

北勢圏域マスタープラン

三重県

目次

はじめに.....	1
1. 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.....	19

はじめに

三重県（以下「本県」という。）では、「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。）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 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、一体的観点からおおむ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」

次期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、おおむね 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。

各都市計画区域マスタープランは、圏域マスタープランに示す目標をふまえ、当該都市計画区域におけるおおむね 10 年間の具体的な都市計画の方針を定める計画として、改定（基準年：平成 32 年（2020 年））することになります。

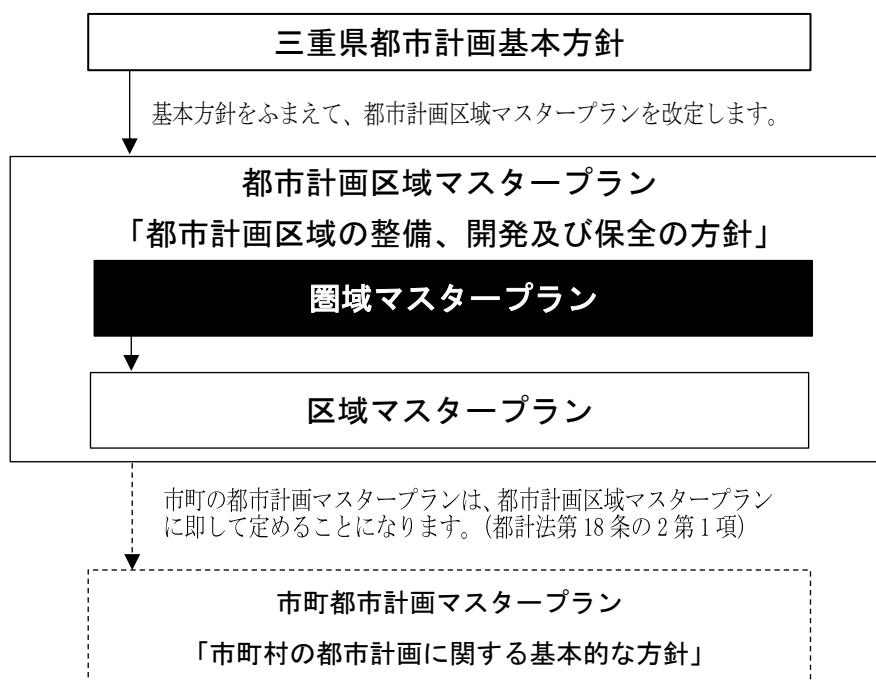


図 圏域マスタープランの位置づけ

1. 北勢圏域における都市計画の目標

(1) 圏域・都市計画区域¹の現状と取組

地勢、人口、産業の状況、市街化の動向、都市施設・公共交通、自然環境等の現状、都市計画に関連する取組等、本圏域の現状把握をします。

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）
- ・北勢都市計画区域（いなべ市の一部）
- ・大安都市計画区域（いなべ市の一部）
- ・亀山都市計画区域（亀山市の一部、津市の一部）

i. 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²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経済をけん引するなか、工場の事業所数が減少傾向で

【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)

¹ 都市計画区域：都市計画法第5条に基づき、一体の都市として総合的に整備、開発および保全する必要のある区域として都道府県が指定する、都市計画を定める範囲のこと。

² 用途地域：都市計画法第8条に基づき、住居、商業、工業等市街地の大枠としての土地利用を定めるもの。用途地域は13種類あり、建築物の用途、形態、建ぺい率、容積率の制限等を定めている。

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立地することなどから、観光入込客数が県内で最も多い地域でもあります。

ii. 市街化動向

- ・人口集中地区（DID）³は、四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、東員町、菰野町、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⁴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。

iii. 都市施設・公共交通

- ・三重県においては、高規格幹線道路⁵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、三重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、北勢バイパス等の整備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号幹線等の施設整備が進められています。
- ・都市施設の整備状況については、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14.19m²/人（県平均10.65m²/人）で県の平均を上回っています。

³ 人口集中地区（DID）：国勢調査で設定される、市町村の区域内で人口密度40人/ha以上の基本調査区等が互いに隣接して人口が5,000人以上になる地域。なお、公共施設等が含まれるなどの場合には、人口集中地区の人口密度が40人/haを下回ることがある。

⁴ 区域区分：都市計画法第7条に基づき、都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、都市計画区域を「市街化区域」と「市街化調整区域」の2つの区域に区分することを「区域区分」といい、区域区分を行うことを一般的に「線引き」という。

⁵ 高規格幹線道路：全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。

- ・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。

Ⅳ. 自然環境、災害等

- ・本圏域は、自然公園地域が3地域指定されるなど、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⁶（過去最大クラス）による津波浸水想定区域には、概算で圏域人口の12%が居住し、主要な公共公益施設の14%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⁷の構築に向けた地域独自の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。

⁶ 南海トラフ地震：駿河湾から遠州灘、熊野灘、紀伊半島の南側の海域および土佐湾を経て日向灘沖までのフィリピン海プレートおよびユーラシアプレートが接する海底の溝状の地形を形成する区域を震源とする大規模な地震のこと。

⁷ 集約型都市構造：一般的には、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能がアクセス性の高い交通結節点等の拠点にまとまって立地し、その周辺に住居がまとまって立地することで、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの都市機能に容易にアクセスできるような都市構造をいう。

(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

圏域の現状をふまえ、基本方針で示した「都市づくりの方向」ごとに都市計画が担うべき中心課題を抽出します。

<地域の個性を生かした魅力の向上>

- ・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
- ・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⁸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
- ・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
- ・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

<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

⁸ 自動車から排出される窒素酸化物及び粒子状物質の特定地域における総量の削減等に関する特別措置法(平成4年法律第70号)

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

圏域の現状および課題をふまえ、本圏域のめざすべき将来像を理念として示すとともに、基本方針にて示した「都市づくりの方向」（「県民と共に考える地域づくり」およびこれを土台とする4つの方向）ごとに目標を設定します。

『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。

【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IC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。

【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。

【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－

- ・木曽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。

【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。

(上記4つの方向の土台)

【県民と共に考える地域づくり】

- ・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可以增加を図ります。

(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造

「(3) 都市計画の理念と目標」において示した将来像について、「都市づくりの方向」ごとに以下の要素とその組合せで将来都市構造図として示します。

◆ 将来都市構造図で示す要素

拠点	広域的な役割をもつ圏域における拠点 ○ 広域拠点：「集約型都市構造の要」として多様な都市機能の集約を図る地区 ○ 交流拠点：広域的な交流活動を行う地区・施設等（自然交流拠点、歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点に区分する。） ○ 広域的な防災拠点：広域的な防災機能を備えた施設、災害時に拠点となる施設等
連携軸	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 ○ 広域連携軸：主に圏域間や県外との連携を担う交通基盤 ○ 圏域内連携軸：主に圏域内の連携を担う交通基盤 ○ 防災連携軸：災害時の物資輸送等を担う交通基盤 ○ 緑のネットワーク軸：自然環境と市街地を連携する河川や海岸線 ○ 歴史連携軸：地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道
ゾーン	○ 市街地：現行の用途地域と今後用途地域の指定が見込まれる概ねの範囲 ○ 工業系土地利用誘導ゾーン：積極的に大規模工業施設の誘導に取り組むゾーン ○ 自然交流地区：自然環境を生かした交流を推進する区域等 ○ その他 <ul style="list-style-type: none"> ・農用地区域、森林地域：原則として保全を図る市街地外の森林や優良な農地 ・防災に係る指定区域等：災害への対応の前提となる土砂災害警戒区域等、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域

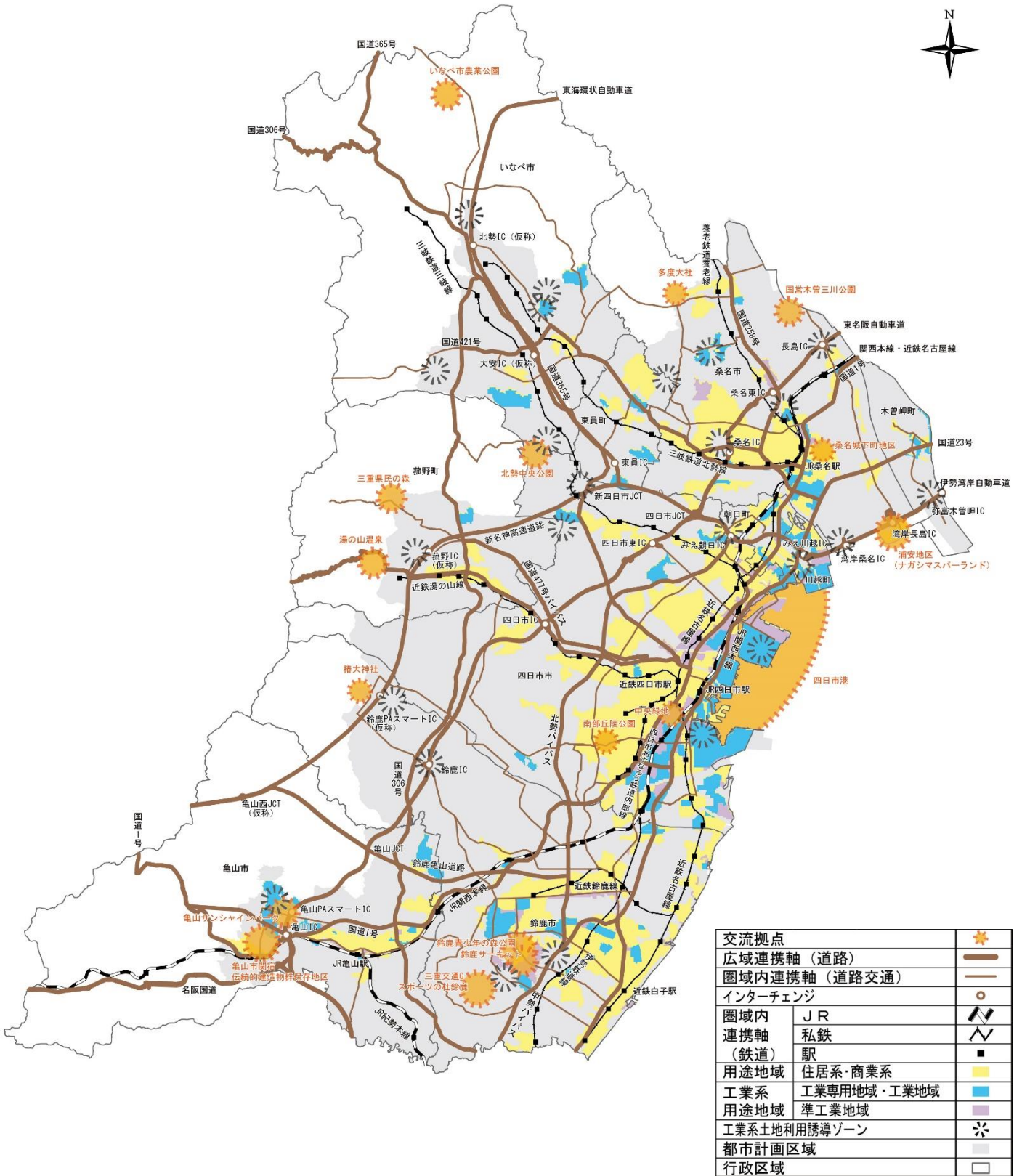
◆ 都市づくりの方向と要素の組合せ

		都市づくりの方向			
		産業振興による 地域活力の向上	都市機能の効率性と 生活利便性の向上	地域の個性を生か した魅力の向上	災害に対応した 安全性の向上
拠点	広域拠点		○		
	交流 拠点	自然交流拠点			○
		歴史・文化交流拠点	○		○
		レクリエーション等交流拠点			
	広域的な防災拠点				○
連携軸	広域連携軸	○	○	○	○
	圏域内連携軸	○	○	○	○
	防災連携軸				○
	緑のネットワーク軸			○	
	歴史連携軸			○	
ゾーン	市街地（用途地域）	○	○	○	○
	工業系土地利用誘導ゾーン	○			
	自然交流地区			○	
	その他	農用地区域、森林地域			○
防災に係る指定区域等					○

◆ 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

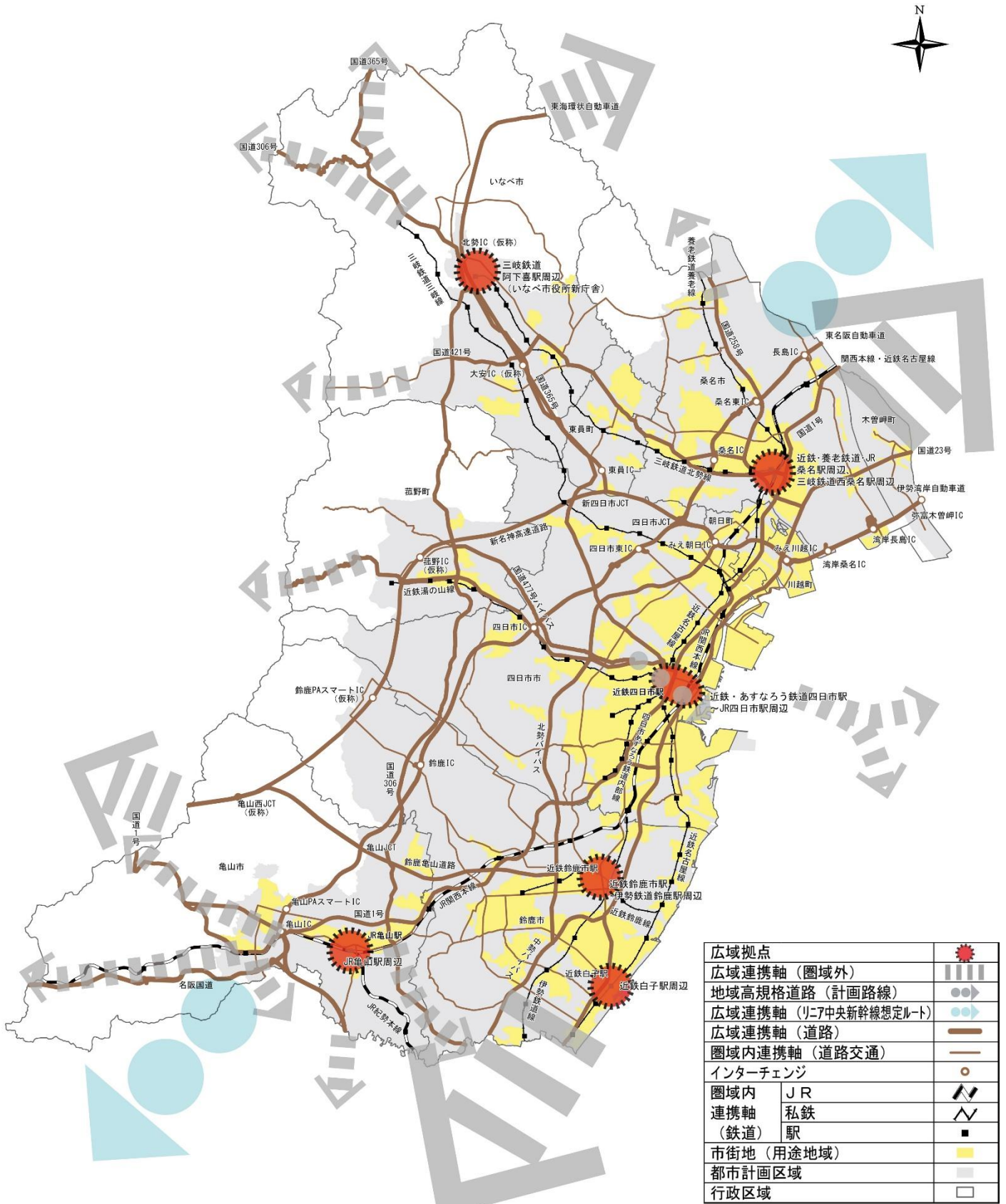


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 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

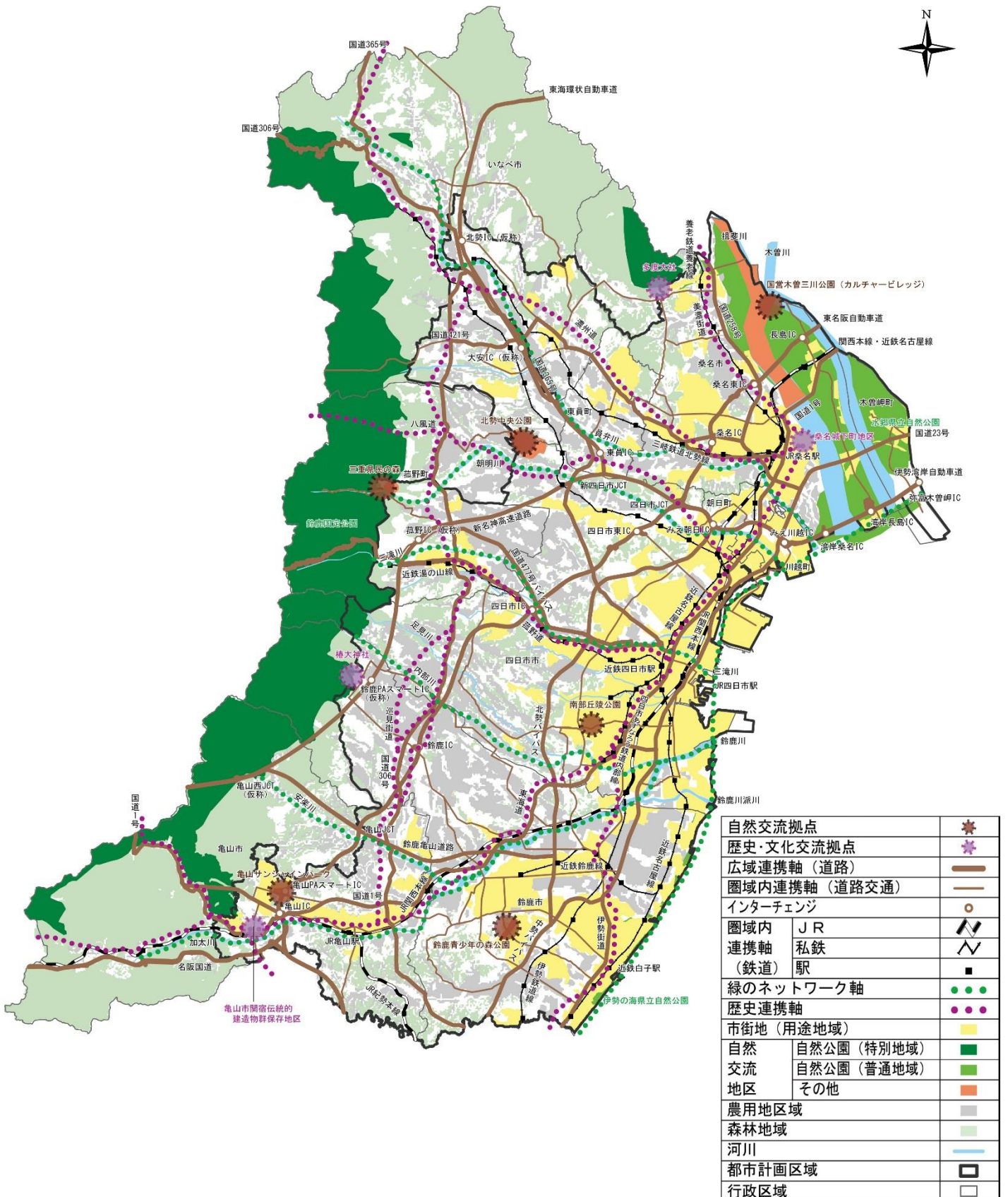


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 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

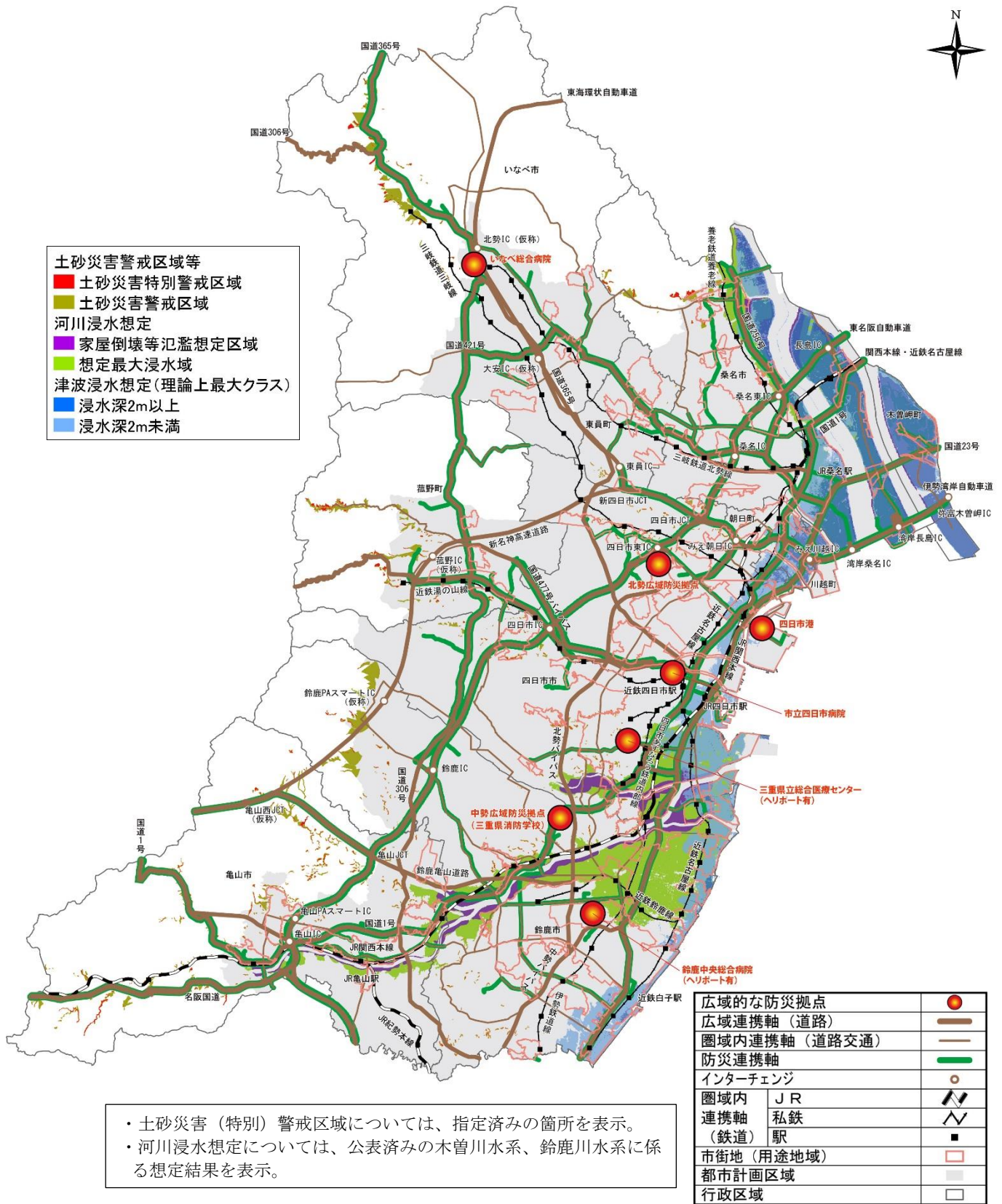


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 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。

① 拠点形成・機能誘導の方針

i. 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。

※広域拠点の選定：都市機能の集積評価（都市施設の立地状況、人口集中地区等）と交通アクセス機能の評価（鉄道交通・バス交通の状況、幹線道路の整備状況）により一定基準を満たす地区を選定しました。

◆ 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	北勢	三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所新庁舎）
	四日市市	四日市	近鉄・あすなろう鉄道四日市駅～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】

○四日市駅周辺

県内で最も人口が多く、産業の発展を牽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。

○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。

○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。

ii. 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地区を交流拠点とします。

※交流拠点の選定：主要観光地や広域交流のための施設整備等が行われている施設を選定しました。

<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を生かした地区や施設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。

<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。

＜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/菟野町	四日市/大安	北勢中央公園
		四日市市	四日市	南部丘陵公園
		菟野町	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（桑名七里の渡し公園）
		鈴鹿市	鈴鹿	多度大社
		亀山市	亀山	椿大神社
	レクリエーション等交流拠点	桑名市	桑名	亀山市関宿伝統的建造物群保存地区
		いなべ市	—	浦安地区（ナガシマスパーランド）
		四日市市	四日市	いなべ市農業公園
		菟野町	—	中央緑地
		鈴鹿市	鈴鹿	四日市港
				湯の山温泉
			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）	

iii. 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。

※広域的な防災拠点の選定：三重県地域防災計画に位置づけのある施設を選定しました。

- ・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

市街地整備や緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を進めるなど、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	いなべ市	北勢	いなべ総合病院
	四日市市	四日市	北勢広域防災拠点
			四日市港（霞ヶ浦地区南心頭・四日市地区2号地）
			市立四日市病院
	鈴鹿市	鈴鹿	三重県立総合医療センター
			中勢広域防災拠点（三重県消防学校） 鈴鹿中央総合病院

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	緊急輸送道路
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

③ 土地利用別の目標・方針

i. 住居系市街地

- ・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で災害リスクが低く、都市基盤が整備された区域へ居住を誘導することにより、その区域内の人口割合を増加させるよう取り組みます。
- ・災害リスクが高い沿岸部等で対策が必要な区域については、都市的土地利用の抑制や建築物の構造等の規制による被害の低減等の施策を実施し、その区域において被害を受ける人口割合を減少させるよう取り組みます。

ii. 商業系市街地

【広域拠点】

- ・広域拠点では、商業・業務、文化、医療、教育等の多様な都市機能を集積し中心市街地の活性化を図るため、必要な都市計画制度を適用します。
- ・広域拠点のうち周辺に人口が集積し公共交通の利便性が高い区域では、新たな大規模集客施設の立地を誘導するため、用途地域として商業地域や近隣商業地域を維持します。
(本圏域において新たな大規模集客施設の誘導を図る広域拠点は、近鉄・養老鉄道・JR桑名駅、三岐鉄道西桑名駅周辺、近鉄・あすなろう鉄道四日市駅～JR四日市駅周辺および近鉄白子駅周辺とします。)

【その他商業系土地利用】

- ・広域拠点以外の区域においては、地域住民が日常の買い物や診療等の生活サービスを受できるよう既存の商業地域または近隣商業地域の指定を維持します。
- ・現に大規模集客施設が立地する区域では、その立地を維持する必要がある場合は、用途地域として商業地域や近隣商業地域を維持または指定します。

iii. 工業系市街地

【工業系土地利用】

- ・地域活力の維持・向上を図るため、工業系用途地域や用途地域外の一団の既設工業用地に加え、県や市町の計画等により検討・選定され、新たな工業用地の需要が認められる適地を工業系の土地利用を図るべき地域ととらえ、新たな産業や既存産業の立地を促進します。
- ・産業構造の変化等により利用がされなくなった工業用地については、必要に応じて、都市構造へ与える影響等を考慮しつつ、用途の転換を検討します。

【工業系土地利用誘導ゾーン】

- ・工業系の土地利用を図るべき地域のうち、高速道路IC周辺や幹線道路の沿道でニーズが高く一定規模以上の工業用地の確保が見込まれる区域や、既存の工業系用途地域（工業地域・工業専用地域）内の大規模未利用地を工業系土地利用誘導ゾーンと位置づけ、市町と協力して積極的に大規模工業施設の誘導に取り組みます。

iv. 自然・都市農地等

【自然交流地区】

- ・圏域内の多様で豊かな自然環境を生かした交流を推進するため、自然公園地域等を自然交流地区として位置づけ、風致地区の適用や都市計画法以外の制度の活用等により、整備保全を図ります。

【都市農地等】

- ・市街地内の集团的な農地や山林等は、都市環境にゆとりやうるおいをもたらすとともに、都市農業の場やオープンスペースとしての機能も有することから、地域のめざす市街地像に応じて保全・活用を図ります。
- ・市街地外に位置する森林や優良な農地については、原則として保全を図ります。

④ 都市施設整備等の目標・方針

i. 都市施設

- ・道路や公共下水道等の都市施設については、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施設を都市計画に定め、計画的かつ効率的・効果的に整備します。また、県と市町が協働し、都市計画決定され長期未着手となっている施設等の必要性を検証し、人口減少の状況等により必要性が低下したものについては、計画の廃止を含めて見直しを行います。
- ・行政機関等の公共建築物については、既存の施設を有効に活用しつつ、人口減少等に対応した再編・集約を図るなかで、拠点内への集積を図るなど、適切に配置するよう努めます。
- ・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。
- ・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強化を図ります。
- ・防災施設等については、災害に強いまちづくりを進めるため、引き続き、計画的に整備を推進するとともに、既存施設の長寿命化等適切な維持管理を実施します。
- ・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、ユニバーサルデザイン⁹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。

ii. 公共交通

- ・集約型都市構造の構築にあたっては、都市機能の集約を図る拠点を形成するとともに相互に連携させることが重要であることから、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。
- ・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ります。また、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を維持します。

⁹ ユニバーサルデザイン：物理的、社会的、制度的、心理的な全ての障壁（バリア）に対処するという考え方を「バリアフリー」といい、施設や製品等について新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方を「ユニバーサルデザイン」という。

(5) 一体の圏域形成に向けた方針

都市活動が広域化しているなかで持続的な都市づくりをしていくためには、圏域をより一体的に捉えていくことが必要であることから、圏域における都市計画区域の再編および指定の方針について示します。

① 都市計画区域の再編

- ・いなべ市の区域にある3つの都市計画区域のうち、北勢都市計画区域と大安都市計画区域については、統合することを検討します。圏域内のその他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

i. 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¹⁰の指定等を検討し、適正な土地利用を推進します。

ii. いなべ市の北勢都市計画区域外の区域および旧藤原町の区域

- ・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。
- ・同市内の旧藤原町の区域において、工業系の土地利用を図る場合には、準都市計画区域の指定を検討します。

iii. 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在しています。この地域の周辺には、東海環状自動車道大安 I C（仮称）や都市計画道路東員大安線の整備が位置づけられているなか、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。

¹⁰ 準都市計画区域：都市計画法第5条の2に規定される区域で、都市計画区域外のうち、相当数の住居その他の建築物の建築または敷地造成が現に行われ、または行われると見込まれる一定の区域であって、そのまま土地利用を整理することなく放置すれば、将来における都市としての整備、開発および保全に支障が生じるおそれがある場合に、都道府県が指定する。

iv. 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。