

鈴鹿都市計画

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

＜改定素案＞

二目次

はじめに	1
第1章 北勢圏域における都市計画の目標	2
1 圏域・都市計画区域の現状と取組	2
2 圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題	5
3 都市計画の理念と目標	7
4 圏域・都市計画区域の将来都市構造	9
5 一体の圏域形成に向けた方針	17
第2章 土地利用規制の基本方針	18
1 区域区分の要否	18
2 区域区分の方針	18
第3章 主要な都市計画の決定方針	19
1 土地利用に関する主要な都市計画の決定方針	19
2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針	22
3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針	25
4 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定方針	25
5 地域の特性に応じて定めるべき事項	26
土地利用構想図	29

はじめに

「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）は、都市計画法第 6 条の 2 の規定に基づき、都道府県が当該都市計画区域全体を対象として、広域的見地から、区域区分をはじめとした都市計画の基本的方針を定めるものです。都道府県は、当該都市計画区域の人口、産業等の現状及び将来の見通しを踏まえ、住民にわかりやすい形であらかじめ長期的な視点に立った都市の将来像やその実現に向けての大きな道筋を明らかにし、市町が策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」と連携して、地域の特性を生かした都市計画の実現をめざします。

三重県（以下「本県」という。）では、都市計画区域マスタープランの改定に先立ち、『三重県都市計画基本方針』（以下「基本方針」という。）を平成 29 年（2017 年）3 月に策定しました。

基本方針では、県土全体として総合的、一体的観点から概ね共通する都市づくりの方向として、「県民と共に考える地域づくり」を土台とし、次の 4 つに整理しています。

- ①「地域の個性を生かした魅力の向上」
- ②「都市機能の効率性と生活利便性の向上」
- ③「災害に対応した安全性の向上」
- ④「産業振興による地域活力の向上」

都市計画区域マスタープランでは、将来都市像と現状との乖離を解消するため、「都市経営の観点」、「都市防災の観点」、「都市活力の観点」の 3 つの変革の観点を取組に反映させ、実効性を高めることとしています。

また、本県では、都市計画区域マスタープランに定めるべき項目のうち「都市計画の目標」については、生活等の結びつきが強い複数の都市計画区域を一括し区域外も含め「圏域」として設定し、概ね 20 年後の将来都市像を展望し、『圏域マスタープラン』として先に示すこととしています。

そのため、第 1 章では、圏域全体としての広域的な観点から展望した概ね 20 年後の将来都市像や都市づくりの目標を示します。

第 2 章以降は、第 1 章の圏域全体の都市計画の目標を踏まえ、基準年を令和 2 年（2020 年）、目標年次を令和 12 年（2030 年）として、当該都市計画区域における概ね 10 年間の具体的な都市計画の方針を定めます。

第1章 北勢圏域における都市計画の目標

1 圏域・都市計画区域の現状と取組

(1) 圏域・都市計画区域の現状

【構成市町】

- ・ 四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曾岬町、東員町、菰野町、朝日町、川越町の5市5町

【構成都市計画区域】

- ・ 桑名都市計画区域（桑名市の一部、いなべ市の一部、木曾岬町、東員町）
- ・ 四日市都市計画区域（四日市市の一部、菰野町の一部、朝日町、川越町）
- ・ 鈴鹿都市計画区域（鈴鹿市の一部）
- ・ (仮称) いなべ都市計画区域（いなべ市の一部）
（旧北勢都市計画区域、旧大安都市計画区域）
- ・ 亀山都市計画区域（亀山市の一部、津市の一部）

ア 地勢、人口、産業

本圏域は、県北部に位置し、名古屋市を中心とする中部圏に含まれる区域です。

圏域東部は伊勢湾に面した平野が展開し、西部は鈴鹿山脈が連なり、南部は津市に接しています。

本圏域における都市的土地利用は、伊勢湾沿岸の平地部およびその区域から鉄道等により結ばれた内陸部で行われています。

県内の人口が減少局面にあるなかで、本圏域では人口は現状を維持し、世帯数は増加しています。人口動向は用途地域内の縁辺部や用途地域外周辺で増加がみられる地域がある一方、都市計画区域外や桑名市、四日市市の中心部、古くからの住宅団地では減少がみられます。また、本圏域全体では、今後は人口減少に転じる見通しです。

高齢化率（平成27年（2015年）時点）は24.6%で5つの圏域で最も低くなっています。また、山間部ほど高齢化が進行しています。

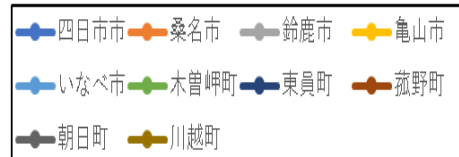
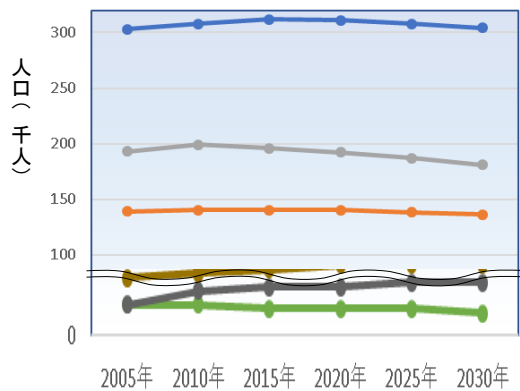
県内最大の産業集積地として県内

【北勢圏域位置図】



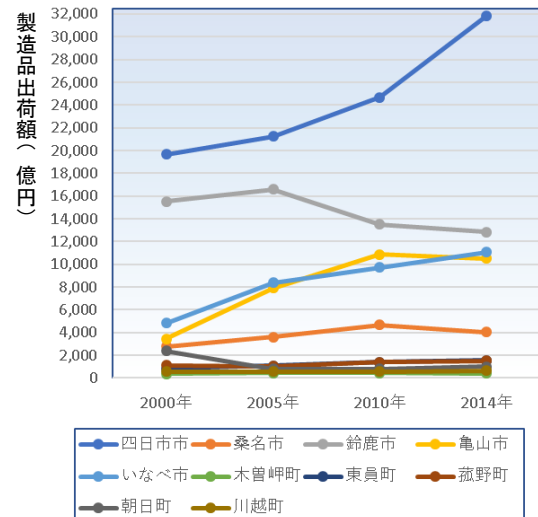
出典: 国土地理院 <http://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>
(海域部は海上保安庁海洋情報部の資料を使用して作成)

【圏域内市町別人口の推移と予測】



経済をけん引するなか、工場の事業所数が減少傾向であるものの、製造品出荷額は近年において顕著な伸びを示しています。一方、商業については、小売業の商品販売額は増減を繰り返しており、直近では増加がみられるものの、長期的には減少傾向にあります。また、大規模なレジャー施設が存することなどから、観光入込客数が県内で最も多い地域でもあります。

【圏域内市町別製造品出荷額の推移】



イ 市街化動向

人口集中地区（DID）は、四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、東員町、菟野町、川越町において形成されています。その人口密度は概ね横ばいで推移していますが、平成 27 年（2015 年）で圏域平均 40.3 人/ha と県の平均をやや下回っています。（三重県平均 41.6 人/ha）

建築着工状況は、区域区分を定める都市計画区域（以下「線引き都市計画区域」という。）、区域区分を定めない都市計画区域（以下「非線引き都市計画区域」という。）を含め、用途地域内が約 76% を占めています。そのうち、非線引き都市計画区域では、用途地域外への新築が約 68% であり、特に工業系はその傾向が顕著になっています。

農地転用面積は、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域を含め、用途地域外が約 55% を占めています。そのうち、非線引き都市計画区域では、用途地域外での農地転用が約 76% となっています。

本圏域（木曾岬町、朝日町、川越町を除く。）の空き家率は平成 25 年（2013 年）で 12.5% となっており、県平均 15.5% と比べ約 3 ポイント低く、5 圏域で最も低くなっています。

ウ 都市施設・公共交通

本県においては、高規格幹線道路を中心とした道路ネットワークの概成、さらにはリニア中央新幹線の建設や、中部国際空港および関西国際空港の機能拡充による利便性向上等により、本県と国内外各地との間の移動時間が短縮されるとともに行動圏域が拡大し、交流・連携の多様化や産業経済活動の活性化が見込まれます。

本圏域においては、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、国道 1 号、国道 23 号を骨格とした幹線道路網が形成されているなか、新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパス等の供用が進められています。また、四日市港で

は、海上輸送網の拠点である国際拠点港湾として、臨港道路霞 4 号幹線が供用開始されるなど港湾活動に寄与する施設整備が進められています。

都市施設の整備状況（平成 22 年（2010 年）時点）については、都市計画道路の整備率は 45.5%（県平均 46.7%）と県の平均を下回り、汚水処理人口普及率は 91.5%（県平均 83.5%）と 5 圏域で最も高くなっています。また、都市計画公園の一人当たり面積は 14.19 m²/人（県平均 10.65 m²/人）で県の平均を上回っています。

移動時における自家用車への依存が高く、公共交通の利用者が減少し、地域によっては公共交通のサービス水準を保つことが困難となってきています。

エ 自然環境、災害等

本圏域は、自然公園区域が 3 区域指定されるなど、豊かな自然環境を有するとともに、歴史・文化施設等の多様な地域資源を有しており、これらの適切な保全を前提とする広域交流への活用が期待されています。

南海トラフ地震（理論上最大クラス）による津波浸水想定区域には、概算で圏域人口の 16%が居住し、主要な公共公益施設の 19%が立地するなど、津波浸水による大きな被害の発生が想定されています。一方、復旧・復興に向けて必要となる地籍調査の進捗率は 10.3%（三重県 9.4%、全国 51.6%、平成 28 年度（2016 年度）末時点）にとどまっています。

発生頻度が高まっている大雨や、大型化する台風等による風水害の発生が懸念されています。

（2）圏域・都市計画区域における取組

本格的な人口減少、超高齢社会の到来に対応するため、市町においては、集約型都市構造の構築に向けた取組が進められているほか、いなべ市と東員町においては、いなべ市を中心市とする定住自立圏形成協定が締結され、定住に必要な都市機能の確保・充実を図る取組が進められています。

名古屋市を中心とする中部圏に含まれる本圏域は、県内人口の 46%が居住し、産業の中核的な役割を果たす区域として、移住・定住や産業集積を促進するための多様な取組が進められています。

新名神高速道路、東海環状自動車道等の広域的な道路網や四日市港等の交通基盤に加え、地域の暮らしの充実を図るための都市環境整備が進められています。

公有民営方式による四日市あすなろう鉄道の運行をはじめとして、公共交通を維持するための取組が進められています。

全国的に自然災害が多発するなか、本圏域では沿岸部の地震津波対策や丘陵部の土砂災害対策等が進められています。

本圏域が有する豊かな自然環境や歴史や文化等の多様な地域資源を生かし

た「観光の魅力づくり・人づくり」につながる地道な取組を行っています。

2 圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題

＜地域の個性を活かした魅力の向上＞

豊かな自然環境を背景とする田園景観や個性ある歴史・風土・文化資産を生かしたまち並みの保全と観光への利活用を図り、広域交流を促進することが必要です。

市街地においては、これまでに形成されてきた道路・公園等の都市施設や、既に立地・集積している都市機能、あるいは歴史・文化を背景とするまち並み等のストックを生かしながら、都市空間を魅力あるものとしていくことが必要です。

＜都市機能の効率性と生活利便性の向上＞

土地利用面では、郊外における開発の抑制と効率的な都市経営を推進する観点から、市街地の低密拡散の抑制と市街化区域および非線引き都市計画区域における用途地域への都市機能の集約を促進することが必要です。

商業・業務、文化、医療、教育等、多様な都市機能は、集約型都市構造の構築の観点から、中心市街地や主要な駅周辺等における既存ストックの活用が可能な区域への集約が必要です。

人口減少に伴い空き地や空き家が発生し、市街地の低密度化がさらに進行すると予測されており、生活利便性を確保するために必要な都市機能を維持することが必要です。

NO_x・PM法対策地域が所在する本圏域では、NO_x・PMの排出量削減の観点からも公共交通の利用促進が求められます。

幹線道路沿道等に都市機能の拡散等のおそれが生じる場合は、無秩序な新築等の抑制に向けた都市計画制度の適用が必要です。

施設面では、人口減少等の社会情勢の変化を十分にふまえた上で、県民生活を支える幹線道路ネットワークや公共下水道等について計画の必要な見直しを行い、整備を進めるとともに、良好な居住環境の形成に向けた都市施設の充実および適切な維持管理を計画的・効率的に進めることが必要です。

超高齢社会への対応と環境負荷の低減に向け、利便性の高い公共交通ネットワークの構築とサービスレベルの維持・向上を図るとともに、公共交通の利用を促進するための交通結節点および周辺施設の整備も必要です。

＜災害に対応した安全性の向上＞

沿岸部を中心に地震災害による大規模な被害が想定されていることや洪水被害、土砂災害等の風水害が懸念されていることをふまえ、災害に強いまちづくりに向け、防災・避難施設の整備等のハード対策と土地利用の規制・誘導等のソフト対策を一体的に進めることが必要です。

地震・津波災害や洪水・高潮被害、土砂災害等に強いまちづくりに向け、必要となる地籍調査等を進めるとともに、緊急輸送道路や河川・海岸堤防、土砂災害防止施設等の公共土木施設について、未整備箇所の整備や、老朽化対策を進める必要があります。

＜産業振興による地域活力の向上＞

本圏域は、産業の中核的な役割を担う区域として、さらなる産業集積を図るための高速道路インターチェンジ（以下「IC」という。）や幹線道路沿道への産業集積や四日市コンビナートの活性化を支援するための臨海部の有効活用を進めることが求められています。

開業が見込まれるリニア中央新幹線については、整備の進捗を注視しながら、その施設への円滑なアクセスや他圏域との交流に資する交通ネットワーク等の整備を検討し、地域活力の向上につなげていくことが必要です。

3 都市計画の理念と目標

『未来に向けて新しい価値を創造する都市（まち）』

三重県の中核的圏域として、わが国屈指の産業集積と地域の自然環境や歴史・文化を基盤に、県内の経済をけん引し続けるとともに、住みたくなる都市環境を創出し、持続的に発展する都市をめざします。

（１）地域の個性を活かした魅力の向上

－魅力と個性を生み出す地域づくりによる多様性のある圏域づくり－

木曾三川や鈴鹿国定公園、城下町・宿場のまち並み等、自然、歴史・文化、景観等の多様な地域資源を生かした地域づくりを進めます。

古いまち並みや水・緑に囲まれた良好な生活空間は、安らぎや潤いを与える場、ゆとりあるオープンスペースとしての保全や活用を図り、都市の付加価値を高めます。

郊外の既成市街地等では、子育て世帯、セカンドライフを送る人々が、広い菜園付きの住まいや周辺農地を活用した生活環境で、自然と親しみながら地域コミュニティのなかで穏やかな暮らしを送ることができる地域づくりを進めます。

（２）都市機能の効率性と生活利便性の向上

－都市機能の集約化と広域連携による中核的圏域づくり－

三重県における産業の中心としての圏域の役割に応じつつ、多様な都市機能の集約を図る拠点を形成・配置し、各拠点間の相互連携が可能な都市構造の構築をめざします。

都市構造に大きな影響を及ぼす大規模な商業・業務、医療等の都市機能については、中心市街地へ計画的に誘導するなど、集約型都市構造の構築に向けた立地の適正化を図ります。

市街地においては、都市機能の集約を図る拠点およびその周辺や公共交通の沿線地域等への居住誘導により、人口密度を維持し、生活サービスの存続を図り、居住者の利便性が確保されるまちづくりをめざします。

行政機関等の公共建築物、公共交通等の交通基盤の再編や、道路等の都市施設の見直しを進める上で、一定のサービス水準を確保し、誰もが安全で安心して住み続けられる環境を形成します。

（３）災害に対応した安全性の向上

－災害に強く、しなやかな圏域づくり－

「防災・減災」に必要な避難施設等の整備や長寿命化を図り、災害に強い都市づくりを進めるとともに、災害時の防災・医療の拠点と各地域の連絡を強

化し、安全・安心を実感できる生活環境づくりを進めます。

災害リスクの高い場所では、用途を考慮した都市的土地利用の抑制や建築物の構造規制等を行うほか、災害リスクの低い場所への都市機能や居住の移転を進めるなど、大規模自然災害による被害の低減に向けて都市構造の再編を検討します。

(4) 産業振興による地域活力の向上

—さらなる産業集積と広域交流促進による活力ある圏域づくり—

環境との共生やエネルギー効率を考慮しながら地域や企業のニーズを適切に受け止め、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、新名神高速道路、東海環状自動車道の各 I C 周辺や幹線道路沿道への産業の集積を図り、地域産業の生産性向上をめざすとともに、四日市港を中心とする臨海部における産業のさらなる活性化を図ります。

リニア中央新幹線の停車駅周辺において計画的な土地利用を促進するとともに、地域の交通ネットワークとの連携を図るための施設整備等を行います。

国内屈指の大規模レジャー施設をはじめとする集客施設や四日市港へ寄港するクルーズ船の観光客の受け入れ等による広域的な交流を促すことで活力ある拠点づくりを進めます。

(5) 県民と共に考える地域づくり（上記4つの方向の土台）

都市づくりの主役は県民との観点から、県民の参画と協働による取組を推進し、県民が参画しやすい環境づくりを進めます。

県民が都市計画や都市づくりに参画しやすい環境をめざし、知識の普及や積極的な情報提供を行うとともに、県民が意見を述べることができる機会の増加を図ります。

4 圏域・都市計画区域の将来都市構造

(1) 拠点形成・機能誘導の方針

ア 広域拠点

本圏域において、多様な生活サービス施設等が集積し、市町を越えた公共交通等の結節点となる地区のうち、集約型都市構造の要として、さらに居住や都市機能を誘導する地区を広域拠点として位置づけます。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域拠点	桑名市	桑名	近鉄・養老鉄道・JR桑名駅、三岐鉄道西桑名駅周辺
	いなべ市	(仮称)いなべ	三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所）
	四日市市	四日市	近鉄四日市駅、四日市あすなろう鉄道あすなろう四日市駅～JR四日市駅周辺
	鈴鹿市	鈴鹿	近鉄白子駅周辺
			近鉄鈴鹿市駅、伊勢鉄道鈴鹿駅周辺
亀山市	亀山	JR亀山駅周辺	

<各拠点の方向性>

(ア) 四日市駅周辺

県内で最も人口が多く、産業の発展をけん引する四日市市の主要駅周辺に必要となる高次な都市機能の集積・強化、広域での生活関連機能の向上を図ります。

(イ) 桑名駅・西桑名駅周辺、白子駅周辺、鈴鹿市駅・鈴鹿駅周辺

多くの人口が集積する市の主要駅周辺に必要となる多様な都市機能の集積・強化や周辺での生活関連機能の向上を図ります。

(ウ) 阿下喜駅周辺、亀山駅周辺

一定の人口が集積する生活圏にある主要駅周辺に必要となる一定の都市機能の集積・強化や生活関連機能の向上を図ります。

イ 交流拠点

地域の個性を生かし、地域活力の向上等につながる交流活動が行われる拠点的な市街地や場所を交流拠点とします。

(ア) 自然交流拠点

交流拠点のうち、広域的な公園や自然公園区域内に所在する自然環境等を生かした施設等を自然交流拠点として位置づけます。

自然交流拠点およびその周辺では、豊かな自然環境の保全に努めつつ、施設の維持、整備を進め、アクセスの向上を図ります。

(イ) 歴史・文化交流拠点

交流拠点のうち、特に個性ある歴史・文化、景観を生かし魅力ある地域づくりを行う地区や施設を歴史・文化交流拠点として位置づけます。

歴史・文化、景観を生かした地域づくりを行うため、地域づくりの支援やアクセスの向上を図ります。また、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく取組を促進するほか、当該区域の周辺を含めて景観法に基づく重点地区の指定や文化財保護法等の適用を検討し、区域の保全を図ります。

(ウ) レクリエーション等交流拠点

上記以外で、圏域を超える広域からの集客・交流がある総合レジャー型の大規模集客施設や観光施設、広域観光のゲートウェイとして客船の受入拠点の役割を担う四日市港等の施設や地区をレクリエーション等交流拠点として位置づけます。

レクリエーション等交流拠点として位置づける施設等では、交流による地域活力の維持・向上に資するアクセスの向上や相互連携の促進を図ります。

レクリエーション等交流拠点においては、広域的な観点からの集客交流を促進するため、既存の大規模集客施設の維持・拡張等を可能にする用途地域を維持または指定します。

国際拠点港湾に指定されている四日市港については、今後も国際交流を促進するとともに、低・未利用地の有効活用に向けた取組を推進します。また、高速道路 I C へのアクセス向上や港湾施設の維持・再整備等により、県内の産業活動をけん引する港湾物流機能の高度化を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
交流拠点	自然 交流拠点	桑名市	桑名 国営木曾三川公園
		四日市市/ いなべ市/ 菰野町	四日市/ (仮称)いなべ 北勢中央公園
		四日市市	四日市 南部丘陵公園
		菰野町	四日市 三重県民の森
		鈴鹿市	鈴鹿 鈴鹿青少年の森公園
		亀山市	亀山 亀山サンシャインパーク
	歴史・文化 交流拠点	桑名市	桑名 桑名城下町地区
		鈴鹿市	鈴鹿 多度大社 椿大神社
		亀山市	亀山 亀山市関宿伝統的建造物群保存地区
	レクリエーション等 交流拠点	桑名市	桑名 浦安地区 (ナガシマスパーランド)
		いなべ市	— いなべ市農業公園
		四日市市	四日市 四日市港 中央緑地
		菰野町	— 湯の山温泉
		鈴鹿市	鈴鹿 鈴鹿サーキット 三重交通Gスポーツの杜鈴鹿 (三重 県営鈴鹿スポーツガーデン)

ウ 広域的な防災拠点

広域的な防災機能を備えた施設や災害時に拠点となる医療機関および国際拠点港湾を広域的な防災拠点として位置づけます。

広域的な防災拠点として位置づける各施設は、その維持・活用を図るため、周辺地域の市街地整備や災害時における緊急輸送道路の機能確保を図るなど、拠点周辺地域の防災性の向上を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域的な 防災拠点	桑名市	桑名	桑名市総合医療センター
	いなべ市	(仮称)いなべ	いなべ総合病院
	四日市市	四日市	三重県広域防災拠点（北勢拠点）
			四日市港（霞ヶ浦南埠頭・第3埠頭） 市立四日市病院
			三重県立総合医療センター
	鈴鹿市	鈴鹿	三重県広域防災拠点（中勢拠点）
			鈴鹿中央総合病院

エ 地域拠点

圏域において集約型都市構造の要となる中心市街地として位置づけた広域拠点に加え、都市計画区域において、生活圏内の居住者が徒歩又は公共交通等により、到達可能な主要駅、役場等を中心に、日常サービスを受けられる都市機能の維持・集約を図る区域を地域拠点として位置づけます。

地域拠点は、広域拠点と連携して集約型都市構造の骨格を構築するものであり、日常サービス機能の維持・集約を図ることで地域コミュニティの維持・増進を促進し、良好な居住環境の創出及び定住人口の維持を図ります。

本圏域では、以下に示す区域を位置づけます。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
地域拠点	桑名市	桑名	新西方地区周辺
	木曾岬町		木曾岬町役場周辺
	東員町		三岐鉄道東員駅周辺（東員町役場）
	四日市市	四日市	近鉄・三岐鉄道・JR 富田駅周辺
			近鉄塩浜駅周辺
			尾平・生桑地区周辺
			日永地区周辺
			菰野町
	朝日町	近鉄伊勢朝日駅周辺（朝日町役場）	
	川越町	川越町役場周辺	
	鈴鹿市	鈴鹿	近鉄平田町駅周辺

(2) 連携軸の方針

圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等である以下に示す各要素を連携軸と位置づけ、ネットワークの構築を図ります。

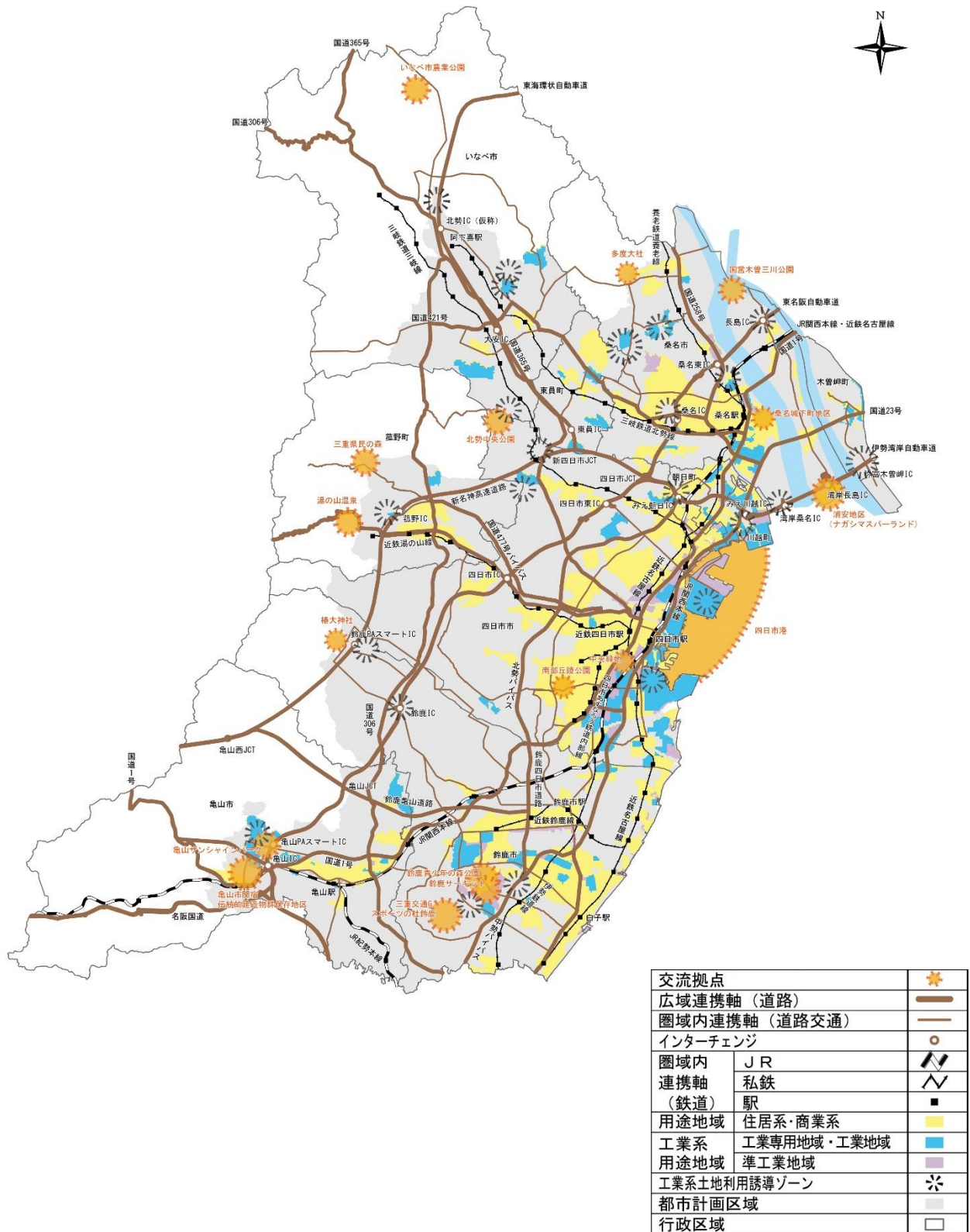
◆ 将来圏域構成（連携軸）

連携軸名	位置づけ	対象
広域連携軸	◆主に、圏域間や県外との連携を担う幹線道路、鉄道および航路	高速道路等の高規格幹線道路・圏域外を連絡する国道、鉄道および主要航路
圏域内連携軸（道路交通）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う幹線道路	圏域内の国道および主要な県道等 (幹線バス交通を含む)
圏域内連携軸（鉄道）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う鉄道	鉄道
防災連携軸	◆災害時に広域的な防災拠点や関係拠点を結び、物資輸送等を担う幹線道路等	緊急輸送道路、大規模地震対策施設（港湾）
緑のネットワーク軸	◆圏域内の豊かな自然環境と市街地を連携する河川や海岸線	主要河川（河川沿いの緑および水面）や海岸線
歴史連携軸	◆地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道	主要な歴史的街道

◆ 北勢圏域将来都市構造図（1 / 4）

【産業振興による地域活力の向上】

- ・さらなる産業集積と広域交流促進による活力ある圏域づくり

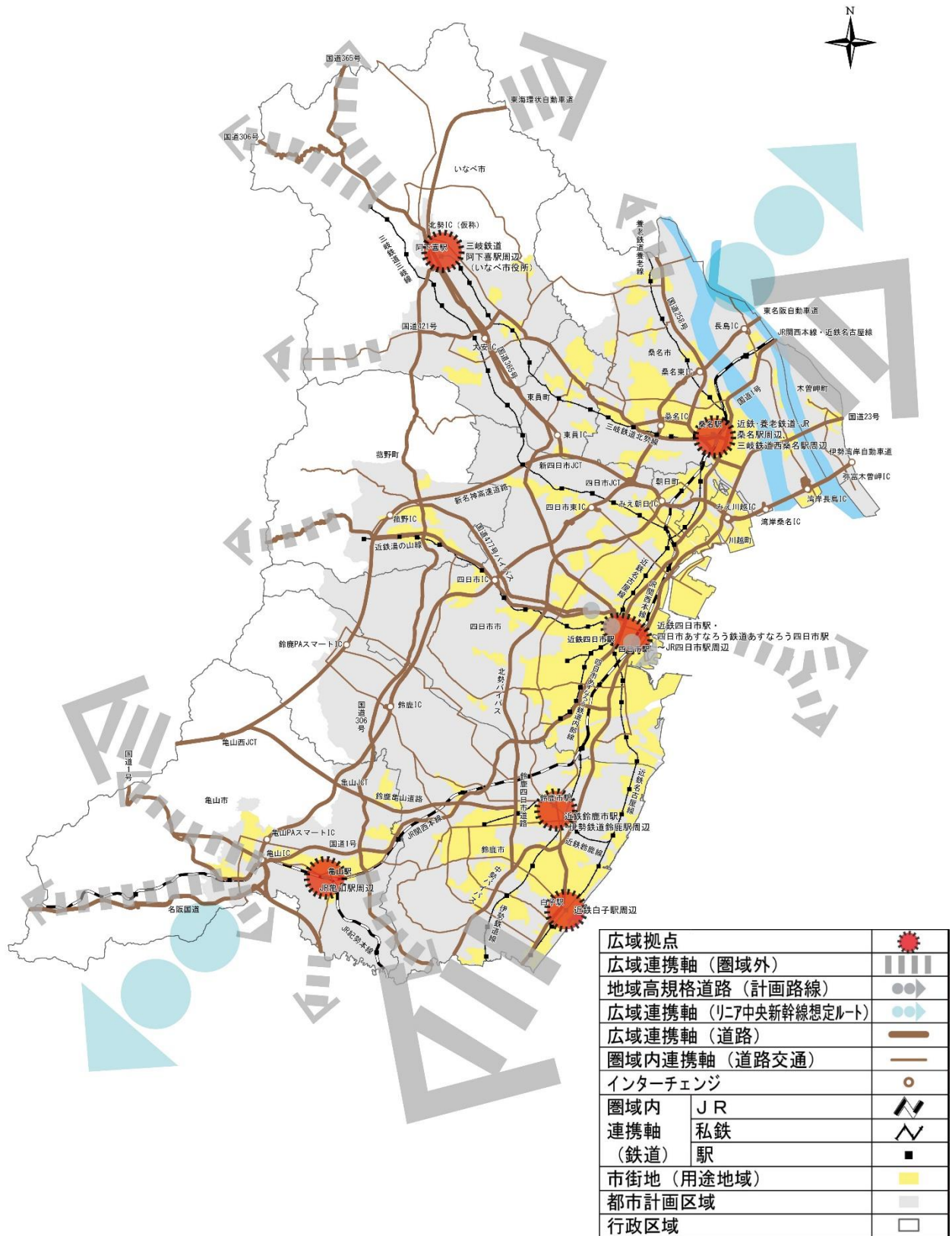


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 北勢圏域将来都市構造図（2 / 4）

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

- ・都市機能の集約化と広域連携による中核的圏域づくり

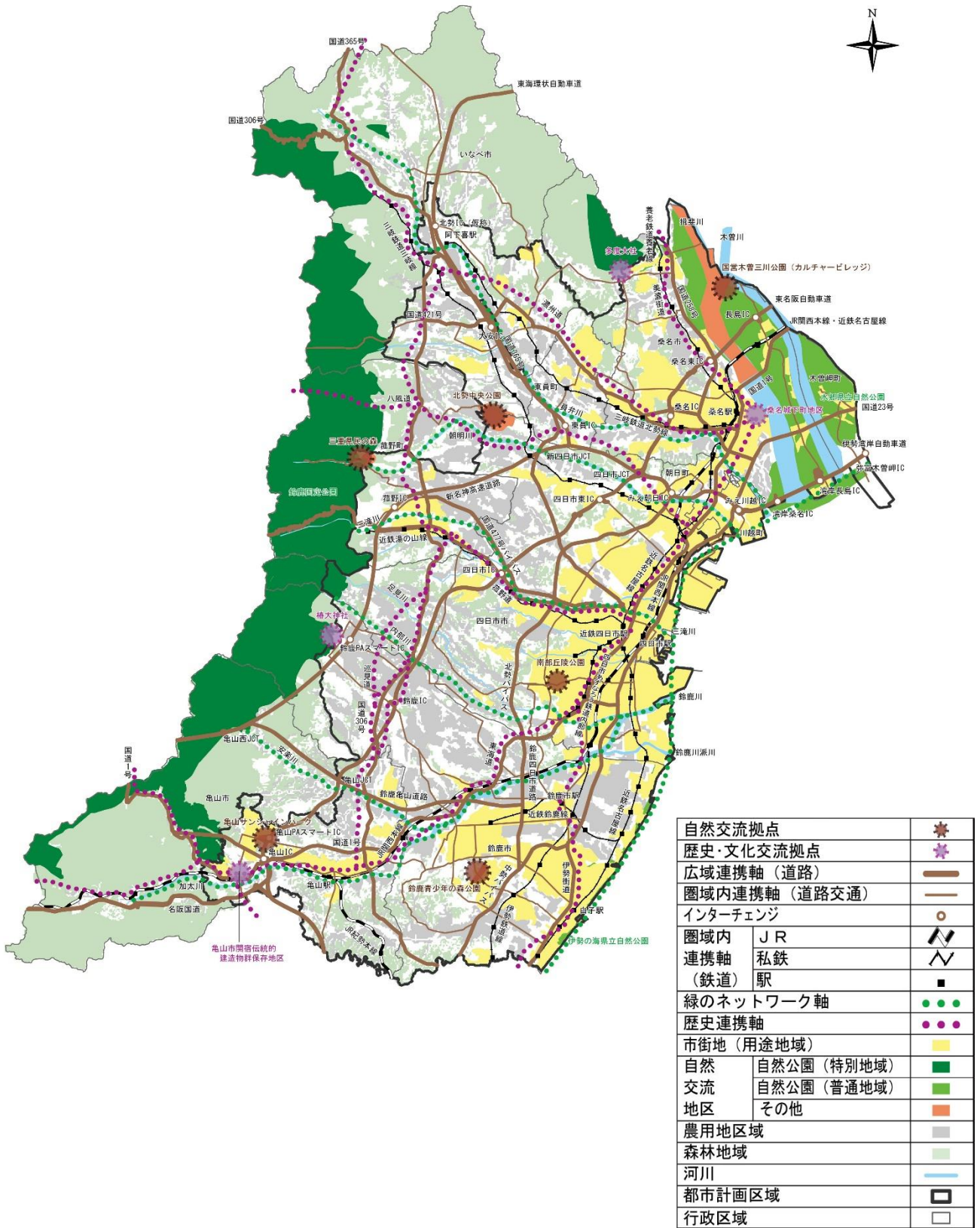


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 北勢圏域将来都市構造図（3 / 4）

【地域の個性を生かした魅力の向上】

- ・ 魅力と個性を生み出す地域づくりによる多様性のある圏域づくり

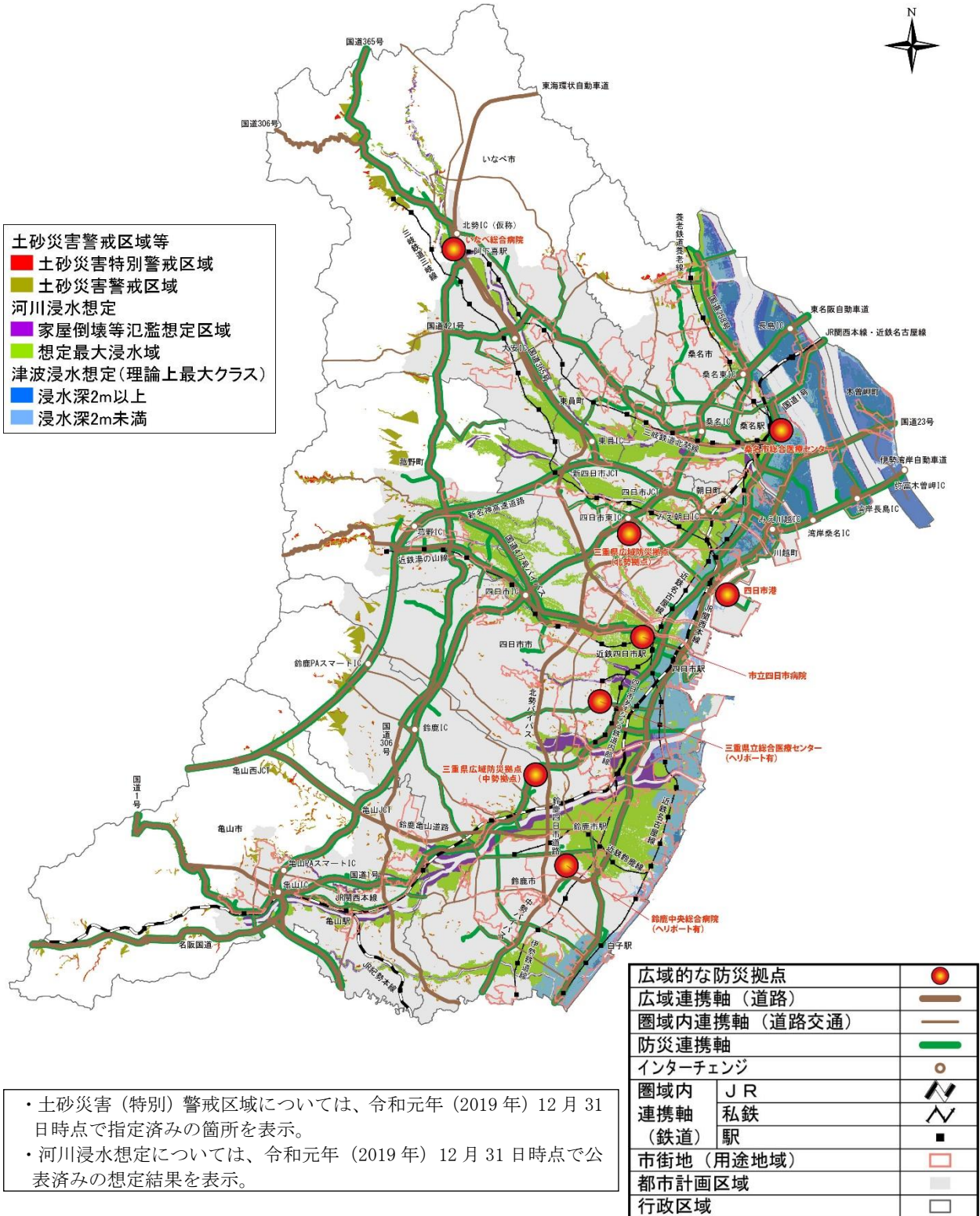


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 北勢圏域将来都市構造図（4 / 4）

【災害に対応した安全性の向上】

- ・ 災害に強く、しなやかな圏域づくり



※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

5 一体の圏域形成に向けた方針

(1) 都市計画区域の再編

圏域内の都市計画区域については、当面は、隣接・近接都市計画区域とのつながりを意識しながら、都市計画区域ごとに広域拠点を中心とした各拠点への都市機能の集積を進め、集約型都市構造の構築に取り組みます。なお、長期的には、今後の生活圏構成の変化をふまえて、行政区域を越えた再編について検討します。

非線引き都市計画区域については、市街地の低密拡散の抑制を前提とする土地利用コントロールを行うために必要な制度の適用等を検討します。

(2) 都市計画区域の指定

ア 菰野町の四日市都市計画区域外の区域

菰野町の都市計画区域外では、隣接する四日市都市計画区域や大安都市計画区域との地形的分断がなく、商業系・工業系の市街化動向がみられることから、今後も人口や市街化動向等を注視しつつ、都市計画区域の拡大や準都市計画区域の指定等を検討し、適正な土地利用を推進します。

イ いなべ市の北勢都市計画区域外の区域

いなべ市の北勢都市計画区域に隣接する区域外の区域には、多数の工場が所在しており、今後、工業集積等を積極的に進める場合は、計画の進捗状況にあわせ、都市計画区域の拡大を検討します。

ウ 桑名都市計画区域と大安都市計画区域の区域界周辺の区域

桑名都市計画区域と大安都市計画区域の間には、都市計画区域外の地域が所存しています。この地域の周辺には、東海環状自動車道大安 I Cや都市計画道路東員大安線の整備が位置付けられているなか、市街化動向がみられることから、都市計画区域の指定を検討します。

エ 亀山都市計画区域の都市計画区域外の区域

亀山市の亀山都市計画区域外の区域で、北側に整備された広域農道の沿道では、現在、都市的土地利用がなされておらず、農業振興地域や地域森林計画対象民有林の指定を受けていますが、商業施設等の立地の可能性も否定できないことから、今後の動向を見極め、都市的土地利用の発生が懸念される場合には、準都市計画区域の指定について検討します。

第2章 土地利用規制の基本方針

1 区域区分の要否

本区域では、区域区分の適用を継続します。

本区域の人口は減少傾向であり、世帯数も目標年次である2030年までには減少に転じる見込みです。しかし、広域拠点における都市機能の維持や集約、生活に必要な都市機能の適正な配置を図るとともに、高規格幹線道路や幹線道路の整備に伴う市街地の低密拡散を抑制し、区域内の自然環境を保全するため、区域区分の適用により土地利用の適正な規制・誘導を図ります。

2 区域区分の方針

本区域における概ねの人口及び産業の規模について、現況及び今後の見通しを勘案し、目標年次における市街化区域の概ねの規模を想定します。なお、産業の規模については、北勢圏域としての規模を想定します。

(1) 概ねの人口

三重県推計値

区分	年次	2020年(基準年)	2030年(目標年次)
都市計画区域内人口		193千人	概ね180千人
市街化区域内人口		149千人	概ね139千人

(2) 概ねの産業の規模

三重県推計値

区分	年次	2020年(基準年)	2030年(目標年次)
生産規模	製造品出荷額	73,827億円	概ね89,573億円
	卸小売販売額	17,404億円	概ね17,239億円

※生産規模は、北勢圏域（桑名、四日市及び鈴鹿の3都市計画区域）の数値です。

(3) 目標年次の市街化区域の概ねの規模及び現在市街化している区域との関係

区分	年次	2020年(基準年)	2030年(目標年次)
市街化区域面積		3,728ha	概ね3,728ha

第3章 主要な都市計画の決定方針

1 土地利用に関する主要な都市計画の決定方針

(1) 主要用途の配置方針

ア 住宅地

高度な都市機能の集約を図る広域拠点では、商業地域又は近隣商業地域の用途地域の指定を維持し、土地の高度利用や複合利用により、都心居住機能を配置します。

地域拠点及びその周辺地では、交通結節点の機能を維持しつつ、居住機能を配置します。

既存の市街地では、居住環境の状況や都市基盤施設の整備状況、公共交通網の形成状況を踏まえ、日常生活に必要な施設の配置に配慮しながら、低層住宅地、中高層住宅地、一般住宅地を配置します。

良好な居住環境を備えた郊外の住宅団地等では、住宅専用地域の用途地域の指定を維持し、定住人口や地域コミュニティの維持・増進を図るため、低層住宅地を配置します。

イ 商業・業務地

広域拠点では、都心居住や中心市街地の活性化、広域交流の促進を支援する商業・業務、文化、医療、教育等の各都市機能を配置します。

地域住民の日常の消費需要に対応する広域拠点以外の商業・業務地では、めざす将来像に応じて商業地域又は近隣商業地域等の用途地域を維持しつつ、特別用途地区の併用指定を行うなど新たな大規模集客施設の立地を抑制します。

交流拠点に位置づけた鈴鹿サーキットでは、広域的な集客交流を行う機能の維持・拡張等をするため、必要に応じ、用途地域の変更等を行います。

ウ 工業地

地域活力の維持・向上に向け、適切な工業用地の確保が必要です。新たな産業や既存産業の立地を促進するため、工業系用途地域や用途地域外の一団の既設工業地に加え、自治体の計画等により検討・選定された適地を工業地として配置します。

工業系土地利用誘導ゾーン内については、積極的に工業施設を誘致し、既存ストックを活用しつつ、必要な基盤整備を進めます。

準工業地域で、住宅地・商業地・工業地が混在している地域では、それぞれの地域の実情に応じて必要な場合には適正な用途地域へ変更し、計画的に土地利用の誘導を図ります。

(2) 市街地における建築物の密度構成に関する方針

本区域は、近鉄白子駅周辺、近鉄鈴鹿市駅・伊勢鉄道鈴鹿駅周辺、近鉄平田町駅周辺の3つの拠点を中心とする都市構造で形成されています。広域拠点である近鉄白子駅周辺と近鉄鈴鹿市駅・伊勢鉄道鈴鹿駅周辺では、多様な都市機能の集約に対応するため、地域のまちづくりの方針に応じ、高密度な市街地の形成を図ります。

地域拠点である近鉄平田町駅周辺では、商業・業務機能を維持するため、高密度な市街地を維持します。

工業系土地利用を図るべき区域については、工業生産活動の増進、公害の防止などを勘案しつつ、適正な工業地の環境形成を図ります。

その他の区域では、現在の密度を維持し、良好な住宅団地等においては、ゆとりある居住環境を維持します。

(3) 市街地の土地利用の方針

ア 土地の高度利用に関する方針

広域拠点では、商業・業務、文化、医療、教育等の都市機能の集約や都心居住を促進するため、必要な都市施設等を整備しつつ、土地の合理的かつ健全な高度利用を促進します。

イ 居住環境の改善又は維持に関する方針

快適で安全な居住環境を創出するため、住宅の耐震化、ユニバーサルデザインに配慮した住まいづくり及び空き家対策の促進等、本区域の市街地において必要な施策を実施します。

拠点及びその周辺地等居住の誘導を図るべき区域においては、道路や公園等必要な都市施設の整備を進めるとともに、近年進行する都市のスポンジ化（人口減少に伴い、空き地・空き家等の低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する現象）への対応を促進します。また、その他の区域における空き地・空き家等により生じる空間については、緑地へ転換する等その適切な利活用について検討を進めます。

ウ 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街地における身近な緑地の適切な維持や保全を図るため、公園・緑地や街路樹等の維持、公共施設や民地内の緑化等について、市の景観計画における緑化推進に関する位置づけ等も踏まえ、市民や事業者との協働による取組を推進します。

歴史的まち並みの残る伊勢街道や東海道の旧街道沿いでは、歴史的景観を保全するため、周辺景観と調和した住宅が建設されるよう努めます。

市街地における良好な環境の保全等のために農地を保全することがとくに

必要である場合には、生産緑地地区の活用について検討します。

エ 都市防災の観点から必要な都市的土地利用の抑制に関する方針

本区域マスタープランで位置付けた拠点及びその周辺地については、将来にわたり都市機能を集約し存続させる区域（以下「都市機能の集約をめざす区域」という。）であることから、都市防災に係る施策を実施し、安全性の向上を図ります。

そのうえで、都市機能の集約をめざす区域を除く、一定の拡がりをもった住居系の既成市街地における著しく災害リスクが高い区域については、地域地区の見直しや建築物の構造規制に係る条例制定の検討を促進します。

土砂災害の危険性の高い地域では、市街化を抑制するほか、水源涵養機能を持つ樹林地等の保全を図り、災害の防止に努めます。

（４）その他の土地利用の方針

市街化調整区域では、集約型都市構造の構築をめざすため、市街化の抑制を基本としつつ、必要に応じて、地域コミュニティの維持を目的とする取組や工業の増進等を目的とする開発について、市街化調整区域の性格を変えない範囲で計画的に取り組みます。

ア 優良な農地との健全な調和に関する方針

一団の優良農地については、引き続き開発を抑制し、保全を図ります。

イ 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

農地や山地等については、保水・涵養機能を維持するため、市街化を抑制します。

溢水・湛水や津波浸水等の災害リスクが高い区域については、引き続き市街化を抑制します。

土砂災害の危険性が高い地域では、現在の土地利用を踏まえつつ、新たな宅地化や開発行為を抑制します。

ウ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

区域北西部の鈴鹿国定公園の山並みや伊勢の海県立自然公園等の海岸線、鈴鹿川をはじめとする河川は、区域の魅力と個性を生み出す自然環境として保全を図ります。

自然環境形成の観点から特に保全が必要な区域については、公園・緑地、風致地区等を定めます。

エ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

市街化調整区域の集落等では、集落の維持を図るため、必要な区域について、地区計画制度等を活用し、日常生活における利便性の向上に資する機能の導入を図ります。

また、工業の増進等を目的とする一定規模以上の開発は、立地の確実性、周辺環境への影響等を勘案し、計画的に集積を図ります。

面的整備を検討、実施している区域では、有効な土地利用を進めるため、事業の実施が確実となった段階に必要な施設を都市計画に定めるとともに、必要に応じて市街化区域に編入します。

2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針

(1) 交通施設の都市計画の決定方針

ア 交通体系の整備方針

都市機能の集約を図る拠点の形成と相互の連携のため、整備が進むリニア中央新幹線や高速バス等の広域ネットワーク、それらに接続する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築を進めます。

道路については、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要や都市機能の連携に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、役割に応じた階層的な道路ネットワークの構築を進めます。加えて、リニア中央新幹線の整備効果を享受できるよう地域の交通ネットワークとの連携を図ります。事業については、利便性を確保しながら適切に維持管理ができるよう必要なものを都市計画に定め、計画的かつ効率的・効果的に整備します。

多くの人が集まる拠点およびその周辺では、歩行者や自転車等の安全性を高めるため、バリアフリー化の推進を含め、ユニバーサルデザインに配慮した歩道等の整備を実施するとともに、たまり空間や駐輪スペース等を備えた快適な移動空間の形成を図ります。

歩行者や自転車等の利便性に配慮しながら、鉄道駅やバス停等の交通結節点および周辺整備等を進め、公共交通の利用促進を図るとともに、交通結節点となる拠点周辺等への居住の誘導を進め、持続可能な公共交通の実現を図ります。

イ 主要な施設の配置方針

(ア) 道路

a 高規格幹線道路等

東名阪自動車道及び新名神高速道路については、圏域外と連携する機能を維持します。

また、高速道路へのアクセス強化及び鈴鹿市と亀山市の連携強化に資す

る鈴鹿亀山道路について、整備を推進します。

b 幹線道路

本区域の骨格を形成し、名古屋市及び亀山市を經由して滋賀県を結ぶ国道1号、名古屋市及び中南勢圏域並びに伊勢志摩圏域を結ぶ国道23号については、幹線道路の機能を維持しつつ、機能強化に向け鈴鹿四日市道路、中勢バイパスの整備を促進します。

圏域において圏域内連携軸として位置づけ、区域内の広域拠点、自然交流拠点や歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点等を相互に連携する国道1号、国道23号、主要地方道鈴鹿環状線等の幹線道路については、必要な整備を進めるとともに、機能の維持を図ります。

また、鈴鹿市の環状道路として位置づける都市計画道路汲川原橋徳田線と市街地から高速道路へのアクセス機能を有する主要地方道神戸長沢線については、4車線化し、機能強化を図ります。

圏域において防災連携軸に位置づけた幹線道路については、緊急輸送道路として防災機能の維持や強化を図ります。

(イ) 鉄道

鉄道は、超高齢社会に対応した、また地球環境にやさしい公共交通として、持続可能な地域づくりの実現に向けて中心的な役割を担います。

そのため、バス交通等ほかの公共交通や自動車交通との連携強化を促進し、公共交通の骨格として路線を今後も維持します。

本区域にあるJR関西本線、近鉄名古屋線、近鉄鈴鹿線、伊勢鉄道伊勢線においては、交通結節点及び駅周辺の駐車場、駐輪場やアクセス道路等の周辺整備によって利便性の向上を図ります。

また、東西の大都市圏を連結する連携軸として、輸送サービスの向上のため、JR関西本線の複線化の促進を図ります。

(ウ) その他

都市計画決定され長期未着手となっている道路等の都市施設については、その必要性を検証した上で、人口減少の状況等により必要性が低下したもののについては、計画の廃止を含め、見直しを行います。

バス交通については、鉄道との一体的な利用を促進するための交通結節点及び周辺の整備に加え、バスロケーションシステム等、利用促進に資するシステムの拡大について検討します。

市内の各拠点と既存集落地等との連携については、移動円滑化支援のため、鈴鹿市地域公共交通総合連携計画をもとに、バス路線やコミュニティバスの維持・充実、デマンドシステム（バス、タクシー）等の導入について検討します。

ウ 主要な施設の整備目標

概ね 10 年以内に整備（着手を含む。）を予定する主要な施設は、以下に示すとおりです。

■主要な施設の整備目標（道路）

種別	都市計画道路名	路線名
道路	1・2・1 第二名神自動車道	新名神高速道路
	1・4・1 鈴鹿亀山道路	
	3・1・28 北勢バイパス	国道 23 号（鈴鹿四日市道路）
	3・1・1 中勢バイパス	国道 23 号（中勢バイパス）
	3・3・5 鈴鹿中央線	主要地方道神戸長沢線
	3・4・7 野町国府線	主要地方道亀山鈴鹿線
	—	主要地方道鈴鹿環状線（磯山バイパス）
	—	主要地方道鈴鹿環状線（国府）

（2）下水道及び河川の都市計画の決定方針

ア 下水道及び河川の整備方針

本区域では、北勢沿岸流域下水道（南部処理区）とその流域関連公共下水道の計画区域があります。今後は、必要に応じた事業区域の見直しや農業集落排水事業等との連携を図りながら、下水道の整備を引き続き進めます。

区域内の河川については、治水安全度の低い区間の整備を推進するとともに、鈴鹿山麓の自然環境と市街地、海岸線を結ぶ緑のネットワーク軸としての保全及び利活用を図ります。

イ 主要な施設の配置方針

（ア）下水道

北勢沿岸流域下水道（南部処理区）は、流域関連公共下水道と連携を図りながら、南部浄化センターの施設の増設について、引き続き整備を推進します。

（イ）河川

芥川、椋川、堀切川、釜屋川については、河川整備計画に基づき、自然環境や良好な水辺環境の維持等に配慮しつつ整備を推進します。

鈴鹿川については、改修計画に基づき、堤防整備等の推進を図ります。
なお、河川整備においては、自然環境に配慮した護岸整備に努めます。

ウ 主要な施設の整備目標

概ね 10 年以内に整備（着手を含む。）を予定する主要な施設は、以下に示すとおりです。

■主要な施設の整備目標（河川）

種別		事業箇所
河川	一級河川	鈴鹿川
		芥川
		椋川
	二級河川	堀切川
		釜屋川

3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針

（1）主要な市街地開発事業の決定方針

居住や都市機能の集約を図るべき区域については、民間事業者等の参画を誘導しつつ、地域のまちづくり方針に応じた都市機能増進施設の整備や良好な居住環境の形成等を図ります。

この実現にあたっては、市街地内に散在する空き地等を集約・再編し、地域に必要な公共施設等を整備することを可能とする柔軟な土地区画整理事業等の適用をはじめ、区域の価値を早期に向上する取組を進めます。

低層・高密な市街地においては、狭隘な区画道路、幹線道路が未整備等の問題を抱えているため、地域コミュニティに配慮しながら面的整備にあわせて、道路・公園等の整備を進めます。

4 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定方針

（1）基本方針

本区域には、鈴鹿山麓の樹林地、丘陵地の里山、平野部の優良農地等の緑地や鈴鹿山脈を水源とする複数の河川等の自然環境を有しています。

地球温暖化対策の観点から、鈴鹿山麓から伊勢湾に至る変化に富んだ自然環境をCO₂の吸収源となる緑地として積極的に保全し、創出することが必要であり、都市防災の観点から、雨水流出や土砂災害の抑制に資する緑地の保全が重要となっています。豊かな自然環境と共生する都市づくりのため、また、CO₂吸収による温室効果ガス削減の観点から、市街地及びその周辺の緑地の保全や整備を図ります。

（2）主要な緑地の配置方針

ア 環境保全系統

圏域において緑のネットワーク軸として位置づけた鈴鹿川、安楽川並びに伊勢の海県立自然公園を含む海岸線については、都市の貴重な緑としてそれらの保全・維持を図ります。

また、文化財と一体となった樹林地や市街地にある里山等は、都市近郊の身近な自然環境として保全を図ります。

イ レクリエーション系統

圏域において自然交流拠点として位置づけた鈴鹿青少年の森公園は、市街地に隣接する貴重なレクリエーション空間としての機能や周辺環境の保全・維持を図ります。

また、施設緑地を連携する緑道を配置するほか、日常のレクリエーション需要に対応するため住区基幹公園の適切な保全・維持を図ります。

ウ 防災系統

地震災害や火災発生時における安全性を確保するため、一時避難場所として近隣公園や地区公園、広域避難場所として運動公園や総合公園を適切に保全・維持します。

避難路となる幹線道路は、歩道の整備を進めるほか、延焼遮断帯となる緑地帯の整備を図ります。

また、溢水や湛水等の水害対策に有効な保水又は遊水機能を有する山地、丘陵地、農地、ため池等の諸機能の保全、河口部での高潮対策や耐震対策を図ります。

エ 景観構成系統

都市アメニティの向上を図るため、市街地や公園の整備にあたっては、自然環境との調和に十分配慮します。

歴史連携軸として位置づけた東海道、伊勢街道、巡見道は、周辺の景観要素と一体となった歴史的な景観の保全を図ります。

鈴鹿川、安楽川等の優れた自然の景観、市街地や公園・緑地の景観等を保全するとともに、街路の景観整備を進め、個性ある景観の保全と新たな市街地景観の創出を図ります。

(3) 実現のための具体の都市計画制度の方針

今後とも、鈴鹿青少年の森公園等の機能維持を図ります。

都市計画区域周辺において、開発等による無秩序な市街化拡大の恐れがある場合には、必要に応じて都市計画制度の適用を図ります。

5 地域の特性に応じて定めるべき事項

(1) 大規模自然災害の被害低減に向けた方針

本区域は、南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域の指定を受けていることから、三重県防災・減災対策行動計画の展開により、災害に強いまちづくりを進めます。また、地震・津波の災害リスクの高い区域については、「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」で示した土地利用検討区域

を設定のうえ、土地利用や防災・減災施策の取組を促進します。このほか洪水等の災害リスクの高い区域についても、今後の土地利用を検討したうえで、被害低減に向けた施策の取組を促進します。この土地利用検討区域は、居住を誘導する区域から除くことをめざします。

市街地に必要なオープンスペースや安全な避難路等について、適正な配置を促進します。

河口部に位置する市街地では、浸水対策を進めます。

あわせて、ハザードマップを活用した防災意識の啓発や災害時の速やかな応急・復旧体制、近隣での応援協力体制づくり等のソフト対策や地籍調査についても進めます。

(2) 空き家・空き地対策について

増加する空き家・空き地については、都市活動に支障を来すため、今後の土地利用を踏まえたうえで、必要な対策を実施していきます。管理の行き届いている空き家については、有効利用を図るため、空き家の他用途への転用等による利活用を促進します。適切な管理が行われず、地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼす恐れのある空き家については、除去を促すこととし、耐震性のない空き家には除去への取組を支援します。

散在する空き地については、柔軟な土地区画整理事業等の活用により集約・再編し、地域が抱える課題に対応した都市基盤の確保・整備を進めます。

(3) 都市におけるモビリティの確保に向けた方針

近年、MaaSをはじめ、AIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組がみられるようになってきています。また、物流や自動車産業の分野でも、自動運転の実用化・活用に向けた取組が進みつつあります。

各都市が抱える課題に対して、新たなモビリティサービスが地域特性を踏まえて導入が図られるよう、立地適正化計画や地域公共交通網形成計画等の策定や見直し等による地域交通のあり方を検討します。

また、新たなモビリティの活用による課題対応のために、道路空間の再配分を行う等、必要な交通結節点や移動空間等の確保に努めます。

(4) 地域活力の維持・向上に向けた方針

鈴鹿国定公園は、都市の環境にとって重要な緑であり、広域交流に資する魅力をあわせ持つことから、適切に保全し、アクセスの向上による利活用を促進します。

また、山並みや水田、河川や海岸線等の自然景観や東海道、伊勢街道沿いのまち並み等の歴史的景観等、地域の特色ある良好な景観の形成について、景観計画に基づき、保全・形成に取り組みます。

歴史・文化拠点として位置づけた椿大神社では、アクセスの向上を推進するとともに、景観資源としての保全に努めます。

■土地利用構想図

凡例	
行政界	-----
都市計画区域	———
市街化区域界	———
広域拠点	⊙
地域拠点	⊙
交流拠点	⊙
広域的な防災拠点	⊙
住宅地(住宅系用途地域)、商業・業務地(商業系用途地域)	■
工業地(工業系用途地域)	■
工業系土地利用誘導ゾーン	⊙
都市計画公園・都市計画緑地等	■
優良農地(農振農用地)	■
広域的な位置づけのある道路	都市計画道路
	都市計画道路以外
鉄道(JR)	———
鉄道(私鉄)	++++
歴史連携軸	⊙
緑のネットワーク軸	⊙
河川・海	———

