

圏域マスタープラン

北勢圏域マスタープラン

中南勢圏域マスタープラン

伊勢志摩圏域マスタープラン

伊賀圏域マスタープラン

東紀州圏域マスタープラン

三重県

北勢圏域マスタープラン

三重県

=目 次=

はじめに.....	1
1. 北勢圏域における都市計画の目標.....	2
(1) 圏域・都市計画区域の現状と取組.....	2
(2) 圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題.....	5
(3) 都市計画の理念と目標.....	7
(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造.....	9
(5) 一体の圏域形成に向けた方針.....	19

はじめに

三重県（以下「本県」という。）では、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）の改定に先立ち、『三重県都市計画基本方針』（以下「基本方針」という。）を平成 29 年 3 月に策定しました。

基本方針では、県土全体として総合的、一体的観点からおおむね共通する都市づくりの方向として、「県民と共に考える地域づくり」を土台とし、次の 4 つに整理しています。

- ① 「地域の個性を生かした魅力の向上」
- ② 「都市機能の効率性と生活利便性の向上」
- ③ 「災害に対応した安全性の向上」
- ④ 「産業振興による地域活力の向上」

次期都市計画区域マスタープランでは、将来都市像と現状との乖離を解消するため、「都市経営の観点」、「都市防災の観点」、「都市活力の観点」の 3 つの変革の観点を取組に反映させ、実効性を高めることとしています。

また、本県では、都市計画区域マスタープランに定めるべき項目のうち「都市計画の目標」については、生活等の結びつきが強い複数の都市計画区域を一括し区域外も含め「圏域」として設定し、おおむね 20 年後の将来都市像を展望し、『圏域マスタープラン』として先に示すこととしています。

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

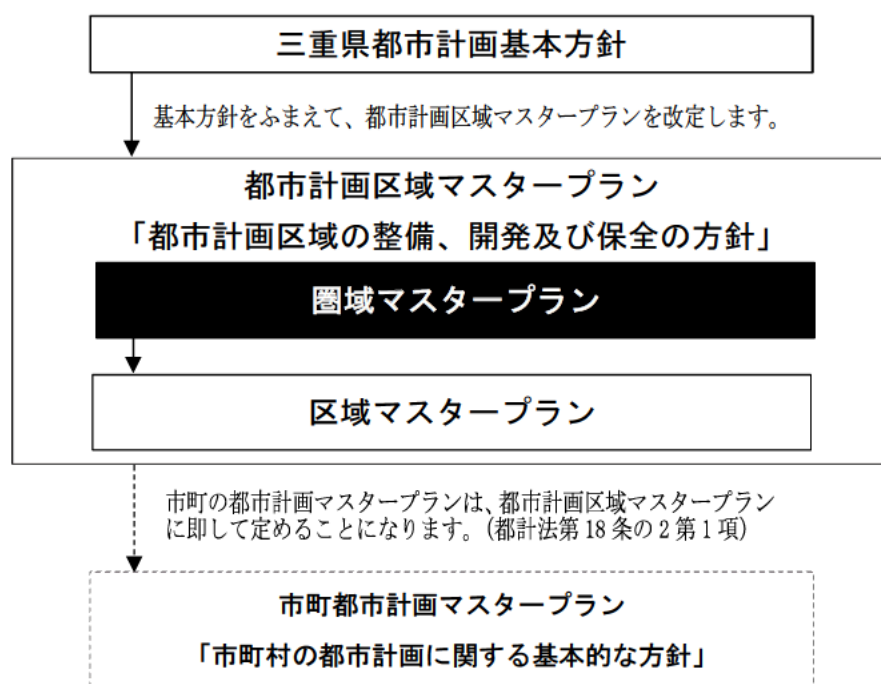


図 圏域マスタープランの位置づけ

1. 北勢圏域における都市計画の目標

(1) 圏域・都市計画区域¹の現状と取組

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

① 圏域・都市計画区域の現状

【構成市町】

- ・四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、いなべ市、木曽岬町、東員町、菰野町、朝日町、川越町の5市5町

【構成都市計画区域】

- ・桑名都市計画区域（桑名市の一部、いなべ市の一部、木曽岬町、東員町）
- ・四日市都市計画区域（四日市市の一部、菰野町の一部、朝日町、川越町）
- ・鈴鹿都市計画区域（鈴鹿市の一部）
- ・北勢都市計画区域（いなべ市の一部）
- ・大安都市計画区域（いなべ市の一部）
- ・亀山都市計画区域（亀山市の一部、津市の一部）

i. 地勢、人口、産業

- ・本圏域は、県北部に位置し、名古屋市を中心とする中部圏に含まれる区域です。
- ・圏域東部は伊勢湾に面した平野が展開し、西部は鈴鹿山脈が連なり、南部は津市に接しています。
- ・本圏域における都市的土地利用は、伊勢湾沿岸の平地部およびその区域から鉄道等により結ばれた内陸部で行われています。
- ・県内の人口が減少局面にあるなかで、本圏域では人口は現状を維持し、世帯数は増加しています。人口動向は用途地域²内の縁辺部や用途地域外周辺で増加がみられる地域がある一方、都市計画区域外や桑名市、四日市市の中心部、古くからの住宅団地では減少がみられます。また、本圏域全体では、今後は人口減少に転じる見通しです。
- ・高齢化率は24.6%で5つの圏域で最も低くなっています。また、山間部ほど高齢化が進行しています。
- ・県内最大の産業集積地として県内経済をけん引するなか、工場の事業所数が減少傾向で

【北勢圏域位置図】



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

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

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

あるものの、製造品出荷額は近年において顕著な伸びを示しています。一方、商業については、小売業の商品販売額は増減を繰り返しており、直近では増加がみられるものの、長期的には減少傾向にあります。また、大規模なレジャー施設が立地することなどから、観光入込客数が県内で最も多い地域でもあります。

ii. 市街化動向

- ・人口集中地区（DID）³は、四日市市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、東員町、菰野町、川越町において形成されています。その人口密度は概ね横ばいで推移していますが、平成27年で圏域平均40.3人/haと県の平均をやや下回っています。（三重県平均41.6人/ha）
- ・建築着工状況は、区域区分⁴を定める都市計画区域（以下「線引き都市計画区域」という。）、区域区分を定めない都市計画区域（以下「非線引き都市計画区域」という。）を含め、用途地域内が約76%を占めています。そのうち、非線引き都市計画区域では、用途地域外への新築が約68%であり、特に工業系はその傾向が顕著になっています。
- ・農地転用面積は、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域を含め、用途地域外が約55%を占めています。そのうち、非線引き都市計画区域では、用途地域外での農地転用が約76%となっています。
- ・本圏域（木曽岬町、朝日町、川越町を除く）の空き家率は平成25年で12.5%となっており、県平均15.5%と比べ約3ポイント低く、5圏域で最も低くなっています。

iii. 都市施設・公共交通

- ・三重県においては、高規格幹線道路⁵を中心とした道路ネットワークの概成、さらにはリニア中央新幹線の建設や、中部国際空港および関西国際空港の機能拡充による利便性向上等により、三重県と国内外各地との間の移動時間が短縮されるとともに行動圏域が拡大し、交流・連携の多様化や産業経済活動の活性化が見込まれます。
- ・本圏域においては、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、国道1号、国道23号を骨格とした幹線道路網が形成されているなか、新名神高速道路や東海環状自動車道、北勢バイパス等の整備が進められています。また、四日市港では、海上輸送網の拠点である国際拠点港湾として、臨港道路霞4号幹線等の施設整備が進められています。
- ・都市施設の整備状況については、都市計画道路の整備率は45.5%（県平均46.7%）と県の平均を下回り、汚水処理人口普及率は91.5%（県平均83.5%）と5圏域で最も高くなっています。また、都市計画公園の一人当たり面積は14.19m²/人（県平均10.65m²/人）で県の平均を上回っています。

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

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

⁵ 高規格幹線道路：全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。

- ・移動時における自家用車への依存が高く、公共交通の利用者が減少し、地域によっては公共交通のサービス水準を保つことが困難となってきました。

Ⅳ. 自然環境、災害等

- ・本圏域は、自然公園地域が3地域指定されるなど、豊かな自然環境を有するとともに、歴史・文化施設等の多様な地域資源を有しており、これらの適切な保全を前提とする広域交流への活用が期待されています。
- ・南海トラフ地震⁶（過去最大クラス）による津波浸水想定区域には、概算で圏域人口の12%が居住し、主要な公共公益施設の14%が立地するなど、津波浸水による大きな被害の発生が想定されています。一方、復旧・復興に向けて必要となる地籍調査の進捗率は10.3%（三重県9.4%、全国51.6%、平成28年度末時点）にとどまっています。
- ・発生頻度が高まっている大雨や、大型化する台風等による風水害の発生が懸念されています。

② 圏域・都市計画区域における取組

- ・本格的な人口減少、超高齢社会の到来に対応するため、市町においては、集約型都市構造⁷の構築に向けた地域独自の取組が進められているほか、いなべ市と東員町においては、いなべ市を中心市とする定住自立圏形成協定が締結され、定住に必要な都市機能の確保・充実を図る取組が進められています。
- ・名古屋市を中心とする中部圏に含まれる本圏域は、県内人口の46%が居住し、産業の中核的な役割を果たす区域として、移住・定住や産業集積を促進するための多様な取組が進められています。
- ・新名神高速道路、東海環状自動車道等の広域的な道路網や四日市港等の交通基盤に加え、地域の暮らしの充実を図るための都市環境整備が進められています。
- ・公有民営方式によるあすなろう鉄道の運行をはじめとして、公共交通を維持するための取組が進められています。
- ・全国的に自然災害が多発するなか、本圏域では沿岸部の地震津波対策や丘陵部の土砂災害対策等が進められています。
- ・本圏域が有する豊かな自然環境や歴史や文化等の多様な地域資源を生かした「観光の魅力づくり・人づくり」につながる地道な取組を行っています。

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

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

（２）圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題

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

＜地域の個性を生かした魅力の向上＞

- ・豊かな自然環境を背景とする田園景観や個性ある歴史・風土・文化資産を生かしたまち並みの保全と観光への利活用を図り、広域交流を促進することが必要です。
- ・市街地においては、これまでに形成されてきた道路・公園等の都市施設や、既に立地・集積している都市機能、あるいは歴史・文化を背景とするまち並み等のストックを生かしながら、都市空間を魅力あるものとしていくことが必要です。

＜都市機能の効率性と生活利便性の向上＞

- ・土地利用面では、郊外における開発の抑制と効率的な都市経営を推進する観点から、市街地の低密拡散の抑制と市街化区域および非線引き都市計画区域における用途地域への都市機能の集約を促進することが必要です。
- ・商業・業務、文化、医療、教育等、多様な都市機能は、集約型都市構造の構築の観点から、中心市街地や主要な駅周辺等における既存ストックの活用が可能な区域への集約が必要です。
- ・人口減少に伴い空き地や空き家が発生し、市街地の低密度化がさらに進行すると予測されており、生活利便性を確保するために必要な都市機能を維持することが必要です。
- ・NO_x・PM法⁸対策地域が所在する本圏域では、NO_x・PMの排出量削減の観点からも公共交通の利用促進が求められます。
- ・幹線道路沿道等に都市機能の拡散等のおそれが生じる場合は、無秩序な新築等の抑制に向けた都市計画制度の適用が必要です。
- ・施設面では、人口減少等の社会情勢の変化を十分にふまえた上で、県民生活を支える幹線道路ネットワークや公共下水道等について計画の必要な見直しを行い、整備を進めるとともに、良好な居住環境の形成に向けた都市施設の充実および適切な維持管理を計画的・効率的に進めることが必要です。
- ・超高齢社会への対応と環境負荷の低減に向け、利便性の高い公共交通ネットワークの構築とサービスレベルの維持・向上を図るとともに、公共交通の利用を促進するための交通結節点および周辺施設の整備も必要です。

＜災害に対応した安全性の向上＞

- ・沿岸部を中心に地震災害による大規模な被害が想定されていることや洪水被害、土砂災

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

害等の風水害が懸念されていることをふまえ、災害に強いまちづくりに向け、防災・避難施設の整備等のハード対策と土地利用の規制・誘導等のソフト対策を一体的に進める必要があります。

- ・地震・津波災害や洪水・高潮被害、土砂災害等に強いまちづくりに向け、必要となる地籍調査等を進めるとともに、緊急輸送道路や河川・海岸堤防、土砂災害防止施設等の公共土木施設について、未整備箇所の整備や、老朽化対策を進める必要があります。

<産業振興による地域活力の向上>

- ・本圏域は、産業の中核的な役割を担う区域として、さらなる産業集積を図るための高速道路インターチェンジ（以下「ＩＣ」という。）や幹線道路沿道への産業集積や四日市コンビナートの活性化を支援するための臨海部の有効活用を進めることが求められています。
- ・開業が見込まれるリニア中央新幹線については、整備の進捗を注視しながら、その施設への円滑なアクセスや他圏域との交流に資する交通ネットワーク等の整備を検討し、地域活力の向上につなげていく必要があります。

（３）都市計画の理念と目標

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

『未来に向けて新しい価値を創造する都市（まち）』

三重県の中核的圏域として、わが国屈指の産業集積と地域の自然環境や歴史・文化を基盤に、県内の経済をけん引し続けるとともに、住みたくなる都市環境を創出し、持続的に発展する都市をめざします。

【産業振興による地域活力の向上】

ーさらなる産業集積と広域交流促進による活力ある圏域づくりー

- ・ 環境との共生やエネルギー効率を考慮しながら地域や企業のニーズを適切に受け止め、東名阪自動車道、伊勢湾岸自動車道、新名神高速道路、東海環状自動車道の各ＩＣ周辺や幹線道路沿道への産業の集積を図り、地域産業の生産性向上をめざすとともに、四日市港を中心とする臨海部における産業のさらなる活性化を図ります。
- ・ リニア中央新幹線の停車駅周辺において計画的な土地利用を促進するとともに、地域の交通ネットワークとの連携を図るための施設整備等を行います。
- ・ 国内屈指の大規模レジャー施設をはじめとする集客施設や四日市港へ寄港するクルーズ船の観光客の受け入れ等による広域的な交流を促すことで活力ある拠点づくりを進めます。

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

ー都市機能の集約化と広域連携による中核的圏域づくりー

- ・ 三重県における産業の中心としての圏域の役割に応じつつ、多様な都市機能の集約を図る拠点を形成・配置し、各拠点間の相互連携が可能な都市構造の構築をめざします。
- ・ 都市構造に大きな影響を及ぼす大規模な商業・業務、医療等の都市機能については、中心市街地へ計画的に誘導するなど、集約型都市構造の構築に向けた立地の適正化を図ります。
- ・ 市街地においては、都市機能の集約を図る拠点およびその周辺や公共交通の沿線地域等への居住誘導により、人口密度を維持し、生活サービスの存続を図り、居住者の利便性が確保されるまちづくりをめざします。
- ・ 行政機関等の公共建築物、公共交通等の交通基盤の再編や、道路等の都市施設の見直しを進める上で、一定のサービス水準を確保し、誰もが安全で安心して住み続けられる環境を形成します。

【地域の個性を生かした魅力の向上】

－魅力と個性を生み出す地域づくりによる多様性のある圏域づくり－

- ・木曽三川や鈴鹿国定公園、城下町・宿場のまち並み等、自然、歴史・文化、景観等の多様な地域資源を生かした地域づくりを進めます。
- ・古いまち並みや水・緑に囲まれた良好な生活空間は、安らぎや潤いを与える場、ゆとりあるオープンスペースとしての保全や活用を図り、都市の付加価値を高めます。
- ・郊外の既成市街地等では、子育て世帯、セカンドライフを送る人々が、広い菜園付きの住まいや周辺農地を活用した生活環境で、自然と親しみながら地域コミュニティのなかで穏やかな暮らしを送ることができる地域づくりを進めます。

【災害に対応した安全性の向上】

－災害に強く、しなやかな圏域づくり－

- ・「防災・減災」に必要な避難施設等の整備や長寿命化を図り、災害に強い都市づくりを進めるとともに、災害時の防災・医療の拠点と各地域の連絡を強化し、安全・安心を実感できる生活環境づくりを進めます。
- ・災害リスクの高い場所では、用途を考慮した都市的土地利用の抑制や建築物の構造規制等を行うほか、災害リスクの低い場所への都市機能や居住の移転を進めるなど、大規模自然災害による被害の低減に向けて都市構造の再編を検討します。

(上記4つの方向の土台)

【県民と共に考える地域づくり】

- ・都市づくりの主役は県民との観点から、県民の参画と協働による取組を推進し、県民が参画しやすい環境づくりを進めます。
- ・県民が都市計画や都市づくりに参画しやすい環境をめざし、知識の普及や積極的な情報提供を行うとともに、県民が意見を述べる可以增加を図ります。

(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造

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

◆ 将来都市構造図で示す要素

拠点	広域的な役割をもつ圏域における拠点 ○ 広域拠点：「集約型都市構造の要」として多様な都市機能の集約を図る地区 ○ 交流拠点：広域的な交流活動を行う地区・施設等（自然交流拠点、歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点に区分する。） ○ 広域的な防災拠点：広域的な防災機能を備えた施設、災害時に拠点となる施設等
連携軸	圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等 ○ 広域連携軸：主に圏域間や県外との連携を担う交通基盤 ○ 圏域内連携軸：主に圏域内の連携を担う交通基盤 ○ 防災連携軸：災害時の物資輸送等を担う交通基盤 ○ 緑のネットワーク軸：自然環境と市街地を連携する河川や海岸線 ○ 歴史連携軸：地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道
ゾーン	○ 市街地：現行の用途地域と今後用途地域の指定が見込まれる概ねの範囲 ○ 工業系土地利用誘導ゾーン：積極的に大規模工業施設の誘導に取り組むゾーン ○ 自然交流地区：自然環境を生かした交流を推進する区域等 ○ その他 ・農用地区域、森林地域：原則として保全を図る市街地外の森林や優良な農地 ・防災に係る指定区域等：災害への対応の前提となる土砂災害警戒区域等、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域

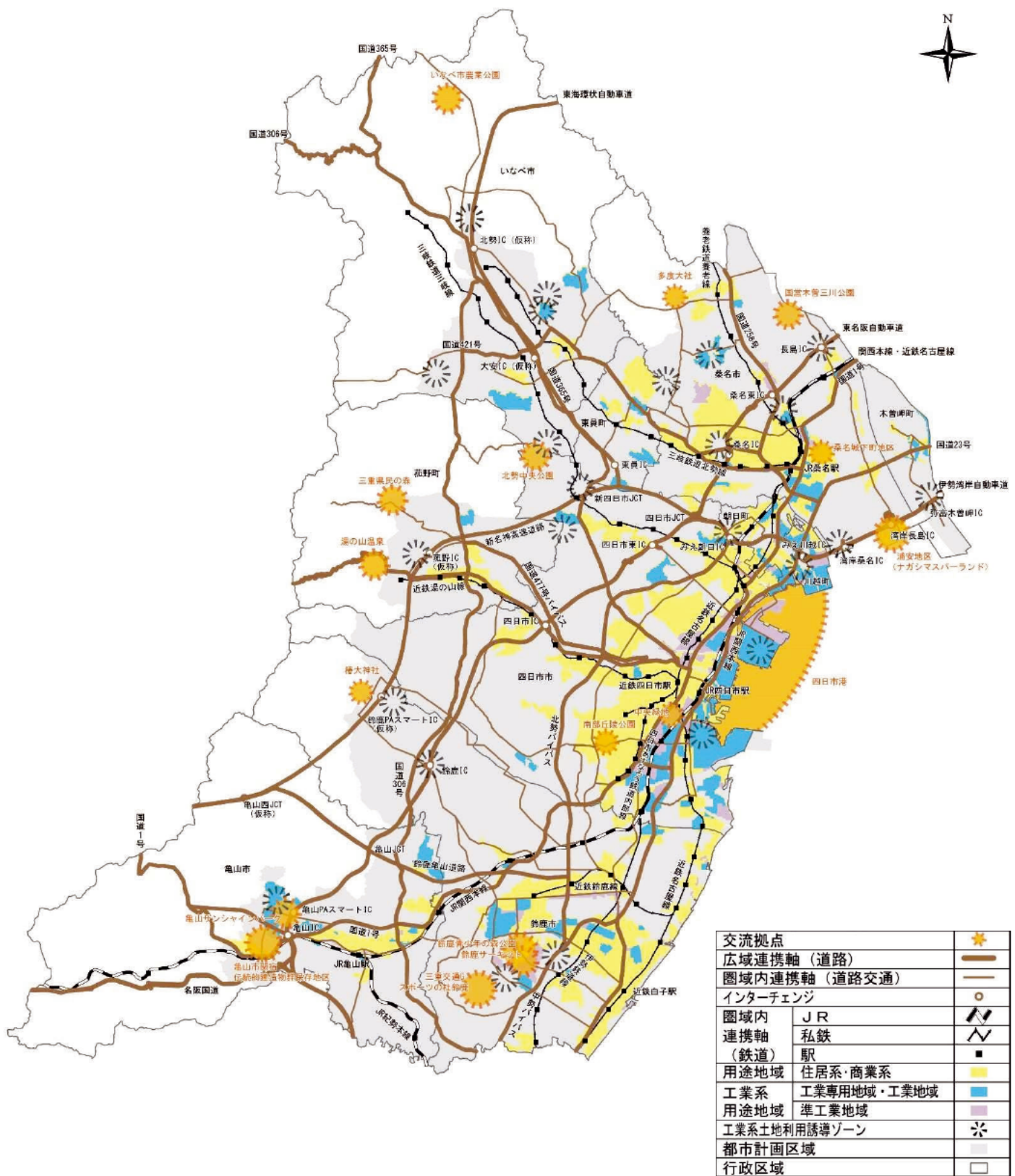
◆ 都市づくりの方向と要素の組合せ

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

◆ 北勢圏域将来都市構造図（1／4）

【産業振興による地域活力の向上】

・さらなる産業集積と広域交流促進による活力ある圏域づくり

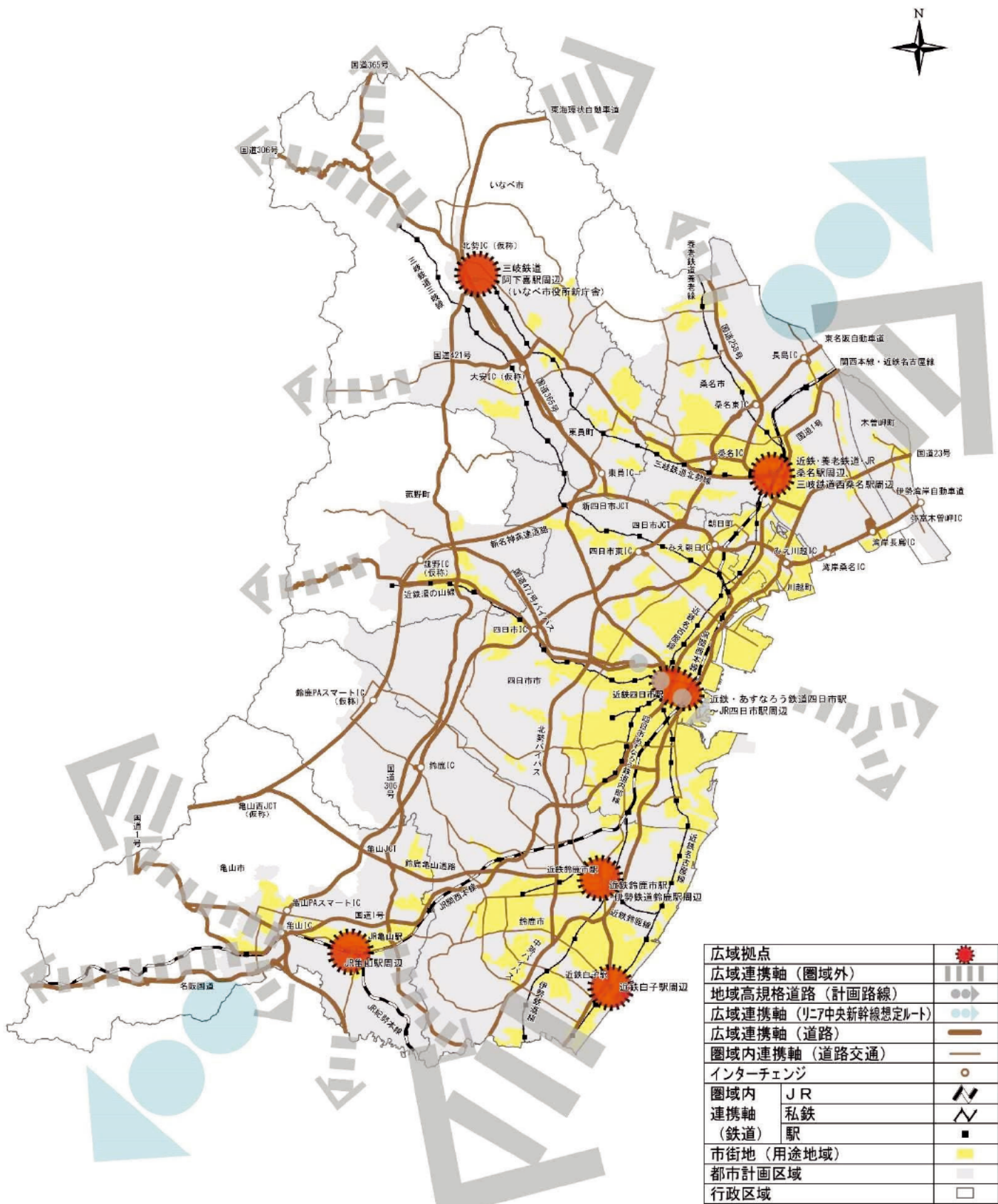


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 北勢圏域将来都市構造図（2／4）

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

・都市機能の集約化と広域連携による中核的圏域づくり

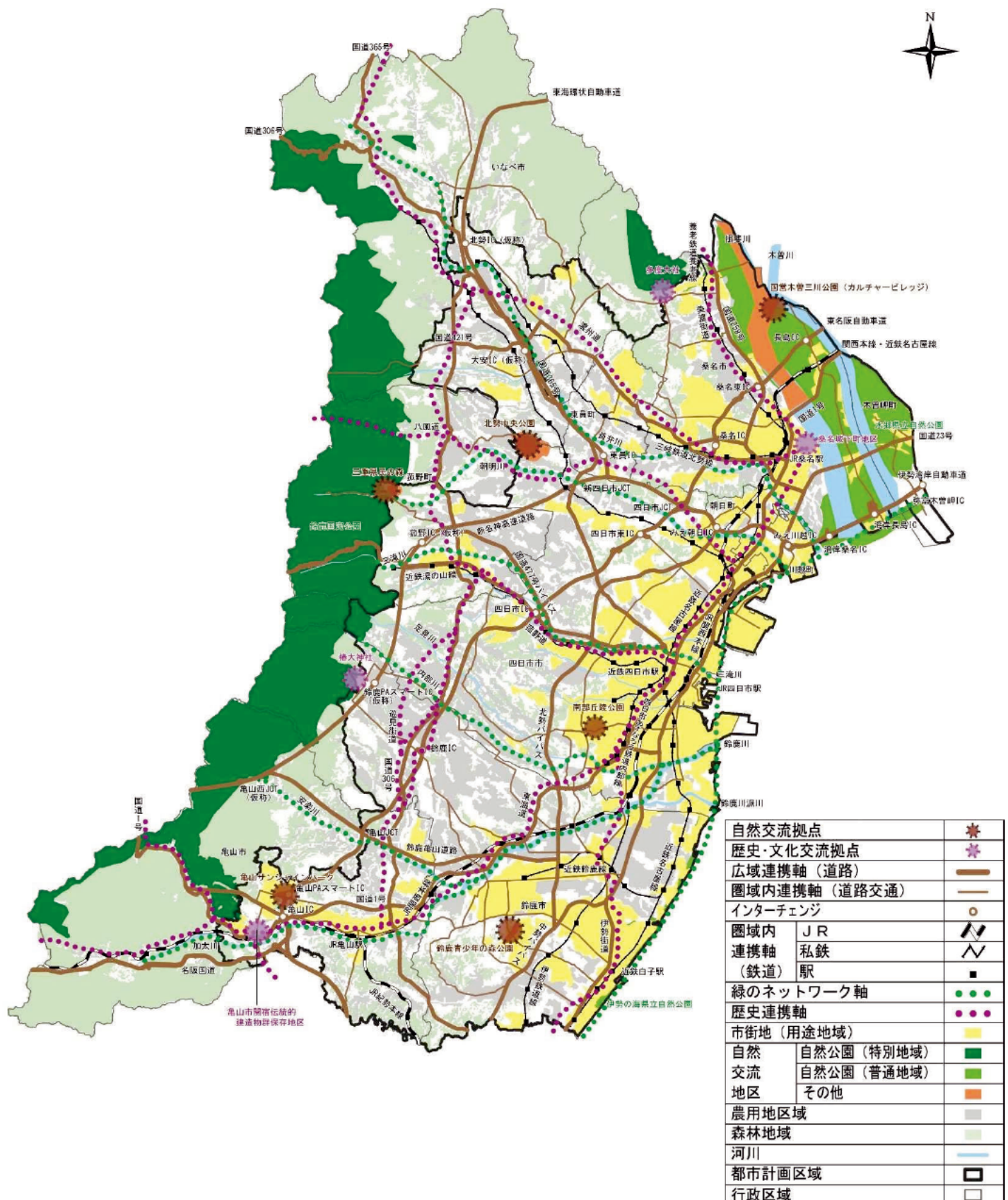


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 北勢圏域将来都市構造図（3／4）

【地域の個性を生かした魅力の向上】

・魅力と個性を生み出す地域づくりによる多様性のある圏域づくり

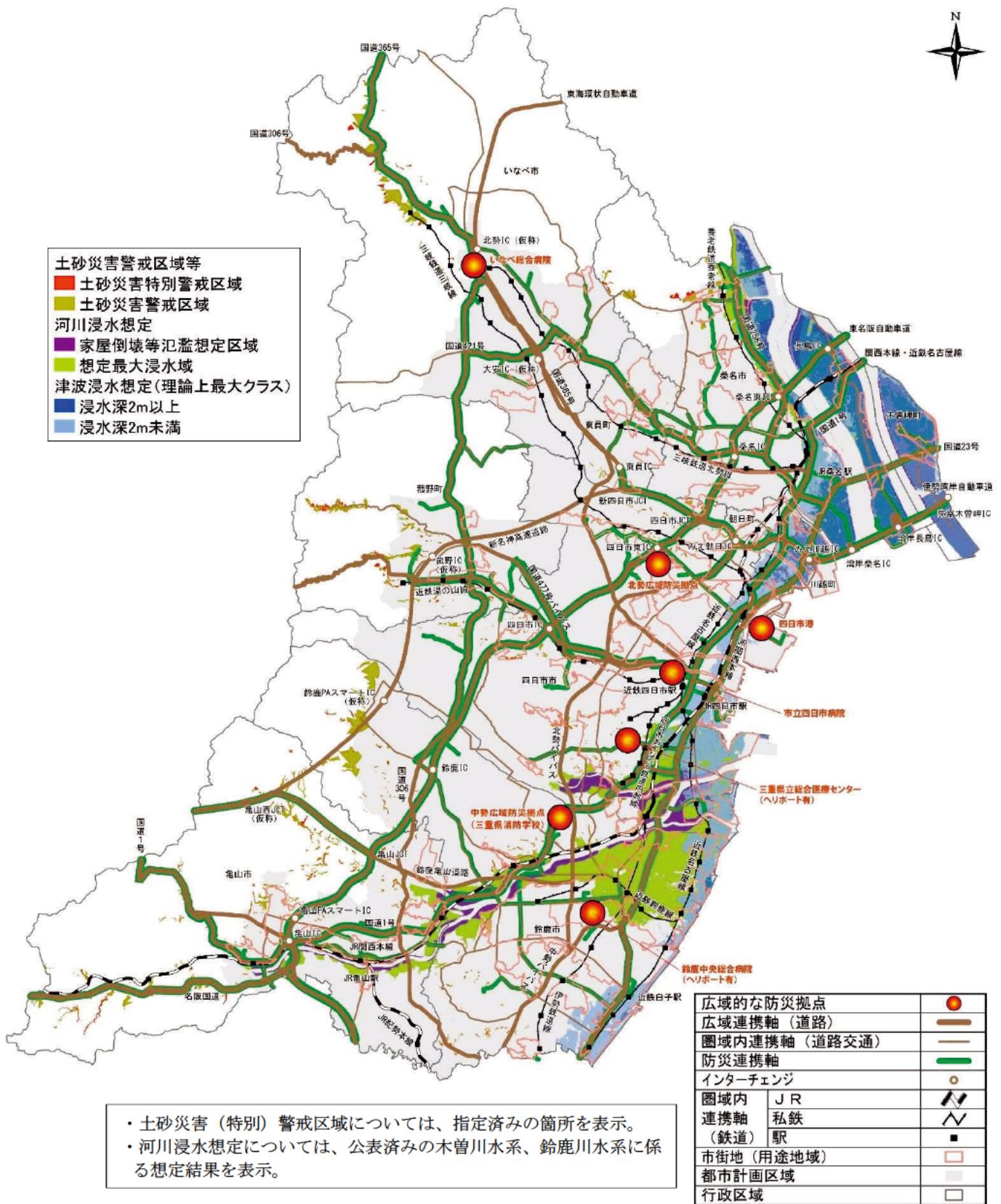


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 北勢圏域将来都市構造図（4／4）

【災害に対応した安全性の向上】

・災害に強く、しなやかな圏域づくり



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

① 拠点形成・機能誘導の方針

i. 広域拠点

- ・本圏域において、多様な生活サービス施設等が集積し、市町を越えた公共交通等の結節点となる地区のうち、集約型都市構造の要として、さらに居住や都市機能を誘導する地区を広域拠点として位置づけます。

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

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域拠点	桑名市	桑名	近鉄・養老鉄道・JR桑名駅、三岐鉄道西桑名駅周辺
	いなべ市	北勢	三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所新庁舎）
	四日市市	四日市	近鉄・あすなろう鉄道四日市駅～JR四日市駅周辺
	鈴鹿市	鈴鹿	近鉄白子駅周辺 近鉄鈴鹿市駅・伊勢鉄道鈴鹿駅周辺
	亀山市	亀山	JR亀山駅周辺

【各拠点の方向性】

○四日市駅周辺

県内で最も人口が多く、産業の発展を牽引する四日市市の主要駅周辺に必要となる高次の都市機能の集積・強化、広域での生活関連機能の向上を図ります。

○桑名駅・西桑名駅周辺、白子駅周辺、鈴鹿市駅・鈴鹿駅周辺

多くの人口が集積する市の主要駅周辺に必要となる多様な都市機能の集積・強化や周辺での生活関連機能の向上を図ります。

○阿下喜駅周辺、亀山駅周辺

一定の人口が集積する生活圏にある主要駅周辺に必要となる一定の都市機能の集積・強化や生活関連機能の向上を図ります。

ii. 交流拠点

- ・地域の個性を生かし、地域活力の向上等につながる交流活動が行われる拠点的な地区を交流拠点とします。

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

<自然交流拠点>

- ・交流拠点のうち、広域的な公園や自然公園区域内に所在する自然環境を生かした地区や施設を自然交流拠点として位置づけます。
- ・自然交流拠点およびその周辺では、豊かな自然環境の保全に努めつつ、施設の維持、整備を進め、アクセスの向上を図ります。

<歴史・文化交流拠点>

- ・交流拠点のうち、特に個性ある歴史・文化、景観を生かし魅力ある地域づくりを行う地区や施設を歴史・文化交流拠点として位置づけます。

- ・歴史・文化、景観を生かした地域づくりを行うため、地域づくりの支援やアクセスの向上を図ります。また、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく取組を促進するほか、当該区域の周辺を含めて景観法に基づく重点地区の指定や文化財保護法等の適用を検討し、区域の保全を図ります。

＜レクリエーション等交流拠点＞

- ・上記以外で、圏域を超える広域からの集客・交流がある総合レジャー型の大規模集客施設や観光施設、広域観光のゲートウェイとして客船の受入拠点の役割を担う四日市港等の施設や地区をレクリエーション等交流拠点として位置づけます。
- ・レクリエーション等交流拠点として位置づける施設等では、交流による地域活力の維持・向上に資するアクセスの向上や相互連携の促進を図ります。
- ・レクリエーション等交流拠点においては、広域的な観点からの集客交流を促進するため、既存の大規模集客施設の維持・拡張等を可能にする用途地域を維持または指定します。
- ・国際拠点港湾に指定されている四日市港については、今後も国際交流を促進するとともに、低・未利用地の有効活用に向けた取組を推進します。また、高速道路ＩＣへのアクセス向上や港湾施設の維持・再整備等により、県内の産業活動をけん引する港湾物流機能の高度化を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名		市町名	都市計画区域	拠点名称
交流拠点	自然交流拠点	桑名市	桑名	国営木曽三川公園
		四日市市/いなべ市 菰野町	四日市/大安	北勢中央公園
		四日市市	四日市	南部丘陵公園
		菰野町	四日市	三重県民の森
		鈴鹿市	鈴鹿	鈴鹿青少年の森公園
		亀山市	亀山	亀山サンシャインパーク
	歴史・文化 交流拠点	桑名市	桑名	桑名城下町地区（桑名七里の渡し公園）
			—	多度大社
		鈴鹿市	鈴鹿	椿大神社
		亀山市	亀山	亀山市関宿伝統的建造物群保存地区
	レクリエーション等 交流拠点	桑名市	桑名	浦安地区（ナガシマスパーランド）
		いなべ市	—	いなべ市農業公園
		四日市市	四日市	中央緑地
				四日市港
		菰野町	—	湯の山温泉
		鈴鹿市	鈴鹿	鈴鹿サーキット
				三重交通Gスポーツの杜鈴鹿（三重県営鈴鹿スポーツガーデン）

iii. 広域的な防災拠点

- ・広域的な防災機能を備えた施設や災害時に拠点となる医療機関および国際拠点港湾を広域的な防災拠点として位置づけます。

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

- ・広域的な防災拠点として位置づける各施設は、その維持・活用を図るため、周辺地域の

市街地整備や緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を進めるなど、拠点周辺地域の防災性の向上を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域的な 防災拠点	いなべ市	北勢	いなべ総合病院
	四日市市	四日市	北勢広域防災拠点
			四日市港（霞ヶ浦地区南ふ頭・四日市地区2号地）
			市立四日市病院
	鈴鹿市	鈴鹿	三重県立総合医療センター
			中勢広域防災拠点（三重県消防学校） 鈴鹿中央総合病院

② 連携軸の方針

- ・圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等である以下に示す各要素を連携軸と位置づけ、ネットワークの構築を図ります。

◆ 将来圏域構成（連携軸）

連携軸名	位置づけ	対象
広域連携軸	◆主に、圏域間や県外との連携を担う幹線道路、鉄道および航路	高速道路等の高規格幹線道路・圏域外を連絡する国道、鉄道および主要航路
圏域内連携軸（道路交通）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う幹線道路	圏域内の国道および主要な県道等（幹線バス交通を含む）
圏域内連携軸（鉄道）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う鉄道	鉄道
防災連携軸	◆災害時に広域的な防災拠点や関係拠点を結び、物資輸送等を担う幹線道路	緊急輸送道路
緑のネットワーク軸	◆圏域内の豊かな自然環境と市街地を連携する河川や海岸線	主要河川（河川沿いの緑および水面）や海岸線
歴史連携軸	◆地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道	主要な歴史的街道

③ 土地利用別の目標・方針

i. 住居系市街地

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

ii. 商業系市街地

【広域拠点】

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

【その他商業系土地利用】

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

iii. 工業系市街地

【工業系土地利用】

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

【工業系土地利用誘導ゾーン】

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

iv. 自然・都市農地等

【自然交流地区】

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

【都市農地等】

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

④ 都市施設整備等の目標・方針

i. 都市施設

- ・道路や公共下水道等の都市施設については、利便性を確保しながら適切に維持管理ができるよう必要な施設を都市計画に定め、計画的かつ効率的・効果的に整備します。また、県と市町が協働し、都市計画決定され長期未着手となっている施設等の必要性を検証し、人口減少の状況等により必要性が低下したものについては、計画の廃止を含めて見直しを行います。
- ・行政機関等の公共建築物については、既存の施設を有効に活用しつつ、人口減少等に対応した再編・集約を図るなかで、拠点内への集積を図るなど、適切に配置するよう努めます。
- ・道路については、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要や都市機能の連携に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、役割に応じた階層的な道路ネットワークの構築を進めます。
- ・リニア中央新幹線の整備効果を享受できるよう、地域の交通ネットワークとの連携強化を図ります。
- ・防災施設等については、災害に強いまちづくりを進めるため、引き続き、計画的に整備を推進するとともに、既存施設の長寿命化等適切な維持管理を実施します。
- ・多くの人が集まる拠点およびその周辺では、歩行者や自転車等の安全性を高めるため、ユニバーサルデザイン⁹に配慮した歩道等の整備を実施するとともに、たまり空間や駐輪スペース等を備えた快適な移動空間の形成を図ります。

ii. 公共交通

- ・集約型都市構造の構築にあたっては、都市機能の集約を図る拠点を形成するとともに相互に連携させることが重要であることから、整備が進むリニア中央新幹線や高速バス等の広域ネットワーク、それらに接続する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築を進めます。
- ・歩行者や自転車等の利便性に配慮しながら、鉄道駅やバス停等の交通結節点および周辺整備等を進め、公共交通の利用促進を図ります。また、交通結節点となる拠点周辺等への居住の誘導を進め、持続可能な公共交通を維持します。

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

（５）一体の圏域形成に向けた方針

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

① 都市計画区域の再編

- ・いなべ市の区域にある3つの都市計画区域のうち、北勢都市計画区域と大安都市計画区域については、統合することを検討します。圏域内のその他の都市計画区域については、当面は、隣接・近接都市計画区域とのつながりを意識しながら、都市計画区域ごとに広域拠点を中心とした各拠点への都市機能の集積を進め、集約型都市構造の構築に取り組みます。なお、長期的には、今後の生活圈構成の変化をふまえて、行政区域を越えた再編について検討します。
- ・非線引き都市計画区域については、市街地の低密拡散の抑制を前提とする土地利用コントロールを行うために必要な制度の適用等を検討します。

② 都市計画区域の指定

i. 菰野町の四日市都市計画区域外の区域

- ・菰野町の都市計画区域外では、隣接する四日市都市計画区域や大安都市計画区域との地形的分断がなく、商業系・工業系の市街化動向がみられることから、今後も人口や市街化動向等を注視しつつ、都市計画区域の拡大や準都市計画区域¹⁰の指定等を検討し、適正な土地利用を推進します。

ii. いなべ市の北勢都市計画区域外の区域および旧藤原町の区域

- ・いなべ市の北勢都市計画区域に隣接する区域外の区域には、多数の工場が所在しており、今後、工業集積等を積極的に進める場合は、計画の進捗状況にあわせ、都市計画区域の拡大を検討します。
- ・同市内の旧藤原町の区域において、工業系の土地利用を図る場合には、準都市計画区域の指定を検討します。

iii. 桑名都市計画区域と大安都市計画区域の区域界周辺の区域

- ・桑名都市計画区域と大安都市計画区域の間には、都市計画区域外の地域が所在しています。この地域の周辺には、東海環状自動車道大安ＩＣ（仮称）や都市計画道路東員大安線の整備が位置づけられているなか、市街化動向がみられることから、都市計画区域の指定を検討します。

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

iv. 亀山都市計画区域の都市計画区域外の区域

- ・ 亀山市の亀山都市計画区域外の区域で、北側に整備された広域農道の沿道では、現在、都市的土地利用がなされておらず、農業振興地域や地域森林計画対象民有林の指定を受けていますが、商業施設等の立地の可能性も否定できないことから、今後の動向を見極め、都市的土地利用の発生が懸念される場合には、準都市計画区域の指定について検討します。

中南勢圏域マスタープラン

三重県

=目 次=

はじめに.....	1
1. 中南勢圏域における都市計画の目標.....	2
(1) 圏域・都市計画区域の現状と取組.....	2
(2) 圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題.....	4
(3) 都市計画の理念と目標.....	6
(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造.....	8
(5) 一体の圏域形成に向けた方針.....	18

はじめに

三重県（以下「本県」という。）では、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）の改定に先立ち、『三重県都市計画基本方針』（以下「基本方針」という。）を平成 29 年 3 月に策定しました。

基本方針では、県土全体として総合的、一体的観点からおおむね共通する都市づくりの方向として、「県民と共に考える地域づくり」を土台とし、次の 4 つに整理しています。

- ① 「地域の個性を生かした魅力の向上」
- ② 「都市機能の効率性と生活利便性の向上」
- ③ 「災害に対応した安全性の向上」
- ④ 「産業振興による地域活力の向上」

次期都市計画区域マスタープランでは、将来都市像と現状との乖離を解消するため、「都市経営の観点」、「都市防災の観点」、「都市活力の観点」の 3 つの変革の観点を取組に反映させ、実効性を高めることとしています。

また、本県では、都市計画区域マスタープランに定めるべき項目のうち「都市計画の目標」については、生活等の結びつきが強い複数の都市計画区域を一括し区域外も含め「圏域」として設定し、おおむね 20 年後の将来都市像を展望し、『圏域マスタープラン』として先に示すこととしています。

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

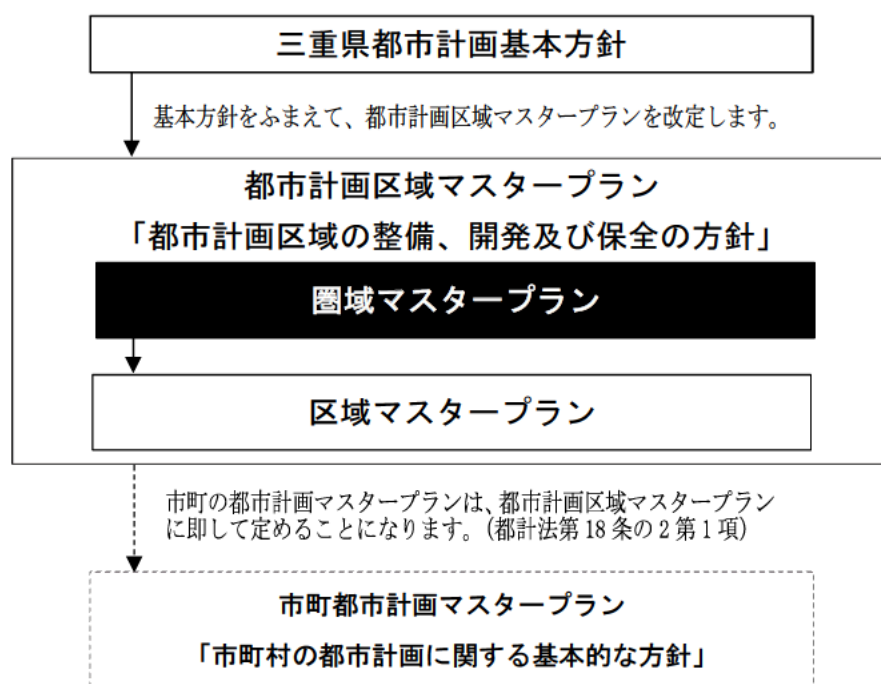


図 圏域マスタープランの位置づけ

1. 中南勢圏域における都市計画の目標

(1) 圏域・都市計画区域¹の現状と取組

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

① 圏域・都市計画区域の現状

【構成市町】

- ・津市、松阪市、多気町、明和町、大台町、大紀町の2市4町

【構成都市計画区域】

- ・津都市計画区域（津市の一部）
- ・松阪都市計画区域（松阪市の一部）
- ・安濃都市計画区域（津市の一部）
- ・多気都市計画区域（多気町の一部）
- ・明和都市計画区域（明和町）
- （・亀山都市計画区域（津市の一部））

i. 地勢、人口、産業

- ・本圏域は、県中央に位置し、東部は伊勢湾に面した平野が展開し、西部は布引山地や高見山地等を経て奈良県と接し、南部は山地を経て熊野灘に面し、北部は鈴鹿市と亀山市に接しています。
- ・本圏域における都市的土地利用は伊勢湾側の圏域東部で行われており、城下町等から発展してきた津市や松阪市の市街地、伊勢神宮とのつながりのなかで斎宮の地として発展してきた明和町の区域、古来から現在まで交通の要衝となっている多気町の区域等、多様な歴史的背景や特性を有しています。
- ・県内の人口が減少局面にあるなかで、本圏域も人口は減少傾向にありますが、世帯数は現状を維持しています。人口動向は用途地域²の縁辺部で増加がみられる地域がありますが、用途地域外や津市、松阪市の中心部では減少がみられます。
- ・高齢化率は28.6%で県全体の平均（27.9%）と同程度となっています。また、山間部ほど高齢化が進行しています。
- ・製造品出荷額および商品販売額は、ともに減少傾向となっており、特に商品販売額は大きく減少しています。

【中南勢圏域位置図】



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

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

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

ii. 市街化動向

- ・人口集中地区（DID）³は津市、松阪市に形成されています。その人口密度は平成27年で圏域平均45.3人/haと県の平均を上回っていますが、やや低下傾向にあります。（三重県平均41.6人/ha）
- ・建築着工状況は、区域区分⁴を定める都市計画区域（以下「線引き都市計画区域」という。）、区域区分を定めない都市計画区域（以下「非線引き都市計画区域」という。）を含め、用途地域内が約60%を占めています。また、非線引き都市計画区域では、用途地域外への新築が50%を超えています。
- ・住居系、商業系、工業系の建築着工状況をみると、用途地域内ではほぼ現況用途地域の指定の方向で土地利用誘導がなされていますが、用途地域外ではインターチェンジ（以下「IC」という。）周辺等で工業系の建築着工がみられます。
- ・農地転用面積は、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域を含め、用途地域外が約66%を占めています。そのうち、非線引き都市計画区域では、用途地域外での農地転用が90%を超えています。
- ・本圏域（大台町、大紀町を除く）の空き家率は、平成25年で17.6%となっており、県平均15.5%と比べ約2.1ポイント高くなっています。

iii. 都市施設・公共交通

- ・三重県においては、高規格幹線道路⁵を中心とした道路ネットワークの概成、さらにはリニア中央新幹線の建設や、中部国際空港および関西国際空港の機能拡充による利便性向上等により、三重県と国内外各地との間の移動時間が短縮されるとともに行動圏域が拡大し、交流・連携の多様化や産業経済活動の活性化が見込まれます。
- ・本圏域においては、伊勢自動車道や国道23号、国道42号を骨格とした幹線道路網が形成されているなか、中勢バイパスや松阪多気バイパス等、圏域における新たな連携軸となる道路の整備が進んでいます。
- ・都市施設の整備状況については、都市計画道路の整備率は47.3%（県平均46.7%）と県の平均とほぼ同等で、汚水処理人口普及率は83.1%（県平均83.5%）と県の平均を下回っています。また、都市計画公園の一人当たり面積は5.14m²/人（県平均10.65m²/人）と5圏域で最も低くなっています。
- ・移動時における自家用車への依存が高く、公共交通の利用者が減少し、赤字路線等の廃止に伴う交通不便地域や空白地域が生じる等、地域によっては公共交通のサービス水準を保つことが困難となってきました。

iv. 自然環境、災害等

- ・本圏域は、自然公園区域が6区域指定される等、豊かな自然環境を有するとともに、歴

³ 人口集中地区（DID）：国勢調査で設定される、市町村の区域内で人口密度40人/ha以上の基本調査区等が互いに隣接して人口が5,000人以上になる地域。

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

⁵ 高規格幹線道路：全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。

史・文化施設等の多様な地域資源を有しており、これらの適切な保全を前提とする広域交流への活用が期待されています。

- ・南海トラフ地震⁶（過去最大クラス）による津波浸水想定区域には、圏域人口の18%が居住し、主要な公共公益施設の14%が立地する等、津波浸水による大きな被害の発生が想定されています。一方、復旧・復興に向けて必要となる地籍調査の進捗率は4.2%（三重県9.4%、全国51.6%、平成28年度末時点）にとどまっています。
- ・発生頻度が高まっている大雨や、大型化する台風等による風水害の発生が懸念されています。

② 圏域・都市計画区域における取組

- ・本格的な人口減少、超高齢社会を迎え、市町においては、集約型都市構造⁷の構築をはじめ、地域独自の取組が進められています。
- ・本圏域は、県内人口の28%が居住し県行政の中核としての役割を担っており、行政・文化の中心として各種都市機能の維持・集約や移住・定住を促進する取組が進められています。駅周辺では、鉄道やバスに加え徒歩や自転車等も活用されており、戸建て住宅を中心とした広い生活圏を形成し健康的で暮らしやすい環境づくりが進められています。
- ・当圏域につながる高速道路や中勢バイパス等の道路網整備等の新たな社会基盤整備が進められ、アクセスの向上に伴う産業集積に向けた新産業の創造、地域の特性を生かした交流促進に向けた取組が進められています。
- ・全国的に自然災害が多発するなか、本圏域ではリスクを考慮した都市構造の検討が進められており、沿岸部の地震津波対策や丘陵部の土砂災害対策等が推進されています。また、市町では地籍調査について、沿岸部を中心に重点整備区域を設定するなど積極的な取組が進められています。

（２）圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題

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

＜地域の個性を生かした魅力の向上＞

- ・自然・文化の一翼を担う地域として、豊かな自然環境や歴史・文化等の多様な地域資源を生かし、地域活力の向上に資する広域交流を促すことが必要です。
- ・これまでに形成されてきた道路・公園等の都市施設や、既に立地・集積している都市機能、あるいは歴史・文化を背景とするまち並み等のストックを生かしながら、都市空間を魅力あるものとしていくことが必要です。

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

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

<都市機能の効率性と生活利便性の向上>

- ・土地利用面では、市街地において行政や文化活動の中核的な機能の維持・集積・相互連携を図るとともに、これらの機能を生かした付加価値の高い良好な居住環境を形成し、都心居住を促進・支援することが必要です。
- ・商業・業務、文化、医療、教育等、多様な都市機能は、集約型都市構造の構築の観点から、中心市街地や主要な駅周辺等における既存ストックの活用が可能な区域への集約が必要です。特に、連携中枢都市圏の連携中核都市の候補である津市や定住自立圏構想における中心市である松阪市は、その周辺市町との間で医療・福祉をはじめとする生活サービスの立地等について連携の検討が必要です。
- ・人口減少に伴い空き地や空き家が発生し、市街地の低密度化がさらに進行すると予測されており、生活利便性を確保するために必要な都市機能を維持することが必要です。
- ・幹線道路沿道等にみられる無秩序な市街化動向については、居住環境や農業生産環境の阻害要因になり得ることから、地域のコミュニティ維持に配慮しつつ、適宜適切な土地利用の規制・誘導により、秩序ある土地利用の維持・増進を図ることが必要です。
- ・施設面では、人口減少等の社会情勢の変化を十分にふまえた上で、県民生活を支える幹線道路ネットワークや公共下水道等について計画の必要な見直しを行い、整備を進めるとともに、良好な居住環境の形成に向けた都市施設の充実および適切な維持管理を計画的・効率的に進めることが必要です。
- ・超高齢社会への対応と環境負荷の低減に向け、利便性の高い公共交通ネットワークの構築とサービスレベルの維持・向上を図るとともに、公共交通の利用を促進するための交通結節点および周辺施設の整備も必要です。

<災害に対応した安全性の向上>

- ・沿岸部を中心に地震災害による大規模な被害が想定されていることや洪水被害、土砂災害等の風水害が懸念されていることをふまえ、災害に強いまちづくりに向け、必要となる地籍調査等を進めるとともに、防災・避難施設の整備等のハード対策と土地利用の規制・誘導等のソフト対策を一体的に進めることが必要です。
- ・地震・津波災害や洪水・高潮被害、土砂災害などに強いまちづくりに向け、緊急輸送道路や河川・海岸堤防、土砂災害防止施設等の公共土木施設について、未整備箇所の整備や、老朽化対策を進める必要があります。

<産業振興による地域活力の向上>

- ・本圏域は、産業集積の一翼を担う地域として、豊かな自然環境との調和を図りながら、工業系用途地域や交通利便性の高い高速道路 I C、幹線道路沿道等において工業系の産業集積を図ることが求められています。
- ・開業が見込まれるリニア中央新幹線については、整備の進捗を注視しながら、その施設への円滑なアクセスや他圏域との交流に資する交通ネットワーク等の整備を検討し、地域活力の向上につなげていくことが必要です。

（３）都市計画の理念と目標

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

『三重の中枢を担い、世代を超えて育む文化・教育・スポーツの都市（まち）』

国・県の行政機関が集中する三重県の中核的な圏域として、集積した文化・教育・スポーツ機能を生かしながら、多様なライフスタイルに応じた暮らしを提供することにより、世代を超えて住み続けたいと感じる都市環境を創出する都市をめざします。

【地域の個性を生かした魅力の向上】

－魅力や個性を生かし新たな価値を生み出す圏域づくり－

- ・ 県総合文化センター周辺や斎宮跡、松坂城跡周辺、三重大学をはじめとする自然、歴史・文化、教育、スポーツ、景観等にかかる多様な地域資源を生かした地域づくりを進めます。
- ・ 古いまち並みや水・緑に囲まれた良好な生活空間は、安らぎや潤いを与える場、ゆとりあるオープンスペースとしての保全や活用を図り、都市の付加価値を高めます。
- ・ 郊外の既成市街地等では、子育て世帯等が、広い菜園付きの住まいや周辺農地を活用した生活環境で、自然と親しみながら地域コミュニティのなかで穏やかな暮らしを送ることができる地域づくりを進めます。

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

－都市機能の集約化と連携による中核的な圏域づくり－

- ・ 県内の行政や文化の中核としての圏域の役割に応じつつ、また、隣接する伊勢志摩圏域等とのつながりを生かしながら、多様な都市機能の集約を図る拠点を形成・配置し、各拠点間の相互連携が可能な都市構造の構築をめざします。
- ・ 都市構造に大きな影響を及ぼす大規模な商業・業務、医療等の都市機能については、中心市街地へ計画的に誘導するなど、集約型都市構造の構築に向けた立地の適正化を図ります。
- ・ 市街地においては、都市機能の集約を図る拠点およびその周辺や公共交通の沿線地域等への居住誘導により、人口密度を維持し、生活サービスの存続を図り、居住者の利便性が確保されるまちづくりをめざします。
- ・ 行政機関等の公共建築物、公共交通等の交通基盤の再編や、道路等の都市施設の見直しを進める上で、一定のサービス水準を確保し、誰もが安全で安心して住み続けられる環境を形成します。

【災害に対応した安全性の向上】

－災害に強く、しなやかな圏域づくり－

- ・「防災・減災」に必要な避難施設等の整備や長寿命化を図り、災害に強い都市づくりを進めるとともに、災害時の防災・医療の拠点と各地域の連絡を強化し、安全・安心を実感できる生活環境づくりを進めます。
- ・災害リスクの高い場所では、用途を考慮した都市的土地利用の抑制や建築物の構造規制等を行うほか、災害リスクの低い場所への都市機能や居住の移転を進めるなど、大規模自然災害による被害の低減に向けて都市構造の再編を検討します。

【産業振興による地域活力の向上】

－産業集積と広域交流促進の両輪による活力ある圏域づくり－

- ・環境への負荷やエネルギー効率を考慮しながら地域や企業のニーズを反映し、伊勢自動車道の各 I C 周辺や幹線道路沿道等の交通利便性の高い区域、工業系用途地域内の低未利用地などへの産業の集積を図ります。
- ・リニア中央新幹線や新名神高速道路をはじめとする広域交通ネットワーク等、産業振興に資する都市施設を活用し、地域産業の生産性向上をめざします。
- ・自然や文化等の多様な地域資源を生かした集客施設による広域的な交流を促すことで活力ある拠点づくりを進めます。

(上記4つの方向の土台)

【県民と共に考える地域づくり】

- ・都市づくりの主役は県民との観点から、県民の参画と協働による取組を推進し、県民が参画しやすい環境づくりを進めます。
- ・県民が都市計画や都市づくりに参画しやすい環境をめざし、知識の普及や積極的な情報提供を行うとともに、県民が意見を述べることができる機会の増加を図ります。

(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造

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

◆ 将来都市構造図で示す要素

拠点	広域的な役割をもつ圏域における拠点 ○ 広域拠点：「集約型都市構造の要」として多様な都市機能の集約を図る地区 ○ 交流拠点：広域的な交流活動を行う地区・施設等（自然交流拠点、歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点に区分する。） ○ 広域的な防災拠点：広域的な防災機能を備えた施設、災害時に拠点となる施設等
連携軸	圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等 ○ 広域連携軸：主に圏域間や県外との連携を担う交通基盤 ○ 圏域内連携軸：主に圏域内の連携を担う交通基盤 ○ 防災連携軸：災害時の物資輸送等を担う交通基盤 ○ 緑のネットワーク軸：自然環境と市街地を連携する河川や海岸線 ○ 歴史連携軸：地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道
ゾーン	○ 市街地：現行の用途地域と今後用途地域の指定が見込まれる概ねの範囲 ○ 工業系土地利用誘導ゾーン：積極的に大規模工業施設の誘導に取り組むゾーン ○ 自然交流地区：自然環境を生かした交流を推進する区域等 ○ その他 ・農用地区域、森林地域：原則として保全を図る市街地外の森林や優良な農地 ・防災に係る指定区域等：災害への対応の前提となる土砂災害警戒区域等、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域

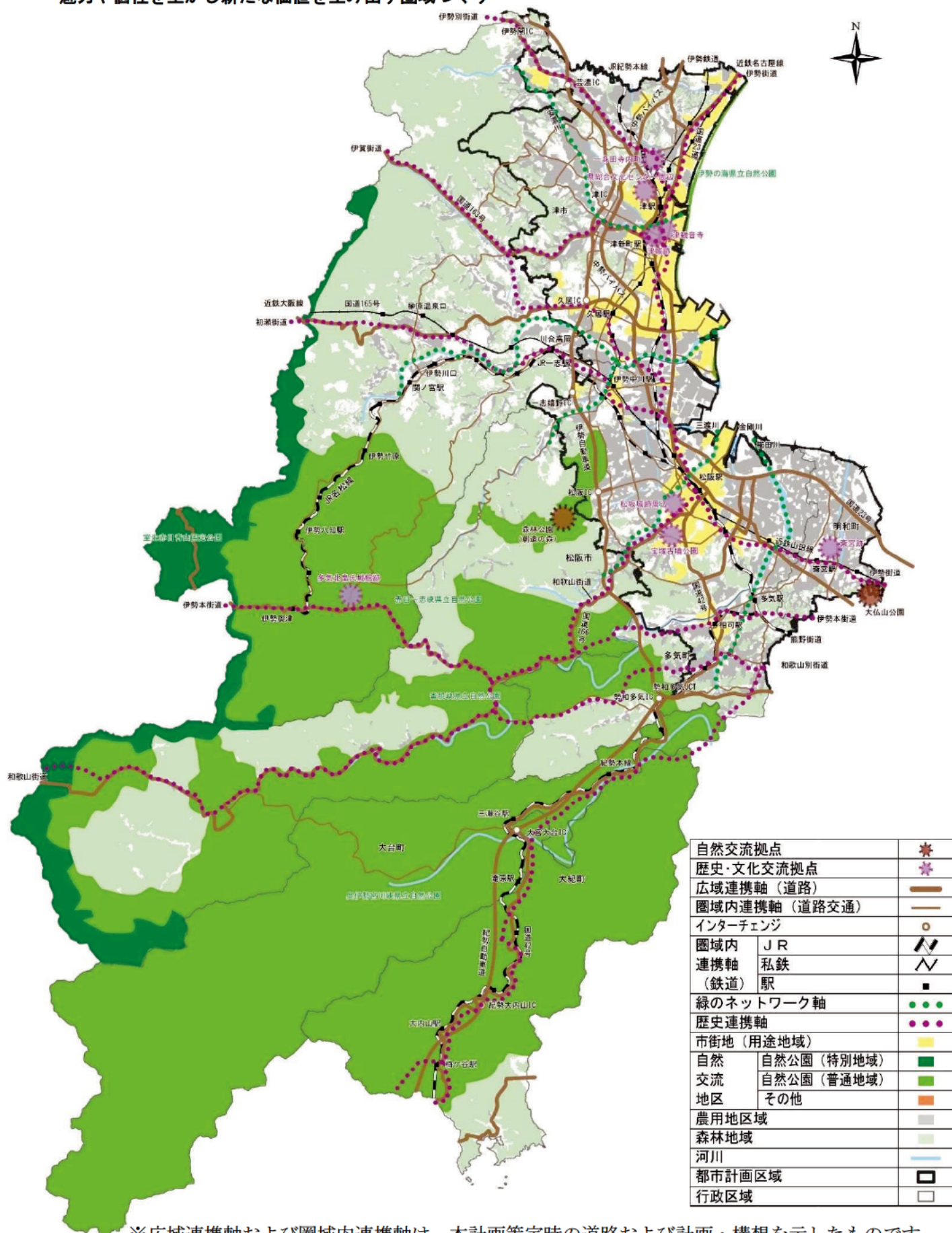
◆ 都市づくりの方向と要素の組合せ

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

◆ 中南勢圏域将来都市構造図（1／4）

【地域の個性を生かした魅力の向上】

・ 魅力や個性を生かし新たな価値を生み出す圏域づくり

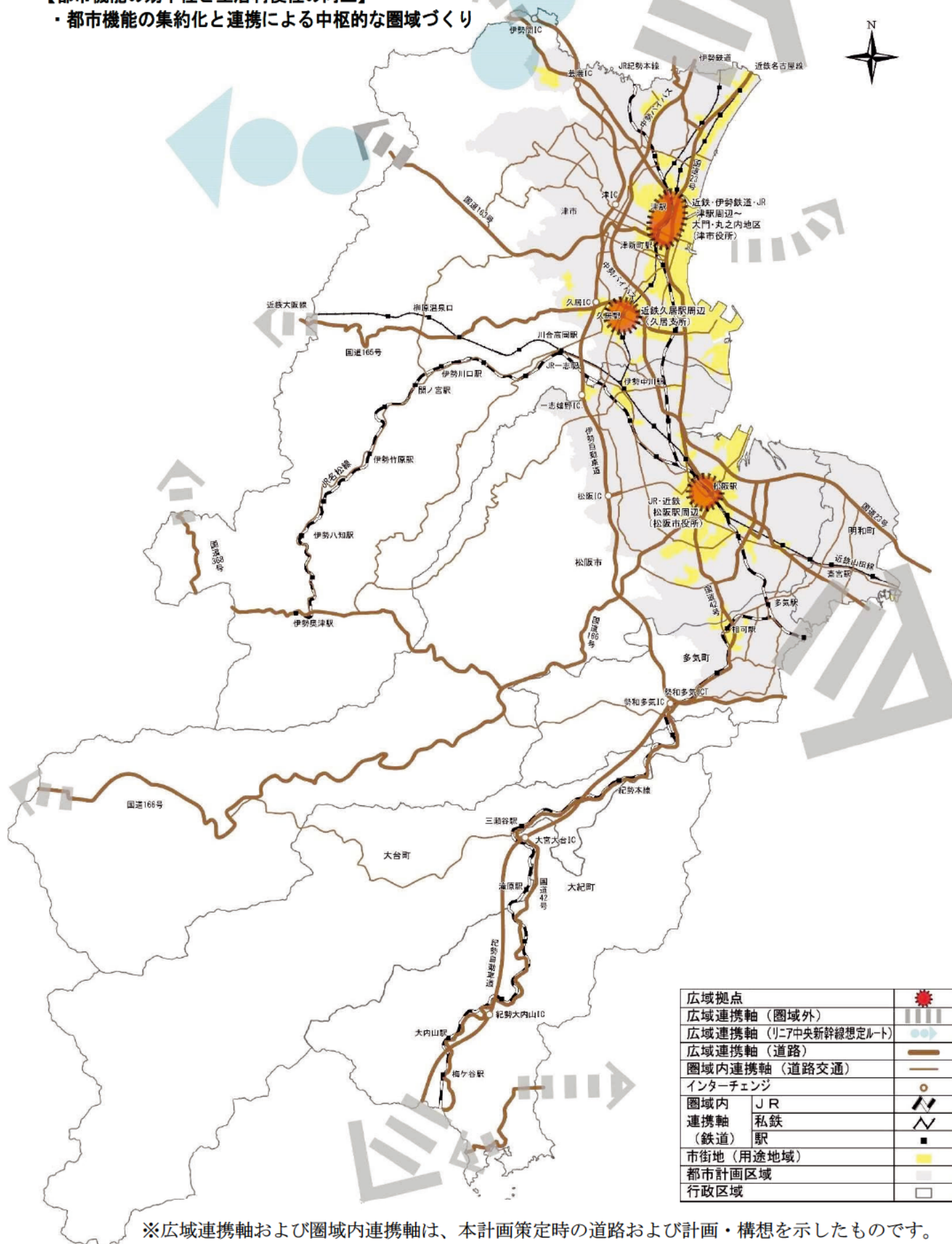


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 中南勢圏域将来都市構造図（2／4）

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

・都市機能の集約化と連携による中枢的な圏域づくり



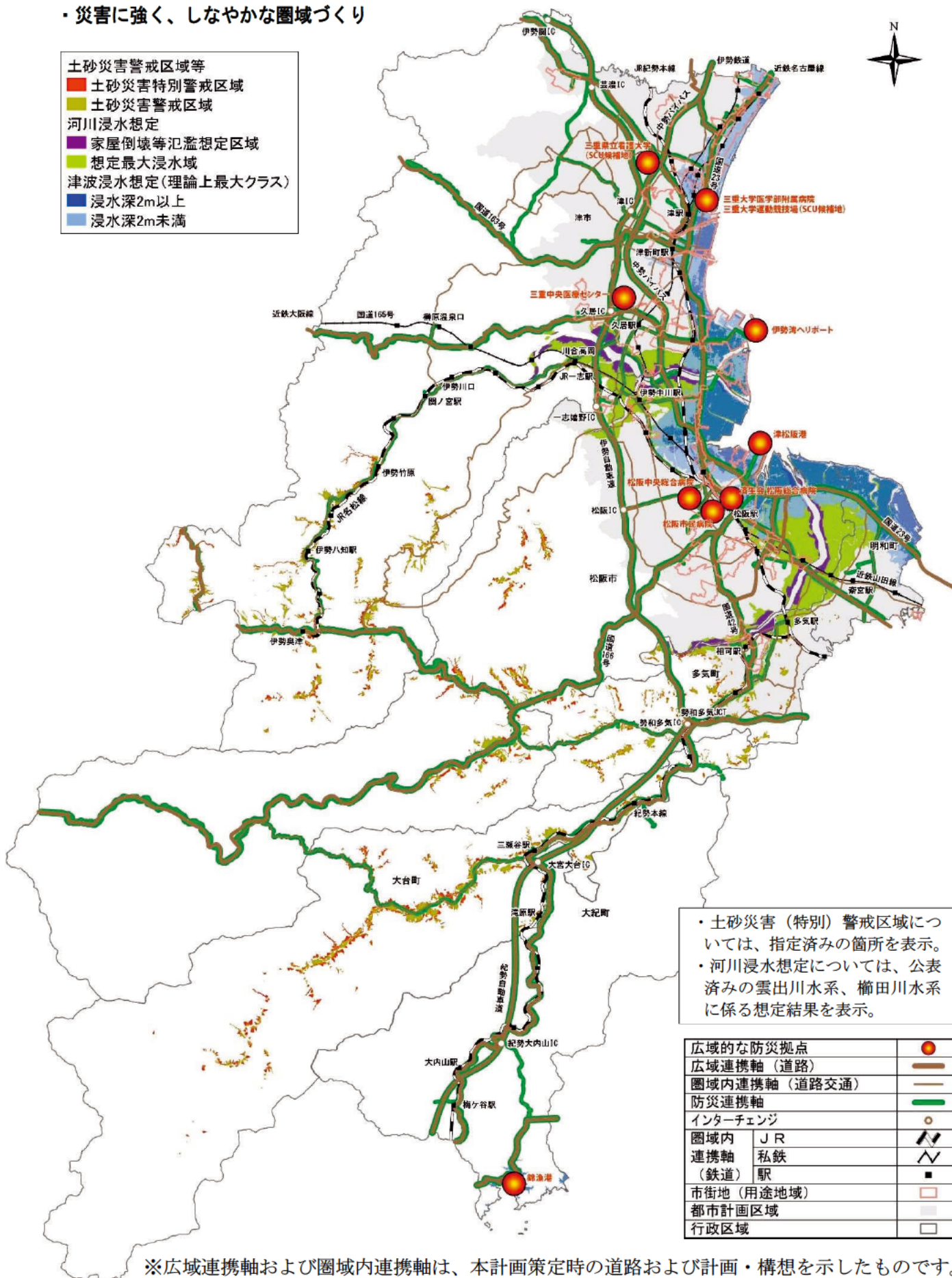
※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 中南勢圏域将来都市構造図（3／4）

【災害に対応した安全性の向上】

・災害に強く、しなやかな圏域づくり

- 土砂災害警戒区域等
- 土砂災害特別警戒区域
- 土砂災害警戒区域
- 河川浸水想定
- 家屋倒壊等氾濫想定区域
- 想定最大浸水域
- 津波浸水想定(理論上最大クラス)
- 浸水深2m以上
- 浸水深2m未満

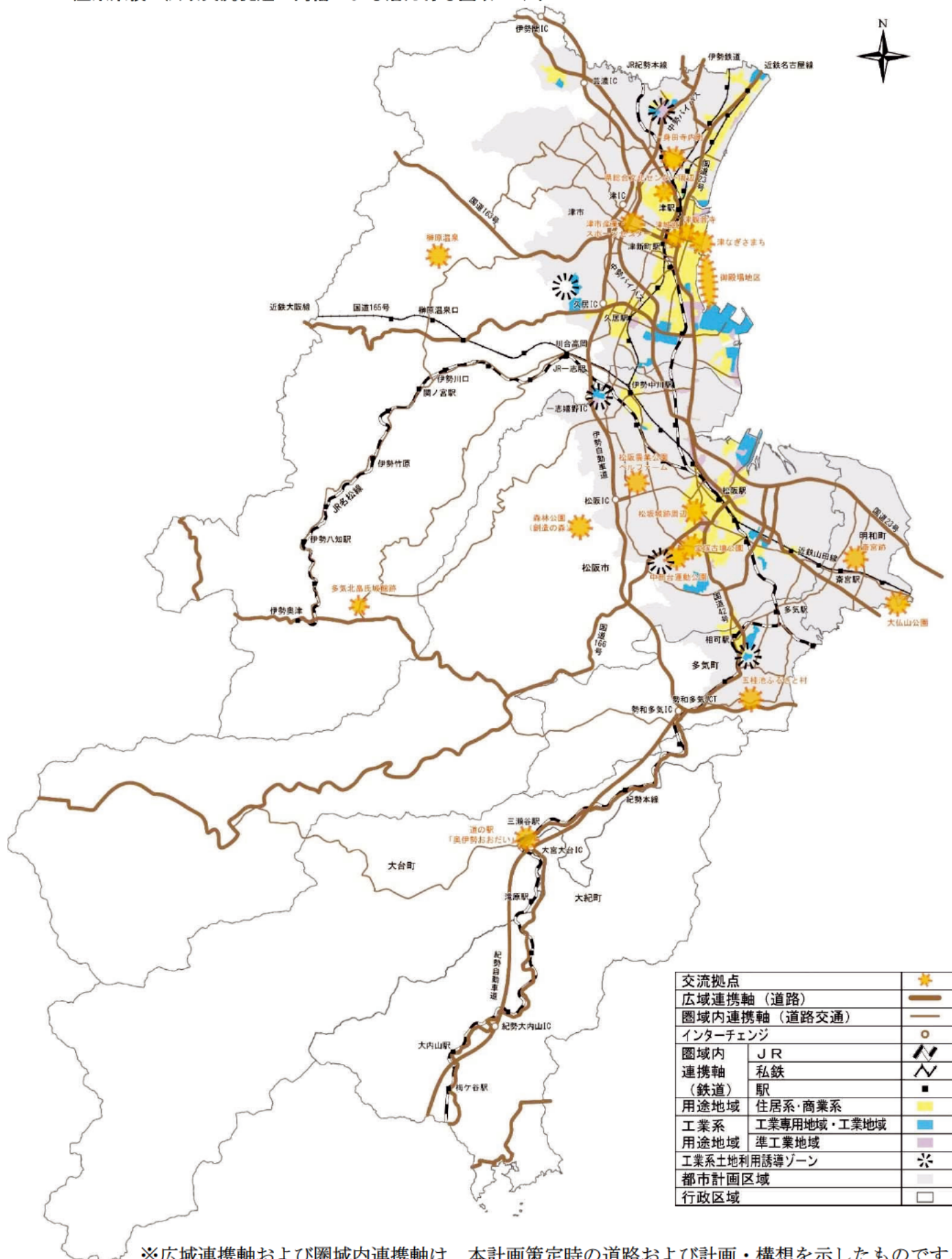


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 中南勢圏域将来都市構造図（４／４）

【産業振興による地域活力の向上】

・産業集積と広域交流促進の両輪による活力ある圏域づくり



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

① 拠点形成・機能誘導の方針

i. 広域拠点

- ・本圏域において、多様な生活サービス施設等が集積し、市町を越えた公共交通等の結節点となる地区のうち、集約型都市構造の要として、さらに居住や都市機能を誘導する地区を広域拠点として位置づけます。

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

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域拠点	津市	津	近鉄・伊勢鉄道・JR津駅周辺～大門・丸之内地区周辺（津市役所）
			近鉄久居駅周辺
	松阪市	松阪	JR・近鉄松阪駅周辺（松阪市役所）

【各拠点の方向性】

○津駅・大門・丸之内地区周辺、松阪駅周辺

県庁所在地である津市の主要駅等の周辺、および広域の生活圏の中心である松阪市の主要駅周辺に必要となる高次な都市機能の集積・強化、広域的な生活関連機能の向上を図ります。

○久居駅周辺

一定の人口が集積する生活圏にある主要駅周辺に必要となる多様な都市機能の集積・強化や周辺での生活関連機能の向上を図ります。

ii. 交流拠点

- ・地域の個性を生かし、地域活力の向上等につながる交流活動が行われる拠点的な地区を交流拠点とします。

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

<自然交流拠点>

- ・交流拠点のうち、広域的な公園や自然公園区域内に所在する自然環境を生かした地区や施設を自然交流拠点として位置づけます。
- ・自然交流拠点およびその周辺では、豊かな自然環境の保全に努めつつ、施設の維持、整備を進め、アクセスの向上を図ります。

<歴史・文化交流拠点>

- ・交流拠点のうち、特に個性ある歴史・文化、景観を生かし魅力ある地域づくりを行う地区や施設を歴史・文化交流拠点として位置づけます。
- ・歴史・文化、景観を生かした地域づくりを行うため、地域づくりの支援やアクセスの向上を図ります。また、地域における歴史的風致の維持および向上に関する法律に基づく取組を促進するほか、当該区域の周辺を含めて景観法に基づく重点地区の指定や文化財

保護法等の適用を検討し、区域の保全を図ります。

＜レクリエーション等交流拠点＞

- ・上記以外で、広域交流を行う地区や観光施設をレクリエーション等交流拠点として位置づけます。
- ・レクリエーション等交流拠点として位置づける観光施設等では、交流による地域活力の維持・向上に資するアクセスの向上や相互連携の促進を図ります。また、県総合文化センター周辺は、文化機能のさらなる集積を図るため、博物館等の文化系の大規模集客施設の立地を許容するほか、これら施設の相互連携、文化交流による地域活力の維持・向上を促進するためのアクセスの向上を図り、当該施設および周辺に指定されている地区計画を維持します。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名		市町名	都市計画区域	拠点名称
交流拠点	自然交流拠点	松阪市	一	森林公園（創造の森）
		明和町	明和	大仏山公園
	歴史・文化 交流拠点	津市	津	県総合文化センター周辺
				一身田寺内町
				津城跡
				津観音寺
			一	多気北畠氏城館跡
		松阪市	松阪	松坂城跡周辺
				宝塚古墳公園
			明和町	明和
	レクリエーション等 交流拠点	津市	津	津なぎさまち
				津市産業・スポーツセンター
				御殿場地区
			一	榊原温泉
		松阪市	松阪	松阪農業公園ベルファーム
				中部台運動公園
		多気町	多気	五桂池ふるさと村
		大台町	一	道の駅「奥伊勢おおだい」

iii. 広域的な防災拠点

- ・広域的な防災機能を備えた施設や災害時に拠点となる医療機関および重要港湾等を広域的な防災拠点として位置づけます。

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

- ・広域的な防災拠点として位置づける各施設は、維持・活用を図るため、周辺地域の市街地整備や緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を進めるなど、拠点周辺地域の防災性向上を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域的な 防災拠点	津市	津	三重大学医学部附属病院
			三重中央医療センター
			国立大学法人三重大学運動競技場（SCU ⁸ 候補地）
			三重県立看護大学（SCU候補地）
			伊勢湾ヘリポート
	松阪市	松阪	津松阪港
			松阪市民病院
			済生会 松阪総合病院
			松阪中央総合病院
	大紀町	—	錦漁港

② 連携軸の方針

- ・圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等である以下に示す各要素を連携軸と位置づけ、ネットワークの構築を図ります。

◆ 将来圏域構成（連携軸）

連携軸名	位置づけ	対象
広域連携軸	◆主に、圏域間や県外との連携を担う幹線道路、鉄道および航路	高速道路等の高規格幹線道路・圏域外を連絡する国道、鉄道および主要航路
圏域内連携軸（道路交通）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連絡や産業振興を担う幹線道路	圏域内の国道および主要な県道等（幹線バス交通を含む）
圏域内連携軸（鉄道）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連絡や産業振興を担う鉄道	鉄道
防災連携軸	◆災害時に広域的な防災拠点や関係拠点を結び、物資輸送等を担う幹線道路	緊急輸送道路
緑のネットワーク軸	◆圏域内の豊かな自然環境と市街地を連携する河川	主要河川（河川沿いの緑および水面）
歴史連携軸	◆地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道	主要な歴史的街道

③ 土地利用別の目標・方針

i. 住居系市街地

- ・都市機能の集約を図る拠点およびその周辺や公共交通の沿線地域等で災害リスクが低く、都市基盤が整備された区域へ居住を誘導することにより、その区域内の人口割合を増加させるよう取り組みます。それ以外の住居系市街地では、ゆとりある生活環境の形成を

⁸ SCU（Staging Care Unit）：航空搬送拠点臨時医療施設。航空機での搬送に際して患者の症状の安定化を図り、搬送するための救護所として、被災地および被災地外の航空搬送拠点に、広域医療搬送や地域医療搬送に際して設置されるもの。

図るなどめざす市街地像に応じた空き地・空き家や都市農地の活用等を進めます。

- ・災害リスクが高い沿岸部等で対策が必要な区域については、都市的土地利用の抑制や建築物の構造等の規制による被害の低減等の施策を実施し、その区域において被害を受ける人口割合を減少させるよう取り組みます。

ii. 商業系市街地

【広域拠点】

- ・広域拠点では、商業・業務、文化、医療、教育等の多様な都市機能を集積し中心市街地の活性化を図るため、必要な都市計画制度を適用します。
- ・広域拠点のうち周辺に人口が集積し公共交通の利便性が高い区域では、新たな大規模集客施設の立地を誘導するため、用途地域として商業地域や近隣商業地域を維持します。

【その他商業系土地利用】

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

iii. 工業系市街地

【工業系土地利用】

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

【工業系土地利用誘導ゾーン】

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

iv. 自然・都市農地等

【自然交流地区】

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

【都市農地等】

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

④ 都市施設整備等の目標・方針

i. 都市施設

- ・道路や公共下水道等の都市施設については、利便性を確保しながら適切に維持管理ができるよう必要な施設を都市計画に定め、計画的かつ効率的・効果的に整備します。また、県と市町が協働し、都市計画決定され長期未着手となっている施設等の必要性を検証し、人口減少の状況等により必要性が低下したものについては、計画の廃止を含めて見直しを行います。
- ・行政機関等の公共建築物については、既存の施設を有効に活用しつつ、人口減少等に対応した再編・集約を図るなかで、拠点内への集積を図るなど、適切に配置するよう努めます。
- ・道路については、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要や都市機能の連携に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、役割に応じた階層的な道路ネットワークの構築を進めます。
- ・リニア中央新幹線の整備効果を享受できるよう、地域の交通ネットワークとの連携強化を図ります。
- ・防災施設等については、災害に強いまちづくりを進めるため、引き続き、計画的に整備を推進するとともに、既存施設の長寿命化等適切な維持管理を実施します。
- ・多くの人が集まる拠点およびその周辺では、歩行者や自転車等の安全性を高めるため、ユニバーサルデザイン⁹に配慮した歩道等の整備を実施するとともに、たまり空間や駐輪スペース等を備えた快適な移動空間の形成を図ります。

ii. 公共交通

- ・集約型都市構造の構築にあたっては、都市機能の集約を図る拠点を形成するとともに相互に連携させることが重要であることから、整備が進むリニア中央新幹線や高速バス等の広域ネットワーク、それらに接続する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築を進めます。
- ・歩行者や自転車等の利便性に配慮しながら、鉄道駅やバス停等の交通結節点および周辺整備等を進め、公共交通の利用促進を図ります。また、交通結節点となる拠点周辺等への居住の誘導を進め、持続可能な公共交通を維持します。

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

（５）一体の圏域形成に向けた方針

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

① 都市計画区域の再編

- ・本圏域は、津、松阪の各都市計画区域の市街化区域を中心に、圏域全体で都市活動が行われている状況であり、長期的には1つの生活圏として、一体の都市形成を図ることが望ましいと考えられます。
- ・津市の区域においては、都市計画区域の統合を検討します。この他、当面は、隣接・近接都市計画区域とのつながりを意識しながら、広域拠点を中心とした各拠点への都市機能の集積を進め、都市計画区域ごとに集約型都市構造の構築に取り組めますが、今後の生活圏構成の変化をふまえつつ、長期的には行政区域を越えた再編について検討します。
- ・非線引き都市計画区域については、市街地の低密拡散の抑制を前提とする土地利用コントロールを行うために必要な制度の適用等を検討します。

② 都市計画区域の指定

- ・津市（旧久居市・旧一志町）の都市計画区域外は、津都市計画区域と地形的に一体性があります。また、都市的土地利用の集積があることに加え、人口が増加傾向を示す区域や農地転用、市街化動向がみられることから、今後も人口や市街化動向を注視しつつ、必要に応じて都市計画区域の拡大を検討します。

伊勢志摩圏域マスタープラン

三重県

=目 次=

はじめに.....	1
1. 伊勢志摩圏域における都市計画の目標.....	2
(1) 圏域・都市計画区域の現状と取組.....	2
(2) 圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題.....	5
(3) 都市計画の理念と目標.....	7
(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造.....	9
(5) 一体の圏域形成に向けた方針.....	19

はじめに

三重県（以下「本県」という。）では、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）の改定に先立ち、『三重県都市計画基本方針』（以下「基本方針」という。）を平成 29 年 3 月に策定しました。

基本方針では、県土全体として総合的、一体的観点からおおむね共通する都市づくりの方向として、「県民と共に考える地域づくり」を土台とし、次の 4 つに整理しています。

- ① 「地域の個性を生かした魅力の向上」
- ② 「都市機能の効率性と生活利便性の向上」
- ③ 「災害に対応した安全性の向上」
- ④ 「産業振興による地域活力の向上」

次期都市計画区域マスタープランでは、将来都市像と現状との乖離を解消するため、「都市経営の観点」、「都市防災の観点」、「都市活力の観点」の 3 つの変革の観点を取組に反映させ、実効性を高めることとしています。

また、本県では、都市計画区域マスタープランに定めるべき項目のうち「都市計画の目標」については、生活等の結びつきが強い複数の都市計画区域を一括し区域外も含め「圏域」として設定し、おおむね 20 年後の将来都市像を展望し、『圏域マスタープラン』として先に示すこととしています。

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

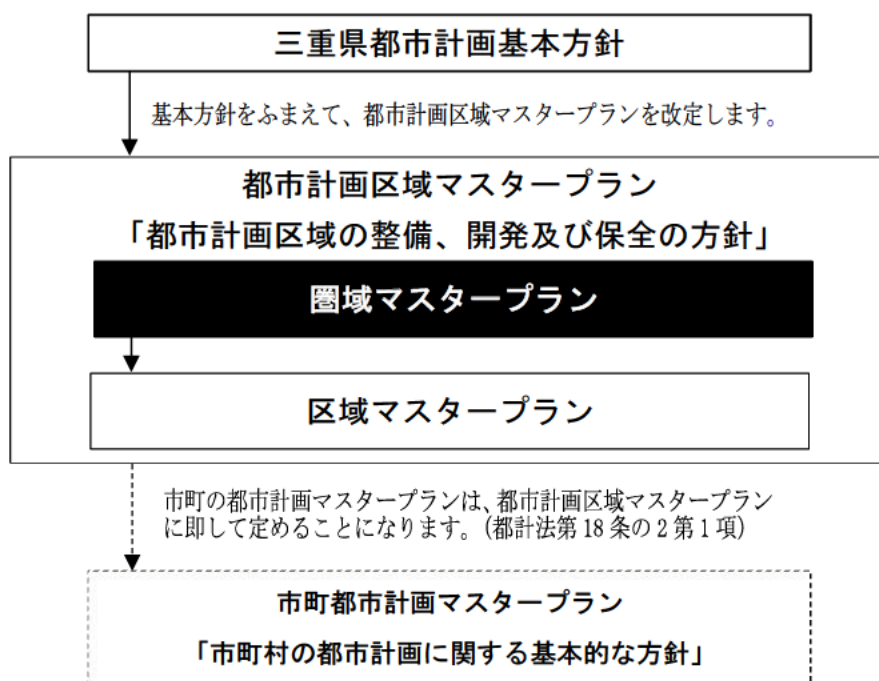


図 圏域マスタープランの位置づけ

1. 伊勢志摩圏域における都市計画の目標

(1) 圏域・都市計画区域¹の現状と取組

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

① 圏域・都市計画区域の現状

【構成市町】

- ・伊勢市、鳥羽市、志摩市、玉城町、度会町、南伊勢町の3市3町

【構成都市計画区域】

- ・伊勢都市計画区域（伊勢市の一部、玉城町の一部）
- ・鳥羽都市計画区域（鳥羽市の一部）
- ・志摩都市計画区域（志摩市の一部）
- ・南勢都市計画区域（南伊勢町の一部）

i. 地勢、人口、産業

- ・本圏域は、県南東部に位置し、北東部から南東部は伊勢湾および太平洋（熊野灘）に面し、西部は明和町、多気町、大紀町に接しています。
- ・本圏域における都市的土地利用は主に伊勢平野内の伊勢神宮への参宮街道等を軸とする地域で行われているほか、伊勢湾や熊野灘の港を拠点とする沿岸地域で行われています。
- ・県内の人口が減少局面にある中で、本圏域も減少傾向にありますが、世帯数は現状を維持しています。人口動向は用途地域²の周辺で増加がみられる地域がありますが、減少している地域が多く、伊勢市の中心部においても減少しています。
- ・高齢化率は32.5%で県全体の平均（27.9%）を上回っており、特に山間部ほど高齢化が進行しています。
- ・製造品出荷額および商品販売額は、直近では増加もみられるものの、長期的には減少傾向にあります。

【伊勢志摩圏域位置図】



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

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

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

ii. 市街化動向

- ・人口集中地区（DID）³が形成されているのは、平成12年国勢調査以降では伊勢市のみです。その人口密度は低下傾向にあり、平成27年には圏域平均で38.3人/haと県の平均（41.6人/ha）を下回っています。
- ・建築着工状況は、伊勢都市計画区域では着工箇所全体の52.8%、鳥羽都市計画区域では同48.3%が用途地域内であり、おおむね半数は用途地域外となっています。伊勢都市計画区域と鳥羽都市計画区域では、用途地域外の広い範囲で住居系の建築物の建築が行われています。また、用途地域の指定がない志摩都市計画区域と南勢都市計画区域では、広い範囲で住居系の建築物の建築が行われています。
- ・農地転用面積は、伊勢都市計画区域では転用面積全体の79.1%、鳥羽都市計画区域では同87.0%が用途地域外で行われています。
- ・本圏域（度会町、南伊勢町を除く）の空き家率は、平成25年で16.9%となっており、県平均15.5%と比べ1.4ポイント高い状況となっています。

iii. 都市施設・公共交通

- ・三重県においては、高規格幹線道路⁴を中心とした道路ネットワークの概成、さらにはリニア中央新幹線の建設や、中部国際空港および関西国際空港の機能拡充による利便性向上等により、三重県と国内外各地との間の移動時間が短縮されるとともに行動圏域が拡大し、交流・連携の多様化や産業経済活動の活性化が見込まれます。
- ・本圏域においては、伊勢自動車道、国道23号、国道42号を軸とした放射状の幹線道路網が形成されているなか、南北方向の連携強化を目的とする伊勢志摩連絡道路の整備が進められています。
- ・都市施設の整備状況については、都市計画道路の整備率は67.9%（県平均46.7%）と5圏域で最も高く、汚水処理人口普及率は66.8%（県平均83.5%）、都市計画公園の一人当たり面積は8.39m²/人（県平均10.65m²/人）と県の平均を下回っています。
- ・移動時における自家用車への依存が高く、公共交通の利用者が減少し、赤字路線等の廃止に伴う交通不便地域や空白地域が生じる等、地域によっては公共交通のサービス水準を保つことが困難となってきました。また、当圏域から中部国際空港を直接結ぶ航路がないため、広域交通の拠点である空港へのアクセス性が他圏域と比較して低い状況にあります。
- ・本圏域には、有人離島を擁する鳥羽市と志摩市があり、定期船による生活交通の維持が図られているほか、同航路は圏域外からの観光交流の役割も担っています。

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

⁴ 高規格幹線道路：全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。

iv. 自然環境、災害等

- ・本圏域は、観光・交流に資する自然および歴史・文化等の資源が豊富な圏域となっています。圏域の60%程度が伊勢志摩国立公園に指定されているほか、伊勢神宮や二見浦、志摩スペイン村、鳥羽水族館、ミキモト真珠島等、全国的に著名な観光地があります。
- ・南海トラフ地震⁵（過去最大クラス）による津波浸水想定区域には、概算で圏域人口の31%が居住し、主要な公共公益施設の39%が立地するなど、津波浸水による大きな被害の発生が想定されています。一方、復旧・復興に向けて必要となる地籍調査の進捗率は16.5%（三重県9.4%、全国51.6%、平成28年度末時点）にとどまっています。
- ・発生頻度が高まっている大雨や、大型化する台風等による風水害の発生が懸念されています。

② 圏域・都市計画区域における取組

- ・本格的な人口減少、超高齢社会を迎え、市においては、集約型都市構造⁶の構築に向けた取組が進められ、町においては、各集落の生活を維持するための小さな拠点整備と拠点間のネットワーク化を図るための取組が進められています。
- ・本圏域では、半島や離島の地域では特に地域活力の低下が懸念されていることから、都市と農山漁村との機能分担のもとで移住・定住や産業振興を促進するため、人材育成・情報発信や集客交流の促進・地場産業の高付加価値化等の取組が進められています。
- ・本圏域では、地理的条件から企業立地が少ない状況であるため、地域特性を生かしつつ、伊勢志摩連絡道路等の広域的な道路網や鳥羽港、浜島港等の交通基盤の整備により、産業誘致や安全で安心できる生活環境の確保が進められています。
- ・全国的に自然災害が多発するなか、本圏域では沿岸部の地震津波対策や丘陵部の土砂災害対策等が進められています。また、半島や離島では、災害時における孤立化を防止するための対策が進められています。
- ・本圏域は、伊勢神宮や伊勢志摩国立公園等の世界に誇る観光資源を有しており、観光振興のための情報発信・誘客戦略を推進するとともに、流域圏づくりや都市と農山漁村の交流促進等が進められています。
- ・伊勢志摩国立公園では「国立公園満喫プロジェクト」の先導的モデルとして、地域主体による官民一体のナショナルパーク化の取組が進められています。
- ・伊勢市河崎地区や二見町茶屋地区、鳥羽城跡周辺地区等では、歴史・文化、景観を生かしたまちづくりが進められているほか、志摩市志摩町の国道260号が日本風景街道（「きらり三橋志摩ゆうやけパール街道」）に登録され、さらなる観光振興に向けた取組が行われています。

⁵ 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。

⁶ 集約型都市構造：一般的には、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能がアクセス性の高い交通結節点等の拠点にまとまって立地し、その周辺に住居がまとまって立地することで、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの都市機能に容易にアクセスできるような都市構造をいう。

（２）圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題

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

＜地域の個性を生かした魅力の向上＞

- ・豊かな自然環境や、それと一体となって形成された生活空間、あるいは歴史・文化等の地域資源を生かすことで、さらなる広域交流を促進するとともに、地域振興につなげていく取組が求められています。
- ・豊かな自然環境を活用するため、宿泊地や別荘地等を適切に維持管理し、新たな整備あたっては、自然環境の保全と効率的な都市経営の観点から妥当性を判断することが必要です。
- ・これまでに形成されてきた道路・公園等の都市施設や、既に立地・集積している都市機能、あるいは歴史・文化を背景とするまち並み等のストックを生かしながら、都市空間を魅力あるものとしていくことが必要です。

＜都市機能の効率性と生活利便性の向上＞

- ・土地利用面では、郊外における開発の抑制等により、自然環境や優良農地の保全を図るとともに、効率的な都市経営を推進する観点から、市街地の低密拡散の抑制と用途地域や既存の市街地への都市機能の集約が必要です。
- ・商業・業務、文化、医療、教育等、多様な都市機能は、集約型都市構造の構築の観点から、中心市街地や主要な駅周辺等における既存ストックの活用が可能な区域への集約が必要です。
- ・人口減少に伴い空き地や空き家が発生し市街地の低密度化がさらに進行すると予測されており、生活利便性を確保するために、必要な都市機能を維持することが必要です。
- ・施設面では、人口減少等の社会情勢の変化を十分にふまえた上で、県民の生活を支える幹線道路ネットワークや公共下水道等について計画の必要な見直しを行い、整備を進めるとともに、良好な居住環境の形成に向けた都市施設の充実および適切な維持管理を計画的・効率的に進めることが必要です。
- ・超高齢社会やインバウンドを含む観光客増加に対応し、環境負荷の低減を図るため、利便性の高い公共交通ネットワークの構築とサービスレベルの維持・向上を図るとともに、公共交通の利用を促進するための結節点や周辺の施設等の環境整備が必要です。

＜災害に対応した安全性の向上＞

- ・沿岸部を中心に地震災害による大規模な被害が想定されていることや洪水被害、土砂災害等の風水害が懸念されていることをふまえ、災害に強いまちづくりに向け、防災・避難施設の整備等のハード対策と土地利用の規制・誘導等のソフト対策を一体的に進める

ことが必要です。

- ・地震・津波災害や洪水・高潮被害、土砂災害等に強いまちづくりに向け、必要となる地籍調査等を進めるとともに、緊急輸送道路や河川・海岸堤防、土砂災害防止施設等の公共土木施設について、未整備箇所の整備や、老朽化対策を進める必要があります。

＜産業振興による地域活力の向上＞

- ・各都市の相互連携を強化しつつ、自然環境や歴史・文化等の地域の魅力を生かしたまちづくりを進めることで、定住促進に結びつけることが必要です。
- ・リニア中央新幹線の整備等により増大すると見込まれる大都市間の人の移動等を取り込むなど、交流人口の拡大を図ることが必要です。

（３）都市計画の理念と目標

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

『豊かな自然や悠久の歴史・文化とともに常若に生きるまち』

県内随一の観光資源をもつ圏域として、豊かな自然と悠久の歴史・文化に包まれたこれらの財産を受け継ぎ、常若の精神のもと、地域の魅力を昇華しながら、交流による活力ある都市をめざします。

【産業振興による地域活力の向上】

ー広域交流による活力ある圏域づくりー

- ・各地域がもつ自然環境や歴史・文化を保全・活用し、相互連携によりその魅力を高め、2027年のリニア中央新幹線の開業以降で大きく拡大すると予想される東京・名古屋間、さらには大阪への人の流れを呼び込み、鳥羽港へ寄港するクルーズ船観光客の受け入れを拡大するなど、広域交流の拡大による地域活力の維持・向上を図ります。
- ・広域交流の基盤として、伊勢志摩連絡道路の整備促進等の幹線道路網の強化、およびそれらと公共交通の連携を強化するとともに、交通結節点や宿泊地周辺における魅力あるまちづくりを促進します。

【地域の個性を生かした魅力の向上】

ー各地の地域づくりの連携によりさまざまな魅力を生み出す圏域づくりー

- ・伊勢神宮、二見浦、英虞湾をはじめとする自然、歴史・文化、景観等多様な地域資源を生かす地域独自の取組によって個性豊かな地域づくりを進めるとともに、それらが複層的に連携することでさまざまな魅力を生み出す圏域づくりを進めます。
- ・古いまち並みや水・緑に囲まれた良好な生活空間は、安らぎや潤いを与える場、ゆとりあるオープンスペースとしての保全や活用を図り、都市の付加価値を高めます。
- ・郊外の住宅地等は、自然豊かなゆとりのある暮らしの場にします。
- ・本圏域の特色でもある漁村や離島等の地域については、それぞれの特性に応じたまちづくりを促進し、圏域全体としての魅力向上につなげます。

【災害に対応した安全性の向上】

ー災害に強く、しなやかな圏域づくりー

- ・「防災・減災」に必要な避難施設等の整備や長寿命化を図り、災害に強い都市づくりを進めるとともに、災害時の防災・医療の拠点と各地域の連絡を強化し、安全・安心を実感できる生活環境づくりを進めます。

- ・災害リスクの高い場所では、用途を考慮した都市的土地利用の抑制や建築物の構造規制等を行うほか、災害リスクの低い場所への都市機能や居住の移転を進めるなど、大規模自然災害による被害の低減に向けて都市構造の再編を検討します。

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

ー地域の役割にあった都市機能の集約と連携強化による圏域づくりー

- ・多様な都市機能の集約を図る拠点形成・配置し、各拠点間の相互連携が可能な都市構造の構築をめざします。
- ・都市構造に大きな影響を及ぼす大規模な商業・業務、医療等の都市機能については、中心市街地へ計画的に誘導するなど、集約型都市構造の構築に向けた立地の適正化を図ります。
- ・市街地においては、都市機能の集約を図る拠点およびその周辺や公共交通の沿線地域等への居住誘導により、人口密度を維持し、生活サービスの存続を図り、居住者の利便性が確保されるまちづくりをめざします。
- ・低密度化が進行するなか、公共施設の整備や再編等の検討において、既存施設や計画の廃止を含めた見直しを行い、施設の整備、維持・更新等を効率的に行うことで、生活サービスが一定水準以上確保されることをめざします。
- ・交通結節点におけるユニバーサルデザイン⁷化への対応や情報通信にも対応した周辺環境の整備・維持を促進し、高齢者や障がい者、子ども、外国人等誰もが安全で安心して生活・交流できる環境を形成します。

（上記4つの方向の土台）

【県民と共に考える地域づくり】

- ・都市づくりの主役は県民との観点から、県民の参画と協働による取組を推進し、県民が参画しやすい環境づくりを進めます。
- ・県民が都市計画や都市づくりに参画しやすい環境をめざし、知識の普及や積極的な情報提供を行うとともに、県民が意見を述べる可以增加を図ります。

⁷ ユニバーサルデザイン：物理的、社会的、制度的、心理的な全ての障壁（バリア）に対処するという考え方を「バリアフリー」といい、施設や製品等について新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方を「ユニバーサルデザイン」という。

（４）圏域・都市計画区域の将来都市構造

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

◆ 将来都市構造図で示す要素

拠点	広域的な役割をもつ圏域における拠点 ○ 広域拠点：「集約型都市構造の要」として多様な都市機能の集約を図る地区 ○ 交流拠点：広域的な交流活動を行う地区・施設等（自然交流拠点、歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点に区分する。） ○ 広域的な防災拠点：広域的な防災機能を備えた施設、災害時に拠点となる施設等
連携軸	圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等 ○ 広域連携軸：主に圏域間や県外との連携を担う交通基盤 ○ 圏域内連携軸：主に圏域内の連携を担う交通基盤 ○ 防災連携軸：災害時の物資輸送等を担う交通基盤 ○ 緑のネットワーク軸：自然環境と市街地を連携する河川や海岸線 ○ 歴史連携軸：地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道
ゾーン	○ 用途地域：用途地域の範囲 ○ 自然交流地区：自然環境を生かした交流を推進する区域等 ○ その他 ・農用地区域、森林地域：原則として保全を図る市街地外の森林や優良な農地 ・防災に係る指定区域等：災害への対応の前提となる土砂災害警戒区域等、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域

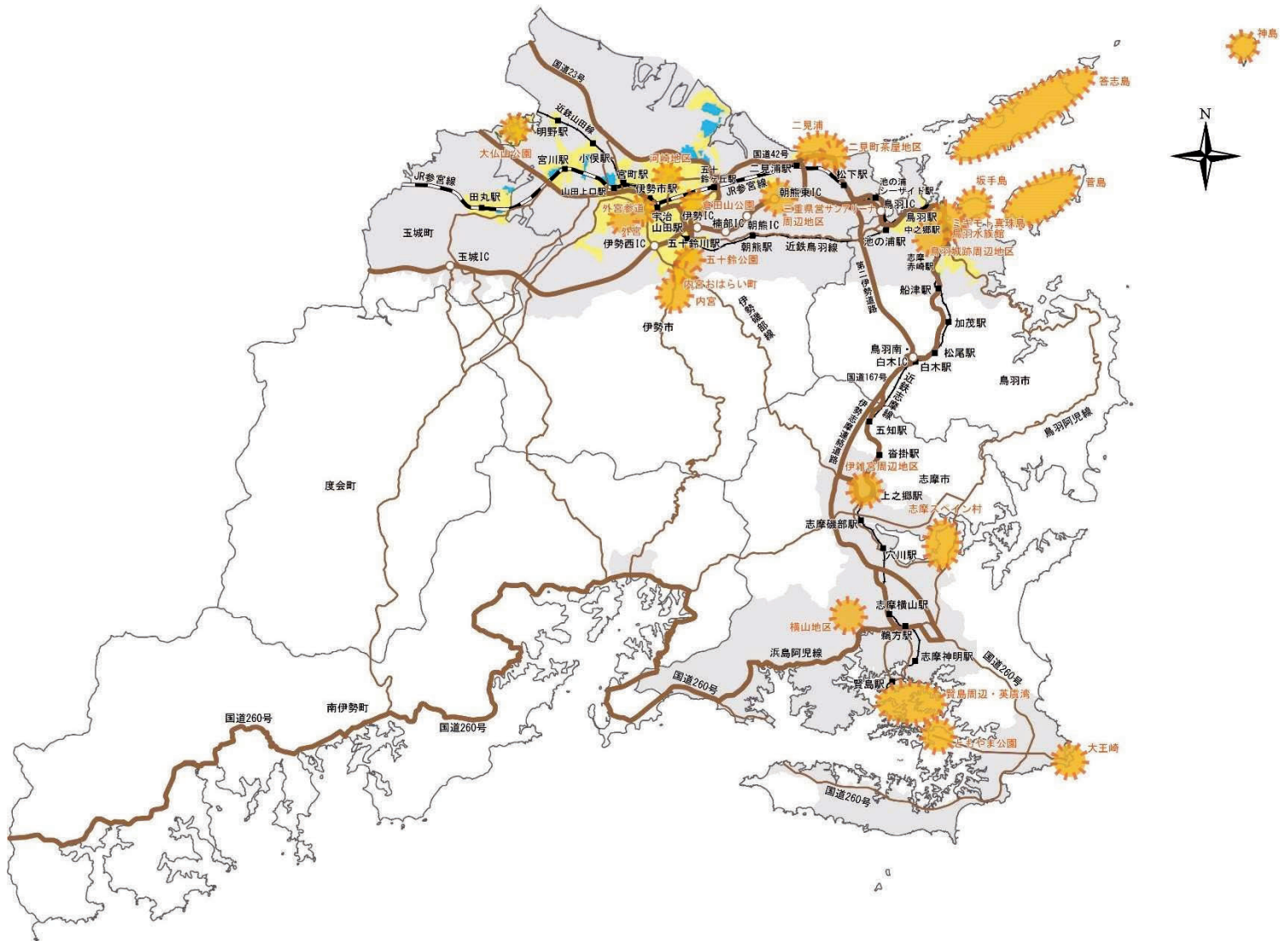
◆ 都市づくりの方向と要素の組合せ

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

◆ 伊勢志摩圏域将来都市構造図（1／4）

【産業振興による地域活力の向上】

・ 広域交流による活力ある圏域づくり



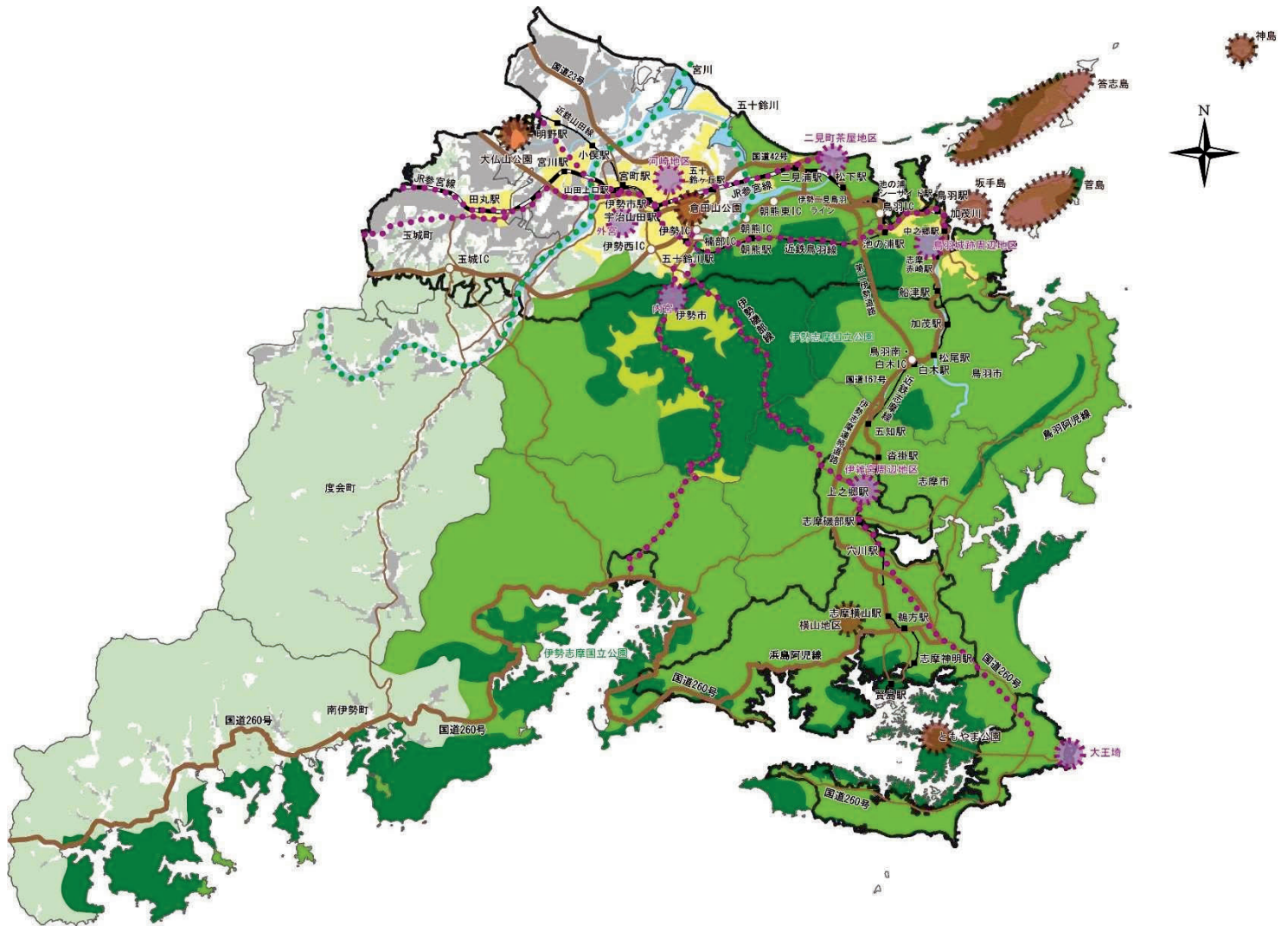
交流拠点	☆
広域連携軸（道路）	—
圏域内連携軸（道路交通）	—
インターチェンジ	○
圏域内連携軸（鉄道）	●
JR	〰
私鉄	〰
駅	■
用途地域 住居系・商業系	■
工業系 工業専用地域・工業地域	■
用途地域 準工業地域	■
都市計画区域	■
行政区域	□

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

◆ 伊勢志摩圏域将来都市構造図（2／4）

【地域の個性を生かした魅力の向上】

・各地の地域づくりの連携によりさまざまな魅力を生み出す圏域づくり



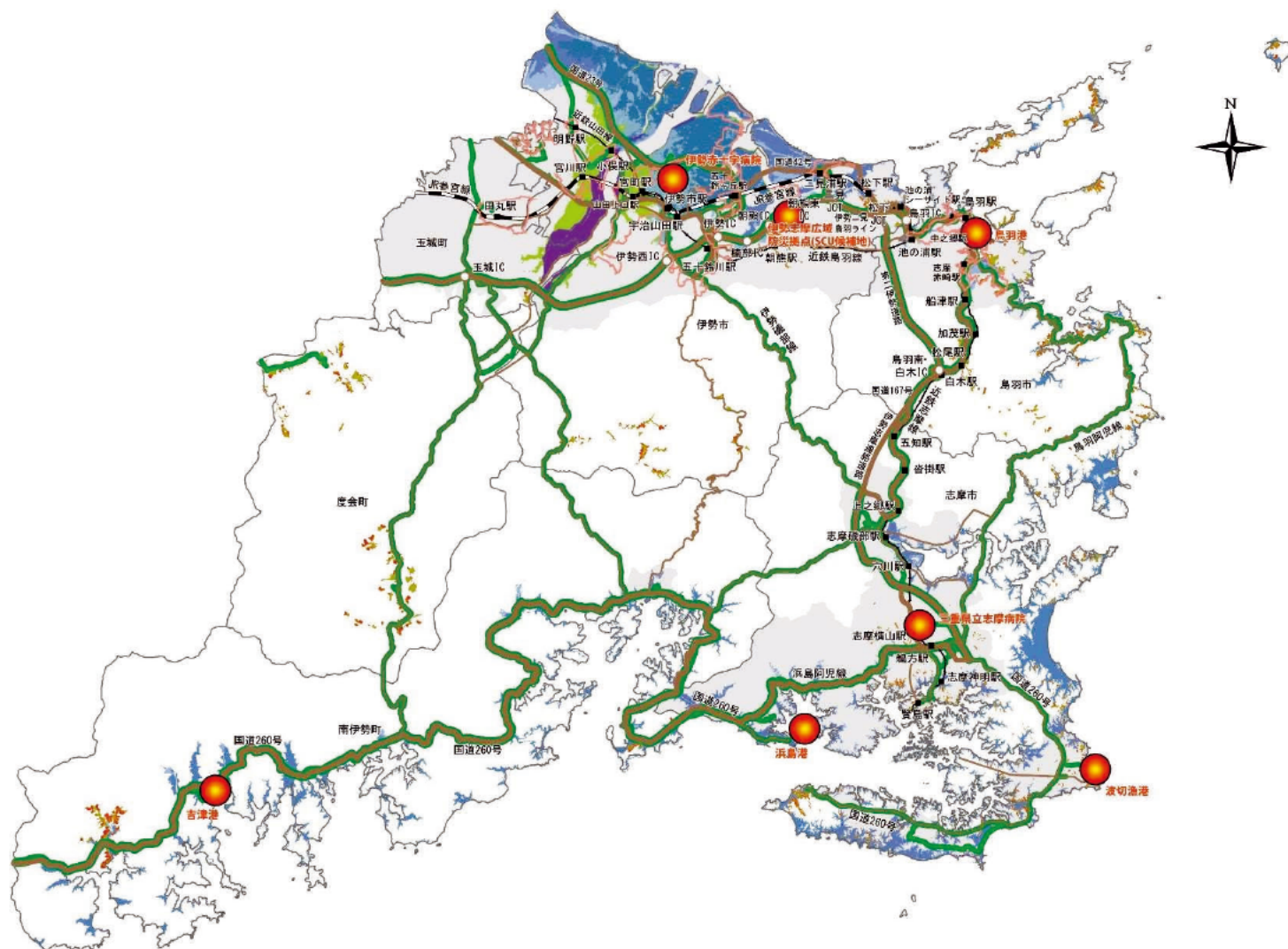
自然交流拠点		★
歴史・文化交流拠点		☆
広域連携軸（道路）		
圏域内連携軸（道路交通）		
インターチェンジ		
圏域内 連携軸 （鉄道）	J R	
	私鉄	
	駅	
緑のネットワーク軸		
歴史連携軸		
用途地域		
自然 交流 地区	自然公園（特別保護地区）	
	自然公園（特別地域）	
	自然公園（普通地域）	
	その他	
農用地区域		
森林地域		
河川		
都市計画区域		
行政区域		

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

◆ 伊勢志摩圏域将来都市構造図（3／4）

【災害に対応した安全性の向上】

・災害に強く、しなやかな圏域づくり



- ・土砂災害（特別）警戒区域については、指定済みの箇所を表示。
- ・河川浸水想定については、公表済みの宮川水系に係る想定結果を表示。

土砂災害警戒区域等
■ 土砂災害特別警戒区域
■ 土砂災害警戒区域
■ 河川浸水想定
■ 家屋倒壊等氾濫想定区域
■ 想定最大浸水域
■ 津波浸水想定（理論上最大クラス）
■ 浸水深2m以上
■ 浸水深2m未満

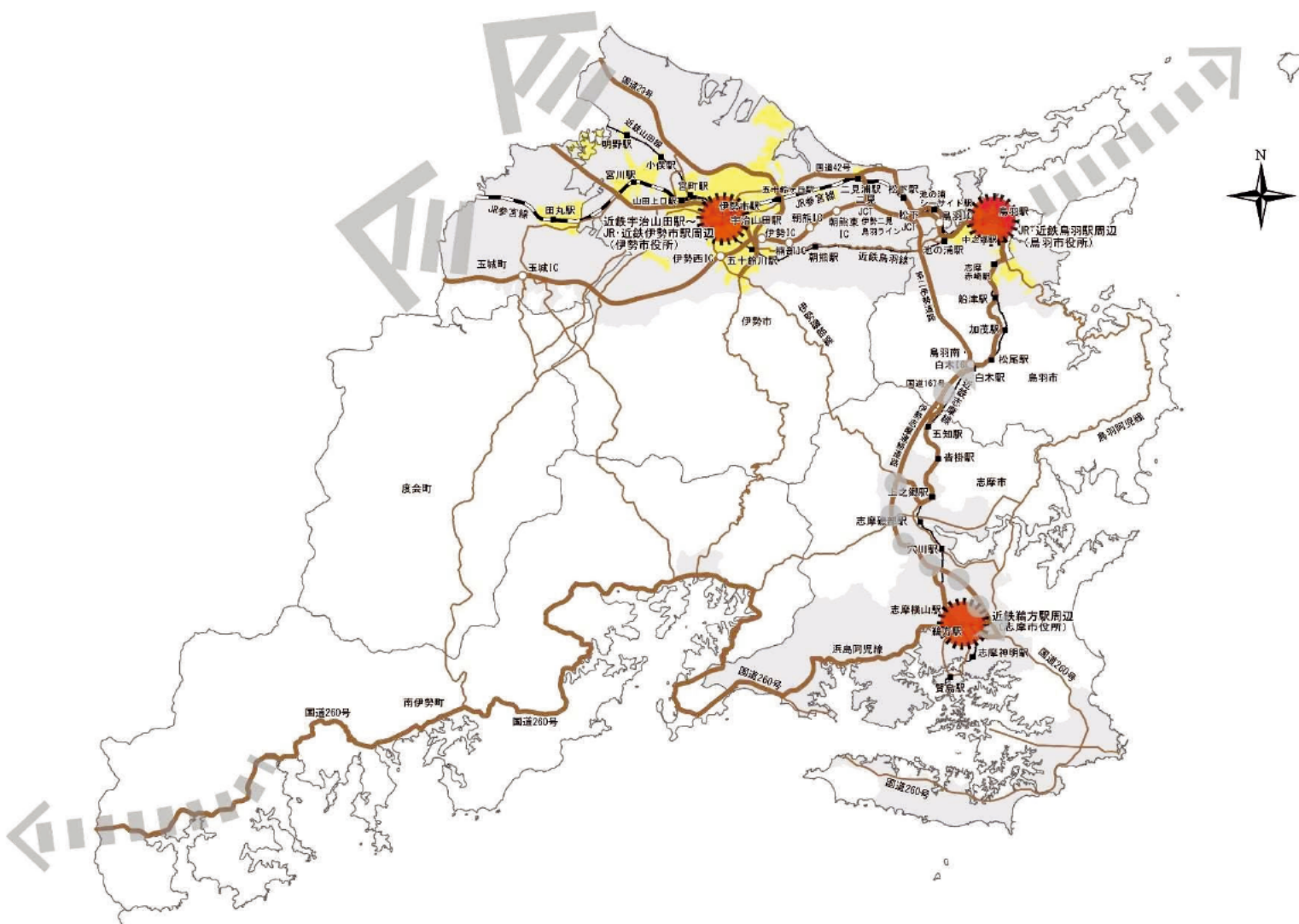
広域的な防災拠点	●
広域連携軸（道路）	—
圏域内連携軸（道路交通）	—
防災連携軸	—
インターチェンジ	○
圏域内連携軸（鉄道）	—
用途地域	□
都市計画区域	□
行政区域	□

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

◆ 伊勢志摩圏域将来都市構造図（４／４）

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

- ・ 地域の役割にあった都市機能の集約と連携強化による圏域づくり



広域拠点	
広域連携軸（圏域外）	
地域高規格道路（計画路線）	
広域連携軸（道路）	
圏域内連携軸（道路交通）	
インターチェンジ	
圏域内 連携軸 （鉄道）	J R 私鉄 駅
用途地域	
都市計画区域	
行政区域	

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

① 拠点形成・機能誘導の方針

i. 広域拠点

- ・本圏域において、多様な生活サービス施設等が集積し、市町を越えた公共交通等の結節点となる地区のうち、集約型都市構造の要として、さらに居住や都市機能を誘導する地区を広域拠点として位置づけます。

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

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域拠点	伊勢市	伊勢	近鉄宇治山田駅～ＪＲ・近鉄伊勢市駅周辺（伊勢市役所）
	鳥羽市	鳥羽	ＪＲ・近鉄鳥羽駅周辺（鳥羽市役所）
	志摩市	志摩	近鉄鵜方駅周辺（志摩市役所）

【各拠点の方向性】

○近鉄宇治山田駅～ＪＲ・近鉄伊勢市駅周辺

圏域の発展を牽引する伊勢市の主要駅周辺に必要となる高次な都市機能の集積・強化、広域的な生活関連機能の向上を図ります。

○ＪＲ・近鉄鳥羽駅周辺、近鉄鵜方駅周辺

一定の人口が集積する生活圏にある主要駅周辺に必要となる一定の都市機能の集積・強化や生活関連機能の向上を図ります。

ii. 交流拠点

- ・地域の個性を生かし、地域活力の向上等につながる交流活動が行われる拠点的な地区を交流拠点とします。

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

<自然交流拠点>

- ・交流拠点のうち、広域的な公園や自然公園区域内に所在する自然環境を生かした地区や施設を自然交流拠点として位置づけます。
- ・自然交流拠点およびその周辺では、豊かな自然環境の保全に努めつつ、施設の維持、整備を進め、アクセスの向上を図ります。

<歴史・文化交流拠点>

- ・交流拠点のうち、特に個性ある歴史・文化、景観を生かし魅力ある地域づくりを行う地区や施設を歴史・文化交流拠点として位置づけます。
- ・歴史・文化、景観を生かした魅力ある地域づくりを行うため、地域づくりの支援やアクセスの向上を図るとともに、当該区域の周辺を含めて景観法の重点地区等の指定や地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律、文化財保護法等の適用を検討し、区域の保全を図ります。

＜レクリエーション等交流拠点＞

- ・上記以外で、広域交流を行う地区や観光施設でスポーツ大会や各種の会議の開催等に対応する大型施設の周辺等をレクリエーション等交流拠点として位置づけます。
- ・レクリエーション等交流拠点として位置づける施設等では、交流による地域活力の維持・向上に資するアクセスの向上や相互連携、周辺環境の維持・向上の促進を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名		市町名	都市計画区域	拠点名称
交流拠点	自然交流拠点	伊勢市	伊勢	大仏山公園
		鳥羽市	—	倉田山公園
		志摩市	志摩	答志島・菅島・坂手島・神島
			—	横山地区
	歴史・文化交流拠点	伊勢市	伊勢	ともやま公園
				二見町茶屋地区
				河崎地区
				外宮
				内宮
		鳥羽市	鳥羽	鳥羽城跡周辺地区
		志摩市	志摩	伊雑宮周辺地区
				大王崎
	レクリエーション等交流拠点	伊勢市	伊勢	二見浦
				外宮参道
				内宮おはらい町
				五十鈴公園
				三重県営サンアリーナ周辺地区
		鳥羽市	鳥羽	ミキモト真珠島
				鳥羽水族館
		志摩市	志摩	賢島周辺・英虞湾
			—	志摩スペイン村

iii. 広域的な防災拠点

- ・広域的な防災機能を備えた施設や災害時に拠点となる医療機関および地方港湾等を広域的な防災拠点として位置づけます。

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

- ・広域的な防災拠点として位置づける各施設は、維持・活用を図るため、周辺地域の市街地整備や緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を進めるなど、拠点周辺地域の防災性向上を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名
広域的な 防災拠点	伊勢市	伊勢	伊勢志摩広域防災拠点（SCU ⁸ 候補地）
			伊勢赤十字病院
	鳥羽市	鳥羽	鳥羽港
	志摩市	志摩	三重県立志摩病院
			浜島港
			波切漁港
	南伊勢町	—	吉津港

② 連携軸の方針

- ・圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等である以下に示す各要素を連携軸と位置づけ、ネットワークの構築を図ります。

◆ 将来圏域構成（連携軸）

連携軸名	位置づけ	対象
広域連携軸	◆主に、圏域間や県外との連携を担う幹線道路、鉄道および航路	高速道路等の高規格幹線道路・圏域外を連絡する国道、鉄道および主要航路
圏域内連携軸（道路交通）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う幹線道路	圏域内の国道および主要な県道等（幹線バス交通を含む）
圏域内連携軸（鉄道）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う鉄道	鉄道
防災連携軸	◆災害時に広域的な防災拠点や関係拠点を結び、物資輸送等を担う幹線道路	緊急輸送道路
緑のネットワーク軸	◆圏域内の豊かな自然環境と市街地を連携する河川	主要河川（河川沿いの緑および水面）
歴史連携軸	◆地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道	主要な歴史的街道

③ 土地利用別の目標・方針

i. 住居系市街地

- ・都市機能の集約を図る拠点およびその周辺や公共交通の沿線地域等で災害リスクが低く、都市基盤が整備された区域へ居住を誘導することにより、その区域内の人口割合を増加させるよう取り組みます。
- ・自然、歴史・文化、景観等多様な地域資源を有する本圏域では、ゆとりやうるおいが感

⁸ SCU（Staging Care Unit）：航空搬送拠点臨時医療施設。航空機での搬送に際して患者の症状の安定化を図り、搬送するための救護所として、被災地および被災地外の航空搬送拠点に、広域医療搬送や地域医療搬送に際して設置されるもの。

じられる快適な生活環境を支える都市施設の整備を推進する一方、既存ストックの計画的な維持管理を図ります。

- ・市街地内に残る低未利用地は、居住や地域活動等の受け皿として活用を図り、めざす市街地像に応じた人口密度の維持やコミュニティ等の利活用促進、生活利便性の向上に努めます。
- ・災害リスクが高い沿岸部等で対策が必要な区域については、地域の特性に応じた方策を検討した上で、都市的土地利用の抑制や建築物の構造等の規制による被害の低減等の施策を実施し、その区域において被害を受ける人口割合を減少させるよう取り組みます。

ii. 商業系市街地

【広域拠点】

- ・広域拠点では、商業・業務、文化、医療、教育等の多様な都市機能を集積し中心市街地の活性化を図るため、必要な都市計画制度を適用します。
- ・広域拠点のうち周辺に人口が集積し、公共交通の利便性が高い区域では、新たな大規模集客施設の立地を誘導するため、用途地域として商業地域や近隣商業地域を維持します。

【その他商業系土地利用】

- ・広域拠点以外の区域においては、地域住民が日常の買い物や診療等の生活サービスを享受できるよう既存の商業地域または近隣商業地域の指定を維持し、適切な土地利用を図ります。

iii. 工業系市街地

- ・地域活力の維持・向上を図るため、工業系用途地域や用途地域外の一団の既設工業用地等を工業系の土地利用を図るべき地域ととらえ、未利用地への新たな産業や既存産業の立地を促進します。
- ・産業構造の変化等により利用がされなくなった工業用地については、必要に応じて、都市構造へ与える影響等を考慮しつつ、用途の転換を検討します。

iv. 自然・都市農地等

【自然交流地区】

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

【都市農地等】

- ・市街地内の集団的な農地や山林等は、都市環境にゆとりやうるおいをもたらすとともに、都市農業の場やオープンスペースとしての機能も有することから、地域のめざす市街地

像に応じて保全・活用を図ります。

- ・市街地外に位置する森林や優良な農地については、原則として保全を図ります。

④ 都市施設整備等の目標・方針

i. 都市施設

- ・道路や公共下水道等の都市施設については、利便性を確保しながら適切に維持管理ができるよう必要な施設を都市計画に定め、計画的かつ効率的・効果的に整備します。また、県と市町が協働し、都市計画決定され長期未着手となっている施設等の必要性を検証し、人口減少の状況等により必要性が低下したものについては、計画の廃止を含めて見直しを行います。
- ・行政機関等の公共建築物については、既存の施設を有効に活用しつつ、人口減少等に対応した再編・集約を図るなかで、拠点内への集積を図るなど、適切に配置するよう努めます。
- ・道路については、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要や都市機能の連携に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、役割に応じた階層的な道路ネットワークの構築を進めます。
- ・防災施設等については、災害に強いまちづくりを進めるため、引き続き、計画的に整備を推進するとともに、既存施設の長寿命化等適切な維持管理を実施します。
- ・多くの人が集まる拠点およびその周辺では、歩行者や自転車等の安全性を高めるため、ユニバーサルデザインに配慮した歩道等の整備を実施するとともに、たまり空間や駐輪スペース等を備えた快適な移動空間の形成を図ります。

ii. 公共交通

- ・集約型都市構造の構築にあたっては、都市機能の集約を図る拠点を形成するとともに相互に連携させることが重要であることから、整備が進むリニア中央新幹線や高速バス等の広域ネットワーク、それらに接続する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築を進めます。
- ・歩行者や自転車等の利便性に配慮しながら、鉄道駅やバス停等の交通結節点および情報通信機能を含む周辺整備等を進め、公共交通の利用促進を図ります。また、交通結節点となる拠点周辺等への居住の誘導を進め、持続可能な公共交通を維持します。

(5) 一体の圏域形成に向けた方針

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

① 都市計画区域の再編

- ・本圏域にあっては、伊勢市を中心に圏域全体で都市活動が行われている状況であり、長期的には1つの生活圏として、一体の都市形成を図ることが望ましいと考えられます。
- ・当面は、隣接・近接都市計画区域とのつながりを意識しながら、広域拠点を中心とした各拠点への都市機能の集積を進め、都市計画区域ごとに集約型都市構造の構築に取り組みますが、今後の生活圏構成の変化をふまえつつ、長期的には行政区域を越えた再編について検討します。
- ・用途地域の指定がある都市計画区域においては、引き続き用途地域が指定されている範囲への都市機能の集約を図ることで市街地の低密拡散を抑制します。用途地域の指定がない都市計画区域にあっては、用途地域の指定を検討し、めざす市街地像を明確にするとともに、その範囲への都市機能の集約を図ります。

② 都市計画区域の指定

i. 旧浜島都市計画区域と旧大王都市計画区域に挟まれた区域

- ・志摩都市計画区域は、旧浜島都市計画区域と旧大王都市計画区域の間が都市計画区域外となっており、飛び地の都市計画区域となっています。
- ・都市計画区域外では、地形条件や都市施設の整備状況等をふまえると急激に市街化が進むことはないと考えられますが、国道260号の沿線等では開発の余地も残ることから、一体の都市として都市施設の整備や適切な土地利用を図るため、また、将来に起こり得る災害時の対応の観点から、都市計画区域の拡大や準都市計画区域⁹の指定を検討します。

ii. 伊勢都市計画区域南側の区域（玉城町、度会町）

- ・伊勢都市計画区域の南側の都市計画区域外では、人口が増加傾向を示す区域や農地転用、市街化動向がみられることから、今後も人口や市街化動向を注視しつつ、必要に応じて都市計画区域の拡大を検討します。

⁹ 準都市計画区域：都市計画法第5条の2に規定される区域で、都市計画区域外のうち、相当数の住居その他の建築物の建築または敷地造成が現に行われ、または行われると見込まれる一定の区域であって、そのまま土地利用を整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、開発および保全に支障が生じるおそれがある場合に、都道府県が指定する。

伊賀圏域マスタープラン

三重県

=目 次=

はじめに.....	1
1. 伊賀圏域における都市計画の目標.....	2
(1) 圏域・都市計画区域の現状と取組.....	2
(2) 圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題.....	4
(3) 都市計画の理念と目標.....	6
(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造.....	8
(5) 一体の圏域形成に向けた方針.....	18

はじめに

三重県（以下「本県」という。）では、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）の改定に先立ち、『三重県都市計画基本方針』（以下「基本方針」という。）を平成 29 年 3 月に策定しました。

基本方針では、県土全体として総合的、一体的観点からおおむね共通する都市づくりの方向として、「県民と共に考える地域づくり」を土台とし、次の 4 つに整理しています。

- ① 「地域の個性を生かした魅力の向上」
- ② 「都市機能の効率性と生活利便性の向上」
- ③ 「災害に対応した安全性の向上」
- ④ 「産業振興による地域活力の向上」

次期都市計画区域マスタープランでは、将来都市像と現状との乖離を解消するため、「都市経営の観点」、「都市防災の観点」、「都市活力の観点」の 3 つの変革の観点を取組に反映させ、実効性を高めることとしています。

また、本県では、都市計画区域マスタープランに定めるべき項目のうち「都市計画の目標」については、生活等の結びつきが強い複数の都市計画区域を一括し区域外も含め「圏域」として設定し、おおむね 20 年後の将来都市像を展望し、『圏域マスタープラン』として先に示すこととしています。

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

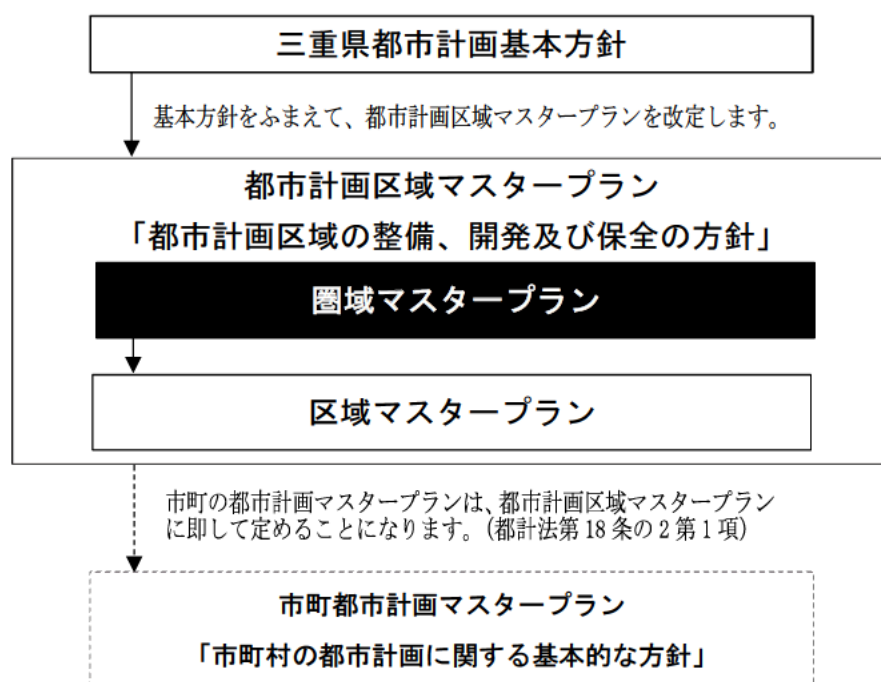


図 圏域マスタープランの位置づけ

1. 伊賀圏域における都市計画の目標

(1) 圏域・都市計画区域¹の現状と取組

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

① 圏域・都市計画区域の現状

【構成市】

- ・伊賀市、名張市の2市

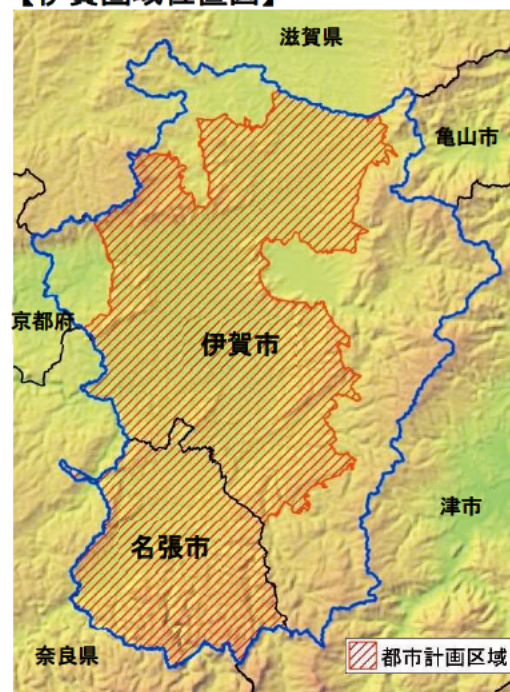
【構成都市計画区域】

- ・伊賀都市計画区域（伊賀市の一部）
- ・名張都市計画区域（名張市）

i. 地勢、人口、産業

- ・本圏域は、県西部にあって、近畿圏と中部圏のほぼ中間に位置し、周囲は滋賀県、京都府、奈良県と接しており、これらの地域との交流も見られます。
- ・本圏域における都市的土地利用は、鈴鹿山系、布引山系、大和高原等に囲まれた盆地状の平地あるいは丘陵地で行われています。
- ・県内の人口が減少局面にある中で、本圏域も人口が減少傾向にあります。世帯数は、名張市では増加していますが、伊賀市では減少しています。人口動向は地域ごとに差があり、用途地域²の縁辺部で増加が見られる地域がありますが、山間部では減少傾向となっています。
- ・高齢化率は30.1%で県全体の平均（27.9%）よりも高くなっています。また、山間部ほど高齢化が進行しています。
- ・商品販売額は、直近には増加していますが、長期的には増減を繰り返しながら、平成9年度をピークとしてやや減少傾向にあります。一方、製造品出荷額は着実な増加傾向を示しており、特に伊賀市ではその傾向が顕著です。

【伊賀圏域位置図】



出典:国土地理院 <http://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>

ii. 市街化動向

- ・人口集中地区（DID）³は、伊賀市の用途地域内、名張市の用途地域内および住宅団地で

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

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

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

形成されています。その人口密度は平成27年時点で47.7人/haと5圏域で最も高くなっていますが、低下傾向にあります。(三重県平均41.6人/ha)

- ・ 建築着工状況は、用途地域内への立地が約34%となっています。用途地域外ではインターチェンジ周辺等で工業系の建築着工が見られます。
- ・ 農地転用面積は、用途地域外が約81%を占めています。
- ・ 空き家率は、平成25年で15.0%となっており、県平均15.5%と比べ約0.5ポイント低くなっています。

iii. 都市施設・公共交通

- ・ 三重県においては、高規格幹線道路⁴を中心とした道路ネットワークの概成、さらにはリニア中央新幹線の建設や、中部国際空港および関西国際空港の機能拡充による利便性向上等により、三重県と国内外各地との間の移動時間が短縮されるとともに行動圏域が拡大し、交流・連携の多様化や産業経済活動の活性化が見込まれます。
- ・ 本圏域において、伊賀市では名古屋と大阪を結ぶ高規格幹線道路である名阪国道が市内を縦貫するほか、国道25号、国道163号、国道165号、国道368号、国道422号等を骨格とした幹線道路網が形成されています。一方、名張市には高規格幹線道路や地域高規格道路⁵はありませんが、国道165号、国道368号等が幹線道路として機能しています。
- ・ 都市施設の整備状況については、都市計画道路の整備率は50.9%（県平均46.7%）、汚水処理人口普及率は87.3%（県平均83.5%）と県の平均を上回り、都市計画公園の一人当たり面積は7.04㎡/人（県平均10.65㎡/人）で県の平均を下回っています。
- ・ 移動時における自家用車への依存が高く、公共交通の利用者が減少し、地域によっては公共交通のサービス水準を保つことが困難となってきました。

iv. 自然環境、災害等

- ・ 本圏域は、自然公園区域が3区域指定されるなど、豊かな自然環境を有するとともに、歴史・文化施設等の多様な地域資源を有しており、これらの適切な保全を前提とする広域交流への活用が期待されています。
- ・ 南海トラフ地震⁶による被害想定については、津波浸水の危険がなく、他圏域と比べ、被害が少ないと想定されていますが、過去には内陸型の安政伊賀地震が発生しています。一方、復旧・復興に向けて必要となる地籍調査の進捗率は22.3%（三重県9.4%、全国51.6%、平成28年度末時点）にとどまっています。
- ・ 発生頻度が高まっている大雨や、大型化する台風等による風水害の発生が懸念されています。

区の人口密度が40人/haを下回ることがある。

⁴ 高規格幹線道路：全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。

⁵ 地域高規格道路：高規格幹線道路を補完し、社会交流を支える規格の高い幹線道路のこと。

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

② 圏域・都市計画区域における取組

- ・本圏域は、区域区分⁷を定めない都市計画区域（以下「非線引き都市計画区域」という。）で構成されています。このなかで、伊賀市においては自主条例による土地利用の管理手法を導入し、また、名張市では特定用途制限地域の指定を検討するなど、地域の実情に応じた手法による集約型都市構造⁸の構築に向けた取組が進められています。
- ・本圏域は、名古屋と大阪の大都市圏の中間に位置し、名阪国道、国道25号、国道163号、国道165号、国道368号、国道422号、伊賀コリドール（広域農道）等の道路網の整備が進んでおり、両大都市圏へのアクセス性を生かした産業集積、交流を促進するための多様な取組が進められています。また、名神名阪連絡道路の整備に向けた検討が行われています。
- ・公有民営方式による伊賀鉄道の運行をはじめとして、公共交通を維持するための取組が進められています。
- ・全国的に自然災害が多発する中、周囲を山地に囲まれた本圏域では丘陵部の土砂災害対策のほか、川上ダムの建設をはじめとする治水事業等が進められています。
- ・本圏域では、松尾芭蕉の生誕地、伊賀流忍者の発祥地といった歴史・文化的な特色や資産、赤目四十八滝をはじめとする自然環境等の地域資源を生かした観光の振興が図られてきました。近年では伊賀市が「忍者市」を宣言するなど、特徴ある取組が進められています。

（２）圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題

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

＜地域の個性を生かした魅力の向上＞

- ・歴史・文化や豊かな自然環境等の多様な地域資源を生かすとともに、良好な景観の形成・保全等により、地域の魅力を高め、地域活力の向上に資する広域交流を促すことが必要です。
- ・これまでに形成されてきた道路・公園等の都市施設や、既に立地・集積している都市機能、あるいは歴史・文化を背景とするまち並み等のストックを生かしながら、都市空間を魅力あるものとしていくことが必要です。

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

⁸ 集約型都市構造：一般的には、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能がアクセス性の高い交通結节点等の拠点にまとまって立地し、その周辺に住居がまとまって立地することで、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの都市機能に容易にアクセスできるような都市構造をいう。

<都市機能の効率性と生活利便性の向上>

- ・土地利用面では、市街地や市街化が進んだ大規模住宅団地等では、都市施設整備や都市機能の相互連携、適正な土地利用規制の適用を進め、空き地・空き家に対応しながら良好な住環境の維持・増進を図り、定住化を促進・支援することが必要です。
- ・商業・業務、文化、医療、教育等、多様な都市機能は、集約型都市構造の構築の観点から、中心市街地や主要な駅周辺等における既存ストックの活用が可能な区域への集約が必要です。
- ・人口減少に伴い空き地や空き家が発生し、市街地の低密度化がさらに進行すると予測されており、生活利便性を確保するために、必要な都市機能を維持することが必要です。
- ・市街化動向がみられる市街地周辺や幹線道路沿道等において、優良農地の保全や無秩序な開発等の抑制のために必要な場合には、地域のコミュニティ維持に配慮しつつ、適切な都市計画制度の適用を図ることが必要です。
- ・施設面では、人口減少等の社会情勢の変化を十分にふまえた上で、県民生活を支える幹線道路ネットワークや公共下水道等について計画の必要な見直しを行い、整備を進めるとともに、良好な居住環境の形成に向けた都市施設の充実および適切な維持管理を計画的・効率的に進めることが必要です。
- ・超高齢社会への対応と環境負荷の低減に向け、利便性の高い公共交通ネットワークの構築とサービスレベルの維持・向上を図るとともに、公共交通の利用を促進するため、交通結節点および周辺施設の整備が必要です。

<災害に対応した安全性の向上>

- ・防災面では、地震の揺れによる被害のほか、洪水被害、土砂災害等の風水害が懸念されていることをふまえ、災害に強いまちづくりに向け、防災施設の整備等のハード対策と土地利用の規制・誘導等のソフト対策を一体的に進めることが必要です。
- ・地震災害や洪水被害、土砂災害等に強いまちづくりに向け、必要となる地籍調査等を進めるとともに、緊急輸送道路や河川堤防、土砂災害防止施設等の公共土木施設について、未整備箇所の整備や、老朽化対策を進める必要があります。

<産業振興による地域活力の向上>

- ・豊かな自然環境との調和を図りつつ、名古屋・大阪の両大都市圏への高い交通利便性を生かし、工業系用途地域を中心に産業集積を図ることが必要です。
- ・開業が見込まれるリニア中央新幹線については、整備の進捗を注視しながら、その施設への円滑なアクセスや他圏域との交流に資する交通ネットワーク等の整備を検討し、地域活力の向上につなげていくことが必要です。

（３）都市計画の理念と目標

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

『恵まれた資源が紡ぐ、人々が行き交う、こころ豊かなまち』

恵まれた歴史・文化・自然を有する圏域として、これらを大切に守り、育みながら地域の魅力を高めるとともに、大都市圏や周辺地域とのつながりを生かした産業の振興や交流の促進により、住む人々や訪れる人々のこころが豊かになる都市をめざします。

【地域の個性を生かした魅力の向上】

－地域の魅力を高め、大都市圏や周辺地域との交流を促す圏域づくり－

- ・ 鈴鹿国定公園や室生赤目青山国定公園、赤目一志峡県立自然公園に代表される豊かな自然環境のほか、城下町や街道沿いのまち並みを形成してきた古くからの歴史や伊賀流忍者発祥の地といった独自の文化等の多様な地域資源を生かした地域づくりを進めるとともに、県内はもとより、名古屋や大阪・京都といった大都市との交流を促す圏域づくりを進めます。
- ・ 古いまち並みや水・緑に囲まれた良好な生活空間について、安らぎや潤いを与える場、ゆとりあるオープンスペースとしての保全や活用を図ることにより、都市の付加価値を高めます。
- ・ 郊外の住宅地等は、自然豊かなゆとりある生活環境を維持・形成し、魅力ある暮らしの場とします。

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

－地域の広域連携による効率的な圏域づくり－

- ・ 多様な都市機能の集約を図る拠点を形成・配置し、公共交通等により各拠点間が相互に連携する都市構造の構築をめざします。
- ・ 都市構造に大きな影響を及ぼす大規模な商業・業務、医療等の都市機能については、中心市街地へ計画的に誘導を図るなど、集約型都市構造の構築に向けた立地の適正化を図ります。
- ・ 市街地においては、都市機能の集約を図る拠点およびその周辺や公共交通の沿線地域等への居住誘導により、人口密度を維持し、生活サービスの存続を図り、居住者の利便性が確保されるまちづくりをめざします。
- ・ 行政機関等の公共建築物、公共交通等の交通基盤の再編や、道路等の都市施設の見直しを進める上で、一定のサービス水準を確保し、誰もが安全で安心して住み続けられる環境を形成します。

【産業振興による地域活力の向上】

ー広域交流促進と産業集積による活力ある圏域づくりー

- ・環境との共生やエネルギー効率を考慮しながら、名古屋・大阪の両大都市圏へのアクセス性を生かし、また、地域や企業のニーズを反映して、産業機能の集積を図ります。
- ・多様な地域資源や、隣接府県との文化的なつながりを活用しながら、広域交流の拡大による地域活力の維持・向上を図ります。

【災害に対応した安全性の向上】

ー災害に強く、しなやかな圏域づくりー

- ・「防災・減災」に必要な施設等の整備や長寿命化を図り、災害に強い都市づくりを進めるとともに、災害時の防災・医療の拠点と各地域の連絡を強化し、安全・安心を実感できる生活環境づくりを進めます。
- ・災害リスクの高い場所では都市的土地利用を抑制するなど、大規模自然災害による被害の低減に向けた都市構造を検討します。

(上記4つの方向の土台)

【県民と共に考える地域づくり】

- ・都市づくりの主役は県民との観点から、県民の参画と協働による取組を推進し、県民が参画しやすい環境づくりを進めます。
- ・県民が都市計画や都市づくりに参画しやすい環境をめざし、知識の普及や積極的な情報提供を行うとともに、県民が意見を述べる可以增加を図ります。

(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造

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

◆ 将来都市構造図で示す要素

拠点	広域的な役割をもつ圏域における拠点 ○ 広域拠点：「集約型都市構造の要」として多様な都市機能の集約を図る地区 ○ 交流拠点：広域的な交流活動を行う地区・施設等（自然交流拠点、歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点に区分する。） ○ 広域的な防災拠点：広域的な防災機能を備えた施設、災害時に拠点となる施設等
連携軸	圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等 ○ 広域連携軸：主に圏域間や県外との連携を担う交通基盤 ○ 圏域内連携軸：主に圏域内の連携を担う交通基盤 ○ 防災連携軸：災害時の物資輸送等を担う交通基盤 ○ 緑のネットワーク軸：自然環境と市街地を連携する河川や海岸線 ○ 歴史連携軸：地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道
ゾーン	○ 用途地域：用途地域の範囲 ○ 工業系土地利用誘導ゾーン：積極的に大規模工業施設の誘導に取り組むゾーン ○ 自然交流地区：自然環境を生かした交流を推進する区域等 ○ その他 ・農用地区域、森林地域：原則として保全を図る市街地外の森林や優良な農地 ・防災に係る指定区域等：災害への対応の前提となる土砂災害警戒区域等、河川浸水想定区域

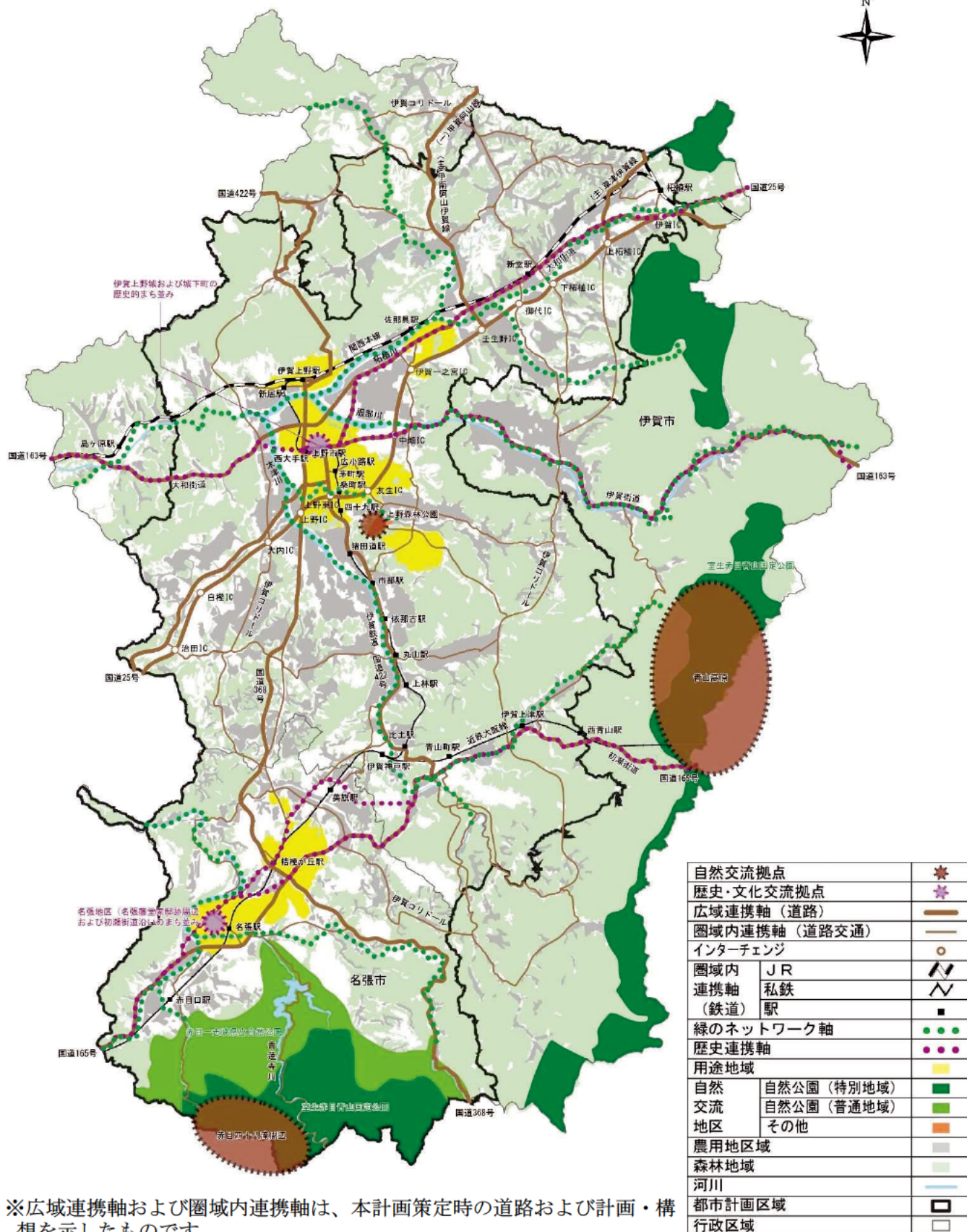
◆ 都市づくりの方向と要素の組合せ

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

◆ 伊賀圏域将来都市構造図（1／4）

【地域の個性を生かした魅力の向上】

・地域の魅力を高め、大都市圏や周辺地域との交流を促す圏域づくり

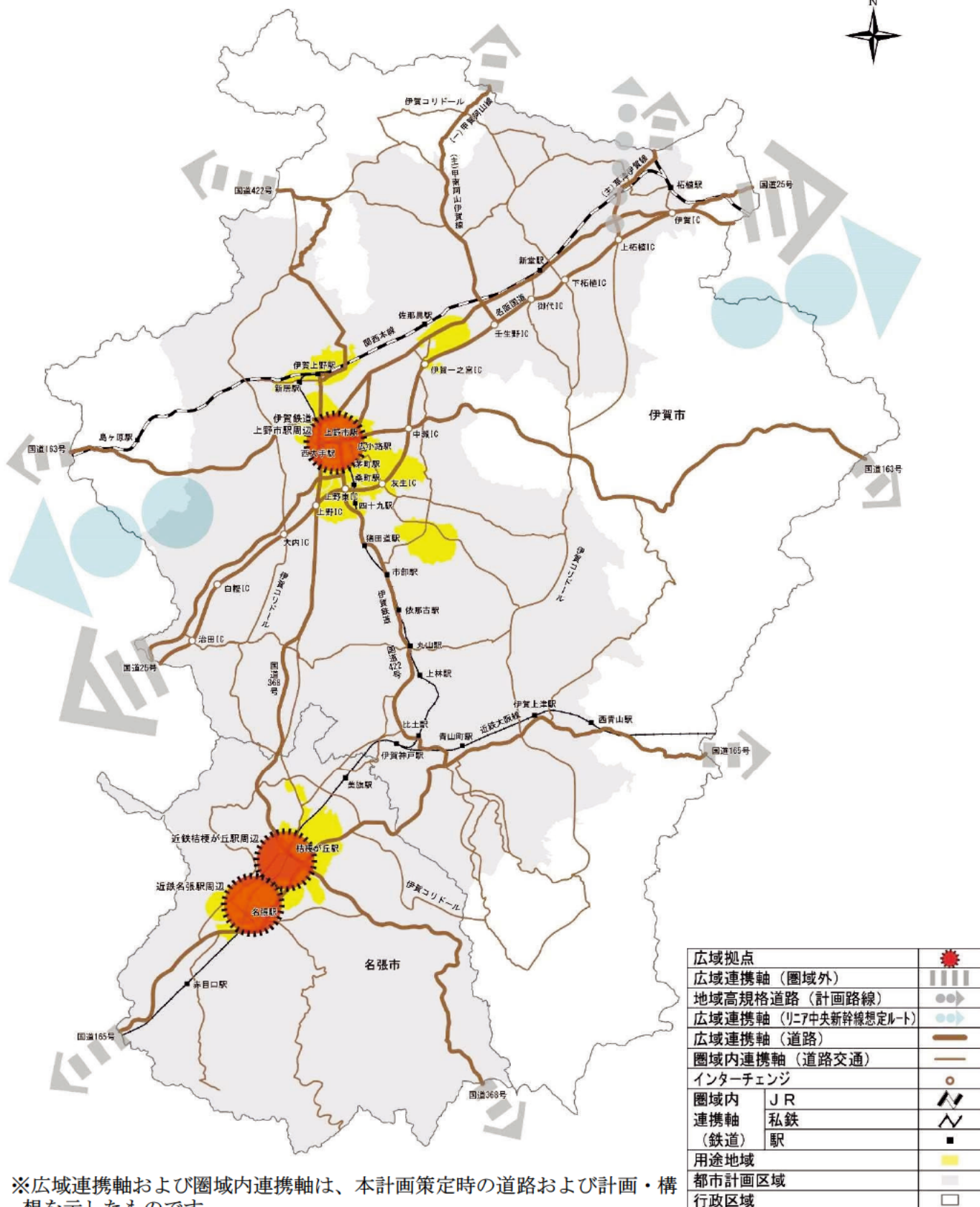


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 伊賀圏域将来都市構造図（2／4）

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

・地域の広域連携による効率的な圏域づくり

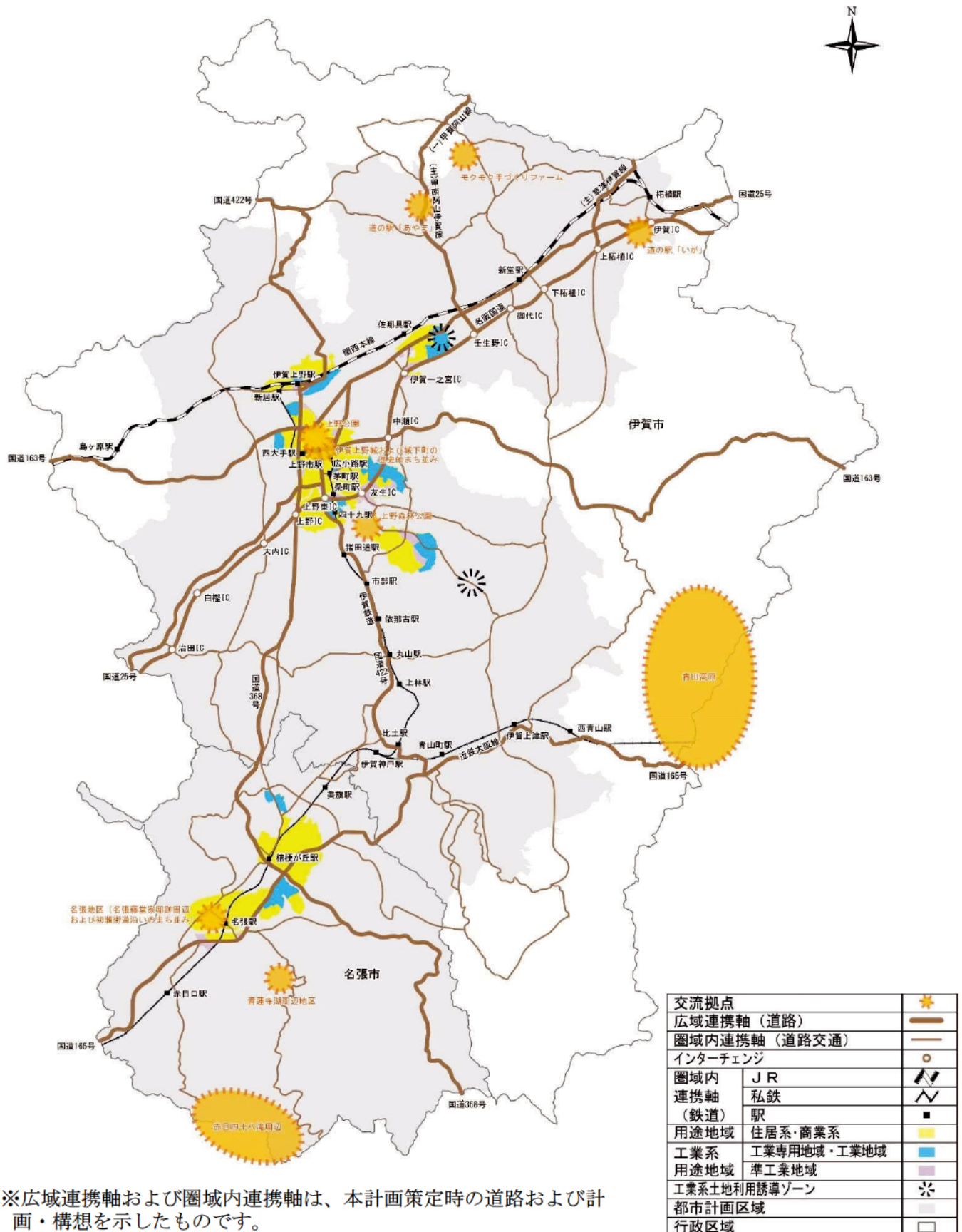


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 伊賀圏域将来都市構造図（3／4）

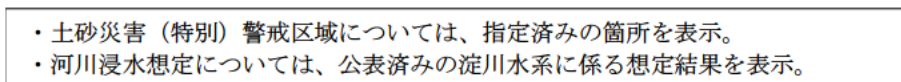
【産業振興による地域活力の向上】

・ 広域交流促進と産業集積による活力ある圏域づくり



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

【災害に対応した安全性の向上】



土砂災害警戒区域等
 土砂災害特別警戒区域
 土砂災害警戒区域
 河川浸水想定
 家屋倒壊等氾濫想定区域
 想定最大浸水域

① 拠点形成・機能誘導の方針

i. 広域拠点

- ・本圏域において、多様な生活サービス施設等が集積し、市を越えた公共交通等の結節点となる地区のうち、集約型都市構造の要として、さらに居住や都市機能を誘導する地区を広域拠点として位置づけます。

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

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市名	都市計画区域	拠点名称
広域拠点	伊賀市	伊賀	伊賀鉄道上野市駅周辺
	名張市	名張	近鉄名張駅周辺
			近鉄桔梗が丘駅周辺

【各拠点の方向性】

○上野市駅周辺

多様な都市機能の集積・強化や、周辺での生活関連機能の向上を図るとともに、今も残る城下町の町割や歴史建築等、歴史的・文化的地域特性を生かした中心市街地の形成をめざします。

○名張駅周辺、桔梗が丘駅周辺

多様な都市機能の集積・強化や周辺での生活関連機能の向上を図ります。

ii. 交流拠点

- ・地域の個性を生かし、地域活力の向上等につながる交流活動が行われる拠点的な地区を交流拠点とします。

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

<自然交流拠点>

- ・交流拠点のうち、広域的な公園や自然公園区域内に所在する自然環境を生かした地区や施設を自然交流拠点として位置づけます。
- ・自然交流拠点およびその周辺では、豊かな自然環境の保全に努めつつ、施設の維持、整備を進め、アクセスの向上を図ります。

<歴史・文化交流拠点>

- ・交流拠点のうち、特に個性ある歴史・文化、景観を生かし魅力ある地域づくりを行う地区や施設を歴史・文化交流拠点として位置づけます。
- ・歴史・文化、景観を生かした地域づくりを行うため、地域づくりの支援やアクセスの向上を図ります。また、地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律に基づく取組を促進するほか、当該区域の周辺を含めて景観法に基づく重点地区の指定や文化財保護法等の適用を検討し、区域の保全を図ります。

＜レクリエーション等交流拠点＞

- ・上記以外で、広域交流を行う地区や観光施設をレクリエーション等交流拠点として位置づけます。
- ・レクリエーション等交流拠点として位置づける観光施設等では、交流による地域活力の維持・向上に資するアクセスの向上や相互連携の促進を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市名	都市計画区域	拠点名称
交流拠点	自然交流拠点	伊賀市	伊賀
		伊賀市	上野森林公園
		名張市	青山高原
	歴史・文化 交流拠点	伊賀市	赤目四十八滝周辺
		伊賀市	伊賀上野城および城下町の歴史的まち並み
	レクリエーション等 交流拠点	名張市	名張地区（名張藤堂家邸跡周辺および初瀬街道沿いのまち並み）
		伊賀市	上野公園
		伊賀市	モクモク手づくりファーム
		伊賀市	道の駅「いが」
		伊賀市	道の駅「あやま」
	名張市	名張	青蓮寺湖周辺地区

iii. 広域的な防災拠点

- ・広域的な防災機能を備えた施設や災害時に拠点となる医療機関を広域的な防災拠点として位置づけます。
- ※広域的な防災拠点の選定：三重県地域防災計画に位置づけのある施設を選定しました。
- ・広域的な防災拠点として位置づける各施設は、施設の維持・活用を図るため、周辺地域の市街地整備や緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を進めるなど、拠点周辺地域の防災性向上を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市名	都市計画区域	拠点名称
広域的な 防災拠点	伊賀市	伊賀	伊賀広域防災拠点
			上野総合市民病院
	名張市	名張	名張市立病院

② 連携軸の方針

- ・圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等である以下に示す各要素を連携軸と位置づけ、ネットワークの構築を図ります。

◆ 将来圏域構成（連携軸）

連携軸名	位置づけ	対象
広域連携軸	◆主に、圏域間や県外との連携を担う幹線道路および鉄道	高速道路等の高規格幹線道路、圏域外を連絡する国道・主要な県道および鉄道
圏域内連携軸（道路交通）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う幹線道路	圏域内の国道および主要な県道等（幹線バス交通を含む）
圏域内連携軸（鉄道）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う鉄道	鉄道
防災連携軸	◆災害時に広域的な防災拠点や関係拠点を結び、物資輸送等を担う幹線道路	緊急輸送道路
緑のネットワーク軸	◆圏域内の豊かな自然環境と市街地を連携する河川	主要河川（河川沿いの緑および水面）
歴史連携軸	◆地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道	主要な歴史的街道

③ 土地利用別の目標・方針

i. 住居系市街地

- ・都市機能の集約を図る拠点およびその周辺や公共交通の沿線地域等で災害リスクが低く、都市基盤が整備された区域へ居住を誘導することにより、その区域内の人口割合を増加させるよう取り組みます。
- ・災害リスクが高く、その対策が必要な区域については、都市的土地利用の抑制や建築物の構造等の規制による被害の低減等の施策を実施し、その区域において被害を受ける人口割合を減少させるよう取り組みます。

ii. 商業系市街地

【広域拠点】

- ・広域拠点では、商業・業務、文化、医療、教育等の多様な都市機能を集積し中心市街地の活性化を図るため、必要な都市計画制度を適用します。
- ・広域拠点のうち周辺に人口が集積し公共交通の利便性が高い区域では、新たな大規模集客施設の立地を誘導するため、商業地域や近隣商業地域の用途地域を維持します。なお、伊賀鉄道上野市駅周辺に配置する広域拠点のうち、今も残る城下町の町割や歴史的・文化的な地域特性を生かした中心市街地の形成をめざす区域については、新たな大規模集客施設の立地を誘導しないこととします。

【その他商業系土地利用】

- ・広域拠点以外の区域においては、地域住民が日常の買い物や診療等の生活サービスを享受できるよう既存の商業地域または近隣商業地域の指定を維持します。

iii. 工業系市街地

【工業系土地利用】

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

【工業系土地利用誘導ゾーン】

- ・工業系の土地利用を図るべき地域のうち、自動車専用道路のインターチェンジ周辺や幹線道路の沿道でニーズが高く一定規模以上の工業用地の確保が見込まれる区域や、既存の工業系用途地域（工業地域・工業専用地域）内の大規模未利用地を工業系土地利用誘導ゾーンと位置づけ、市と協力して積極的に大規模工業施設の誘導に取り組み、地域活力の向上を図ります。

iv. 自然・都市農地等

【自然交流地区】

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

【都市農地等】

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

④ 都市施設整備等の目標・方針

i. 都市施設

- ・道路や公共下水道等の都市施設については、利便性を確保しながら適切に維持管理ができるよう必要な施設を都市計画に定め、計画的かつ効率的・効果的に整備します。また、都市計画決定され長期未着手となっている施設等の必要性を検証し、人口減少の状況等により必要性が低下したものについては、計画の廃止を含めて見直しを行います。
- ・行政機関等の公共建築物については、既存の施設を有効に活用しつつ、人口減少等に対応した再編・集約を図るなかで、拠点内への集積を図るなど、適切に配置するよう努めます。
- ・道路については、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要や都市機能の連携に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、役割に応じた階層的な道路ネットワークの構築を進めます。
- ・リニア中央新幹線の整備効果を享受できるよう、地域の交通ネットワークとの連携強化を図ります。
- ・防災施設等については、災害に強いまちづくりを進めるため、引き続き、計画的に整備を推進するとともに、既存施設の長寿命化等適切な維持管理を実施します。
- ・多くの人が集まる拠点およびその周辺では、歩行者や自転車等の安全性を高めるため、ユニバーサルデザイン⁹に配慮した歩道等の整備を実施するとともに、たまり空間や駐輪スペース等を備えた快適な移動空間の形成を図ります。

ii. 公共交通

- ・集約型都市構造の構築にあたっては、都市機能の集約を図る拠点を形成するとともに相互に連携させることが重要であることから、整備が進むリニア中央新幹線や高速バス等の広域ネットワーク、それらに接続する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築を進めます。
- ・歩行者や自転車等の利便性に配慮しながら、鉄道駅やバス停等の交通結節点および周辺整備等を進め、公共交通の利用促進を図ります。また、交通結節点となる拠点周辺への居住の誘導を進め、持続可能な公共交通を維持します。

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

（５）一体の圏域形成に向けた方針

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

① 都市計画区域の再編

- ・本圏域には２つの都市計画区域がありますが、両都市計画区域には通勤・通学や買い物、保健医療等の日常生活の面でつながりがみられます。当面は、両都市計画区域のつながりを意識しながら、都市計画区域ごとに広域拠点を中心とした各拠点への都市機能の集積を進め、集約型都市構造の構築に取り組めますが、今後の生活圈構成の変化をふまえて、長期的には行政区域を越えた再編について検討します。

② 都市計画区域の指定

- ・伊賀市の都市計画区域外に位置する島ヶ原地区（旧島ヶ原村）と大山田地区（旧大山田村）の各支所周辺は、日常サービスを提供する都市機能の維持・集約をめざしています。これらの地区において、都市機能の維持・集約を進めるとともに、一体的な都市形成をめざし、今後、必要な調査を実施し、都市計画区域への編入等の必要性が認められた場合にあっては、都市計画区域への編入等を実施するものとします。

東紀州圏域マスタープラン

三重県

=目 次=

はじめに.....	1
1. 東紀州圏域における都市計画の目標.....	2
(1) 圏域・都市計画区域の現状と取組.....	2
(2) 圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題.....	4
(3) 都市計画の理念と目標.....	6
(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造.....	8
(5) 一体の圏域形成に向けた方針.....	17

はじめに

三重県（以下「本県」という。）では、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（以下「都市計画区域マスタープラン」という。）の改定に先立ち、『三重県都市計画基本方針』（以下「基本方針」という。）を平成 29 年 3 月に策定しました。

基本方針では、県土全体として総合的、一体的観点からおおむね共通する都市づくりの方向として、「県民と共に考える地域づくり」を土台とし、次の 4 つに整理しています。

- ① 「地域の個性を生かした魅力の向上」
- ② 「都市機能の効率性と生活利便性の向上」
- ③ 「災害に対応した安全性の向上」
- ④ 「産業振興による地域活力の向上」

次期都市計画区域マスタープランでは、将来都市像と現状との乖離を解消するため、「都市経営の観点」、「都市防災の観点」、「都市活力の観点」の 3 つの変革の観点を取組に反映させ、実効性を高めることとしています。

また、本県では、都市計画区域マスタープランに定めるべき項目のうち「都市計画の目標」については、生活等の結びつきが強い複数の都市計画区域を一括し区域外も含め「圏域」として設定し、おおむね 20 年後の将来都市像を展望し、『圏域マスタープラン』として先に示すこととしています。

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

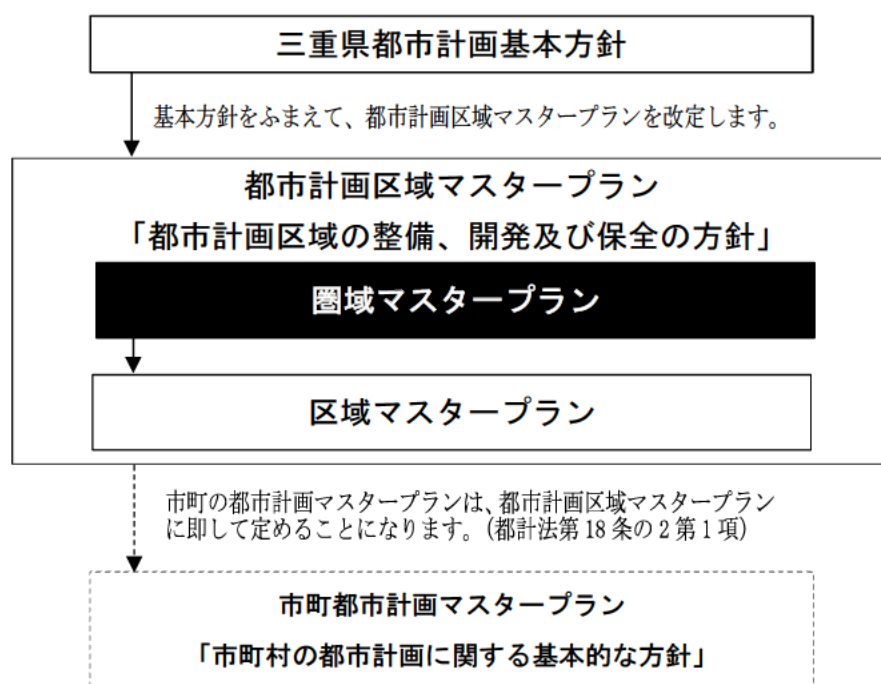


図 圏域マスタープランの位置づけ

1. 東紀州圏域における都市計画の目標

(1) 圏域・都市計画区域¹の現状と取組

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

① 圏域・都市計画区域の現状

【構成市町】

- ・尾鷲市、熊野市、紀北町、御浜町、紀宝町の2市3町

【構成都市計画区域】

- ・尾鷲都市計画区域（尾鷲市の一部）
- ・熊野都市計画区域（熊野市の一部）
- ・紀伊長島都市計画区域（紀北町の一部）
- ・御浜都市計画区域（御浜町の一部）

i. 地勢、人口、産業

- ・本圏域は、県南端に位置し、熊野灘と紀伊山地に東西を挟まれ、北部は奈良県や大台町と大紀町に、南部は和歌山県新宮市に接しています。
- ・本圏域において都市的土地利用が行われている地域は、地形条件から熊野灘沿岸の一部の平地や丘陵地に限定されています。
- ・県内の人口が減少局面にあるなかで、本圏域も人口が減少しています。また、5つの圏域で唯一、世帯数も継続的に減少しています。
- ・高齢化率は40.0%で5つの圏域で最も高く、県全体の平均（27.9%）を大きく上回ります。
- ・産業については、製造品出荷額は減少が続いており、商品販売額は、直近では増加がみられるものの、長期的には減少傾向にあります。熊野灘や紀伊山地を背景とし、柑橘栽培が盛んな農業、尾鷲ヒノキや熊野スギで知られる林業、沿岸・沖合漁業や養殖等が盛んな水産業が主要産業となっていますが、担い手の育成等の課題があります。また、豊かな自然環境や「世界遺産・熊野古道」、その他個性ある歴史・文化資産等を有しており、観光入込客数は増加傾向にあります。

【東紀州圏域位置図】



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

ii. 市街化動向

- ・人口集中地区（DID）²が形成されているのは、平成17年国勢調査以降では尾鷲市のみです。その人口密度は低下傾向にあり、平成27年で30.2人/haとなっており、5圏域で最も低くなっています。（三重県平均41.6人/ha）
- ・建築着工状況は、その87.5%が住居系であり、地形条件が厳しいことから、熊野灘に面する各市街地や国道42号沿道に限定されています。
- ・農地転用状況は、建築着工状況と同様に熊野灘に面する各市街地や国道42号沿道に限定されています。
- ・本圏域（御浜町、紀宝町を除く）の空き家率は、平成25年で24.2%となっており、県平均15.5%と比べ約9ポイント高く、5圏域で最も高くなっています。

iii. 都市施設・公共交通

- ・三重県においては、高規格幹線道路³を中心とした道路ネットワークの概成、さらにはリニア中央新幹線の建設や、中部国際空港および関西国際空港の機能拡充による利便性向上等により、三重県と国内外各地との間の移動時間が短縮されるとともに行動圏域が拡大し、交流・連携の多様化や産業経済活動の活性化が見込まれます。
- ・本圏域においては、紀勢自動車道や熊野尾鷲道路の整備が進み、国道42号と共に骨格となっており、それらに国道260号、国道309号、国道311号、国道422号、国道425号等が結びついた幹線道路網が形成されています。
- ・幹線道路網の形成により、災害発生時のリダンダンシー（冗長性・代替性）の強化だけでなく、圏域の一体性を高めることにつながるほか、中南勢圏域や伊勢志摩圏域等との広域連携の強化につながることも期待されています。
- ・都市施設の整備状況については、都市計画道路の整備率は25.3%（県平均46.7%）、汚水処理人口普及率は38.0%（県平均83.5%）と5圏域で最も低くなっており、都市計画公園の一人当たり面積は21.15㎡/人（県平均10.65㎡/人）と5圏域で最も高くなっています。
- ・地理的条件等から移動時における自家用車への依存が非常に高く、公共交通の利用者が減少し、路線の廃止が生じる等、地域によっては公共交通のサービス水準を保つことが困難になってきています。

iv. 自然環境、災害等

- ・本圏域は、熊野灘にのぞむ海岸線や北山川・熊野川の峡谷等からなる吉野熊野国立公園に内包される豊かな自然環境と「世界遺産・熊野古道」を擁する全国的に著名な観光地となっています。

² 人口集中地区（DID）：国勢調査で設定される、市町村の区域内で人口密度40人/ha以上の基本調査区等が互いに隣接して人口が5,000人以上になる地域。なお、公共施設等が含まれるなどの場合には、人口集中地区の人口密度が40人/haを下回ることがある。

³ 高規格幹線道路：全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。

- ・南海トラフ地震⁴（過去最大クラス）の津波浸水想定区域には、圏域人口の20%が居住し、主要な公共公益施設の27%が立地するなど、都市機能や人口が集積する沿岸部を中心に大きな被害の発生が想定されています。一方、復旧・復興に向けて必要となる地籍調査の進捗率は3.5%（三重県9.4%、全国51.6%、平成28年度末時点）にとどまっています。
- ・地形特性や気象条件に起因する全国屈指の多雨地帯であり、短時間での強雨が非常に多い特徴から、風水害の発生が懸念されています。

② 圏域・都市計画区域における取組

- ・本格的な人口減少、超高齢社会を迎え、市町においては、中心市街地の再生と集落における拠点の形成に向けた取組が進められています。
- ・本圏域は、位置的・地形的条件が厳しく、地域活力の低下が懸念されていることから、都市と農山漁村との機能分担のもとで移住・定住や産業振興を促進するため、人材育成・情報発信や集客交流の促進・基幹産業の高付加価値化等の取組が進められています。
- ・圏域内外との交流を促進する紀勢自動車道、熊野尾鷲道路等の広域的な道路網や三木浦漁港等の水産基盤の整備が進められるなか、地域が一体となって産業振興、観光振興等を総合的に推進するための取組が進められています。
- ・「世界遺産・熊野古道」を主体とした三重県南部地域一帯を対象とする「伊勢熊野みち」が日本風景街道に登録され、さらなる観光振興に向けた取組が行われています。
- ・全国的に自然災害が多発するなか、本圏域では沿岸部の地震津波対策や丘陵部の土砂災害対策等が進められています。また、災害時における孤立を防止するための対策が進められています。
- ・災害リスクの低い場所への自主的な住宅移転等の取組が進められています。

（２）圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題

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

本圏域は、いわば「都市の縮退」の様相を示しており、圏域内での取組もさることながら、「広域交流を生かした地域活性化」と「自然環境や歴史・文化資産の保全」を両立させる取組が不可欠となっています。

<地域の個性を生かした魅力の向上>

- ・自然・文化面で重要な資産を多く有しているため、景観や自然環境の保全を考慮した拠点・施設整備を行い地域の魅力を高め、発信していくことが必要です。
- ・これまでに形成されてきた道路・公園等の都市施設や、既に立地・集積している都市機

⁴ 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。

能、あるいは歴史・文化を背景とするまち並み等のストックを生かしながら、都市空間を魅力あるものとしていくことが必要です。

- ・市街地の周辺では、優良農地の保全を図りつつ、地域コミュニティへの支援を目的とする適切な土地利用規制・誘導を図ることが必要です。

<都市機能の効率性と生活利便性の向上>

- ・土地利用面では、既存の市街地において生活利便性を向上させ、定住・移住に結びつけるための既存ストックの有効活用を促進するほか、特に中心市街地においては、広域交流を取り込んだ商業集積の促進により、圏域全体の活性化に結びつけることが必要です。
- ・人口減少に伴い空き地や空き家が発生し、市街地の低密度化がさらに進行すると予測されており、生活利便性を確保するために必要な都市機能を維持することが必要です。
- ・施設面では、人口減少等の社会情勢の変化を十分にふまえた上で、交流促進や県民の生活を支える幹線道路ネットワークや公共下水道等について計画の必要な見直しを行い、整備を進めるとともに、良好な居住環境の形成に向けた都市施設の充実および適切な維持管理を計画的・効率的に進めることが必要です。
- ・超高齢社会への対応と環境負荷の低減に向け、公共交通のサービスレベルの維持・向上を図るとともに、公共交通の利用を促進するための交通結節点および周辺施設の整備も必要です。

<災害に対応した安全性の向上>

- ・沿岸部を中心に地震災害による大規模な被害が想定されていることや洪水被害、土砂災害等の風水害が懸念されていることをふまえ、災害に強いまちづくりに向け、防災・避難施設の整備等のハード対策と土地利用の規制・誘導等のソフト対策を一体的に進めることが必要です。
- ・地震・津波災害や洪水・高潮被害、土砂災害等に強いまちづくりに向け、必要となる地籍調査等を進めるとともに、緊急輸送道路や河川・海岸堤防、土砂災害防止施設等の公共土木施設について、未整備箇所の整備や、老朽化対策を進める必要があります。

<産業振興による地域活力の向上>

- ・紀勢自動車道および熊野尾鷲道路等を活用することにより地域内外の交流を促進し、地域活力に結び付けていくことが必要です。
- ・豊かな自然環境や「世界遺産・熊野古道」、個性ある歴史・文化資産については、次世代に引き継ぐため保全することを前提としつつ観光への利活用を図ることが必要です。
- ・本圏域における重要な産業である農林水産業の振興を図るとともに、これらを資源とした観光・交流の拡大による地域活力の向上が必要です。
- ・リニア中央新幹線の整備により増大すると見込まれる大都市間の人の移動を取り込むなど、交流人口の拡大を図ることが必要です。

（３）都市計画の理念と目標

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

『自然・文化と命の道により交流を育み、美しい風景の中に暮らすまち』

自然・文化面で重要な資源を有している圏域であり、地域の悲願であった災害時の救援や地域の命を支える「命の道」としての高速道路の整備が進み、その整備効果を活用した広域交流の拡大を進めるため、地域振興の展開として、農林水産業の高付加価値化や「吉野熊野国立公園」、「世界遺産・熊野古道」等の地域資源の保全・利活用を進めることにより、持続的で安全・快適な暮らしの場を提供する都市をめざします。

【地域の個性を生かした魅力の向上】

－個性をつなぎ、多様性を生み出す圏域づくり－

- ・美しい海岸線や峡谷等を有する吉野熊野国立公園をはじめとする自然環境や「世界遺産・熊野古道」に代表される歴史・文化資産の保全に努めるとともに、地域の重要な産業である農林水産業の高付加価値化等の地域振興を進めるなど、多様な地域資源を生かした地域独自の取組が複層的に連携することでさまざまな魅力を生み出す圏域づくりを進めます。
- ・古いまち並みや水・緑に囲まれた良好な生活空間は、安らぎや潤いを与える場、ゆとりあるオープンスペースとしての保全や活用を図り、都市の付加価値を高めます。
- ・郊外の住宅地等は、自然豊かなゆとりのある暮らしの場にします。

【災害に対応した安全性の向上】

－災害に強く、しなやかな圏域づくり－

- ・「防災・減災」に必要な避難施設等の整備や長寿命化を図り、災害に強い都市づくりを進めるとともに、災害時の防災・医療の拠点と各地域の連絡を強化し、安全・安心を実感できる生活環境づくりを進めます。
- ・災害リスクの高い場所では、周辺の状況を見極めながら命を守るために必要な避難場所や避難路の整備を進め、被害を低減するために用途を考慮した都市的土地利用の抑制や建築物の構造規制等を行うほか、災害リスクの低い場所への都市機能や居住の移転を進めるなど、災害に強いまちづくりに向けて、都市構造の再編を検討します。

【産業振興による地域活力の向上】

ー多様な地域資源を活用した広域交流による圏域づくりー

- ・紀勢自動車道や熊野尾鷲道路、それらを含む幹線道路網等を基盤として、多様な自然環境や歴史・文化資産、あるいは農林水産業といった地域資源を生かした観光産業等により広域交流が生み出される、活力ある圏域づくりを進めます。

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

ー都市機能の集約化と相互扶助による生活利便性を確保した圏域づくりー

- ・人口減少、高齢化が進行し、都市が縮退傾向にあるなかにあっても暮らし続けられる都市づくりに向け、都市機能を維持するために集約を図る拠点を形成・配置し、各拠点間の相互連携が可能な都市構造の構築をめざします。
- ・生活利便性に直結する商業・業務、医療等の都市機能は、拠点へ計画的に誘導するなど、立地の適正化を図ります。
- ・都市機能の集約を図る拠点およびその周辺等への居住の誘導を図ることにより、拠点周辺等の人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるまちづくりをめざします。
- ・低密度化が進行するなか、公共施設の整備や再編等の検討において、既存施設や計画の廃止を含めた見直しを行い、施設の整備、維持・更新等を効率的に行うことで、生活サービスが一定水準以上確保されることをめざします。
- ・超高齢社会に対応するため、ユニバーサルデザイン⁵を考慮した施設の整備・維持を促進し、高齢者や障がい者、子ども等誰もが安全で安心して生活できる環境を形成します。

(上記4つの方向の土台)

【県民と共に考える地域づくり】

- ・都市づくりの主役は県民との観点から、県民の参画と協働による取組を推進し、県民が参画しやすい環境づくりを進めます。
- ・県民が都市計画や都市づくりに参画しやすい環境をめざし、知識の普及や積極的な情報提供を行うとともに、県民が意見を述べることができる機会の増加を図ります。

⁵ ユニバーサルデザイン：物理的、社会的、制度的、心理的な全ての障壁（バリア）に対処するという考え方を「バリアフリー」といい、施設や製品等について新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方を「ユニバーサルデザイン」という。

（４）圏域・都市計画区域の将来都市構造

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

◆ 将来都市構造図で示す要素

拠点	広域的な役割をもつ圏域における拠点 ○ 広域拠点：多様な都市機能の集約を図る地区 ○ 交流拠点：広域的な交流活動を行う地区・施設等（自然交流拠点、歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点に区分する。） ○ 広域的な防災拠点：広域的な防災機能を備えた施設、災害時に拠点となる施設等
連携軸	圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等 ○ 広域連携軸：主に圏域間や県外との連携を担う交通基盤 ○ 圏域内連携軸：主に圏域内の連携を担う交通基盤 ○ 防災連携軸：災害時の物資輸送等を担う交通基盤 ○ 歴史連携軸：地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道
ゾーン	○ 用途地域 ⁶ ：用途地域の範囲 ○ 自然交流地区：自然環境を生かした交流を推進する区域等 ○ その他 ・農用地区域、森林地域：原則として保全を図る市街地外の森林や優良な農地 ・防災に係る指定区域等：災害への対応の前提となる土砂災害警戒区域等、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域

◆ 都市づくりの方向と要素の組合せ

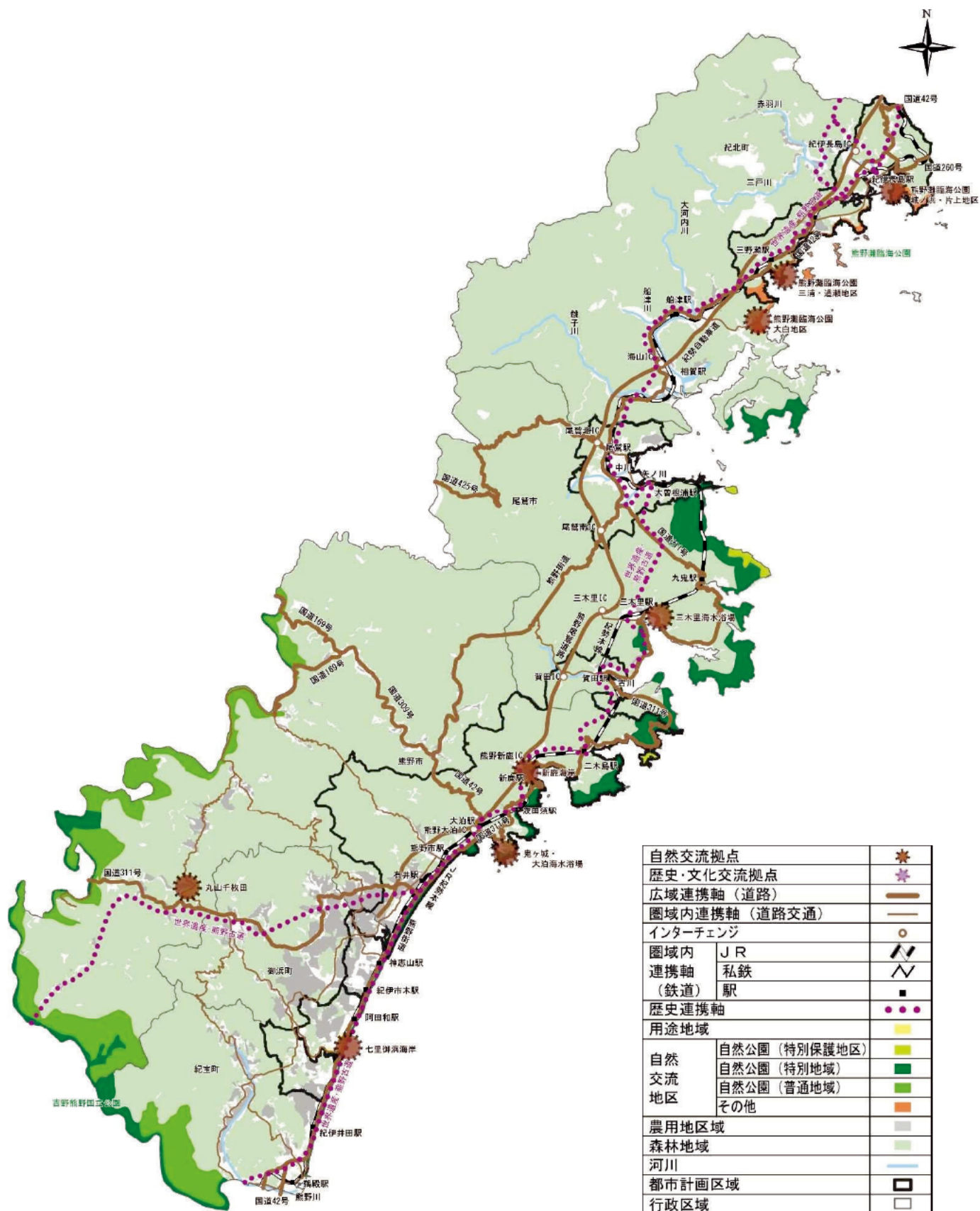
			都市づくりの方向			
			地域の個性を生かした魅力の向上	災害に対応した安全性の向上	産業振興による地域活力の向上	都市機能の効率性と生活利便性の向上
拠点	広域拠点					○
	交流拠点	自然交流拠点	○		○	
		歴史・文化交流拠点	○			
		レクリエーション等交流拠点				
	広域的な防災拠点			○		
連携軸	広域連携軸		○	○	○	○
	圏域内連携軸		○	○	○	○
	防災連携軸			○		
	歴史連携軸		○			
ゾーン	用途地域		○	○	○	○
	自然交流地区		○			
	その他	農用地区域、森林地域	○			
		防災に係る指定区域等		○		

⁶ 用途地域：都市計画法第8条に基づき、住居、商業、工業等市街地の大枠としての土地利用を定めるもの。用途地域は13種類あり、建築物の用途、形態、建ぺい率、容積率の制限等を定めている。

◆ 東紀州圏域将来都市構造図（1／4）

【地域の個性を生かした魅力の向上】

・個性をつなぎ、多様性を生み出す圏域づくり



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

【災害に対応した安全性の向上】

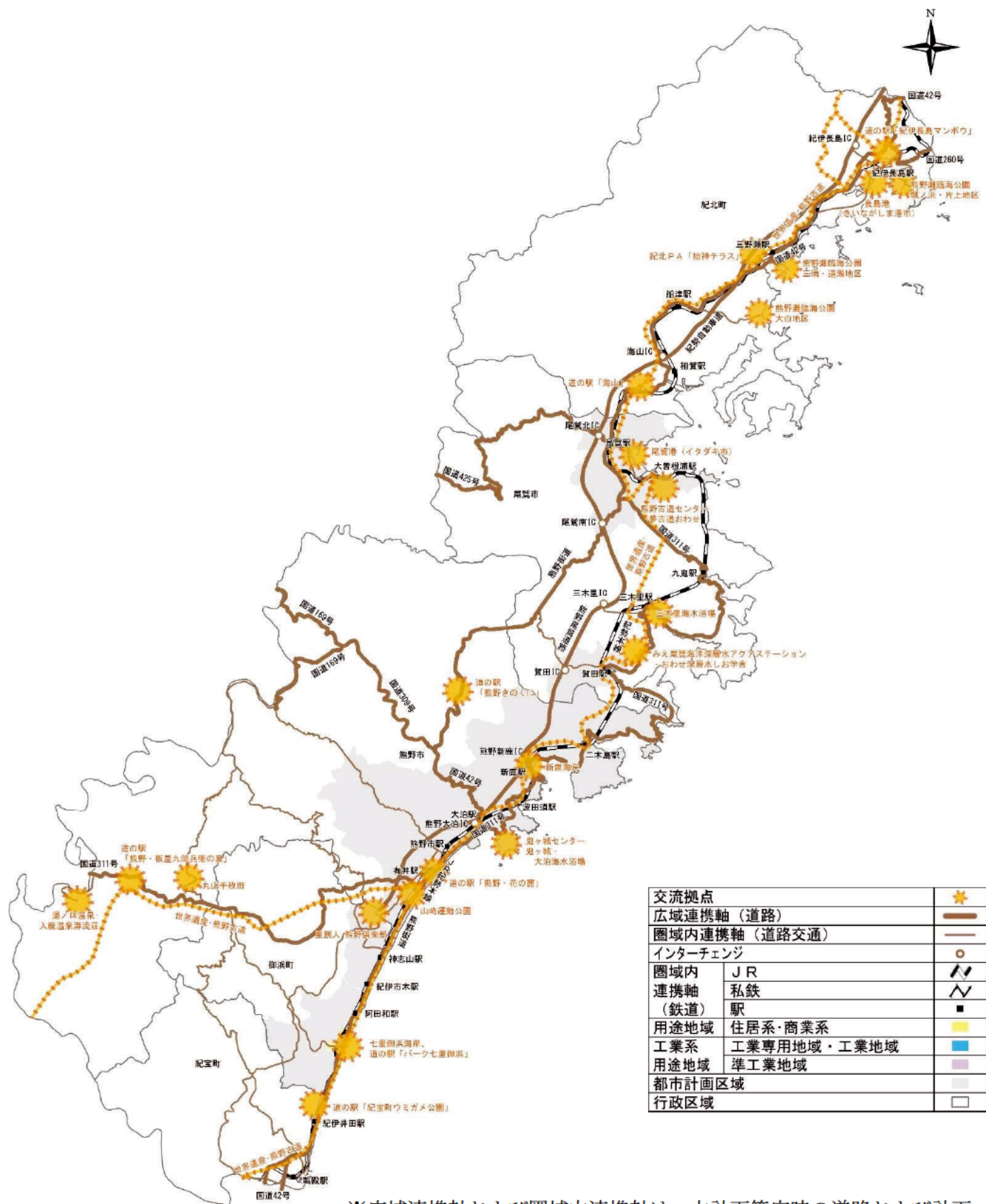
-
- 土砂災害警戒区域等
 ■ 土砂災害特別警戒区域
 ■ 土砂災害警戒区域
 河川浸水想定
 ■ 家屋倒壊等氾濫想定区域
 ■ 想定最大浸水域
 津波浸水想定(理論上最大クラス)
 ■ 浸水深2m以上
 ■ 浸水深2m未満
- 広域的な防災拠点
 広域連携軸(道路)
 圏域内連携軸(道路交通)
 防災連携軸
 インターチェンジ
 圏域内
 連携軸 J R
 私鉄
 (鉄道) 駅
 用途地域
 都市計画区域
 行政区域
- ・土砂災害(特別)警戒区域については、指定済みの箇所を表示。
 ・河川浸水想定については、公表済みの新宮川水系に係る想定結果を表示。

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

◆ 東紀州圏域将来都市構造図（3／4）

【産業振興による地域活力の向上】

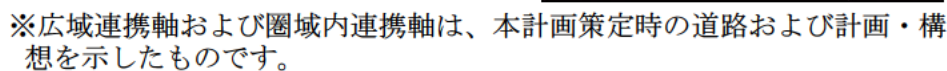
・ 多様な地域資源を活用した広域交流による圏域づくり



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

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

- ・都市機能の集約化と相互扶助による生活利便性を確保した圏域づくり



① 拠点形成・機能誘導の方針

i. 広域拠点

- ・本圏域において、多様な生活サービス施設等が集積し、市町を越えた公共交通等の結節点となる地区のうち、さらに居住や都市機能を誘導する地区を広域拠点として位置づけます。

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

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域拠点	尾鷲市	尾鷲	JR尾鷲駅周辺（尾鷲市役所）
	熊野市	熊野	JR熊野市駅周辺（熊野市役所）

【各拠点の方向性】

○尾鷲駅周辺、熊野市駅周辺

多様な都市機能の集積・強化、広域的な生活関連機能の向上を図ります。

ii. 交流拠点

- ・地域の個性を生かし、地域活力の向上等につながる交流活動が行われる拠点的な地区を交流拠点とします。

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

<自然交流拠点>

- ・交流拠点のうち、広域的な公園や自然公園区域内に所在する自然環境を生かした地区や施設を自然交流拠点として位置づけます。
- ・自然交流拠点およびその周辺では、豊かな自然環境の保全に努めつつ、施設の維持、整備を進め、アクセスの向上を図ります。

<歴史・文化交流拠点>

- ・交流拠点のうち、特に個性ある歴史・文化、景観を生かし魅力ある地域づくりを行う地区や施設を歴史・文化交流拠点として位置づけます。
- ・歴史・文化、景観を生かした魅力ある地域づくりを行うため、地域づくりの支援やアクセスの向上を図るとともに、当該区域の周辺を含めて景観法の重点地区等の指定や地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律、文化財保護法等の適用を検討し、区域の保全を図ります。

<レクリエーション等交流拠点>

- ・上記以外で、広域交流を行う地区や観光施設をレクリエーション等交流拠点として位置づけます。
- ・レクリエーション等交流拠点として位置づける観光施設等では、交流による地域活力の維持・向上に資するアクセスの向上や相互連携の促進を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
交流拠点	自然交流拠点	尾鷲市	三木里海水浴場
		熊野市	熊野
			新鹿海岸
			鬼ヶ城・大泊海水浴場
		—	丸山千枚田
		紀北町	紀伊長島/都市計画区域外
		御浜町	御浜
		御浜	熊野灘臨海公園（3地区）
	歴史・文化交流拠点	尾鷲市/熊野市/紀北町/御浜町/紀宝町	御浜
		尾鷲/熊野/紀伊長島/御浜/都市計画区域外	七里御浜海岸
	レクリエーション等交流拠点	尾鷲市	尾鷲港（イタダキ市）
			熊野古道センター・夢古道おわせ
		—	みえ尾鷲海洋深層水アクアステーション・おわせ深層水しお学舎
		熊野市	山崎運動公園
			道の駅「熊野・花の窟」
			鬼ヶ城センター
		—	湯ノ口温泉・入鹿温泉瀬流荘
			道の駅「熊野・板屋九郎兵衛の里」
			道の駅「熊野きのくに」
		熊野市/御浜町	熊野/御浜
		紀北町	里創人 熊野倶楽部
			道の駅「紀伊長島マンボウ」
			長島港（きいながしま港市）
	御浜町	紀伊長島	紀北PA「始神テラス」
		—	道の駅「海山」
		御浜	道の駅「パーク七里御浜」
		紀宝町	—
		—	道の駅「紀宝町ウミガメ公園」

iii. 広域的な防災拠点

- ・広域的な防災機能を備えた施設や災害時に拠点となる医療機関および重要港湾等を広域的な防災拠点として位置づけます。

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

- ・広域的な防災拠点として位置づける各施設は、維持・活用を図るため、周辺地域の市街地整備や緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を進めるなど、拠点周辺地域の防災性向上を図ります。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域的な防災拠点	尾鷲市	尾鷲	東紀州（紀北）広域防災拠点
			尾鷲総合病院
			尾鷲港
		—	三木浦漁港
	熊野市	熊野	東紀州（紀南）広域防災拠点
	紀北町	紀伊長島	長島港
	御浜町	御浜	紀南病院
	紀宝町	—	鵜殿港

② 連携軸の方針

- ・圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等である以下に示す各要素を連携軸と位置づけ、ネットワークの構築を図ります。

◆ 将来圏域構成（連携軸）

連携軸名	位置づけ	対象
広域連携軸	◆主に、圏域間や県外との連携を担う幹線道路、鉄道	高速道路等の高規格幹線道路・圏域外を連絡する国道、鉄道
圏域内連携軸（道路交通）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う幹線道路	圏域内の国道および主要な県道等（幹線バス交通を含む）
圏域内連携軸（鉄道）	◆主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う鉄道	鉄道
防災連携軸	◆災害時に広域的な防災拠点や関係拠点を結び、物資輸送等を担う幹線道路	緊急輸送道路
歴史連携軸	◆地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道	主要な歴史的街道

③ 土地利用別の目標・方針

i. 住居系市街地

- ・災害リスクや都市基盤の整備状況等を勘案して、一定の人口密度を確保するために都市機能の集約を図る拠点を中心に人口の集積を図ります。
- ・自然、歴史・文化、景観等多様な地域資源を有する本圏域では、ゆとりやうるおいが感じられる快適な生活環境を支える都市施設の整備を推進する一方、既存ストックの計画的な維持管理を図ります。
- ・市街地の低密度化への対応として、拠点等の人口の集積を図る区域においては空き家バンク等の取組も含め空き地や空き家の利活用を促進し、その他避難路や広場整備等が必要な区域等においては、土地利用の転換も含めた再整備の検討を行います。
- ・災害リスクが高い沿岸部等で対策が必要な区域については、地域特性に応じて方策を検討した上で、都市的土地利用の抑制や建築物の構造等の規制による被害の低減等の施策を実施し、その区域において被害を受ける人口割合を減少させるよう取り組みます。

ii. 商業系市街地

- ・商業・業務機能等については、市町のまちづくり方針をふまえながら既存集積の維持を図ります。なお、大規模集客施設の立地については、既存の商業機能が維持され、中心市街地の活性化を図るための調整を行ったうえで、広域拠点において商業地域や近隣商業地域の用途地域を指定します。

iii. 工業系市街地

- ・新たな産業の立地・誘導する場合には、周辺の環境に配慮しつつ、市町のまちづくり方針をふまえ工業系用途地域を指定し、集積を誘導します。
- ・産業構造の変化等により利用がされなくなった工業用地については、必要に応じて、都市構造へ与える影響等を考慮しつつ、用途の転換を検討します。

iv. 自然・都市農地等

【自然交流地区】

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

【都市農地等】

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

④ 都市施設整備等の目標・方針

i. 都市施設

- ・道路や公共下水道等の都市施設については、利便性を確保しながら適切に維持管理ができるよう必要な施設を都市計画に定め、計画的かつ効率的・効果的に整備します。また、県と市町が協働し、都市計画決定され長期未着手となっている施設等の必要性を検証し、人口減少の状況等により必要性が低下したものについては、計画の廃止を含めて見直しを行います。
- ・行政機関等の公共建築物については、既存の施設を有効に活用しつつ、人口減少等に対応した再編・集約を図るなかで、拠点内への集積を図るなど、適切に配置するよう努めます。
- ・道路については、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要や都市機能の連携に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、役割に応じた階層的な道路ネットワークの構築を進めます。
- ・紀勢自動車道および熊野尾鷲道路を活用した広域連携を圏域として進めるため、交流拠点等と市街地とを連携する周遊ネットワークの形成を進めます。
- ・防災施設等については、災害に強いまちづくりを進めるため、引き続き、計画的に整備を推進するとともに、既存施設の長寿命化等適切な維持管理を実施します。
- ・多くの人が集まる拠点およびその周辺では、歩行者や自転車等の安全性を高めるため、ユニバーサルデザインに配慮した歩道等の整備を実施するとともに、たまり空間や駐輪スペース等を備えた快適な移動空間の形成を図ります。

ii. 公共交通

- ・都市機能の集約を図る拠点を形成するとともに相互に連携させることが重要であることから、整備が進むリニア中央新幹線や高速バス等の広域ネットワーク、それらに接続する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築を進めます。
- ・歩行者や自転車等の利便性に配慮しながら、鉄道駅やバス停等の交通結節点および周辺整備等を進め、公共交通の利用促進を図ります。また、交通結節点となる拠点周辺への居住の誘導を進め、持続可能な公共交通を維持します。

（５）一体の圏域形成に向けた方針

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

① 都市計画区域の再編

- ・本圏域は、尾鷲市および熊野市をそれぞれ中心とする生活圏が構築されていますが、今後、紀勢自動車道および熊野尾鷲道路による広域連携の強化や都市活動の変化を見極めた上で、一体の都市の範囲を検証します。
- ・当面は、隣接・近接都市計画区域とのつながりを意識しながら、広域拠点を中心とした各拠点への都市機能の集積を進めますが、今後の生活圏構成の変化をふまえつつ、長期的には行政区域を越えた都市計画区域の再編について検討します。

② 都市計画区域の指定

- ・本圏域では、現段階で大きな市街化圧力はみられませんが、紀勢自動車道や熊野尾鷲道路の整備によるインパクトを注視しつつ、必要に応じて都市計画区域の拡大や準都市計画区域⁷の指定を検討します。
- ・既存で一定の市街地が形成されている区域や大きな市街化圧力はないものの建築着工が徐々に増加しつつある区域においては、人口減少等に伴う低密度化への対応や環境保全等のために必要に応じて都市計画区域の拡大や準都市計画区域の指定を検討します。

⁷ 準都市計画区域：都市計画法第5条の2に規定される区域で、都市計画区域外のうち、相当数の住居その他の建築物の建築または敷地造成が現に行われ、または行われると見込まれる一定の区域であって、そのまま土地利用を整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。

圏域マスタープラン

平成 30 年 4 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