

# 三重県都市計画基本方針

平成 29 年 3 月

三重県

## 目次

第1章 基本方針の趣旨.....	1
1 基本方針策定の目的と役割.....	1
2 基本方針の策定体制.....	1
3 基本方針の概要.....	2
第2章 三重県の都市づくりにおける課題整理.....	3
1 近年の全国的な社会情勢と三重県の状況.....	3
2 関連する諸計画、法整備等の動向.....	6
(1) 国による上位・関連計画の見直し.....	6
(2) 三重県における上位・関連計画.....	6
(3) 法整備・制度改正.....	8
3 現行マスタープランの検証.....	9
(1) 圏域の設定に関する検証.....	9
(2) 都市計画区域の再編に関する検証.....	11
(3) 都市づくりの方向に関する検証.....	12
4 課題の整理.....	27
(1) 現行マスタープラン策定後の社会情勢の変化からみた課題.....	27
(2) 現行マスタープランの検証からみた課題.....	28
第3章 三重県の都市計画の基本的な考え方.....	30
1 三重県の都市づくりの方向.....	30
2 三重県がめざす都市構造.....	34
(1) 変革の観点.....	34
(2) 特性に応じた集約型都市構造の形成について.....	37
3 都市計画区域マスタープランについて.....	38
(1) 計画の構成.....	38
(2) 都市計画区域に関する考え方.....	39
(3) 都市計画区域マスタープランの個別項目の考え方.....	40
I 都市計画の目標.....	40
II 区域区分に関する方針.....	40
III 主要な都市計画の決定方針.....	41
用語解説.....	46

# 第1章 基本方針の趣旨

## 1 基本方針策定の目的と役割

三重県都市計画基本方針（以下「基本方針」という。）は、都市計画法第6条の2に基づき定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）の改定に先立ち、県全体における総合的、一体的観点からおおむね共通する都市づくりの方向を示すものです。

今回策定する基本方針は、現行の都市計画区域マスタープラン（以下「現行マスタープラン」という。）の策定後における社会情勢の変化や国の施策の新たな展開、制度改正などに対応し、現行マスタープランの検証から明らかとなった課題をふまえて策定するもので、平成32年（2020年）に改定時期を迎える都市計画区域マスタープランは、この基本方針に基づき改定されることとなります。また、県内各市町が市町マスタープランや立地適正化計画等を策定するにあたり、都市計画区域マスタープランを策定するまでの間、基本方針が活用されることを期待します。

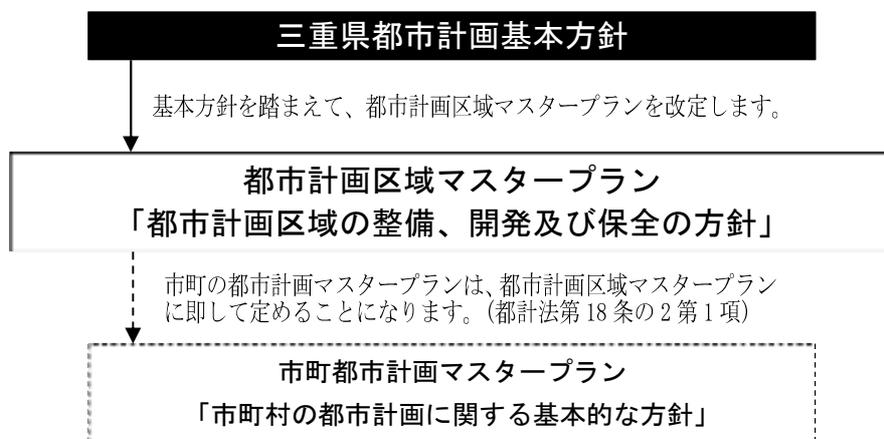


図1-1 基本方針の位置づけ

## 2 基本方針の策定体制

基本方針は、三重県都市計画審議会に小委員会を設け、事務局の案に対して、県の庁内連絡会議、県市町検討会および関係機関と協議・調整し、住民意見を反映させながら、小委員会が予備審議した上で、その報告から都市計画審議会が内容について適切であるか判断し、知事が審議会の答申を受けて決定します。

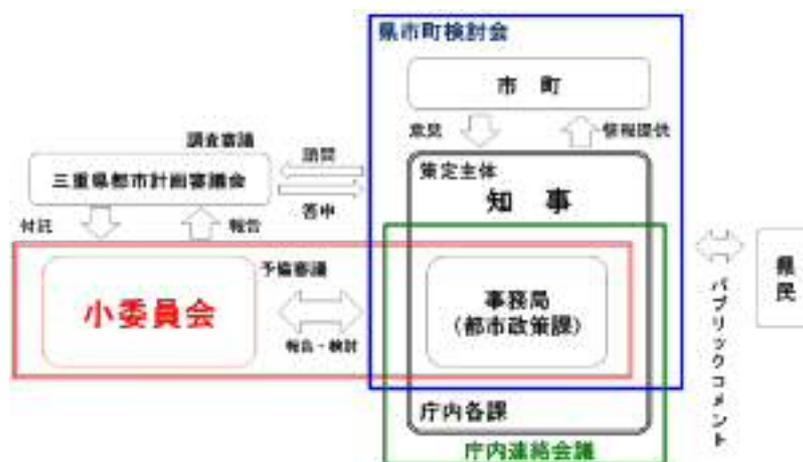


図1-2 基本方針の策定体制

### 3 基本方針の概要

基本方針では、「第2章 三重県の都市づくりにおける課題整理」において、近年の社会情勢や国・県における諸計画等の方向性等を把握するとともに、現行マスタープランの検証を行い、三重県の都市づくりにおける課題を整理した上で、「第3章 三重県の都市計画の基本的な考え方」において都市づくりの方向やめざすべき都市構造を示します。

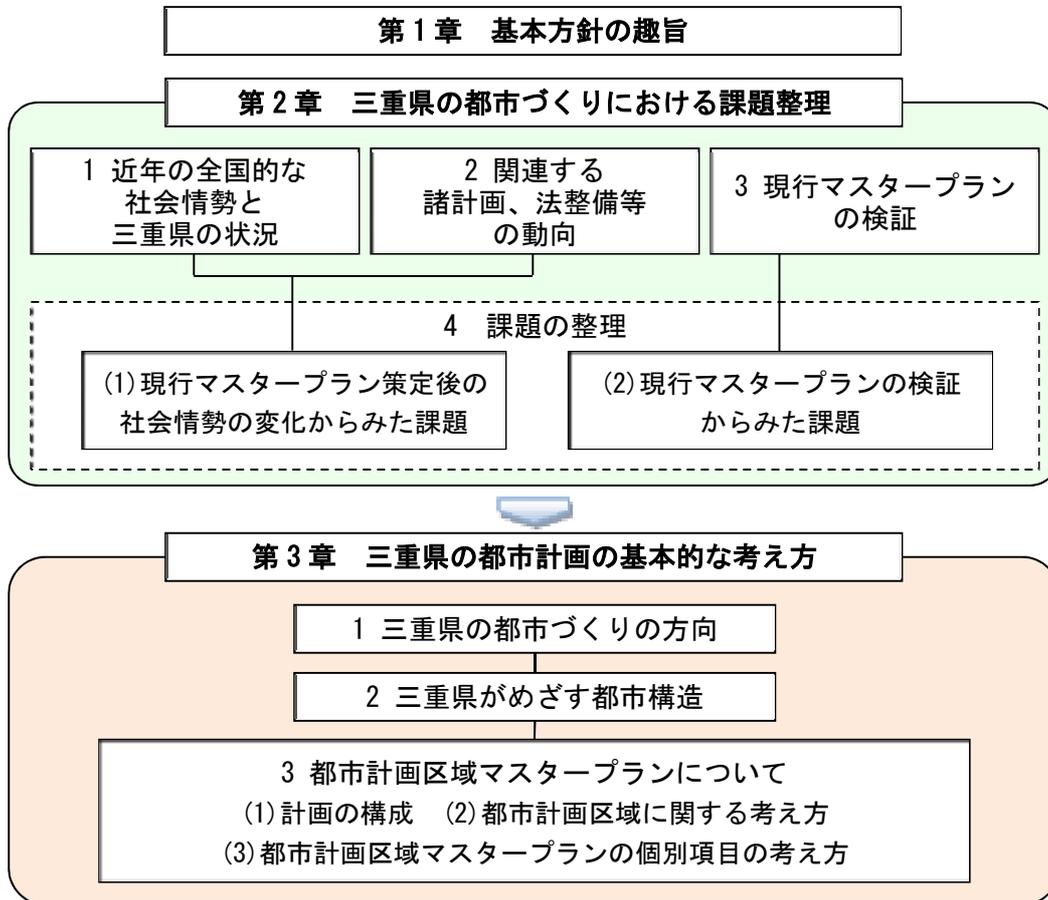


図 1-3 三重県都市計画基本方針の構成

## 第2章 三重県の都市づくりにおける課題整理

### 1 近年の全国的な社会情勢と三重県の状況

近年において全国的に変化が生じている主要な社会情勢と、それに関する三重県の状況を整理します。

#### ① 人口減少・少子高齢化の進展

##### 【全国的な社会情勢】

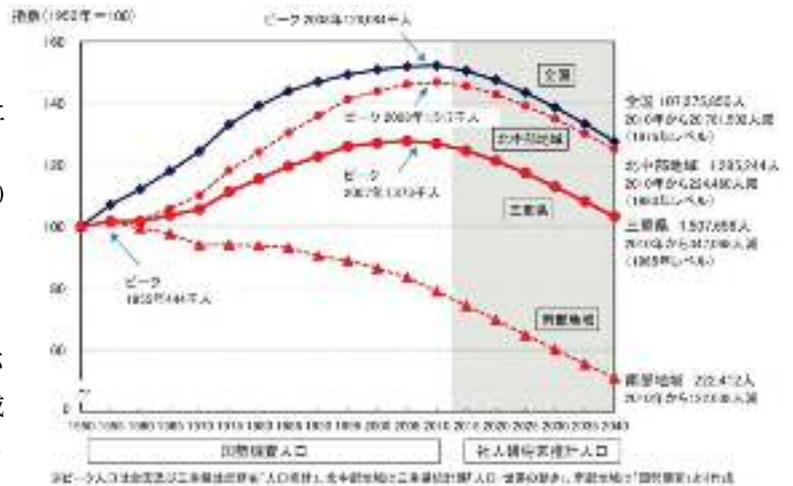
全国の地方都市では、急速な人口減少と少子高齢化の進展により地域の活力が低下しています。また、これまでの自動車を中心とした都市の形成により、住宅や店舗等の郊外化が進み、市街地が拡散しています。これらの現象が相まって、低密度な市街地が形成される状況となっており、今後、さらに人口減少と少子高齢化、およびそのなかでの生産年齢人口の減少が進むことにより、地域活力のさらなる低下や地域コミュニティの維持が困難になることが懸念されるとともに、高齢者や子育て世代等が必要な都市サービスを受容できなくなる可能性が出てきています。

一方で、都市機能や都市施設については、厳しい財政状況の下で、高度成長期に整備された道路などの社会資本の老朽化への対応も求められています。

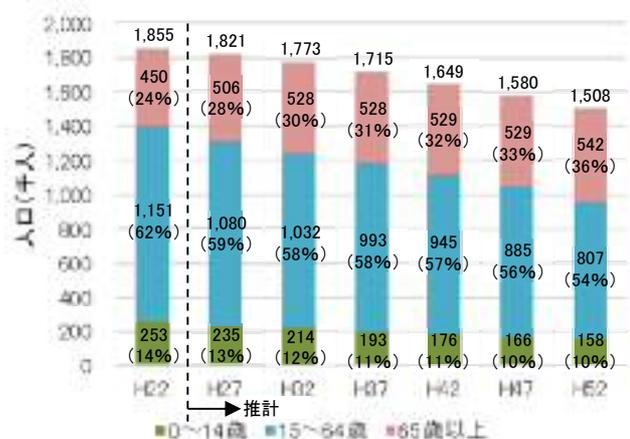
##### 【三重県の状況】

三重県の総人口は、平成19年(2007年)をピークに減少に転じています。国立社会保障・人口問題研究所の推計によれば、平成52年(2040年)の総人口は昭和40年(1965年)と同程度になるとともに、少子高齢化が進展し、生産年齢人口がさらに減少することが予測されています。今後、こうした人口の問題への対応策が一定の効果を挙げるとしても、人口減少・少子高齢化が相当な程度に進展することは避けられない状況となっており、超高齢社会等への対応の必要性がさらに高まっています。

このなかで、北勢圏域・中南勢圏域・伊賀圏域においては、人口集中地区(DID)や都市的土地利用の拡大傾向がみられる一方、DIDの人口密度は低下し、低密度な市街地が拡大している傾向があります。伊勢志摩圏域・東紀州圏域においては、DIDそのものの縮小がみられるとともに人口密度も低下しており、急速な人口減少が進んでいます。また、県内において、空き家の戸数および住宅総数に占める割合が増大する傾向にあります。人口減少に伴い、今後、こうした空き家や空き地が増加することが見込まれます。



出典：三重県人口ビジョン（平成27年10月、三重県）  
 図2-1 三重県および全国の5年ごとの人口および将来推計人口の推移



出典：国勢調査および社人研推計結果をもとに作成  
 図2-2 三重県の将来人口（年齢3区分）の推計

## ② 大規模自然災害の発生

### 【全国的な社会情勢】

全国的に、大型の台風等による大量の降雨で大規模な土砂災害や浸水被害が発生するケースが増加しています。こうした極端な気象現象の増加には、地球温暖化が影響していると考えられています。また、南海トラフ地震をはじめとする大規模地震が発生する可能性が高まっていると指摘されています。

平成 26 年 8 月に発生した広島市北部における集中豪雨による土砂災害や、平成 27 年 9 月関東・東北豪雨による鬼怒川の洪水被害では大きな被害が発生しました。平成 23 年 3 月に発生した東日本大震災では、これまでの想定を遙かに超える津波による甚大な被害が発生しました。また、平成 28 年熊本地震では、断層の活動によって大きな揺れが連続し、大きな被害が生じています。こうした災害の経験・教訓を生かすことが求められています。

### 【三重県の状況】

三重県において、1 時間降水量 50 ミリ以上（非常に激しい雨）や同 80 ミリ以上（猛烈な雨）の年間観測回数は増加傾向にあり、土砂災害の発生回数も増加しています。平成 23 年の台風第 12 号による「紀伊半島大水害」では、県南部を中心に総降水量が各地で 1,000mm を超える大雨となり、土砂災害や浸水被害により、県内で 3 人の死者・行方不明者が生じました。

土砂災害に対する警戒避難体制強化を支援するため、県内の土砂災害危険箇所(16,208 箇所)における土砂災害警戒区域等の指定を進めており、平成 28 年 4 月時点の指定状況は約 4 割になっています。

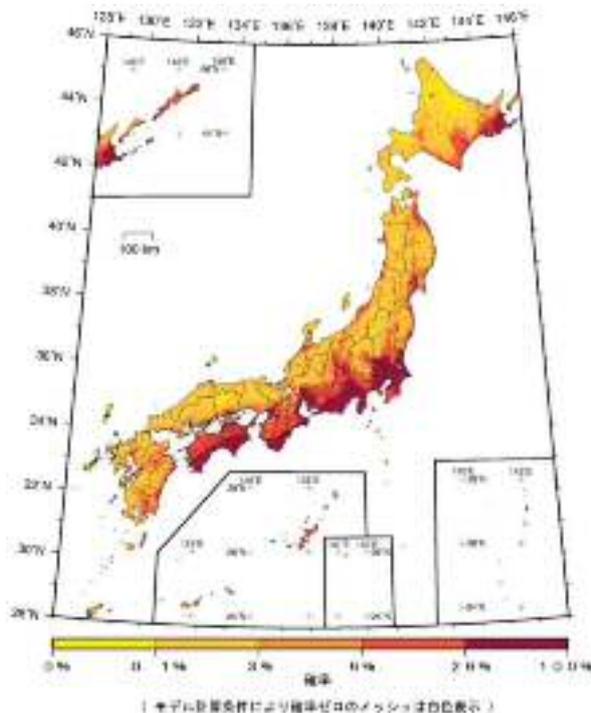
表 2-1 三重県における土砂災害警戒区域等の指定状況（平成 28 年 4 月 22 日現在）

	土砂災害警戒区域		うち土砂災害特別警戒区域	
	指定数	指定率※	指定数	指定率※
三重県全体	6,331	39.1%	5,844	36.1%

※土砂災害危険箇所数に対する比率 出典：三重県県土整備部防災砂防課資料をもとに作成

地震・津波に関して、政府の地震調査研究推進本部による長期評価（算定基準日：平成 28 年 1 月 1 日）では、南海トラフ地震（M8～M9 クラス）の発生確率は 30 年以内であれば 70%程度、50 年以内であれば 90%程度とされています。同じく地震調査研究推進本部による「全国地震動予測地図 2016 年版」では、今後 30 年間に震度 6 弱以上の揺れに見舞われる確率が右図のように示されており、三重県は沿岸部を中心に確率が比較的高くなっています。代表地点として示されている津市の確率は 62%であり、2014 年版からは 2 ポイント上昇しています。

また、三重県は全域が「南海トラフ地震防災対策推進地域」に指定され、川越町以南の沿岸部の市町が「南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域」に指定されており、南海トラフ地震が発生した場合には、約 5.3 万人の人的被害（理論上最大クラス）など甚大な被害が想定されています。



出典：全国地震動予測地図 2016 年版（地震調査研究推進本部 地震調査委員会）

図 2-3 今後 30 年間に震度 6 弱以上の揺れに見舞われる確率（平均ケース・全地震）

### ③ 産業のグローバル化の進展

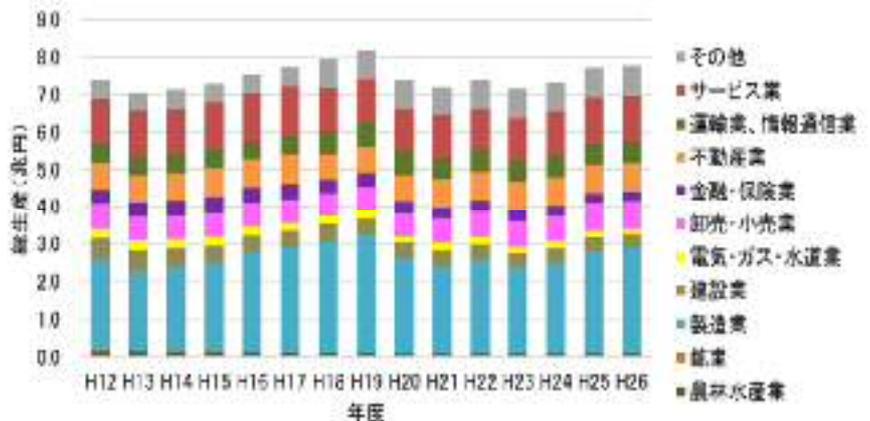
#### 【全国的な社会情勢】

グローバル化の進展により世界規模でのヒト、モノ、カネ、情報の動きが活発化し、産業分野における国際競争は一層激化しています。併せて、海外からの訪日観光需要が高まりをみせており、観光産業の発展が期待されています。こうした世界レベルの動きに対応しつつ、国内の各地域はそれぞれの強みを生かして競争力を高め、将来にわたって豊かな社会を維持していくことが求められています。

#### 【三重県の状況】

三重県は県内総生産に占める製造業の割合が高くなっています。これまで、昭和60年代以降に電気機械や輸送用機械等の工場を積極的に誘致するなど、産業構造の変化に対応してきました。2000年代初頭に液晶関連企業が多く立地したこともあって、製造業の総生産は平成19年度まで増加してきましたが、世界経済危機の影響により平成20年度に急減するなど、世界経済の変化に大きな影響を受けやすい産業構造になっています。今後の三重県における産業の方向性について、みえ産業振興戦略（平成28年3月改訂）は、環境・エネルギー分野、ライフイノベーション分野の振興を図るとともに、航空宇宙産業など今後高い成長が期待される分野への参入等を促進すること、本県の強みであるものづくり産業の維持・強化を図ること、観光関連産業や食関連産業等のサービス産業の成長を促すことを示し、また、再投資の促進や国内外からの企業誘致に取り組み、地域の雇用やイノベーションの創出を促進して地域経済の活性化につなげるとしています。

このような状況のなかで、三重県においては新名神をはじめとする高規格道路の延伸やリニア中央新幹線など新しいインフラの整備が見込まれており、これらの地域経済への活用が期待されています。特に、平成39年（2027年）に東京・名古屋間の開業が目標とされ、その後に大阪までの全線開業が予定されているリニア中央新幹線は、中部圏の発展の好機と期待されています。



※平成26年度は速報値。 出典：各年度の「県民経済計算」をもとに作成  
**図2-4 三重県における経済活動別県内総生産（名目）の推移**



出典：三重県総合交通ビジョン（平成27年3月、三重県）をもとに作成  
**図2-5 三重県における主な広域交通網**

## 2 関連する諸計画、法整備等の動向

基本方針を策定する背景となる上位・関連計画の見直しや、法整備・制度改正等について特に基本方針との関連性が高い事項を整理します。

### (1) 国による上位・関連計画の見直し

#### ① 国土のグランドデザイン 2050 (平成 26 年 7 月 4 日公表)

本格的な人口減少社会の到来や、巨大災害の切迫性に対する危機意識を共有し、対流促進型国土の形成をめざすとされ、その上では、「多様性と連携」を支え、地域の多様性をより豊かにする「コンパクト・プラス・ネットワーク」による国土・地域づくりが必要であり、また、国土づくりの大前提として、災害が発生しても人命を守り、致命的なダメージを受けない、災害に強い国土づくりが必要であるとされています。

#### ② 国土形成計画 (全国計画：平成 27 年 8 月 14 日閣議決定)

「対流促進型国土」を国土の基本構想とし、これを形成するための重層的かつ強靱な「コンパクト+ネットワーク」を形成するとされています。

#### ③ 国土利用計画 (全国計画：平成 27 年 8 月 14 日閣議決定)

「適切な国土管理を実現する国土利用」、「自然環境・美しい景観等を保全・再生・活用する国土利用」、「安全・安心を実現する国土利用」の 3 つを基本方針とし、国土の安全性を高め、持続可能で豊かな国土を形成する国土利用をめざすとされています。

#### ④ 社会資本整備重点計画 (第 4 次) (平成 27 年 9 月 18 日閣議決定)

社会資本のストック効果を最大限に発揮するための戦略的インフラマネジメントを徹底するため、集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス、既存施設の有効活用、社会資本の目的・役割に応じた選択と集中の徹底を図るとされています。

#### ⑤ 国土強靱化基本計画 (平成 26 年 6 月 3 日閣議決定)

いかなる災害等が発生しようとも、「強さ」と「しなやかさ」を持った安全・安心な国土・地域・経済社会の構築に向けた「国土強靱化」を推進するとされています。

#### ⑥ まち・ひと・しごと創生総合戦略 (2016 改訂版) (平成 28 年 12 月 22 日閣議決定)

地方の「しごと」が「ひと」を呼び、「ひと」が「しごと」を呼び込む好循環を確立し、その好循環を支える「まち」に活力を取り戻すため、まち・ひと・しごとの創生に、同時かつ一体的に取り組む必要があるとしています。まちの創生に関しては、地方都市の活性化に向けた都市のコンパクト化と公共交通網の再構築をはじめとする周辺等の交通ネットワーク形成の推進や、広域的な機能連携等に取り組むことなどが示されています。

### (2) 三重県における上位・関連計画

#### ① みえ県民カビジョン・第二次行動計画 (平成 28 年 4 月策定)

##### ○安全で快適な住まいまちづくり

**【県民の皆さんとめざす姿】**人口減少・超高齢社会に対応した集約型都市構造の形成（コンパクトなまちづくり）が進むとともに、都市基盤の整備や、安全で快適な住まいづくりが行われるなど、県民の皆さんと共に、住まいやまちづくりのことを考え、地域の個性を生かした魅力あるまちで、誰もが安心して、快適に暮らしています。

② 三重県国土利用計画（第四次）（平成 20 年 10 月策定）

○地域類型「都市」の県土利用の基本方向

- ・ 中心市街地などにおける都市機能の集積やアクセシビリティの確保を推進しつつ、既成市街地においては、再開発などにより土地利用の高度化をはかるとともに、低未利用地の有効利用を促進する。市街化をはかるとともに、地域の合意をふまえ、計画的に良好な市街地などの整備をはかる。
- ・ 都市間の広域的な交通体系によって、効率的で、持続可能な土地利用をはかる。
- ・ 災害に対する安全性を高め、災害に強い都市構造の形成をはかるとともに、都市活動による環境への負荷が少ない都市の形成や、美しくゆとりある環境の形成をはかる。

③ 三重県国土強靱化地域計画（平成 27 年 7 月策定）

対象リスクを大規模自然災害と設定して三重県独自の取組を含め脆弱性を評価し、その評価結果に基づき「土砂災害危険箇所数が多いことをふまえた土砂災害対策」等の取組方針を示しています。

④ 三重県人口ビジョン（平成 27 年 10 月策定）

三重県の人口は、このまま推移した場合 2060 年には約 120 万人まで落ち込むこと、一方で、自然減対策と社会減対策を講じることで合計特殊出生率や転出超過数が改善された場合には、2060 年の時点で約 142 万人を確保できることが見込まれることを示しています。

⑤ 三重県まち・ひと・しごと創生総合戦略（平成 29 年 3 月改訂）

○コンパクトなまちづくりの推進：都市における効果的な医療・福祉・子育て支援・商業等生活サービス提供のための都市機能の中心拠点への集約、持続的な生活サービスやコミュニティ確保のためのその周辺部等への居住の誘導を一体的に取り組み、交通ネットワークの形成と一体となったコンパクトなまちづくりを進めます。

⑥ みえ産業振興戦略（平成 28 年 3 月改訂）

強じんて多様な産業構造の構築に向け、何を本県の新たな産業の柱とするかを明確にし、「高み」をめざす取組を強化するとともに、それらを支える中小企業・小規模企業の活動、ひとづくりなど本県の産業基盤を強固にする取組を充実し、その相互作用により本県経済の拡大、さらなる地域経済の活性化を図るべく、以下の 7 つの戦略に基づき取組を展開していくこととしています。

戦略 1 新たな県の成長を導く産業の創出・育成

戦略 5 中小企業・小規模企業振興

戦略 2 ものづくり戦略

戦略 6 ひとづくり（人材の育成・確保）

戦略 3 サービス戦略

戦略 7 域外（国内外）ネットワークの構築・活用

戦略 4 さらなる県内投資の促進

⑦ 三重県総合交通ビジョン（平成 27 年 3 月策定）

以下に示す 4 項目の基本方針を設定し、具体的な施策の実施方針を定めています。

- ・ まちづくりと連携した生活交通の再構築
- ・ 安全・安心を高めるための交通基盤づくりの推進
- ・ 広域交通ネットワーク機能の向上
- ・ 次世代を見据えた交通基盤の整備

⑧ 三重県景観計画（平成 29 年 1 月変更）、熊野川流域景観計画（平成 29 年 1 月変更）

三重県景観計画：景観づくりの目標を示し、景観計画区域や区域内における良好な景観づくりに関する方針を定めるとともに、一定の行為に対する制限等を定めています。

熊野川流域景観計画：熊野川流域景観計画区域について、三重県景観計画の誘導方策を基本に、景観形成基準の追加や、届出が必要な行為の規模要件の下限の引き下げを行っています。

#### ⑨ 三重県広域緑地計画（平成 23 年 7 月改定）

基本方針として、県土の骨格となるみどりと市街地外縁のみどりを保全すること、地域の歴史・文化を継承するみどりの保全と再生により、個性ある身近なみどりを保全・創出すること、市街地内の緑化を推進し、美しいまち並み景観の形成や憩いと潤いのある身近なみどりを創出すること、安全・安心な都市づくりに寄与するみどりを創出すること、多様な主体によるみどりの保全・創出とマネジメントによるみどりの機能向上を図ることを示しています。

### （3）法整備・制度改正

#### ① 都市再生特別措置法の改正（平成 26 年 8 月施行）

「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えにより持続可能な都市構造を構築することを目的とする「立地適正化計画」を、市町村が策定することができることになりました。

#### ② 津波防災地域づくりに関する法律の制定（平成 23 年 12 月施行）

最大クラスの津波が発生した場合でも「何としても人命を守る」という考え方で、ハード・ソフトの施策を柔軟に組み合わせる「多重防御」の発想により、地域活性化の観点も含めた総合的な地域づくりの中で津波防災を推進することとされました。

#### ③ 土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律の改正（平成 23 年 5 月施行、平成 27 年 1 月施行）

平成 23 年 5 月施行の改正では、大規模な土砂災害が急迫している場合に国または県が緊急調査を行い、土砂災害緊急情報を関係市町村へ通知するとともに一般に周知することになりました。

平成 27 年 1 月施行の改正では、土砂災害警戒区域等の指定促進のため、都道府県に基礎調査の結果の公表を義務づけるとともに、都道府県知事に対し、土砂災害警戒情報の関係市町村の長への通知および一般への周知が義務づけられました。

#### ④ 洪水浸水想定区域等に関する水防法および施行規則の改正（平成 27 年 7 月施行）

国および県は、想定しうる最大規模の降雨・高潮を前提として、洪水浸水想定区域、雨水出水浸水想定区域、高潮浸水想定区域を設定し、公表することになりました。また、家屋倒壊等氾濫想定区域を併せて市町に情報提供することになりました。

#### ⑤ 都市農業振興基本法の制定（平成 27 年 4 月施行）と都市農業振興基本計画の策定（平成 28 年 5 月）

これまで宅地や公共施設の予定地等としてみなされてきた都市農地の位置づけを、「あって当たり前なもの」、さらには「あるべきもの」へと大きく転換し、環境共生型の都市を形成する上で農地を重要な役割を果たすものとして捉えることが必要であるとされました。法に基づき、国と地方公共団体は都市農業の振興に関する施策を総合的に策定・実施する責務を有するとされ、また、政府は必要な法制上、財政上、税制上、金融上の措置を講じることになっています。

### 3 現行マスタープランの検証

#### (1) 圏域の設定に関する検証

現行マスタープランは、都市計画法で規定されている都市計画区域ごとのマスタープランに加え、一定のまとまりのある圏域ごとの「圏域マスタープラン」を策定して都市計画の目標・方針を定めています。

これは、自動車を中心とした都市の形成やライフスタイル多様化による活動範囲の広域化、広域道路ネットワーク整備の推進に伴う産業活動の広域化、および市町村合併による行政区域の拡大もあり、都市計画区域を越える活動や都市計画区域と行政区域の不整合があることから、個別の都市計画区域内だけをみているだけでは、広域的な視点からの都市の将来像をわかりやすく提示することが困難であるためです。そこで、関連の深い複数の都市計画区域を一括し、圏域マスタープランにおいて都市計画区域外も含めた圏域全体の将来像を示した上で、都市計画区域マスタープランにおいて都市計画区域内での主要な都市計画の方針を示しています。

この圏域について、現行マスタープランでは、上位・関連計画等による圏域の考え方や生活上の結びつきを考慮し、市町の区域を単位として5つに区分しています。

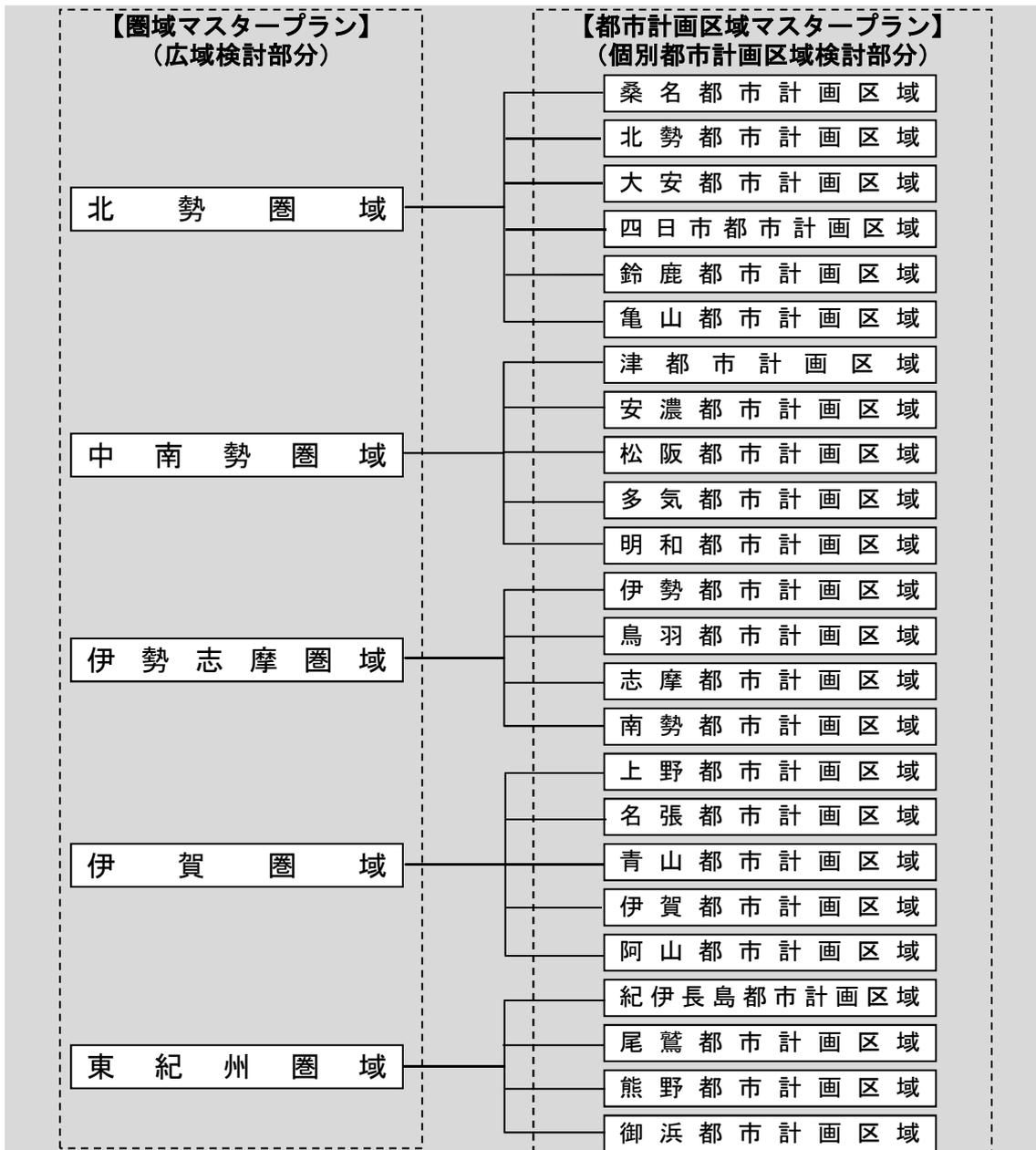


図 2-6 現行マスタープラン体系図

現行マスタープランで設定している5つの圏域の区分について、策定後の変化をふまえ、以下の1)~5)の項目により妥当性の検証を行いました。次頁にその概要を示します。

- 1) 地形等の自然的条件
- 2) 土地利用の状況および見通し
- 3) 通勤・通学等の日常生活圏
  - ① 通勤・通学
  - ② 買い物動向
  - ③ 保健医療圏
- 4) 主要な交通施設の配置状況
- 5) 上位・関連計画

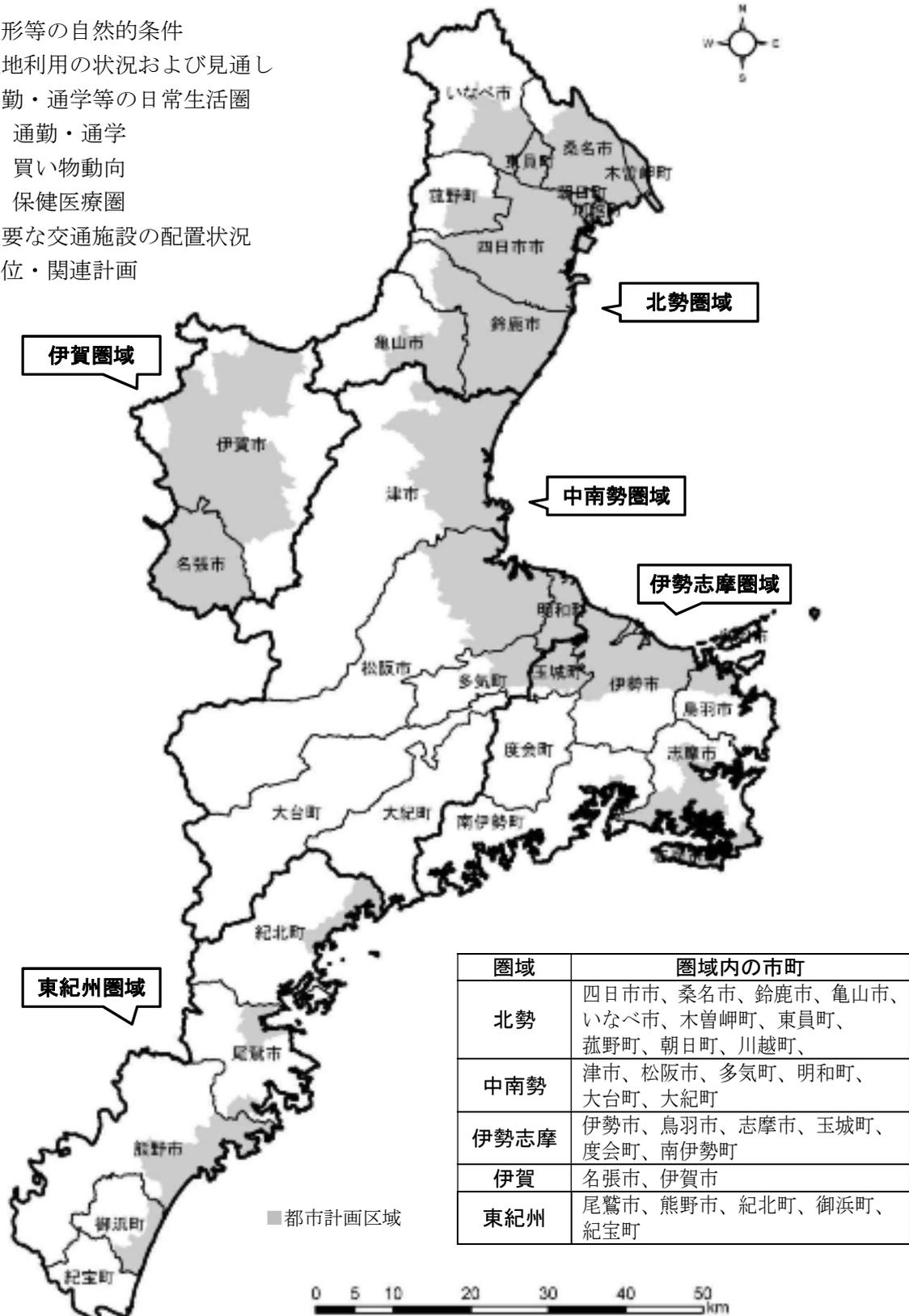


図 2-7 現行マスタープランの圏域区分図

## ■ 圏域設定の検証（概要）

圏域設定の検証についてその概要を以下に示します。検証の結果、ある一定の圏域を形成している状況に大きな変化は見られず、項目ごとに差異はあるものの圏域が形成されている状況が確認されました。一部の圏域においては、若干の流動や生活圏域設定が異なることがありますが、現行の区分を変更する必要があるほどではないと考えられます。

表 2-2 圏域設定の検証における項目ごとの概要

項目		概要
1) 地形等の自然的条件		・三重県の地形は、県のほぼ中央を東西に横断する中央構造線によって、大きく北側と南側に分かれます。
2) 土地利用の状況および見通し		・上記の地形条件の中、都市的な土地利用は伊勢湾沿岸および上野盆地（伊賀盆地）にまとまっているほか、熊野灘沿岸等に分散しています。
3) 日常生活圏	①通勤・通学	・平成 22 年国勢調査の結果によると、市町村合併の結果として前回調査時点では市町村間移動であったものが自市町内移動になった他には顕著な変化はありません。北勢と中南勢、および中南勢と伊勢志摩の間にはそれぞれに通勤・通学による比較的大きな人の流動がみられますが、以前からあるもので、圏域間の通勤通学率は平成 17 年時点とおおむね同じです。
	②買い物動向	・「買物調査報告書（平成 23 年 3 月）」によると、生鮮食料品や日用品雑貨等の日常的な買い物行動は、現行の圏域内でおおむね行われています。 ・高級衣料品等に関する買い物行動は、名古屋市や大阪、和歌山方面など県外を含めて広域化します。ただし、県内での市町間の流出入は、一部を除いておおむね現行圏域内で生じています。
	③保健医療圏	・三重県保健医療計画（第 5 次改訂）で設定されている保健医療圏は、前回設定時点と同じです。
4) 主要な交通施設の配置状況		・平成 20 年以降で見ると、新名神高速道路（平成 20 年、平成 28 年）、紀勢自動車道（平成 21～26 年）、熊野尾鷲道路（平成 20 年、平成 25 年）、東海環状自動車道の一部区間（平成 28 年）の供用が開始されました。従来からの交通軸をより強化するものであり、現行の圏域内外での人・モノの流れが一層促進されることが期待されます。
5) 上位・関連計画		・現行の圏域設定は、三重県国土利用計画（第四次）（平成 20 年 10 月）および三重県景観計画（平成 19 年 12 月 4 日公表）での地域区分と大紀町の扱いのみが異なっています。主要交通施設の配置状況等をふまえると、都市的な観点からのまとまりとしては、現行の圏域設定は妥当であると考えられます。

### （２） 都市計画区域の再編に関する検証

市町村合併の進展により、平成 15 年 11 月末時点で 69 あった三重県内の市町村は 29 に再編され、その結果、一つの市が複数の都市計画区域を有するケースが生じることになりました。

現行マスタープランの策定に向けた「三重県都市マスタープラン改定基本方針」（平成 20 年 7 月）では、各市町における合併後の一体的なまちづくりの観点から「1 市町は同一の都市計画区域」とすることを基本方針としました。ただし、これと同時に、自然的・社会的条件をふまえ、合併後においても地域ごとにめざすべき複数の都市像を掲げてまちづくりを進める場合には、その方針に合わせて「1 市町に複数の都市計画区域」もあり得るとしていました。

表 2-3 平成 20 年 7 月「三重県都市マスタープラン改定基本方針」の時点での  
三重県における合併の状況と都市計画区域の関係

合併スタイル	線引き都市計画	非線引き都市計画	都市計画区域外
①同じ都市計画区域内での合併	桑名市（桑名）、 四日市（四日市）	亀山市（亀山）、 伊勢市（伊勢）	
②非線引き都市計画区域間の合併		<u>志摩市</u> <u>（浜島・大王・志摩）</u>	
③都市計画区域外間の合併			大紀町、紀宝町、 大台町
④非線引き都市計画区域 ＋都市計画区域外の合併		熊野市（熊野）、南伊勢町（南勢）、 紀北町（紀伊長島）、多気町（多気）	
⑤線引き都市計画区域 ＋非線引き都市計画区域 ＋都市計画区域外の合併	<u>いなべ市（桑名・大安・北勢）、津市（津・亀山・安濃）、</u> <u>松阪市（松阪・嬉野・三雲）、伊賀市（上野・青山・伊賀・阿山）</u>		

※（ ）内は都市計画区域名、下線は合併により 1 市に複数の都市計画区域を持つことになった自治体

検討の結果、松阪市および志摩市について、都市計画区域の再編を実施しました。

一方、津市およびいなべ市については、当面は複数の区域を存続させてまちづくりを進めていくこととしました。また、伊賀市においては、区域再編に向けた検討を進めているところです。

表 2-4 都市計画区域の再編の実施状況

時期	対象の市町	概要
平成 23 年 9 月	志摩市	浜島都市計画区域、大王都市計画区域、志摩都市計画区域を統合し、志摩都市計画区域とした。
平成 24 年 5 月	松阪市	松阪都市計画区域、嬉野都市計画区域、三雲都市計画区域を統合し、松阪都市計画区域とした。旧三雲都市計画区域は区域区分の変更により「非線引き」から「線引き」となり、新規に用途地域を指定した。

### （3）都市づくりの方向に関する検証

現行マスタープランでは、5つの都市づくりの方向と、11の施策の柱を位置づけています。これらの達成状況等について検証を行います。

表 2-5 現行マスタープランで設定している都市づくりの方向および施策の柱

都市づくりの方向	施策の柱
美しく魅力と個性にあふれる地域づくり	○緑豊かな都市づくり ○歴史・文化を活かした都市づくり ○美しい景観づくり
持続可能な地域づくり	○地域の特性に応じた集約型都市構造の構築 ○環境負荷の少ない都市づくり ○人が集まり交流する空間の形成
安全で快適な生活環境の創造	○安全・安心な都市の構築 ○快適な生活環境づくり
地域活力の維持・向上	○広域道路ネットワーク等を活かした産業集積 ○個性を生かした集客交流の推進
県民が主役の地域づくり	○県民との協働による都市づくり

## ① 美しく魅力と個性にあふれる地域づくり

### a. 緑豊かな都市づくり

平成 21 年度末における都市公園の整備状況は約 1,749ha で、平成 18 年度末 (1,435ha) と比較すると約 314ha 増加しています。都市計画区域内人口一人あたりの供用開始済みの面積は 10.65 m<sup>2</sup>/人で、都市公園法施行令で定められた住民一人あたりの都市公園の敷地面積の標準 (10 m<sup>2</sup>/人以上) をおおむね満たしている状況にあります。

ただし、圏域別にみると、北勢圏域・東紀州圏域では 10 m<sup>2</sup>/人以上である一方、その他の圏域では 5~8 m<sup>2</sup>/人になっています。

表 2-6 都市公園の区分別面積と一人あたりの公園面積率 (圏域別)

圏域	都市公園面積(ha)										一人あたりの公園面積(m <sup>2</sup> /人)
	広域公園	風致公園	特設公園	運動公園	総合公園	地区公園	近隣公園	街区公園	緑地-墓園	合計	
北勢圏域	31.60	0.00	0.00	40.98	218.74	44.34	40.35	57.34	715.82	1,147.77	14.19
中南勢圏域	0.00	0.00	0.00	46.02	56.70	30.15	15.10	15.34	50.40	210.19	5.14
伊勢志摩圏域	0.00	0.62	7.78	25.34	92.32	9.00	8.50	10.37	10.00	166.93	8.39
伊賀圏域	0.00	0.00	0.00	10.60	48.29	12.26	14.02	3.41	24.60	117.18	7.04
東紀州圏域	54.93	0.00	0.00	12.60	16.30	4.20	15.10	0.85	0.00	101.05	21.15
三重県計	86.53	0.62	7.78	136.04	430.43	96.85	93.87	91.85	800.82	1,749.12	10.65

資料：都市計画基礎調査

### b. 歴史・文化を活かした都市づくり c. 美しい景観づくり

「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律」に基づく歴史的風致維持向上計画 (通称：歴史まちづくり計画) は、県内において亀山市 (平成 21 年 1 月認定)、明和町 (平成 24 年 6 月認定)、伊賀市 (平成 28 年 5 月認定) の 3 市町が認定を受けています。

また、景観法に基づく「三重県景観計画」を策定し、平成 20 年 4 月から運用を開始しました。また、「熊野川流域景観計画」を策定し、平成 27 年 4 月から運用を開始しました。県は、地域や市町の自主性・自立性を尊重し、役割分担をふまえて、市町の景観づくりを支援・補完するとともに、広域的な視野に立った景観づくりに関する施策を実施していくこととしています。なお、県内 29 市町のうち、9 市 (平成 28 年 6 月現在：津市、四日市市、伊勢市、松阪市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、志摩市、伊賀市) がそれぞれの地域の实情に応じた景観計画を策定・運用しています。

さらに、県は、三重県屋外広告物条例に基づく屋外広告物沿道景観地区を県内 8 地区で指定し、沿道景観に配慮した屋外広告物の規制を進めています。

## ② 持続可能な地域づくり

### a. 地域の特性に応じた集約型都市構造の構築 b. 環境負荷の少ない都市づくり

持続可能な地域づくりに向け、多様な拠点 (広域拠点や地域拠点等) を形成・配置し、各拠点が相互に連携する集約型都市構造の構築をめざしたまちづくりを進めてきました。

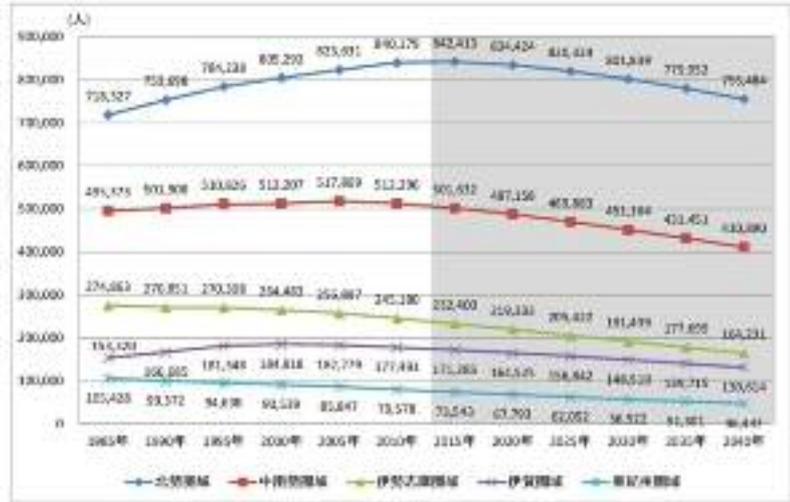
このなかで、都市構造に大きな影響を及ぼす大規模集客施設の新規立地については、原則として広域拠点 (集積型) においてのみ許容することとしており、この方針に沿う形で、伊勢市および多気町では特別用途地区が指定されています。また、市街地外での市街化抑制の方針に沿って、伊勢市および明和町において非線引き用途未指定区域の全域が特定用途制限地域に指定されるといった取組が行われています。

なお、市町村合併をふまえた一体的なまちづくりの観点からの都市計画区域再編の基本的方針に基づき、志摩都市計画区域および松阪都市計画区域について再編を実施しています。

以下に、都市構造の現状について検証します。

### 【人口の推移と分布】

三重県の各圏域の人口は、北勢圏域は平成 27 年（2015 年）、中南勢圏域は平成 17 年（2005 年）、伊賀圏域は平成 12 年（2000 年）をそれぞれピークにして、また、伊勢志摩圏域および東紀州圏域は継続的に人口が減少していくと推計されています。



出典：国勢調査および社人研推計結果をもとに作成  
図2-8 圏域別人口の推移および将来推計

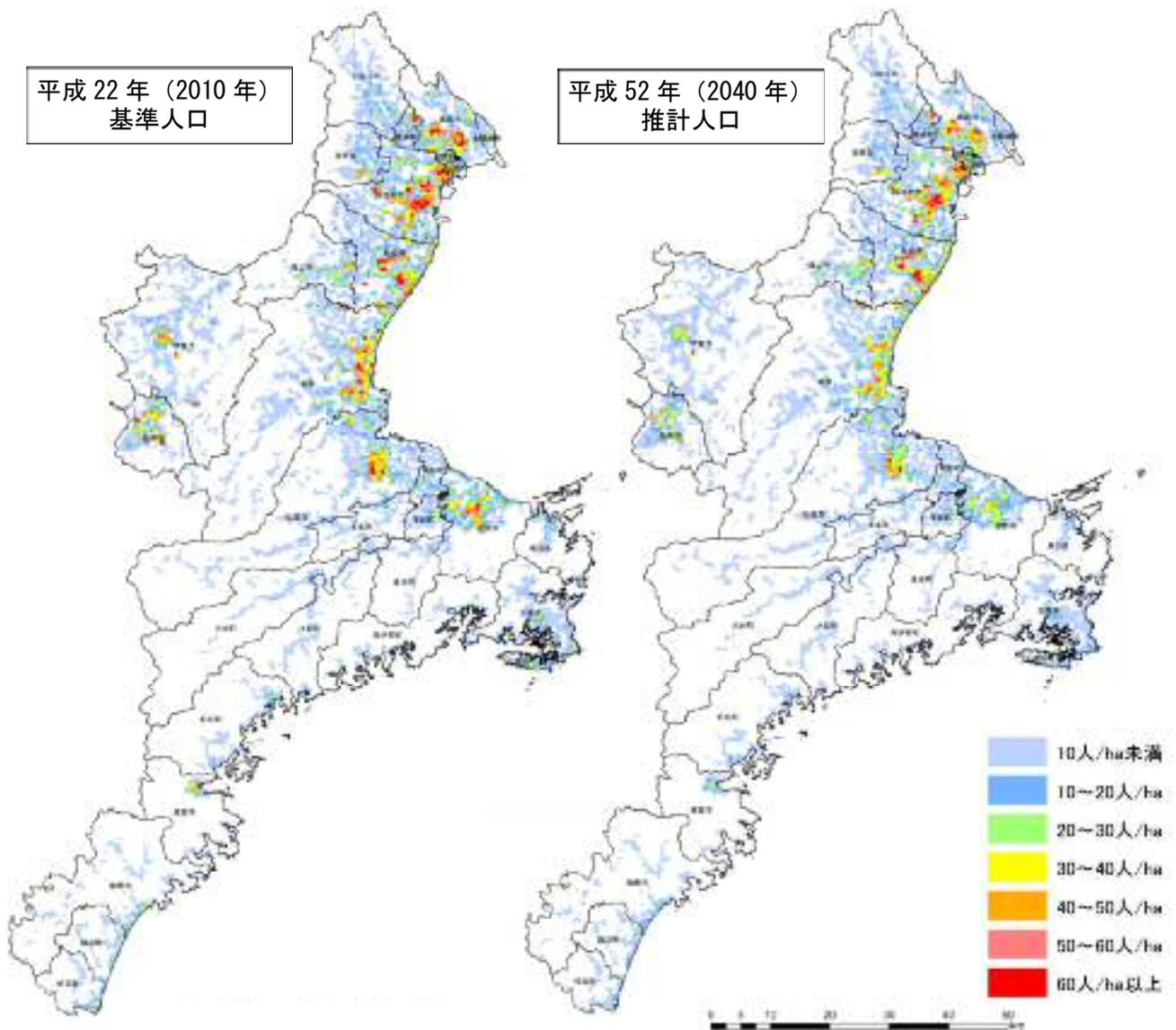
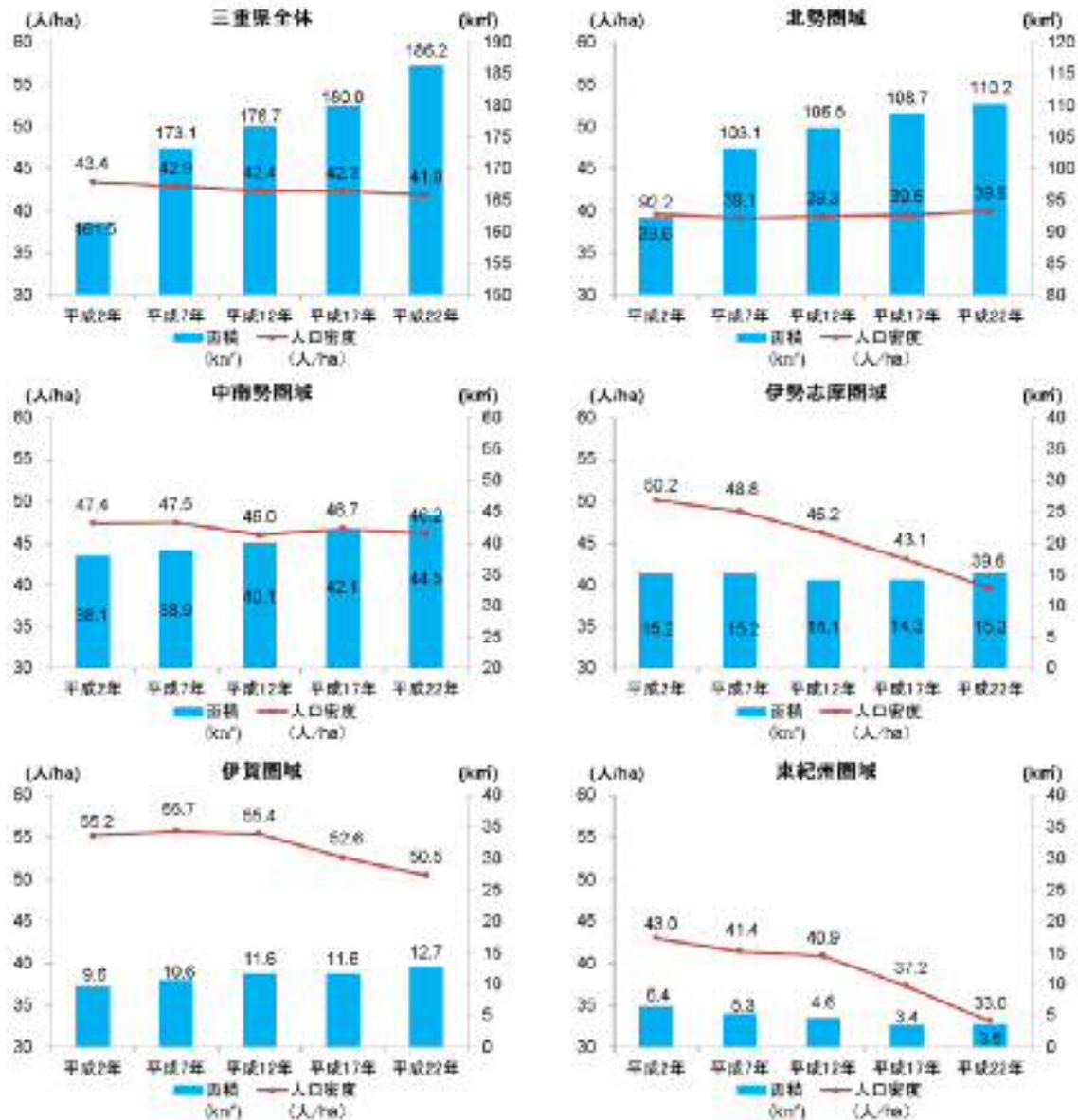


図 2-9 人口分布の現状と将来予測（500m メッシュ）

## 【人口集中地区(DID)の状況】

三重県における人口集中地区(DID)は、全体としては面積および人口ともに増加傾向にあります。ただしDID内人口密度は低下傾向にあるとともに、平成22年時点で41.9人/haであり高くはない状況です。

圏域別にみると、面積は北勢・中南勢・伊賀圏域では拡大し、伊勢志摩圏域では横ばいであり、東紀州圏域では減少しています。DID内人口密度については、北勢圏域ではおおむね密度を維持しているものの約40人/haで高くはなく、中南勢圏域ではおおむね46~47人/haで横ばいからやや低下傾向にあります。伊賀圏域のDID内人口密度は比較的高く50人/ha以上になっています(地形的要因によると考えられます)が、近年は低下傾向にあります。伊勢志摩圏域および東紀州圏域のDID内人口密度は大きく低下しつつあり、また、これら圏域ではDIDが消滅している地区があります。



出典：国勢調査をもとに作成

図2-10 圏域別のDID面積およびDID内人口密度

注) 人口集中地区(DID)は、国勢調査において、市区町村の区域内で人口密度40人/ha以上の基本調査区等が互いに隣接して人口が5,000人以上になる地域について設定されます。ただし、「都市的地域」をあらわすという観点から、文教レクリエーション施設、産業施設、公共および社会福祉施設のある基本単位区等で、それらの施設の面積を除いた残りの区域に人口が密集している基本単位区等や、それらの施設の面積が2分の1以上を占めて人口密度40人/ha以上の基本単位区等に隣接している基本単位区等は、対象の地域に含まれます。そのため、人口集中地区の全体としての人口密度が40人/haを下回ることがあります。

**【拠点区域への人口・施設の集積状況】**

現行マスタープランで位置づけられている広域拠点および地域拠点の区域には、県総人口の約1/4の人口が居住しています。また、県内の主要な公共公益施設の約3割が同区域内に立地しています。北勢圏域のみ、圏域の総人口・拠点区域人口が増加する傾向にあります。予測期間中にピークを迎える予測となっています。

また、圏域総人口と拠点区域人口の増減率の関係は、伊勢志摩圏域のみ拠点区域での人口増減率が圏域の総人口増減率より小さくなっており、その他の圏域においては、拠点区域での人口増減率が圏域の総人口増減率より大きくなっていきます。

表 2-7 拠点区域内の居住人口・立地主要施設の比率(各圏域総数に対する比率)

	合計	北勢	中南勢	伊勢志摩	伊賀	東紀州
人口(平成22年)	24%	24%	26%	24%	19%	31%
主要公共公益施設	31%	30%	34%	32%	29%	27%

※人口は図 2-9 に示すメッシュデータを集計し、施設は GIS 上で施設数を集計した。

表 2-8 各圏域における総人口・拠点区域人口の増減率

H17→32 増減率	総人口	拠点区域人口			
		広域拠点 (集積型)	広域拠点 (維持型)	地域拠点	合計
北勢	1.3%	0.1%	1.6%	5.5%	2.3%
中南勢	-5.9%	-5.8%	-6.8%	-2.9%	-5.0%
伊勢志摩	-14.6%	-17.6%		-15.6%	-16.2%
伊賀	-10.0%	-6.7%		-11.5%	-7.4%
東紀州	-21.0%	-21.1%		-16.0%	-18.9%
合計	-5.0%	-7.3%	-0.5%	-4.2%	-4.4%

※拠点区域：広域拠点については中心となる鉄道駅等の施設から半径1kmの範囲を、地域拠点については中心となる施設から半径800m（徒歩圏を想定）の範囲とします。

※主要な公共公益施設：二次救急指定等の主要な医療施設、福祉施設、児童福祉施設、文化体育施設、コミュニティ施設、教育施設、市役所・町役場、国・県の機関、警察署、消防署および郵便局の合計数とします。なお、機能を単位に集計していません。(資料：国土数値情報(国土交通省)、保健医療計画(第5次改訂)(平成25年3月、三重県))

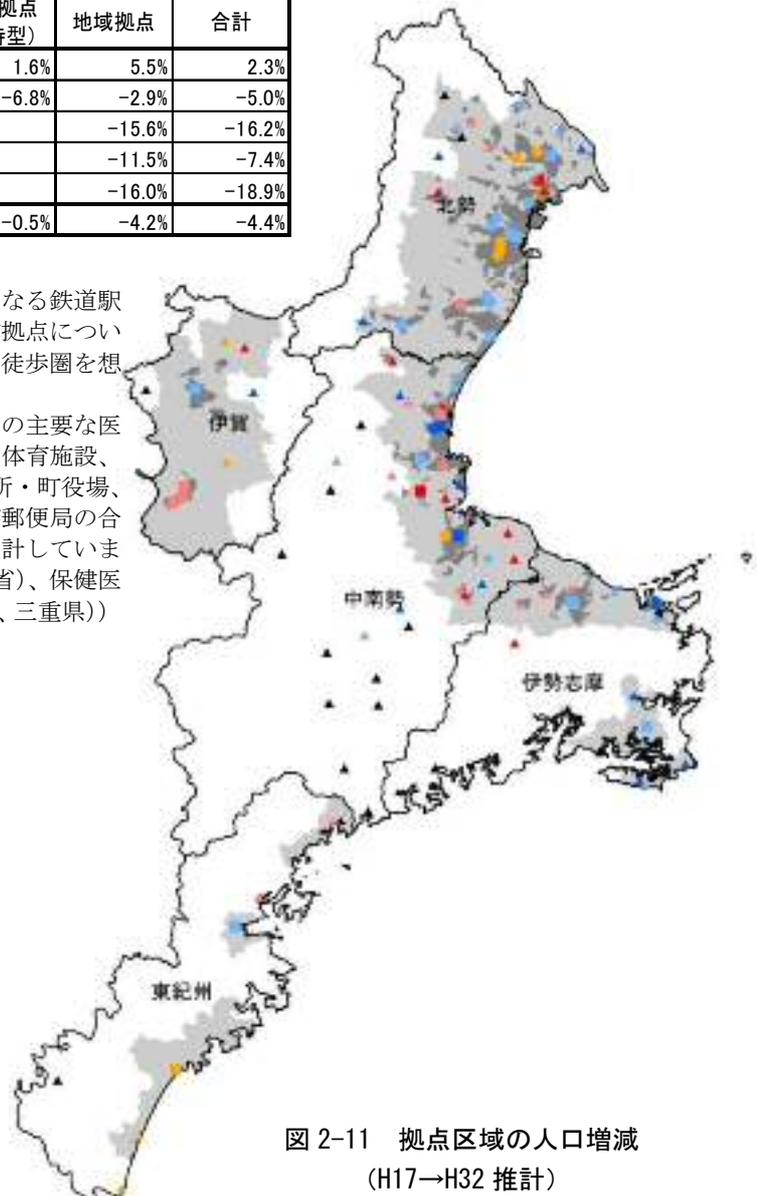
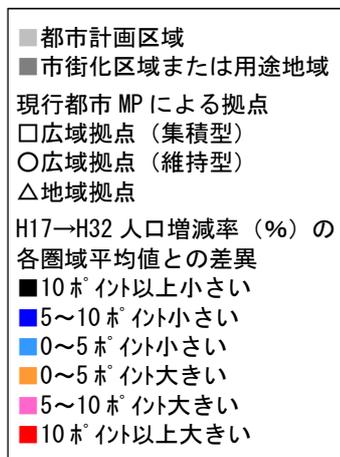


図 2-11 拠点区域の人口増減 (H17→H32 推計)

### 【大規模小売店舗の新規立地状況】

三重県において、平成22年度から平成27年度の間、大規模小売店舗立地法の規定による大規模小売店舗（店舗面積1,000㎡超）の新設の届出は51件がなされています。その位置を現行マスタープランの拠点区域の内外別に集計すると下表のようになります。これをみると、全体では届出件数のおおむね7割、圏域別には少なくとも6割以上の大規模店舗は拠点の区域外に立地しており、拠点区域においてこれら店舗の集積が進んでいる状況にはありません。

表 2-9 大規模小売店舗の新設の届出位置(平成22～27年度)

件数	届出総数	広域拠点		地域拠点	拠点区域外	比率	届出総数	広域拠点		地域拠点	拠点区域外
		集積型	維持型					集積型	維持型		
北勢	20	1	5	2	12	北勢	100%	5%	25%	10%	60%
中南勢	18			3	15	中南勢	100%			17%	83%
伊勢志摩	8			2	6	伊勢志摩	100%			25%	75%
伊賀	3	1			2	伊賀	100%	33%			67%
東紀州	2				2	東紀州	100%				100%
合計	51	2	5	7	37	合計	100%	4%	10%	14%	73%

出典：三重県公報をもとに作成

### 【主要な交通施設】

平成20年以降では、新名神高速道路（平成20年、平成28年）、紀勢自動車道（平成21～26年）、熊野尾鷲道路（平成20年、25年）、東海環状自動車道の一部区間（平成28年）の供用が開始されています。

高速道路	
—	2007年(平成19年)以前供用開始
—	2008年(平成20年)以降供用開始
鉄道	
—	近鉄、三岐鉄道、養老鉄道、伊賀鉄道
—	JR、伊勢鉄道
主要道路	
—	第一次緊急輸送道路

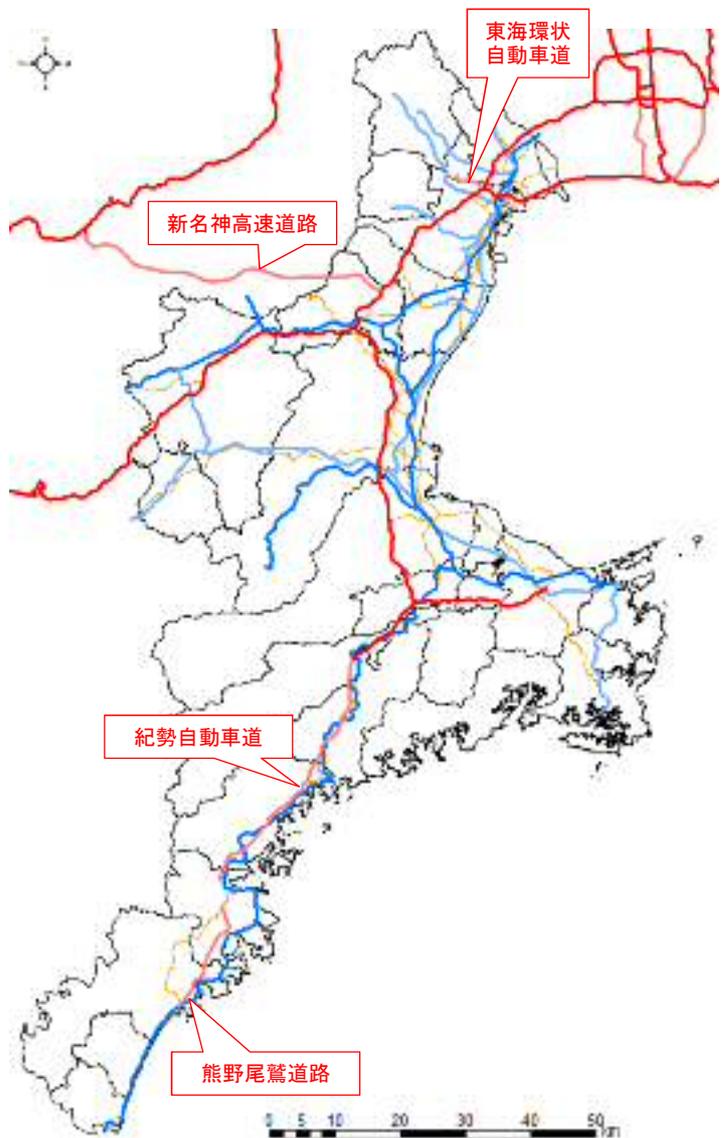


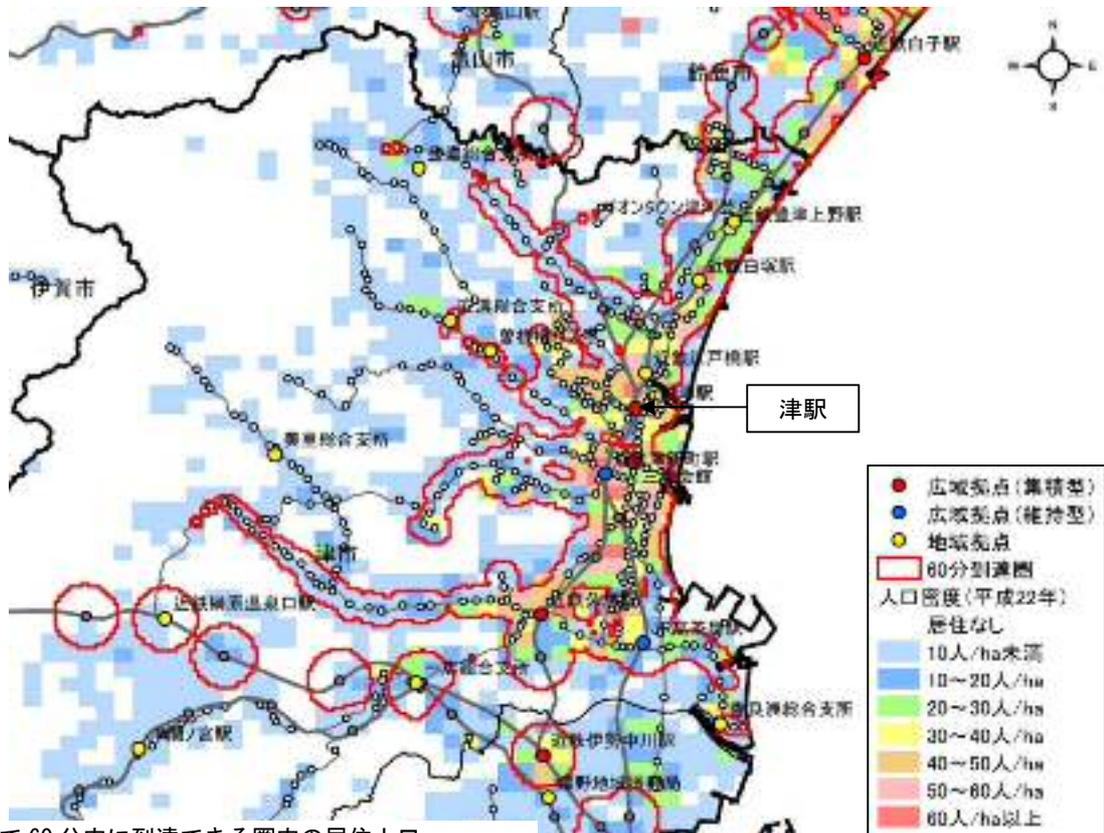
図 2-12 主要な交通施設の配置状況

資料：

- ・国土数値情報「高速道路時系列データ（平成26年度）」「鉄道データ（平成26年度）」「緊急輸送道路データ（平成27年度）」国土交通省

(参考) 公共交通による広域拠点のアクセシビリティ

「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)」を参考に、公共交通による広域拠点のアクセシビリティを検討しました。下図は、広域拠点のうち津駅を例として、徒歩、鉄道およびバス（コミュニティバス、運行本数1本/時未満の路線を除く）で60分以内に津駅へ行くことができる範囲を示しています。これによると、津駅への公共交通60分到達圏内には、津市のおおむね7割、中南勢圏域のおおむね5割の人口が居住していることがわかります。



■公共交通で60分以内に到達できる圏内の居住人口

	総人口		公共交通60分到達圏内人口		
	H22	H52	H22	H52	
中南勢	津市	285,451	231,321	190,094 (67%)	157,173 (68%)
	松阪市	167,909	136,668	57,805 (34%)	47,573 (35%)
	多気町	15,458	12,145	960 (6%)	736 (6%)
	明和町	28,434	19,012	5,761 (25%)	4,583 (24%)
	大台町	10,416	6,666		
	大紀町	9,876	5,078		
	小計	512,544	410,890	254,620 (50%)	210,065 (51%)
その他	1,342,180	1,096,766	206,451 (15%)	184,287 (17%)	
合計	1,854,724	1,507,656	461,071 (25%)	394,352 (26%)	

※1: 500mメッシュを面積按分して算出。

※2: メッシュを集計しているためH22人口は国勢調査値と一致しない。

※3: ( )は総人口に占める割合。

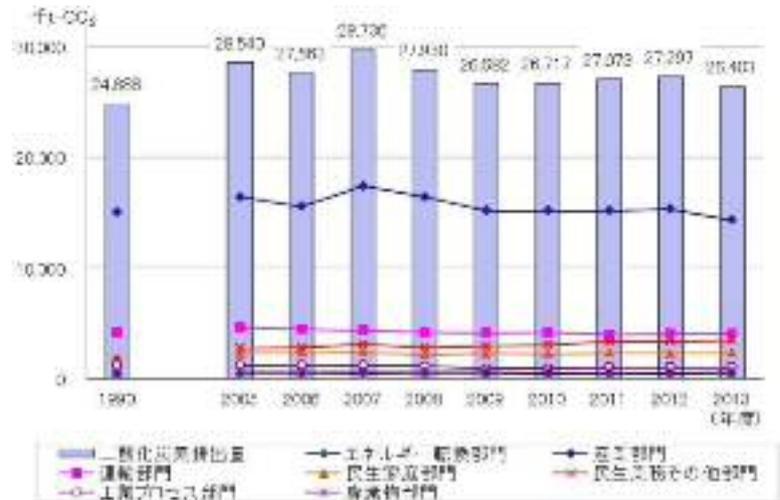
資料:

- ・国土数値情報「鉄道データ(平成26年度)」「バス停留所データ(平成22年度)」「バスルートデータ(平成23年度)」国土交通省
- ・各交通事業者の時刻表、路線図
- ・平成22年国勢調査地域メッシュ統計 総務省統計課
- ・日本の地域別将来推計人口(平成25年3月推計) 国立社会保障・人口問題研究所

図 2-13 公共交通による津駅のアクセシビリティ

### 【環境負荷低減への取組】

環境負荷への対策として平成24年3月に「三重県地球温暖化対策実行計画」を策定し、各種の取組を実施しています。三重県における二酸化炭素の排出量は、2009年度（平成21年度）以降に若干の増加傾向にありましたが、2013年度（平成25年度）にはやや減少しています。2013年度における排出量は、計画の基準年次である1990年度と比べて6.1%の増加、2005年度と比べると7.5%の減少となっています。



出典：「2013年度（平成25年度）三重県温室効果ガスの排出量について」

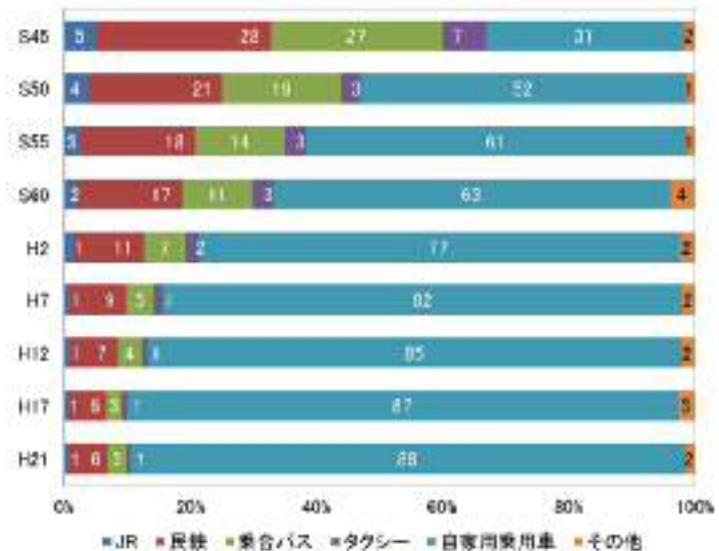
図 2-14 二酸化炭素排出量の推移

### c. 人が集まり交流する空間の形成

公共交通機関は、子どもやお年寄りなど自動車を運転できない人たちにとって大切な移動手段であり、また、自家用車に比べて自然環境に優しい乗り物といえます。

しかし、三重県における輸送機関別の分担率をみると、自家用車が極端に増加しており、鉄道・バス等の公共交通機関が減少しています。

人が集まり交流する空間としては各市町の中心市街地が想定されますが、各市町の中心市街地は商業機能の空洞化の状況が依然として継続しており、その活性化が大きな課題の一つとなっています。県内において、改正中心市街地活性化法に基づき中心市街地活性化基本計画の認定を受けて取組を実施しているのは、伊賀市（計画期間：[第1期]平成20年11月～平成26年10月、[第2期]協議中）および伊勢市（計画期間：平成28年4月～平成33年3月）の2市です。



※自動車輸送統計の調査方法の変更（平成22年10月以降）により「自家用乗用車」は未発表で、平成22年以降はデータがありません。

出典：数字で見る中部の運輸（国土交通省中部運輸局）をもとに作成

図 2-15 三重県における輸送機関別分担率

## ③ 安全で快適な生活環境の創造

### a. 安全・安心な都市の構築

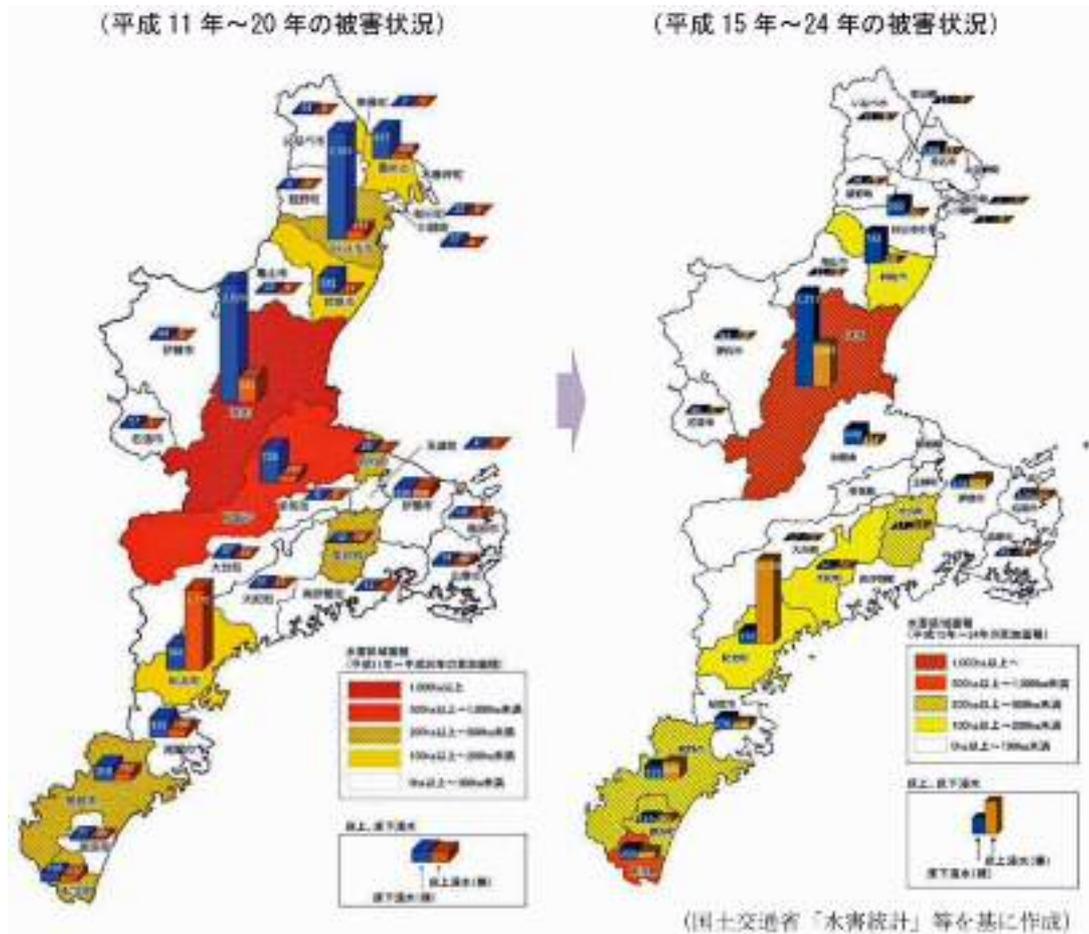
安全で快適な生活環境の創造のため、防災・減災に向けて必要な都市基盤整備を促進し、災害に強い都市づくりを進めてきました。しかし、東日本大震災の発生を契機として、想定以上の被害が発生する可能性が指摘されるようになってきました。

全国的に、大雨が発生する頻度が上がっています。三重県においては、県内 20 地点における最近 10 年間（平成 16 年～平成 25 年）の 1 時間降水量 50 ミリ以上（非常に激しい雨）の観測回数は、30 年前の 10 年間と比較して約 1.2 倍であるとともに、同 80 ミリ以上（猛烈な雨）の観測回数は約 3.5 倍の増加になっています。

平成 11 年から平成 20 年まで、および平成 15 年から平成 24 年までのそれぞれ 10 年間の洪水被害の状況を以下に示します。

平成 11 年から平成 20 年の被害状況には、東海豪雨をもたらした平成 12 年台風第 14 号により、県北部を中心に大きな浸水被害があったことが顕著に表れています。平成 15 年から平成 24 年の被害状況からは、平成 23 年の紀伊半島大水害による浸水被害が、県南部とりわけ紀南地域において顕著であったことがわかります。

また、全壊（流出を含む）もしくは半壊にいたった家屋数をみると、平成 15 年から平成 24 年の被害のほうはかなり大きくなっており、紀伊半島大水害による被害が甚大であったことがわかります。



出典：三重県地域防災計画 風水害等対策編（平成 28 年 3 月修正）

図 2-16 県内における洪水被害の状況

表 2-10 全壊および半壊棟数

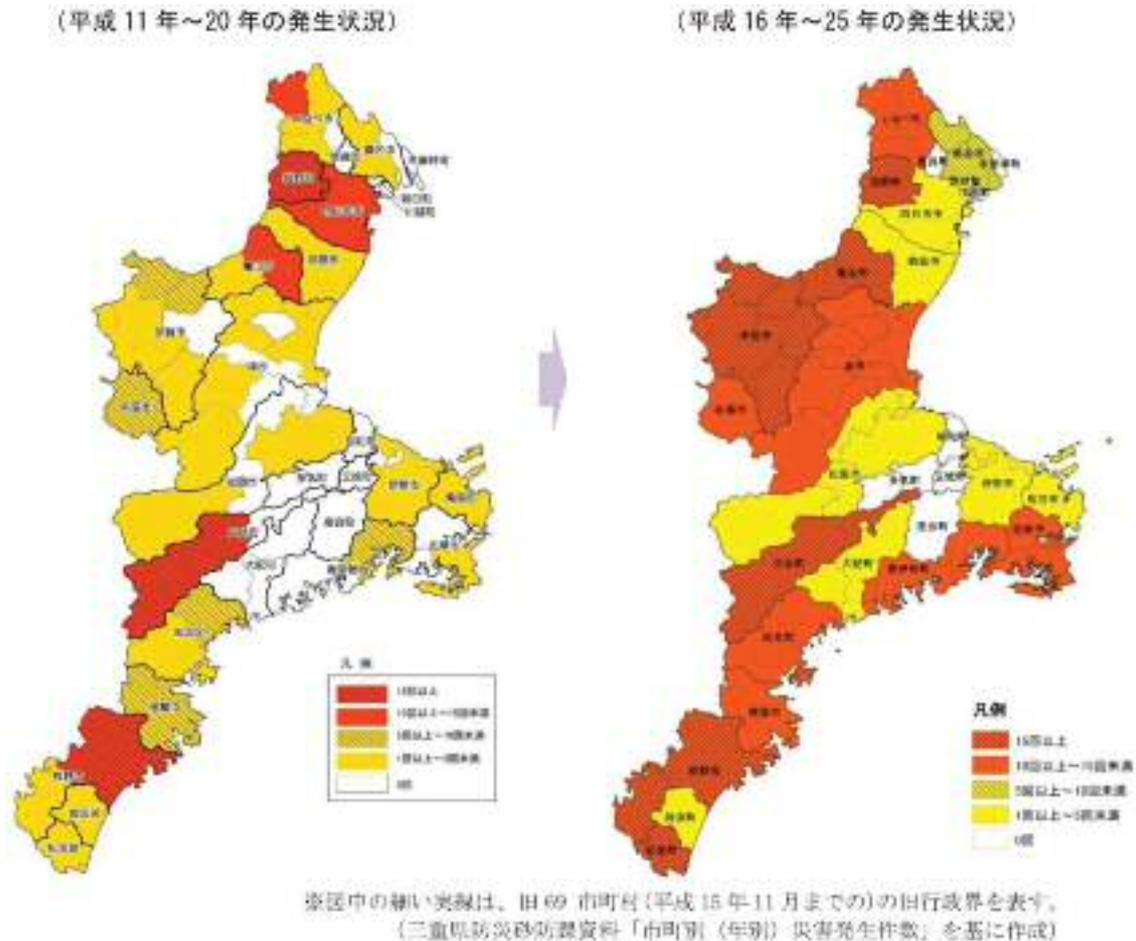
	全壊棟数	半壊棟数	計
平成 11 年～20 年（10 年間）	29 棟	72 棟	101 棟
平成 15 年～24 年（10 年間）	108 棟	1,143 棟	1,251 棟

※上記の棟数には、洪水のほか土砂災害等による被災も含まれる。

（三重県「消防防災年報」を基に作成）

出典：三重県地域防災計画 風水害等対策編（平成 28 年 3 月修正）

三重県におけるがけ崩れ、土石流、地すべりなど土砂災害の発生回数は、近年において増加傾向を示しています。



出典：三重県地域防災計画 風水害等対策編（平成 28 年 3 月修正）

図 2-17 県内の土砂災害の発生状況

地震・津波については、平成 24 年度に国が公表した南海トラフ巨大地震の被害想定などを参考にしながら、以下の 2 つのクラスの地震を想定した三重県としての地震被害想定結果を平成 26 年 3 月に公表しました。また、これと併せて公表した津波浸水予測図と同じ内容を、平成 27 年 3 月に津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波浸水想定として設定しました。

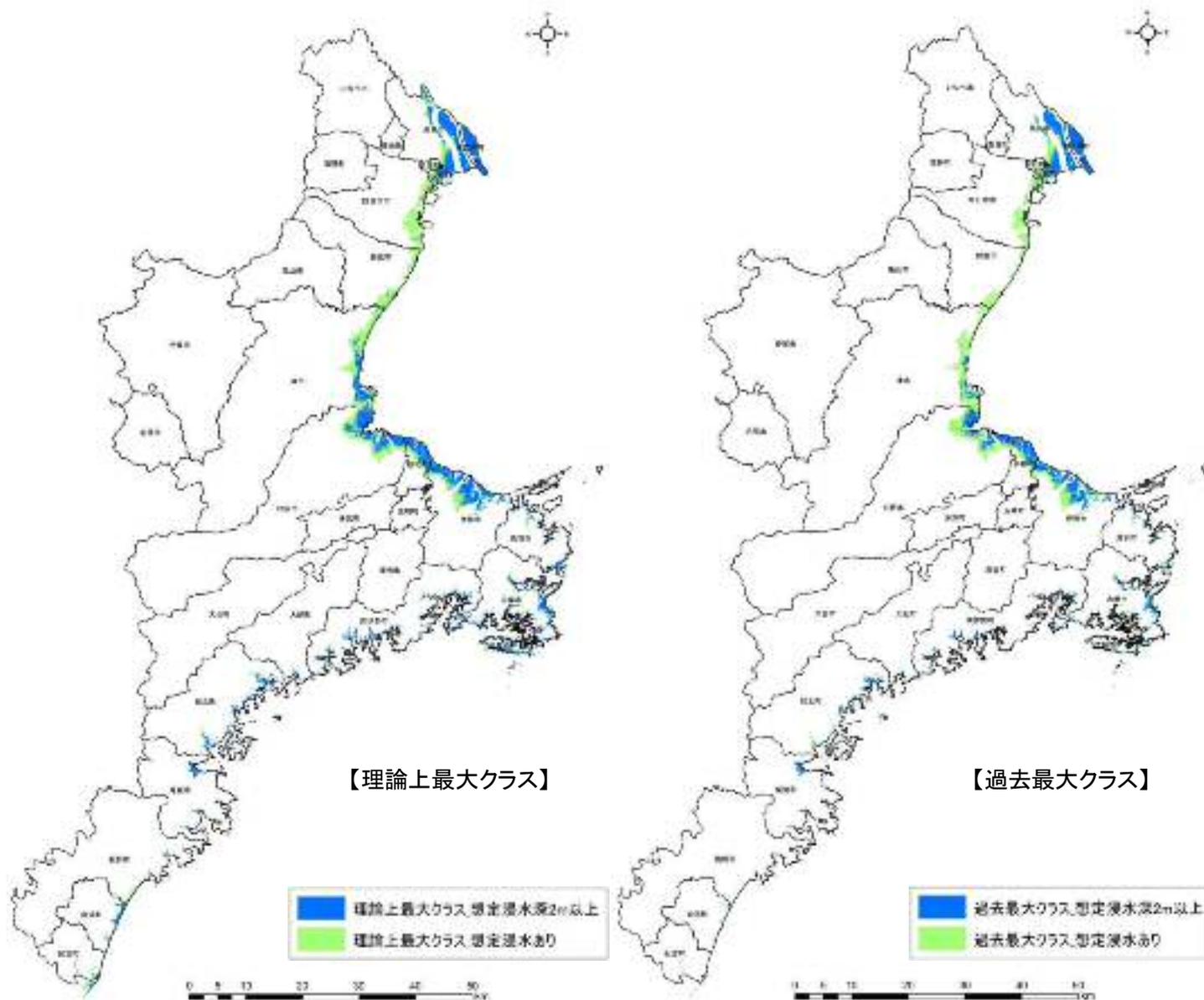
1. 過去最大クラスの南海トラフ地震：過去おおむね 100 年から 150 年間隔でこの地域を襲い、揺れと津波により三重県に甚大な被害をもたらしてきた、歴史的にこの地域で起こり得ることが実証されている南海トラフ地震
2. 理論上最大クラスの南海トラフ地震：あらゆる可能性を科学的見地から考慮し、発生する確率は極めて低いものの理論上は起こり得る最大クラスの南海トラフ地震

被害想定では、理論上最大クラスの南海トラフ地震において、全焼・焼失棟数が約 248,000 棟、死者数の最大値約 53,000 人と想定しています。圏域別には、伊勢志摩圏域で約 20,000 人、東紀州で約 17,000 人となっています。

表 2-11 三重県津波浸水予測結果

地域区分	理論上最大		三重県/内閣府	過去最大
	浸水面積 (ha)			浸水面積 (ha)
	三重県	内閣府	三重県	
北勢	8,210.93	480	17.11	6,640.09
中勢	8,673.34	3,690	2.40	7,557.09
伊勢志摩	8,768.50	7,670	1.14	7,509.06
東紀州	2,515.38	2,400	1.05	1,675.69
計	28,368.15	14,250	1.99	23,381.93
伊勢湾沿岸(伊勢市以北)	20,856.82	7,320	2.85	17,903.40
熊野灘沿岸(鳥羽市以南)	7,511.33	6,920	1.09	5,478.53

出典：三重県地震被害想定調査結果（平成 26 年 3 月）



出典：三重県地震被害想定調査結果（平成 26 年 3 月）をもとに作成

図 2-18 津波浸水想定

b. 快適な生活環境づくり

都市計画道路においては、三重県全体で計画決定済みの都市計画道路の延長は1,417kmとなっています。そのうち北勢720km、中南勢361km、伊賀127kmの順となっています。

整備率は伊勢志摩圏域が67%と高く、東紀州圏域が25%と低くなっていますが、その他の圏域はおおむね50%程度の整備率となっています。

表 2-12 整備済都市計画道路の延長および道路整備率（圏域別）

圏域	計画決定・都市計画道路延長(m)				整備済み延長(m)	整備率(%)
	自動車専用道路	幹線道路	区画道路・その他	合計		
北勢圏域	68,113	640,502	11,500	720,115	327,396	45.46
中南勢圏域	0	357,095	3,920	361,015	170,848	47.32
伊勢志摩圏域	8,100	100,594	0	108,694	73,770	67.87
伊賀圏域	6,780	119,165	1,060	127,005	64,702	50.94
東紀州圏域	54,620	45,024	980	100,624	25,406	25.25
三重県計	137,613	1,262,380	17,460	1,417,453	662,122	46.71

資料：都市計画基礎調査

下水道においては、市町と連携して流域下水道や公共下水道の整備を進めてきた結果、下水道普及率は平成27年度末で51.7%まで向上しましたが、全国の77.8%を下回っている状況です。これに農業集落排水施設や浄化槽等を合わせた汚水処理人口普及率は、全国の89.9%に対して82.6%と差は小さくなってきています。

圏域別では、北勢圏域、中南勢圏域、伊賀圏域では汚水処理人口普及率が80%を超えている一方、伊勢志摩圏域や東紀州圏域では低くなっています。

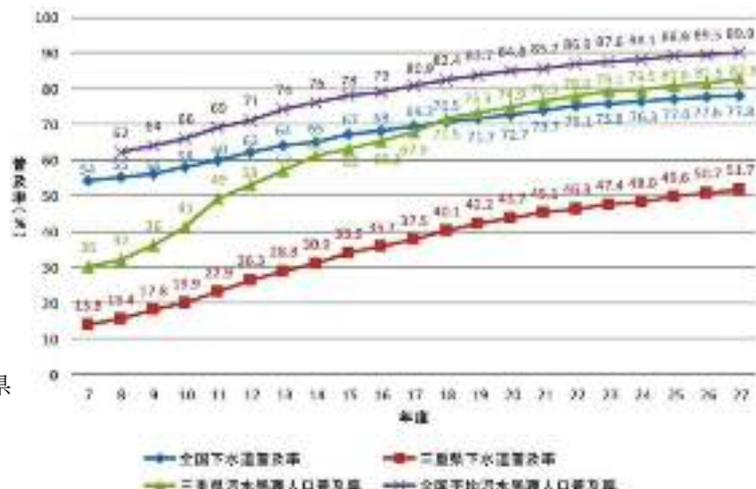
※ここでいう「下水道普及率」および「汚水処理人口普及率」とは、以下による値です。

- ・下水道普及率＝下水道処理区域内人口÷住民基本台帳人口
- ・汚水処理人口普及率＝下水道・農業集落排水施設・浄化槽等処理区域内人口÷住民基本台帳人口

表 2-13 三重県における汚水処理人口普及率および下水道普及率（平成27年度末時点）

	汚水処理人口普及率	下水道普及率
三重県	82.6%	51.7%
北勢	91.2%	70.2%
中南勢	81.8%	44.8%
伊勢志摩	64.9%	36.4%
伊賀	86.9%	23.4%
東紀州	36.5%	3.3%

出典：みえの下水道 2016-2017（三重県県土整備部下水道課）をもとに作成



※平成22年度末は岩手県、宮城県、福島県を除く。  
 ※平成23年度末は岩手県、福島県を除く。  
 ※平成24・25・26年度末は、福島県を除く。  
 ※平成27年度末は、福島県の一部市町を除く。

出典：みえの下水道 2016-2017（三重県県土整備部下水道課）

図 2-19 汚水処理人口普及率および下水道普及率の推移

#### ④ 地域活力の維持・向上

##### a. 広域道路ネットワーク等を活かした産業集積

三重県では、人口減少の中でも地域の活性化と生活水準の維持向上を図るためには地域間の連携の推進が不可欠と考え、産業集積・広域交流の推進など地域振興に大きな影響を与える高規格道路ネットワークの早期形成を優先課題として、新名神高速道路・紀勢自動車道・熊野尾鷲道路および東海環状自動車道などの整備を促進してきました。

昨今の状況から、成長が期待される次世代自動車産業、航空機・宇宙産業などを支える産業分類にはない高度部材産業や先端技術産業（創エネ、畜エネ、省エネ）などの「先端ものづくり産業」、地域に密着した観光関連産業、徹底した顧客志向型産業などの「サービス産業」、今後の新しいビジネスモデルが期待される環境・エネルギー（クリーンエネルギー）関連産業や医療・健康関連産業（ライフイノベーション）などの「社会的問題解決型成長産業」の市場創出に取り組む方針が平成 24 年度策定の「みえ産業振興戦略」に示されているほか、地域に根差す農林水産業は三重県における重要な産業となっています。これら産業の振興を支援するためにも、広域道路ネットワークの形成は重要な役割を果たすことが期待されます。

また、現行マスタープランにて設定した「工業系土地利用誘導ゾーン」における工場立地が進んでいるものの新規立地における割合は約 30%であり、誘導ゾーン外での立地も目立ちます。

#### 【工場立地動向】

工場立地動向調査をもとに工場の立地状況（敷地面積 1,000 ㎡以上の工場用地等の取得状況等）をみると、平成元年以降はおおむね減少する傾向にあります。平成 25 年に件数、面積ともに増加していますが、太陽光発電を目的とした電気業の立地案件の増加によるものであり、これを除くと引き続き減少傾向にありました。ただし、直近の平成 27 年は、電気業を除く件数・面積がともに増加しています（件数 87%増、面積 81%増）。これは、前年とおおむね同水準であった全国の傾向（件数 4%増、面積 5%減）と比較しても大きな増加になっています。



※平成 27 年調査から電気業のうち太陽光発電施設が対象外になったため、平成 27 年は件数・面積の値が減っています。  
出典：経済産業省「工場立地動向調査」、三重県企業誘致推進課資料をもとに作成

図 2-20 工場立地動向の推移

表 2-14 平成 27 年工場立地動向調査における立地件数・立地面積（電気業を除く）

	立地件数			立地面積 (ha)		
	平成 26 年	平成 27 年	前年比 (増減率)	平成 26 年	平成 27 年	前年比 (増減率)
三重県	15 24 位	28 12 位	13 (86.7%)	16 25 位	29 16 位	13 (77.3%)
全国	1,008	1,045	37 (3.7%)	1,181	1,122	△59 (△5.0%)

(下段の数字は全国順位、立地面積は少数第一を四捨五入)

出典：三重県雇用経済部企業誘致推進課「平成 27 年工場立地動向調査結果」

### 【工業系土地利用誘導ゾーンと工場立地の位置】

現行マスタープランでは、用途地域外における工業系土地利用構想・計画地および工業系用途地域で2ha以上の未利用地がある区域を「工業系土地利用誘導ゾーン\*1」と位置づけ、大規模工業施設の立地を促進してきました。

これと、平成22年度から平成27年度の間における工場立地法に基づく特定工場\*2の届出位置の対応状況を以下に整理します。

\*1 工業系土地利用誘導ゾーン：現行の「工業系土地利用誘導ゾーン」は、大規模工場誘致にあたって迅速な手続きを可能にすることで、立地の促進を図ろうとするものです。市街地外の県マスタープランに位置づけない位置に立地しようとする場合は、適正な土地利用調整等の手続を経た上で立地が可能になります。

\*2 特定工場：敷地面積 9,000 m<sup>2</sup>以上または建築面積 3,000 m<sup>2</sup>以上の製造業（加工修理含む）、電気・ガス・熱供給業（水力・地熱・太陽光発電所を除く）に係る工場または事業場をいいます。

新設または変更の届出のあった特定工場 97 件（新設 33 件・変更 64 件）のうち、その位置が工業系土地利用誘導ゾーン内であるものは、新設が 9 件（27%）、変更が 9 件（14%）となっています。

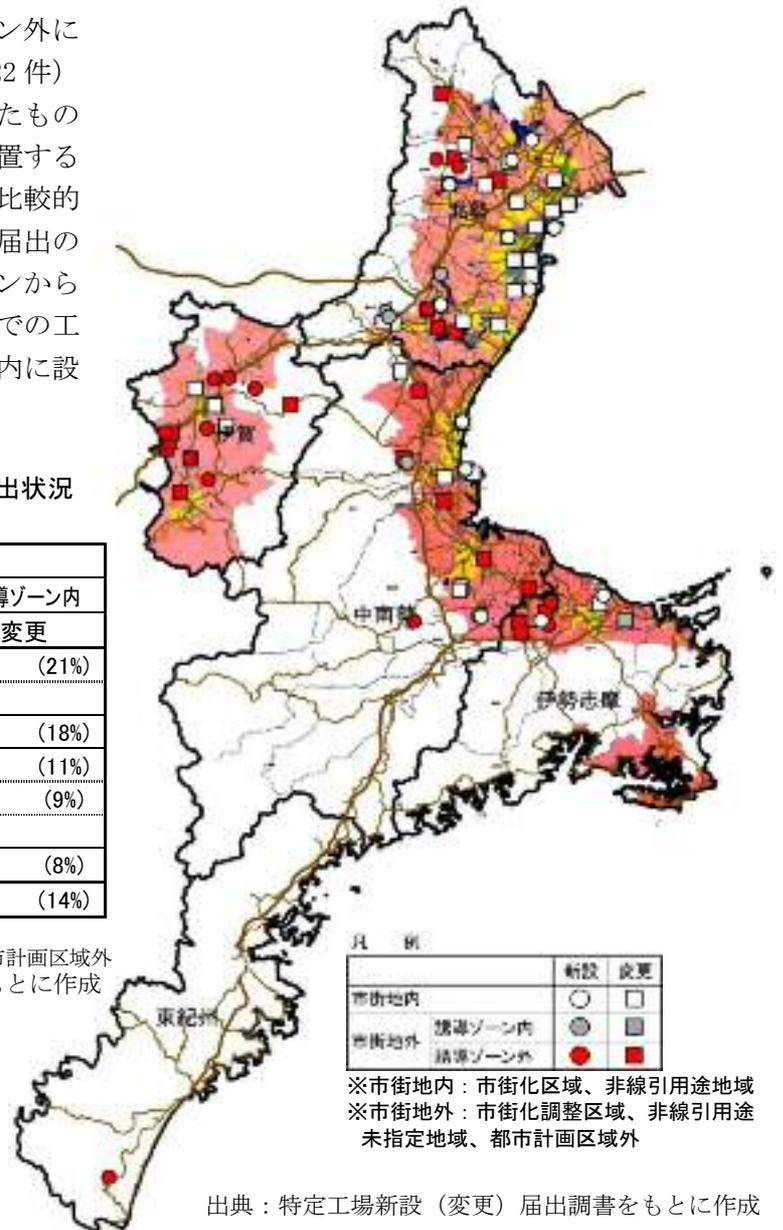
市街地外の工業系土地利用誘導ゾーン外に位置するものは 36 件（新設 14 件・変更 22 件）です。このうち、都市計画区域外であったものが 9 件あります。その他、伊賀圏域に位置するものが 17 件（新設 7 件・変更 10 件）と比較的多くなっていますが、伊賀圏域における届出の位置は全てが工業系土地利用誘導ゾーンからは外れています。（現行では、伊賀圏域での工業系土地利用誘導ゾーンは、全て市街地内に設定されています。）

表 2-15 工場立地法に基づく特定工場の届出状況  
(平成22年度～平成27年度)

立地区域		届出件数			
		新設		うち工業系土地利用誘導ゾーン内	
		新設	変更	新設	変更
市街地内	市街化区域	9	33	3 (33%)	7 (21%)
	用途地域	5	7	1 (20%)	
	計	14	40	4 (29%)	7 (18%)
市街地外	調整区域	7	9	2 (29%)	1 (11%)
	白地	7	11	3 (43%)	1 (9%)
	都計外	5	4		
	計	19	24	5 (26%)	2 (8%)
合計		33	64	9 (27%)	9 (14%)

※市街地内：市街化区域、非線引用途地域

※市街地外：市街化調整区域、非線引用途未指定地域、都市計画区域外  
出典：特定工場新設（変更）届出調査をもとに作成



出典：特定工場新設（変更）届出調査をもとに作成

図 2-21 工場立地法に基づく特定工場の届出状況  
(平成22年度～平成27年度)

### 【三重県における産業の特性】

三重県および各圏域の産業の特性について整理します。

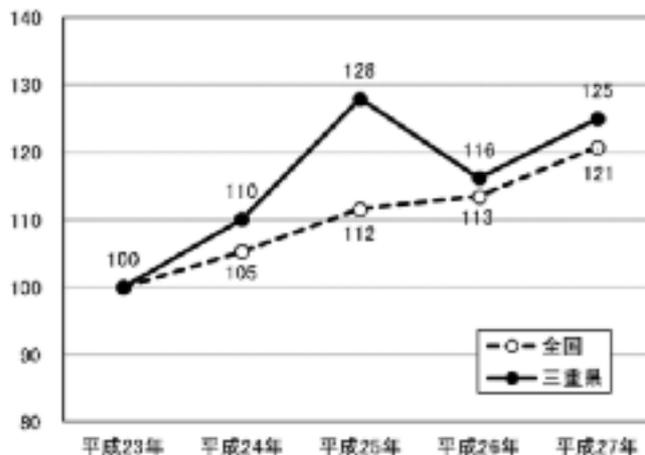
表 2-16 三重県および各圏域の産業の特性

		産業の特性
三重県		<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレクトロニクス、電気機械器具、輸送用機械器具製造業が中核産業。</li> <li>・化学工業は付加価値構成比、生産波及効果が大。</li> <li>・漁業の生産性高い。</li> <li>・サービス産業の生産性向上が必要。</li> </ul>
圏域	北勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・石油化学コンビナート、自動車、電子デバイス関連の事業所が集積。</li> <li>・製造品出荷額等、従業者数、事業所数ともに、県全体の過半以上。</li> </ul>
	中南勢	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電子部品、医薬品、自動車部品等の比較的大規模な事業所が立地。</li> <li>・航空機産業の新たな拠点となる事業所が立地。</li> <li>・サービス業の事業所および従業者割合が高い。</li> </ul>
	伊勢志摩	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伊勢神宮や伊勢志摩国立公園など、世界に誇る観光資源を有する。</li> <li>・製造業では、電子部品、食品加工等が集積。</li> <li>・農林水産業も地域の重要な産業。</li> </ul>
	伊賀	<ul style="list-style-type: none"> <li>・医薬品、自動車部品等の比較的大規模な事業所が立地。</li> <li>・近畿圏に本社を有する多くの事業所が進出。</li> </ul>
	東紀州	<ul style="list-style-type: none"> <li>・世界遺産熊野参詣道など、世界に誇る観光資源を有する。</li> <li>・製造業では食品加工が比較的多く立地。</li> <li>・農林水産業も地域の重要な産業。</li> </ul>

出典：経済産業省「平成 24 年経済センサス」「三重県の地域経済分析」、三重県「地域再生計画 三重県企業拠点強化（本社機能移転等）促進プロジェクト」をもとに作成

#### b. 個性を活かした集客交流の推進

平成 16 年の熊野参詣道<sup>さんけいみち</sup>の世界遺産登録、平成 25 年に実施された伊勢神宮の式年遷宮、平成 28 年に開催された伊勢志摩サミットなどを契機として、地域資源を最大限に生かした三重県の魅力を情報発信しています。観光入込客数および宿泊者数は、いずれも式年遷宮が行われた平成 25 年をピークにして平成 26 年にやや減少していましたが、平成 27 年には再び増加しています。



出典：観光庁「宿泊旅行統計調査」をもとに作成

図 2-22 延べ宿泊者数の推移 (平成 23 年=100)

表 2-17 圏域別観光入込客数の推移 (単位：千人)

	合計	北勢地域	中南勢地域	伊勢志摩地域	伊賀地域	東紀州地域
平成 21 年	33,698	13,511	5,901	9,278	3,374	1,634
22	35,622	16,215	6,350	9,092	2,358	1,607
23	35,653	16,414	6,493	8,784	2,417	1,545
24	37,868	17,236	7,039	9,041	2,781	1,771
25	40,799	17,271	6,166	12,611	2,940	1,811
26	38,243	16,742	6,119	10,468	2,973	1,941
27	39,212	18,195	6,304	9,325	3,197	2,191

出典：三重県統計書（平成 26 年まで）および三重県雇用経済部観光局観光政策課資料（平成 27 年）をもとに作成

## ⑤ 県民が主役の地域づくり

都市づくりの主役は県民との観点から、県民の参画と協働による取組を推進するため、都市計画や都市づくりに関する知識の普及や積極的な情報提供を行うとともに、県民からの意見の反映機会の増加を図るなど、県民が参画しやすい環境づくりを進めてきました。さらに、平成24年4月に策定した「みえ県民カビジョン」では、「協創」による三重づくりを進めていくこととしています。

さらに、地域住民をはじめとする多様な方々が、主体的かつ積極的に都市計画に関わっていくことができる制度である都市計画提案制度について、手続に関する基準（都市計画提案制度手続基準）を定め、提案に係る手続を円滑に進められるよう、事前相談等を受け付けています。

## 4 課題の整理

### （1）現行マスタープラン策定後の社会情勢の変化からみた課題

上記「1 近年の全国的な社会情勢と三重県の状況」および「2 関連する諸計画、法整備等の動向」をふまえ、現行マスタープランを策定した後における主な社会情勢の変化と、それに対する国・県の諸計画や法整備等の動向からみた課題を整理します。

#### ① 人口減少・少子高齢化の進展について

人口減少・少子高齢化が進展するなかでの国土づくりの方向性として、国土のグランドデザイン2050や国土形成計画、国土利用計画が示しているのは「コンパクト＋ネットワーク」の形成です。三重県の総人口は平成19年（2007年）をピークに既に減少へ転じており、そのなかで持続可能で豊かな地域を形成していくためには、「コンパクト＋ネットワーク」の考え方による都市づくりが必要になっています。そのための都市構造を構築する手段として、都市再生特別措置法の改正により、立地適正化計画が制度化されています。

また、人口減少等に伴って財政の制約が今後さらに厳しくなると予想されるなか、社会資本整備重点計画は戦略的インフラマネジメントを徹底することが必要であることを示しています。このことは、庁舎や学校等をはじめとする公共施設にも同様にあてはまると考えられます。これら公共施設等について、集約・再編を含めた既存施設の戦略的メンテナンス、既存施設の有効活用、目的・役割に応じた選択と集中を徹底していくことが求められています。

#### ② 大規模自然災害の発生について

大規模な土砂災害や浸水被害の発生頻度が増大し、また、大規模地震の発生が予測されるなか、国土のグランドデザイン2050や国土形成計画、国土利用計画、国土強靱化基本計画は、災害に強い国土づくり、国土強靱化を推進していくことが必要であることを示しています。三重県においても、増加傾向にある大量の降雨や、発生が予測される南海トラフ地震などによる災害が発生した場合においても、人命を守り、致命的なダメージを受けない、災害に強い地域づくりを進めていくことが必要です。

こうした災害に強い地域づくりにあたっては、水防法の改正にみるように、想定し得る最大規模の災害を想定した上で、その対策を検討することが必要になっています。

また、三重県において大きな課題となっている津波災害については、津波防災地域づくりに関する法律により、「何としても人命を守る」という考え方や、「多重防御」の発想により、総合的な地域づくりの中で津波防災を進める枠組みが示されています。

#### ③ 産業のグローバル化の進展について

産業のグローバル化が進展するなか、国土形成計画で示される目標の一つにもなっているように、経済成長を続ける活力ある国づくりが必要です。また、人口減少下において、地方都市

における自立的な経済・生活圏の形成が必要です。国内の各地域は、世界レベルでの産業の動向等に対応しつつ、地域の強みを生かして競争力を高め、将来にわたって豊かな社会を維持していくことが求められます。

このなかで、三重県としては、みえ産業振興戦略に示すように、強じんて多様な産業構造の構築をめざして、新たな成長産業、ものづくり産業、サービス産業を主な対象としつつ、再投資の促進や国内外からの企業誘致に取り組み、地域の雇用やイノベーションの創出を促進し、地域経済の活性化につなげていく必要があります。

また、三重県の有する自然、文化・歴史などの豊かな地域資源の活用による観光産業の活性化の取組も必要とされています。

## (2) 現行マスタープランの検証からみた課題

上記「3 現行マスタープランの検証」をふまえ、現行マスタープランを検証した結果として見えてきた課題を整理します。

### I 圏域の設定について

現行マスタープランで設定している5つの圏域の区分について妥当性の検証を行った結果、ある一定の圏域を形成している状況に大きな変化は見られず、項目ごとに差異はあるものの圏域が形成されている状況を確認しました。一部の圏域においては、若干の流動や生活圏域設定が異なることがありますが、現行の区分を変更する必要はないと考えられるため、圏域区分は変更しないこととします。一定の生活圏域等の形成状況から、圏域に区分してそれぞれの将来像や方針等を示すことが引き続き必要です。

### II 都市計画区域の再編について

平成15年以降の合併により複数の都市計画区域を有することになった5市のうち、松阪市および志摩市については都市計画区域の統合を実施し、伊賀市については区域再編に向けて検討中です。残る津市およびいなべ市については、市のまちづくりの方針に配慮する必要がありますが、同一市のなかでの一体的なまちづくりを進める観点から、基本的には一つの都市計画区域とすることが望ましいと考えます。

### III 都市づくりの方向について

#### ① 美しく魅力と個性にあふれる地域づくり

都市計画区域内の都市公園・緑地の整備状況は、三重県全体の平均では10.65㎡/人と都市公園法施行令の標準値(10㎡/人)を満たしていますが、圏域別では不足している圏域があります。

このため、今後の人口減少をふまえ、整備済みの都市公園を適切に管理し、現在の整備水準を維持することが必要です。

また、歴史・文化、景観等の地域資源を生かし、個性あるまち並み整備を促進する必要があります。さらに、景観向上に資する諸計画の目標達成に向けた取組も必要です。

上記のような取組については市町が主体となって地域の個性を生かした緑や歴史・文化、景観等に対してきめ細やかに取り組むことが有効であるため、県は市町の取組を支援・補完していく必要があります。

#### ② 持続可能な地域づくり

三重県においては、持続可能な地域づくりのための集約型都市構造の構築に向けて、広域拠点の設定による大規模集客施設の郊外立地の抑制や各種機能の集約化の取組等を実施してき

ました。しかし、既成市街地内の人口密度は全体として低下傾向にあり、また、拠点への都市機能の集約が進んでいる状況にあるとはいえません。

今後は、人口減少がさらに進行することが予測され、生活サービスやコミュニティの維持が困難になり生活利便性に支障が出ることや、一人あたりの行政コストが増大して地方財政がより厳しい状況になることが懸念されます。これまでの取組に加え、集約型都市構造の形成に向けて、より実効性のある取組が必要です。その上では、鉄道沿線にある程度の規模を有する都市が連なっているという三重県の特性を生かした都市構造を形成し、各都市の機能分担を図ることも必要です。

なお、市町村合併後における一体的な都市計画の推進のため、都市計画区域の再編については引き続き検討することが必要です。また、大規模集客施設の立地を制限する特別用途地区や非線引き都市計画区域の用途地域指定のない地域における市街化を抑制するための特定用途制限地域については、引き続き検討し、指定を進めることが望まれます。

### ③ 安全で快適な生活環境の創造

大量の降雨の頻度が増加しており、これによる大規模な土砂災害や浸水被害の発生が懸念されています。また、南海トラフ地震およびそれに伴う津波は、三重県に大きな被害を生じさせると予測されています。このような大規模自然災害に対応するための土地利用の方針を明確に示し、実行していく必要があります。特に地震・津波に対しては、「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」に基づく取組を積極的に進めていくことが必要です。

快適な生活環境を創るためには、引き続き必要な道路、下水道等の都市基盤整備を進めることが必要です。都市基盤整備にあたっては、現状の都市基盤を適切に管理し、人口減少を前提とした財政の状況や将来の都市構造等をふまえ、効率的に実施することが必要です。

### ④ 地域活力の維持・向上

これまで「工業系土地利用誘導ゾーン」の運用等による大規模工業施設の立地誘導等を図ったところ、工場立地は全国と比較しても大きな増加となりました。引き続き、供用予定を含む新たな高規格道路ネットワークを活用しつつ、企業ニーズに合った「工業系土地利用誘導ゾーン」を設定した上で運用改善等を図ることが必要です。

また、特に県の南部地域においては農林水産業や観光産業等の地域資源を生かした産業が大きな比重を占めており、これら産業の振興を図るために必要な環境整備等を進めていくことが必要です。

### ⑤ 県民が主役の地域づくり

身近な生活環境の整備や、歴史・文化、景観等の地域資源を生かしたまちづくりは、県民が主体となった活動が期待される場面であると考えられます。また、今後の都市づくりにおいて、必要な機能を確保していくためには、民間企業等の活力を取り込み、その立地誘導等を図っていかねばなりません。

そのため、これまで行ってきた県民との協働による地域の個性を生かしたまちづくりや、都市計画提案制度の手続の円滑化等の取組を継続していくことのほか、民間企業等を含めた県民とともにまちづくりを行うための仕組みづくりに努めること、および関連する情報提供を積極的に行っていくことが必要です。

### 第3章 三重県の都市計画の基本的な考え方

#### 1 三重県の都市づくりの方向

三重県は、「幸福実感日本一」をめざして平成24年に『みえ県民力ビジョン』（県総合計画）を策定しました。このなかで、政策（Ⅲ-5）として「安心と活力を生み出す基盤」を掲げ、道路・港湾などの交流連携基盤の整備、都市基盤の整備、ゆとりある住まいまちづくり、計画的な土地の利用の促進等に取り組み、県民の利便性や安定した生活の確保、交流・連携や経済活動の活性化等をめざすこととしています。

この政策に基づく施策のうち、「安全で快適な住まいまちづくり」のおおむね平成33年度（2021年度）までの目標や考え方、実現のための取組方向は以下のとおりです。

（みえ県民力ビジョン・第二次行動計画（平成28年4月）より）

#### 【県民の皆さんとめざす姿】

人口減少・超高齢社会に対応した集約型都市構造の形成（コンパクトなまちづくり）が進むとともに、都市基盤の整備や、安全で快適な住まいづくりが行われるなど、県民の皆さんと共に、住まいやまちづくりのことを考え、地域の個性を生かした魅力あるまちで、誰もが安心して、快適に暮らしています。

**新しい豊かさ・協創の視点：**誰もが安心して快適に暮らせるよう、都市における効果的な医療・福祉・子育て支援・商業等生活サービス提供のための都市機能の中心拠点への集約、持続的な生活サービスやコミュニティ確保のためのその周辺部等への居住の誘導を一体的に取り組み、市町や事業者等と共にコンパクトなまちづくりを進めます。また、頻発・激甚化する水害や土砂災害、発生が懸念される大規模地震等をふまえ、地域に即した大規模災害に強いまちづくりを進めます。

**⇒取組方向：**人口減少・超高齢社会、地震・津波等大規模災害に対応したまちづくりの形成に向け、都市計画の策定の基本となる方針を定め、市町による立地適正化計画（居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的な計画）の策定等に対する支援を行います。また、都市交通の円滑化、都市災害の防止、都市景観の形成等に向け、街路の整備や電線類の地中化等を進めます。

これらのみえ県民力ビジョンの目標や、「第2章 三重県の都市づくりにおける課題整理」で整理した都市計画の課題をふまえ、新たな都市づくりの方向は「県民と共に考える地域づくり」を土台とし、図3-1に示す4つの方向に整理します（詳細は図3-3参照）。また、新たな都市づくりの方向とその取組などについて、表3-1に整理します。

各都市においては、地理的条件、人口の推移・構成、産業構造、災害の被害想定などの地域特性に応じ、注力すべき方向にメリハリをつけることも重要です（図3-2参照）。

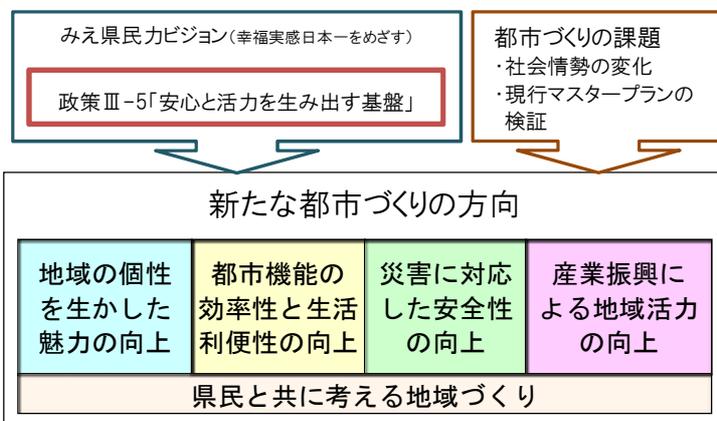


図3-1 新たな都市づくりの方向

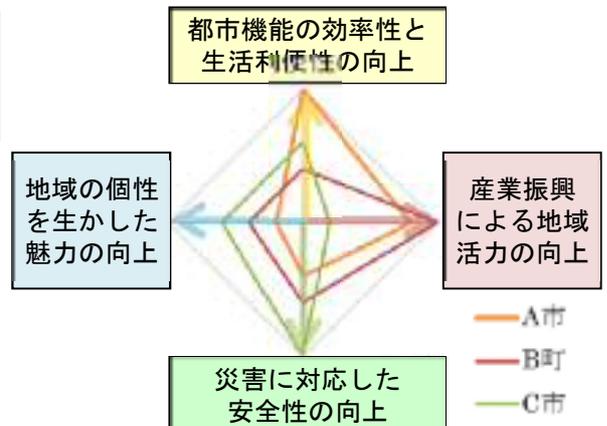


図3-2 都市づくりの方向  
（メリハリをつけた取組のイメージ）

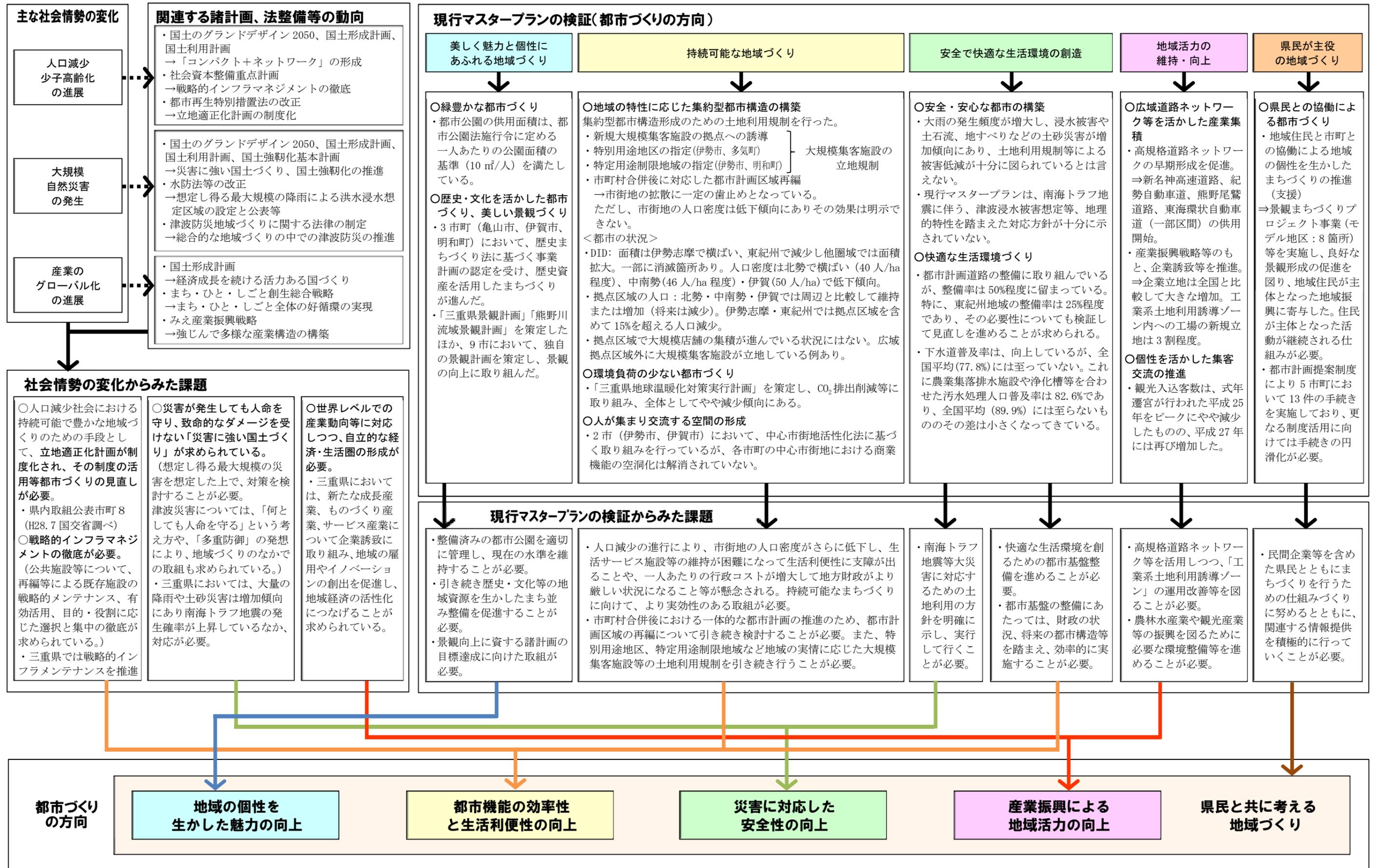


図 3-3 新たな都市づくりの方向



表 3-1 都市づくりの方向と主な取組

<p><b>■ 地域の個性を生かした魅力の向上</b></p> <p>すぐれた自然・文化・歴史などの地域資源が豊かな県土の保全・活用により、県民が誇りや愛着のもてる「ふるさとづくり」を進めます。このため、三重県の特徴・個性である自然公園等の豊かな緑や歴史・文化遺産を守り、活用することに努め、生活する人にも訪れる人にも魅力あふれる美しい景観づくりに努めます。</p>	
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市公園を適切に維持管理するとともに、人口減少や地域の特性をふまえた整備を進める。</li> <li>・地域資源の発掘に努め、その魅力を活用したまち並み整備の取組を行う。</li> <li>・景観の向上に資する計画や規制の適切な運用を行う。</li> </ul>
<p><b>■ 都市機能の効率性と生活利便性の向上</b></p> <p>人口減少・少子高齢化が進展するなかでも、県民が生活サービスを享受して暮らすことができ、環境へ与える負荷が少なく、かつ、財政的にも持続可能な住まいまちづくりを進めます。このため、医療・福祉・商業をはじめとする各種の都市機能が集積する都市の拠点と、それらを結ぶ公共交通等の交通ネットワークの形成に努めます。また、今後の人口減少を見据え、超高齢社会への対応や生活の利便性に配慮しつつ、これまでに建設されてきた公共施設等を有効に活用し、必要に応じて再編・集約を図りながら合理的な施設配置等に努めます。</p>	
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・実効性のある取組として立地適正化計画制度を最大限活用し、暮らしやすい住環境の維持・整備を図りながら、集約型都市構造の形成を着実に進める。</li> <li>・行政界を越えて人やモノが集まる広域拠点の形成を図り、その拠点間を繋ぐ交通ネットワークを形成する。</li> <li>・人口減少やこれに伴う財政悪化を見越した効率的な都市施設等の整備を行うとともに、民間の生活サービス施設を誘導し快適な生活環境を実現する。</li> </ul>
<p><b>■ 災害に対応した安全性の向上</b></p> <p>台風・集中豪雨等や南海トラフ地震等の大規模自然災害による被害を防止または低減し、県民が安心して住み続けられる都市をめざし、安全・安心な生活環境の創造を進めます。このため、自然災害に際して被害を受けにくい市街地の形成に努めます。</p>	
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・河川・海岸堤防や治山・土砂災害防止施設等の整備を推進する一方で、市街地における土地利用変更の促進等による被害の低減対策を進める。</li> <li>・地震津波については、三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針に定めた方針に従い災害リスクの低い場所へ市街地を誘導するなど、南海トラフ地震などに対応した土地利用を促進する。</li> </ul>
<p><b>■ 産業振興による地域活力の向上</b></p> <p>経済的な持続可能性を確保するため、三重県の強みであるものづくり産業の集積や、自然・文化・歴史等の地域資源を生かしながら、地域活力の維持・向上を図ります。このため、広域道路ネットワーク等を生かした産業集積や、地域の個性を生かした集客交流の推進に努めます。</p>	
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・東海環状西回りをはじめとする高速道路網の整備等で向上する物流アクセスを生かし、工業系土地利用誘導ゾーンに係る運用見直しなどにより、既存企業の事業拡大や新たな企業立地を促進する。</li> <li>・本県の誇る農林水産業や観光産業をより活性化するために必要な基盤整備等を進める。</li> </ul>
<p><b>■ 県民と共に考える地域づくり</b></p> <p>県民の皆さんとの「協創」の取組のもと、共に住まいやまちづくりのことを考え、地域の個性を生かした魅力あるまちで、誰もが安心して、快適に暮らすことのできる都市をめざします。</p>	
主な取組	<ul style="list-style-type: none"> <li>・都市計画区域マスタープランや市町都市計画マスタープランについては、地域特性に応じた計画とするため、その策定過程において、地域住民等の意見を聴取し反映するよう努める。</li> <li>・三重特有の景観など地域の個性を生かしたまちづくりについて、県民参画の取組を引き続き進める。</li> </ul>

## 2 三重県がめざす都市構造

### (1) 変革の観点

4つの「都市づくりの方向」にしたがい、将来都市像と現状との乖離を解消するため、従前の取組をより実効性のあるものとするための変革の観点を以下に示します。

- ①都市経営の観点：効率的で利便性が高く、持続可能な都市構造の形成
- ②都市防災の観点：大規模自然災害の被害低減に向けた都市構造の形成
- ③都市活力の観点：地域経済の活力維持・向上に向けた都市構造の形成

これらの観点を取組に反映させることで、「地域特性に応じた集約型都市構造の形成」をめざします。

以下に、それぞれの変革の観点に関する基本的な考え方を示します。また、それぞれの観点に関する平成42年までの目標を併せて示します。

#### ① 都市経営の観点：効率的で利便性が高く、持続可能な都市構造の形成に関する考え方

医療・福祉・商業等の都市機能について都市の拠点となる地域への立地誘導を図り、これらによる生活サービスが効率的に提供されるようにします。また、拠点地域の周辺や公共交通の沿線地域等への居住の誘導を図ることにより、居住者の生活利便性を確保するとともに、誘導エリアの人口密度を維持することで生活サービスやコミュニティが持続的に確保されることをめざします。

同時に、人口減少に伴う税収の減少等による財政基盤の悪化が予想されるなか、急速に進む公共施設等の老朽化に対応しつつ、一定レベルの行政サービスの維持を図ります。この上で、誘導エリアでの居住を確保することにより、人口が減少する中においても当該エリアの地価が維持され、ひいては固定資産税収入等の維持にもつながることが期待できます。また、併せて公共施設等の集約・再編を進めることで、公共施設等の維持管理・更新費の縮減を図ります。

目標（案）	・居住誘導区域内の人口割合が増加
-------	------------------

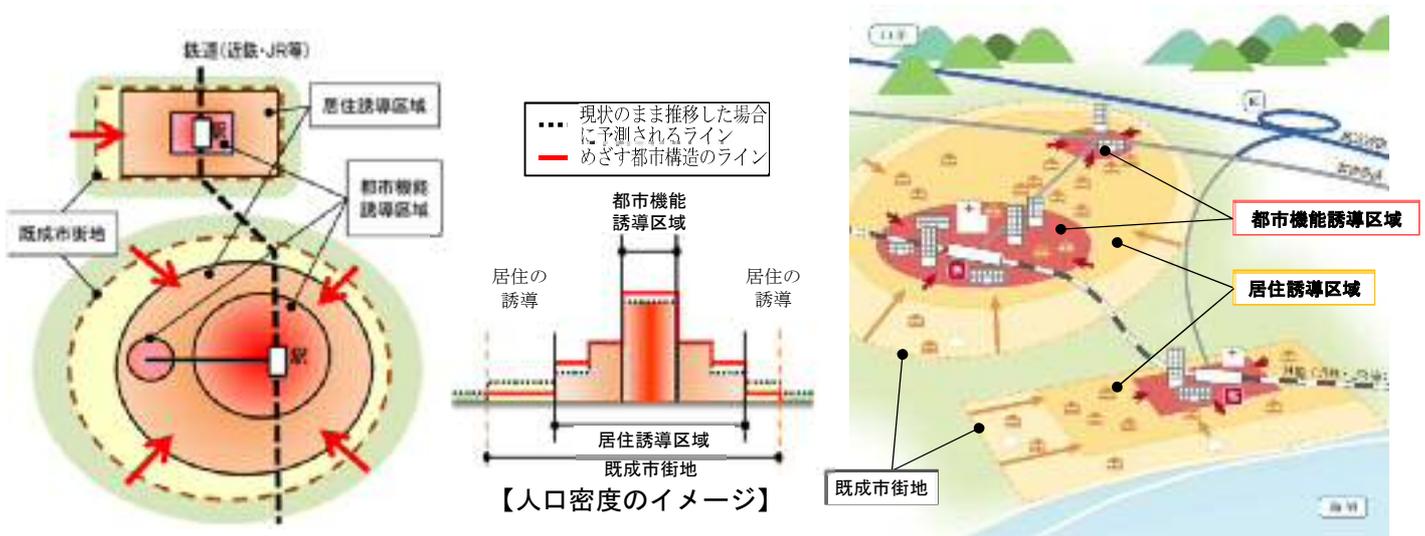


図 3-4 「効率的で利便性が高く、持続可能な都市構造の形成」のイメージ

#### ② 都市防災の観点：大規模自然災害の被害低減に向けた都市構造の形成に関する考え方

都市における土地利用および施設配置について、市街地は災害リスクの低い場所に形成し、災害リスクが高い場所では用途（居住系、業務系、公共系等）を考慮しながら都市的土地利用の抑制等を行うことを基本的な考え方とします。

大規模自然災害による被害を低減するため、防災施設および避難施設の整備を推進します。

ただし、これらハード対策を早期に完了させることは財政的にも困難であり、また、ハード対策のみによる被害抑制には限界があります。そのため、ハード対策に組み合わせて、建築物の構造強化や土地利用の規制・誘導等のソフト対策を実施し、災害リスクの高い場所の人口や建築物の減少による被害の低減を図ります。

こうした大規模自然災害による被害低減に向けた取組は、中長期および短期に分けて進めます。

- ・ 中長期の取組：おおむね 50 年先（長期）にめざすべき将来像である都市のグランドデザインを検討し、その実現に向けておおむね 20 年以内（中期）に効果の発現する施策を講じます。
- ・ 短期の取組：中長期の取組の一方で、おおむね 10 年以内（短期）の取組として、避難施設の建設など人命を守るための取組を講じます。

また、被害低減に向けた取組にあたって、災害リスクがある場所のうち、都市的土地利用の抑制や建築物の構造等の規制による被害の低減などの施策の実施を検討すべき区域が「土地利用検討区域」として設定されるよう促進します。土地利用検討区域の設定は、各都市において、地理的特性や市街地の形成状況（土地利用・施設配置等）および想定される各種災害リスクをふまえ、当該区域においておおむね 20 年以内（中期）に必要な施策の実施可能性を判断して行うこととします。



出典：「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」

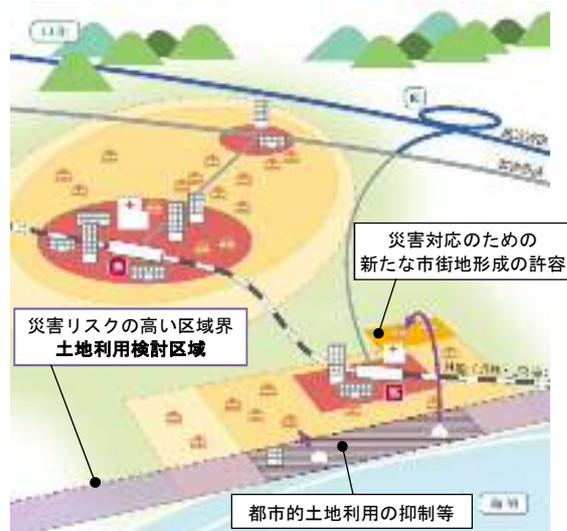


図 3-5 「大規模自然災害の被害低減に向けた都市構造の形成」のイメージ

表 3-2 災害原因種別別「土地利用検討区域」設定の考え方

災害原因の種別	「土地利用検討区域」の設定にあたって災害リスクの評価の基とする主な被害想定等
洪水	水防法に基づき国土交通大臣または県知事が指定する洪水浸水想定区域（第 14 条第 1 項）、および家屋倒壊等氾濫想定区域
崖崩れ、土石流、地滑り	土砂災害防止法に基づき県知事が指定する土砂災害警戒区域（第 7 条第 1 項）および土砂災害特別警戒区域（第 9 条第 1 項）。 （土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域の指定が未了である市町においては、土砂災害危険箇所の情報をもとに検討する。）
地震、津波	津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波浸水想定（第 8 条第 1 項）

土地利用検討区域においては、各都市がめざす将来像の実現に向け、実施すべき施策を検討します。この際、集約型都市構造を形成する観点もふまえ、以下について検討を行うこととします。

- ・ 土地利用検討区域外への対象施設の移転等の実現可能性
- ・ 土地利用検討区域外の既成市街地での、当該対象施設の集約の実現可能性

特に南海トラフ地震等大規模地震への対応としては「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」にしたがい、災害リスクを明らかにした上で、市街地移転の可否等、都市構造の再編をふまえた検討を行います。

目標（案）	・ 大規模自然災害のリスクの高い区域の人口割合が減少
-------	----------------------------

### ③ 都市活力の観点：地域経済の活力維持・向上に向けた都市構造の形成に関する考え方

地域経済の活力を維持・向上するため、新名神高速道路、東海環状自動車道、紀勢自動車道等の新たに整備が進む高規格道路ネットワークやリニア中央新幹線等の産業振興に資するインフラを活用し、産業機能の集約に向けた土地利用を促進するとともに、観光や農林水産を含むすべての産業活力を支える新たな都市基盤の検討・整備を進めます。

本県北部におけるものづくり産業の優位性をふまえ、次期都市計画区域マスタープランのなかで、新たなインターチェンジ周辺等における工業系土地利用を促進するための「工業系土地利用誘導ゾーン」の設定、およびこれまでの同ゾーンに係る運用等の見直しを実施し、企業誘致の促進を図ります。

また、前記②の「土地利用検討区域」など、災害リスクへの対応に伴い生じる施設等の移転跡地を活用した企業誘致について検討します。

こうした企業誘致は、立地を検討する企業への積極的な情報提供や、立地にあたっての迅速な手続の実施および優遇措置の適用等を含め、県の関連部局および市町が連携し、進めます。

なお、例えば道路等の都市基盤整備が不十分な既存市街地外の地域において、工場立地等が散発的に進むなど、都市経営の持続可能性が大きく損なわれる事態は避けなければなりません。既存市街地外における新たな工業系産業用地等の開発は、原則としてできるだけまとまった範囲・規模で、既存の都市基盤を生かしながら、計画的に実施されるよう留意します。

また、県南部の豊かな地域資源を生かした観光産業や地域に根ざした農林水産業の活力の維持・向上のために、広く国内外との交流・連携ができるよう、県全域の幹線道路等の早期供用を図るほか、景観法や都市計画法の手法による緑地・景観の保全・形成に努めます。



図 3-6 「地域経済の活力維持・向上に向けた都市構造の形成」のイメージ

目標（案）	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 工業系土地利用誘導ゾーンへの工業施設立地割合の向上</li> <li>・ 幹線道路等の早期供用</li> </ul>
-------	---

①～③の 3 つの変革の観点に関する基本的な考え方を合わせた、三重県がめざす都市構造の形成のイメージを右図に示します。

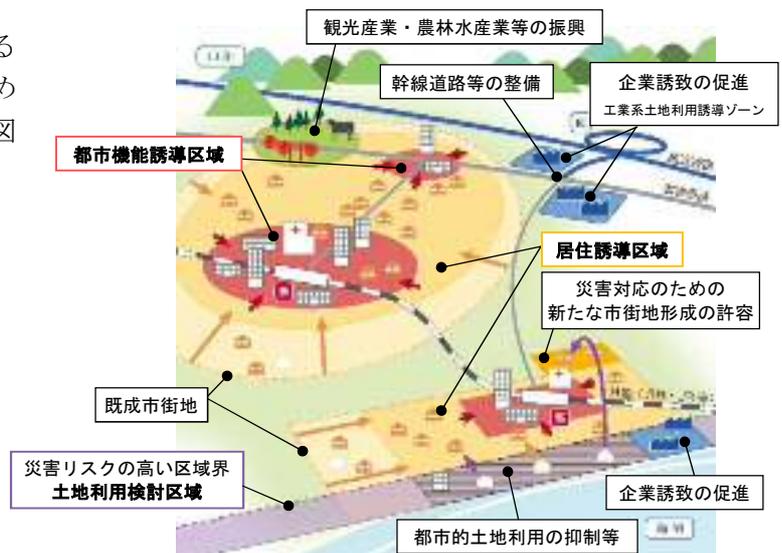


図 3-7 三重県がめざす都市構造の形成のイメージ

## (2) 特性に応じた集約型都市構造の形成について

これらの変革の観点を取組に反映させ、市町による立地適正化計画の策定状況やその方向性も見すえ、地域の特性に応じた集約型都市構造の形成をめざします。

集約型都市構造とは、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能がアクセス性の高い交通結節点等の拠点にまとまって立地し、その周辺に住居がまとまって立地し、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの都市機能に容易にアクセスできるような「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考えに基づく都市構造をいいます。

三重県における公共交通網の整備状況や、現状の日常生活や都市活動での利用状況から、ある程度自動車交通に依存した都市構造とならざるを得ないと考えられますが、誰もが住みやすく環境にもやさしい都市の形成に向け、できるだけ公共交通が利用できる場所に拠点を定めます。

以下に、都市構造形成のための主要な要素として、①拠点、②ネットワーク（連携軸）、③市街地の範囲についての基本的な考え方を示します。

### ① 拠点

各圏域に都市の拠点を置き、地域特性に応じた機能配置や、メリハリのある土地利用の誘導を図ります。

圏域における都市生活・活動の中心的な役割を担う区域を広域拠点と位置づけます。広域拠点は、ある程度の商業・業務機能等が集積している地域のなかで、市町を越えた広域から多くの人やモノが集まりやすい公共交通の結節点等を中心に設定し、大規模集客施設を含む多様な都市機能が立地するよう誘導を図ります。

この他、各圏域の状況に応じ、都市構造を形成するために必要な拠点を都市計画区域マスタープランに定めます。例えば、広域拠点の周辺地域において公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等を地域拠点と位置づけ、日常生活の拠点として買い物や診療などのサービス機能の立地・集積を図ります。

### ② ネットワーク（連携軸）

交通ネットワークについては、幹線道路をはじめとする必要な都市基盤の整備や維持・強化を図り、拠点を結ぶ高規格道路のネットワーク化に加え、主要な鉄道駅に接続する自動車交通、バス交通、自転車・徒歩交通等の適切な連携を促進するなど、交通結節機能の充実による拠点と居住誘導区域等とを結ぶ総合交通体系の構築をめざします。

### ③ 市街地の範囲

財政の持続性を勘案しつつ、一定レベルの行政サービスを維持するためにも市街地の範囲はいたずらに拡大せず、既存市街地の範囲内とすることを原則とします。ただし、計画的に行われる以下の場合には、新たな市街地の形成を許容します。

- ・大規模自然災害への対応のために、新たな市街地が必要である場合
- ・地域経済を持続させるため、新たな工業系産業用地を確保することが必要である場合

### 3 都市計画区域マスタープランについて

次期の都市計画区域マスタープラン策定に際しての基本的な考え方等について示します。

#### (1) 計画の構成

「第2章\_4\_1)圏域の設定について」で整理したように、三重県の状況を考慮すると都市の将来像や方針等は、県土全体の方針や計画等と整合を図り生活等の結びつきを考慮して、複数の都市計画区域を一括し区域外も含め設定する圏域ごとに示すことが必要です。そのため、次期の都市計画区域マスタープランでは、広域検討部分として圏域全体の将来像を示す「圏域マスタープラン」および区域ごとの都市計画の決定方針等を示す「区域マスタープラン」により構成します。

#### 【圏域マスタープラン】

基本方針で設定した圏域ごとに、おおむね20年後の将来都市像を展望し、現状と計画、都市計画が担うべき課題、理念と目標などを「都市計画の目標」として明らかにします。この「圏域マスタープラン」は、各都市計画区域マスタープランの第1章で示します。

#### 【区域マスタープラン】

圏域マスタープランにおいて示す都市づくりの目標に即した都市計画区域ごとの具体的な土地利用規制や主要な都市計画の決定方針を明らかにします。これを各都市計画区域マスタープランの第2章および第3章に示します。

#### 都市計画区域マスタープラン「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

##### 【圏域マスタープラン】

##### 第1章 都市計画の目標

1. 圏域・都市計画区域の現状と計画
2. 圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題
3. 都市計画の理念と目標
4. 圏域・都市計画区域の将来都市構造図  
理念および目標の具体像として、拠点、連携軸、土地利用の用途別のゾーンからなる将来の都市構造図を示す。

##### 【区域マスタープラン】

##### 第2章 土地利用規制の基本方針

区域区分の決定の有無および区域区分を定める場合の方針を示す。

##### 第3章 主要な都市計画の決定方針

1. 土地利用に関する主要な都市計画の決定方針  
区域区分の有無に応じて、主要用途の配置方針等の土地利用の方針を示す。
2. 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針  
交通施設、下水道および河川、その他主要な都市施設について、基本方針、施設の配置方針、整備目標を示す。
3. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針  
土地区画整理事業等の市街地開発事業について、決定方針、整備の目標を示す。
4. 自然的環境の整備または保全に関する都市計画の決定方針  
公園・緑地に関して、基本方針、配置方針、確保目標を示す。
5. 地域の特性に応じて定めるべき事項  
上記のほか、地域の特性に応じた必要な項目について基本方針や施策の概要を示す。特に、「都市防災」に関する基本方針、施策の概要を示す。

図3-8 都市計画区域マスタープランの構成

## (2) 都市計画区域に関する考え方

### ① 都市計画区域の再編

市町が一体的なまちづくりを進めるためには、その行政区域内にある都市計画区域は単一であることが望ましいが、同一市町内に2つ以上の都市圏が存するなど、複数の都市計画区域を存置することが必要な場合もあるため、都市計画区域の再編にあたっては、当該市町のまちづくりの方針をふまえ、総合的・長期的な視点で検討します。

### ② 都市計画区域の拡大等の見直し方針

現行の都市計画区域に隣接する都市計画区域外に位置し、潜在的に開発の可能性がある区域については、原則として、都市計画区域への編入の必要性について検討します。

検討の結果、積極的に都市基盤を整えるまでのニーズはなく、都市計画区域への編入までは要しないと判断した場合であっても、大規模集客施設や工場の立地などが、広域的都市構造に影響を及ぼすおそれのある区域については、準都市計画区域の指定や、建築基準法第68条の9の適用、各市町の条例等による土地利用規制等を検討することとします。

なお、都市計画区域の拡大については、拡大の対象となる区域における都市計画上の取組を既存の都市計画区域と一体で行うことが、めざす都市構造を実現するために必要かどうかを併せて検討します。

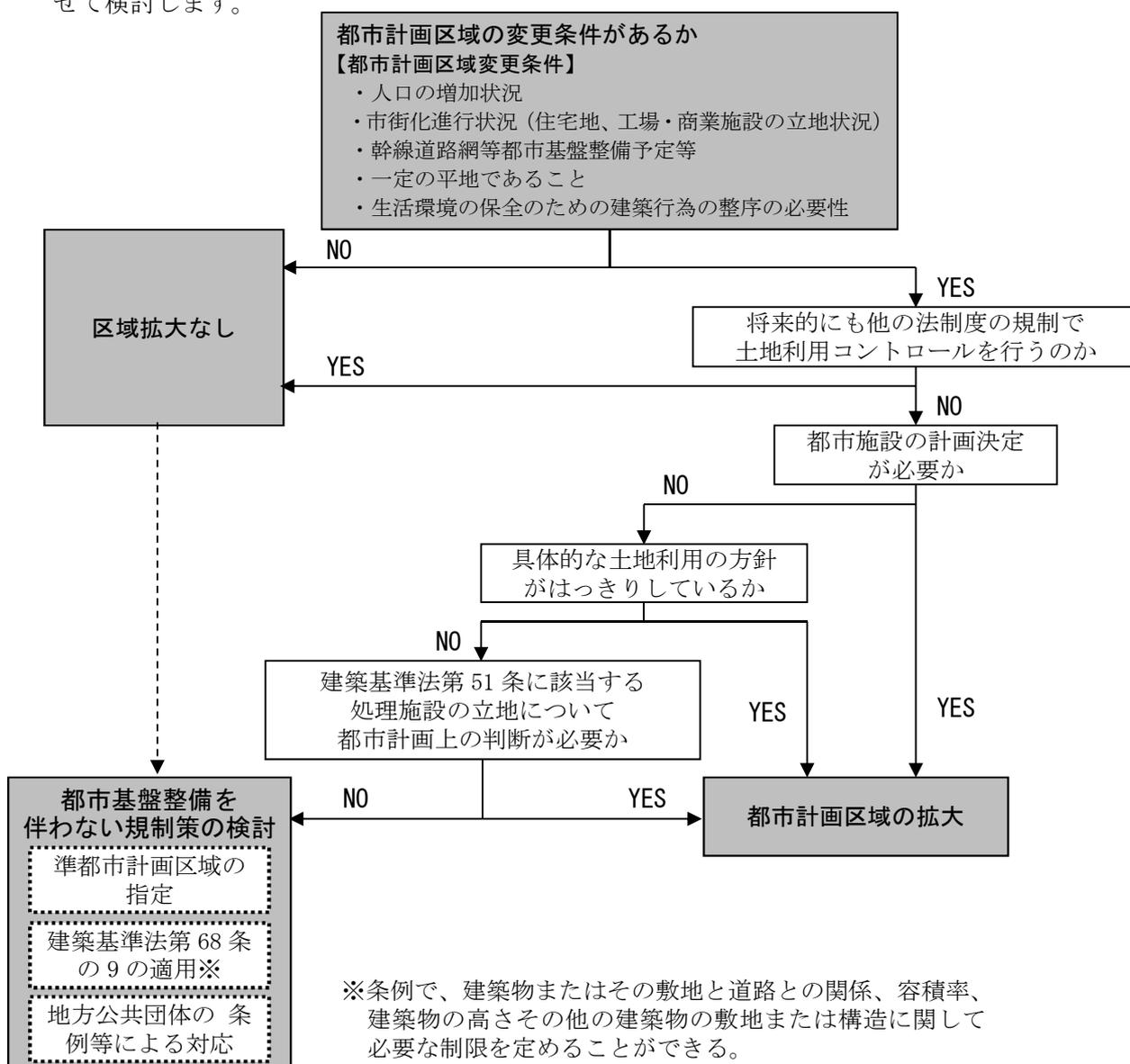


図 3-9 都市計画区域の変更に関する検討フロー

### (3) 都市計画区域マスタープランの個別項目の考え方

以下に、都市計画区域マスタープランに記載すべき個別項目の基本的な考え方を示します。

#### I 都市計画の目標

当該都市計画区域が属する圏域における都市計画の理念・目標と、将来の都市構造を示します。この際、隣接する他の圏域や都市計画区域外の現況および今後の見通しをふまえ、当該圏域・都市計画区域の広域的な位置づけについて明らかにします。

#### II 区域区分に関する方針

##### ① 区域区分の状況

三重県における区域区分の状況は以下のとおりです。都市計画法第7条第1項の規定により区域区分を定める桑名都市計画区域および四日市都市計画区域を含め、6都市計画区域で区域区分を適用しています。(平成28年12月現在)

表 3-3 三重県における区域区分の状況

大都市圏	都市計画区域名称	当初線引年月日	都計区域面積 (km <sup>2</sup> )	都計区域人口 (千人)	構成市町
中部圏 都市整備区域	桑名	S45.8.31	171	183	桑名市、いなべ市、木曾岬町、東員町
	四日市	S45.8.31	252	364	四日市市、朝日町、川越町、菰野町 <sup>※1</sup>
中部圏 都市開発区域	鈴鹿	S46.12.28	169	201	鈴鹿市
	津	S45.8.31	150	219	津市
	松阪	S47.12.26	174	154	松阪市
近畿圏 都市開発区域	上野	H4.3.31	195	60	伊賀市 <sup>※2</sup>
計	6都計区域		1,112	1,180	12市町

注) 平成26年3月31日現在(面積および人口は平成26年都市計画現況調査(国土交通省)による)。

※1 菰野町は、中部圏都市整備区域には指定されていません。

※2 伊賀市は、都市計画区域の再編に合わせ、上野都市計画区域の区域区分の変更(廃止)を検討中。

##### ② 区域区分適用の考え方

区域区分制度は、集約型都市構造の形成に向けた土地利用コントロールを行うための手段として有効であるため、現在、区域区分を適用している都市計画区域については原則として区域区分を維持することにより、広域拠点等において都市機能の維持や立地誘導を図るとともに、幹線道路の整備等に伴う市街地の拡散を抑制しつつ、区域内の自然環境を適正に整備または保全します。ただし、市町村合併に伴う都市計画区域の再編を行う場合は、地域の実情等を考慮して、区域区分の適用の可否を慎重に判断します。

現状で区域区分を適用していない都市計画区域については、今後の急激な市街地の拡大や保全すべき自然環境等の阻害が見込まれない場合には区域区分を適用せず、用途地域や特定用途制限地域の指定、立地適正化計画の運用、地区計画の適用、開発許可制度の運用等による土地利用の規制・誘導によって無秩序な市街化を抑制する方針を明らかにします。

### ③ 市街化区域の規模の考え方

市街化区域の設定は、人口を最も重要な根拠にしながらか必要と見込まれる市街地の面積（フレーム）を算定して、それを区域に当てはめる、いわゆる「人口フレーム方式」により行うことを基本とします。市街化区域内の住宅用地の規模を検討するにあたっては、将来における人口減少傾向のほか、世帯人員の低下傾向等についても考慮して、市街地における人口密度の構成を的確に想定することとします。

また、産業振興等による工業系産業用地等を確保する必要がある場合は、地域の状況を勘案して、工業用地フレームを設定することを検討します。

なお、大規模自然災害の被害低減に向けた都市構造の形成に向けて、「土地利用検討区域」内の住宅や公共施設等の移転先を確保するために必要な場合は、人口フレーム方式以外での市街化区域編入手法について検討します。

## III 主要な都市計画の決定方針

### i 土地利用に関する方針

#### ① 区域別の土地利用の基本的な考え方

##### a. 市街化区域

都市機能の集積を図るべき広域拠点等の区域においては、景観や生活環境に配慮しつつ、当該拠点区域のめざす市街地像に応じ、原則として密度の高い高度な土地の利用を図ります。拠点以外の区域については、高さや容積率、建ぺい率などを適切にコントロールし、緑や周辺の景観と調和した空間を創出します。

市街化区域内にある集団的な農地や山林等は、都市農業の場や市街地における貴重な緑・オープンスペースになりうる土地として積極的に都市計画上の位置づけを与え、適切に保全・活用します。

三重県の特性に応じた集約型都市構造の形成に向け、市町の立地適正化計画による取組を促進します。立地適正化計画に定める居住誘導区域への居住、都市機能誘導区域への誘導施設の立地誘導を図る一方で、市街化区域内で居住誘導区域から外れた区域については、必要な場合には、居住調整地域の指定等による土地利用の抑制方策をとることも検討することとします。

##### b. 市街化調整区域

市街化調整区域は市街化を抑制する区域であり、引き続き自然環境や農林漁業との調和・共存を基本に土地利用を図ります。

一方、人口減少傾向が今後より強まるなかでも、農林漁業を支える既存集落等が役割を守り、歴史・文化など地域の個性・多様性を維持していく必要があります。そのため、既存集落等において、地域の状況に応じて一定の条件に沿った開発行為や建築行為については許容し、地域の活力や生活環境を維持します。

- ・市街化調整区域全体の保全・整備に関する理念・計画を、都市計画区域マスタープランで提示します。
- ・これにしたがい、自然環境や農林漁業と調和・共存を基本に、開発を行わず自然的環境、農地・林地等として保全すべき区域を明示します。
- ・個性ある地域として活力を創出していくべき既存集落等の区域について、必要な場合には、地区計画等の活用により一定の開発が許容されることを明らかにすることで、このような区域での計画的なまちづくりを促進します。

##### c. 非線引き都市計画区域

都市計画運用指針において「用途地域が定められていない地域においては当該地域の市街化の促進につながるような都市施設を都市計画に定めることは望ましくない」とされているよう

に、本来、用途地域が定められていない地域（以下「白地地域」という。）は市街化することを想定していません。非線引き都市計画区域において、都市的土地利用を促進し市街地としての土地利用を図る区域には、用途の混在等を防止しつつ望ましい市街地像を実現するため、用途地域を定めることを原則とします。

- ・都市計画区域マスタープランで、都市的土地利用を行うゾーン、農林漁業を営むゾーンおよび自然環境を保全するゾーンを示します。
- ・都市的土地利用を促進し市街地としての土地利用を図る区域には、原則として用途地域を定めます。さらに地区計画などを積極的に活用することで良好な都市環境の保全・創出を図ります。
- ・白地地域については市街化を抑制します。そのため、他法令による土地利用の規制状況をふまえ、必要に応じて特定用途制限地域や地区計画を活用します。

ただし、各都市計画区域における土地利用のコントロール手法については、当該都市計画区域における宅地開発の動向や、人口減少・高齢化の進行の程度等の地域の実情を考慮した上で検討することとします。

都市機能の集積を図るべき広域拠点等の区域においては、景観や生活環境に配慮しつつ、当該拠点区域のめざす市街地像に応じ、原則として密度の高い高度な土地の利用を図ります。拠点以外の区域については、高さや容積率、建ぺい率などを適切にコントロールし、緑や周辺の景観と調和した空間を創出します。

三重県の特性に応じた集約型都市構造の形成に向け、立地適正化計画による市町の取組を促進します。立地適正化計画に定める居住誘導区域・都市機能誘導区域への居住や誘導施設の立地誘導を図る一方で、市街地等のうち居住誘導区域から外れた区域について、必要な場合には、居住調整地域の指定等による土地利用の抑制方策をとることも検討することとします。

#### d. 都市計画区域外

都市計画区域マスタープランは、都市計画区域外の区域を含めた圏域全体を対象としてめざす都市構造を示した上で、都市計画区域内に関する個別の方針を定めます。

市町においては、圏域の将来都市構造をふまえながら、都市計画区域外を含めたまちづくりが検討されることが望まれます。

立地適正化計画を策定する場合は、都市計画区域内が計画の対象となりその区域外に居住誘導区域等を設定することはできませんが、既存集落等については「小さな拠点」等として位置づけ、日常生活の利便性の確保等を図っていくことが考えられます。

## ② 大規模自然災害のリスクのある区域の土地利用の考え方

施設の用途を居住系、業務系および公共系に大別し、大規模自然災害のリスクへの対応の観点からの用途別の施設配置の基本的な考え方を以下に示します。

### a. 居住系：住宅・医療福祉施設等

- ・住宅・医療福祉施設等については、災害リスクが低い場所にある状態を基本とします。
- ・災害リスクの高い場所では、既に立地している住宅等の災害リスクの低い場所への移転や危険な空き家の除去等によるリスクの低減を図ります。
- ・災害リスクの低い場所への移転等が困難な場合や時間を要する場合は、建築物の構造強化や避難の安全性を確保するための対策を講じます。
- ・配置する場所の設定にあたっては、日常生活の利便性にも配慮します。

### b. 業務系：事務所・店舗・工場等、居住を伴わない業務系の施設

- ・事務所・店舗・工場等、居住を伴わない業務系の施設については、避難の安全性を確保した上で、災害リスクの観点だけではなく、産業活動の機能性や地域産業の維持向上に配慮

し、配置すべき場所を設定します。

- ・二次災害をもたらすおそれのある燃料や薬品等の保管・配置・管理等に十分配慮し、災害発生時における流出防止等の対策を講じます。
- c. **公共系**：庁舎・学校・公民館等の避難所および地域防災拠点となる施設
  - ・災害発生時に避難所や地域防災拠点となる庁舎・学校・公民館等のうち、応急対策活動を行う拠点となる公共施設（県市町の庁舎、消防署・警察署等）は、災害リスクが極めて低い場所にある状態を基本とします。
  - ・災害リスクの極めて低い場所への移転等が困難な場合や時間を要する場合は、大規模自然災害発生時にもその機能が確保されるよう災害リスクが極めて低い場所に代替施設等を確保します。
  - ・学校および地区公民館等は、災害リスクが低い場所にある状態を基本とします。
  - ・災害リスクの低い場所への移転等が困難な場合や時間を要する場合は、建築物の構造強化や避難の安全を確保するための対策を講じます。
  - ・配置する場所の設定にあたっては、日常生活の利便性にも配慮します。

### ③ 産業に関する土地利用の考え方

都市計画区域マスタープランにおいて、産業に関する土地利用の基本的な考え方を以下に示します。

#### a. 商業系土地利用

商業系土地利用については、生活サービスが効率的に提供されるよう、既存の商業施設の規模や配置状況を勘案し、必要な施設を維持・誘導します。

商業施設のうち新たな大規模集客施設については、都市計画区域マスタープランに位置づける広域拠点における商業地域や近隣商業地域で鉄道駅等から約1kmの範囲に立地誘導し、それ以外の場所では原則抑制します。

既存の大規模集客施設については、必要に応じこれを維持します。

#### b. 工業系土地利用

工業系土地利用においては、地域活力の維持・向上を図るため、周辺の環境に配慮しつつ、新たな産業の立地・誘導や既存産業の維持を図る「工業系用途地域」、「用途地域外の一団の既設工業用地」および「用途地域外における工業系土地利用構想・計画地」を位置づけます。この「工業系土地利用」のなかから、一定の基準により「工業系土地利用誘導ゾーン」を選定し、同区域への大規模工業施設の立地を促進します。立地促進にあたっては、県の関係部局および市町と連携した取組に努めます。

工業系土地利用誘導ゾーンにおいて立地・誘導を図る具体的な業種等の選定については、市町主体で行います。また、工業系土地利用誘導ゾーン以外の区域で市町マスタープランにおいて工業系土地利用の位置づけがある区域に関して、市町が主体となって都市計画の変更を行おうとする場合、県は、「協議」「同意」の手続きのなかで、都市計画区域マスタープランの目標に即した判断を行います。

既存の市街地外に位置する工業系土地利用誘導ゾーンについては、必要に応じて都市基盤の整備を進め、工業系用途地域の指定を検討します。これが市街化調整区域にある場合には、市街化区域へ編入することを原則としますが、困難な場合には地区計画制度を適用して必要な整備を行います。

## ii 都市施設整備に関する方針

都市計画区域マスタープランに定める都市計画の目標を実現するために必要な都市施設について、計画的な整備等を図ります。なお、既に決定している都市施設については、将来人口の見通しなどを踏まえ、規模の縮小、廃止など計画の見直しを行います。

### ① 交通施設の整備に関する基本的な考え方

主要な鉄道駅周辺等を中心に自動車交通、鉄道、バス交通、自転車・徒歩交通等の適切な連携を促進するなど、交通結節機能を充実させることで、総合交通体系の構築をめざします。

#### a. 道路

三重県における現状として自動車交通は人・モノの移動の主要な手段であり、引き続き幹線道路網を充実することが必要です。

中部圏や近畿圏、県内の他圏域等と連携する広域幹線道路網の維持・充実に努め、各 IC やそれらへのアクセス道路を含めた幹線道路網の交通処理・空間形成・景観形成等の諸機能の維持・増進が必要です。

道路の整備にあたっては、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、階層的な道路ネットワークの構築を進めることが必要です。

また、緊急輸送道路については、大規模自然災害時での機能を確保するため、道路自体の防災性の維持・強化の他、多重性の確保が必要です。

以上の観点をふまえ必要となる、都市計画道路の着実な整備を図ります。また、社会・経済情勢や住民の意向等をふまえながら、道路の機能を明確にした上で、必要に応じて都市計画道路の見直しを進めます。

#### b. 公共交通

超高齢社会への対応や環境負荷の低減の観点から、公共交通の重要性はさらに高まっており、より多くの方が公共交通で移動することができ、また、それにより公共交通を維持することができる都市構造の形成が必要です。

### ② 下水道および河川の整備に関する基本的な考え方

生活環境の改善と河川等の水質の保全を図るため、既存施設を適正に維持するとともに、必要に応じて事業区域の見直しや農業集落排水事業等との連携を図りながら下水道等の整備を引き続き進めるなど、地域の状況に応じた適切な生活排水処理を促進します。

また、雨水対策として、下水道や排水路の整備を引き続き進め、浸水地域の解消に努めます。

河川については、自然環境や良好な水辺環境の維持等に配慮しながら、必要な河川改修等を進めます。

### ③ その他、都市施設の整備に関する基本的な考え方

都市の防災性向上に資する施設（例えば緊急輸送道路に位置づけられる道路をはじめ、河川、防水・防潮の施設等）の整備にあたり、土地の確保等のために必要な場合には、それら施設を都市施設として都市計画決定することも検討しながら、着実な整備を図ります。

想定される津波災害の被害低減のために、土地利用検討区域から重要な公共施設の移転を図る場合等は、必要に応じて一団地の津波防災拠点市街地形成施設を整備することにより、津波発生時における都市機能の確保を図ります。

立地適正化計画に定める都市機能誘導施設等、当該都市として確保することが必要な施設（例えば教育文化施設、社会福祉施設等）の整備にあたり、土地の確保が必要な場合には、それらを都市施設として都市計画決定し、着実な整備を図ります。

### iii 市街地開発事業等に関する方針

都市の拠点形成や、交通ネットワークの形成、良好な居住環境の形成に向けた市街地の整備を進めます。

主要な鉄道駅周辺、あるいは立地適正化計画による都市機能誘導区域などの都市の拠点となる地域において、道路等の都市基盤を整備し、土地の高度利用等による都市機能の集積を図る場合は、必要に応じ、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の実施を検討します。また、拠点地域の周辺や公共交通の沿線地域等において良好な住宅地の形成を図る場合は、必要に応じ、土地区画整理事業等の実施を検討します。

生活道路が狭隘である、幹線道路が未整備である等の問題を抱えている低層・高密な市街地においては、地域コミュニティに配慮しながら、面的整備にあわせて必要な道路、公園等の整備を進め、安全性の高い市街地の形成を図ります。

歴史資産等を有する地区においては、既存の住宅地における居住環境の維持・向上に努めるとともに、歴史的まち並みの保全・形成を図るため、必要に応じ地域地区や地区計画を検討します。

### iv 自然的環境の整備または保全に関する方針

美しく魅力と個性にあふれる地域づくりの実現にむけ、山林や里山、農地、河川等の自然環境の保全や、公園・緑地の整備等を進めます。また、防災機能を有する「自然環境保全地域」や保安林をはじめ、丘陵地の樹林地、平野部の農地、河川・海岸沿いの緑地等についても、適切に整備・保全を行うことが必要です。

このため、他法令による土地利用規制との整合に留意しながら、適切な地域地区を指定し保全を図ります。

### v 地域の特性に応じて定めるべき事項

都市計画区域マスタープランには、上記までにに関する方針の他に、地域の特性に応じた必要な事項について、基本方針や施策の概要を示します。特に、対応の必要性が高まっている都市防災に関しては、その基本方針や施策の概要を示すこととします。

#### ① 都市防災に関する方針

想定される風水害や土砂災害、地震・津波災害に対して、地域の地理的特性および人口集積、市街地の形成状況、産業構造等の現状と将来の見通しに応じて、都市構造の再編を検討します。

#### ② 自然環境・広域交流に関する方針

豊かな自然環境をはじめとする地域資源を生かした魅力ある地域づくりを進めます。これらの地域資源をもとにした集客交流を促進し、地域の活力の維持・向上につなげるため、必要なアクセス道路等の交通施設や、観光交流のための施設等の整備、周辺部も含めた広域的な交流拠点としてふさわしい景観の維持・形成等に努めます。

#### ③ 歴史・文化・景観に関する方針

県内に豊富に存在する貴重な歴史・文化遺産や美しい景観については、地区計画や建築協定などの適用、景観法、景観条例等に基づく規制・誘導等による保全を図り、地域のポテンシャルを高めていきます。

## 用語解説

<b>あ行</b>	
<b>アクセシビリティ</b>	<p>一般的には、近づきやすさやアクセスのしやすさ。</p> <p>平成 26 年 6 月に国土技術政策総合研究所が公表した「アクセシビリティ指標活用の手引き(案)」での「アクセシビリティ」は、都市の暮らしやすさの観点から、居住地から目的地までの空間移動を伴うものにおける、人びとがあるサービスを利用するにあたりその入り口に入るまでの“サービスへの到達のしやすさ”をさす。</p>
<b>一団地の津波防災拠点市街地形成施設</b>	<p>津波が発生した場合においても都市機能を維持するための拠点となる市街地の整備を図る観点から、当該市街地が有すべき住宅施設、特定業務施設または公益的施設のほか、これらと一体的に確保する必要のある公共施設から構成される一団の施設。都市施設として都市計画に定めることができる。</p>
<b>インフラ</b>	<p>インフラストラクチャー (infrastructure) の略語。</p> <p>学校、病院、道路、橋梁、鉄道路線、バス路線、上水道、下水道、電気、ガス、電話など社会的経済基盤と社会的生産基盤とを形成するものの総称。(社会資本と同義)</p>
<b>か行</b>	
<b>開発許可</b>	<p>都市計画法第 29 条に基づき、一定の開発行為について許可を要することとして、区域の性質に応じた許可基準に該当しない開発行為を制限するもの。</p>
<b>家屋倒壊等氾濫想定区域</b>	<p>中小河川洪水浸水想定区域図作成の手引き(第 2 版)(平成 28 年 3 月)国土交通省水管理・国土保全局河川環境課水防企画室において示される、洪水時に家屋が流失・倒壊等のおそれがある範囲を示すもの。洪水時における屋内安全確保(垂直避難)の適否の判断等に有効な情報となる。</p>
<b>協創</b>	<p>「みえ県民カビジョン」で使用している言葉。私たちが「公」を担う主体として自立し、行動することで、協働による成果を生み出し、新しいものを創造していくこと。</p>
<b>居住調整地域</b>	<p>都市再生特別措置法第 81 条に基づき市町村が作成する立地適正化計画で定められる区域のうち、市街化調整区域以外であって、居住誘導区域外の区域において定められる、住宅地化を抑制すべき区域。都市計画に定めることができる地域地区の一種。</p>
<b>居住誘導区域</b>	<p>都市再生特別措置法第 81 条に基づき市町村が作成する立地適正化計画で定められる区域のうち、居住を誘導すべき区域。</p>
<b>緊急輸送道路</b>	<p>災害対策基本法に基づき地域防災計画に位置づけられる、災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために、緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道およびこれらを連絡する幹線的な道路。</p> <p>三重県では、高速自動車国道、一般国道およびこれらを連絡する幹</p>

	<p>線的な道路ならびにこれらの道路と都道府県知事が指定するもの（地方公共団体等の庁舎等の所在地、救援物資等の備蓄地点等および広域避難地など）とを連絡し、またはそれらの拠点を相互に連絡する道路を指定している。</p>
<b>区域区分</b>	<p>都市計画法第7条に基づき、都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、都市計画区域を「市街化区域」と「市街化調整区域」の2つの区域に区分すること。区域区分を行うことを一般的に「線引き」という。</p>
<b>建築協定</b>	<p>建築基準法に基づき、地域住民が建築物の敷地や形態、用途等の基準について、自主的に規則を定めることができる制度。</p>
<b>広域道路ネットワーク</b>	<p>高規格道路や幹線道路によって構成される都市間の交流・連携に資する道路ネットワーク。</p>
<b>高規格道路</b>	<p>全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路である高規格幹線道路と高規格幹線道路と一体となって、地域発展の核となる都市圏の育成や地域相互の交流促進、空港・港湾などの広域交流拠点との連結等に資する路線である地域高規格道路を併せて、高規格道路という。</p>
<b>合計特殊出生率</b>	<p>15～49歳までの女性の年齢別出生率を合計したもので、一人の女性がその年齢別出生率で一生涯の間に生むとしたときの子どもの数に相当する。</p>
<b>洪水浸水想定区域</b>	<p>水防法第14条第1項の規定により、対象とする河川が想定最大規模降雨によって破堤又は溢水した場合に、その氾濫水により浸水することが想定される区域。</p>
<b>さ行</b>	
<b>市街化区域、市街化調整区域</b>	<p>都市計画法第7条に基づく区域で、市街化区域は「すでに市街地を形成している区域およびおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域」、市街化調整区域は「市街化を抑制すべき区域」。</p>
<b>市街地開発事業</b>	<p>都市計画法第12条第1項に規定されている、宅地や公共施設などを一体的に整備する面的な開発を行う事業。土地区画整理事業、新住宅市街地開発事業、工業団地造成事業、市街地再開発事業、新都市基盤整備事業、住宅街区整備事業、防災街区整備事業がある。</p>
<b>市町マスタープラン</b>	<p>都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」。市町村の区域を対象とし、市町村の定める都市計画の方針を定める。</p>
<b>準都市計画区域</b>	<p>都市計画法第5条の2に規定される区域で、都市計画区域外のうち、相当数の住居その他の建築物の建築または敷地造成が現に行われ、または行われると見込まれる一定の区域であって、そのまま土地利用を整序することなく放置すれば、将来における都市としての整備、開発及び保全に支障が生じるおそれがある場合に、都道府県が指定する。</p>

	<p>準都市計画区域に指定されると、都市計画区域と同様、一定の開発・建築制限を受け、用途地域等のきめ細やかな土地利用ルールの活用も可能。ただし、都市計画区域と異なり、市街地開発事業や都市施設を定めることはできない。</p>
<b>小委員会</b>	<p>三重県都市計画審議会運営要綱第5条に規定される審議会審議の予備審査機関。</p>
<b>人口集中地区 (DID)</b>	<p>国勢調査で設定される、市町村の区域内で人口密度 40 人/ha 以上の基本調査区等が互いに隣接して人口が 5,000 人以上になる地域。(P15 注釈参照)</p>
<b>人口フレーム方式</b>	<p>市街化区域を設定する方法。人口を最も重要な市街地規模の算定根拠としつつ、これに世帯数や産業活動の将来の見通しを加え、市街地として必要と見込まれる面積を即地的に割り付ける。</p>
<b>生産年齢人口</b>	<p>15～64 歳人口。</p>
<b>線引き都市計画</b>	<p>区域区分を適用している都市計画区域のこと。</p>
<b>た行</b>	
<b>大規模集客施設</b>	<p>建築基準法別表第二(わ)項に掲げる、劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場、ナイトクラブその他これに類する用途又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場その他これらに類する用途に供する建築物でその用途に供する部分(劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあっては、客席の部分に限る。)の床面積の合計が一万平方メートルを超えるもの。</p>
<b>地域地区</b>	<p>都市計画法第8条に基づき都市計画に定めることのできる地域、地区または街区で、用途地域、特定用途制限地域、高度地区などの種類がある。</p>
<b>小さな拠点</b>	<p>小学校区など、複数の集落が集まる基礎的な生活圏のこと。 分散しているさまざまな生活サービスや地域活動の場などをつなぎ、人やモノ、サービスの循環を図ることで、生活を支える新しい地域運営の仕組みをつくろうとする取組を、「小さな拠点づくり」という。</p>
<b>地区計画</b>	<p>都市計画法第12条の4に基づき、地区の特性にふさわしい良好な環境を整備・保全するため、地区の目標・将来像や公共施設の整備、建築物に関する事項等を定める制度、またはその計画のこと。</p>
<b>特定用途制限地域</b>	<p>都市計画法第9条に基づき定められる地域で、用途地域が定められていない土地の区域(市街化調整区域を除く。)内において、その良好な環境の形成または保持のため当該地域の特性に応じて合理的な土地利用が行われるよう、制限すべき特定の建築物等の用途の概要を定める地域。</p>
<b>特別用途地区</b>	<p>都市計画法第9条に基づき定められる地区で、用途地域内の一定の地区における当該地区の特性にふさわしい土地利用の増進、環境の保護等の特別の目的の実現を図るため、当該用途地域の指定を補完して定める地区。</p>

<b>都市機能誘導区域</b>	都市再生特別措置法第 81 条に基づき市町村が作成する立地適正化計画で定められる区域で、都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域。
<b>都市機能誘導施設</b>	都市再生特別措置法第 81 条に基づき市町村が作成する立地適正化計画で定められる区域で、都市機能誘導区域に立地を誘導すべき都市機能増進施設。
<b>都市計画運用指針</b>	都市計画制度の運用について、各地方公共団体が必要な時期に必要な内容の都市計画を実際に決め得るよう、国としての原則的な考え方を示したもの。
<b>都市計画区域</b>	都市計画法第 5 条に基づき、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全する必要のある区域として、都道府県により指定される都市計画を定める範囲のこと。
<b>都市計画区域マスタープラン</b>	都市計画法第 6 条の 2 に基づく「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」。市町村を超える広域的見地から都道府県が決定するもので、都市計画区域や複数の都市計画区域を対象とし、都市計画の目標や区域区分の有無、主要な都市計画の決定方針等を定める。
<b>都市計画決定</b>	都市計画法第 15 条に基づき、都市の健全な発展と秩序ある整備を図るための土地利用、都市施設の整備および市街地開発事業に関する計画（都市計画）を一定の手続きにより決定すること。
<b>都市計画審議会</b>	都市計画法第 77 条に基づき都道府県に（または同法第 77 条の 2 に基づき市町村に）設置する機関。都道府県都市計画審議会は、都道府県知事が決定または同意する都市計画（土地利用、都市施設、市街地開発事業）などについて、審議答申を行う。
<b>都市公園</b>	都市公園法第 2 条に規定される、地方公共団体または国が設置する公園または緑地のこと。
<b>都市施設</b>	都市計画法第 11 条に掲げられる道路、公園、緑地、下水道等、都市での諸活動を支え、生活に必要な都市の骨組みを形づくる施設。都市計画に定められた都市施設を都市計画施設（都市計画道路、都市計画緑地など）という。
<b>土砂災害危険箇所</b>	国土交通省の要請により、各都道府県が実施した調査で確認された、土石流、地すべり、急傾斜の崩壊が発生するおそれがある箇所のこと。 「土石流危険溪流」、「急傾斜地崩壊危険箇所」、「地すべり危険箇所」があり、三重県では、調査結果をもとに「土砂災害危険区域図」を作成し、市町へ配布している。
<b>土砂災害警戒区域</b>	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（土砂災害防止法）に基づき指定される区域で、急傾斜地の崩壊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る区域。危険の周知、警戒避難体制の整備が行われる。
<b>土砂災害特別警戒区域</b>	土砂災害警戒区域等における土砂災害防止対策の推進に関する法律（土砂災害防止法）に基づき指定される区域で、急傾斜地の崩壊

等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命または身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域。特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。

#### な行

##### 南海トラフ地震

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

##### 南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域

南海トラフ地震防災対策推進地域のうち、南海トラフ地震に伴い津波が発生した場合に特に著しい津波災害が生ずるおそれがあるため、津波避難対策を特に強化すべき地域。(川越町以南の沿岸市町が指定されています。)

##### 南海トラフ地震防災対策推進地域

南海トラフ地震が発生した場合に著しい地震災害が生ずるおそれがあるため、南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法に基づき指定される地震防災対策を推進する必要がある地域。(県内全市町が指定されています)

#### は行

##### 非線引き都市計画

区域区分が行われていない都市計画区域のこと。

#### ま行

##### 「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」

近い将来に発生が危惧される南海トラフ地震や県内に分布する活断層を震源とする内陸直下型地震に対して、その被害の低減に向けた都市計画の基本的な考え方を示すもの。平成 28 年 8 月に三重県が策定。

#### や行

##### 用途地域

都市計画法第 8 条に基づき、住居、商業、工業等市街地の大枠としての土地利用を定めるもの。用途地域は 12 種類あり、建築物の用途、形態、建ぺい率、容積率等を定めている。

#### ら行

##### 立地適正化計画

都市再生特別措置法第 81 条に基づいて市町村が作成することができる、住宅や医療・福祉・商業等の施設の立地の適正化を図るための計画。市町村マスタープランの一部とみなされる。

三重県都市計画基本方針

平成 29 年 3 月 発行  
三重県県土整備部都市政策課  
〒514-8570 津市広明町 13  
電話 (059)-224-2718