

第53回 鈴鹿市都市計画審議会 議案書

令和6年2月14日（水）

鈴鹿市都市計画課

目 次

○議 題

(1) 諮問第1号

鈴鹿市都市マスタープラン改定について

(2) 諮問第2号

鈴鹿市景観計画改定について

諮問第 1 号 鈴鹿市都市マスタープラン改定について

SUZUKA CITY

鈴鹿市 都市マスタープラン



令和6年4月
鈴 鹿 市

MASTER PLAN

ごあいさつ

令和6年4月

鈴鹿市長 末松 則子

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.....	3
2 鈴鹿市都市マスタープランの位置づけ.....	3
3 鈴鹿市都市マスタープランの構成と役割.....	5
4 鈴鹿市都市マスタープランの見直し.....	7
第2章 基本理念と将来都市構造	9
1 都市づくりの課題.....	11
(1) 都市計画を取り巻く背景から導かれる都市づくりの課題	11
(2) 平成28年鈴鹿市都市マスタープランの総括から導かれる都市づくりの課題	12
(3) ワークショップ等から導かれる都市づくりの課題	13
2 都市づくりの方向性.....	16
3 都市づくりにおける基本理念.....	18
4 将来都市構造.....	19
(1) 将来都市構造の考え方	19
(2) 将来都市構造の設定	21
第3章 土地利用方針とテーマ別都市づくりの方針.....	25
1 土地利用方針の考え方.....	27
2 土地利用方針.....	28
3 テーマ別都市づくりの方針.....	39
(1) 活力ある都市づくり	39
(2) 防災・減災の都市づくり	44
(3) コンパクトで住みよい都市づくり	50
(4) モビリティの高い都市づくり	57
(5) 水と緑、景観の都市づくり	65
4 視点別取組.....	71
(1) 地域協働による取組	71
(2) SDGsによる取組	73

第4章 都市づくりの実現に向けて	77
1 基本的な考え方	79
2 土地利用・市街地整備	80
(1) 土地利用・市街地整備の方針	80
(2) 土地利用・市街地整備	81
3 道路整備	85
(1) 道路の方針	85
(2) 道路の整備	85
4 公園・緑地整備	92
(1) 公園・緑地の方針	92
(2) 都市公園の整備	93
5 河川・下水道整備	95
(1) 河川・下水道等の方針	95
(2) 河川・下水道（雨水）の整備	96
(3) 下水道（污水）等の生活排水処理の整備	98
参考編	101
1 検討経緯	103
(1) 検討体制	103
2 用語解説	107



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



図 総合計画と鈴鹿市都市マスタープランの関係

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。

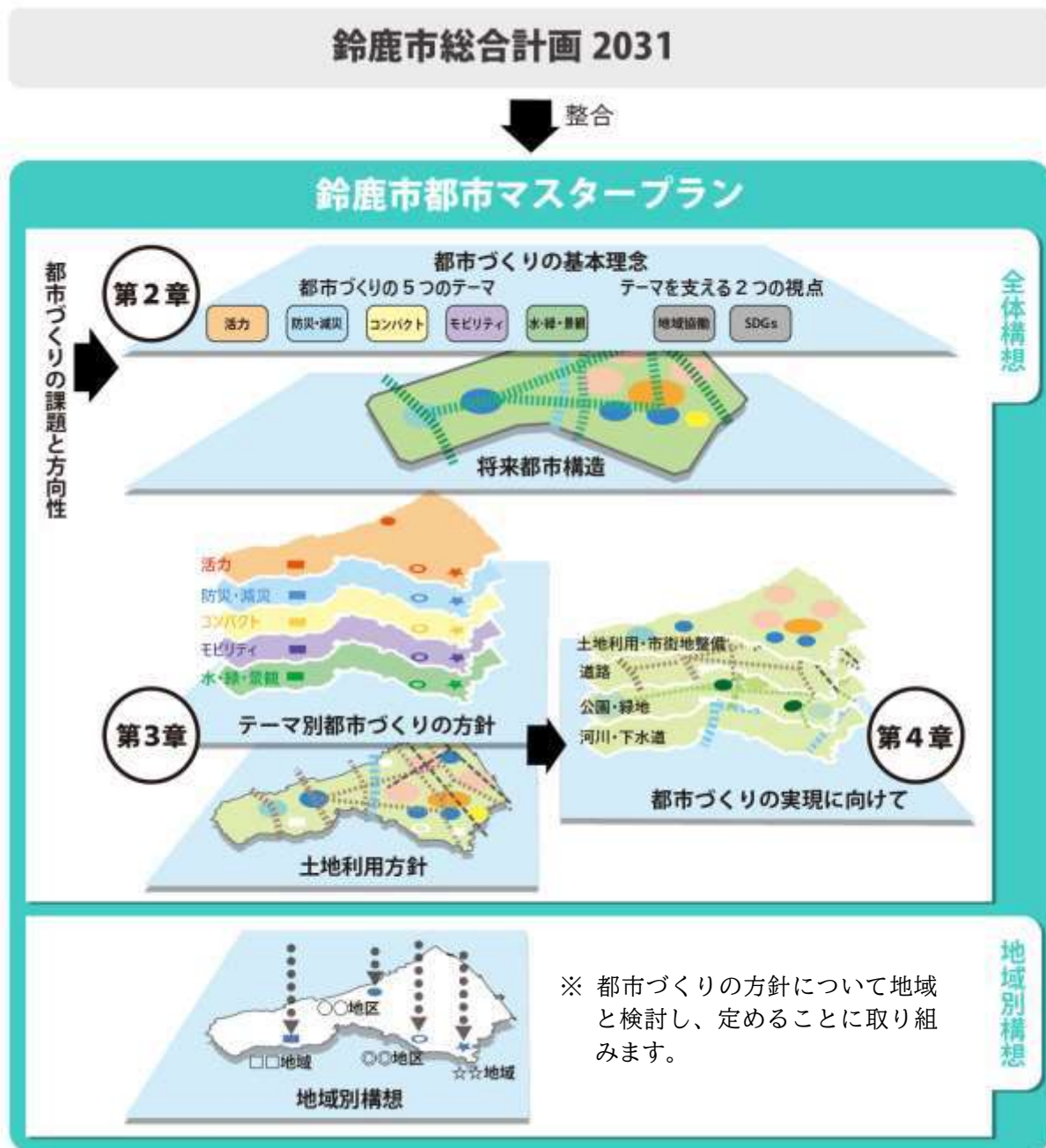


図 鈴鹿市都市マスタープランの構成

4 鈴鹿市都市マスタープランの見直し

「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た長期的なビジョンです。ただし、社会情勢の変化等の状況によって、必要に応じて「鈴鹿市都市マスタープラン」の見直しを行います。

また、上位計画である「総合計画」が改定される時期には、「総合計画」におけるまちづくりの方向性と整合を図るために、「鈴鹿市都市マスタープラン」の見直しを行います。

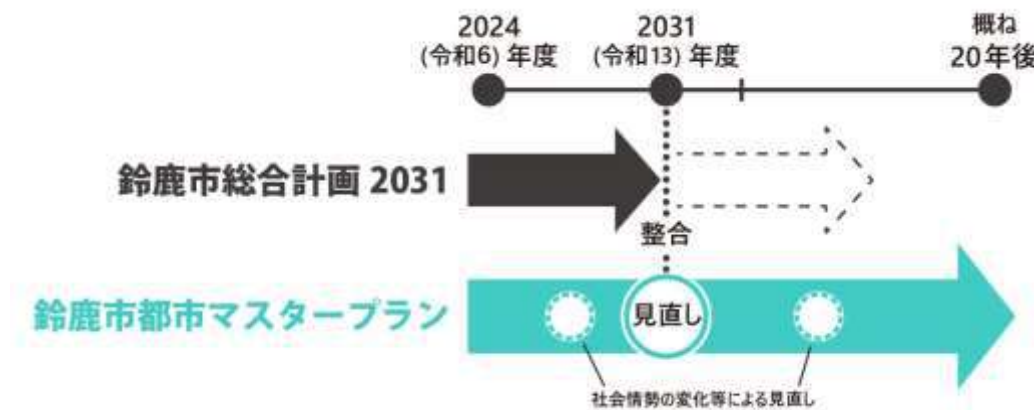


図 鈴鹿市都市マスタープランの見直し時期



基本理念と将来都市構造

1 都市づくりの課題

(1) 都市計画を取り巻く背景から導かれる都市づくりの課題

全国的に更なる人口減少・少子高齢化が進行する中、持続可能な社会を目指し、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の推進や、災害に対する「強さとしなやかさ」を備えた安全・安心な国土・地域・経済社会の構築などに向けた様々な法整備や制度の改正が行われています。近年では都市再生特別措置法の一部改正等により、増加する空き地・空き家に対応するための都市のスポンジ化対策や、「魅力的なまちづくり」などへの取組が強化されています。また、頻発・激甚化する自然災害への対応が急務になっており、ハザードエリアにおける新規立地抑制など、「安全なまちづくり」に向けた取組が強化されています。

地方都市においては、都市の持続性が求められており、生活に必要な機能の確保やそれに向けた民間活力の導入、新技術の活用などが重要とされています。また、国により持続可能で自然と共生した国土利用・管理を目指すことを目的とした国土利用計画の第六次全国計画や人口減少下での適切な国土管理のあり方を示す「国土の管理構想」がまとめられ、今後、都道府県・市町村・地域の各レベルでの取組を推進することが求められています。

以上の都市計画を取り巻く背景から本市における都市づくりの課題は以下のよう整理されます。

- 人口減少・少子高齢化の状況下でも持続可能な、SDGs（※1）の観点を取り入れた都市づくり
- ・鈴鹿市の特性に応じた「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の形成
 - ・土地利用の規制・誘導などのほか、民間活力の導入やDX（※2）の推進などによる都市機能や生活利便性の維持・向上
 - ・産業振興・企業誘致などによる都市活力の維持・向上
 - ・空き地・空き家への対応
 - ・頻発・激甚化する自然災害に対する防災・減災対策の推進
 - ・市域における適切な国土管理の取組の推進

※1 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。

※2 DX（Digital Transformation）：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。

(2) 平成28年鈴鹿市都市マスタープランの総括から導かれる都市づくりの課題

平成28年鈴鹿市都市マスタープランを検証すると、市街化区域等の土地利用（宅地としての利用）が順調に進捗し、道路、公園、河川整備、公共下水道（雨水）等は順調に整備が進んでいます。また、市民意識調査（2022（令和4）年度）では市民に一定の評価を得ています。

同計画のもとでの都市づくりの成果を踏まえながら、以下のような課題について継続して取り組んでいく必要があります。

活力	・都市拠点における多様な機能集積と効率的な土地利用・開発の誘導 ・市民の生活や雇用を支える既存産業などの維持と活性化 ・新たな産業や広域交流を育成するための土地利用の促進 ・円滑な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 ・鈴鹿インターチェンジ（以下「鈴鹿IC」といいます。）や鈴鹿パーキングエリアスマートインターチェンジ（以下「鈴鹿PAスマートIC」といいます。）周辺における産業機能の誘致・立地誘導による雇用創出や地域活性化の推進
防災・減災	・地震・津波、河川・内水氾濫、土砂災害など、さまざまな災害に対する防災・減災の推進 ・避難場所・避難路などの整備・充実
コンパクト 住みよさ	・都市拠点における多様な機能集積の誘導 ・日常生活を支える機能の維持に向けた生活拠点の形成や沿道型土地利用の維持 ・空家等についての有効な対策の実施
モビリティ (※1)	・安全で円滑な道路ネットワークの形成 ・バリアフリー化やユニバーサルデザインなど、日常生活圏の移動を円滑にする歩行空間の改善 ・地域の実情に応じた新たな地域公共交通の検討や移動を円滑にする新技術の導入
水・緑、景観	・豊かな自然環境や拠点となる緑地・公園などの保全・活用 ・優良農地の保全と営農環境の整備推進 ・市民・事業者等との協働による都市づくりの推進 ・駅周辺の街並みや旧街道の歴史的・文化的資源などの各地域の資源を活かした良好な景観形成、交流人口の増加

※1 モビリティ：移動のしやすさ、移動性のこと。

(3) ワークショップ等から導かれる都市づくりの課題

平成28年鈴鹿市都市マスタープランの改定にあたり、市民アンケート調査（2022（令和4）年度）及び市民ワークショップ（2022（令和4）年度）、自治会・地域づくり協議会の意向把握（2022（令和4）年度）を実施し、今後の都市づくりの課題を抽出しました。

これらにより得られた市民や関係団体の意見や提案などのうち、都市づくりの課題や方向性に反映するものについて、以下に整理します。

○市民アンケート調査による意見

- ・災害時の安全性を確保する必要がある。
- ・安全な歩行空間を確保する必要がある。
- ・デジタル技術の活用が進むと便利になる。
- ・商店街や商業地の活性化の必要がある。

○関係団体へのヒアリングによる意見

<企業ヒアリング・アンケート>

- ・市内・市外企業の新設・拡張に伴う事業用地の需要に対応する必要がある。

<学生意見交換>

- ・祭りなど伝統の継承や市民活動地域活動の充実（地域コミュニティの向上）が求められている。

<農業団体ヒアリング>

- ・耕作放棄地への対応や六次産業化への取組が求められている。

<商工会議所ヒアリング>

- ・広域的な視点から都市づくりを考えるため、近隣市町と連携する必要がある。

<子育て世代意見交換>

- ・白子駅前の商店街を活性化する必要がある。
- ・安心安全なまちづくり（防犯、交通安全、防災）が必要である。

○自治会・地域づくり協議会へのヒアリングによる意見

<ヒアリング結果>

- ・人口減少や高齢化に伴う地域活力の低下に対応する必要がある。
- ・自治会の維持が困難であるため、対応が必要である。

<28 地域計画の整理>

- ・社会交流の場の創出が必要である。
- ・災害時における地域での対応が必要である。

<西部地域・沿岸地域との意見交換>

- ・市街化調整区域における拠点形成と拠点へのネットワークが必要である。
- ・低未利用地の集約化と活用が必要である。
- ・ハザードエリア内における土地利用を検討する必要がある。
- ・避難場所、避難路などの整備・充実が必要である。

○市民ワークショップによる意見

- ・西部地域（山側の地域）の活性化が必要である。
- ・自然と歴史的景観を観光につなげる必要がある。
- ・様々な魅力を発信する必要がある。
- ・交通等における新技術の導入が必要である。
- ・安心安全なまちづくり（防犯、交通安全、防災）が必要である。



ワークショップのようす（A班）



ワークショップのようす（B班）

2 都市づくりの方向性

前項の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、空き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、そのなかでは空き地・空き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

3 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

- ・「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

4 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	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。	- 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	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、空き家への対応などを推進します。	防災・減災対策の推進
コンパクトで住みよい都市づくり	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。	- 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	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。	- 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	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。	- 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	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	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。	

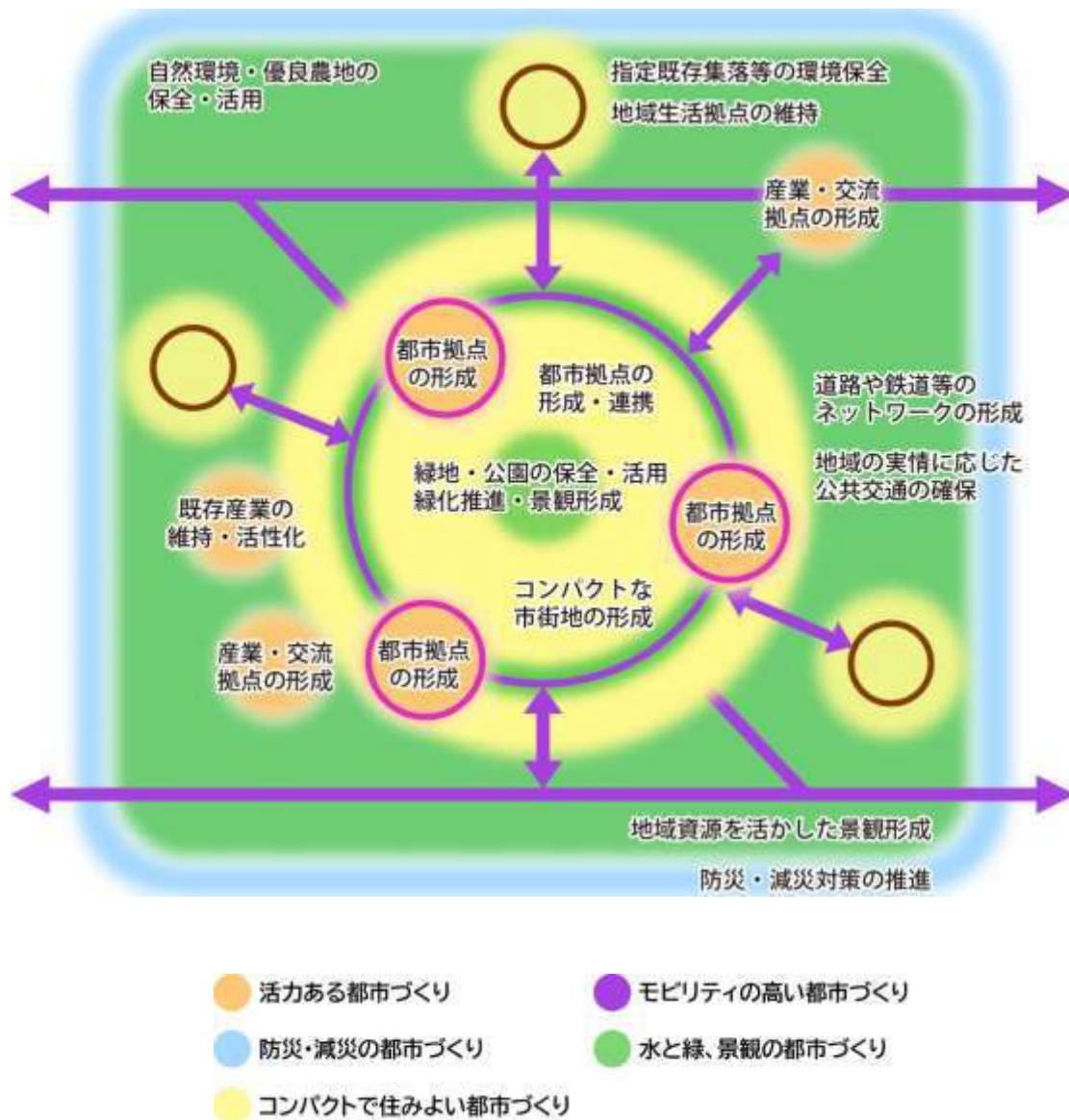
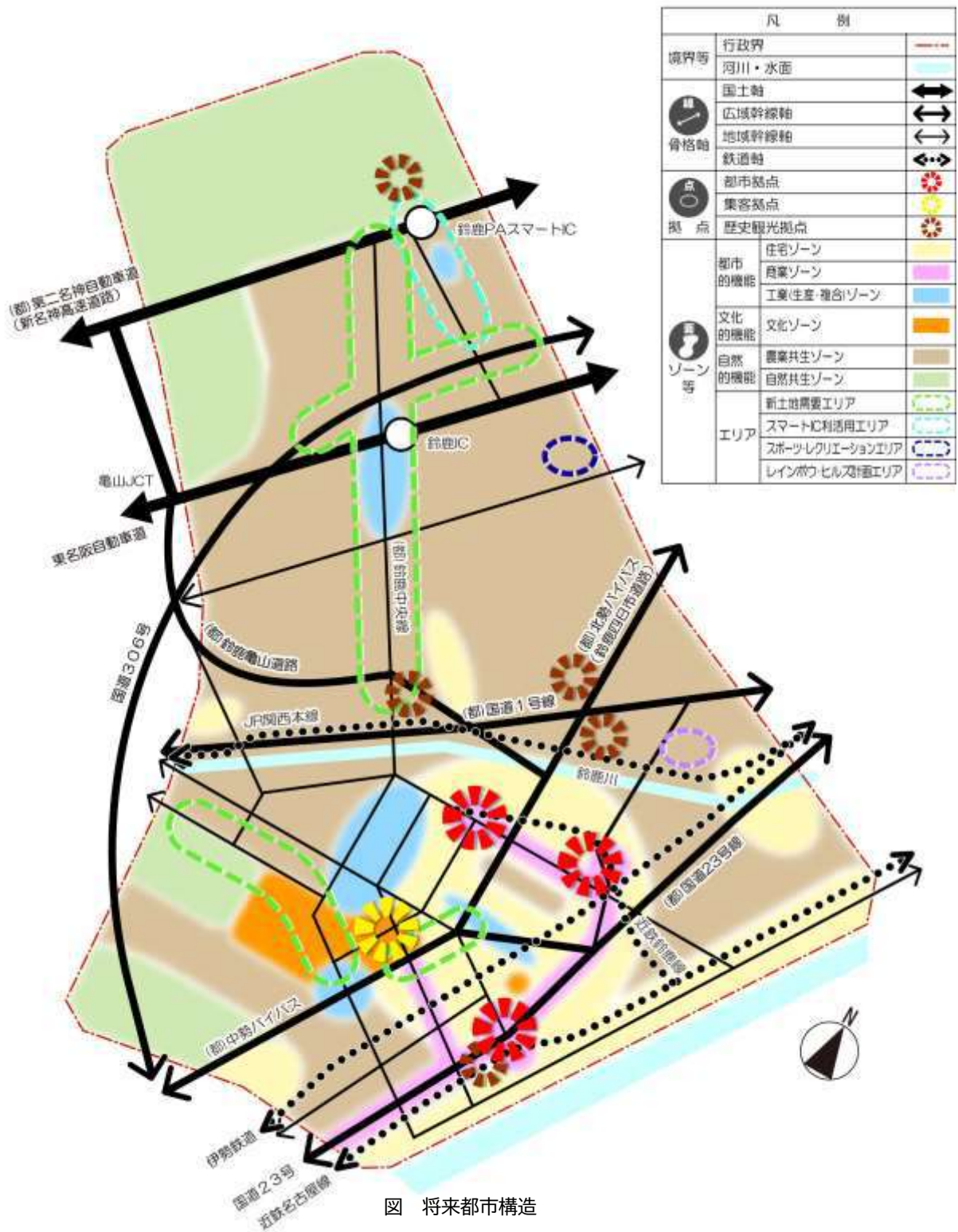


図 将来都市構造のイメージ

(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がある概ねの範囲を示すものとして位置づけます。





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。



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。



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IC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IC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PAスマートIC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。



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。

都市づくりの方針



重ね合わせ

土地利用方針

※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39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 ー ン エ リ ア 等	都市的機能	
	住 宅 ゾ ー 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 ー 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 ー 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 ー 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 共 生 ゾ ー ン	農業ゾーン 
		集落ゾーン 
	自然共生 ゾ ー ン	自然共生ゾーン (保全型) 自然共生ゾーン (活用型) 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



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、J R 関西本線、伊勢鉄道を位置づけます。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。

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。



既存工業ゾーン

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。

■ 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。



スポーツ・レクリエーションゾーン
(県営鈴鹿スポーツガーデン)



スポーツ・レクリエーションゾーン
(鈴鹿サーキット)

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）



イメージ図 学術研究ゾーン（鈴鹿市文化会館）

自然的機能

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（鈴鹿山脈）

◆ 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

土地利用方針の設定において、重ね合わせの基本としたテーマ別の都市づくりの方針、及びその方針を実現するための具体的な方策を以下に示します。

(1) 活力ある都市づくり

本テーマと関連するSDGsのゴール



多様な都市活動機会や交流機会の創出・活性化と、新たな産業の育成・立地推進に向け、以下の方針に基づき「活力ある都市づくり」を目指します。

方針

- 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
- 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
- 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
- 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
- ⑤ 鈴鹿IC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

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。

・ 白子駅周辺においては、交通ターミナル型の商業拠点として、その機能強化を図るために、効果的な規制・誘導や土地の効率的な利用による商業の活性化を推進します（商業ゾーン（交通ターミナル型））。

- ・平田町駅周辺においては、広域的な商業拠点として土地の効率的な利用を促進し、既存商店街等の活性化を推進します（商業ゾーン（広域型））。
 - ・近鉄鈴鹿市駅周辺においては、地域の商業拠点として商業の活性化等を推進するとともに、市役所直近の立地特性を活かし、行政・文化機能等の都市機能の集約を図ります（商業ゾーン（地域型））。
- 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。
- ・地域住民の買物の利便性確保や、生活拠点としての賑わいのある商業空間の形成を図ります（近隣商業ゾーン）。
 - ・幹線道路沿道に立地する商業・飲食・サービス施設等の沿道型施設については、商業機能の維持を図ります（沿道利用ゾーン）。
 - ・既存工業団地については、操業環境の維持・充実を図るため、既存工業系市街地と幹線道路及び主要な都市施設（駅、ＩＣ等）とのアクセス道路の整備を推進し、交通利便性の向上を図ります（既存工業ゾーン）。
- ＥＶ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、ＥＶ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ＩＣ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。
 - ・ 鈴鹿サーキットを中心として、周辺の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）等を含めた一帯は、観光レクリエーション機能・交流機能の維持・保全及び機能の充実を目指し、円滑なアクセス道路の整備を推進します（スポーツ・レクリエーションゾーン）。
- 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PAスマートICのアクセスの利便性を活用し、スポーツツーリズムの視点に立った広域交流の促進や農業・文化機能の融合を図るため、農村環境改善センター等を活用した生涯学習施設や、スポーツ施設等の整備を推進します（スポーツ・レクリエーションエリア）。
- 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。
 - ・ 産業の活性化や交通渋滞の解消等に向け、（都）鈴鹿中央線、（都）北勢バイパス（鈴鹿四日市道路）、（都）汲川原橋徳田線、（都）野町国府線、（市）関亀山鈴鹿線、（都）鈴鹿亀山道路等の幹線道路の整備により幹線道路ネットワークの形成を図ります。
 - ・ 幹線道路沿道の「新土地需要エリア」においては、新たな産業需要に応じ、道路整備にあわせた計画的な土地利用を推進します（新土地需要エリア）。
- 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。
- ・ 鈴鹿 I C 周辺においては、恵まれた周辺の自然環境と広域交通利便性を活かし、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民間活力の導入を推進します。また、土地利用の需要の高まりに応じて、物流機能にも配慮し、既存産業へのサポート強化を図ります（鈴鹿 I C 周辺ゾーン）。
- ・ 御園工業団地周辺においては、農地等の周辺自然環境と調和を図りつつ、自動車産業機能に近接する地理的特性を生かし、既存工業を補完するとともに、E V 化の進展による自動車産業の変革に伴う土地利用への対応や新規参入が見込まれる産業への土地利用を推進します（市街地形成検討地区（工業系））。
- ・ 農地等の周辺自然環境と調和を図りつつ、鈴鹿 P A スマート I C の利便性を活かし、スマート I C 周辺における新たな産業集積・交流拠点の形成に向けた土地利用を推進します（スマート I C 利活用エリア）。



椿地区地区計画（鈴鹿椿工業団地）

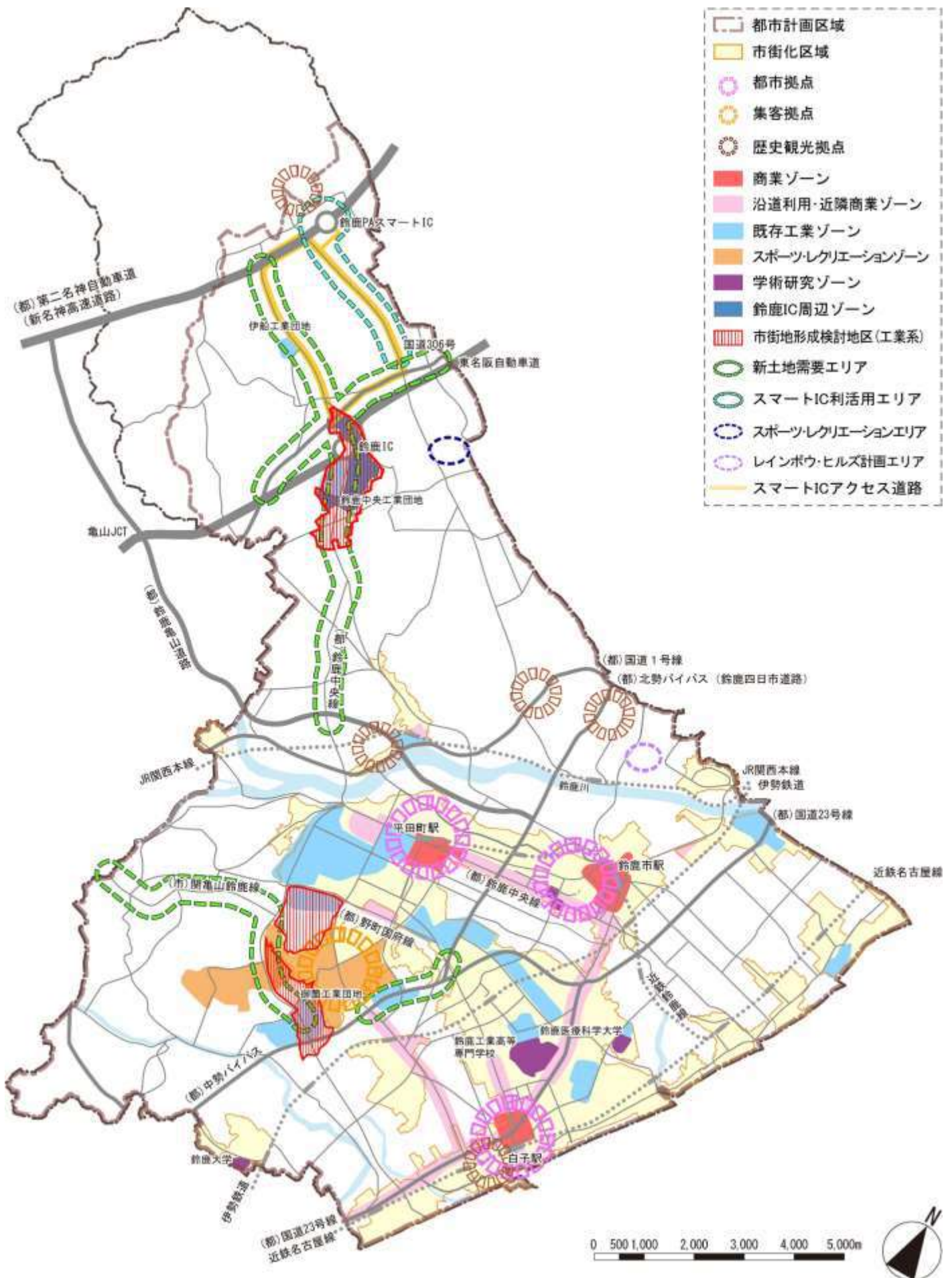


図 活力ある都市づくり

(2) 防災・減災の都市づくり

本テーマと関連するSDGsのゴール



市民生活の安全・安心の確保に向け、南海トラフ地震等による地震・津波や気候変動の影響と考えられる集中豪雨、土砂災害、台風による高潮など、さまざまな災害に対応するため、以下の方針に基づき「防災・減災の都市づくり」を目指します。

方針

- 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
- ② 密集市街地などにおける防災・減災の推進
- ③ 避難場所・避難路などの整備・充実
- ④ ハザードエリアからの長期的な居住誘導

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。

- ・ 沿岸部の津波浸水予測区域等においては、地震時に複合的な災害発生が懸念されることから、避難路の確保や津波避難施設の確保、必要に応じた高台移転、土地利用規制見直し等、地震・津波に対する複合的な取組を検討します。
- ・ 伊勢湾沿いの既存堤防について、施設管理者に要望等行い、強化を促進します。
- ・ ライフライン（水道・電気・ガス）の耐震化を促進します。



津波避難施設

○ 流域治水対策を推進します。

- ・ 水災害の激甚化・頻発化に対応するため、国や流域自治体、市民などあらゆる関係者が協働して取り組む「流域治水」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。
 - ・ 鈴鹿川、金沢川、堀切川、中ノ川、安楽川、芥川等の河川について、計画的な改修を促進します。
 - ・ 市街地の内水氾濫による浸水対策として、鈴鹿市総合雨水対策基本計画に基づき、雨水幹線等の計画的な整備を推進します。
- 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。
 - ・ 保水・洪水調整機能を有する市街地周辺における優良な農地については保全を図るとともに、計画的な土地利用を推進することで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。
 - ・ 伊勢湾等高潮対策事業で整備された海岸堤防等の機能低下に対し、施設管理者に要望し整備促進を図ります。
- 山間部・丘陵地における土砂災害対策を推進します。
 - ・ 砂防区域や土砂災害警戒区域等、土砂災害（がけ崩れ、土石流、地すべり）の危険箇所を把握するとともに、土砂災害対策（避難情報伝達体制の構築、建築規制等）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めます。

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。
 - ・ 狭あい道路の拡幅により緊急車両の通行ができる生活道路の整備や、建築物の不燃化等による延焼しにくい街区の形成を推進します。
 - ・ 必要に応じて都市機能が集積する商業業務施設等を中心に、地域の特性にあわせた防火・準防火地域の見直しを検討します。
 - ・ 延焼遮断帯となる広幅員道路やオープンスペース等の計画的な配置・整備を推進します。
 - ・ 防災の観点から、空き家については空家等対策計画に基づき、適切な管理の促進や利活用の促進、特定空家等への対処を行います。
- 地域の防火・消防体制の強化を推進します。
 - ・ 耐震性防火水槽や消火栓の計画的な整備を推進します。

第3章 土地利用方針とテーマ別都市づくりの方針

- 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。
- ・ 特に、沿岸部の低層住宅地（第1種、第2種低層住居専用地域）である土地利用規制見直しエリア等においては、災害時の避難行動は前提として、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地域住民とともに検討します。

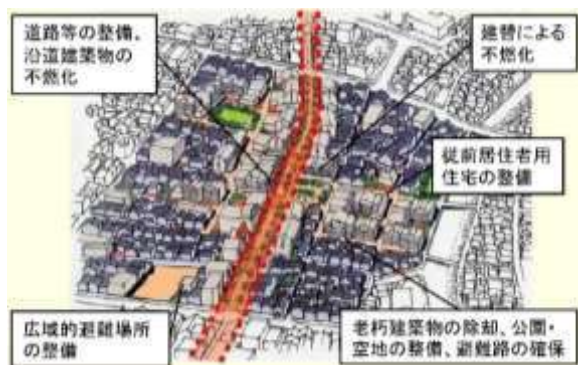


図 密集市街地の改善イメージ
出典：平成 25 年度国土交通白書（平成 26 年 7 月）



狭あい道路改善写真

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。
 - ・ 緊急輸送道路や既決定の都市計画道路、都市公園・緑地において、計画的かつ早急な避難場所・避難路の配置・整備を推進します。
 - ・ 公園・緑地等において、給水拠点、照明施設、貯水施設等を計画的に配置します。
- 災害に強い緊急輸送道路等の構築を推進します。
 - ・ 地震に強い市街地の形成を目指し、緊急輸送道路沿道において道路を閉塞するおそれのある建物の耐震改修を助成します。
 - ・ 災害が発生した際に、救急活動や支援活動を円滑に行えるように、災害対策の視点からも幹線道路の整備を推進します。
- 防災・減災意識の向上を促進します。
 - ・ 地域での防災訓練の実施等により、防災意識の向上を促進します。
 - ・ 共助の防災活動の基本となる地区防災計画等の策定を促進します。



鈴鹿市防災公園（桜の森公園）



防災訓練の様子

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。
 - ・ 沿岸部の災害危険性が高い区域において、長期的な視点から安全な地域への居住誘導を検討します。
- 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。

第3章 土地利用方針とテーマ別都市づくりの方針

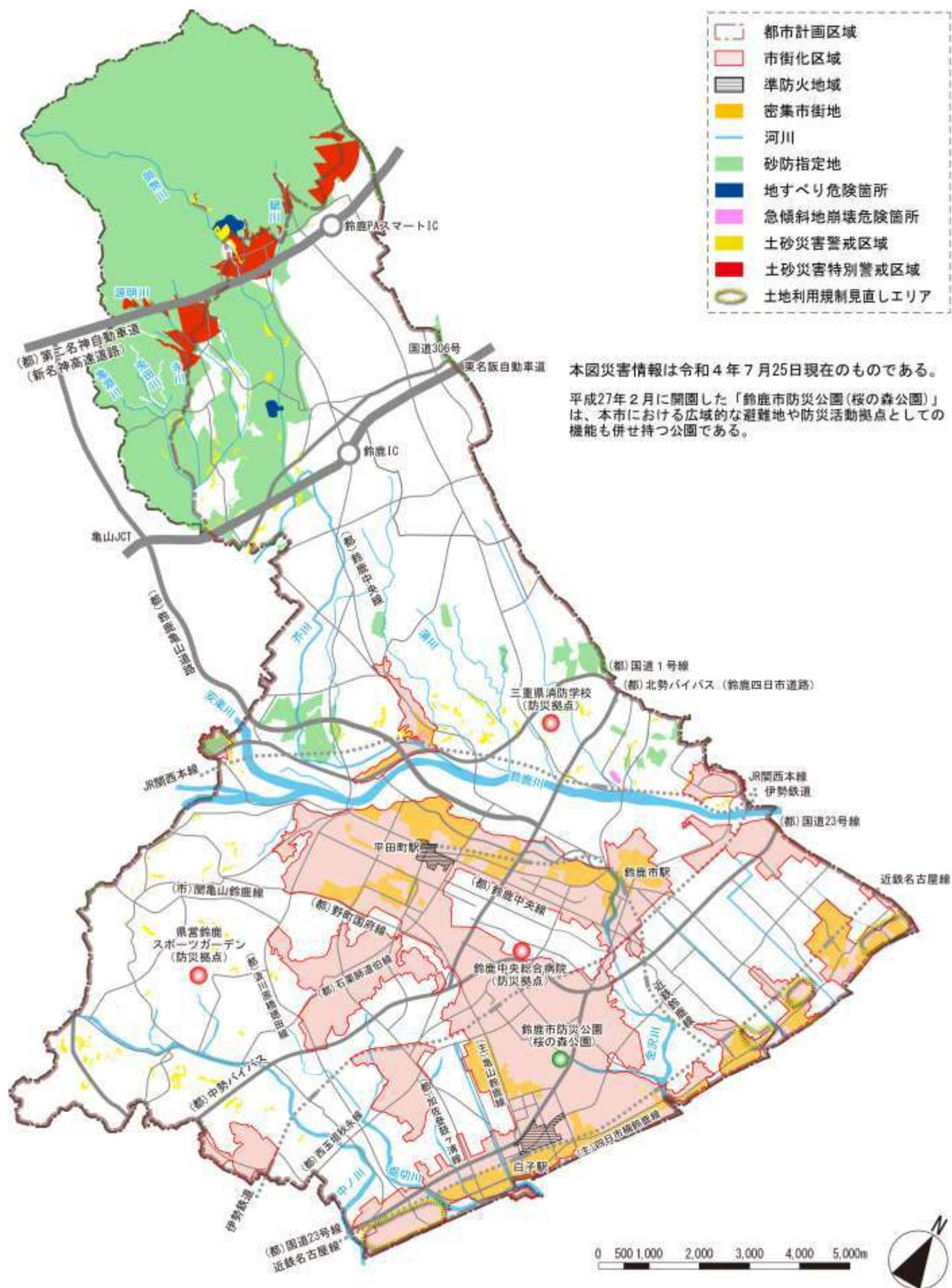


図 防災・減災の都市づくり①

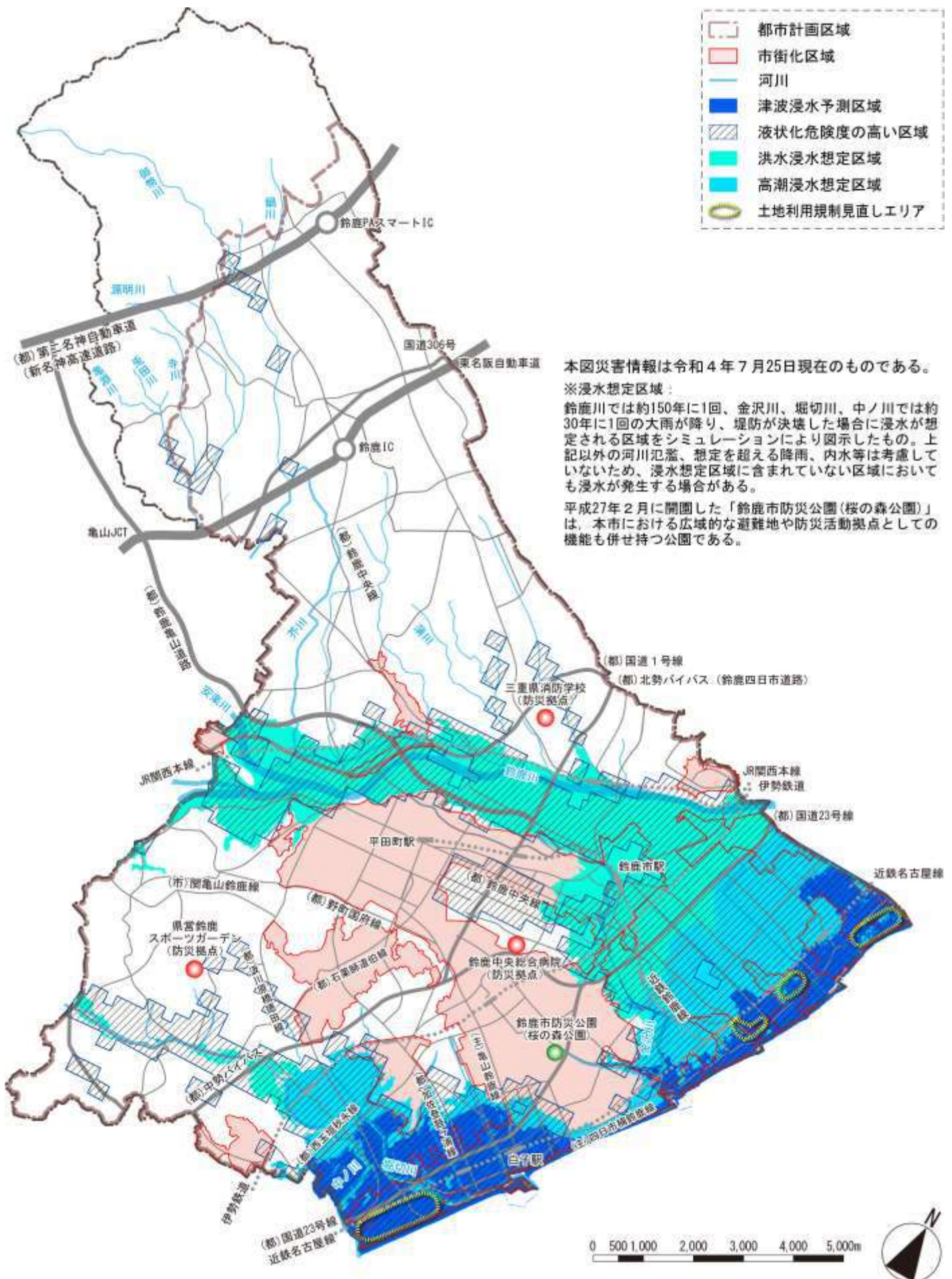


図 防災・減災の都市づくり②

(3) コンパクトで住みよい都市づくり

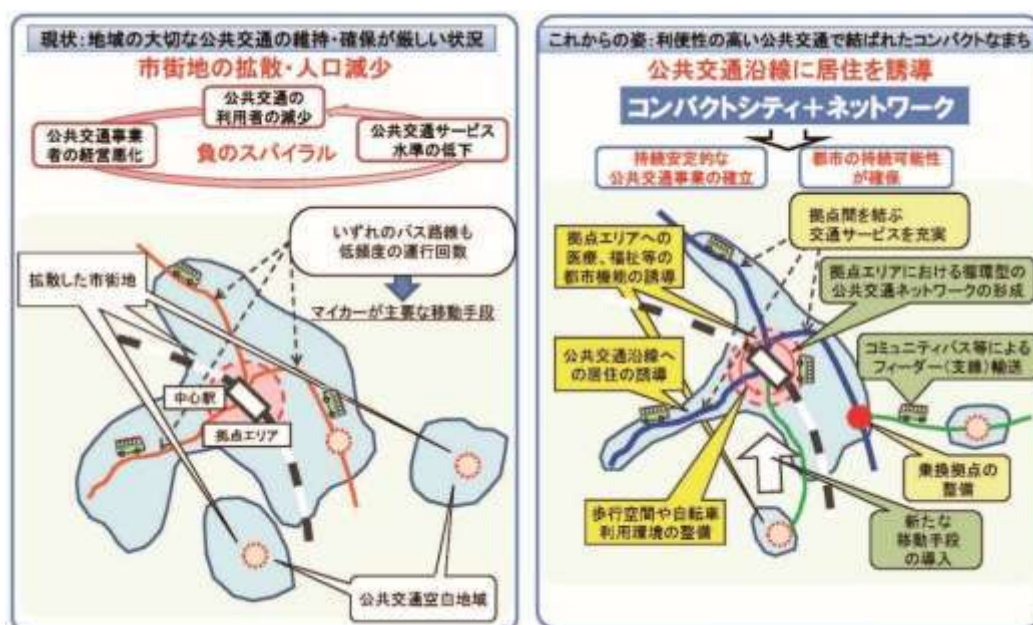
本テーマと関連するSDGsのゴール



コンパクトな市街地を形成するとともに、地域拠点における生活利便施設の集約化や都市基盤の維持、再構築を図るために、以下の方針に基づき「コンパクトで住みよい都市づくり」を目指します。

方針

- 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
- 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
- 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
- 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



出典：立地適正化計画作成の手引き（令和5年3月版）を一部加工
図 コンパクト化のイメージ

コンパクトシティ・プラス・ネットワークとは、薄く広がった市街地のまま、今後人口が減少すると、生活サービス施設や公共交通を維持することが困難となり、歩いて又は公共交通で日常生活を営むことが困難になるおそれがあることが

ら、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です。

本市においては、市街化区域と市街化調整区域の生活拠点を中心に、市民の居住を維持し、生活拠点間は公共交通等で結ぶことで市民の生活の利便性を維持することを想定しています。



「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」

生活サービス機能と居住を集約・誘導による人口集積と公共交通ネットワークの再構築を組み合わせることにより、生活サービス機能の低下や地域経済の衰退などといった都市がかかえる問題の解決を目指します。

コンパクトシティ化による効果の例

生活利便性の維持・向上等 ● 生活サービス機能の維持・アクセス確保などの利用環境の向上 ● 高齢者の外出機会の増加、住民の健康増進 ➡ 高齢者や子育て世代が安心・快適に生活・活躍できる都市環境	行政コストの削減等 ● 行政サービス、インフラの維持管理の効率化 ● 地価の維持・固定資産税収の確保 ● 健康増進による社会保障費の抑制 ➡ 財政面でも持続可能な都市経営
地域経済の活性化 ● サービス産業の生産性向上、投資誘発 ● 外出機会・滞在時間の増加による消費拡大 ➡ 地域内での消費・投資の好循環の実現	地球環境への負荷の低減 ● エネルギーの効率的利用 ● CO2排出量の削減 ➡ 低炭素型の都市構造の実現

国土交通省資料

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。
 - ・ 都市拠点においては、まちなか居住環境の形成に向け、効果的な規制誘導や市街地再開発事業等により、中高層住宅等の立地を促進します。
 - ・ 都市拠点において医療・福祉施設、公共公益施設（子育て支援施設等）、商業施設等の都市機能の立地誘導を推進します。
 - ・ 都市機能の誘導にあたっては、市街地内の低未利用地を有効活用する他、公共施設の再編・統合等により生み出された公的資産の活用を図ります。

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。
 - ・ 日常の暮らしに密着した道路、公園、上下水道といった都市施設の効率的な整備、維持管理を行うとともに、地域地区、地区計画、地区別景観づくり計画等の効果的な規制・誘導等により、良好な住環境を維持・保全します。
- 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・維持するため、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。
 - ・ 都市拠点以外の生活の拠点となる地域についても、生活サービスが効率的に提供されるように、医療・福祉、公共公益施設（子育て支援施設等）、商業施設等を集約し、身近な生活利便施設の維持・充実を図ります。
 - ・ 持続可能なまちづくりに向け、生活サービスを受けられるまちなかへの居住を促進する制度や事業等の充実を検討します。
 - ・ 白江土地地区画整理事業の区域内において、福祉施設や子育て支援施設等の建設を検討します。
 - ・ カーボンニュートラルの実現に向けて、公共施設の更新を計画する際は、再生可能エネルギーの導入や建物自体の脱炭素化を推進します。

- ・市街化区域を中心として、生活圏域として一体的な土地の有効活用を目指し、近隣市との土地利用と調和を図ります。
- 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。
- ・地域地区、地区計画、地籍調査等の効果的な規制・誘導等により、民間活力等による市街化区域内の低未利用地の有効利用を促進することで、良好な住環境の形成を進めます。
- 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。



「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と吸収量を均衡させることを指し、120以上の国と地域が「2050年カーボンニュートラル」という目標を掲げています。

我が国の二酸化炭素排出量の約6割が、衣食住を中心とする「ライフスタイル」に起因しています。生活の中でちょっとした工夫をしながら、無駄をなくし、環境負荷の低い製品・サービスを選択することで、こうしたライフスタイルに起因する二酸化炭素削減に大きく貢献することができます。

暮らしを脱炭素化するための ゼロカーボンアクション 30



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。
 - ・ 地域コミュニティの維持を目的とした有効な制度の検討を進めるとともに、都市施設の効率的な整備、維持管理により営農環境と調和した良好な住環境として、指定既存集落等を維持・保全します。
 - ・ 指定既存集落等について、公共交通機関を利用して生活できる居住環境の形成を目指し、鉄道駅周辺やバス停周辺における計画的な土地利用を促進します。
 - ・ 優良田園住宅制度を活用し指定既存集落の人口維持に取り組みます。
- 身近な生活利便施設の維持・充実を図ります。
 - ・ 指定既存集落等へ生活サービスが持続的に提供されるように、幹線道路沿道等のアクセスが良く、生活の拠点となる場所において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。
 - ・ 近年増加傾向にある空家等については、防災、衛生、景観等の地域住民の生活環境に影響を及ぼすおそれがあることから、空家等の現状を把握し空家等対策計画に基づき、有効な対策を実施します。
 - ・ 空家等について、市民からの相談に的確に対応し、適切な対策を講じます。
 - ・ そのまま放置した場合、倒壊等により保安上危険となるおそれのある状態、衛生上有害となるおそれのある状態、景観を損なっている状態等にあり、そのまま放置することが不適切である状態にあると認められる空家等（「特定空家等」）に対し、適切な処置・対応を行います。
 - ・ 空家等の現状把握に基づき、利用することが適切であると認められた空家等について、その有効利用を進めます。
 - ・ 空き地について、その現状の把握とともに対策を検討します。



「リノベーション」

老朽化した建物を新築の性能の戻すリフォームに対し、リノベーションは、既存の建築物に改修を加えて価値を高めることを指します。

リノベーションまちづくりのイメージ



国土交通省資料

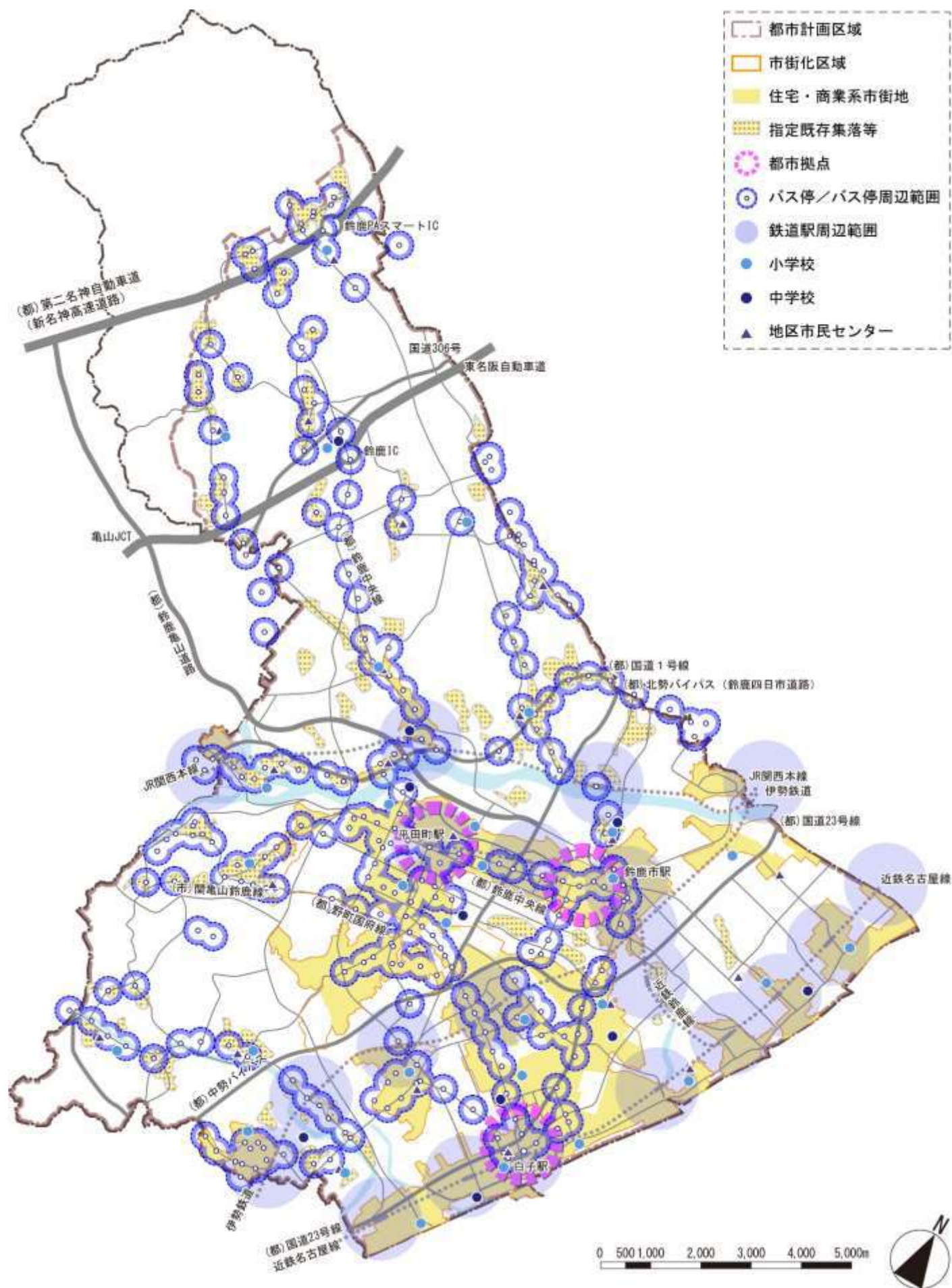


図 コンパクトで住みよい都市づくり

(4) モビリティの高い都市づくり

本テーマと関連するSDGsのゴール



すべての人が移動しやすい交通環境の確保に向け、以下の方針に基づき「モビリティの高い都市づくり」を目指します。

方針

- ① 安全で円滑な道路ネットワークの形成
- 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
- 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

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。
 - ・住宅地への通過交通進入を抑制するため、地区の状況に応じ、道路ネットワークを継続的に形成していきます。
 - ・広域的な道路ネットワークである（都）中勢バイパスや（都）北勢バイパス（鈴鹿四日市道路）の整備を促進し、（都）国道23号線等市街地内の交通渋滞の緩和を図ります。
 - ・市内の幹線道路として位置づける都市計画道路の整備を推進します。また、幹線道路の整備にあわせて歩行者空間の確保を推進します。
- 交差点や歩道の安全対策を実施します。
 - ・交差点や通学路等については、必要に応じ交差点改良や路肩等のカラー舗装化等により、安全な道路空間の確保に取り組めます。



交差点右折レーンのカラー舗装化

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。
 - ・ 生活道路や通学路、自転車歩行者道について、誰もが利用しやすく歩行者及び自転車の安全性に配慮した道路の整備を推進します。
 - ・ バス停周辺について、公共交通の利用の多い高齢者等に配慮し、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの視点に立った道路の整備を推進します。
 - ・ 視覚障がい者等の身体障がい者や車いす利用者、ベビーカー利用者等に配慮し、誰もが安全に移動することができるよう、歩道等の計画的な整備及び段差の解消等を順次進めます。
 - ・ 道路空間の安全性を確保するため、狭あい道路において、建築行為等に係る道路拡幅用地等の整備を促進します。
 - ・ 地域住民のニーズ、関係機関との調整を踏まえ、ゾーン30プラスの設定等により、安全な歩行空間、自転車走行空間等の確保を検討します。
 - ・ 安全な歩行空間、自転車走行空間を確保するため、必要に応じて道路空間の再配分について検討します。
- 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。
 - ・ 「三重県ユニバーサルデザインのまちづくり推進条例」に基づき駅舎等の公共交通機関のバリアフリー化を推進します。
 - ・ 都市拠点及びその周辺の歩行空間においては、すべての歩行者が安全に通行できるよう、歩道の拡幅や段差の切り下げ、排水溝の蓋の改善、歩道や誘導ブロックの設置等を推進します。
 - ・ 都市拠点以外での、商業施設と住宅地をつなぐ空間では、歩行空間は、歩道の拡幅や段差の切り下げ、排水溝の蓋の改善、歩道や誘導ブロックの設置等を推進します。
 - ・ 都市拠点における市街地再開発事業等の実施に際してはバリアフリーに配慮した市街地形成を推進します。
 - ・ 居心地が良く歩きたくなるまちなか空間の形成を目指しウォーカブル推進に取り組みます。



「ユニバーサルデザイン」

ユニバーサル＝普遍的な、全体という言葉が示しているように「すべての人のためのデザイン」を意味し、年齢や障がいの有無などにかかわらず最初からできるだけ多くの人が利用可能であるようにデザインすることを指します。

歩行空間におけるユニバーサルデザインの事例

■無電柱化及び幅の広い歩道の整備



〈整備前〉



〈整備後〉

■歩道の段差・傾斜・勾配の改善



〈整備前〉



〈整備後〉

三重県ユニバーサルデザインのまちづくり
国土交通省資料



「ウォーカブル」

街路空間を車中心から”人中心”の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へとしていくことを言います。

これらの取組は都市に活力を生み出し、持続可能なまちづくりの実現につながっています。



国土交通省資料

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。

- ・ 既存の地域公共交通（鉄道・路線バス・コミュニティバス（C-BUS）・タクシー）の維持・確保に取り組みます。
- ・ 利用実態や移動ニーズ等を踏まえて、運行内容（本数・時間帯・ルート等）の見直しや利便性の向上を図ります。



コミュニティバス（C-BUS）

- 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。
 - ・ 既存の地域公共交通での対応が難しい移動ニーズに応じていくために、新たな移動手段の確保に向けた手順を明確化します。
 - ・ 地域の実情に応じた移動手段が導入されるよう取組体制や支援体制を構築します。
- 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。
 - ・ 地域の交通課題の解決や地域公共交通の利便性向上を図るためデジタル技術の活用と導入を検討します。
- 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。
 - ・ 駅周辺地域における鉄道利用を促進するため、駅までのアクセス道路の整備を推進します。
 - ・ 鉄道の利便性向上と景観改善を図るため、鉄道駅周辺において条例に基づく自転車放置禁止区域の適正な管理に取り組みます。
 - ・ 交通機関相互の乗継利便性の向上を図るため、パーク＆ライド等を推進するための駐車場・駐輪場等の確保を推進します。
- 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。
 - ・ 拠点駅を中心とした生活行動・都市活動に対応した交通結節点の機能を強化するとともに、公共交通機関のバリアフリー化を図り、高齢化社会を踏まえた誰もが円滑に移動できる公共空間の整備を推進します。
- 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。



「 デジタル技術とモビリティ 」

自動運転に加え、MaaS（Mobility as a Service）（※1）やオンデマンド交通（※2）などの発達、ドローンや自動配送ロボットを始めとした新たな輸送手段の出現など、デジタルを活用した新たなモビリティサービスが普及しつつあります。

イメージ

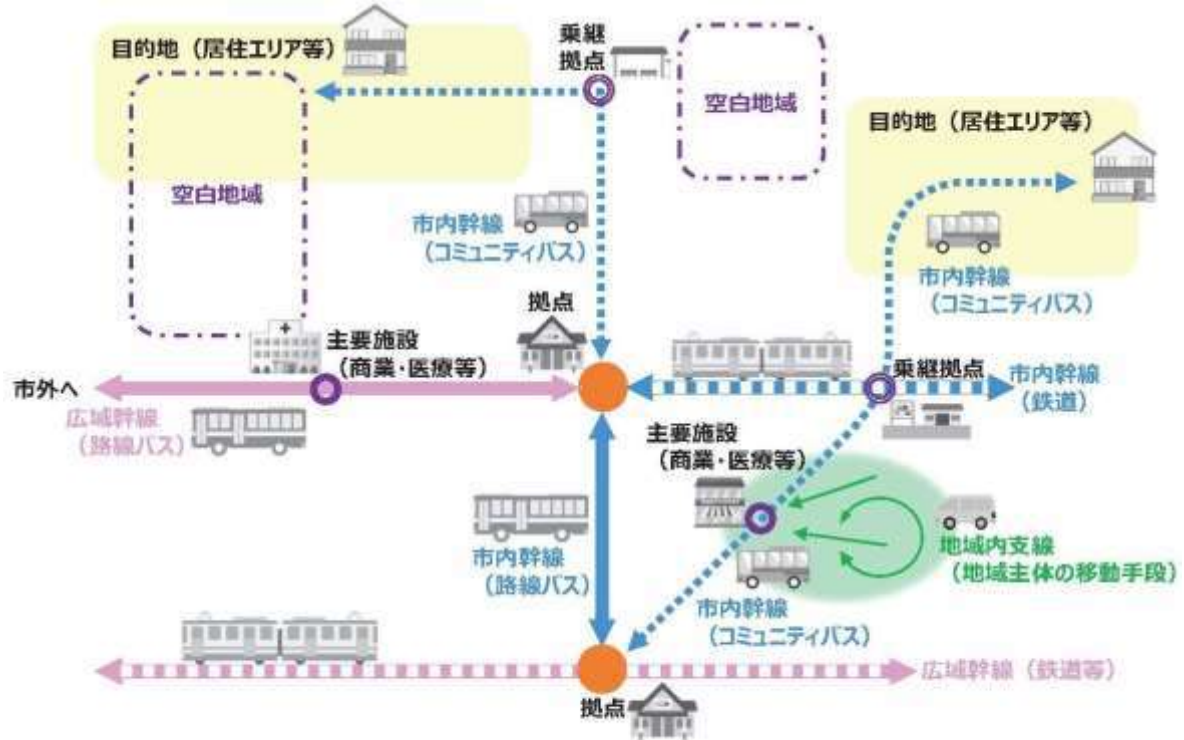


デジタル庁資料

※1 MaaS：ICT 技術などを活用して、公共交通や地域のさまざまな生活サービスなどをシームレスに結びつける新たな移動の概念のこと。

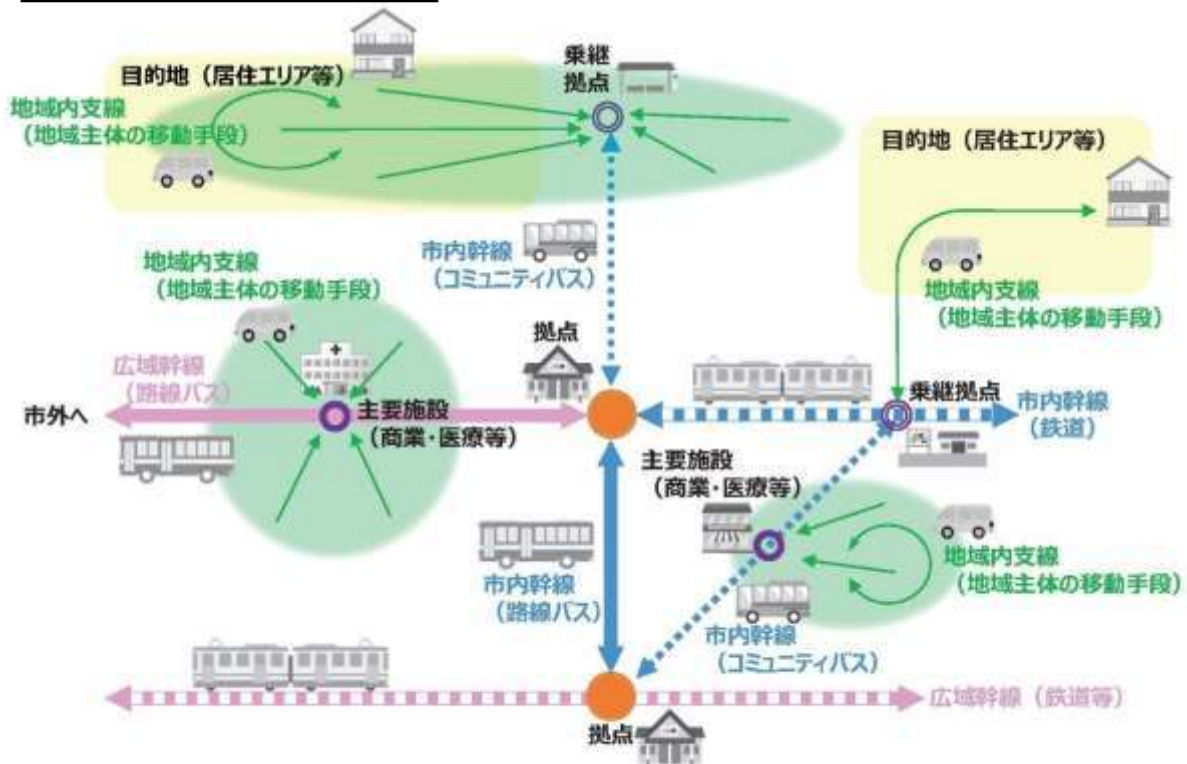
※2 オンデマンド交通：利用者のニーズに応じて柔軟に運行する乗り合いの公共交通サービスのこと。

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

本テーマと関連するSDGsのゴール



本市が有する豊かな自然環境や歴史的景観等の地域資源を次世代へ継承するため、以下の方針に基づき「水と緑、景観の都市づくり」を目指します。

方針

- 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
- ② 優良農地の保全と営農環境の整備促進
- 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
- ④ 地域資源を活かした良好な景観形成

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。
 - ・ 鈴鹿国定公園の特別地域に指定されている鈴鹿山脈においては、自然環境や景観保全のため新たな整備は実施せず、既存のレクリエーション施設等の維持管理に留め、貴重な動植物の生息・生育環境の保全に取り組みます。
 - ・ 市街地周辺を流れる河川については、環境や生態系に配慮した改修を進めます。
 - ・ 県立自然公園に指定されている海岸部（鼓ヶ浦海岸や千代崎海岸等）においては、できる限り動植物に配慮した海岸等の整備を行うとともに、松等の植栽については適切な維持管理に取り組みます。
- 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。
 - ・ 既存の公園・緑地の維持・保全を図るとともに、地域の特性等を活かした機能や配置の再編を含め適切に配置・整備します。
 - ・ 南西部丘陵地等市街地周辺に点在する里山については、市民が自然とふれあえる場所として保全に取り組みます。
 - ・ 歴史的資源であり市民に親しまれる社寺等の樹林については、市街地内

の貴重な自然環境として保全を図ります。

- 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。
 - ・市街地内にきれいな水や空気が循環するように、点的な緑である都市公園・都市緑地や線的な緑である幹線道路の植栽帯、大小河川の緑等を活用し、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。
 - ・緑地の適正な保全及び緑化の推進に向け、緑全般に関する施策を総合的・計画的に実施するため、「緑の基本計画」による施策の展開を図ります。
- 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。
 - ・老朽化が進む「鈴鹿市清掃センター」、「鈴鹿市不燃物リサイクルセンター」や「鈴鹿市クリーンセンター」について、計画的な施設の更新及び施設整備を進めます。
- 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。
 - ・市街地に囲まれた大規模な優良農地は、農業の生産基盤としての維持・保全を図るとともに、防災機能保持及び環境保全のための緑地空間としての機能を発揮させます。また、市民農園等として市民が土とふれあう共生の場としても活用します。
 - ・市街地内の一団の農地（緑の中心核）については、農業生産の場となるとともに、洪水調整等の防災面や、景観上も重要であることから、優良農地として保全を図りつつ、必要に応じて土地利用の見直しを行います。
- 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。
 - ・農用地については、農業の生産基盤としての維持・保全を図るとともに、農業の生産性を高め、競争力を強化していくために、担い手への農地集

積・集約化を促進します。また、市民の交流及びレクリエーションの場の創出のため、農地活用による観光農園や市民農園等の整備を促進します。

- ・持続可能な農業施策として、農業の六次産業化や地域・圏域のなかでの地産地消を促進します。

○ 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。

- ・丘陵地の茶畑やサツキ畑、平野部の水田地等特有の農業景観を保全するため、必要に応じて「景観農業振興地域整備計画」の策定を検討します。

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。

- ・庁舎、学校等市民が身近に利用する機会の多い公共施設では、都市全体の緑化の先導役及び身近で自然を学ぶ場となるよう、積極的な緑化に取り組みます。



(都) 鈴鹿中央線沿道

- ・水と緑のネットワークを構築する上で重要な道路及び河川の緑化に取り組みます。

- ・工場・事業所等では、生け垣の設置等接道部の緑化等を進めるとともに、市民による緑化を促進します。

- ・特に、工場においては、工場立地法等に基づき緑豊かな景観との調和に配慮するとともに、公害防止や防災機能に配慮した緑化を事業者に指導します。

○ 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。

- ・緑地保全や都市緑化に関する市民意識向上を目指し、市民参加の推進体制づくりや緑に関する情報の提供、緑化関連イベントの実施等を推進します。

○ 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。
 - ・ 鈴鹿市景観計画に基づき、自然や歴史・文化など地域特有の良好な景観形成を市民とともに推進します。
- 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。
 - ・ 近鉄鈴鹿市駅周辺においては、伊勢街道や神戸城跡をはじめとする歴史・文化を活かした良好な景観の形成を図ります。
 - ・ 平田町駅周辺においては、広域的な商業拠点としてのまちづくりを進めるとともに、主に（都）鈴鹿中央線沿いにおいて、歩いて楽しい沿道景観の創出を図ります。
 - ・ 白子駅周辺においては、交通ターミナル型商業地としての賑わいの創出とともに、伊勢街道沿いの歴史・文化や海辺に最も近い主要駅という特徴を活かし、個性的で魅力ある景観形成を図ります。
- 市街地開発事業等により新たな緑の創出を促進します。
 - ・ 景観形成基準等により、市街地開発事業等における敷地内緑化を推進します。
- 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。
 - ・ 椿大神社や白子地区・石薬師地区における旧街道（伊勢街道・東海道）沿いの歴史的まちなみ及び市内の文化財や歴史的な建築物等を保全・活用した景観形成を推進します。
 - ・ 長太の大楠とその周辺のまとまりある農地への眺望景観を保全します。
 - ・ 古くからのまちなみや文化財等の周辺の建築物等は、その歴史的・文化的景観との調和に配慮したデザインへの誘導を図ります。
 - ・ 地域の歴史的・文化的価値のある資産を守り、鈴鹿市らしい景観を形成するため、登録地域景観資産制度の活用を促進します。
- 都市環境と自然景観・田園景観との調和を図ります。
 - ・ 歴史・文化資源の保全、工場等の民有地の緑化と自然景観・田園景観が



伊勢街道

調和した鈴鹿市らしい景観を維持します。

- 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。
 - ・「地区別景観づくり計画」により建築物・工作物・屋外広告物等の景観誘導を推進します。
 - ・「地区別景観づくり計画」により公共空間のデザイン向上を推進します。
- 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。



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り組みます。

(1) 地域協働による取組

取組

- ① 地域資源を活かした「地域づくり活動」の支援
- ② 地域のまちづくりへの展開

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。
 - ・「地区別景観づくり計画」等の策定にあわせ、地域資源を活用した「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みます。
 - ・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
都市づくりの課題		地域の課題（例）
	都市づくりのテーマ	
① 産業を支える土地利用やインフラ等の整備推進	活力ある都市づくり	・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。
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		・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。
③ 市民生活を持続するための生活拠点の形成	コンパクトで住みよい都市づくり	・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。
④ 市内モビリティの充実		・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。
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	水と緑、景観の都市づくり	・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。
 - ・ 持続可能な開発目標に貢献するかを意識しながら、都市づくりの方針に基づき、各種施策・事業を展開していきます。
 - ・ SDGsの達成に向けて、IoT、ロボット、人工知能（AI）などの新たな先端技術を産業や日常生活に取り入れ、経済発展と社会的課題解決を両立していく新たな社会であるSociety 5.0の実現を目指します。

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。
 - ・ 「公共施設等総合管理計画」に基づき、公共施設の一元的な管理と計画的な維持管理を行い、都市づくりの方針に沿った公共施設の複合化・統合・再編を検討します。
 - ・ 「公共建築物個別施設計画」や「市営住宅長寿命化計画」、「橋梁長寿命化修繕計画」、「舗装長寿命化修繕計画」、「公園施設長寿命化計画」等各種長寿命化計画により、予防保全の視点に立った戦略的な点検と維持管理による社会資本ストックの有効利用を推進します。



「 Society 5.0 」 (ソサイエティゴテンゼロ)

サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する未来社会を指します。

I o TやA Iの活用による社会の変革を通じて少子高齢化や貧富の格差などの課題を克服することで、希望の持てる社会、世代を超えて互いに尊重しあえる社会、一人一人が快適で活躍できる社会が期待できます。



内閣府資料

③ ストック型社会（※1）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。
 - ・ 市民による、道路・公園等の日常的な清掃・美化活動等への参加意識を啓発します。
 - ・ 身近な公園・緑地については、定期的な行政による維持管理に加え、地域住民による自主的な清掃・美化活動等の日常的なボランティアによる維持管理を支援します。
- 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。

SDGsとは

持続可能な開発目標（SDGs：Sustainable Development Goals）とは、平成 13（2001）年に策定されたミレニアム開発目標（MDGs）の後継として、平成 27（2015）年 9 月の国連サミットで加盟国の全会一致で採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、令和 12（2030）年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない（leave no one behind）」ことを誓っています。SDGsは発展途上国のみならず、先進国自身が取り組むユニバーサル（普遍的）なものであり、日本としても積極的に取り組んでいます。



出典：外務省HP、国際連合広報センターHP

※1 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。



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。

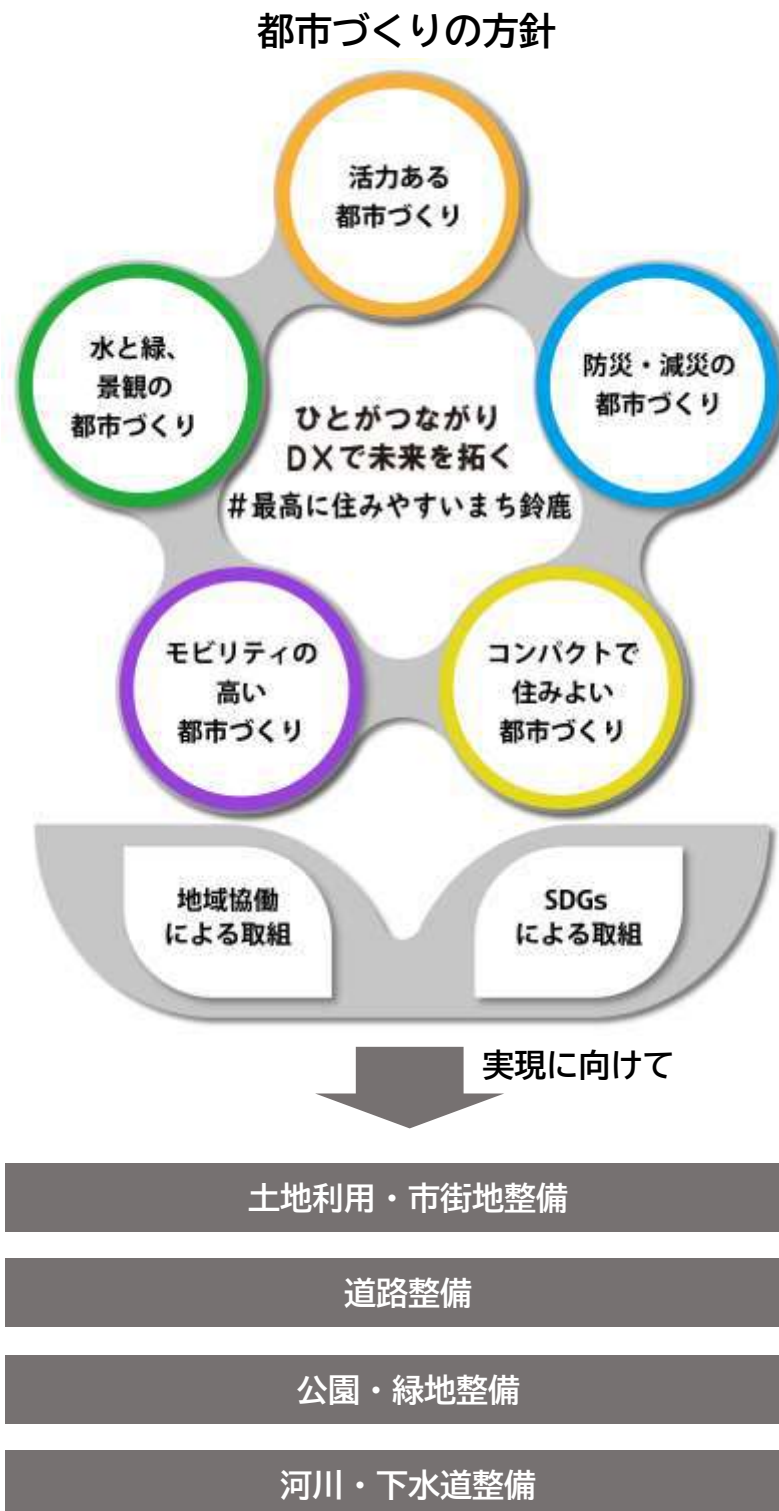


図 都市づくりの実現に向けた基本的な考え方

2 土地利用・市街地整備

(1) 土地利用・市街地整備の方針

都市づくりの実現を目指し、コンパクトで住みよい市街地の形成及び活力ある産業を支援する土地利用を推進します。

都市拠点においては、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るとともに、市街地内の低未利用地の計画的な土地活用を進め、市街地内を充足させます。また、災害に強い市街地形成を推進します。

都市づくりを実現するため、以下のことに留意し、土地利用及び市街地整備を推進します。

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。

(2) 土地利用・市街地整備

住宅ゾーン

① 現行市街地

- ・既存の住居系市街地内の低未利用地については、計画的かつ周辺と整合のとれた都市基盤の整備のため、必要に応じて土地区画整理事業などによる土地利用転換を検討します。
- ・密集市街地等においては、安全・安心な住環境の形成を目指し、狭あい道路の解消を推進します。
- ・人口減少・少子高齢化により増加することが懸念される空家等については、空家等対策計画に基づき適切な管理の促進や利活用の促進、特定空家等への対処を行います。
- ・良好な住環境の維持・保全のため、住宅地内に混在している工場については、工業適地への移転を促進します。
- ・沿岸部の低層住宅地（第1種、第2種低層住居専用地域）である土地利用規制見直しエリア等においては、土地利用規制の見直しについて地域住民とともに検討します。
- ・沿岸部の災害の危険性が高い区域において、長期的な視点から、安全な地域への居住誘導を検討します。

② 市街地形成検討地区（住居系）

- ・本市は人口減少・少子高齢化が進行し、今後急激な人口増加は想定されません。また、災害の危険性が高い区域からは長期的な視点から安全な地域への誘導も検討します。今後は、市街化区域内のより安全性の高いエリアにおいて市街地を維持し、そこで利便性の高い生活が送れるよう都市づくりを進めることから、住居系の市街地形成検討地区は新たに設定しないものとします。

商業ゾーン

① 現行市街地

- ・都市拠点の形成のため、近鉄鈴鹿市駅、平田町駅、白子駅周辺において土地の効率的な利用及び都市機能の立地誘導などを推進します。
- ・平田町駅周辺（牧田地区）においては、広域的な商業拠点として土地の効率的な利用を図り、既存商店街などの活性化を推進します。
- ・白子駅周辺地（白子地区）においては、交通ターミナル型の商業拠点として、その機能強化を図るとともに、土地の効率的な利用による商業の活性化を推進します。
- ・都市拠点を連携する主要な幹線道路沿道は、沿道商業地として位置づけるとともに、用途地域の見直し、地区計画等の指定などの規制・誘導を実施します。
- ・商業施設の立地に際し、周辺環境への影響を考慮し誘導を図るとともに、開発者負担による交通処理対策や緑地の確保などにより、周辺環境に配慮した施設整備を促進します。

② 市街地形成検討地区（商業系）

- ・本市内には既存の商業施設が多く立地しているとともに、今後はコンパクトな市街地の形成に向けた都市拠点への都市機能の立地誘導及び既存の商店街や商業施設の維持・活性化を進めることから、商業系の市街地形成検討地区は新たに設定しないものとします。

工業（生産・複合）ゾーン

① 現行市街地

- ・ 現行の工業系市街地は、機能の維持・保全・向上に取り組むとともに、適宜工場内の緑化等を図り、周辺との調和、景観・環境の向上を推進します。
- ・ 工業系市街地と幹線道路及び主要な都市施設（駅、I C等）とのアクセス整備による交通利便性の向上により、既存の工業団地などの維持・活性化を図ります。

② 市街地形成検討地区（工業系）

- ・ 新規工業地は、周辺環境に配慮しながら市街地の郊外に位置する鈴鹿I C周辺、住吉町周辺、御園工業団地周辺において検討します。
- ・ 住吉町周辺及び御園工業団地周辺においては、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、防災関連産業等の立地を誘導するとともに、既存の工業集積を基にこれと一体化した工業ゾーンの形成を図ります。
- ・ 土地利用の純化による良好な住環境を保全するため、既存市街化区域の他の用途地域内に混在する工場の移転先として市街地形成検討地区（工業系）の活用を図ります。
- ・ E V化の進展による自動車産業の大変革を踏まえ、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の産業構造の再構築に向け、産業政策と連携した工業ゾーンの形成を図ります。

交流ゾーン

① 現行市街地

- ・ 現行の鈴鹿サーキットを中心とした国際スポーツ交流ゾーンにおける、スポーツ・レジャー・イベント交流機能の維持・保全及び機能の充実と駐車場の確保・アクセス道路の強化を図ります。

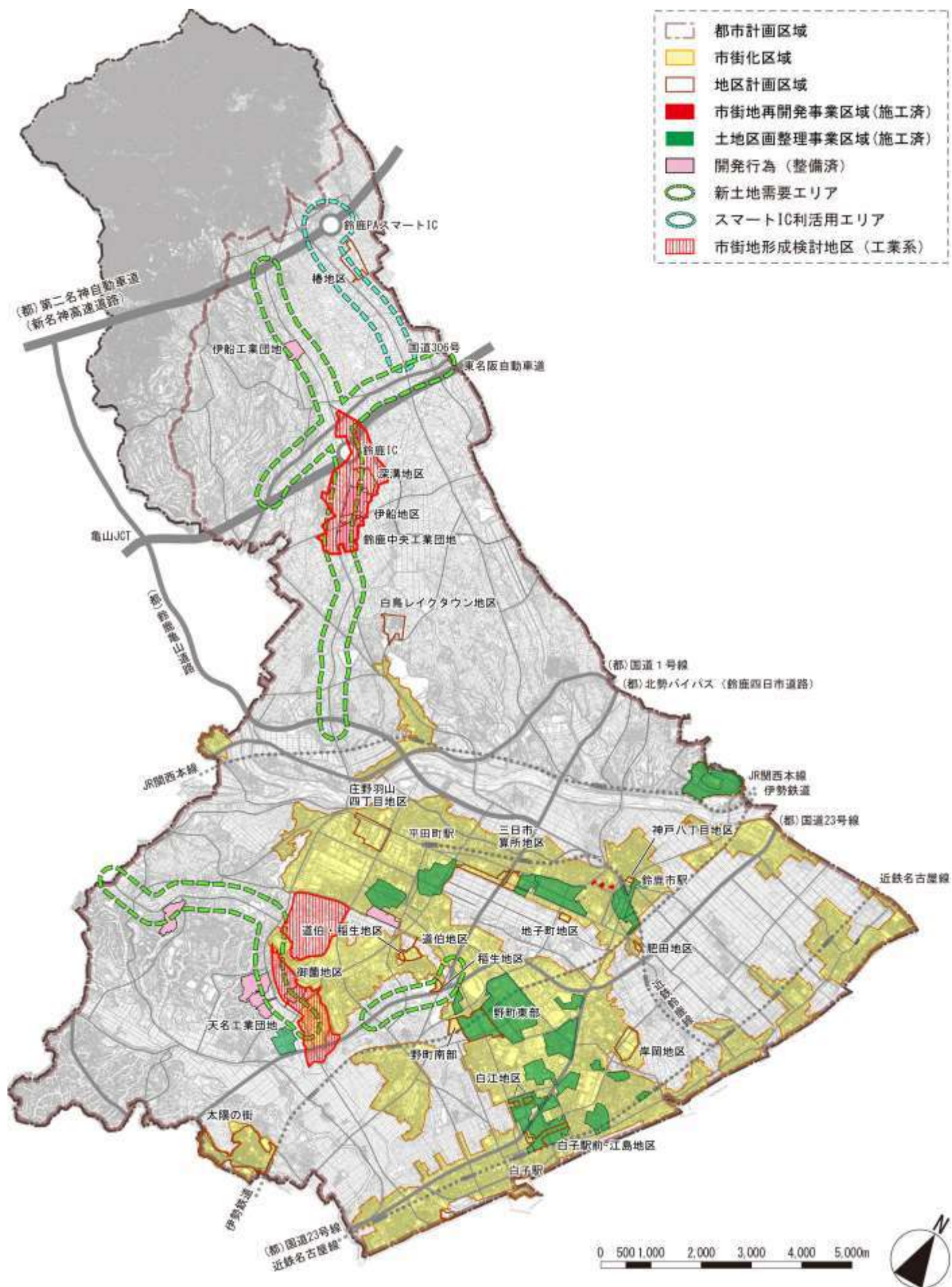


図 市街地整備方針

3 道路整備

(1) 道路の方針

都市づくりの方針に基づき、交通、物流、通信等に関わる基盤整備を図り、人や物、情報が活発に行き交う賑わいのあるまちづくりを進めます。また、既存の交通施設を有効に活用し、効率的・効果的な整備を促進して、それぞれの交通施設と連携する総合的な交通体系を構築します。

さらに、都市づくりの方針を具体化させるため、以下のことに留意して道路整備を進めます。

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（過去の浸水区域および）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。

(2) 道路の整備

整備の考え方

「三重県都市計画区域マスタープラン」「三重県道路整備方針」及び「鈴鹿市道路整備方針」と整合を図り、計画的な道路整備を進めていきます。

表 路線の位置づけ

区分	種別	定 義	対 象 路 線
国土軸	高規格 幹線道路	出入り制限され、自動車 が高速走行できる構 造を持つ道路で、長い トリップの交通を大量 に処理する。	① (都) 第二名神高速道路 (新名神高速道路) ② 東名阪自動車道
	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、交 通を大量に処理する。	③ (都) 鈴鹿亀山道路
広域 幹線軸	広域 幹線道路	県域及び地域間を連絡 する長いトリップの交 通を処理する。	④ (都) 北勢バイパス (鈴鹿四日市道路) ⑤ (都) 中勢バイパス ⑥ (都) 国道1号線 ⑦ (都) 国道23号線 ⑧ 国道306号
	地域 幹線道路	本市の都市構造上の骨 格となる道路であり、 主として本市及び四日 市市、津市、亀山市等 周辺市町で発生する交 通の処理を図るととも に、主要な都市拠点を 連絡する。	⑨ (都) 鈴鹿中央線 ⑩ (市) 花川東庄内線 ⑪ (都) 加佐登鼓ヶ浦線 ⑫ (都) 石薬師道伯線 ⑬ (都) 野町国府線 ⑭ (主) 亀山鈴鹿線 ⑮ (都) 汲川原橋徳田線 ⑯ (市) 関亀山鈴鹿線 ⑰ (主) 鈴鹿環状線バイパス (平野、国府、磯山) ⑱ (都) 西玉垣秋永線 ⑲ (都) 北長太寺家線 ⑳ (主) 四日市楠鈴鹿線 ㉑ (都) 住吉御園線 ㉒ (主) 四日市鈴鹿環状線
地域 幹線軸	その他の 幹線道路	都市の骨格及び近隣住 区を形成し、あるいは 近隣住区相互を連絡す る上記以外の幹線道路 である。	㉓ (都) 庄野橋神戸線 ㉔ (都) 四日市鈴鹿線 ㉕ (都) 末広千代崎線 ㉖ (都) 野町西条線 ㉗ (都) 白子柳線 ㉘ (都) 平野三日市線 ㉙ (主) 鈴鹿環状線 (八野～御園) ㉚ (県) 三行庄野線
	補助 幹線道路	上記の路線を補完する とともに、地区レベル の交通集散及び主要施 設へのアクセス道路と しての役割を果たす。	㉛ (市) 安塚地子町線 ㉜ (都) 野町白子港線 ㉝ (都) 白子駅旭が丘線 ㉞ (都) 旭が丘白子線 ㉟ (都) 旭が丘江島線 ㊱ (都) 江島白子線 ㊲ (都) 旭が丘愛宕線 ㊳ (都) 飯野十宮線 ㊴ (都) 堅町十日市線 ㊵ (都) 鈴鹿市駅本多町線 ㊶ (都) 矢田部線 ㊷ (市) 神戸一丁目70号線 ㊸ (都) 住吉道伯線 ㊹ (都) 平田町駅道伯線 ㊺ (都) 玉垣駅線 ㊻ (都) 玉垣駅南玉垣線 ㊼ (都) 新鼓ヶ浦線 ㊽ (都) 若松線 ㊾ (都) 箕田線 ㊿ (都) 長太ノ浦線 ㊽ (都) 高岡線 ㊿ (都) 高岡采女線 ㊽ (都) 小田線 ㊿ (県) 稲生山線 ㊽ (主) 四日市関線バイパス ㊽ (市) 山本中辻1号線外2線 ㊽ (県) 鈴鹿公園長沢線 ㊽ (市) 三日市地子町線 ㊽ (市) 玉垣若松線 ㊽ (市) 安塚393号線外1線

表中の(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。

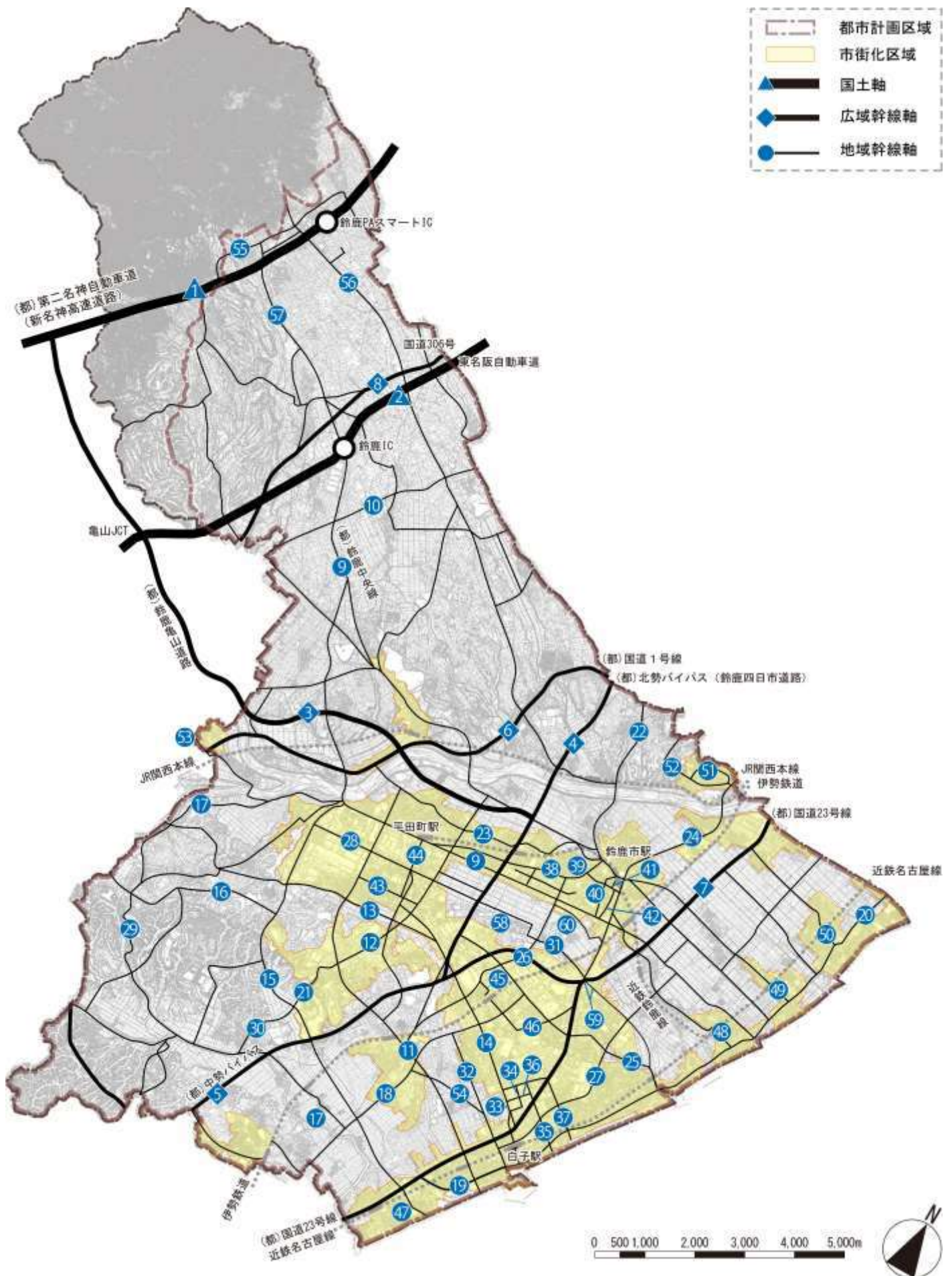


図 道路位置図

高規格幹線道路・地域高規格道路・広域幹線道路・国道・県道

既に整備済みの路線については適正な維持管理により円滑な交通処理の実施を目指し、さらに、今後の整備予定の区間についても現道がある区間については、歩道の整備や4車線化等の道路規格の向上など効率的な整備を目指し、関係機関に働きかけるなど整備等の促進に取り組めます。

表 道路の整備予定（高規格道路・地域高規格道路・広域幹線道路）

図面 番号	道 路 名		整備予定		備 考
			事業中	検討	
高規格幹線道路					
①	新名神高速道路	(都)第二名神自動車道		○	(6車線化)
地域高規格道路・広域幹線道路					
①	国道 306 号	川崎庄内バイパス	○		
②	鈴鹿亀山道路	(都)鈴鹿亀山道路	○		
③	鈴鹿四日市道路	(都)北勢バイパス	○		

表 道路の整備予定（県道）

図面 番号	道 路 名		整備予定		備 考
			事業中	検討	
①	神戸長沢線（Ⅱ期）	(都)鈴鹿中央線	○		(4車線化)
②	神戸長沢線		○		
③	亀山鈴鹿線	(都)野町国府線		○	
④	亀山鈴鹿線	(都)野町国府線	○		
⑤	亀山鈴鹿線	(都)野町国府線		○	
⑥	鈴鹿環状線（磯山バイパスⅡ期）		○		
⑦	鈴鹿環状線（国府バイパス）		○		

市道

鈴鹿市道路整備方針において、計画期間内（2024（令和6）年度～2031（令和13）年度）での整備時期の目標を定め、整備を進めていきます。

表 道路整備時期一覧

図面 番号	道 路 名	事業箇所	事業延長 (km)	整備時期		
				事業中	期間内事業	整備検討
①	加佐登鼓ヶ浦線-1	稲生町地内	0.5	○		
②	加佐登鼓ヶ浦線-2-①	稲生町地内	0.3	○		
③	汲川原橋徳田線-2-①	平野町～国府町	1.3	○		
④	汲川原橋徳田線-3	国府町地内	0.2		○	
⑤	平野三日市線	算所町～三日市町	0.9	○		
⑥	三日市地子町線外1線	三日市町～安塚町	1.7	○		
⑦	玉垣若松線	北玉垣町地内	0.1	○		
⑧	加佐登鼓ヶ浦線-7	庄野町地内	0.1		○	
⑨	安塚393号線外1線	飯野寺家町～神戸地子町	1.3	○		
⑩	野町白子港線	白子町～野町	1.7			○
⑪	旭が丘愛宕線-1	江島町地内	0.4			○
⑫	末広千代崎線-3	末広北三丁目～末広北一丁目	0.6			○

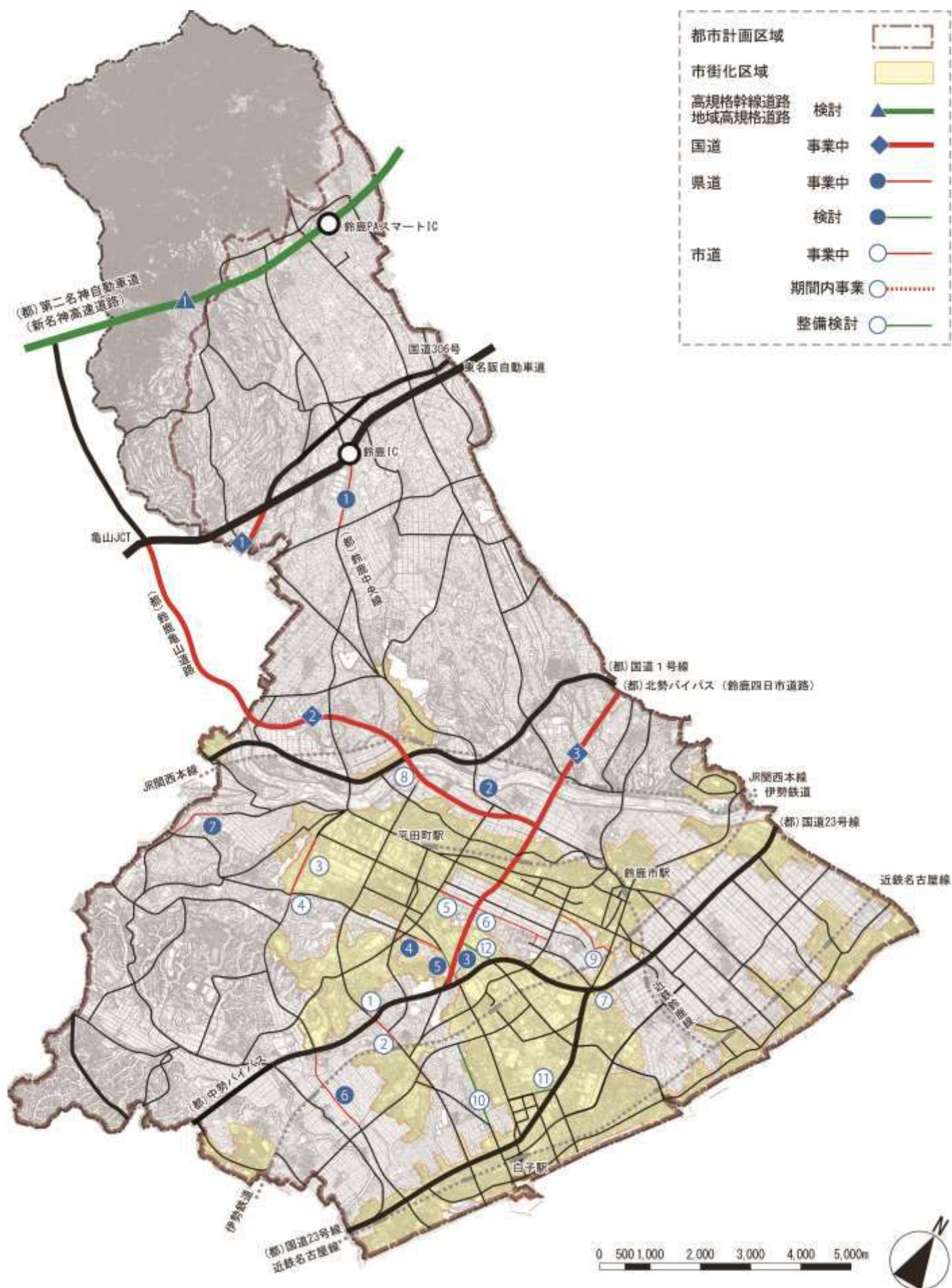


図 道路整備方針

量的な整備の推進目標

鈴鹿市の都市計画道路の計画延長は、市街化区域面積に対して4.4 km/km²であり、これまで幹線道路の目標とされてきた線密度：3.5 km/km²をクリアしています。しかしながら都市計画道路の改良・概成率は、2022（令和4）年度末において67.51%と低い状況であり、今後は道路整備計画と整合を図り、2031（令和13）年度の整備目標を目指して道路整備を促進します。

表 都市計画道路の整備目標量

年 度	計画延長 (km)	改良済 (km)	概成済 (km)	改良率 (%)	改良・ 概成率 (%)	市街化 区域面積 (km ²)	線密度 (km/km ²)
2022 (令和4) 年度	162.30	84.25	25.32	51.91	67.51	37.280	4.4
2031 (令和13) 年度 (目標)	162.30	88.03	27.09	54.27	70.96	37.280	4.4

4 公園・緑地整備

(1) 公園・緑地の方針

都市づくりの方針の実現のためには、公園緑地のもつ重要な役割と機能を踏まえながら、市民に憩いと安らぎを与え、レクリエーションの場となるような都市公園の整備を推進するとともに、自然公園の指定継続等による緑の保全、まちの緑化推進を図ることが重要です。

さらに、都市づくりの方針を具体化させるために、以下のことに留意します。

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。

(2) 都市公園の整備

整備の考え方

鈴鹿市の都市公園は、以下のような視点に基づき整備を図っていきます。

① 都市公園の整備

- ・市民が日常的に利用する身近な公園については、避難地となることに配慮し、地区の交流の場や緑、レクリエーション拠点としての機能を創出します。
- ・土地区画整理事業や市街地再開発事業などの面的な都市基盤整備において都市公園を確保します。
- ・既設の都市公園については、都市公園それぞれがもつ特色や地域の特性等を活かし、機能や配置の再編を含めた適切な施設整備と維持管理のもと、まちの緑の拠点としての質の向上を図ります。

② 魅力ある公園づくり

- ・市民のニーズに配慮した公民連携による公園再整備や、公園施設のユニバーサルデザイン化を推進します。
- ・市民に愛される都市公園を目指すため、市民が公園の日常的な維持管理に自主的に関わっていけるよう、市民が「自慢となる公園づくり」の活動を促進します。

量的な整備の推進目標

鈴鹿市の都市公園整備の現況は、2022（令和4）年度末において街区公園・近隣公園・地区公園（住区基幹公園）の整備面積は66.17ha、運動公園・総合公園（都市基幹公園）の整備面積は105.12haとなっています。また、これらに都市緑地を合せた都市公園全体としての整備面積は201.81haで、市民一人あたりの面積は10.30㎡となっています。

鈴鹿市の都市公園の量的な整備目標は、鈴鹿市都市マスタープラン次期見直し年度2031（令和13）年度において、市民一人当たり面積10.60㎡の整備を目標とします。

表 公園緑地の整備目標量

	現況整備量 2022 (令和4)年度	目標整備量 2031 (令和13)年度
公園面積合計 (ha)	201.81	202.25
鈴鹿市人口 (人)	195,957	190,887
市民一人当たり面積(㎡)	10.30	10.60



5 河川・下水道整備

(1) 河川・下水道等の方針

都市づくりの方針の達成を目指し、浸水被害実績が多く整備効果の高い地域を優先して、ポンプ場・雨水調整池及び水路を補完する雨水幹線等の雨水排除施設の効率的な整備を推進します。

特に、海岸部に隣接し、内水区域を有する市街地においては、ポンプ場の整備、上流域においては雨水調整池等の整備を含め、放流先河川の改良事業との整合を図りつつ、市街地の浸水防除を進めます。

また、鈴鹿山脈と伊勢湾における自然環境とそれを結ぶ水系を保全するとともに、地域事情にあわせた適正な生活排水処理により、快適な生活環境の形成と公共水域の水質改善を目指します。

公共下水道計画区域については、人口減少等の社会情勢の変化を踏まえ、公共下水道と合併処理浄化槽の特性や経済性等を勘案し、最適な整備手法を選択することとし、都市計画決定の変更手続きを進めていきます。

また、農業振興地域の集落では農業集落排水事業の適切な維持・保全を実施することとし、各汚水処理方法で役割分担をしながら鈴鹿市全域において効率的に整備を図り排水処理機能を高めることで、公共水域の水質保全を進めます。

さらに、都市づくりの方針を具体化させるために、以下のことに留意します。

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。

(2) 河川・下水道（雨水）の整備

整備の考え方

河川・下水道（雨水）は、以下のような視点によって整備を図ります。

① 治水対策の推進

- ・金沢川、堀切川水系、また、鈴鹿 I C 周辺の県管理の芥川の流域などの事業を促進します。
- ・流出増を伴う開発行為に対しては調整池の設置による流出抑制の措置などを図るとともに、河川への流出抑制に配慮した工法により雨水調整機能の確保、治水対策を推進します。

② 効果的・効率的な雨水対策

- ・河川改修及び下水道（雨水）整備などの最も有効な施策を下流部より整備することが効果的な方法であるため、稻生新川、北長太川などの準用河川改修事業及び下水道（雨水）事業を優先的に推進します。
- ・下水道施設としては、海岸沿いの低地に設置する雨水ポンプ場、河川などへ排水を導く雨水幹線及び中上流域での流出を抑制する雨水調整池などを整備します。

③ 親水空間の創出

- ・鈴鹿川などの河川空間は都市地域において生物が生息する貴重な空間のひとつであるため、河川改修を行う際には、環境や生態系に配慮した川づくりなど、極力自然の生態系を維持・保全することに配慮します。

量的な整備の推進目標

表 河川の整備目標量

	2022 (令和4) 年度	2031 (令和13) 年度	備 考
準用河川整備率 (整備延長／全体延長)	84%	100%	金沢川、北長太川、稻生新川

※事業認可区間における整備率

表 下水道（雨水）施設の整備目標量

	2022 (令和4) 年度	2031 (令和13) 年度	備 考
都市浸水対策整備率 (整備済面積／計画面積)	32%	34%	整備済面積 1,484ha 下水道計画面積 4,429ha

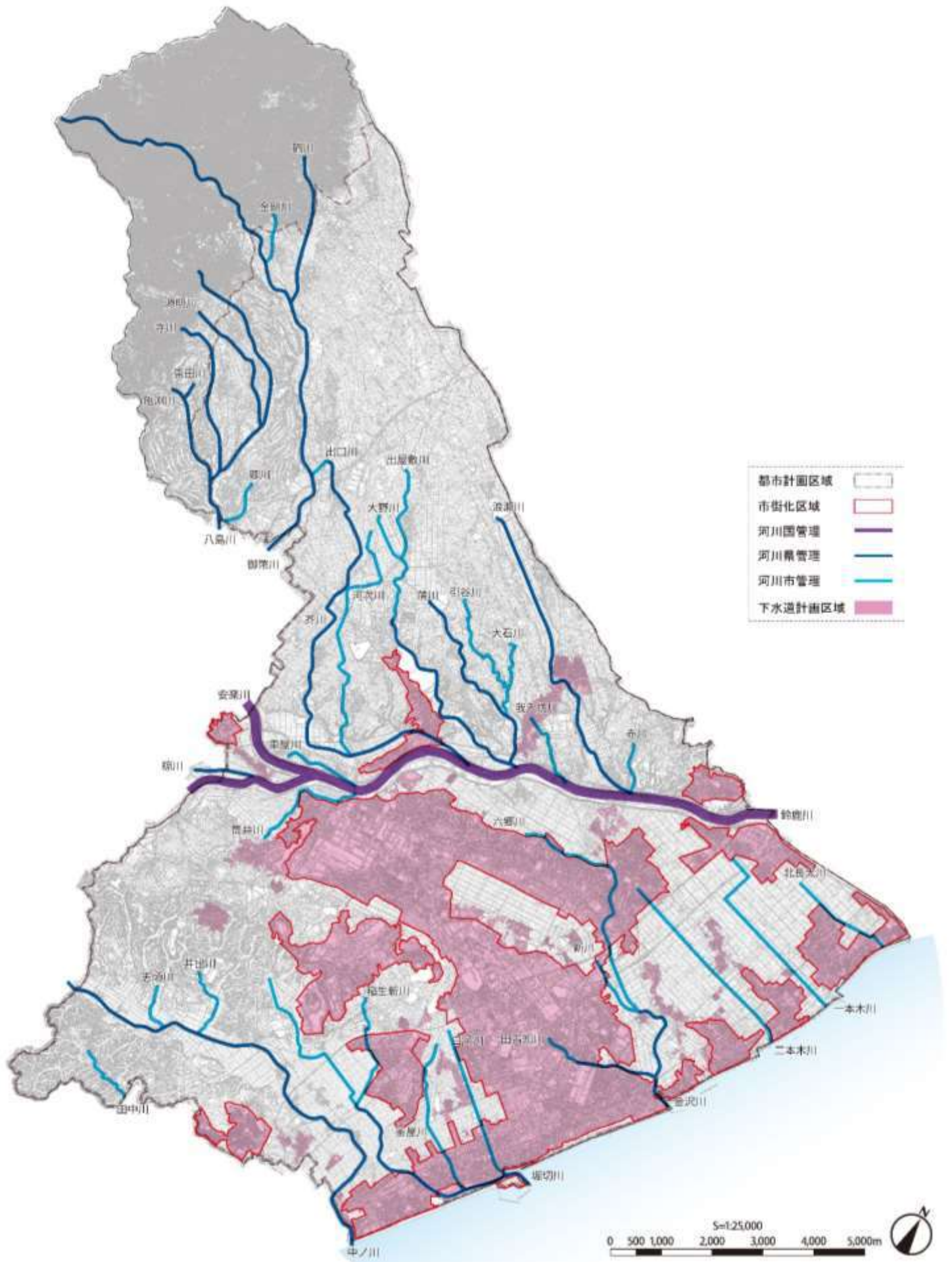


図 河川・下水道（雨水）整備方針

(3) 下水道（污水）等の生活排水処理の整備

整備の考え方

下水道（污水）等の生活排水処理は、以下のような視点に立って整備を図ります。

- ・国が掲げる污水处理施設整備の方針に基づき、污水处理人口普及率の向上を図るため、公共下水道の整備に加え合併浄化槽の設置を促進することにより、生活排水の処理を効率的に推進します。

量的な整備の推進目標

表 生活排水処理の整備目標量

	2022 (令和4) 年度	2031 (令和13) 年度
下水道普及率 (処理区域内人口／住民基本台帳人口)	62%	68%
農業集落排水整備率 (処理区域内人口／処理計画区域内人口)	100%	100%
污水处理人口普及率 ((下水道・農業集落排水処理区域内人口 + 合併処理浄化槽人口) ／住民基本台帳人口)	94%	96%

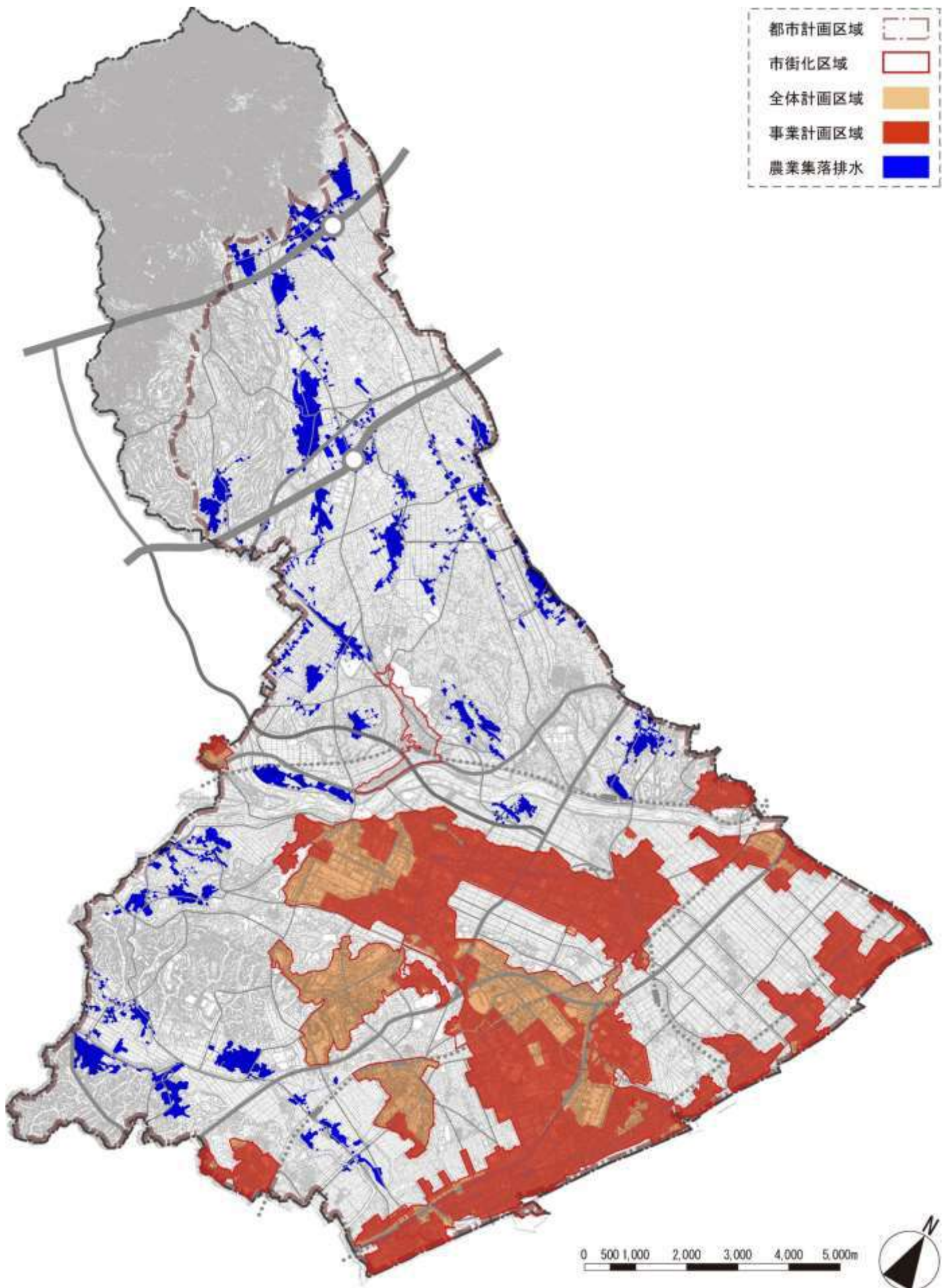


図 生活排水処理整備方針

参考編

1 検討経緯

(1) 検討体制

① 鈴鹿市都市計画審議会委員名簿

学識経験者や有識者等により構成された「鈴鹿市都市計画審議会」において、様々な専門的分野からご意見をいただき、鈴鹿市都市マスタープラン全体構想をとりまとめました。

	役職	氏名
会長	中部大学教授	磯部 友彦
委員	鈴鹿市自治会連合会副会長 (鈴鹿市自治会連合会会長)	内山 安司 (水野 克則)
委員	一級建築士	金沢 幸子
委員	鈴鹿商工会議所副会頭	坂口 博文
委員	鈴鹿市農業委員会会長	鈴木 秀 (堀田 長久)
委員	エッセイスト	福嶋 礼子
委員	元三重短期大学教授	藤枝 律子
委員	鈴鹿市漁業協同組合組合長	矢田 和夫
委員	鈴鹿医療科学大学准教授	山路 由実子
委員	元三重社会経済研究センター研究員	吉島 隆子
委員	鈴鹿市議会議員	曾我 正彦 (河尻 浩一) (田中 通)
委員	鈴鹿市議会議員	矢田 真佐美 (池田 憲彦) (大西 克美)
委員	鈴鹿市議会議員	市川 哲夫 (平野 泰治) (前川 申龍)
委員	鈴鹿市議会議員	中西 大輔 (藪田 啓介) (田中 淳一)
委員	鈴鹿市議会議員	森 喜代造 (市川 昇)
臨時委員	東京大学大学院工学系研究科准教授	村山 顕人

注：() 内は前任者

② 鈴鹿市都市計画審議会小委員会（都市マスタープラン改定検討）

学識経験者等により構成された「鈴鹿市都市計画審議会小委員会（都市マスタープラン改定検討）」を設置し、現行都市マスタープラン改定の考え方をはじめ、鈴鹿市都市マスタープラン見直し案などについて、様々なご意見をいただき、鈴鹿市都市マスタープラン（案）をとりまとめました。

	役職	氏名
委員長	中部大学教授	磯部 友彦
副委員長	鈴鹿医療科学大学准教授	山路 由実子
委員	鈴鹿商工会議所副会頭	坂口 博文
委員	鈴鹿市農業委員会地区委員会連絡協議会 会長	大塚 和馬
委員	一級建築士	豊田 由紀美
委員	東京大学大学院工学系研究科准教授	村山 顕人

③鈴鹿市都市マスタープラン庁内検討会議

庁内関係各課の課長にて構成される庁内検討会議を開催し、関連する分野別計画や関連事業との整合を図りながら、鈴鹿市都市マスタープラン（案）を検討しました。

④鈴鹿市都市マスタープラン庁内検討会議作業部会

庁内検討会議に先立ち、庁内関係各課のグループリーダーで構成される庁内検討会議の作業部会を開催し、関連する分野別計画や関連事業との整合を図りながら、鈴鹿市都市マスタープラン（案）を検討しました。

都市計画審議会答申

諮問書

答申書

2 用語解説

【あ】

イメージ	できあがりの絵姿。
I C (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。
E V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 Network 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号線や中勢バイパス・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散的に結び合う箇所。
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到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

	そ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

参考編

	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）、ＲＰ（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12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。

参考編

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 ●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

第52回都市計画審議会での主な意見と対応方針

- パブリックコメントについて、市民がこの計画案を読んで理解することが難しいと思われる。また、都市マスタープランを改定しているという事について、前回改定時にはオープンハウスを実施するなど広報を行っていたかと思う。市民への周知をした方がよい。
 - 今回の改定において日程上オープンハウスの開催は難しい。市民との協議については、改定のためだけではなく今後も継続して行ってまちづくりを進めていく。協議を通して市民に都市マスタープランの周知を行う。
- 市民との対話について、西部地域や沿岸地域との地域の対話において50歳以下の市民の参画状況が重要。将来のまちの在り方についての議論において50歳以下の年代にアプローチをかけ情報共有を行いながらまちの在り方を考えていく事が必要。都市マスの進捗を確認する、評価する必要があるのでは。
 - 都市マスタープランは都市計画の基本的な事項を定める計画書です。見直し時期でなくても様々な議論は行っていくべきであるが、細かく見直しや変更を行う事は方針がぶれることになるので避けるべきである。

今回の改定において、ワークショップ等を通じて若い世代とのつながりができた、今後もこのようなワークショップを開催しながらまちづくりを進めていきたい。
- 今の世の中の流れが非常に早くなっている。三重半導体ネットワークの立ち上げが先日公表された、それについて今回の改定には反映されていないかと思う。それについてどう取り扱うか。
 - 半導体については、三重半導体ネットワークへは参加していないが、国に直接問合せを行い回答待ちの状況である。
- 地域別構想について、地域づくり協議会が地域によって熱量が違う現状の中地域主体で行っていく事が難しく、地域住民の負担になるのでは。
 - 今回の改定において複数の地域と協議を行ってきた中、地域からは地域計画やその他の計画とどう違うのかとのお声を多くいただいた。複数の計画が地域にあることは混乱を招くことになるため、地域の方が主体的に考えていこうとなった場合に都市計画課が一緒になって考え地域計画に都市づくりについて加筆していこうと考えている。
- P21 将来都市構造の図について、商業ゾーンが赤で着色されていて、都市拠点間沿道の車型商業集積を推進していくように見受けられる。都市拠点の着色

を赤にして、商業ゾーンをピンク色に変更した方が整合がとれる。

- ご意見を踏まえ修正します。
- 1ha 未満の土地を求める企業が多いとの説明があったが、これは、関連会社が多いのか、IT 関連企業が多い等何かしらの傾向、理由があるのか。
 - 詳細は不明だが、現在の事業規模、業績から 1ha 未満の土地を探す企業が多いと受け取っている。
- 市として、こういった業種の企業を誘致したいといった考えはあるのか。
 - 企業誘致については、産業政策課が担当しており、企業誘致推進戦略を策定し都市マスと同時期にパブリックコメントをかける。企業誘致推進戦略に詳細が記載されているのでご覧ください。
- ボリュームがあり全体を理解するのが難しいかと思う、重点項目等注目すべき点がわかると良いのでは。また、策定後も各課との連携を継続して行ってほしい。
 - 都市マスタープランは、理念や方針を定めている。これに基づいて実行計画を各課が動かしていく事になる。関係各課と緊密に連携を取り進めていく。
- 御園地区において、中勢バイパスが開通し道路インフラが整備されポテンシャルが高い地域である。農地法が開発におけるネックになる、緩和する方向性での検討はできないか。
 - 改定における参考意見とさせていただきます。
- パブリックコメントにおける意見は都市マスタープランへ反映されるのか。
 - パブリックコメントについて内容を精査し都市計画の方針として反映すべきものについて記載していく。
- 地域づくりは福祉や保健等様々な分野にまたがる、行政の中でも大事なキーワードになっている。計画策定後も市内全体で機運を高め、市内一丸で取り組んで行ってほしい。
- 新土地需要エリア・市街地形成検討地区・スポーツレクリエーションゾーン・スマート IC 利活用エリア等は農用地の問題があるかと思う。ゾーニングなので農用地も含まれていると思うが、農用地を外す際、県知事の同意が必要になってくる、10ha の連担性のある農地についての意見を言われてくると思う。そこで都市マスタープランで確固たるものとして推進していった欲しい。

20 年後の都市計画のビジョンとなるので、随時の見直しは必要であるが、

あまり見直しをしすぎてしまうとグランドデザインが崩れることになる。あまりぐらつかせないようにしないと、関連計画への影響も出かねない。

- 農用地の問題について、農用地除外のハードルは高いこともある。今回の改定において、産業振興部と連携を図りエリア設定を行った。産業振興部の農政と農用地の除外についても協議を行い改定している。

第6回小委員会での主な意見と対応方針

- 策定中である総合計画においても、また、都市マスタープランにおいても地域でまちを良くしていくまちづくりの議論がされることを期待している。現状としては、地域で議論される土壌を育てている段階で地域の方も慣れていない。地域別構想が策定されたら地域の課題をどのように解決していくのか地域ごとに対応していくことになる。新しい都市マスタープランの作り方になったと思う。
- 行政から地域に丸投げするのではなく、地域の考えを吸い上げながら行政として何が出来るのか検討し、都市計画の方針としてまとめることが出来たものについて地域別構想を地域計画に記載していく。地域によっても抱えている課題は異なる、地域ごとの問題解決を目指して、地域の方も慣れていないが共に検討していきたい。

- 様々な手法で地域の方の意見を反映出来たことは、新しい試みであり良かった。これからも、地域の意見を聴く場について継続して行っており、次期改定に向けて準備していき、今回改定においてできた繋がりを継続してほしい。
- 都市計画、都市マスタープランについてどのように市民等に周知していくかが重要である。
- 発信手法として、SNSを活用して発信していく。計画を策定して終了ではなく、むしろ今からがスタートであると考え、地域との協議も継続して行う。

- 産業系の土地利用についても鈴鹿市にとって重要、新たな産業用地の確保は働き場所を増やすことにつながる。
- 今回の改定において、市内企業訪問や産業振興部が行ったアンケート調査で土地需要の確認を行い、ゾーン・エリアの設定を行った。また、一次産業において農業従事している若手農家の意見も聞き取りを行い、土地の混在を避けることが重要であるとの意見を頂き、参考としている。

鈴鹿市都市マスタープラン（案）に対する市議会全員協議会における意見とその対応について

意見 No.	該当 頁	意見・情報等	修正等 対応の 有無	考え方（案）
1	29	商工会議所等から市街化調整区域において、工場立地における規制の見直し等の要望が出ていたと思いますが、今回の改定において反映した部分はあるのか。	無	商工会議所等からの要望に対して、市街地形成検討地区（工業系）の区域面積を増やしています。
2	29	土地利用方針図の鈴鹿IC周辺の幹線道路に緑色の点線で新土地需要エリアが記載されているが、この範囲では幹線道路からどれぐらいの幅で土地利用ができるのか。	無	新土地需要エリアでは幅を定めるのではなく、幹線道路を活用した都市計画法の地区計画制度による工業団地の開発を行う方針を示しています。 ただし、この幹線道路沿いには農地法等に基づく農地が多く存在することから、農地法等と整合を図ったうえでの土地利用となります。
3	29	中勢バイパスの開通や現在整備を進めている（都）野町国府線など新たな道路ができるトラック輸送の基地が必要となることが想定されるが、新たな道路網に基づき市街地形成検討地区（工業系）を広げていく考えはあるのか。	無	今回の改定においては、企業ニーズの調査結果に基づき現在、土地利用の需要が高かった、鈴鹿ICと御園工業団地周辺の市街地形成検討地区（工業系）を区域拡大しています。 次回改定時においても、道路網の整備状況を踏まえた企業ニーズに応じた土地利用が図られるように、農地等との調和について関係部局と調整を図りながら検討していきます。

意見 No.	該当 頁	意見・情報等	修正等 対応の 有無	考え方（案）
4	63	公共交通の将来ネットワーク図において、一番下の鉄道は近鉄線とイメージしています。 近鉄線の駅間も大変長い距離であるうえに、スーパーマーケットや病院が少ない状況であると考えているが、この状況をフォローするイメージが抜けているのではないか。 近鉄沿線の交通ネットワークについてどのように考えているのか。	無	鈴鹿市地域公共交通計画の鉄道に関する部分の質問となりますので、質問内容については地域公共交通計画で検討していきます。
5	29	土地利用方針図に記載されている3箇所の都市拠点の一つである神戸地域についてですが、市役所の東側に広がる沿岸部の住民は大きな災害が発生した場合は、市役所の方に向かって避難を行うこととなるが、20年後の将来を見越した土地利用方針では神戸地域をどのような都市拠点としていく考えですか。	無	生活様式の変化に伴う土地利用の変化による、まちなみの変化が見受けられるなか、徐々にですが跡地利用による宅地造成が行われるなど、新たなまちづくりも見受けられることから、市役所や近鉄鈴鹿市駅を中心とした神戸地域に適した土地利用を図っていく考えです。

鈴鹿市都市マスタープラン（案）に係る意見公募手続の結果一覧

資料 2－2

■募集期間 令和5年11月24日（金）から令和5年12月25日（月）まで

■意見提出者数 2人

■意見件数 12件

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
1	3・4	第1章1 鈴鹿市マスタープランの目的で、将来都市像を実現することを目的に・・・と記されている。将来都市像（ひとがつながり、DX・・・）は、どのようにして市民の意見を反映し導かれたのか推測できない。その導出過程をもとに説明して下さい。 また、将来都市像はまちづくり基本条例9条のまちづくりの視点（4点）とどのように係わりがあるのか説明願います。	なし	総合計画 2031 の策定過程において、市民委員会や意見交換会等を実施しております。 鈴鹿市まちづくり基本条例第9条における4つの視点を考慮したまちづくりは、同条例の目的である住みよいまちをつくっていくことにつながっており、将来都市像が実現した状態を分野別に整理したビジョンにもこれらの視点が含まれています。
2	3	第1章2 都市マスタープランの位置付けで、分野別計画とも連携を図り・・・とあります。分野別計画とどのように連携を図るのか、又は図った事例があればお示し下さい。	なし	分野別計画の内容を確認して都市計画の基本的な方針を検討しています。一例ですが、第4章都市づくりの実現に向けてにおいて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くことを記載しております。
3	4	図上部より、鈴鹿市総合計画 2031 の表現は適切なのか。これは通名であり、まちづくり基本条例17条での表現を借りれば基本構想の表現となる。通名使用の慣れにより意識改革が本計画の履行面で徹底されていないと見た。根拠を明らかにした透明性のある説明を求めます。	なし	鈴鹿市まちづくり基本条例第17条に基づき策定する令和6年度からの基本構想、基本計画等を鈴鹿市総合計画 2031 としております。
4	5	全体構想での記載にて、「将来都市像を市民と共有します」とある。共有をどのような形で確認しようとするのか、事例でお示し下さい。本市が抱える課題もお示し下さい。 地域別構想での記載にて、地域独自の課題に応じた・・・とあります。地域独自の課題という表現によって地域に行政業務を放り投げた（自	なし	アンケート、地域づくり協議会との協議、ワークショップ等を通じて市民意向の把握を行ってまいりました。本マスタープランの周知を通じまして、将来都市像を市民の皆様と共有していきたいと考えております。 また、地域別構想は本文記載のとおり、今後地域と検討し定めることに取り組みたいと考えております。

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		主性に任ずとして）感が否めません。行政が地域ニーズの優先度、難易度、経営資源を考慮して、共通要素を拾い出し、地域へ提案、ディスカッションした実績をお示し下さい。その記録があれば掲載個所にお示し下さい。		
5	7	4 鈴鹿市都市マスタープランの見直しの文中より、「総合計画」におけるまちづくりの方向性と整合を図るために「鈴鹿市都市マスタープラン」の見直しを行うとあります。鈴鹿市総合計画 2023 は、2023 年度が終了年度となりますので、鈴鹿市都市マスタープランの見直し記録又は途中のものがあればお示し下さい。	なし	現行鈴鹿市都市マスタープランの検証につきましては、本マスタープランP12 に記載しております。
6	7	目的達成のためにPDCAサイクルを用いた施策の実行・評価が、一般には用いられるようですが、本マスタープランにはその記載が無い。どうも進行管理に重きが置かれ、目的管理が喪失している。本計画の履行（進行管理＋目的管理）を通して、①「対話と協働」②「市民の声を反映出来る組織づくり」を市民にもわかるよう見える姿で示してください。	なし	本マスタープランは、都市計画法に基づき都市計画に関する理念や方針を示すものであるため、評価の指標やPDCAサイクルの設定を行うものではありません。
7	11～14	都市づくりの課題が示されているが、市民への周知・理解・受け止め方は、如何なるものになると想定しているのか、お聞かせください。その辺りの思いがわからないと、スレ違い発言が生じる。都市づくりの課題が（1）～（3）に渡って提示されているが、市民の反応は如何なものかと想定しているのでしょうか。市民参加と協働により、市民の意見を反映する仕組みの整備がどの程度進んできたのか、この都市マスタープランの履行を通して、お聞かせください。	なし	アンケート、地域づくり協議会との協議、ワークショップ等を通じて市民意向の把握を行ってまいりました。 特に若年層に向けたワークショップを開催し市民意向の把握を行いました。
8	16	⑦SDGsへの貢献に向けた取組の推進 環境負荷の削減、 →趣旨賛同します。	なし	ご意見として承ります。
9	18	3 都市づくりにおける基本理念とあります。	なし	まちづくりの視点を考慮しながら、5つの都市づくりのテーマとこれからのテーマを支

No.	該当 ページ	ご意見等の概要	対応の 有無	回答
		これがまちづくりの視点とどのように係わってくるのか説明をお願いします。		える2つの視点を設定しております。
10	21	ゾーン・エリア（面）の3つの要素で構成 →自然エネルギーとの共生エリア 下記方針で農水省から、荒廃農地での再生可能エネルギー推進が出されている。マスタープランの趣旨から、推進するゾーンを設定してほしい https://www.meti.go.jp/shingikai/enecho/denryoku_gas/saisei_kano/pdf/034_02_00.pdf	なし	本マスタープランにおきましては、カーボンニュートラルの実現に向けた取組の推進について、分野別計画であるしあわせ環境基本計画や鈴鹿市景観計画等に基づき方針を記載しております。
11	52	・カーボンニュートラルの実現に向けて、公共施設の更新を計画する際は、再生可能エネルギーの導入や建物自体の脱炭素化を推進します →鈴鹿市は鈴鹿グリーンエナジーを設立し、積極的である。この展開を維持してほしい。景観計画では抑制にばかり動いている。	なし	ご意見として承ります。
12	66	②優良農地の保全と営農環境の整備促進 →前述のとおり、荒廃農地解消に繋がる営農型太陽光の推進を盛り込んでほしい。	なし	本マスタープランにおきましては、カーボンニュートラルの実現に向けた取組の推進について、分野別計画であるしあわせ環境基本計画や鈴鹿市景観計画等に基づき方針を記載しております。

鈴鹿市都市マスタープラン変更箇所一覧

資料 3

■第5回小委員会（令和5年10月27日）からの変更点。

No.	該当 ページ	変更点概要	備考
1		目次 行間をあけゆとりを持たせた。 文字の大きさ、フォントを変更	
2	3～7	色合いを変更	庁内調整より
3	6	地域別構想説明文修正	庁内調整より
4	14	調整区域 → 市街化調整区域 修正 安心安全なまちづくりが必要である。 追加	三重県協議より
5	18・27・79	図を変更	庁内調整より
6	21	鈴鹿P AスマートI C ○マーク追加	三重県協議より
7	21	鈴鹿P AスマートI C周辺 工業ゾーン追加	三重県協議より
8	21	商業ゾーンの色 赤 → ピンク 変更 都市拠点の色 ピンク → 赤 変更	前回都市計画審議会指摘事項
9	39・44・50・ 57・65	S D G s のロゴを大きくする変更	
10	37	市街地形成検討地区（工業系）説明文 修正	庁内調整より
11	38・44	南海トラフ等の地震 → 南海トラフ地震等 変更	三重県協議より
12	44	伊勢湾沿いの既存堤防の強化を促進します。 → 伊勢湾沿いの既存堤防について、施設管理者に要望等行い、強化を促進します。 一文追加	三重県協議より
13	29・43・48・ 49・56・64・ 70・84・87・ 90・94・97・ 99	図面を大きくする変更（該当ページ共通） P48 説明文修正 P49 説明文修正・浸水範囲修正 P56・64 玉垣駅周辺範囲 修正 P70 凡例に河川・水面 追記 P84 伊船地区地区計画 追加 P87 道路位置図一部修正 P90 中勢バイパスの開通 反映	三重県協議より 三重県協議より 庁内調整より 三重県協議より 三重県協議より
14	52	白江土地区画整理事業 文章修正	庁内調整より
15	62	注釈追加	三重県協議より
16	63	図が鈴鹿市地域公共交通計画からの抜粋であることを明記	庁内調整より
17	66	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カーボンニュートラル	前回小委員会指摘事項

No.	該当 ページ	変更点概要	備考
		の実現に向けた取組みを推進します。 → 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。 一文追加	
18	71	地域のまちづくりへの展開 地域別構想についての記載 修正	庁内調整より
19	83	市街地形成検討地区（工業系）説明文 修正	庁内調整より
20	86	対象路線番号△◇○の標記追加 No.35（都）旭が丘江島線 追加	庁内調整より 庁内調整より
21	88	道路の整備予定から中勢バイパス削除	庁内調整より
22	95	公共下水道計画区域 説明文 修正	庁内調整より
23	96	① 文章から椎山川 削除	三重県協議より
24	98	下水道等の生活排水処理の整備 説明文 修正	庁内調整より
25	101～106	用語解説 P101 ウォーカブル 追加 開発行為 特定工作物の建築 → 特定工作物の建設 修正 P103 地域内支線 追加 P106 レインボウ・ヒルズ計画 追加	三重県協議より 三重県協議より 三重県協議より 三重県協議より