

紀伊長島都市計画

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

<改定素案>

目次

はじめに	1
第1章 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	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	16
第2章 土地利用規制の基本方針	17
1 区域区分の要否	17
第3章 主要な都市計画の決定方針	17
1 土地利用に関する主要な都市計画の決定方針	17
2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針	18
3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針	20
4 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定方針	20
5 地域の特性に応じて定めるべき事項	22
土地利用構想図	24

はじめに

「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。）は、都市計画法第6条の2の規定に基づき、都道府県が当該都市計画区域全体を対象として、広域的見地から、区域区分をはじめとした都市計画の基本的方針を定めるものです。都道府県は、当該都市計画区域の人口、産業等の現状及び将来の見通しを踏まえ、住民にわかりやすい形であらかじめ長期的な視点に立った都市の将来像やその実現に向けての大きな道筋を明らかにし、市町が策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」と連携して、地域の特性を生かした都市計画の実現をめざします。

三重県（以下「本県」という。）では、都市計画区域マスタープランの改定に先立ち、『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（2017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、一体的観点から概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」

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、概ね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。

そのため、第1章では、圏域全体としての広域的な観点から展望した概ね20年後の将来都市像や都市づくりの目標を示します。

第2章以降は、第1章の圏域全体の都市計画の目標を踏まえ、基準年を令和2年（2020年）、目標年次を令和12年（2030年）として、当該都市計画区域における概ね10年間の具体的な都市計画の方針を定めます。

第1章 東紀州圏域における都市計画の目標

1 圏域・都市計画区域の現状と取組

(1) 圏域・都市計画区域の現状

- ・尾鷲市、熊野市、紀北町、御浜町、紀宝町の2市3町
- ・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）

ア 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。

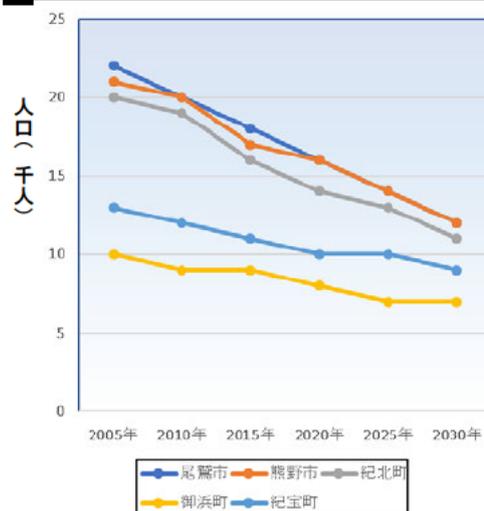
高齢化率（平成27年（2015年）時点）は40.0%で5つの圏域で最も高く、県全体の平均（27.9%）を大きく上回ります。

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

【東紀州圏域位置図】



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)



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。

イ 市街化動向

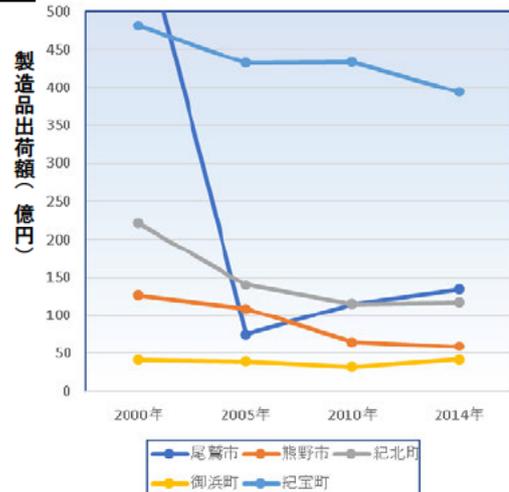
人口集中地区 (DID) が形成されているのは、平成 17 年 (2005 年) 国勢調査以降では尾鷲市のみです。その人口密度は低下傾向にあり、平成 27 年 (2015 年) で 30.2 人/ha となっており、5 圏域で最も低くなっています。

(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 (2013 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。



ウ 都市施設・公共交通

本県においては、高規格幹線道路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、本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供用が進み、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 (平成 22 年 (2010 年) 時点) 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 m²/人 (県平均 10.65 m²/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、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。

エ 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。

南海トラフ地震（理論上最大クラス）の津波浸水想定区域には、圏域人口の31%が居住し、主要な公益施設の39%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（2016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供用が進められるなか、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や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

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。

<地域の個性を活かした魅力の向上>

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・津波災害による大規模な被害が想定されていることや洪水・高潮被害、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。

令和9年（2027年）に予定されるリニア中央新幹線東京・名古屋間開業により、拡大すると予想される交流人口の取り込みが必要です。

3 都市計画の理念と目標

『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。

(1) 地域の個性を活かした魅力の向上

—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。

(2) 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—

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。

(3) 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、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。

(4) 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まれる、活力ある圏域づくりを進めます。

(5) 県民と共に考える地域づくり（上記4つの方向の土台）

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

(1) 拠点形成・機能誘導の方針

ア 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。

◆ 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。

イ 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。

(ア) 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。

(イ) 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。

(ウ) 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	熊野灘臨海公園（3地区）
	御浜町	御浜	七里御浜海岸	
	歴史・文化 交流拠点	尾鷲市/熊野 市/紀北町/御 浜町/紀宝町	尾鷲/熊野/ 紀伊長島/御浜/ 都市計画区域外	世界遺産・熊野古道（伊勢路）
	レクリエーション等 交流拠点	尾鷲市	尾鷲	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
			—	山崎運動公園 道の駅「熊野・花の窟」 鬼ヶ城センター
		熊野市	熊野	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	紀伊長島	道の駅「海山」
			—	道の駅「パーク七里御浜」
			—	道の駅「紀宝町ウミガメ公園」
御浜町		御浜	—	
紀宝町		—	—	

ウ 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災害時における緊急輸送道路の機能確保を図るなど、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	三重県広域防災拠点（東紀州〔紀北〕拠点） 尾鷲総合病院 尾鷲港	
			—	三木浦漁港
			熊野市	熊野
	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	

エ 地域拠点

圏域において集約型都市構造の要となる中心市街地として位置づけた広域拠点に加え、都市計画区域において、生活圏内の居住者が徒歩又は公共交通等により、到達可能な主要駅、役場等を中心に、日常サービスを受けられる都市機能の集約を図る拠点を地域拠点として位置づけます。

地域拠点は、広域拠点と連携して集約型都市構造の骨格を構築するものであり、日常サービス機能の維持・集約を図ることで地域コミュニティの維持・増進を促進し、良好な居住環境の創出及び定住人口の維持を図ります。

本圏域では、以下に示す拠点を位置づけます。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
地域拠点	紀北町	紀伊長島	JR 紀伊長島駅周辺（紀北町役場）
	御浜町	御浜	JR 阿田和駅周辺（御浜町役場）

（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。

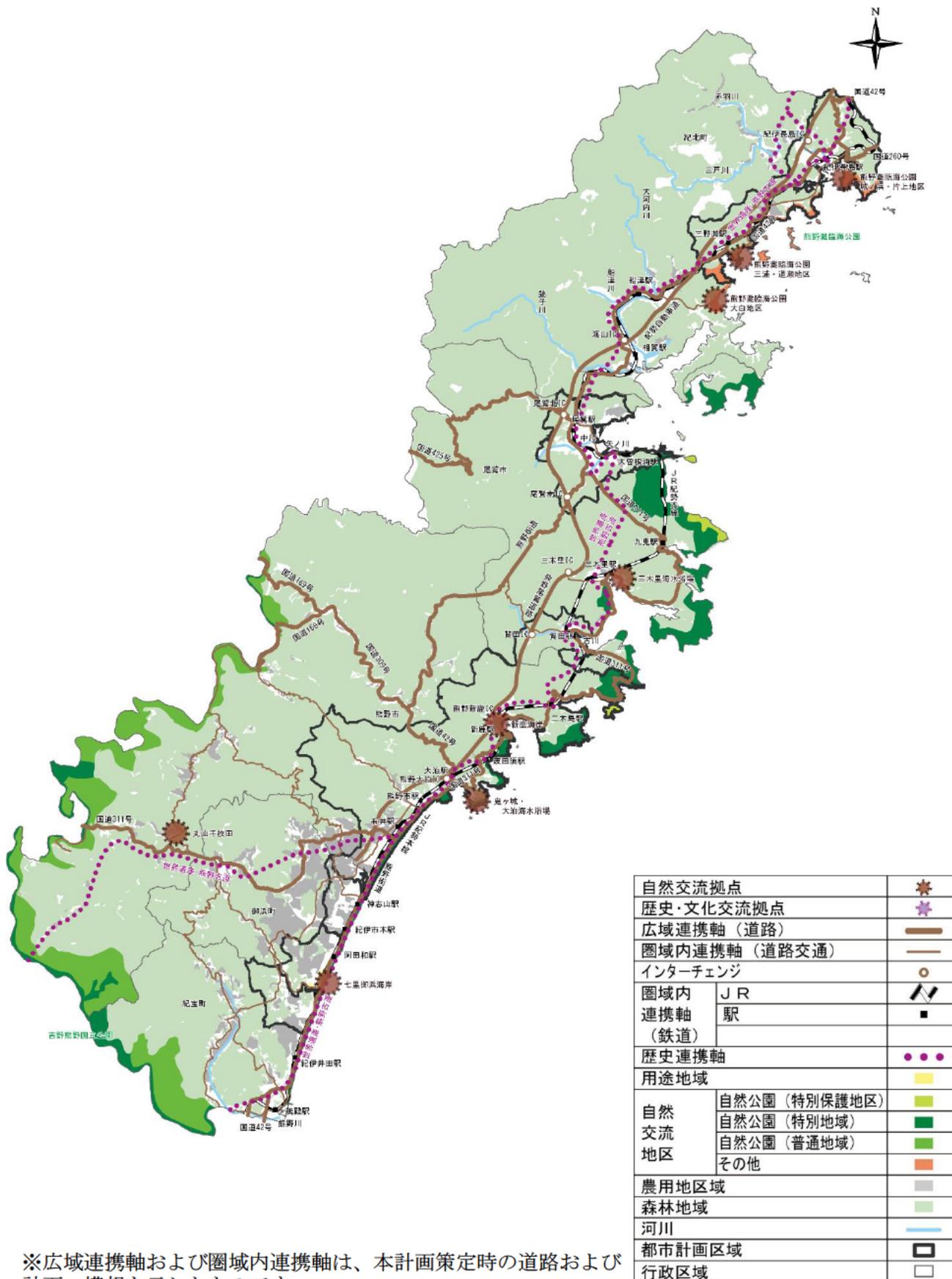
◆ 将来圏域構成（連携軸）

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等	緊急輸送道路、大規模地震対策施設（港湾）
緑のネットワーク軸	◆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

◆ 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

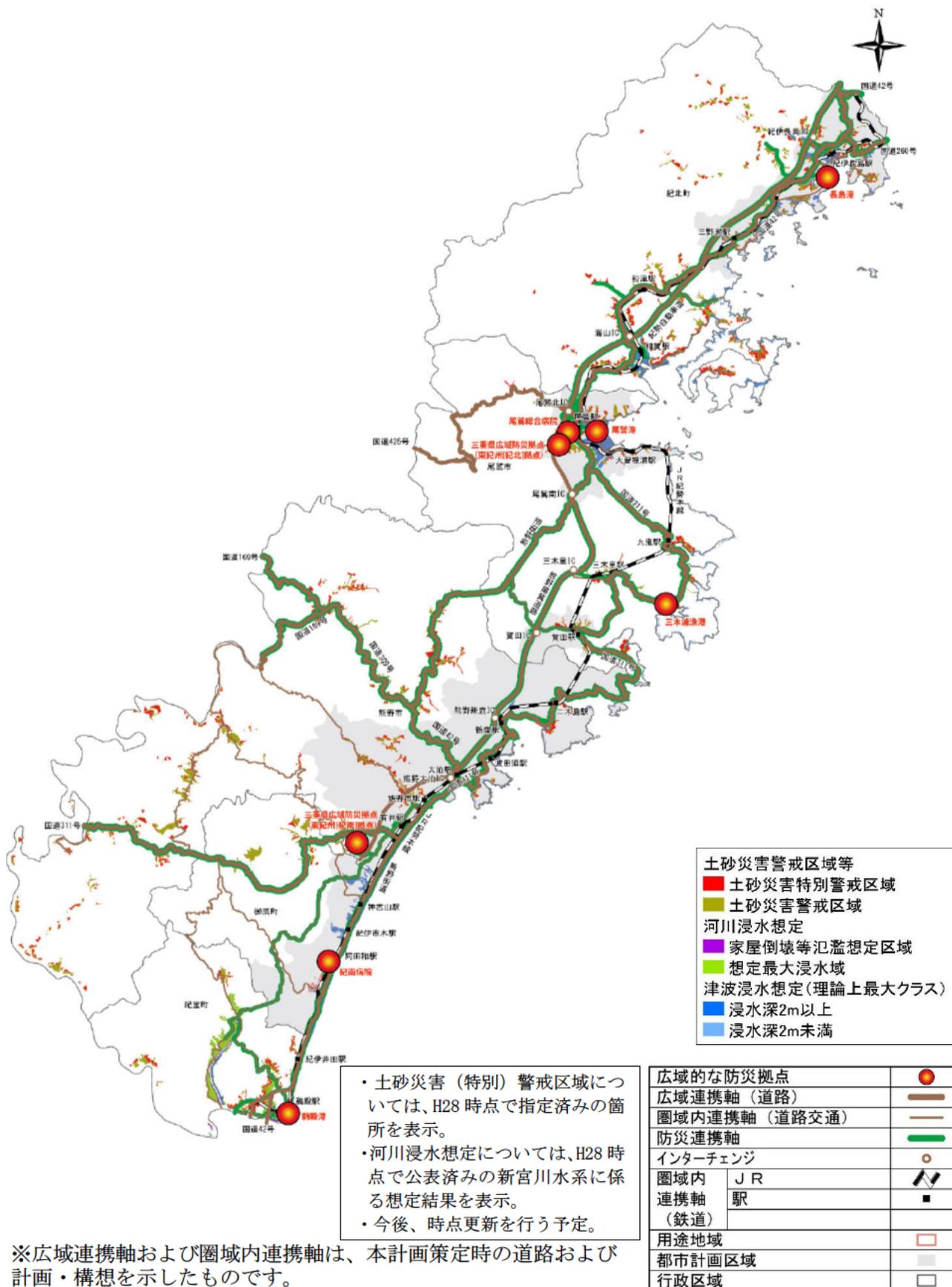


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 東紀州圏域将来都市構造図（2 / 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



◆ 東紀州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】

- ・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



※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。

5 一体の圏域形成に向けた方針

(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供用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。

第2章 土地利用規制の基本方針

1 区域区分の要否

本区域では、区域区分を適用しません。

本区域では人口、世帯数ともに減少傾向にあり、今後もこの傾向が継続すると見込まれます。区域内における市街化の動向から急激な市街地の拡大や保全すべき自然環境等の阻害は見込まれないため、区域区分は適用せず、必要な場合には用途地域や特定用途制限地域の指定等を検討することにより、無秩序な市街化を抑制します。

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

(1) 主要用途の配置方針

ア 住宅地

地域拠点及びその周辺地では、居住機能を配置し、良好な居住環境の形成や定住の促進、支援を図ります。

既存の市街地では、居住環境の状況や都市基盤施設の整備状況を踏まえ、日常生活に必要な施設の配置に配慮しながら、適切な密度構成にしたがった住宅地を配置します。

イ 商業・業務地

地域拠点では、地域住民の日常の消費需要に応じた、商業・業務地を配置します。その他の商業・業務地については、地域のまちづくり方針を踏まえ、適切な維持に努めます。

(2) 土地利用の方針

ア 居住環境の改善又は維持に関する方針

快適で安全な居住環境を創出するため、住宅の耐震化、ユニバーサルデザインに配慮した住まいづくり及び空き家対策の促進等、本区域に必要な施策を実施します。

また、拠点及びその周辺地等居住の誘導を図るべき区域においては、道路や公園等必要な都市施設の整備を進めるとともに、近年進行する都市のスポンジ化（人口減少に伴い、空き地・空き家等の低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する現象）への対応を促進します。

イ 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街地における身近な緑地や海岸緑地、樹林地の適切な維持・保全を図るた



め、市民との協働を図りながら適正な管理を進めます。

ウ 優良な農地との健全な調和に関する方針

一団の優良農地については、引き続き保全を図ります。

エ 都市防災の観点から必要な市街化の抑制等に関する方針

本区域マスタープランで位置付けた拠点及びその周辺地については、将来にわたり都市機能を集約し存続させる区域（以下「都市機能の集約をめざす区域」という。）であることから、都市防災に係る施策を実施し、安全性の向上を図ります。

そのうえで、都市機能の集約をめざす区域を除く、一定の拡がりをもった住居系の既成市街地における著しく災害リスクが高い区域については、地域地区の指定や建築物の構造規制に係る条例制定等の検討を促進します。

土砂災害の危険性の高い地域では、市街化を抑制するほか、水源涵養機能を持つ樹林地等の保全を図り、災害の防止に努めます。

オ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

海岸緑地は、景観上貴重な緑地として保全を図ります。

市街地周辺の樹林地は、身近な自然環境として保全を図ります。

「世界遺産・熊野古道」は、樹林地を含めて一体的に保全を図ります。

カ 計画的な都市的土地利用の実現に関する方針

紀勢自動車道紀伊長島インターチェンジ周辺では、今後の土地利用の動向を見据えつつ、地域活力の増進に向けた土地利用の規制・誘導を計画的に進めます。

2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針

(1) 交通施設の都市計画の決定方針

ア 交通体系の整備方針

都市機能の集約を図る拠点の形成と相互の連携のため、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。

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。加えて、産業振興に資する交流拠点等と市街地とを結ぶ周遊ネットワークの形成を進めます。事業については、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ものを都市計画に定め、計画的かつ効率的・



効果的に整備します。

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。また、公共交通の利用促進を図るため、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ます。

イ 主要な施設の配置方針

(ア) 道路

a 高規格幹線道路等

異常気象時や災害発生時を含めて圏域内外と連携できるよう紀勢自動車道の機能の維持を図り、広域交通体系を確保します。

b 幹線道路

本区域の骨格を形成し、隣接・近接する尾鷲都市計画区域、熊野都市計画区域、御浜都市計画区域や市街地及び集落との相互連携に資する国道42号等については、幹線道路の機能を維持しつつ、機能強化に向け、必要な整備を促進します。

圏域において圏域内連携軸として位置づけ、国道42号に結節しながら区域内の地域拠点、自然交流拠点や歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点等を相互に連携する国道42号等の幹線道路については、機能の維持を図るとともに、必要な整備を推進します。

圏域において防災連携軸に位置づけた幹線道路は、緊急輸送道路として防災機能の維持や強化を図ります。

(イ) 鉄道

圏域において圏域内連携軸として位置づけたJR紀勢本線については、超高齢社会に対応し、地球環境にやさしい交通機関として維持するため、交通結節点及び周辺の整備によって利便性を向上させ、利用促進を図ります。

(ウ) その他

都市計画決定され長期未着手となっている道路等の都市施設については、その必要性を検証した上で、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、見直しを行います。

バス交通については、鉄道との一体的な利用を促進するための交通結節点及び周辺の整備に加え、パーク・アンド・バスライド等の利用促進について検討します。

市街地の郊外に所在する集落地等と市街地との連携については、公共交通の不便な地域への交通手段の提供や移動円滑化の支援のため、バス路線の維持、デマンドシステム（バス、タクシー）等の導入について検討しま



す。

ウ 主要な施設の整備目標

概ね10年以内に整備（着手を含む。）を予定する主要な施設は、以下に示すとおりです。

■主要な施設の整備目標（道路）

種別	都市計画道路名	路線名
道路	1・4・1 東紀州自動車道	紀勢自動車道

（2）下水道及び河川の都市計画の決定方針

ア 下水道及び河川の整備方針

本区域では、生活環境の改善や、河川等の水質保全を図るため、公共下水道の適正な維持管理を図るとともに、地域の状況に応じた適切な生活排水処理を促進します。

区域内の河川については、自然環境や良好な水辺環境の維持等に配慮しつつ治水対策を進めます。

3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針

（1）主要な市街地開発事業の決定方針

土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針等を踏まえ、中心市街地の活性化や居住環境の改善等に取り組みます。

その他の地域を含め、散在する空き地等を集約・再編し、地域に必要な公共施設等を整備する必要がある場合、柔軟な土地区画整理事業等の適用に向けた検討を行います。

4 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定方針

（1）基本方針

現況の海岸緑地や市街地周辺の緑地と、今後の市街地形成との調和を図りながら、環境保全の緑地、レクリエーション需要に応じた緑地、防災機能を有する緑地、景観形成につながる緑地等を系統的に配置し、都市の骨格形成に資する緑地の整備又は保全を図ります。

また、地球温暖化対策の観点から、CO₂の吸収源となる緑地を積極的に保全し創出することが必要であり、都市防災の観点から、雨水流出や土砂災害の抑制に資する緑地の保全が重要となっています。豊かな自然環境と共生する都市づくりのため、また、CO₂吸収による温室効果ガス削減の観点から、市街地及びその周辺の緑地の保全や整備を図ります。



(2) 主要な緑地の配置方針

ア 環境保全系統

海岸線に沿って連なる海岸緑地や市街地周辺の緑地については、都市環境と調和する貴重な緑として保全します。

「世界遺産・熊野古道」を含む樹林地については、環境保全に資する緑地として保全します。

イ レクリエーション系統

熊野灘臨海公園は、圏域内外のレクリエーション需要に対応するため、機能の保全を図ります。

また、日常のレクリエーション需要に対応するための住区基幹公園を適切に配置します。

ウ 防災系統

津波発生時の避難所として、高台にある長島公園等を配置します。

今後は、地区の防災性の向上を目指した公園等の公共施設の配置も促進します。

また、海岸部においては、高潮、侵食対策を図ります。

エ 景観構成系統

本区域における代表的な景観である深い海の色と海岸の緑の色が交差するリアス式海岸については、四季それぞれの顔をもつ美しい景観を保全するため、自然生態系を有し、優れた景観をもつ海岸緑地として保全します。

歴史連携軸として位置づけた世界遺産・熊野古道は、周辺の景観要素と一体となった歴史的な景観の保全を図ります。

(3) 実現のための具体の都市計画制度の方針

熊野灘臨海公園について、引き続き整備を促進します。

「世界遺産・熊野古道」を含む自然環境については、紀北町熊野参詣道伊勢路景観保護条例等により、景観の保護及び保全を図ります。

また、都市計画区域周辺において、開発等により無秩序な土地利用や市街化拡大の恐れがある場合には、必要に応じて都市計画制度の適用等により適正な土地利用を図ります。

(4) 主要な緑地の確保目標

概ね10年以内に整備（着手を含む。）を予定する主要な施設は、以下に示すとおりである。



■ 主要な緑地の確保目標

種別	市町名	名称
レクリエーション都市	紀北町	9・7・1 熊野灘臨海公園

5 地域の特性に応じて定めるべき事項

(1) 大規模自然災害の被害低減に向けた方針

本区域は、南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域の指定を受けていることから、三重県防災・減災対策行動計画の展開により、災害に強いまちづくりを進めます。また、地震・津波の災害リスクの高い区域については、「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」で示した土地利用検討区域を設定のうえ、土地利用や防災・減災の施策に取り組まれるよう促進します。このほか洪水等の災害リスクの高い区域についても、今後の土地利用を検討したうえで、被害低減に向けた施策に取り組まれるよう促進します。この土地利用検討区域は、居住を誘導する区域から除くことをめざします。

海岸部では、侵食や高潮防止対策として、防潮堤防等の海岸保全施設の整備を進めます。

市街地では、必要なオープンスペースや安全な避難路等の都市基盤について、計画的な整備を図ります。

市街地や集落では、消防水利施設の整備や浸水被害防止のためのポンプ施設等の防災施設の配置を促進します。

あわせて、ハザードマップを活用した防災意識の啓発や災害時の速やかな応急・復旧体制、近隣での応援協力体制づくり等のソフト対策や地籍調査についても進めます。

(2) 空き家・空き地対策について

増加する空き家・空き地については、都市活動に支障を来すため、今後の土地利用を踏まえたうえで、必要な対策を実施していきます。管理の行き届いている空き家については、有効利用を図るため、空き家の他用途への転用等による利活用を推進します。適切な管理が行われず、地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼす恐れのある空き家については、除去を促すこととし、耐震性のない空き家には除去への取組を支援します。

散在する空き地については、柔軟な土地区画整理事業等の活用により集約・再編し、地域が抱える課題に対応した都市基盤の確保・整備を進めます。

(3) 都市におけるモビリティの確保に向けた方針

近年、MaaSをはじめ、AI や自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組がみられるようになってきています。また、物流や自動車産業の分



野でも、自動運転の実用化・活用に向けた取組が進みつつあります。

各都市が抱える課題に対して、新たなモビリティサービスが地域特性を踏まえて導入が図られるよう、立地適正化計画や地域公共交通網形成計画の策定や見直し等による地域交通のあり方を検討します。

また、新たなモビリティの活用による課題対応のために、必要な交通結節点や走行空間等の整備に努めます。

(4) 地域活力の維持・向上に向けた方針

本区域では、「世界遺産・熊野古道」等の豊かな地域資源を生かした広域交流の促進を通して地域の活性化を図るため、来訪者に対する地域の魅力のPRによりリピーターを増加させるとともに、各拠点を連携する周遊ネットワークや中心市街地等の整備を促進します。

自然交流拠点、歴史・文化交流拠点、及びレクリエーション等交流拠点では、アクセスの向上を進めるとともに、周辺部も含め、広域的な交流の場としてふさわしい景観の維持・形成に努めます。

「世界遺産・熊野古道」の街道沿いについては、周辺の自然環境と一体となった歴史景観の保全を図ります。

また、集落地における休憩場所の設置等を進め、歴史街道としての整備を促進します。



■ 土地利用構想図

