

# 都市計画区域マスタープラン変更案<概要>

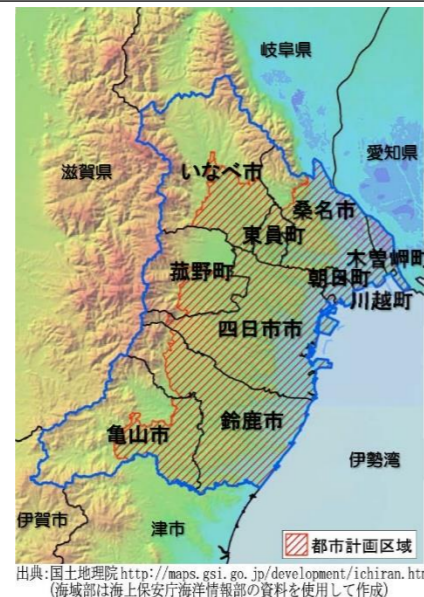
## 北勢圏域

### 【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、鈴鹿市の一部）
- ・鈴鹿都市計画区域（鈴鹿市の一部）
- ・いなべ都市計画区域（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）



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

## (1) 圏域・都市計画区域の現状と取組 P2-4

### ○地勢、人口、産業

- ・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る。

圏域の 人口・世帯数	国勢調査			社人研推計値		高齢化率	2015年
	2005	2010	2015	2020	2030		
人口(千人)	824	840	841	834	802	北勢圏域	24.6%
世帯数(千世帯)	293	316	332	—	—	三重県	27.9%

- ・県内最大の産業集積地。製造品出荷額は近年において顕著に増加。一方、商業は長期的には減少傾向。観光入込客数が県内で最も多い地域でもある。

### ○市街化動向

DID 人口密度	国勢調査			空き家率	2018年
	2005	2010	2015		
北勢圏域(人/ha)	39.6	39.9	40.3	北勢圏域	11.4%
三重県(人/ha)	42.3	42.0	41.6	三重県	15.2%

建築着工、農地転用 (2010~2015年)	建築着工(件数の割合)		農地転用(面積の割合)	
	用途地域内	用途地域外	用途地域内	用途地域外
線引き都市	82.3%	17.7%	55.3%	44.7%
非線引き都市	41.8%	58.2%	19.6%	80.4%
合計	79.2%	20.8%	51.2%	48.8%

### ○都市施設・公共交通

都市施設の 整備状況	都市計画道路 整備率	汚水処理 人口普及率	都市計画公園 1人当たり面積
北勢圏域	45.8%	92.0%	14.2 m <sup>2</sup> /人
三重県	51.7%	84.4%	10.4 m <sup>2</sup> /人

- ・自家用車への依存が高く、公共交通の利用者が減少。

### ○自然環境、災害等

- ・多様な地域資源の広域交流への活用が期待されている。
- ・南海トラフ地震・津波による大きな被害の発生が想定されている。
- ・発生頻度が高まる大雨、大型化する台風等による風水害の発生が懸念されている。

### ○取組

- ・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の整備
- ・公有民営方式によるあすなろう鉄道の運行をはじめとする公共交通を維持するための取組 等

## (3) 都市計画の理念 P7 : 『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。

	(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 P5-6	(3) 都市計画の目標 P7-8
地域の個性を生かした魅力の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・市街地においては、既存の都市施設や都市機能、あるいは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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・郊外の既存市街地等では、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。</li> </ul>
都市機能の効率性と生活利便性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・NOx・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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、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。</li> <li>・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、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が必要です。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・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。</li> <li>・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、<u>居住者の利便性が確保されるまちづくり</u>をめざします。</li> <li>・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。</li> </ul>
災害に対応した安全性の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・避難施設等の整備や長寿命化を図り、<u>災害に強い都市づくり</u>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、<u>安全・安心を実感できる生活環境づくり</u>を進めます。</li> <li>・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。</li> </ul>
地域活力の向上	<ul style="list-style-type: none"> <li>・産業の中核的な役割を担う区域として、高速道路IC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。</li> <li>・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。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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、<u>地域産業の生産性向上</u>をめざすと同時に、四日市港を中心とする<u>臨海部における産業のさらなる活性化</u>を図ります。</li> <li>・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。</li> <li>・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。</li> </ul>

(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造 P9-16

- 広域拠点**：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位置づけます。
- 交流拠点**：自然、歴史・文化、レクリエーション等の交流活動が行われる拠点的な地区を交流拠点に位置づけ、アクセスの向上等を図ります。
- 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等を位置づけ、拠点周辺地域の防災性向上を図ります。
- 地域拠点**：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、日常生活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位置づけます。

本圏域においては拠点を以下の通り形成し、各拠点の役割にあった機能を誘導します。

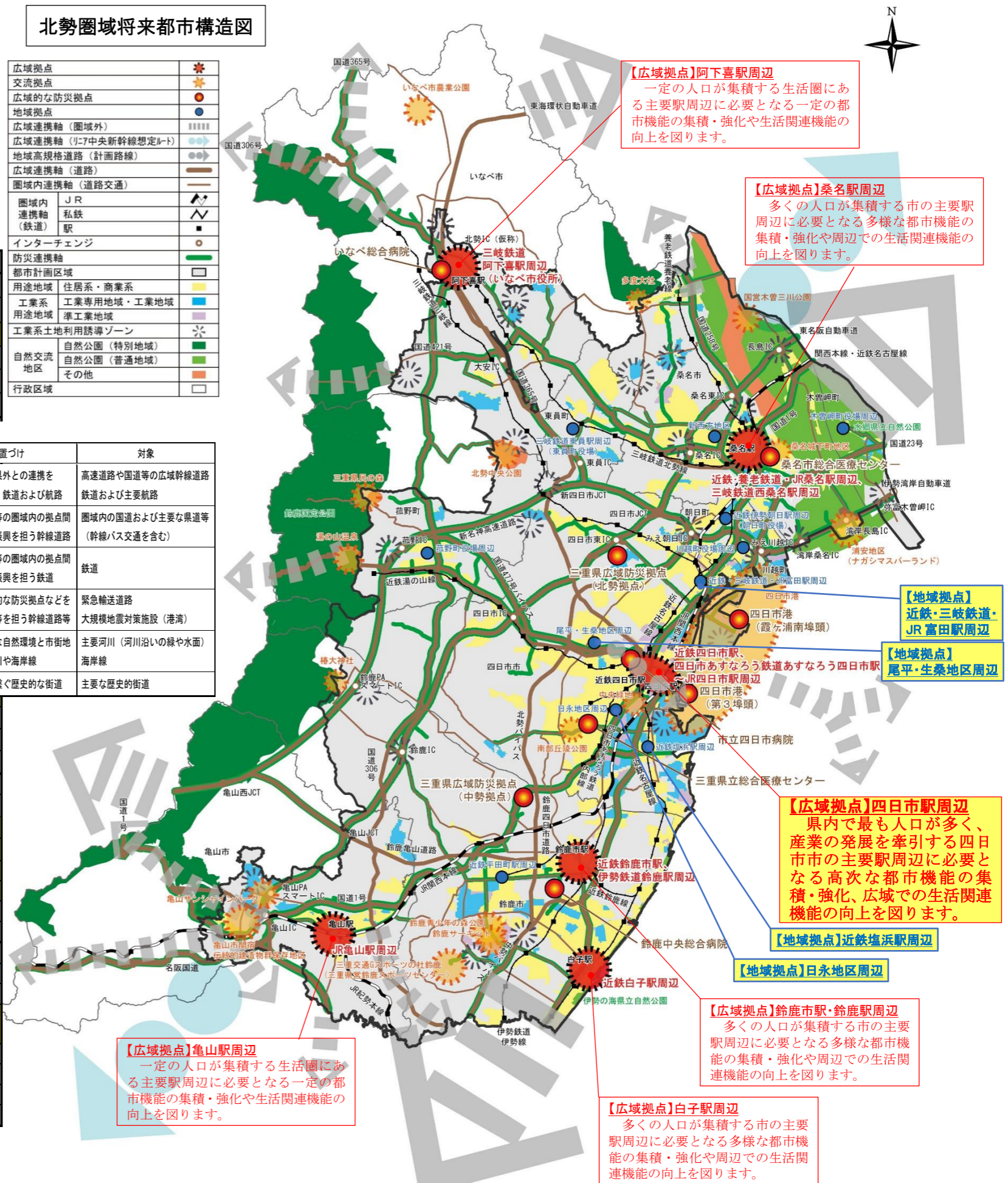
拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称	
<b>広域拠点※1</b>	桑名市	桑名	近鉄・養老鉄道・JR桑名駅、三岐鉄道西桑名駅周辺	
	いなべ市	いなべ	三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所）	
	四日市市	四日市	近鉄四日市駅、四日市あすなろう鉄道あすなろう四日市駅～JR四日市駅周辺	
	鈴鹿市	鈴鹿	近鉄白子駅周辺	
	亀山市	亀山	近鉄鈴鹿市駅、伊勢鉄道鈴鹿駅周辺	
<b>交流拠点</b>	自然 交流拠点	桑名市	桑名	国営木曾三川公園
		四日市市/いなべ市/菰野町	四日市/いなべ	北勢中央公園
		四日市市	四日市	南部丘陵公園
		菰野町	四日市	三重県民の森
		鈴鹿市	鈴鹿	鈴鹿青少年の森公園
	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
		鈴鹿市	鈴鹿	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
		桑名市	桑名	浦安地区（ナガシマスパーランド）
※2 レクリエーション等 交流拠点	いなべ市	いなべ	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（三重県鈴鹿スポーツガーデン）	
	<b>広域的な 防災拠点 ※3</b>	桑名市	桑名	桑名市総合医療センター
いなべ市		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	
鈴鹿市	鈴鹿	三重県立総合医療センター 鈴鹿中央総合病院		
<b>地域拠点</b>	桑名市	桑名	新西方地区周辺	
	木曾岬町	桑名	木曾岬町役場周辺	
	東員町	桑名	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	四日市	菰野町役場周辺	
	朝日町	四日市	近鉄伊勢朝日駅周辺（朝日町役場）	
	川越町	四日市	川越町役場周辺	
鈴鹿市	鈴鹿	近鉄平田町駅周辺		

◆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	高速道路や国道等の広域幹線道路 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など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	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（河川沿いの緑や水面） 海岸線
歴史連携軸	歴史や文化を繋ぐ歴史的な街道	主要な歴史的街道

北勢圏域将来都市構造図

広域拠点	★
交流拠点	☆
広域的な防災拠点	●
地域拠点	●
広域連携軸（圏域外）	
広域連携軸（リ-7中央新幹線想定ルート）	
地域高規格道路（計画路線）	
広域連携軸（道路）	—
圏域内連携軸（道路交通）	—
圏域内連携軸（鉄道）	JR 私鉄 駅
インターチェンジ	○
防災連携軸	—
都市計画区域	□
用途地域	住居系・商業系
工業系用途地域	工業専用地域・工業地域
工業系土地利用誘導ゾーン	準工業地域
自然交流地区	自然公園（特別地域） 自然公園（普通地域） その他
行政区域	□



※1：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  
 ※2：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地区・施設  
 ※3：三重県地域防災計画に位置づけのある施設

※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。

## 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、鈴鹿市の一部

### ■土地利用規制の基本方針 P18

本区域は、中部圏開発整備法第2条第3項に規定する都市整備区域であるため、都市計画法第7条第1項に基づき区域区分の適用を継続します。

人口は依然として増加していますが、目標年次である2030年までには減少に転じることが見込まれます。しかし、世帯数は目標年次までは増加すると見込まれます。

このため、区域区分及び立地適正化計画により土地利用の適正な規制・誘導を図ります。

### ■主要な都市計画の決定方針

#### 土地利用に関する方針 P19-22

##### ○住宅地

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。

##### ○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。

##### ○工業地

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。自治体の計画等により検討・選定された適地や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。四日市港では、低未利用地の有効活用を図るとともに、港湾活動を維持するため、臨港地区の指定を維持します。

##### ○市街地における建築物の密度構成に関する方針

広域拠点では、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。

##### ○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

拠点及びその周辺地については、都市防災に係る施策を実施し、安全性の向上を図ります。これらを除く、一定の広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等の検討を促進します。

##### ○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、計画的に集約を図ります。

#### 都市施設の整備に関する方針 P22-25

##### ○交通施設

リニア中央新幹線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。そのため、本区域の総合交通体系の要である近鉄四日市駅・四日市あすなろう鉄道あすなろう四日市駅及びJR四日市駅周辺の駅前広場整備等交通結節機能や都市機能の充実を図ります。道路については、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楽しむよう地域の交通ネットワークとの連携を図ります。バス交通については、鉄道、自転車及び徒歩との一体的な利用を促進するため、四日市市都市総合交通戦略等に基づき、骨格となるバス路線を構築するとともに、利用しやすいバス停の環境づくりやアクセス道路等の整備を図ります。また、民間によるバスロケーションシステムやPTPS（公共車両優先システム）等のシステム導入を促進し、利便性・快適性の向上を図ります。

##### ○道路

本区域における南北方向の軸であり、名古屋市及び中南部圏域、伊勢志摩圏域等を結ぶ国道1号、国道23号の幹線道路としての機能強化に向け、北勢バイパス、鈴鹿四日市道路の整備を促進します。

#### 市街地開発事業に関する方針 P25-26

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及びJR四日市駅周辺では、民間活力を活用し、土地の高度利用や土地利用転換による中心市街地の再整備を促進し、都心居住の促進や中心市街地の活性化を図ります。菰野IC周辺等については、土地地区画整理事業の実施等により、計画的な土地利用を進めます。

#### 自然的環境の整備又は保全に関する方針 P26-27

##### ○基本方針

本区域は、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、CO<sub>2</sub>の吸収源となる緑地を積極的に保全し、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。このため、市街地及びその周辺の緑地の保全や整備を図ります。

##### ○防災系統

臨海部工業地帯と住宅地との緩衝緑地として整備された霞ヶ浦緑地及び四日市中央緑地の維持を図ります。

#### 地域の特性に応じて定めるべき事項 P28-29

##### ○大規模自然災害の低減に向けた方針

地震・津波・洪水・高潮等の災害リスクの高い区域については、土地利用検討区域を設定するなど、土地利用や防災・減災施策の取組を促進します。

##### ○地域活力の維持・向上に向けた方針

自然豊かな鈴鹿山麓に位置し、名古屋圏や大阪圏からも集客がある湯の山温泉は、今後とも交流拠点として風光明媚で由緒ある温泉地の環境を保全するため、開発抑制を前提とした関係機関との調整を図るとともに、更なる広域交流の促進に向け、アクセスの向上を図ります。

##### ○空き家・空き地対策について

##### ○都市におけるモビリティの確保に向けた方針

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)	■
流通業務地	■
臨港地区	■
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)	—
歴史運携軸	—
緑のネットワーク軸	◎
河川・海	■

#### ■土地利用構想図 P30

