

SUZUKA CITY

鈴鹿市 都市マスタープラン

概要版



令和6年4月
鈴鹿市

MASTER PLAN

目 次

第1章 都市マスタープランの策定にあたって	1
1 鈴鹿市都市マスタープランの目的	1
2 鈴鹿市都市マスタープランの位置づけ	1
3 鈴鹿市都市マスタープランの構成と役割	2
第2章 基本理念と将来都市構造	4
1 都市づくりの課題と方向性	4
2 都市づくりにおける基本理念	6
3 将来都市構造	8
第3章 土地利用方針とテーマ別都市づくりの方針	13
1 土地利用方針の考え方	13
2 土地利用方針	14
3 テーマ別都市づくりの方針	24
4 視点別取組	38
第4章 都市づくりの実現に向けて	41
1 基本的な考え方	41
2 土地利用・市街地整備	41
3 道路整備	42
4 公園・緑地整備	42
5 河川・下水道整備	42
参考編	43
用語解説	43

第1章

都市マスタープランの策定にあたって

1 鈴鹿市都市マスタープランの目的

都市マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定された「市町村の都市計画に関する基本的な方針」で、長期的な視点に立ち市町村が策定するものです。この「市町村の都市計画に関する基本的な方針」に基づき、実際の法規制や事業が検討、計画され、都市づくりが進められます。

そこで、鈴鹿市では、「鈴鹿市総合計画2031（以下「総合計画」といいます。）」にある将来都市像を実現することを目的に「鈴鹿市都市マスタープラン」を策定します。

2 鈴鹿市都市マスタープランの位置づけ

「鈴鹿市都市マスタープラン」は、概ね20年後の都市の将来像を展望しながら上位計画である「総合計画」に即した内容で定めます。

また、都市計画法第6条の2に基づき三重県が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（以下「三重県都市計画区域マスタープラン」といいます。）」（目標年度：2030（令和12）年度）とも整合を図り策定し、分野別計画とも連携を図りながら都市づくりを進めます。

なお、「鈴鹿市都市マスタープラン」は、都市計画区域外も含む鈴鹿市全域を対象とします。



図 都市マスタープランの位置づけ

3 鈴鹿市都市マスタープランの構成と役割

「鈴鹿市都市マスタープラン」は、全体構想と地域別構想により構成し、それぞれ以下のような役割を担います。

全体構想

- ・ 将来都市像を市民と共有します。
- ・ 将来都市像実現に向けて、本市が抱える課題を明確にします。
- ・ 課題の解決に向けた都市づくりの方向性を定めます。
- ・ 本市の都市計画の長期的な基本方針を示し、土地利用や道路、公園、市街地開発事業等の個別の都市計画に反映していきます。

地域別構想

- ・ 地域独自の課題に応じた「地域別都市づくりの方針」を示すものです。

「鈴鹿市都市マスタープラン」の全体構想は、総合計画が目指す将来都市像の実現に向けて、「都市づくりの課題整理」から導かれた「都市づくりの方向性」である「5つのテーマ」と「2つの視点」を「基本理念」とし、この「基本理念」から「将来都市構造」を導いています。この「将来都市構造」を具現化するために「5つのテーマ」ごとに「都市づくりの方針」を設定し、それらを重ねあわせて「土地利用方針」を定めます。

また、「テーマ別都市づくりの方針」と「土地利用方針」を実現するための方策として「都市づくりの実現に向けて（都市整備の方針）」を示します。

地域別構想は、全体構想における「テーマ別都市づくりの方針」等を踏まえ、地域別に都市づくりの方針を示すものです。本市においては、各地域で地域計画が策定されており、その地域計画に都市づくりの方針について地域と検討し定めることに取り組みます。

鈴鹿市総合計画 2031

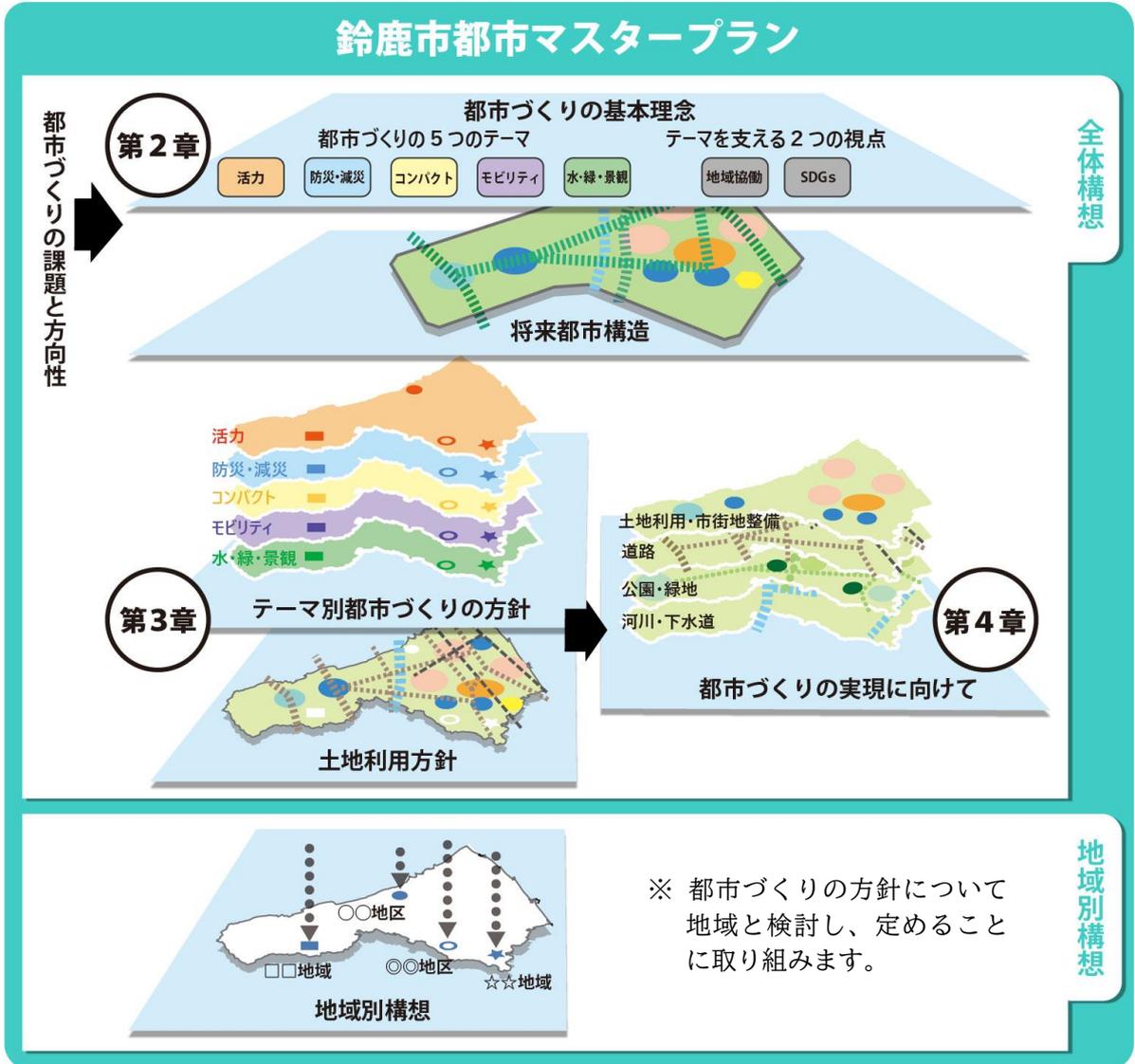


図 鈴鹿市都市マスタープランの構成

第2章 基本理念と将来都市構造

1 都市づくりの課題と方向性

都市づくりの課題を整理するとともに、この課題に対応する本市が目指すべき都市づくりの方向性を以下のとおり設定しました。

都市づくりの課題

①産業を支える土地利用やインフラ等の整備推進

- ・主要駅周辺などにおける機能集積のほか、商業・観光・工業関連施設の拡充及び新たな産業立地を促進するための土地利用施策や、道路などのインフラの整備が必要です。

②災害からまちや地域を守る防災・減災都市づくりの展開

- ・南海トラフ地震などによる地震・津波、集中豪雨や台風などによる河川・内水氾濫、高潮、土砂災害など、さまざまな災害を想定した防災・減災の都市づくりに向け、都市基盤施設や公共施設の整備、土地利用の見直し、空家への対応などが必要です。

③市民生活を持続するための生活拠点の形成

- ・今後の人口減少社会のなかで、市街地、郊外住宅団地、指定既存集落等における生活利便施設の確保と、都市基盤の維持・再整備が必要であり、そのなかでは空地・空家について有効な対策を講じることのほか、民間活力の導入やDXの推進などを図ることが必要です。

④市内モビリティの充実

- ・超高齢社会に対応し、誰もが利用しやすい交通環境を確保するため、鉄道及び道路のネットワークを基盤として、地域の移動ニーズに対応した使いやすい地域公共交通を確保するとともに、歩行空間の改善（バリアフリー化など）が必要です。

⑤水と緑のネットワークづくりや地域資源を活かした景観づくりの促進

- ・緑豊かで潤いのある都市の環境を目指し、自然環境や優良農地の保全を図るとともに、これらと緑地・公園をあわせた水と緑のネットワークづくりが必要です。また、各地域の自然や文化・歴史、街並みなどの地域資源を再認識・再評価するとともに、これらを活かした鈴鹿市らしい景観づくりが必要です。

⑥地域協働による都市づくりの促進

- ・地域資源を活かした市民参加による地域づくり活動への支援や、都市づくりの課題解決に向けた取組を行政と市民との協働による検討のもとで進める必要があります。とくに人口減少が著しい地域などにおいては、適切な国土管理の取組を地域とともに進める必要があります。

⑦SDGsへの貢献に向けた取組の推進

- ・持続可能なまちの実現を目指し、人口減少・少子高齢化の進行への対応や環境負荷の削減、ライフサイクルコストの縮減を視野に入れた都市づくりや施設の維持管理などが必要です。

都市づくりの方向性

都市づくりのテーマ

活力ある都市づくり

防災・減災の都市づくり

コンパクトで住みよい都市づくり

モビリティの高い都市づくり

水と緑、景観の都市づくり

テーマを支える視点

地域協働による取組

SDGsによる取組

2 都市づくりにおける基本理念

「総合計画」で定める将来都市像を実現するため、都市づくりにおける基本理念を以下のとおり設定します。

- ・「活力ある都市づくり」
- ・「防災・減災の都市づくり」
- ・「コンパクトで住みよい都市づくり」
- ・「モビリティの高い都市づくり」
- ・「水と緑、景観の都市づくり」

これらのテーマを支える視点としてのの

- ・「地域協働による取組」
- ・「SDGsによる取組」

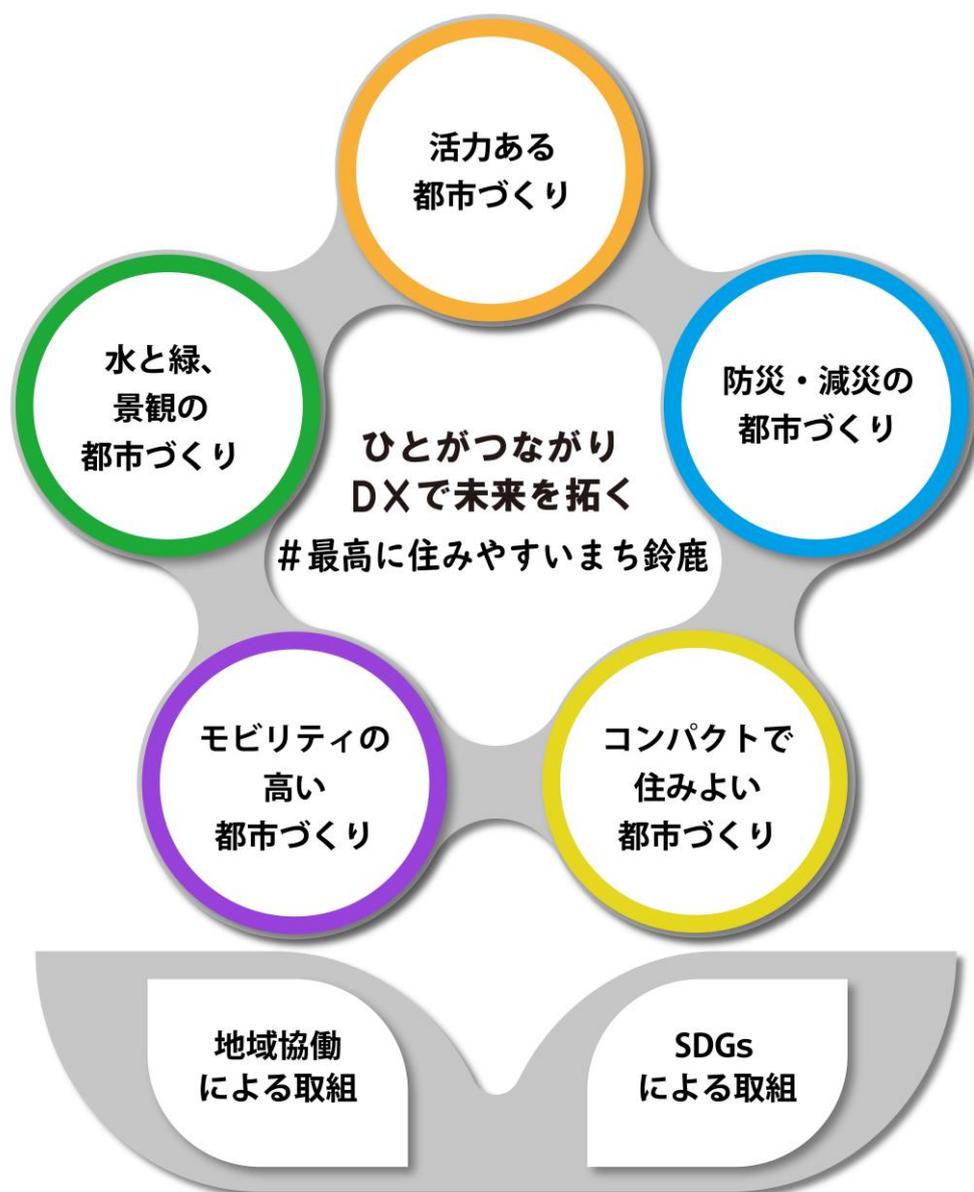


図 都市づくりにおける基本理念

3 将来都市構造

(1) 将来都市構造の考え方

都市づくりの基本理念となるテーマと視点、鈴鹿市の将来都市構造に展開する考え方とイメージを、以下のとおり設定します。

表 将来都市構造の考え方

テーマ	考え方	都市構造への展開
活力ある都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> 主要駅周辺などにおける機能集積のほか、商業・観光・工業関連施設の拡充及び新たな産業立地を促進するための土地利用施策や、道路などのインフラの整備を推進します。 	<ul style="list-style-type: none"> 土地の効率的な利用による都市拠点の形成と連携 国土軸や広域幹線軸を活かした新たな産業拠点や交流拠点の形成 鈴鹿ICや鈴鹿PAスマートIC周辺の新たな産業系土地利用の展開 既存産業の維持・活性化
防災・減災の都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> 地震・津波や河川・内水氾濫、高潮、土砂災害など、さまざまな災害を想定した防災・減災に取り組むため、都市基盤施設や公共施設の整備、土地利用の見直し、空家への対応などを推進します。 	<ul style="list-style-type: none"> 防災・減災対策の推進
コンパクトで住みよい都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> 市街地や郊外住宅団地、指定既存集落などにおける生活利便施設の確保や都市基盤の維持・再整備を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点の形成 コンパクトな市街地の形成 指定既存集落等の環境保全、集落拠点の形成
モビリティの高い都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> 誰もが利用しやすい交通環境の確保に向け、鉄道及び道路のネットワークを基盤として、地域の特性に応じた公共交通を確保するとともに歩行空間の改善を図ります。 	<ul style="list-style-type: none"> 道路ネットワークの形成 都市拠点における公共交通結節点の形成 地域の実情に応じた公共交通の確保 道路空間の安全性確保
水と緑、景観の都市づくり	<ul style="list-style-type: none"> 自然環境や優良農地を保全し、緑地・公園とあわせた水と緑のネットワークづくりに取り組みます。また、各地域が有する地域資源を再認識・再評価し、これらを活かした景観づくりを促進します。 	<ul style="list-style-type: none"> 自然環境や優良農地の保全・活用 緑地・公園の保全・活用 市街地における緑化推進、景観形成 地域資源を活用した景観形成
視点	考え方	
地域協働による取組	<ul style="list-style-type: none"> 住民参加による地域づくり活動への支援や、行政と市民等との協働による都市づくりを促進します。 	
SDGsによる取組	<ul style="list-style-type: none"> 持続可能なまちの実現を目指し、SDGsとの関係性を示すとともに、SDGsを意識した施策・事業を推進します。 	

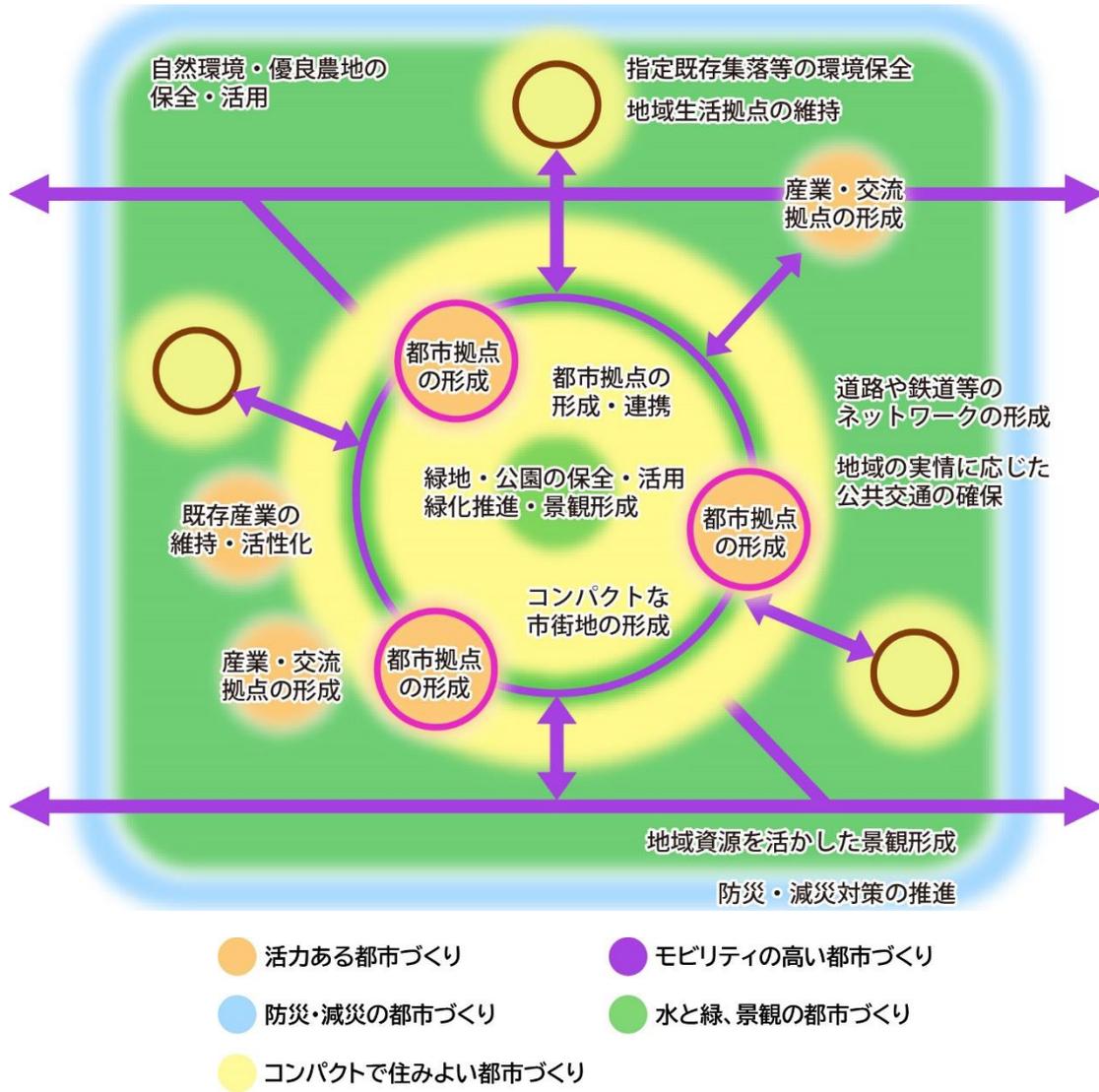


図 将来都市構造のイメージ

(2) 将来都市構造の設定

本市の将来都市構造は、将来都市構造のイメージ図を基に骨格軸（線）、拠点（点）、ゾーン・エリア（面）の3つの要素で構成します。

骨格軸は道路や鉄道等のネットワーク、拠点は機能の充実・強化を図るまちの核として位置づけます。ゾーンは概ねの機能で区分して土地利用の方向性を示し、エリアについては今後新たな土地利用展開の可能性のある概ねの範囲を示すものとして位置づけます。

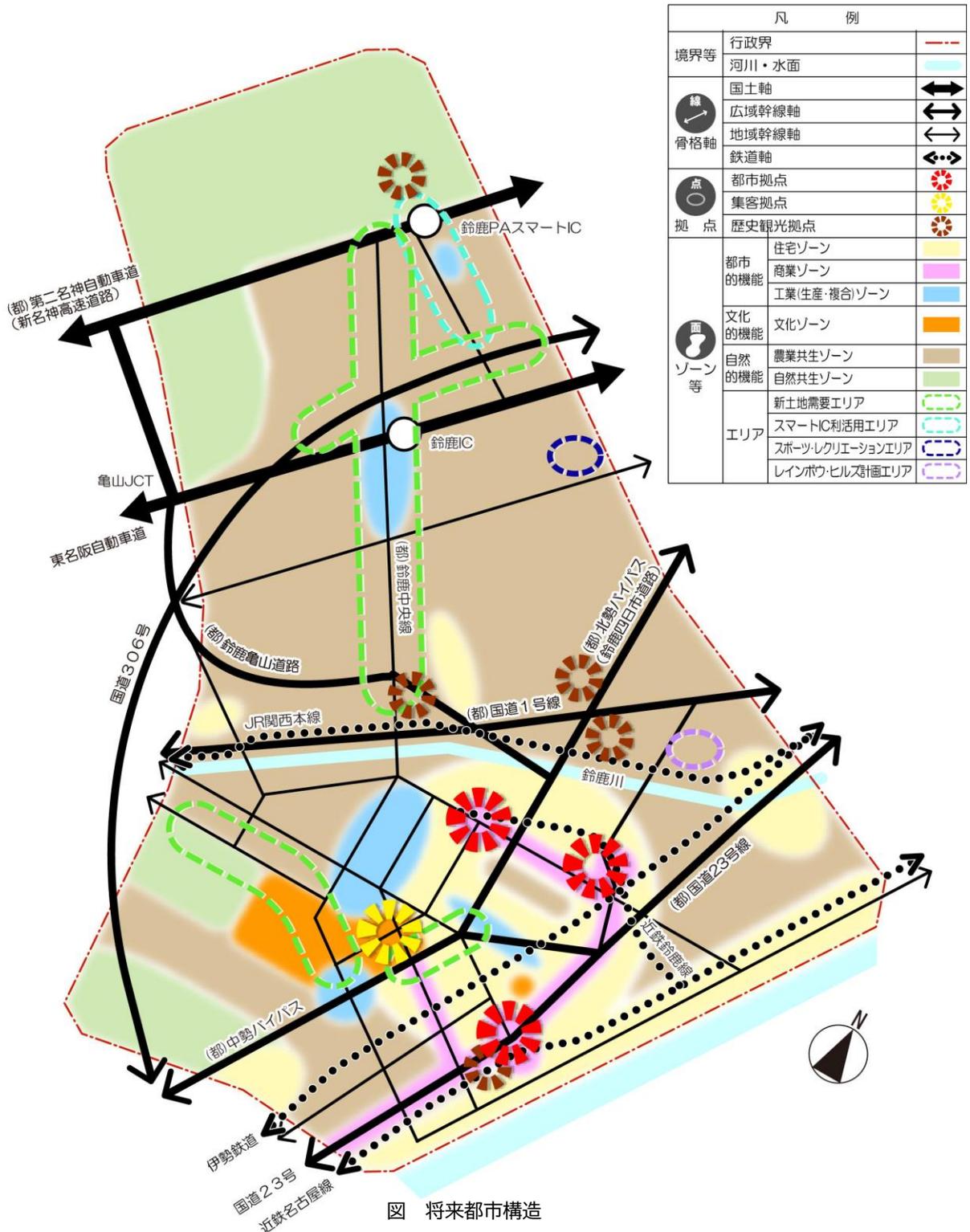


図 将来都市構造

線 骨格軸

国土軸

名古屋圏や関西圏等と連絡し、長いトリップの交通を大量に処理する高規格幹線道路を位置づけます。

広域幹線軸

都市構造上において広域的な移動を担う路線であり、三重県域を連絡する長いトリップの交通を処理する道路を位置づけます。

地域幹線軸

都市構造上の骨格となり、周辺市で発生する交通処理を担うとともに、市内の主要な都市拠点と連絡する道路を位置づけます。

鉄道軸

人と物流の大量輸送を可能とする鉄道を位置づけます。

点 拠点

都市拠点

交通結節点であり、土地の効率的な利用を推進する駅周辺を位置づけます。

集客拠点

市内外からの広域的な集客・交流を促進する観光・レジャー施設を位置づけます。

歴史観光拠点

歴史・文化、景観を活かした魅力ある都市づくりを展開する施設を位置づけます。

面 ゾーン等

都市的機能

住宅ゾーン

都市的な生活を営む場として、商業拠点周辺や鉄道駅周辺に形成される地域を位置づけます。

商業ゾーン

地域の活力を創出する場として、都市拠点及びこれら拠点間を連携する広域幹線軸や地域幹線軸の沿道に形成される地域を位置づけます。

■ 工業（生産・複合）ゾーン

都市型工業の立地を促進する場として、既存工業が立地する地域、国土軸や広域幹線軸の広域交通利便性を活かした、地域等を位置づけます。

文化的機能

■ 文化ゾーン

文化的な機能を有する場として、スポーツ・レクリエーションや学術研究、歴史・観光等の施設が集積する地域を位置づけます。

自然的機能

■ 農業共生ゾーン

農業と集落が共生する地域として、市街地周囲から西部に広がる水田・花植木畑・茶畑及び市街地のほぼ中央に位置する大規模な優良農地を位置づけます。

■ 自然共生ゾーン

自然環境を維持・保全し、市民が自然とふれあう場として、豊かな自然環境が残る森林を中心とした地域を位置づけます。

エリア

■ 新土地需要エリア

工業系や物流系の土地需要の高まりにあわせて土地利用を見直す地域として、鈴鹿 I C 周辺や既存工業団地等を連携する広域幹線軸や地域幹線軸沿道を位置づけます。

■ スマート I C 利活用エリア

工業系や物流系に加え、観光や六次産業の土地需要への高まりにあわせて土地利用を見直す地域として、鈴鹿 P A スマート I C 周辺及びこれらへのアクセス道路沿道を位置づけます。

■ スポーツ・レクリエーションエリア

農業共生ゾーンを活かしつつ、スポーツ・文化施設等の整備により交流機能の強化を図る地域を位置づけます。

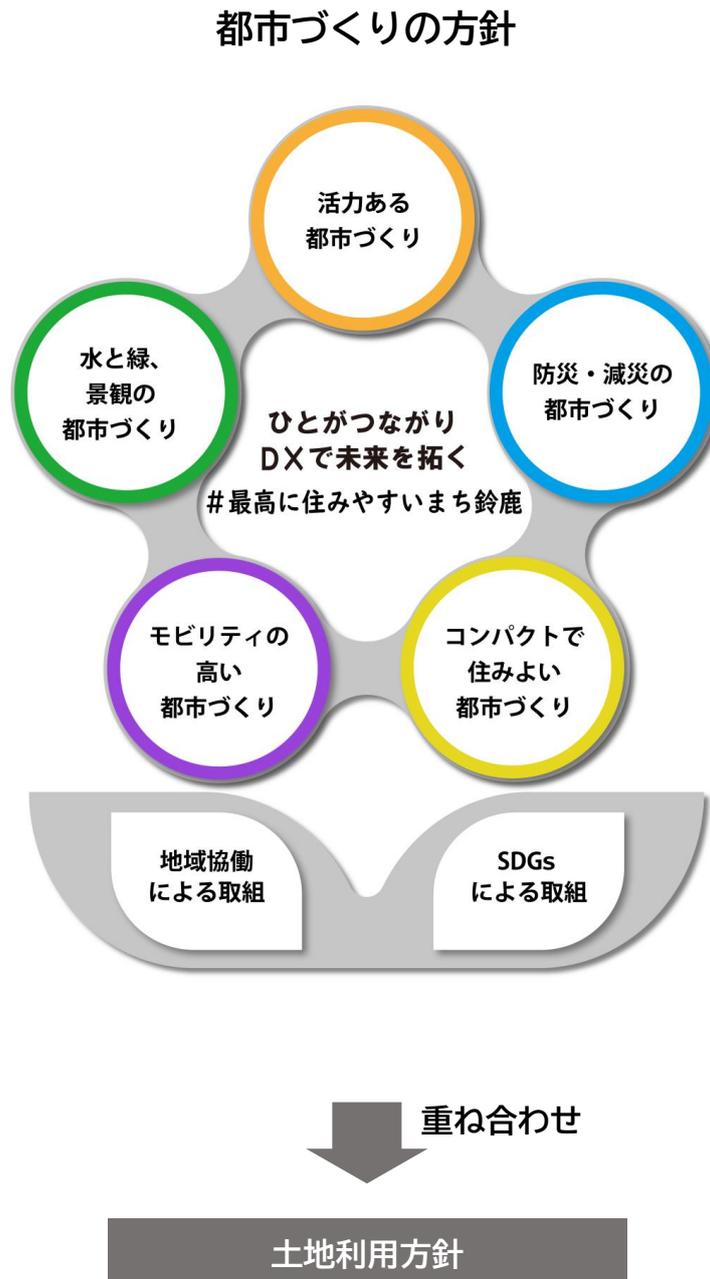
■ レインボウ・ヒルズ計画エリア

不燃・粗大ごみ処理、処分事業を契機として地域特性を活かした開発を進める地域を位置づけます。

第3章 土地利用方針とテーマ別都市づくりの方針

1 土地利用方針の考え方

土地利用方針は、「将来都市構造」を実現するため、テーマと視点に基づく「テーマ別都市づくりの方針」の重ね合わせにより定めます。



※テーマに関する都市づくりの方針と、視点に関する取組は 24 頁以降参照。

2 土地利用方針

次期見直し年度2031（令和13）年度における土地利用方針を、以下のとおり設定します。

凡 例			
境界等	行政界		
	河川・水面		
骨格軸	国土軸		
	広域幹線軸		
	地域幹線軸・将来道路網		
	鉄道軸		
拠 点	都市拠点		
	集客拠点		
	歴史観光拠点		
ゾ ン エ リア等	都市的機能		
	住 宅 ゾ ン	低層住宅ゾーン 中高層住宅ゾーン 一般住宅ゾーン	
	商 業 ゾ ン	(1) 商業ゾーン(交通ターミナル型) 商業ゾーン(広域型) 商業ゾーン(地域型)	
		(2) 近隣商業ゾーン 沿道利用ゾーン	
	工 業 ゾ ン	(1) 既存工業ゾーン	
		(2) 鈴鹿IC周辺ゾーン	
	文化的機能		
	文 化 ゾ ン	スポーツ・レクリエーションゾーン	
		学術研究ゾーン	
	自然的機能		
	農 業 ゾ ン	農業ゾーン	
		集落ゾーン	
	自然共生 ゾ ン	自然共生ゾーン (保全型) 自然共生ゾーン (活用品) 自然共生ゾーン (レクリエーション型)	
	公園・緑地ゾーン		
	エリア、市街地形成検討地区		
市街地形成検討地区(工業系)			
新土地需要エリア			
スマートIC利活用エリア			
土地利用規制見直しエリア			
スポーツ・レクリエーションエリア			
レインボウ・ヒルズ計画エリア			



図 土地利用方針

線 骨格軸

国土軸

東名阪自動車道、（都）第二名神自動車道（新名神高速道路）等の高規格幹線道路を位置づけます。名古屋圏や関西圏等と連絡し、長いトリップの交通を大量に処理します。

広域幹線軸

（都）中勢バイパス、（都）北勢バイパス（鈴鹿四日市道路）、（都）国道1号線、（都）国道23号線、国道306号、（都）鈴鹿中央線、（都）鈴鹿亀山道路等の市域を縦貫する広域的な移動を担う道路を位置づけます。三重県域を連絡する長いトリップの交通を処理します。

地域幹線軸

（都）加佐登鼓ヶ浦線、（都）石薬師道伯線、（都）野町国府線、（都）汲川原橋徳田線、（主）亀山鈴鹿線、（主）鈴鹿環状線（磯山バイパス）、（市）花川東庄内線等の市内の骨格となる道路を位置づけます。四日市市、津市、亀山市等の周辺市で発生する交通処理を担うとともに、市内の主要な都市拠点を連絡します。

鉄道軸

近鉄名古屋線、近鉄鈴鹿線、JR関西本線、伊勢鉄道位置づけます。鉄道の輸送力を活かして、都市機能の向上を図ります。



広域幹線軸
（都）鈴鹿中央線



鉄道軸（伊勢鉄道）

文中の（都）は「都市計画道路」、（主）は「主要地方道」、（県）は「県道」、（市）は「市道」を示します。

点 拠点

都市拠点

近鉄鈴鹿市駅周辺、平田町駅周辺、白子駅周辺を位置づけます。本拠点においては、土地の効率的な利用、都市機能の立地誘導を図り、特色ある市街地形成を目指します。

集客拠点

鈴鹿サーキット周辺を位置づけます。本拠点においては、広域的な集客・交流を促進するため、既存の鈴鹿サーキット、鈴鹿青少年の森公園（ダイセーフォレストパーク）との一体的な交流機能導入により、モータースポーツを核とした集客交流拠点の形成を目指します。

歴史観光拠点

旧東海道・伊勢街道沿い、椿大神社周辺、鈴鹿市考古博物館周辺を位置づけます。本拠点においては、歴史・文化、景観を保全・活用し魅力ある都市づくりを展開します。



歴史観光拠点（椿大神社）



都市拠点（白子駅周辺）

 ゾーン等

都市的機能

 住宅ゾーン

◆ 低層住宅ゾーン

一団の住宅地として整備された地域や、土地区画整理事業等の基盤整備により、良好な低層戸建ての住宅地が形成される地域を位置づけます。

本ゾーンでは、用途の混在、敷地の細分化の防止等、良好な住環境の形成を図ります。



低層住宅ゾーン

◆ 中高層住宅ゾーン

駅周辺等の利便性が高く、土地の効率的な利用の望まれる地域を位置づけます。

本ゾーンでは、駅周辺における商業・業務・サービス機能等の配置にあわせて、まちなか居住を促進するため主に中高層住宅を中心とした良好な住環境の形成を図ります。



中高層住宅ゾーン

◆ 一般住宅ゾーン

低層住宅ゾーンと中高層住宅ゾーン以外で住宅を主体とする地域を位置づけます。

本ゾーンでは、需要に応じた中層住宅等の計画的な誘導、幹線道路沿道等における日用品を主体とする小規模な商業施設の計画的な立地誘導等により、良好な住環境の形成を図ります。

 商業ゾーン（1）

◆ 商業ゾーン（交通ターミナル型）

地域住民の生活拠点であるとともに、名古屋圏等への通勤通学のメイン鉄道駅を有する白子駅周辺を位置づけます。

本ゾーンでは、商業地域に指定されているものの土地の効率的な利用が不足していることから、計画的な市街地整備により、土地の効率的な利用、低未利用地の活用を図るとともに、地域特性を活かした都市機能・都市景観の形成を図ります。



商業ゾーン（白子駅周辺）

また、交通利便性を活かした商業・業務・サービス等の都市機能の集積を図り、鈴鹿市の玄関口にふさわしい駅前広場整備により備わった交通ターミナル機能を推進力として、商店街の活性化を図ります。

◆ 商業ゾーン（広域型）

県内でも有数の規模となる大型商業施設が隣接する平田町駅周辺を位置づけます。

本ゾーンでは、平田町駅周辺を中心とした商業・業務機能を維持するとともに、広域的な集客力の強化に向けて市街地整備等による商業活性化についても検討します。

また、既存大規模工場、鈴鹿サーキット等に近接する優位性を活かし広域的な競争力をもつ個性と魅力ある商業地の形成を目指します。



商業ゾーン（平田町駅周辺）

◆ 商業ゾーン（地域型）

地域住民における生活の拠点となる地区であり、かつ商業・行政の集積と歴史・文化性を有した商業地である近鉄鈴鹿市駅周辺を位置づけます。

本ゾーンでは、駅、市役所、地域幹線道路等を中心に形成された商業・行政・文化機能の維持に取り組みます。

また、近鉄鈴鹿市駅周辺における居住人口の回復を目指し、まちなか居住を推進するため、都市機能の立地誘導や土地の効率的な利用を促進します。



商業ゾーン（近鉄鈴鹿市駅周辺）

■ 商業ゾーン（2）

◆ 近隣商業ゾーン

地域住民の買い物の利便に供する商業機能を有する白子駅東側、東旭が丘二丁目等の（主）亀山鈴鹿線の沿道について位置づけます。

本ゾーンでは、周辺住宅地に近接する生活拠点として賑わいのある商業空間の形成を図ります。

◆ 沿道利用ゾーン

都市の骨格軸となる（都）国道23号線や（都）鈴鹿中央線、（都）加佐登鼓ヶ浦線等の沿道で商業・飲食・サービス等の沿道型施設が立地する地域を位置づけます。

本ゾーンでは、商業・飲食・サービス等の沿道型施設の維持・充実を促進します。



沿道利用ゾーン
（（都）鈴鹿中央線）

工業（生産・複合）ゾーン（1）

◆既存工業ゾーン

牧田・国府地区に集積する一団の工業地及び玉垣町周辺から道伯町にかけて集積する既存の工業地等を位置づけます。

本ゾーンでは、周辺の住宅地との調和に配慮しつつ、操業環境の維持を図るとともに、研究開発機能等の充実や産業の高度化等による機能拡充を検討します。

また、（都）野町国府線沿道の住吉町周辺と（都）中勢バイパス沿道の御園工業団地とその隣接地では、自動車産業機能に近接する地理的特性及び本市の中心産業業務地と国土軸を連絡する地域幹線軸上に位置する交通利便性を活かし、既存工業を補完するとともに、本市の基幹産業である従来型の製造業に加えて、環境関連産業、エネルギー関連産業、ヘルスケア関連産業、防災関連産業等の立地を誘導し、鈴鹿市における新たな工業ゾーンの機能拡充を目指します。



既存工業ゾーン

工業（生産・複合）ゾーン（2）

◆鈴鹿IC周辺ゾーン

東名阪自動車道の鈴鹿IC周辺を位置づけます。

本ゾーンでは、恵まれた自然環境と広域交通利便性による開発ポテンシャルを活かし、農地等の周辺自然環境と調和を図りつつ、工業を中心に地場産業である農業や流通業務等の民間活力の導入を推進します。

文化的機能

文化ゾーン（1）

◆スポーツ・レクリエーションゾーン

鈴鹿サーキット、鈴鹿青少年の森公園（ダイセーフォレストパーク）、県営鈴鹿スポーツガーデン（三重交通Gスポーツの杜鈴鹿）等の集客施設が集積する地域を位置づけます。

本ゾーンでは、鈴鹿サーキット、鈴鹿青少年の森公園（ダイセーフォレストパーク）、県営鈴鹿スポーツガーデン（三重交通Gスポーツの杜鈴鹿）等の集客施設の連携を図り、国際的なスポーツやイベントの開催等スポーツ・レクリエーションによる幅広い文化交流を促進します。

また、（都）加佐登鼓ヶ浦線と（都）中勢バイパスの交差する地区周辺では、既存の鈴鹿サーキット、鈴鹿青少年の森公園（ダイセーフォレストパーク）と一



スポーツ・レクリエーション
ゾーン
(鈴鹿サーキット)

体的な交流機能の導入を検討し、モータースポーツを核としたスポーツ・レクリエーションゾーンの形成を目指します。

■ 文化ゾーン（2）

◆ 学術研究ゾーン

鈴鹿工業高等専門学校、鈴鹿医療科学大学、鈴鹿大学といった教育研究施設や鈴鹿市立図書館、鈴鹿市文化会館の立地する地域を位置づけます。

本ゾーンでは、産学官民の交流を図りつつ既存機能の高度化・更新を検討することにより、本市における産業の新たな持続的展開の創出を目指します。

また、鈴鹿市立図書館、鈴鹿市文化会館等を中心に文化振興を促進します。



学術研究ゾーン
(鈴鹿医療科学大学)

自然的功能

■ 農業共生ゾーン（1）

◆ 農業ゾーン

市街化調整区域の農用地区域等を位置づけます。

市街化調整区域の農用地区域においては、農業生産基盤の維持を図るとともに、市街地を取り囲む優良農地としての適切な保全と営農環境の整備促進を図ります。また、様々な農業展開の一環として、観光農園・市民農園等の多面的な利用を図り、市民との交流及びレクリエーションの場としても活用します。



農業ゾーン

■ 農業共生ゾーン（2）

◆ 集落ゾーン

市街化調整区域にある集落を位置づけます。

本ゾーンでは、優良農地における農業生産を支え、地域コミュニティを維持するために、集落における定住性の確保を目指すとともに、集落と優良農地の調和により形成される良好な田園景観を保全します。



集落ゾーン

■ 自然共生ゾーン

◆ 自然共生ゾーン（保全型）

鈴鹿市の北西に広がる鈴鹿山脈等の山並みを位置づけます。

本ゾーンでは、鈴鹿のシンボルの一つであり、国定公園に指定されるなどの優れた自然環境を有する山並



自然共生ゾーン（鈴鹿山脈）

みについて、森林の適正管理や観光資源としての最低限の整備を図ること等を通じ、その形態・生態系の保全を図ります。

◆ 自然共生ゾーン（活用型）

鈴鹿市の西南に広がる丘陵地を位置づけます。

本ゾーンでは、（都）中勢バイパスの整備、鈴鹿サーキット周辺の整備に合わせて、観光レクリエーションの需要が高まることが想定されることから、必要に応じて、里山環境の保全や生物多様性に配慮した整備、市民の活動場所の創出等、自然環境や生物多様性に配慮した土地利用を促進します。

また、鈴鹿市の西南に位置する（市）関亀山鈴鹿線の沿道は、後述する新土地需要エリアとしても位置づけられているため、土地需要の高まりに応じて計画的な市街化を検討することもあります。その際にも、自然環境との調和、沿道における土地利用等の全体的な土地利用の調整を図りつつ検討を進めます。

◆ 自然共生ゾーン（レクリエーション型）

入道ヶ岳山麓に古くから鎮座し、猿田彦大神の総本宮である「椿大神社」、海拔200mの高台にあり絶景な眺望を有する「桃林寺」、これらを周遊するように東海自然歩道等、北西に広がる鈴鹿国定公園内の一角を位置づけます。

本ゾーンでは、レクリエーションのための整備を必要最小限に留め、自然環境の保全に配慮した施設整備、土地利用を促進します。



自然共生ゾーン
(桃林寺からの眺望)

■ 公園・緑地ゾーン

鈴鹿青少年の森公園（ダイセーフォレストパーク）、石垣池公園、鈴鹿フラワーパーク、深谷公園、海のみえる岸岡山緑地、鈴鹿川河川緑地等の都市公園・都市緑地を位置づけます。

本ゾーンでは、市民が緑とふれあえる憩いの場として、民間活力を活用した都市公園・都市緑地の効率的な整備、維持管理を行います。



公園・緑地ゾーン
(鈴鹿川河川緑地)

エリア、市街地形成検討地区

エリア、市街地形成検討地区において、土地利用の基本的な方針はゾーンの考え方によるものとしますが、今後新たな土地利用展開の可能性のある概ねの範囲について示しています。なお、市街化調整区域においては、その性格を超えない範囲の土地利用とし、各エリア、市街地形成検討地区の位置づけのない市街化調整区域においては開発を抑制するものとします。

市街地形成検討地区（工業系）

本地区では、周辺環境に配慮しつつ、本市の基幹産業である従来型の製造業等に加えて、環境関連産業、エネルギー関連産業、ヘルスケア関連産業、防災関連産業等についても、民間と連携し、立地誘導を推進することで、既存の工業集積地と一体的に工業ゾーンの形成を図ります。なお、市街地形成検討地区（工業系）は他のエリアよりも優先して企業誘致を推進します。

新土地需要エリア

中心市街地から鈴鹿 I C へのアクセス道路である（都）鈴鹿中央線及び（市）関亀山鈴鹿線、（都）汲川原橋徳田線、（都）中勢バイパス等、将来的な交通ポテンシャルの高まりが予想される広域幹線軸等の沿道を位置づけます。

本エリアでは、基本的な土地利用の考え方は農業ゾーンであるものの、大規模な工業地や物流業務地の開発需要に対応するため、道路整備等条件の整った箇所について、地区計画制度等により道路を活用した計画的な土地利用を図ります。

なお、今後の新たな産業系の開発にあたっては、コンパクトな市街地形成の観点から既存工業ゾーン、鈴鹿 I C 周辺ゾーン及び市街地形成検討地区（工業系）を最優先とし、次いでそこに隣接する新土地需要エリアへ誘導するものとします。

スマート I C 利活用エリア

鈴鹿 P A スマート I C 周辺の土地利用を検討する地域を位置づけます。

本エリアでは、基本的な土地利用の考え方は農業ゾーンであるものの、大規模な工業地や物流業務地、鈴鹿 P A スマート I C やその周辺の歴史観光拠点等を活かした新たな産業や観光施設等の開発需要に対応するため、道路整備等条件の整った箇所について、地区計画制度等により道路を活用した計画的な土地利用を図ります。

土地利用規制見直しエリア

沿岸部の低層住宅地（第1種、第2種低層住居専用地域）を位置づけます。

本エリアでは、南海トラフ地震等に伴う津波に備え、浸水が想定される地域におけるピロティ構造等の住まい方の選択ができるように建物の高さの制限を緩和する等の土地利用規制の見直しについて検討します。

スポーツ・レクリエーションエリア

農村環境改善センター周辺を位置づけます。

本エリアでは、広域交流の促進や農業、スポーツ、文化の融合を図るため、既存施設を活かしたスポーツ施設等の整備を推進します。

レインボウ・ヒルズ計画エリア

鈴鹿市不燃物リサイクルセンター周辺を位置づけます。

本エリアでは、最終処分場跡地を利用した良好な住環境の整備と、地域の特性を活かした歴史と産業振興の調和を図った開発を進めます。

3 テーマ別都市づくりの方針



(1) 活力ある都市づくり

① 都市拠点における都市活動機会の創出に向けた、民間投資を活用した都市開発と効率的な土地利用の誘導

- 社会構造の変化がもたらす新しい生活スタイルや就業形態、人々の交流の在り方に対応し、多様な都市活動機会や交流機会を提供するため、近鉄鈴鹿市駅、平田町駅、白子駅を形成核とした都市拠点において、都市機能の立地誘導や魅力的な都市空間の創出に向け、民間資本を積極的に活用した土地の効率的な利用や効果的な土地利用誘導を図ります。
- デジタル技術の革新により、新しい都市活動・都市交流に対応した都市基盤の構築を検討します。

② 本市の地域経済や雇用を支える基幹産業の維持と変革に対応した立地環境の整備

- 地域経済と都市活力を維持するため、既存の店舗や工場等の事業所に対し、商店街の再生・整備や既存施設用地の拡張、新規用地の確保などを産業政策に基づいて支援します。
- E V化の進展による自動車産業の変革を踏まえ、国内維持が想定される業種・職種の確保や、E V関連企業の誘致、既存産業の事業領域の拡大といった次世代型の産業構造への再構築に向け、鈴鹿市企業誘致推進戦略に基づき産業政策と連携した都市空間の整備・創出を検討します。

③ 新たな産業の育成や広域交流を活性化するための土地利用の促進

- 都市計画区域内の未利用地等の活用により、さまざまな地域産業の育成に資するための土地利用を促進します。
- 市街地形成検討地区（工業系）、新土地需要エリア、スマート I C利活用エリアにおいては、鈴鹿市企業誘致推進戦略に基づき、本市の基幹産業である従来型の製造業等に加えて、環境関連産業、エネルギー関連産業、ヘルスケア関連産業、防災関連産業等についても、民間と連携し、企業誘致を推進します。また、市街化区域から相当の距離にある等やむを得ない場合に限り、これら産業の立地誘導に伴う労働力の確保を目的とした計画的な土地利用を図ります。
- 広域交流の活性化に向けて、鈴鹿サーキット周辺等において、観光レクリエーション機能・交流機能の向上のための土地利用を促進します。

- 広域交流の促進や農業・文化機能の融合を図るため、スポーツ施設におけるレクリエーション機能や交流機能の強化を図ります。
- 鈴鹿工業高等専門学校、鈴鹿医療科学大学、鈴鹿大学等といった教育研究施設を中心に、新たな産業の更新や学術研究、文化振興に対応する土地利用を促進します（学術研究ゾーン）。
- リニア中央新幹線の整備による産業や交流の需要を検討し、それに対応するための土地利用を推進します。

④ 広域圏連携と地域連携の交通の円滑化を図る幹線道路のネットワーク形成と幹線道路沿道の適切な土地利用の誘導

- 骨格的な幹線道路の整備、拡幅整備等による円滑な幹線道路のネットワークを形成するとともに、幹線道路沿道の適切な土地利用を誘導します。
- 圏域での経済発展を目指し、近隣市との地域経済の展望を共有し、各市の特性を活かした役割分担を明確化するなど、密接な連携を図ります。
- 「道の駅」について、その必要性を踏まえ、整備を検討します。

⑤ 鈴鹿 I C や御園工業団地周辺等における都市活動の活発化に向けた更なる土地利用の促進

- 鈴鹿 I C と御園工業団地周辺等（市街地形成検討地区）の土地利用を検討します。



(2) 防災・減災の都市づくり

① 地震・津波、河川・内水氾濫、高潮、土砂災害など、さまざまな災害への対策の推進

- 南海トラフ地震等による地震やそれに伴う津波への災害対策を推進します。
- 流域治水対策を推進します。
- 河川改修や内水氾濫対策等を計画的に推進します。
- 雨水流出による河川や排水路の洪水負担を軽減するため、市街地周辺における農地や山林を保全し無秩序な開発を抑制します。
- 台風等の高潮への災害対策を推進します。
- 山間部・丘陵地における土砂災害対策を推進します。
- 災害情報の収集や発信を効率的・効果的に行い防災・減災につなげるため、新技術の導入に取り組みます。

② 密集市街地などにおける防災・減災の推進

- 減災に向けた密集市街地等における防災・減災対策を推進します。
- 地域の防火・消防体制の強化を推進します。
- 津波浸水予測区域内の既存住宅地における土地利用規制の緩和を検討します。

③ 避難場所・避難路などの整備・充実

- 安全・安心な避難場所及び避難路の確保を図ります。
- 災害に強い緊急輸送道路等の構築を推進します。
- 防災・減災意識の向上を促進します。

④ ハザードエリアからの長期的な居住誘導

- 津波・高潮などの災害から建物の被害を低減します。
- 被災後の早期の復興のため、事前に被災後の復興まちづくりを考え、準備しておく復興事前準備の取組を地域とともに検討します。
- 災害情報の発信を効率的・効果的に行い、減災に向け、安全な地域への長期的な土地利用を誘導します。

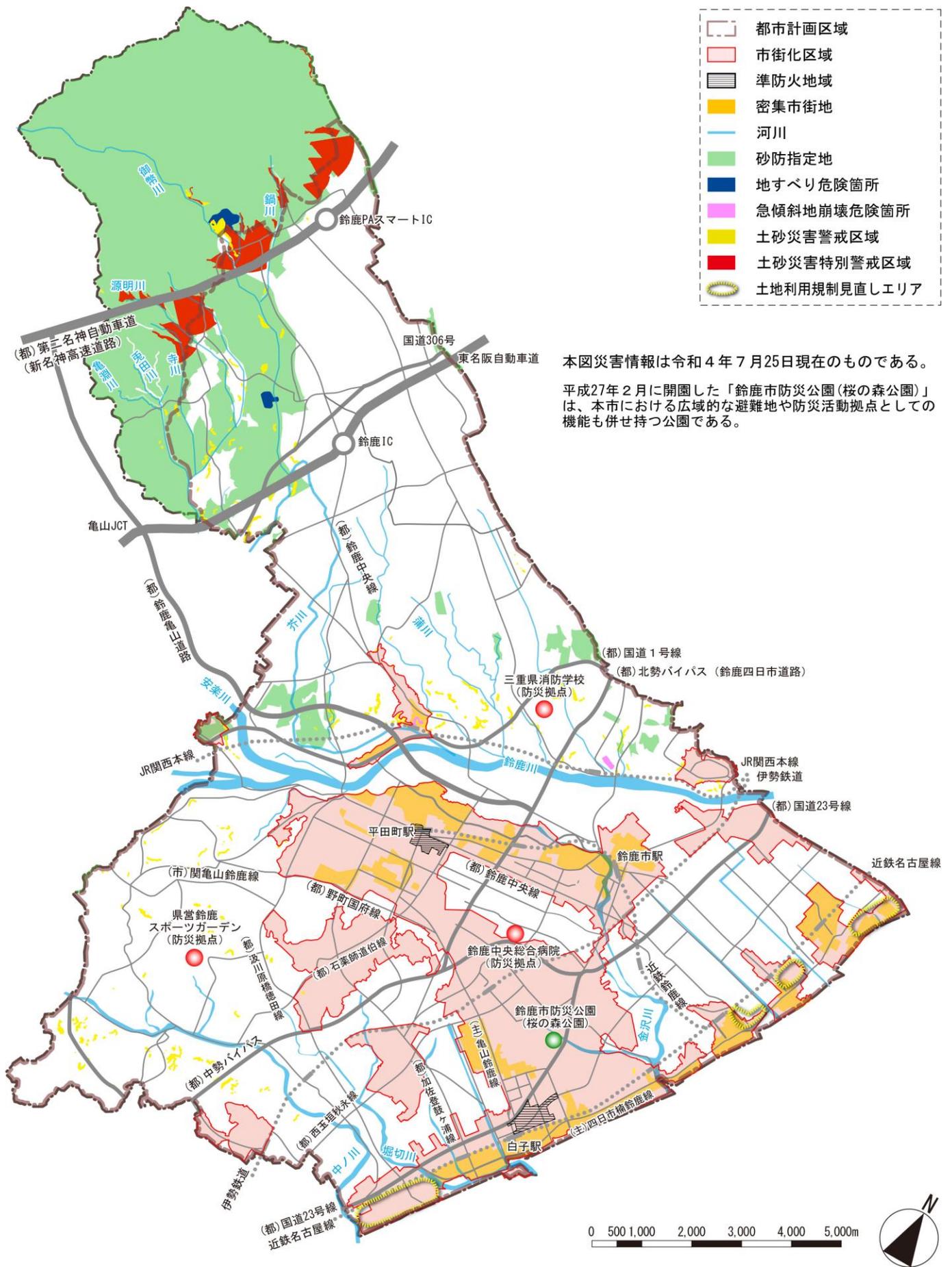


図 防災・減災の都市づくり①

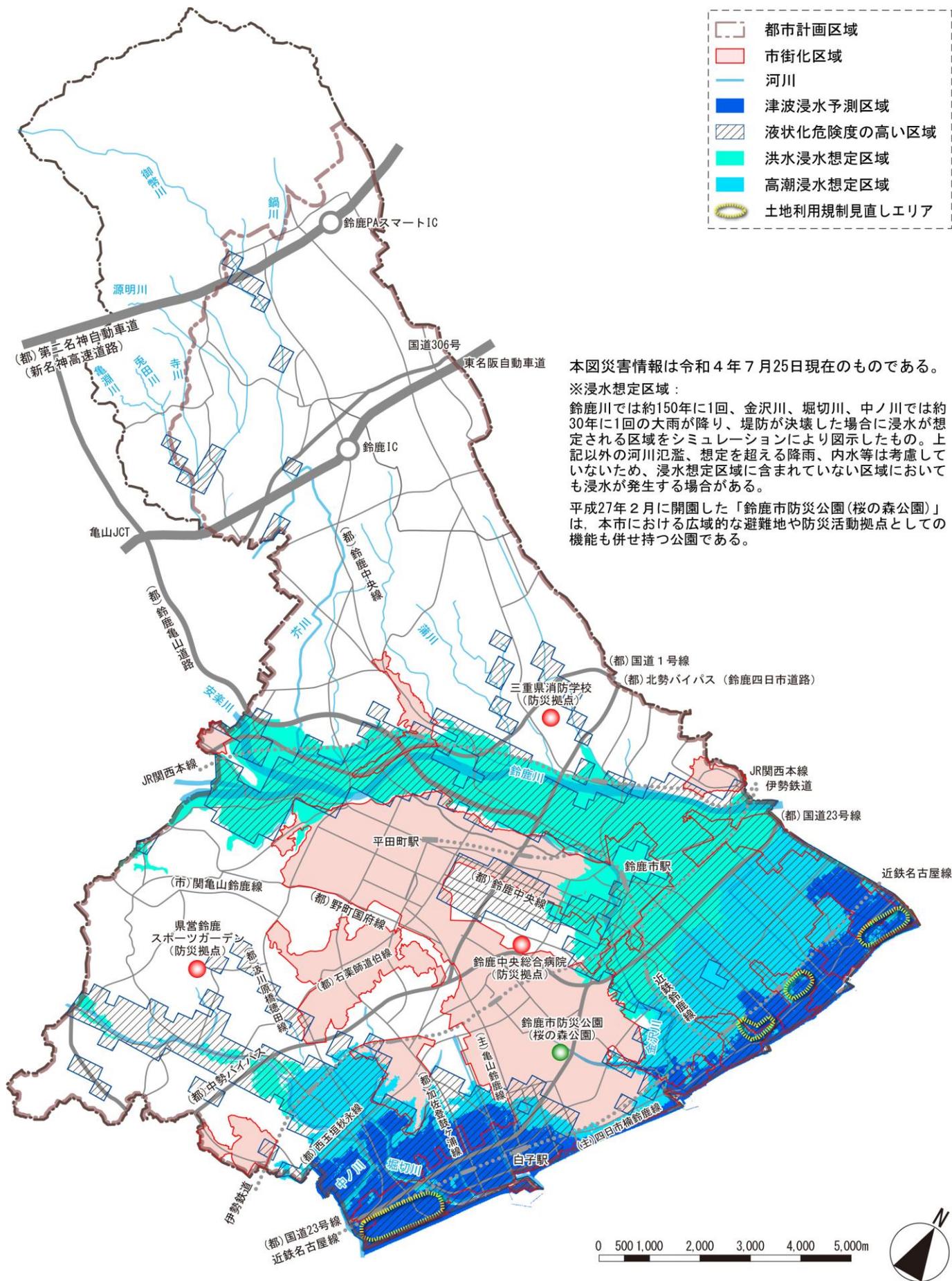


図 防災・減災の都市づくり②

(3) コンパクトで住みよい都市づくり



① 都市拠点における土地の効率的な利用と複合的な都市機能の立地誘導

- 都市拠点におけるまちなか居住環境の形成に向け、近鉄鈴鹿市駅、平田町駅、白子駅の駅周辺をはじめとした都市拠点において、土地の効率的な利用（中高層住宅）及び都市機能（医療・福祉施設、公共公益施設、商業施設等）の誘導を図ります。

② 市街化区域における居住誘導と良好な住環境の維持・保全、整備

- 市街化区域の人口密度を維持し生活サービスの存続、居住者の利便性が確保されるまちづくりを推進します。
- 市街化区域内における良好な住環境の形成・維持・保全に取り組みます。
- 日常的な生活における基礎的な生活サービスを受けられる近隣生活圏の形成・維持のため、既存の商業施設の面的・線的な維持・充実（商店街の活性化）、並びに新たな投資の誘導に向けた不動産の流通活性化などを図ります。
- 市街化区域内の低未利用地の有効利用により、良好な住環境形成を進めます。
- 都市機能や居住機能が集積した集約型の快適で健康的な暮らしができる都市づくりに取り組みます。

③ 市街化調整区域の指定既存集落における住環境の維持・保全と拡張を抑制した計画的な土地利用の促進

- 市街化調整区域における指定既存集落等を維持・保全します。
- 身近な生活利便施設の維持・充実を図ります。

④ 既存ストックの有効活用に向けた空家等の適正な管理とリノベーションの推進

- 人口減少・少子高齢化とともに既存市街地で増加する空家・空地等について、適正な管理とリノベーションによる再利用、まちづくりへの活用を進め、良好な住環境の維持と良質な不動産（住宅・店舗等）の提供によって、居住誘導と地域経済の活性化を図ります。

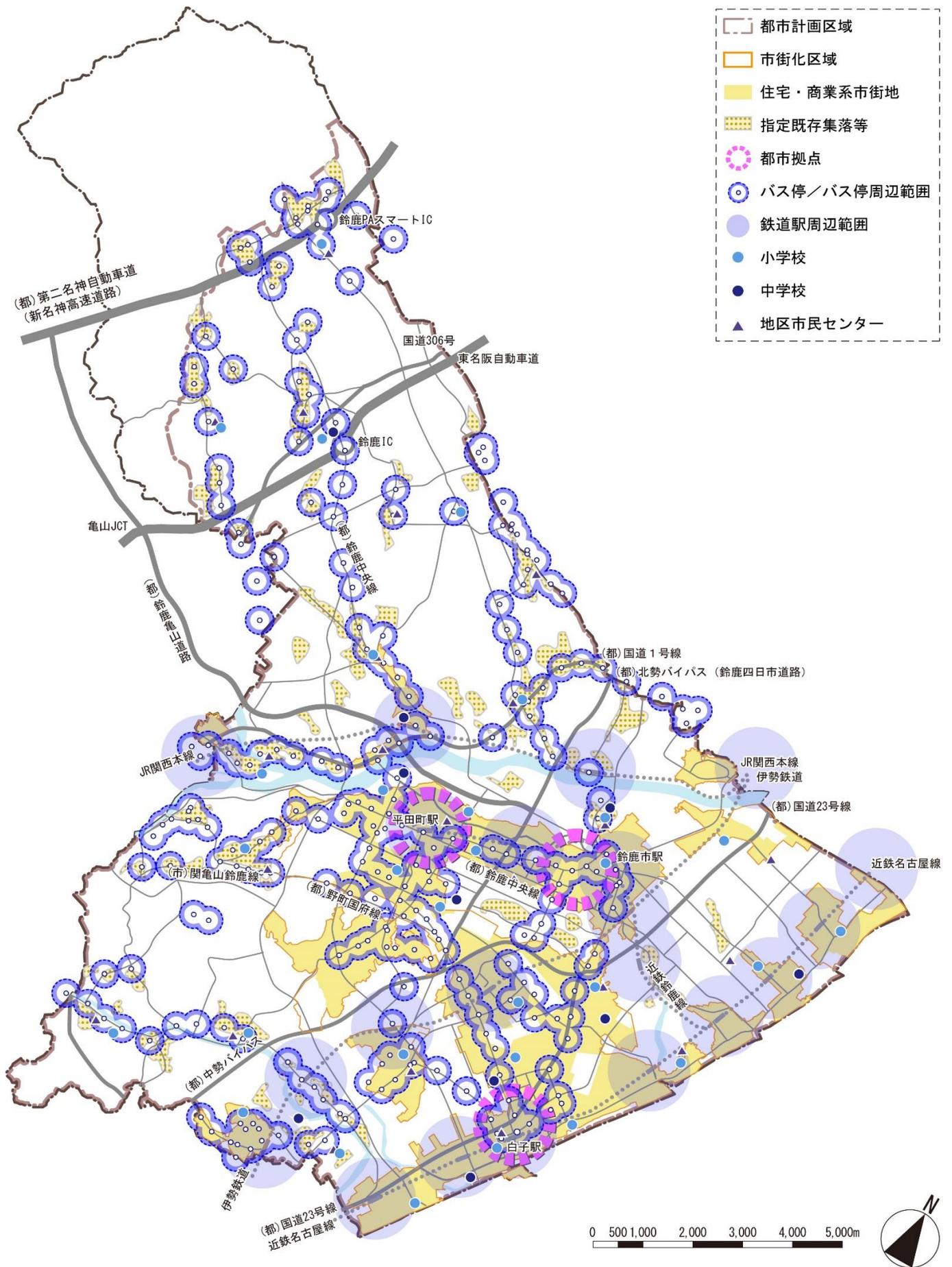


図 コンパクトで住みよい都市づくり



(4) モビリティの高い都市づくり

① 安全で円滑な道路ネットワークの形成

- 安全で円滑な道路ネットワークを形成するとともに、地区内への通過交通の軽減による地区内の交通安全を確保します。
- 交差点や歩道の安全対策を実施します。

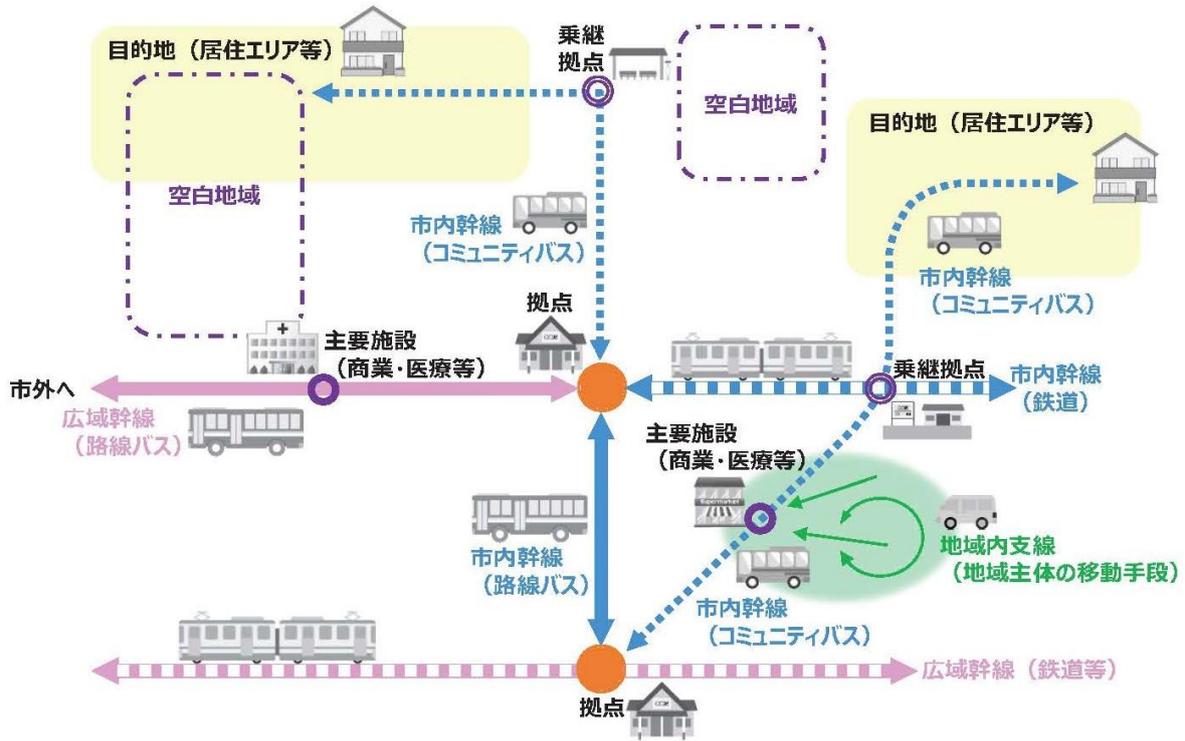
② ユニバーサルデザインの視点にたった生活道路・通学路、自転車歩行者道の整備

- 生活道路・通学路、自転車歩行者道における安全性・利便性を確保します。
- 都市拠点及びその周辺においては、歩いて暮らせる都市づくりを目指し、誰もが円滑に移動できる道路のバリアフリー化、ユニバーサルデザイン化を図ります。

③ 利便性の高い地域公共交通の構築と交通結節点の機能強化

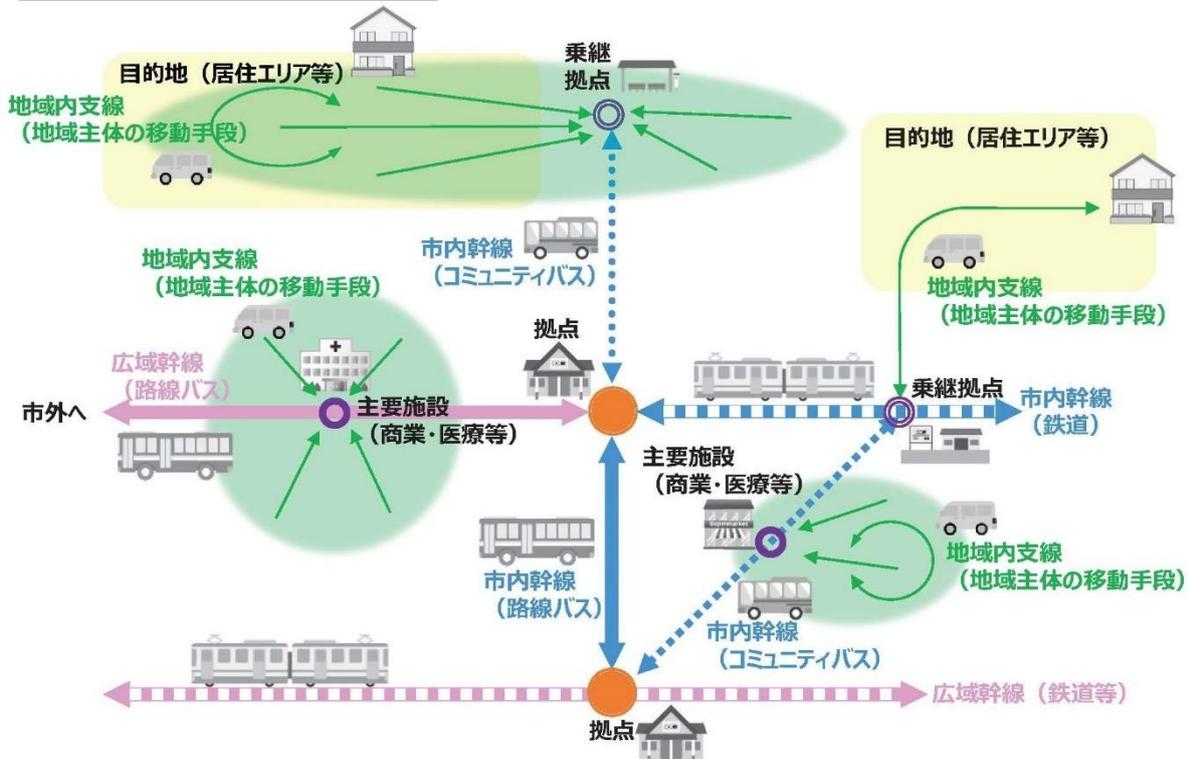
- 持続可能な地域公共交通ネットワークの構築に向けた維持・改善を行います。
- 多様な移動ニーズに対応した地域公共交通を確保します。
- 新技術を活用した地域公共交通の利便性向上を図ります。
- 交通結節点となる鉄道駅等へのアクセス道路の整備及び駅周辺における自転車放置禁止区域の適正な管理に取り組みます。
- 交通結節点において、バリアフリーに配慮した施設整備を推進します。
- リニア中央新幹線との連携も視野に入れつつ広域的な都市間連携軸の充実を検討し、地域活力の向上につなげます。

現在のネットワークイメージ



※拠点は、鈴鹿市都市マスタープランにおける都市拠点、集客拠点、歴史観光拠点を指す。

将来のネットワークイメージ



※拠点は、鈴鹿市都市マスタープランにおける都市拠点、集客拠点、歴史観光拠点を指す。

出典：鈴鹿市地域公共交通計画

図 将来の地域公共交通のネットワークのイメージ



図 モビリティの高い都市づくり

(5) 水と緑、景観の都市づくり



① 豊かな自然環境や拠点となる緑地・公園などの保全・活用

- 鈴鹿山脈や里山、鈴鹿川等の河川や池、海岸等、水と緑の環境軸及び拠点となる豊かな自然環境を保全し、未来への継承を図ります。
- 市街地に存在する拠点となる緑地・里山や公園等を保全・活用します。
- 都市公園・都市緑地及び幹線道路の植樹帯、大小河川により水と緑のネットワークを形成します。
- 緑の基本計画による総合的かつ計画的な施策を展開します。
- 豊かな自然環境を保全するため、一般廃棄物処理施設の計画的な施設更新・整備を検討します。
- 土地利用を図る際は、豊かな自然環境の保全、生物多様性に配慮しながら、また、鈴鹿市景観計画に基づき周囲の景観に調和した土地利用となるよう景観形成を図りながら、カーボンニュートラルの実現に向けた取組を推進します。

② 優良農地の保全と営農環境の整備促進

- 農業生産や環境保全、保水・洪水調整機能等を有する優良農地を保全するとともに、美しい田園風景を継承します。
- 農業の担い手づくりや実情に即したほ場保全等、将来を見据えて営農環境の整備を促進します。
- 景観農業振興地域整備計画の策定による農業景観の保全を検討します。

③ 多様な主体の協働による公共施設や民有地内における緑化の推進

- 緑豊かな市街地形成のため、幹線道路や駅前広場、官公庁施設等の公共公益施設及び工場や住宅地等の民有地における緑化を推進します。
- 市民による都市緑化を推進するため、都市緑地法等の諸制度など様々な施策を実施します。
- 市民の緑化に関する意識向上を推進します。
- 市民、地域等とコミュニケーションを図りながら緑化を推進し、健全な生活環境を保全します。

④ 地域資源を活かした良好な景観形成

- 地域それぞれの魅力を活かした景観形成を推進します。
- 都市拠点における、鈴鹿市の玄関口・拠点にふさわしい良好な景観形成を促進します。
- 市街地開発事業等により新たな緑の創出を促進します。
- 旧街道の歴史的まちなみや歴史文化遺産、社寺等における樹林を保全するとともに、これらを地域資源として活用します。
- 都市環境と自然景観・田園景観との調和を図ります。
- 市民参加により、地域の景観資源の調査を行い、地域づくりへの活用や地区別景観づくり計画への展開を促進します。また、まちづくりを担うNPO等の団体などの組織づくりについても支援します。
- 市民との協働により「地区別景観づくり計画」を策定し、計画的な魅力ある生活環境の創出に取り組みます。
- 鈴鹿の魅力ある地域資源を市民と共有するとともに、SNS等を通じて広く情報発信を推進します。その際に、SNS等の既存の媒体に加え、新たなデジタル技術の活用も検討します。

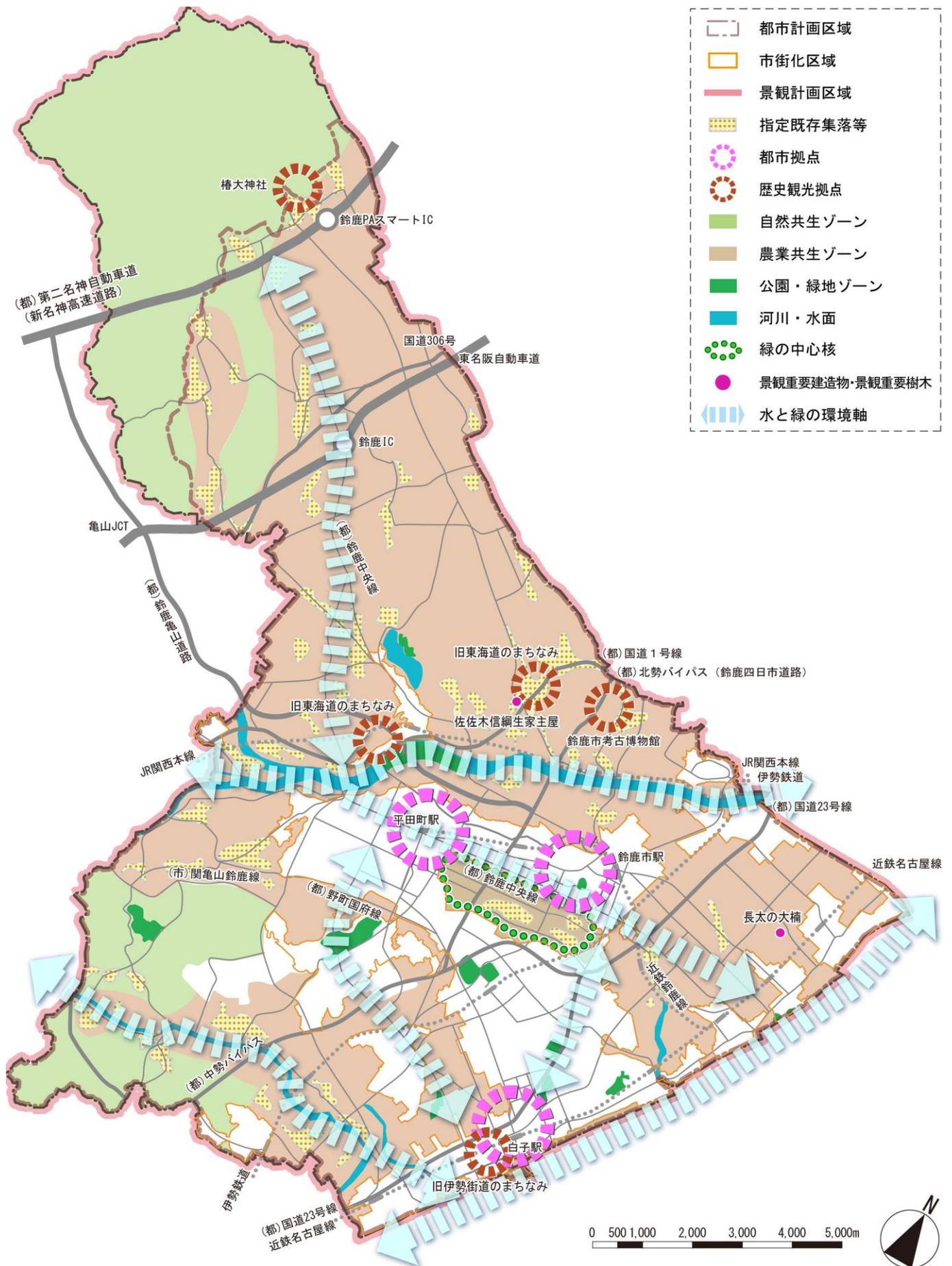


図 水と緑、景観の都市づくり

4 視点別取組

テーマ別都市づくりの方針を実現化するにあたり、常に以下の視点に立って取組みます。

(1) 地域協働による取組

① 地域資源を活かした「地域づくり活動」の支援

- 景観や歴史的なまちなみ等、地域資源を活かした住民主体の「地域づくり活動」の支援を推進します。

② 地域のまちづくりへの展開

- 地域特有の都市づくりの課題について、市民と行政の協働により解決策の検討に取り組めます。
 - ・ 地域別構想の策定に向けて、都市づくりに関する情報提供等を行い、市民と協働して取り組むとともに、地域計画に掲載することで市民への啓発も推進します。

全体構想	地域別構想
<p>都市づくりの課題</p> <p>都市づくりのテーマ</p>	<p>地域の課題（例）</p>
<p>① 産業を支える土地利用やインフラ等の整備推進</p> <p>活力ある都市づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> 平田町駅周辺の商業業務機能の維持、活性化等の対策。 白子駅周辺の土地の効率的な利用、まちの玄関口としての魅力づくり等の対策。 鈴鹿PAスマートICや鈴鹿IC周辺の、自然環境と調和した土地利用活性化等の対策。
<p>② 災害からまちや地域を守る防災・減災都市づくりの展開</p> <p>防災・減災の都市づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> 津波浸水予測区域内の密集市街地における避難場所や避難路の確保等の防災まちづくりの対策。 狭あい道路の拡幅による災害に強い住環境づくり等の対策。 保水・洪水調整機能を有する市街地周辺における優良農地の維持等の対策。 災害時の自助・共助の対策。 平時からの復興事前準備の対策。
<p>③ 市民生活を持続するための生活拠点の形成</p> <p>コンパクトで住みよい都市づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> 近鉄鈴鹿市駅、平田町駅、白子駅周辺における土地の効率的な利用等の対策。 市街化調整区域における指定既存集落等の住環境づくり等の対策。 地域の生活拠点の維持の対策。 生活環境に影響を及ぼすおそれのある、住宅地において増加する空家等への対策。
<p>④ 市内モビリティの充実</p> <p>モビリティの高い都市づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> 通院や通学、買物などの需要に対応する、利便性の高い公共交通等移動手段確保の対策。 地域の主要道路交差点等における渋滞緩和の対策。 交通事故の多い交差点や通学路における安全な道路空間づくり等の対策。
<p>⑤ 水と緑のネットワークづくりや地域資源を活かした景観づくりの促進</p> <p>水と緑、景観の都市づくり</p>	<ul style="list-style-type: none"> 後継者不足により増加する、耕作放棄地や営農環境保全等の対策。 東海道、伊勢街道沿いの歴史的な建造物やまちなみの保全、活用等の対策。 高齢者の憩いの場や子どもの安全な遊び場になる身近な公園づくり等の対策。

対策・施策の検討

図 地域別の主な課題

(2) SDGsによる取組

取組

- ① SDGsへの貢献と都市づくりの方針の紐づけ
- ② 公共施設等総合管理計画に基づくマネジメントの推進
- ③ ストック型社会への取組

① SDGsへの貢献と都市づくりの方針の紐づけ

- SDGsとの関連性を示すとともに、各種取組を推進します。

② 公共施設等総合管理計画に基づくマネジメントの推進

- 公共施設等の適切な維持管理を推進します。

③ ストック型社会への取組

- 官民役割分担の上、道路・公園等ストックの市民（住民、自治会、地域づくり協議会、NPO、企業等）による維持管理の実施を促進します。
- 長寿命化に配慮した住宅の建設や既存建物のリフォーム、リノベーション等によるストック型社会構築への取組を促進します。

第4章

都市づくりの実現に向けて

1 基本的な考え方

都市づくりの実現に向けて、都市づくりのテーマ別方針とテーマを支える視点別取組に基づき、分野別計画と整合を図りながら、市街地整備や都市施設の整備等を進めていきます。

2 土地利用・市街地整備

① 近鉄鈴鹿市駅、平田町駅、白子駅周辺における都市拠点の形成

- ・都市拠点においては、コンパクトな市街地形成を目指し、まちなか居住を促進するため、土地の効率的な利用及び都市機能の立地誘導を推進します。

② 防災・減災都市づくりの推進

- ・逃げやすく、かつ主要施設が被災しにくく、被災した場合でも最低限の都市機能を維持・継続でき、すみやかに復興できる災害に強い都市構造を検討します。
- ・減災に向け密集市街地の解消を図るとともに、被災後のスムーズな復興へつなげるため、必要に応じて移転のあり方を検討します。
- ・沿岸部の住宅地においては、津波・高潮からの避難に向け、住まい方などの総合的な減災対策に取り組むとともに、土地利用規制の見直しを検討します。

③ 市街地形成検討地区における市街化区域編入の検討

- ・市街地形成検討地区は、周辺環境と調和を図りつつ都市基盤が整った、あるいは整うことが確実になった場合について市街化区域編入を検討します。

3 道路整備

① 社会資本ストックの戦略的な維持保全

- ・適切なマネジメントの視点にたった、予防保全の観点による社会資本ストックの点検と戦略的な維持管理を推進します。

② 人や地域にやさしい交通環境の整備

- ・幹線道路ネットワークを強化するとともに、ユニバーサルデザインに配慮した道路空間を確保します。

③ 防災まちづくりの推進

- ・豪雨による（過去の浸水区域及び）浸水予測区域や、津波浸水予測区域において、迅速な避難など安全性を高める道路整備を検討します。

4 公園・緑地整備

① 社会資本ストックの戦略的な維持保全

- ・適切なマネジメントの視点にたった、予防保全の観点による社会資本ストックの点検と戦略的な維持管理を推進します。

② 人や地域にやさしい公園の整備

- ・既成の都市公園の改修に際しては、バリアフリー化等への対応、災害時の避難地としての機能確保など、すべての人がいつでも利用しやすい公園を整備します。

③ うるおいのある都市空間の誘導

- ・公共空間のみではなく、民有地内の緑化の促進など、市民や行政の協働により、うるおいのある都市空間への誘導を推進します。

5 河川・下水道整備

① 社会資本ストックの戦略的な維持保全

- ・適切なマネジメントの視点に立った、予防保全の観点による社会資本ストックの点検と戦略的な維持管理を実施します。

② 治水浸水対策の推進

- ・内水対策に加え、河川の整備をおこない総合的な浸水対策を推進します。

参考編

用語解説

【あ】

イメージ	できあがりの絵姿。
IC (Interchange)	インターチェンジの略称。高速道路の出入口。
インフラ	インフラストラクチャーの略。道路等の都市基盤のこと。
EV化	ガソリンなどの化石燃料を使用する自動車からエンジンを使用せずモーターを動力として走行する電気自動車へ転換すること。
ウォーカブル	「歩く」を意味する「walk」と「できる」の「able」を組み合わせた造語で、「歩きやすい」「歩きたくなる」「歩くのが楽しい」といった意味をもつ。
雨水幹線	側溝や街渠等に集水した雨水を流す主要な下水管渠。
雨水調整池	雨水を一時的に貯めることによって、河川の流量が急激に増加しないよう調整する機能を持った施設。
運動公園	主に運動のために利用することを目的とした公園。
SDGs	国連総会で採択された、持続可能な開発のための17の国際目標のこと。
SNS (Social Networking Service)	インターネットを通じて人と人とのつながりを促進し、コミュニティの形成を支援するサービス。
NPO (Non-Profit Organization)	「特定非営利活動法人」の略称。営利を目的とせず、社会貢献を目的として活動する、特定非営利活動促進法（NPO法）の規定によって成立した法人格を取得した団体。
延焼遮断帯	火災の延焼を防止するための帯状の都市施設のこと。道路、河川、鉄道、公園、緑道等の都市施設を骨格として活用、または整備し、必要な場合には、これらの施設とその沿道建築物の不燃化を組み合わせることにより延焼遮断帯を構築する。
オープンスペース	建物等のないゆとりある空間。公園等。

【か】

街区公園	主に徒歩圏内（半径250m程度）に居住する人が利用することを目的とした公園。
開発行為	主に建築物の建築、コンクリートプラントやゴルフコース等の特定工作物の建設のために行う土地の形質の変更を伴う行為。
改良・概成	道路が計画幅員に整備されているものを「改良」、計画幅員の3分の2以上が整備されているものを「概成」としている。
合併処理浄化槽	汚水（水洗便所に限る）を厨房汚水等の雑排水と一緒にして、処理する方式の浄化槽。
環状線	都市の一部または全部を囲み、中心部に用のない交通を迂回させることを目的とする道路。あわせて、中心部と郊外を結ぶ放射道路を設けることで機能を発揮する。
カーボンニュートラル	二酸化炭素をはじめとする温室効果ガスの「排出量」から、

	植林、森林管理などによる「吸収量」を差し引いて、合計を実質的にゼロにすること。
狭あい道路	幅員4m未満の道路で、建築基準法第42条第2項、第3項の指定を受けた道路やこれに準ずる道路。
協働	市民や行政といった、まちづくりの担い手である多様な主体が、まちづくりに関する共通の目的を持ち、その実現に向け、お互いの信頼関係の下、役割と責任を分担して協力し合うこと。
緊急輸送道路	地震直後から発生する緊急輸送を円滑に行うための高速自動車国道、一般国道及びこれらを連絡する幹線道路と防災拠点とを相互に連絡する道路。
近隣公園	主として近隣（半径500m程度）に居住する人の利用を目的とする公園。
近隣住区	幹線街路に囲まれた概ね1km四方の居住単位。一般的には1小学校区程度。
圏域	全体として一体性を持つ空間。
広域幹線道路	国道306号や中勢バイパス・北勢バイパスといった主に周辺市で発生する交通処理と市内の主要な拠点を連絡する道路。
高規格幹線道路	東名阪自動車道や新名神高速道路といった広域的な移動や三重圏域を連絡する道路。
公共交通空白地域	公共交通（鉄道、バス等）が運行していない地域。本市では、鉄道駅から半径800m、バス停留所から半径300m以遠の地域。
公共施設等	公共建築物（ハコモノ）およびインフラ施設（道路、橋りょう等）。
交通結節点	道路のIC、鉄道駅、バスターミナル等の各種交通が集中的に結び合う箇所。
交通ターミナル	交通手段の結節点。鉄道や自動車等の旅客が集散する拠点。特に鉄道の場合は、異なる路線の交差する拠点駅や特急等が停車して乗り換える拠点駅。
交通ターミナル型商業	交通ターミナルとしての機能を活用して乗り換え利用者等を対象とした商業。
交通体系	全体として体系的に整理された交通。
交通利便性	生活する上で必要な場所への行きやすさの程度のこと。
交流機能	物資の物流、人の移動等により、様々な立場のものが互いに交わりを持つ機能。
国勢調査	総務省統計局が実施する全国一斉調査。
国定公園	自然風景地で、環境省が指定した公園。
国土軸	新幹線・自動車専用道路・高規格道路等によって結ばれた、人口・産業が集積する軸上の地域。
骨格軸	道路、鉄道等の都市を形成する骨組み。
コミュニティバス	地域住民の利便向上等のため、一定地域内の運行するバスで、車両仕様、運賃、ダイヤ、バス停位置等を工夫したバスサービス。鈴鹿市ではC-BUSのこと。
コンパクト	小型。まとまった様子。
コンパクトシティ	都市をまとめた形態として緑地や農地を保全するとともに、都市居住を進めて職住近接し、通勤による渋滞緩和や高齢者等が歩いて買い物や公共施設を利用しやすい市街地の形態。
コンパクトシティ・プラス・ネットワーク	コンパクトシティ化により居住を公共交通沿線や日常生活の拠点に緩やかに誘導するとともに、拠点間のネットワークを維持することで利便性を維持しようという考え方のこと。

【さ】

砂防区域	治水上砂防のための砂防施設を要する土地または一定の行為を禁止しもしくは制限すべき土地で、国土交通省が指定した一定の土地。
産学官民	「産」は産業界、「学」は教育機関・研究機関、「官」は公的機関（行政機関）、「民」は民間企業。これらの機関がそれぞれの立場の力を発揮しながら連携を図っていくことに用いられる。
市街化区域	都市計画法に規定されている都市計画の内容の一つで、「既に市街地を形成している区域又は概ね10年以内の優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域」のこと。
市街化調整区域	都市計画法に規定されている都市計画の内容の一つで、「市街化を抑制すべき区域」のこと。
市街地再開発事業	計画エリア内の土地所有者・借地権者・借家権者等が土地を提供し、ビルを建設すること。
指定既存集落	一定の要件を満たし、市街化調整区域内にあっても開発許可を受け、専用住宅を建築できる可能性のある集落。
市民農園	主として都市住民のレクリエーションを目的に農作業が行われる特定の農地・農園。
社会資本ストック	道路や水道、公園のように生活や経済活動に必要な公共施設の整備量。
住区基幹公園	比較的小規模な公園であり、都市計画公園のうち、街区公園、近隣公園、地区公園の総称。
準用河川	一級河川及び二級河川以外の河川で、市長の指定したものをいう。河川法の一部を準用し、市長が管理する。
親水空間	水浴び、水遊び、釣り、湖畔の散歩等、日常生活や観光、レクリエーションを通して、海、湖畔や河川等を身近に親しむ場。
ストック型社会	価値のあるものをつくり、長く大切に使う社会。
スポンジ化	人口が減少し、都市内に使われない空間が小さい穴があくように生じ、密度が下がっていくこと。
スマートIC	スマートインターチェンジの略称。高速道路の本線やサービスエリア、パーキングエリア等から乗り降りできるように整備されるインターチェンジ（IC）であり、ETCを搭載した車両に限り通行可能なインターチェンジ。
生物多様性	自然生態系を構成する動物、植物、微生物等、地球上の豊かな生物種の多様性とその遺伝子の多様性、地域の様々な生態系の多様性を意味する包括的な概念。様々な生物が相互の関係を保ちながら、本来の生息環境の中で繁殖を続けている状態。

【た】

地域高規格道路	高規格幹線道路網と一体となって高速交通体系の役割を果たし、地域構造を強化する規格の高い道路。
地域協働	地域を構成する市民、町内会・自治会、NPO、企業等のさまざまな主体と市が、地域課題や将来像などを共有して、それぞれの得意分野などを生かして、役割分担しながら地域が目指すまちづくりを進めていくこと。
地域資源	自然環境や歴史・文化から歴史的まちなみ等の物的なものまで、地域まちづくりを実現するために地域住民が価値のあるものと捉えた資源のこと。
地域づくり	住民が自らの発意と行動によって、地域の資源を生かしながら地域社会の課題を解決し、よりよい暮らしを実現していく

	取組。
地域内支線	拠点等と居住エリア（市街地や郊外住宅団地、既存指定集落等）をつなぎ、基幹交通を補完し、より身近な日常生活を支える交通のこと。
地区計画（制度）	都市計画法に基づき、地区レベルの視点から、道路、公園等の配置・規模や建築物の用途・形態等について地区の特性に応じたきめ細かな規制を行う制度。
地区公園	主に徒歩圏内（半径1km程度）に居住する人が利用する目的の公園。
調整池	開発等に伴う雨水等の流出増を一時的に貯留し、下流河川への流出増を抑制する施設。
通過交通	その地域や沿道を目的地としない地域を通過するだけの交通。
ツーリズム	観光旅行。旅行業。
津波浸水予測区域	南海トラフ地震の発生に伴う最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合に想定される浸水の区域及び水深。各都道府県が公表。
低未利用地	既成市街地内の更地・遊休化した工場・駐車場等、有効に利用されていない土地。仮設の展示場や商店街の空き店舗、密集市街地内の空家等を含み、公的管理の駅前広場、公園、運動施設や生産緑地等は含まない。
デジタル技術	AI（人工知能）、IoT（モノのインターネット）、ロボットなどの新たな技術のこと。
DX（デジタルトランスフォーメーション）	ビックデータなどのデータと、AI（人工知能）、IoT（モノのインターネット）などのデジタル技術を手段として活用し、社会に浸透させることで、暮らしをより良いものへと変革すること。
都市基幹公園	比較的大規模な公園であり、都市計画公園のうち、総合公園、運動公園、広域公園の総称。
都市拠点	都市的な機能（商業や業務、公的機能等）が集積している拠点。鈴鹿市では主要な都市拠点として、神戸、牧田、白子地区がある。
都市計画道路	都市計画法に基づき、都市計画に定められた道路。
土砂災害警戒区域	急傾斜地の崩壊、土石流等が発生した場合に住民等の生命または身体に危害が生じるおそれがあると認められ、三重県が指定する区域。
都市緑地	主に都市の自然環境の保全及び改善、都市景観の向上を図ることを目的に設置する都市公園の一種。
土地区画整理事業	互いの土地を少しずつ出し合い、道路・公園等の公共施設の新設・改良と土地の整形を行い、土地の利用価値を高め、快適・安全で住みやすくなる市街地を整備する事業。
トリップ	人又は車の移動のこと。

【な】

内水氾濫	市街地の雨水処理能力以上の大雨が降り、雨が地表にあふれること。
ニーズ	需要、要求、要請。
ネットワーク	網の目状の組織や構成のこと。
農業集落排水事業	農業集落からのし尿、生活雑排水又は雨水を処理する施設を整備する事業。主として集落の形態に適した小規模分散型の汚水処理システムである。
農業振興地域	自然的、経済的、社会的条件を考慮して一体としては農業の振興を図ることが必要であると認められる土地。「農業振興

	地域の整備に関する法律」に基づき、都道府県知事が指定される。
農用地区域	農業振興地域内における集団的に存在する農用地や土地改良事業の施行にかかる区域内の土地等、生産性の高い農地等、農業上の利用を確保すべき土地として指定された農地。

【は】

PA (パーキングエリア)	駐車場、トイレ、必要に応じ売店が備わっている高速道路の休憩施設のこと。
パーク&ライド	車で鉄道駅やバス停に行き、駐車し、鉄道やバスに乗り換えること。
バイパス	既存の道路に対して自動車用の迂回路。
ハザードエリア	河川洪水や津波などの水害や土砂災害などの被災の恐れが大きい区域。
バリアフリー	障がいのある人が社会生活している上で障壁（バリア）となるものを除去すること。
物流業務	生産物の生産者から消費者までの移動を担う業務。包装・輸送・保管・荷役・情報等の活動を包括する。
復興事前準備	平時から災害が発生した際のことを想定、どのような被害が発生しても対応できるよう、復興に資するソフト的対策を事前に準備しておくこと。
防火・準防火地域	市街地において、火災の延焼を防止するために都市計画法により定められた地域。
ポテンシャル	潜在的に持つ力。可能性。
ボランティア	自主的に社会事業等に参加し、無償の奉仕活動をする人。

【ま】

マスタープラン	都道府県等が、都市計画区域ごとに区域区分の有無等、主要な都市計画決定の方針を定める「都市計画区域マスタープラン」、また、それに即し、市町村が、地域に密着した見地から定める都市計画の方針の「市町村マスタープラン」及び「立地適正化計画」のこと。
道の駅	道路利用者のための「休憩機能」、道路利用者や地域の方々のための「情報発信機能」、及び「地域の連携機能」、の3つの機能を併せ持つ休憩施設。
密集市街地	道路等の基盤整備が行われないまま、建築物が高密度に立ち並んだ市街地のこと。
モビリティ	移動しやすさ、移動性のこと。

【や】

優良農地	農業生産基盤が整った、優れた環境の農地。
ユニバーサルデザイン	だれもが利用できる建物や環境等のデザイン。
用途地域	市街地の類型に応じて住居の環境の保護または業務の利便の増進を図り、適正かつ合理的な土地利用を実現するため、市街地を13種類に分類する都市計画のこと。

【ら】

ライフサイクルコスト	建物や構造物の建設から維持管理、最終的な廃棄に至るまでの一生（ライフサイクル）を通じて必要な費用の総額。
ライフライン	電気、ガス、水道等、都市生活の機能を保つ生命線。
流出抑制	降った雨を一時的に溜め込み、一度に河川に流れ込まないよ

	うにすること。
流通業務	商品等が世間に流れ通う「流通」及び商売上の仕事である「業務」のこと。
緑地空間	自然の山林に加え、農用地や公園緑地を含めて、緑豊かな草木やオープンスペースのある空間。
リノベーション	経済社会情勢の変化に対応した都市の再構築。
レインボウ・ヒルズ計画	国分町を中心とした地域において、ごみの最終処分場の整備を契機とした地域特性を活かした開発計画。
レクリエーション	仕事や勉強等の疲れを癒し、精神的・肉体的に新しい力を盛り返すための休養・娯楽。
六次産業化	農林漁業者（1次産業）が、農産物などの生産物の元々持っている価値をさらに高め、それにより、農林漁業者の所得（収入）を向上していくこと。

鈴鹿市都市マスタープラン

平成 9年12月 策定
平成13年 2月 一部改定
平成18年 3月 改定
平成20年10月 一部改定
平成28年 4月 改定
令和 3年 5月 一部改定
令和 6年 4月 改定

◇発行

鈴鹿市都市整備部都市計画課

〒513-8701 鈴鹿市神戸1丁目18-18

電話 059-382-9063

FAX 059-384-3938

URL: <https://www.city.suzuka.lg.jp/>

E-mail: toshikekaku@city.suzuka.lg.jp



SUZUKA CITY MASTER PLAN

◇発行

鈴鹿市都市整備部都市計画課

〒513-8701 鈴鹿市神戸1丁目18-18

電話 059-382-9063

FAX 059-384-3938

URL : <https://www.city.suzuka.lg.jp/>

E-mail : toshikekaku@city.suzuka.lg.jp

