率（商業）」、「市民一人当たりの交通事故死亡者数」、「歩道整備率」、「平均住宅地価格」の偏差値が 1 位となっており、生活利便性が高いことが伺える。

一方、「従業員人口密度」、「公園緑地の徒歩圏人口カバー率」「高齢者徒歩圏に公園がない住宅の割合」の偏差値が低く、地域経済や健康福祉（都市公園の整備状況）に関する指標が低い状況にある。

図表 都市構造評価レーダーチャート

ハンドブックに基づく都市構造評価
(三重県内の人口10万人以上の都市との比較)



参考 ハンドブックに基づく都市構造評価

- 都市構造のコンパクトさを多角的に評価するための「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）」を基に評価
- ハンドブックでは6つの分野（①生活利便性、②健康・福祉、③安全・安心、④地域経済、⑤行政運営、⑥低炭素）から主に都市機能とその徒歩圏域・密度等に注目した都市構造の現況評価を実施
- 使用するデータは国土交通省において監修されたものを使用
- 比較都市として、三重県内の人口10万人以上の都市（四日市市、津市、鈴鹿市、松阪市、伊勢市）を抽出

「都市構造の評価に関するハンドブック」の概要

- 人口減少、高齢化の更なる進展が見込まれる中、日常生活に必要な都市機能が維持された持続的でコンパクトなまちづくりの推進が強く求められているところであり、平成26年8月には、立地適正化計画制度の創設等を内容とする改正都市再生特別措置法が施行。
- 他方、“総論賛成・各論反対”に陥りがちなコンパクトなまちづくりの推進に向けては、いかなる都市構造を目指すべきか、客観的かつ定量的な分析、評価のもと、市民をはじめとする地域の関係者でコンセンサスを形成することが重要。
- このような背景のもと、今般、平成25年度の「都市構造の評価手法に関する研究会」における検討成果をもとに、各都市におけるコンパクトなまちづくりを支援する参考図書として都市構造のコンパクトさを評価する手法をとりまとめ。

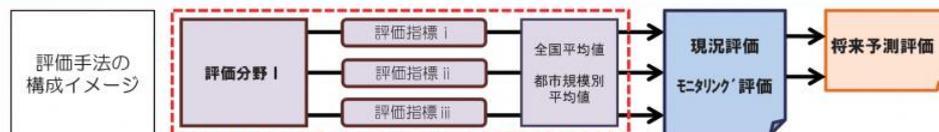
現況及び将来における都市構造のコンパクトさを、生活の利便性、健康・福祉など6つの分野から多角的に評価する手法

評価手法の概要

1. 評価分野
 - 都市構造を評価する分野として以下の6分野を設定
 - ①生活利便性 ②健康・福祉 ③安全・安心
 - ④地域経済 ⑤行政運営 ⑥エネルギー／低炭素
2. 評価指標
 - 各評価分野ごとに、都市のコンパクトさとの関連性、当該分野における市民、民間、行政等の視点等を勘案し、評価指標を設定
 - 評価指標の一部は、現況評価のみならず、将来予測評価も可能
3. 全国平均値の提示
 - 評価指標毎に、可能な限り、現状における全国平均値、都市規模別平均値を算定・提示

評価手法の活用イメージ

1. 現況評価
 - 都市構造の現状を評価し、類似規模都市とも比較しながら、都市政策上の課題を抽出、整理。
2. マスタープランの検討・目標値の設定
 - 趨勢で推移した場合も含め複数の将来都市構造を比較評価し、目指すべき将来都市構造を検討。
 - 現況評価値や将来予測評価値をもとに、マスタープランに基づくまちづくりにより達成しようとする目標値を検討。
3. モニタリング評価
 - 例えば5年毎に、各種計画に基づくまちづくりの進捗状況を目標値に照らし評価。



出典：国土交通省