三重県都市計画基本方針

（中間案）

令和８年１１月

三重県

三重県都市計画基本方針 目次

第１章 はじめに 1

１―１　三重県都市計画基本方針の趣旨 1

１―２　位置付け 1

１－３　計画期間 3

１－４　対象区域 4

１－５　基本方針の構成 6

第２章 三重県の都市づくりにおける現状と課題 7

２－１　都市づくりにおける大きな潮流と三重県の状況 7

（１）コンパクト・プラス・ネットワークの推進 7

（２）自然災害の頻発化・激甚化 9

（３）日本中央回廊の形成 11

（４）インフラ老朽化への対応 13

（５）官民連携の推進 15

（６）デジタル社会の推進 17

（７）カーボンニュートラルの実現 19

（８）SDGs の達成 21

２－２　三重県の都市の現況 23

（１）人口 23

（２）産業 31

（３）土地利用・建物 33

（４）都市基盤 35

（５）その他 38

２－３　現行都市計画区域マスタープランの検証 50

（１）「地域の個性を生かした魅力の向上」に関する検証 53

（２）「都市機能の効率性と生活利便性の向上」に関する検証 57

（３）「災害に対応した安全性の向上」に関する検証 80

（４）「産業振興による地域活力の向上」に関する検証 87

２－４　三重県の都市づくりにおける課題の整理 94

第３章 三重県の都市計画に関する基本方針 98

３－１　三重県の都市づくりの方針 98

３－２　三重県がめざす都市構造の方針 108

（１）圏域 108
（２）拠点 109
（３）ネットワーク（連携軸） 109
３－３　都市計画区域マスタープランの改定にあたっての方針 112
（１）計画の構成..... 112
（２）都市計画区域に関する方針..... 113
（３）都市計画区域マスタープランの個別項目の考え方 115
用語解説 127

※本基本方針に掲載する各種統計資料については、令和８年５月末までに公表されたものを採用し、集計しています。

第１章 はじめに

１―１　三重県都市計画基本方針の趣旨

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

今回策定する基本方針は、現行の都市計画区域マスタープラン（以下「現行マスタープラン」という。）の策定後の、都市づくりにおける大きな潮流、三重県の都市の現況、現行マスタープランの検証から明らかとなった課題を踏まえて策定するもので、令和12年に改定時期を迎える都市計画区域マスタープランは、この基本方針に基づき改定されることになります。

また、県内各市町が市町マスタープランや立地適正化計画等を策定するにあたり、都市計画区域マスタープランを策定するまでの間、この基本方針が活用されることを期待します。

１―２　位置付け

基本方針は、関連する各種法令と国土利用計画等の上位計画との適合を図るとともに、三重県の総合計画「強じんな美し国ビジョンみえ」及び土地利用や都市施設等に関する計画との整合を図ります。

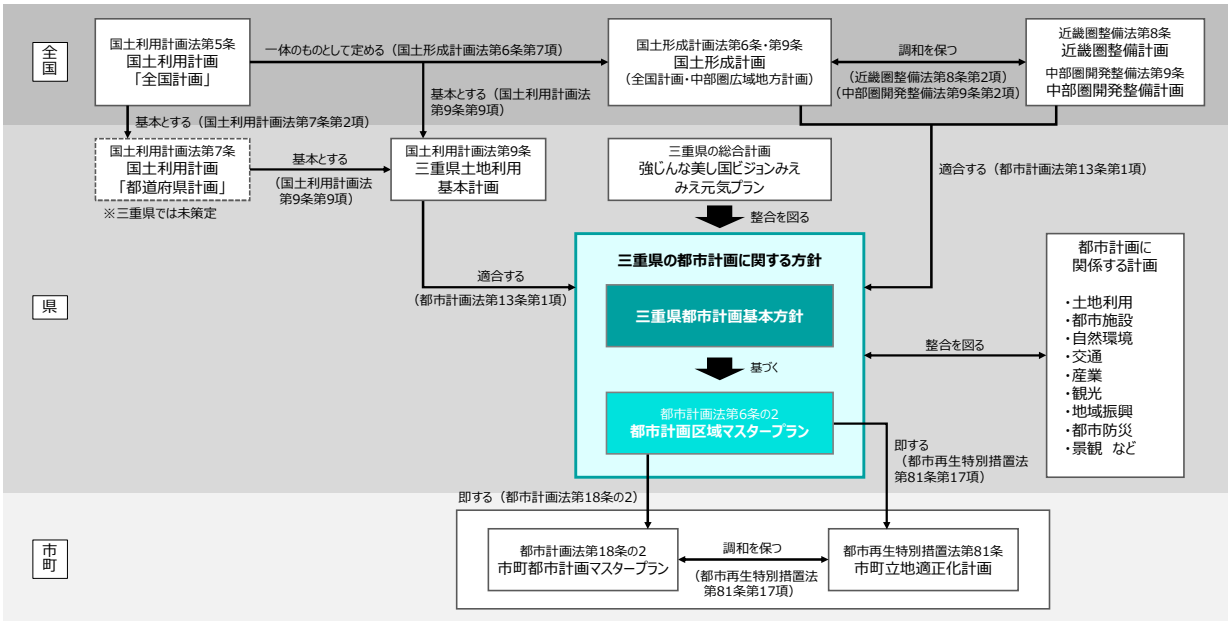


図　三重県都市計画基本方針の位置付け

表　関係する主な法令・計画一覧

分類名	法令名・計画名
１）関係法令	都市計画法
	都市再生特別措置法
	建築基準法
	中心市街地活性化法
	景観法
	都市緑地法
２）全国レベルの上位計画	国土形成計画
	中部圏広域地方計画
	第6次国土利用計画（全国版）
	近畿圏整備計画
	中部圏開発整備計画
	国土強靱化基本計画
３）県レベルの上位計画	強じんな美し国ビジョンみえ
	みえ元気プラン
	三重県土地利用基本計画
４）整合を図る土地利用や都市施設等に関する計画等	①土地利用に関する計画 農業振興地域整備基本方針
	②都市施設に関する計画 三重県新広域道路交通計画 三重県新広域道路交通ビジョン 三重県緑の広域計画 みえ公共施設等総合管理基本方針
	③自然環境の整備または保全に関する計画 三重県環境基本計画 花とみどりの三重づくり基本計画
	④交通に関する計画 三重県地域公共交通計画
	⑤産業振興に関する計画 みえ産業振興ビジョン 地域未来投資法における三重県基本計画 三重県観光振興基本計画
	⑥防災に関する計画 三重県地域防災計画 三重県国土強靱化地域計画 三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針 各流域治水プロジェクト 三重県緊急輸送道路ネットワーク計画
	⑦地域連携、地域振興に関する計画 紀伊地域半島振興計画 三重県南部地域振興プラン
	⑧その他の計画 みえリニア戦略プラン 三重県リニア基本戦略 三重県景観計画 三重県住生活基本計画

１－３　計画期間

基本方針は、次期都市計画区域マスタープランの改定に先立ち、県全体を総合的、一体的な観点から捉え、おおむね共通する都市づくりの方向を示すものであることから、都市計画区域マスタープランの計画期間と同様におおむね10年を計画期間とします。

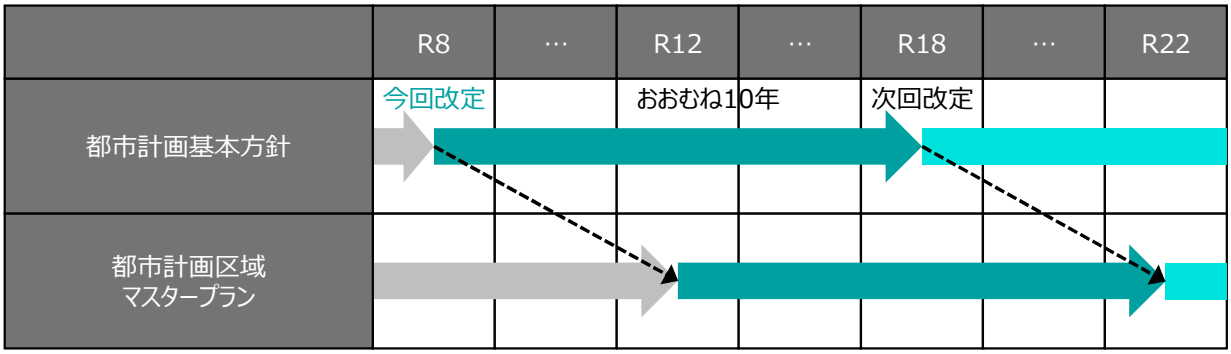


図　都市計画基本方針の計画期間

１－４　対象区域

基本方針は、県全体の都市づくりについて基本的な方針を示すものであることから、都市計画区域外を含む県全体を対象とします。また、都市計画の運用に関する内容については、都市計画区域を対象とするものとします。

なお、三重県における圏域（圏域の設定については、第２章2-2（５）１）及び第３章３-２（１）に記載)、市町、及び都市計画区域の関係は下表のとおりとなっています。

表　圏域・市町・都市計画区域の関係

5圏域	29市町	20都市計画区域（1準都計）
北勢圏域	桑名市	桑名都市計画区域
	木曽岬町	
	東員町	
	いなべ市	いなべ都市計画区域
		いなべ準都市計画区域
	四日市市	四日市都市計画区域
	菰野町	
	朝日町	
	川越町	
	鈴鹿市	鈴鹿都市計画区域※
	亀山市	亀山都市計画区域
中南勢圏域	津市	津都市計画区域
		安濃都市計画区域
	松阪市	松阪都市計画区域
	多気町	多気都市計画区域
	明和町	明和都市計画区域
	大台町	―
	大紀町	―
伊勢志摩圏域	伊勢市	伊勢都市計画区域
	玉城町	
	鳥羽市	鳥羽都市計画区域
	志摩市	志摩都市計画区域
	南伊勢町	南勢都市計画区域
	度会町	―
伊賀圏域	伊賀市	伊賀都市計画区域
	名張市	名張都市計画区域
東紀州圏域	尾鷲市	尾鷲都市計画区域
	熊野市	熊野都市計画区域
	紀北町	紀伊長島都市計画区域
	御浜町	御浜都市計画区域
	紀宝町	―

※鈴鹿市は大半が鈴鹿都市計画区域であり、四日市都市計画区域に含まれる区域は一部のみである。

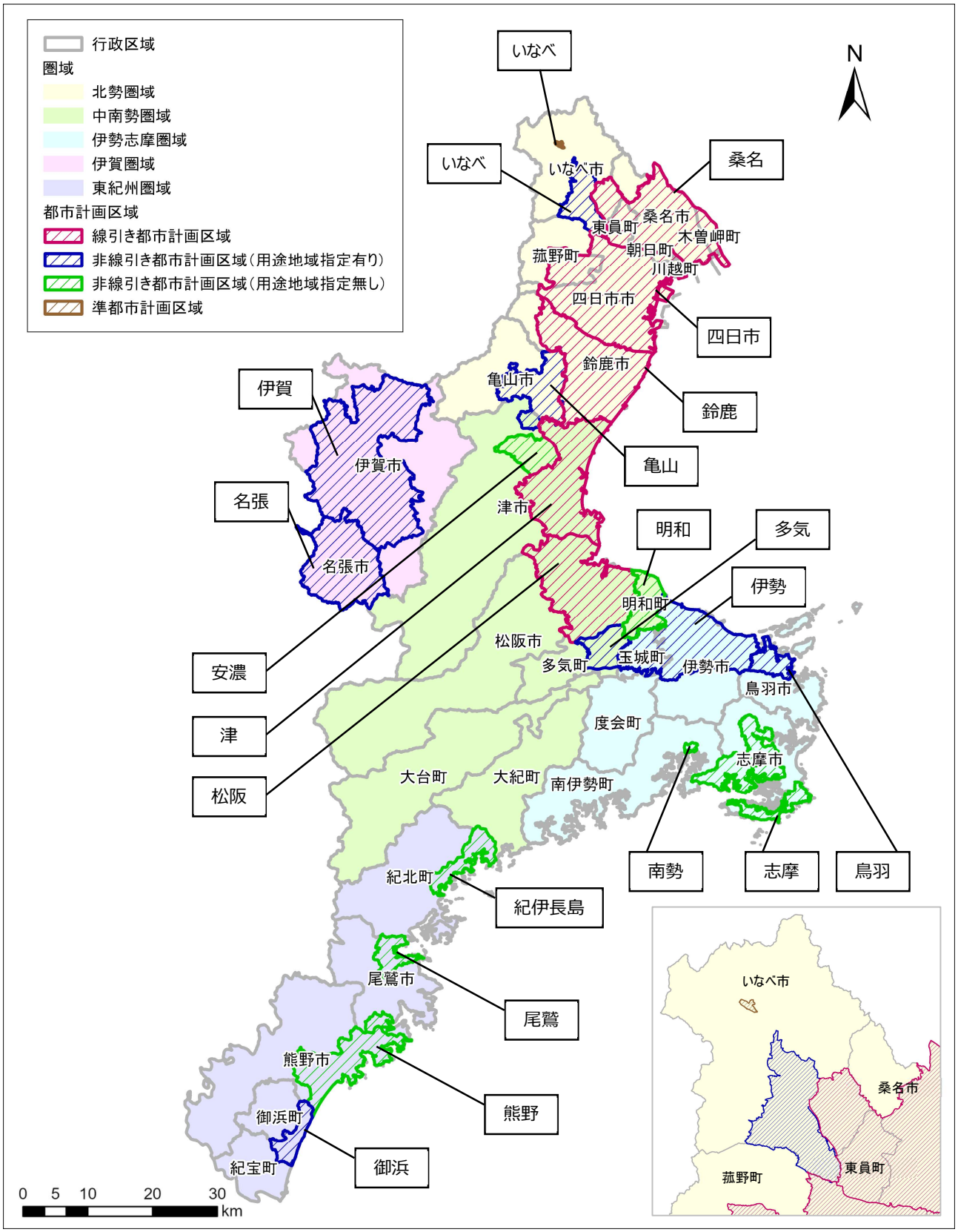


図　圏域・市町・都市計画区域の関係

１－５　基本方針の構成

基本方針は、本章の「はじめに」、第２章「三重県の都市づくりにおける現状と課題」及び第３章「三重県の都市計画に関する基本方針」で構成します。

第２章「三重県の都市づくりにおける現状と課題」では、「都市づくりにおける大きな潮流と三重県の状況」、「三重県の都市の現況」及び「現行都市計画区域マスタープランの検証」から把握した県内都市の現況をもとに、三重県の都市づくりにおける課題を整理します。

第３章「三重県の都市計画に関する基本方針」では、第２章の内容を踏まえ、「三重県の都市づくりの方針」を定めるとともに、「三重県がめざすべき都市構造の方針」を整理します。そのうえで、「都市計画区域マスタープランの改定にあたっての方針」を示します。

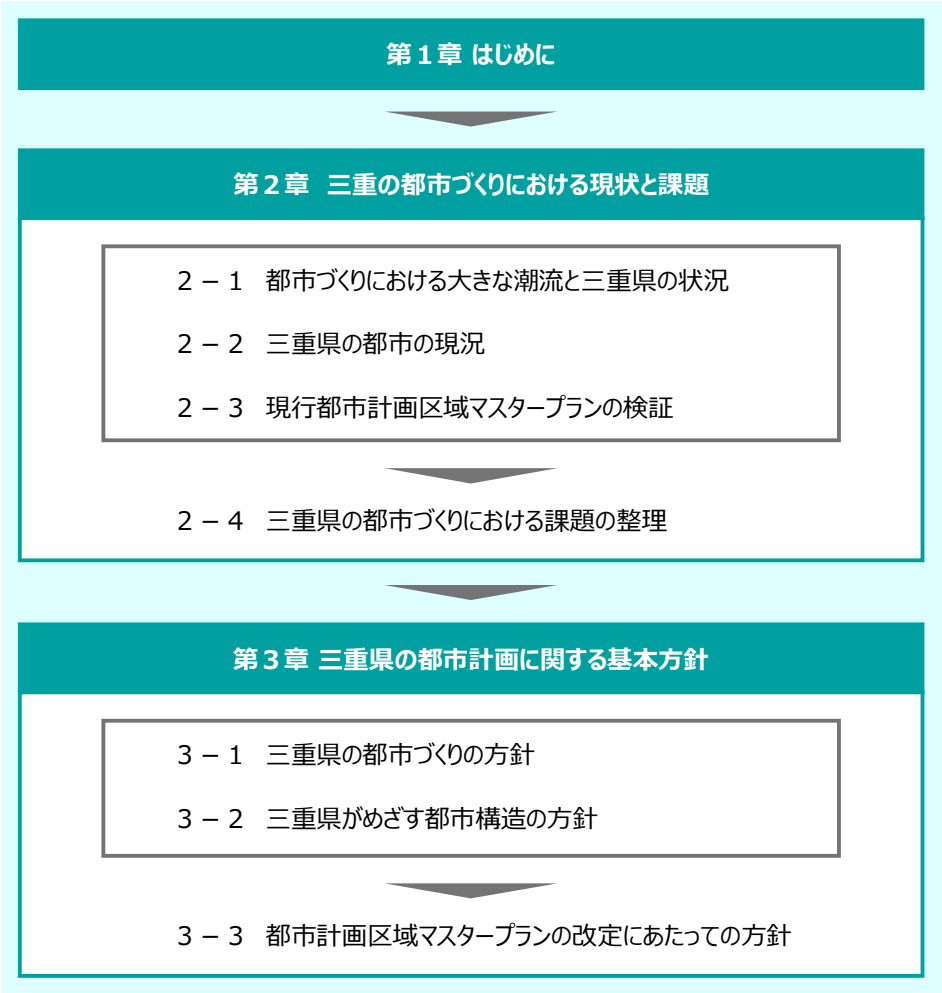


図　三重県都市計画基本方針の構成

第２章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

２－１　都市づくりにおける大きな潮流と三重県の状況

全国的な都市づくりに関する大きな動きと三重県における状況を整理することで、三重県の都市づくりにおける現状を把握します。

（１）コンパクト・プラス・ネットワークの推進

【全国的な動き】

我が国では、人口減少と高齢化の進行を背景として、都市づくりにおいて様々な課題が顕在化しています。そのため、都市政策においては、郊外部の無秩序な開発を規制的手法により抑制するとともに、拡散した市街地を集約し、都市の持続性を確保する「集約型都市構造」への転換が進められ、平成18年のまちづくり三法*の改正で本格化してきました。

その後、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とすることが求められるようになり、生活サービス機能や居住の誘導と公共交通ネットワークの形成を連携して取り組む「コンパクト・プラス・ネットワーク」という考え方が生まれました。平成26年には都市再生特別措置法が改正され、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づく取組を推進するために、立地適正化計画が制度化されました。これまでに全国の947都市が立地適正化計画に取り組んでいるほか（令和７年12月31日時点。作成中・作成予定を含む）、広域的な生活圏や経済圏が形成されている場合には、関連する複数の市町村が連携して立地適正化計画を作成することで、効率的な施設の整備・管理をめざす取組もみられます。



図　コンパクト・プラス・ネットワークのイメージ

出典：都市計画制度の概要 立地適正化計画制度（国土交通省）

【三重県の状況】

三重県では、前回基本方針からコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりをめざしており、市町でも具体的な取組が広がっています。

三重県内では、29市町のうち25市町が都市計画区域を有していますが、立地適正化計画の策定状況（令和８年３月31日時点）としては、８市２町で作成・公表済み、５市４町が策定することを公表しています。前回基本方針の策定・公表時点では立地適正化計画の公表に至っていた都市はありませんでしたが、都市計画区域を有する14市11町のうち、13市６町で取組が進んでいます。

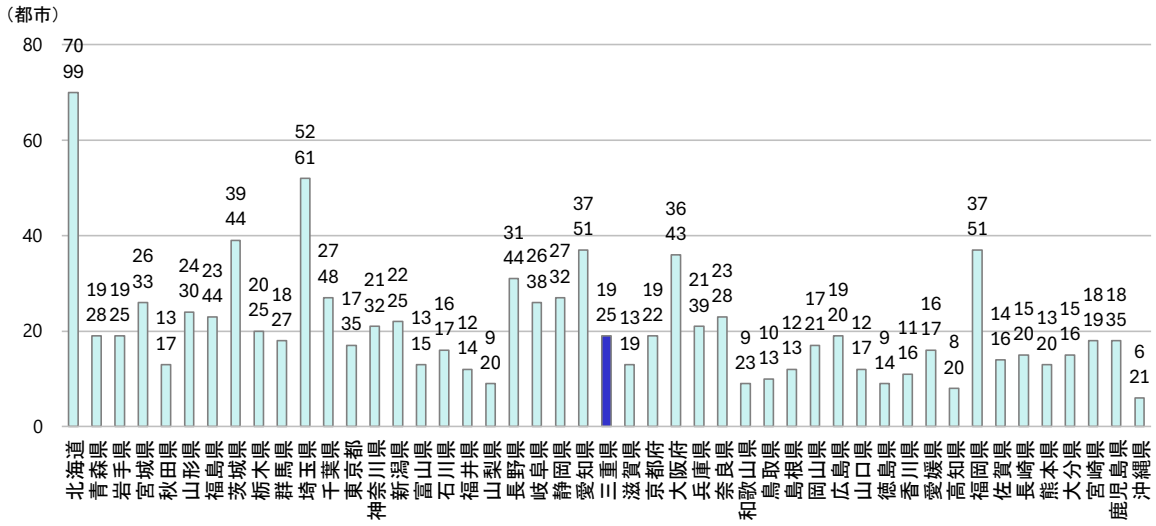


図　立地適正化計画の取組状況（R8.3.31時点）

※上段は立地適正化計画を作成・公表済み又は作成中・作成予定の都市数、下段は都市計画区域を有する都市数を示す。

出典：立地適正化計画の作成状況（国土交通省）

潮流①

人口減少・高齢化が進行するなかで、持続可能な都市づくりに向けたコンパクト・プラス・ネットワークの取組が求められています。

（２）自然災害の頻発化・激甚化

【全国的な動き】

我が国では、国土が世界の１％に満たないなかで約10%の地震が集中しているといわれており、近年では、平成23年３月の「東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）」や令和６年１月の「令和６年能登半島地震」等で大きな被害に見舞われています。また、近い将来に発生すると予測されている南海トラフ地震については、令和７年９月に発生確率が見直されたところですが、引き続き「いつ起きてもおかしくない」状況であるとされており、平時から被災後の復興を見据えて準備しておく事前復興まちづくり*の取組も重要となっています。

さらに、近年は全国各地で洪水や土砂災害が頻発化・激甚化しています。この要因として、気候変動による降雨量の増大があげられています。気象庁の報告によると、大気中の温室効果ガスは増加を続けており、これにより世界の年平均気温は様々な時間スケールの変動を伴いながら上昇し、今後も豪雨の頻発化・激甚化が進むことが懸念されています。このような状況を踏まえ、従来のように河川管理者が主体となって行う治水対策に加え、流域全体のあらゆる関係者が協働し、水害を軽減させる流域治水*の取組が始まっています。

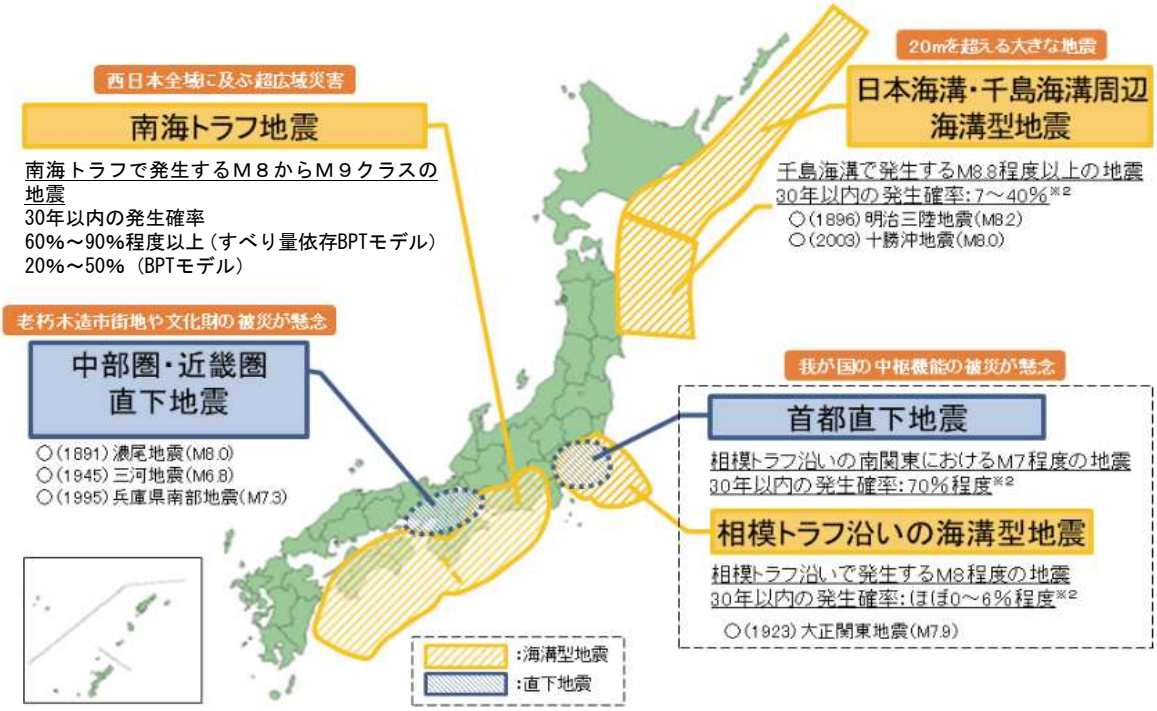


図　想定される大規模地震

出典：防災情報のページ（内閣府）に一部加筆修正

【三重県の状況】

東日本大震災以降、三重県では地震被害想定調査や津波浸水予測をもとに地震・津波対策の強化を図ってきました。平成28年８月には「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」を策定し、土地利用や施設配置等都市計画としての対応を取りまとめ、市町と連携しながら地震・津波リスクを考慮した都市づくりを進めてきました。

また、水害としては、平成23年９月の「紀伊半島大水害」や「平成26年８月豪雨」、「平成29年台風第21号」等によって大きな被害が発生しています。このような水害に対応するため、三重県では令和４年３月に県内の全ての二級水系（73水系）で流域治水プロジェクトを策定し、取組を進めているところです。一方、令和２年６月には都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画に防災指針を追加することとされました。これにより、これまで以上に災害リスクを考慮した誘導区域の設定や市街地における防災・減災対策の取組が求められるようになり、市町では防災指針の作成が進んでいます。

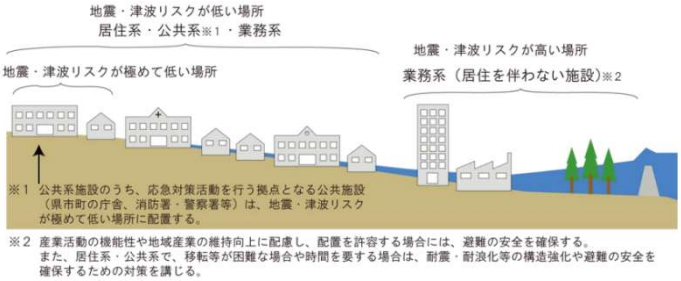


図　津波被害の低減に向けた土地利用・施設配置のイメージ



図　流域治水のイメージ

出典：三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針（三重県）、流域治水の推進（国土交通省）

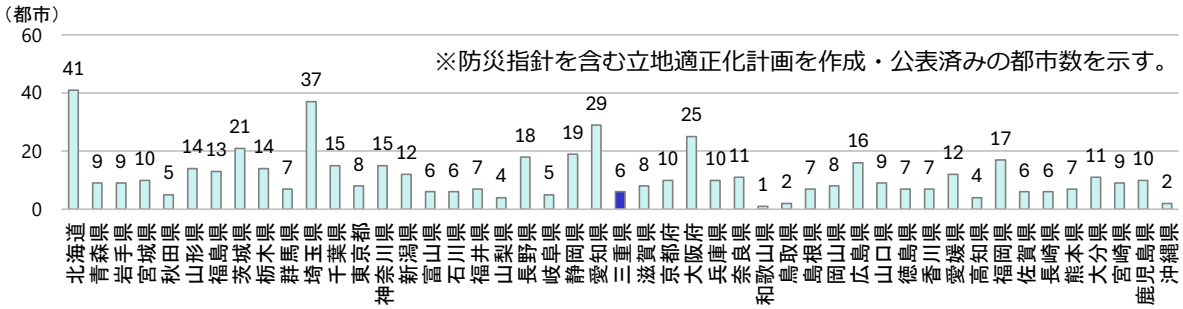


図　立地適正化計画の取組状況（R8.3.31時点）

出典：立地適正化計画の作成状況（国土交通省）

潮流②

地震・津波対策に加え、気候変動に伴い頻発・激甚化する水害・土砂災害等に対して安全・安心な都市づくりを進めていくことが求められています。

（３）日本中央回廊の形成

【全国的な動き】

リニア中央新幹線の整備は、東京・名古屋・大阪間を約１時間で結ぶことで、巨大な経済圏（スーパー・メガリージョン*）を形成する国家的なプロジェクトです。

令和５年７月に閣議決定された「第三次国土形成計画（全国計画）」では、国土構造の基本構想として「シームレスな拠点連結型国土」を掲げており、その一つとしてリニア中央新幹線等により三大都市圏を結ぶ「日本中央回廊の形成」をめざしています。

具体的には、リニア中央新幹線に加え、新東名高速道路や新名神高速道路等の高規格道路の整備も相まった日本中央回廊の形成によって、「広域圏をまたぐダイナミックな対流によるイノベーションの創造」、「ダブルネットワークによるリダンダンシーの確保」、「新たな暮らし方・働き方の先導モデルの形成」、「全国各地との時間距離の短縮効果を活かしたビジネス・観光交流、商圏・販路の拡大等」、「東海道新幹線沿線エリアの新たなポテンシャルの発揮」を図ることで、地方の活性化とともに国際競争力の強化につなげることとしています。

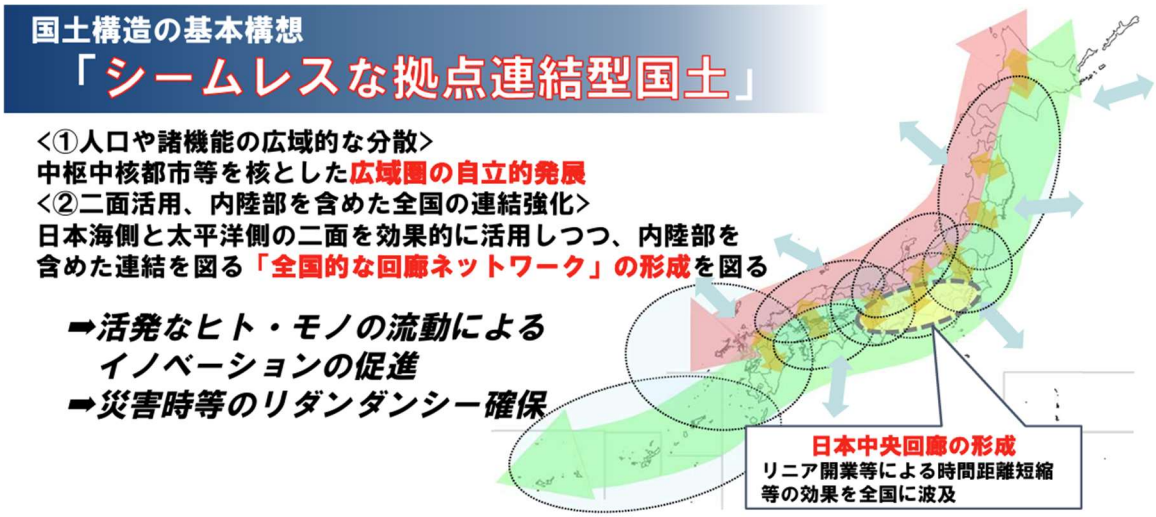


図　シームレスな拠点連結型国土の形成イメージ

出典：国土形成計画（全国計画）パンフレット（令和5年7月28日）

【三重県の状況】

リニア中央新幹線の開業について、当初の計画では令和９年に東京・名古屋間、令和27年に大阪までの全線開業をめざしており、現在は東京・名古屋間の工事が進められています。その後、大阪市までの区間を含めた全線開業が予定されており、中間駅として亀山市内にリニア三重県駅が設置される予定となっています。

三重県は、北勢圏域が三大都市圏の一つである名古屋圏に属していますが、空港や新幹線がない状況であり、リニア中央新幹線の開業は三重県にとって初めての高速鉄道駅の設置となります。そこで、三重県では、令和６年３月にリニア三重県駅を新たな玄関口として、リニア開業がもたらす効果を最大限に引き出し、その効果を県全体に波及・発展させるために「三重県リニア基本戦略」を策定しました。本戦略では、新たなライフスタイルの創出、観光交流の拡大、ビジネス交流の拡大の３点を基本として「国内外から選ばれる三重」の実現をめざすこととしています。

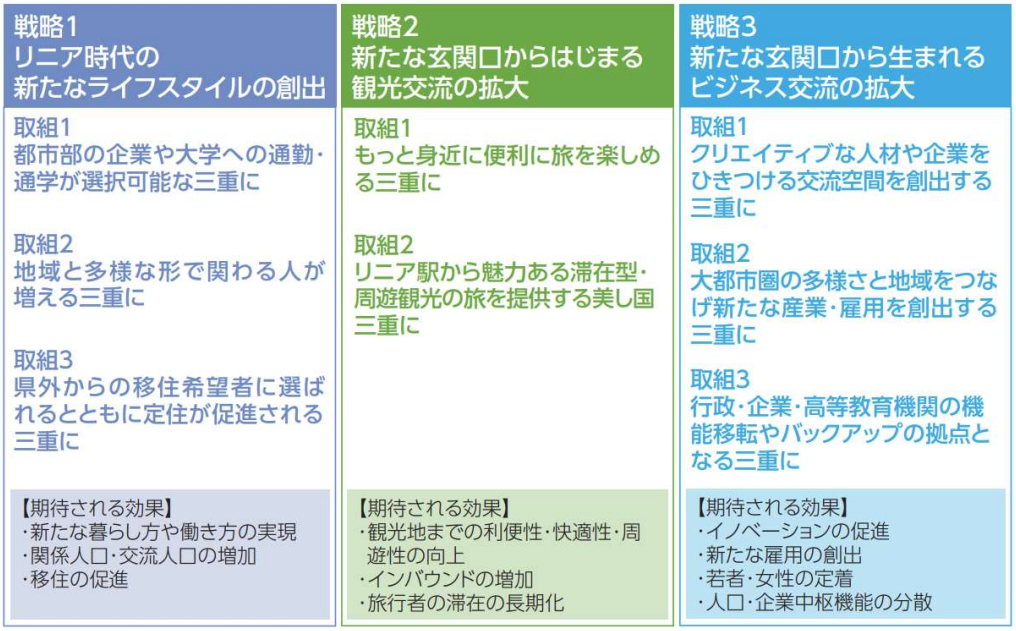


図　三重県リニア基本戦略（3つの基本戦略）

出典：三重県リニア基本戦略（三重県）

潮流③

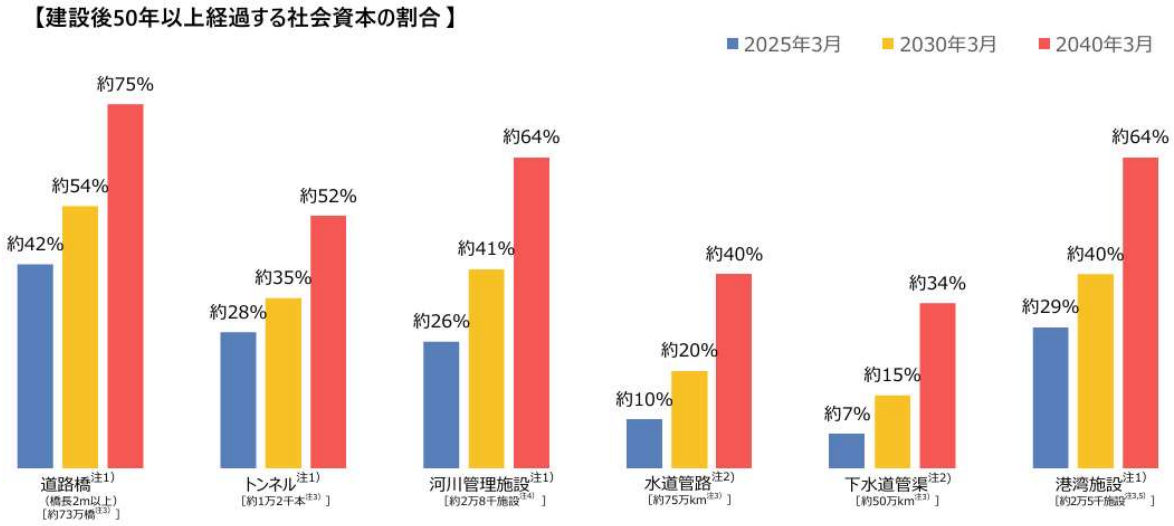
リニア中央新幹線を核とした三大都市圏の対流の拡大及び中間駅となる三重県周辺から始まる新たな地方創生の取組が求められています。

（４）インフラ老朽化への対応

【全国的な動き】

我が国のインフラ（道路橋、トンネル、上下水道、港湾等）は、高度経済成長期（1960～70年代）に集中的に整備されました。その結果、現在までに耐用年数を迎えた老朽化施設が急増しています。近年では、笹子トンネルの老朽化による崩落事故や、八潮市における劣化した下水道管の破損に起因すると考えられる道路陥没事故等、大規模なインフラ施設の老朽化が住民生活に直接的に影響を及ぼす事例も発生しています。

インフラの老朽化は、「安全問題」のみならず、交通の遮断、経済の損失、避難への対応等、地域全体のレジリエンス*の低下につながります。我が国では、笹子トンネルの崩落事故が発生した平成25年を「社会資本メンテナンス元年」と位置付け、「事後保全（壊れてから修復）」から「予防保全（劣化を早期に抑制）」への政策転換を明示しました。これに基づき、全国の地方自治体においては、公共施設等総合管理計画やインフラ長寿命化基本計画を策定し、計画的な点検・診断、修繕・更新、トータルコストの縮減・平準化等の取組が推進されています。



注1） 建設後50年以上経過する施設の割合については、建設年度不明の施設数を除いて算出。　注2） 2024年3月時点。　注3） 建設年度不明の施設数を含む。
注4） 国：堰、床止め、閘門、水門、揚水機場、排水機場、樋門・樋管、陸閘、管理橋、浄化施設、その他（立坑、遊水池）、ダム。独立行政法人水資源機構法に規定する特定施設を含む。
都道府県・政令市：堰（ゲート有り）、閘門、水門、樋門・樋管、陸閘等ゲートを有する施設及び揚水機場、排水機場、ダム。　注5） 公共の港湾施設のうち、海上物流に資する主要な施設。

図　建設後50年以上経過する社会資本の割合

出典：社会資本の老朽化対策情報ポータルサイト インフラメンテナンス情報（国土交通省）

【三重県の状況】

三重県においても、予防保全型管理への早期転換や計画的修繕による長寿命化計画とアセットマネジメント*の推進に取り組んでいるほか、県下の全29市町でも公共施設等総合管理計画が策定され、長期的な視点をもって財政負担の軽減・平準化を図りながらインフラの老朽化対策を進めています。

また、地方自治体のみならず、港湾、消防、福祉等の管理組合や大学といった公共性・公益性の高い施設を有する機関においても老朽化対策を主眼とした長寿命化計画や老朽化対策を盛り込んだ施設計画が策定されており、地域全体としてそれぞれの施設の安全性と機能の維持・強化を図る取組が進められています。

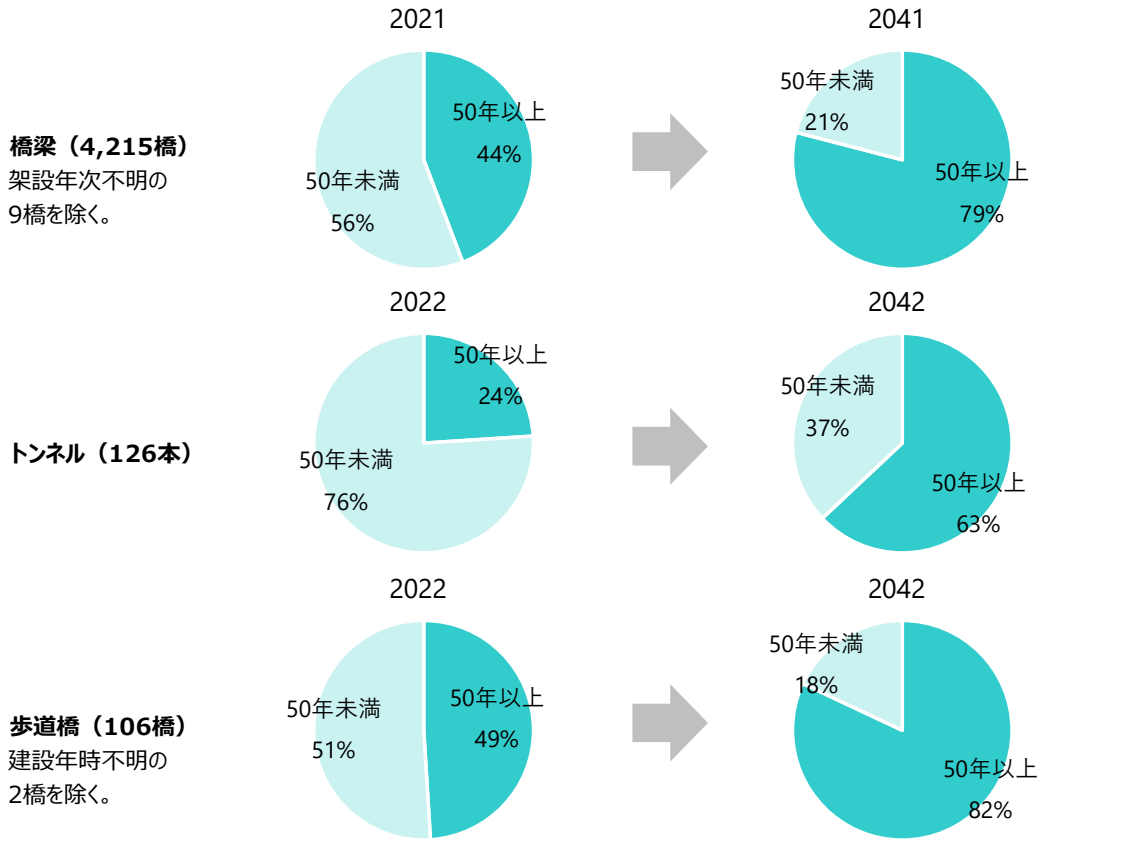


図　三重県が管理する道路インフラの老朽化状況

出典：三重県橋梁長寿命化修繕計画（令和4年3月）、三重県トンネル長寿命化修繕計画（令和7年9月）、三重県横断歩道橋長寿命化修繕計画（令和5年3月）より作成

潮流④

将来にわたってインフラの有する機能が発揮されるよう、財政負担の軽減・平準化を図りながら老朽化対策を推進していくことが求められています。

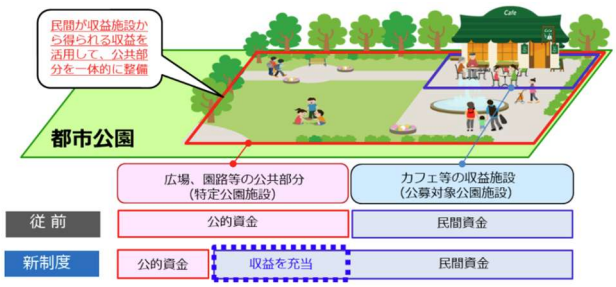
（５）官民連携の推進

【全国的な動き】

我が国では、高度経済成長期に整備された公共施設・インフラが一斉に更新期を迎えており、将来の維持管理・更新費が増大する見通しです。一方で、地方公共団体の技術系職員の減少や厳しい財政見通しのなかで、公共施設・インフラの施設管理・更新が困難となることが懸念されています。このような情勢において、公共サービスの維持・向上を図るために、新たな官民連携による取組が増加しています。

これまでの官民連携は、財政負担の軽減やコスト削減等が主な目的でしたが、今日では地域課題の解決、サービスの質的向上、地域経済への波及効果までを含めた「価値創出型」へと進化し、官と民の関係も「発注者と受注者」から「パートナー」へと転換しつつあります。

こうした方向性に基づく官民連携の具体的な取組として、空港や道路、上下水道等の運営に関するコンセッション方式*の導入、Park-PFI*やウォーカブルなまちづくり*といった既存ストックを生かしながらにぎわいの創出をめざす取組が進展しています。



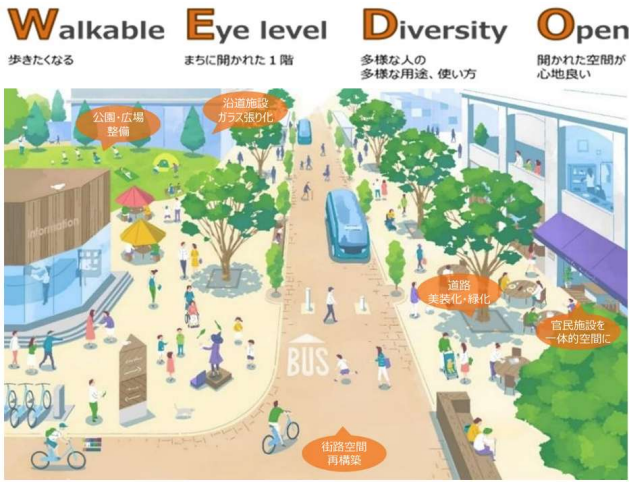
Park-PFI

○民間資金とノウハウを活用して公園の整備・管理を行う制度です。

○事業者が設置する施設の収益を公園整備に還元することを条件に、事業に対して都市公園法上の特例措置が適用されます。

出典：都市公園の質の向上に向けたPark-PFI活用ガイドライン
令和7年5月改正版（国土交通省）

図　Park-PFIのイメージ



ウォーカブルなまちづくり

○車中心から「人中心」の空間へと街路や公共空間を転換し、居心地が良く歩きたくなる場所を創出する取組です。

○官民が連携し、パブリック空間（道路・広場・公園）と民間空地を一体的に活用・整備することで、にぎわい創出とエリア価値向上をめざすものです。

出典：まちなかウォーカブル推進プログラム
令和6年5月末時点版（国土交通省）

図　ウォーカブルなまちづくりのイメージ

【三重県の状況】

官民連携の一つである都市公園におけるPark-PFI*の導入について、令和７年３月31日時点で全国では182件の導入実績があります。このうち、三重県では、県営の鈴鹿青少年の森（ダイセーフォレストパーク）（鈴鹿市）、中央緑地（四日市市）及び中勢グリーンパーク（HOWAパーク）（津市）の３公園でPark-PFIが導入されているほか、国営木曽三川公園桑名七里の渡し公園（桑名市）及び中央通り公園（四日市市）で導入が検討されています。

また、ウォーカブルなまちづくり*については、令和８年４月30日時点で401都市（都道府県を含む）がウォーカブル推進都市となっており、132都市で滞在快適性等向上区域（ウォーカブル区域）*を設定しています。三重県では12都市（三重県を含む）がウォーカブル推進都市となっており、四日市市、伊勢市及び熊野市の３市で滞在快適性等向上区域を設定し、具体的な官民連携の取組を進めています。

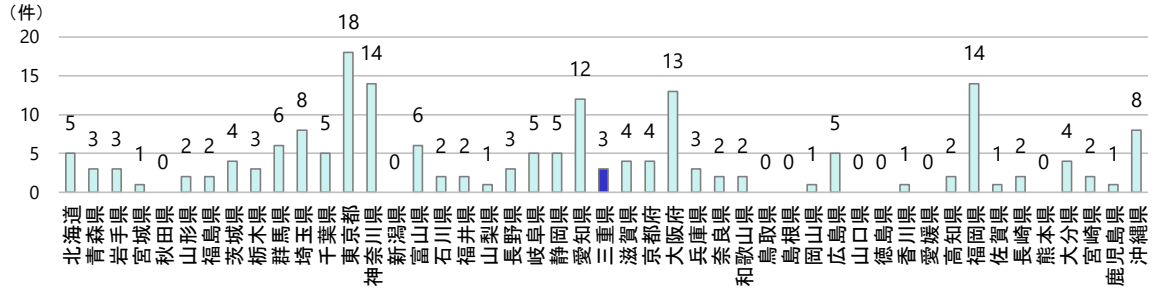


図　Park-PFIの導入状況（R7.3.31時点）

出典：公募設置管理制度（Park-PFI）の活用状況（国土交通省）

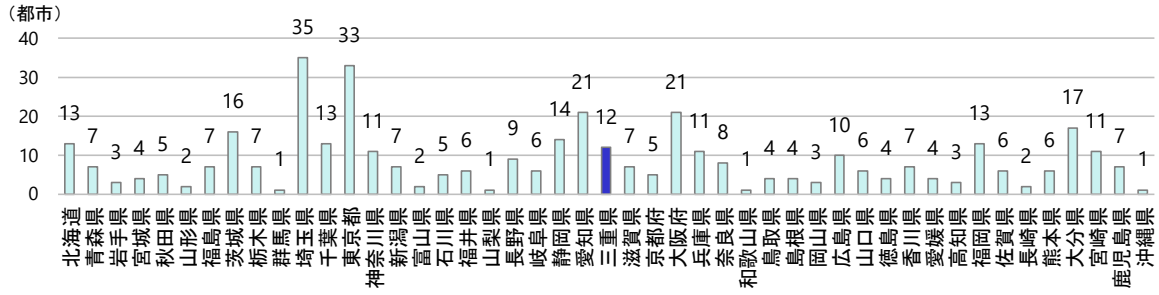


図　ウォーカブルなまちづくりの取組状況（R8.4.30時点）

出典：ウォーカブル推進都市一覧（国土交通省）

潮流⑤

道路や公園、上下水道といったインフラの維持管理のみならず、その活用によるにぎわいの創出に向けた官民連携の取組の推進が求められています。

（６）デジタル社会の推進

【全国的な動き】

人口減少・少子高齢化による労働力不足や災害の激甚化、インフラの老朽化等、我が国を取り巻く環境が変化しています。また、デジタル技術の進展により、暮らし方や働き方、移動、交流等の社会生活も多様化しています。こうしたなか、デジタル技術の活用を通じて地域や社会の課題を解決するデジタル・トランスフォーメーション（DX）*の推進が求められています。

都市政策の領域では、令和２年度から国土交通省が主導する日本全国の都市デジタルツイン*実現プロジェクトであるPLATEAU（プラトー）*が代表的な事業としてあげられ、地方自治体においても、様々な分野で都市づくりのDX施策が展開されはじめています。

全国的にデジタル化の取組が加速するなか、国土交通省では、今後国土交通分野の全域においてDX施策をさらに強力に推進するうえでは、めざすべき方向性や取組を強化すべき領域について明確に示すビジョンが必要であるとの認識のもと、令和７年６月に「国土交通省DXビジョン」を策定しました。同ビジョンでは、データを基軸としたDX施策の連携により価値創出を加速することを基本理念としています。

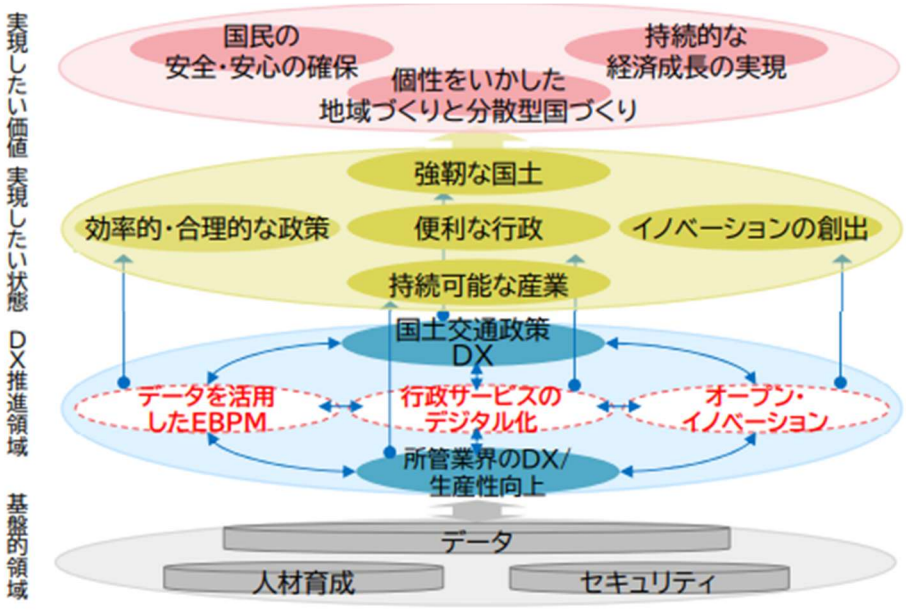


図　国土交通省DXビジョンの基本理念（概念図）

出典：国土交通省DXビジョン（国土交通省）

【三重県の状況】

三重県においては、令和４年12月に「みえのデジタル社会の形成に向けた戦略推進計画」を策定し、デジタル社会の推進により、誰もが住みたい場所に住み続けられる三重県をめざし、DXの取組を推進しています。

また、県下では、四日市市、伊勢市及び熊野市の３市がPLATEAU*に参画しており、3D都市モデルの都市づくりへの活用が始まっています。このようなデジタル技術の活用は、Well-being（ウェルビーイング）*の実現を念頭に、地域固有の魅力や価値の発掘・最大化や住民一人ひとりのニーズに合わせた高度な都市サービスの提供、データの連携によるイノベーションの創出のほか、EBPM*に資することも期待されています。



図　3D都市モデルの整備例（四日市市）

出典：四日市市公開用3Dビューワ

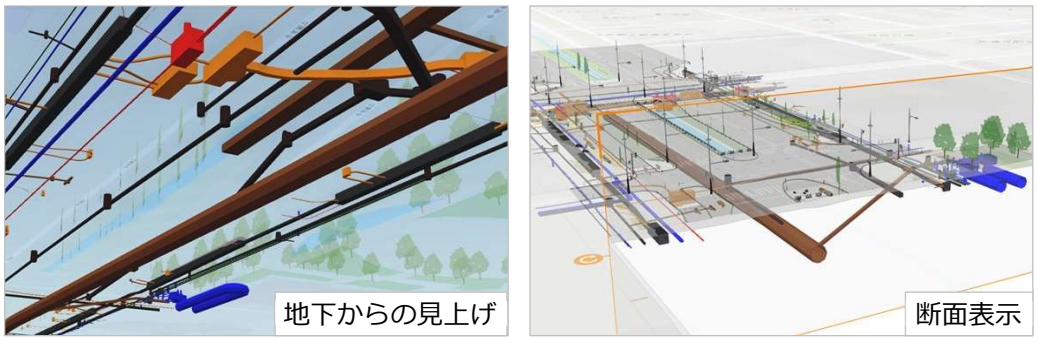


図　デジタルインフラ台帳（地下埋設物）の整備例（四日市市）

出典：四日市市提供

潮流⑥

心豊かな暮らしと持続可能な地域社会の実現に向け、都市政策においてデジタル技術を活用することが求められています。

（７）カーボンニュートラルの実現

【全国的な動き】

地球規模の課題である気候変動問題の解決に向けて、2015年（平成27年）のCOP21において、パリ協定（2020年以降の温室効果ガス削減に関する世界的な国際枠組み）が採択されました。その後、我が国では、令和２年10月に総理所信表明演説において、成長戦略の柱に経済と環境の好循環を掲げ、グリーン社会の実現に最大限注力することとし、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする社会（2050年カーボンニュートラル、脱炭素社会）の実現をめざすことが宣言されました。これを受け、経済産業省では「2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略」を策定し、成長が期待される産業において、高い目標を設定し、あらゆる政策を総動員することが示されました。また、国土交通省では、重点課題としてグリーンインフラ*の活用、生態系ネットワークの保全・再生・活用、健全な水循環の確保、気候変動を踏まえた水災害対策強化、ヒートアイランド対策等について横断的・戦略的に取り組むこととするなど、国際社会の一員としてカーボンニュートラル*・脱炭素*に向けた取組が加速しています。

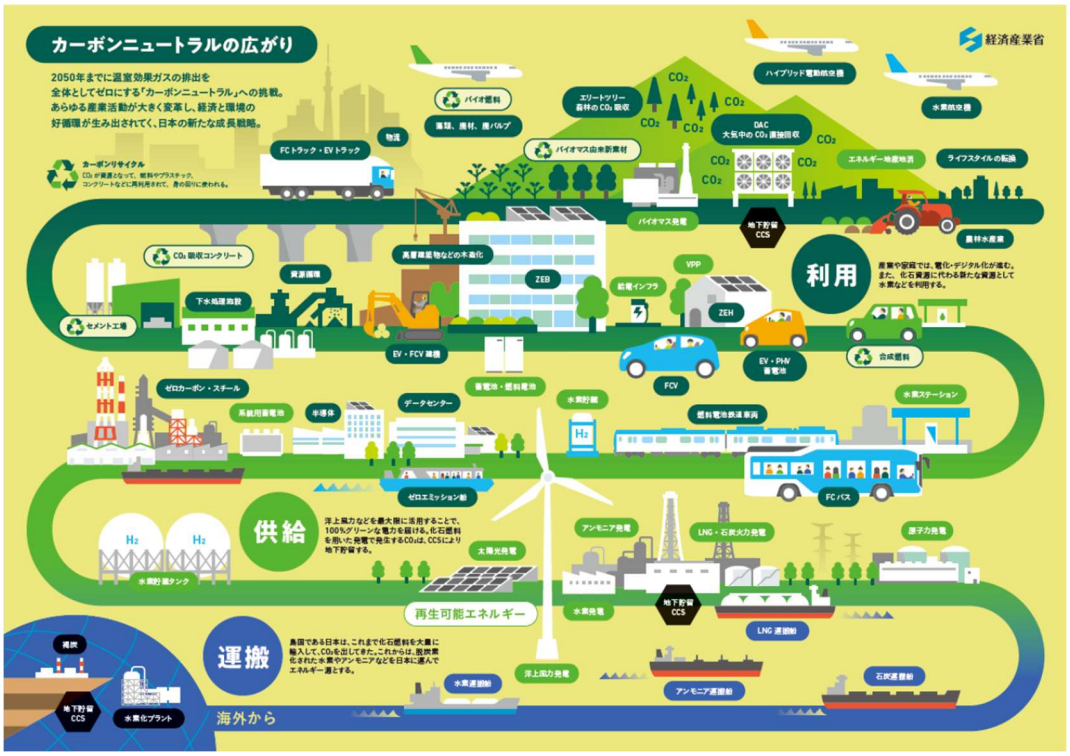


図　2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

出典：2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略（経済産業省）

【三重県の状況】

三重県では、県内の多様な主体が連携して脱炭素*の取組を進めるため、令和元年12月に「ミッションゼロ2050みえ～脱炭素社会の実現を目指して～」を宣言しました。同時に、行政自らが率先して脱炭素社会*の実現に向けた取組を総合的に推進することを目的として、「脱炭素社会推進本部」を設置しました。さらに、翌年には産官学が協働する「ミッションゼロ2050みえ推進チーム」を立ち上げ、「再生可能エネルギーの利用促進」、「脱炭素経営の促進」、「COOL CHOICE（賢い選択）の推進」の３つのテーマとして、県全体で脱炭素化を進めるためのプラットフォーム*としての機能を果たしています。

現在は、令和５年３月に改定した「三重県地球温暖化対策総合計画」に基づき、県民一人ひとりが脱炭素*に向けて行動する持続可能な社会をめざして、温室効果ガスの排出削減対策を進めています。

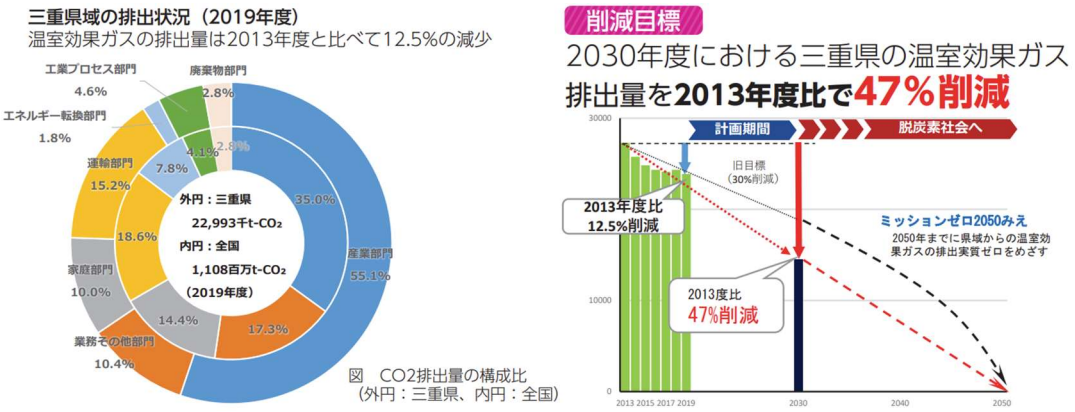


図　温室効果ガスの排出状況及び2030年度における削減目標

出典：三重県地球温暖化対策総合計画（リーフレット）（三重県）

潮流⑦

国際社会の一員として、気候変動問題の解決に向けたカーボンニュートラル・脱炭素の取組を推進することが求められています。

（８）SDGsの達成

【全国的な動き】

SDGs（Sustainable Development Goals：持続可能な開発目標）は、2015年（平成27年）９月の国連サミットで採択された、2030年（令和12年）までの国際目標です。経済・社会・環境の３つの側面を調和させ、地球上の「誰一人取り残さない」ことを基本理念として、17の目標と169のターゲットから構成されます。

我が国では、SDGsが採択された翌年の平成28年５月に内閣総理大臣を本部長とする「SDGs推進本部」が設置され、同本部のもと幅広いステークホルダー*による議論が行われる「SDGs推進円卓会議」での対話を経て、同年12月に「SDGs実施指針」が策定されました。また、持続可能なまちづくりや地域活性化を進めるにあたり、SDGsの理念を取り込むことで、政策の全体最適化や地域課題解決の加速化が期待されることから、我が国では「地方創生SDGs」が推進されています。内閣府では、地方創生SDGsの推進に向けて、SDGs未来都市・自治体SDGsモデル事業の選定、地方創生SDGs官民連携プラットフォーム*の運営、地方創生SDGs金融の推進等、様々な施策が展開されています。



図　SDGsの17の目標

出典：国際連合広報センターより取得

【三重県の状況】

三重県では、SDGsの理念に沿って経済・社会・環境の３つの面で高い目標を持ち、持続可能なまちづくりを推進する地方自治体である「SDGs未来都市」として、三重県（令和２年）のほか、志摩市（平成30年）及びいなべ市（令和２年）の２市が選定されています。

SDGs未来都市に選定されたことを受け、三重県では「三重県SDGs未来都市計画」を策定しています。同計画では、2030年（令和12年）のあるべき姿として、「経済：若者が躍動する産業創出」、「社会：誰もが参画・活躍する環境に配慮した社会づくり」、「環境：持続可能なスマート社会の実現」を掲げ、具体的な取組とゴールを設定しています。

また、県内における企業や団体等のSDGsに向けた取組を見える化し、三重県が後押しすることで持続可能な社会の実現に向けた取組を広げるため、「三重県SDGs推進パートナー登録制度」を推進しています。令和８年７月現在、登録者は累計1,627者となり、県内の企業や団体等との連携により持続可能な社会の実現に向けた取組を進めています。



図　三重県SDGs推進パートナーオリジナル登録マーク

出典：三重県SDGs推進パートナー登録制度

潮流⑧

SDGsの理念である経済・社会・環境の３側面の統合的向上により、持続可能な都市経営をめざすことが求められています。

２－２　三重県の都市の現況

ここでは、三重県の都市づくりの課題を明らかにするため、国勢調査や都市計画基礎調査等を用いて三重県の都市づくりにおける現況を把握します。

（１）人口

１）総人口

○三重県においては、全国よりも早い段階から人口減少に転じており、平成17年の約186.7万人から令和２年には約177.0万人とピーク時から約9.7万人減少しています。

○国立社会保障・人口問題研究所*の推計によると、全国よりも早いスピードで人口減少が進むと同時に、少子高齢化がさらに加速すると考えられます。

○圏域別には、北部ほど人口規模が大きくなっています。今後も全県的に人口減少が進むなか、南部ほど早く、北部ほど緩やかに人口減少が進行すると見込まれます。

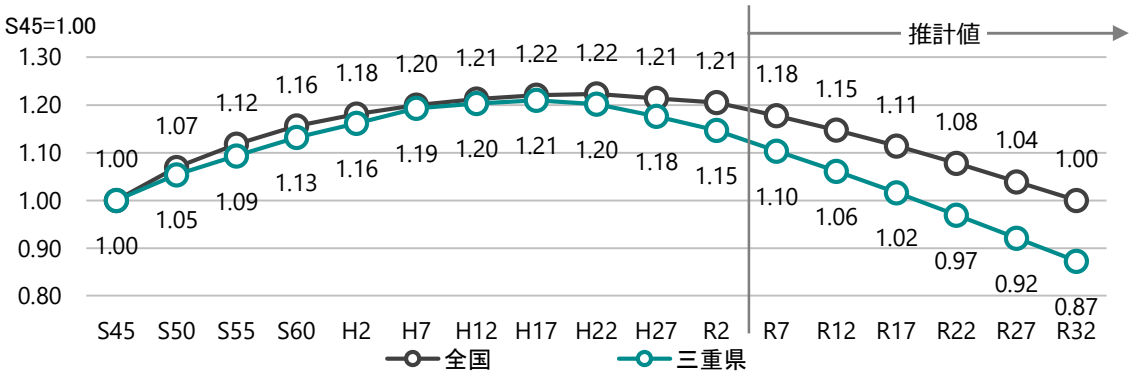


図　昭和45年人口を1.00とした比率の推移（全国との比較）

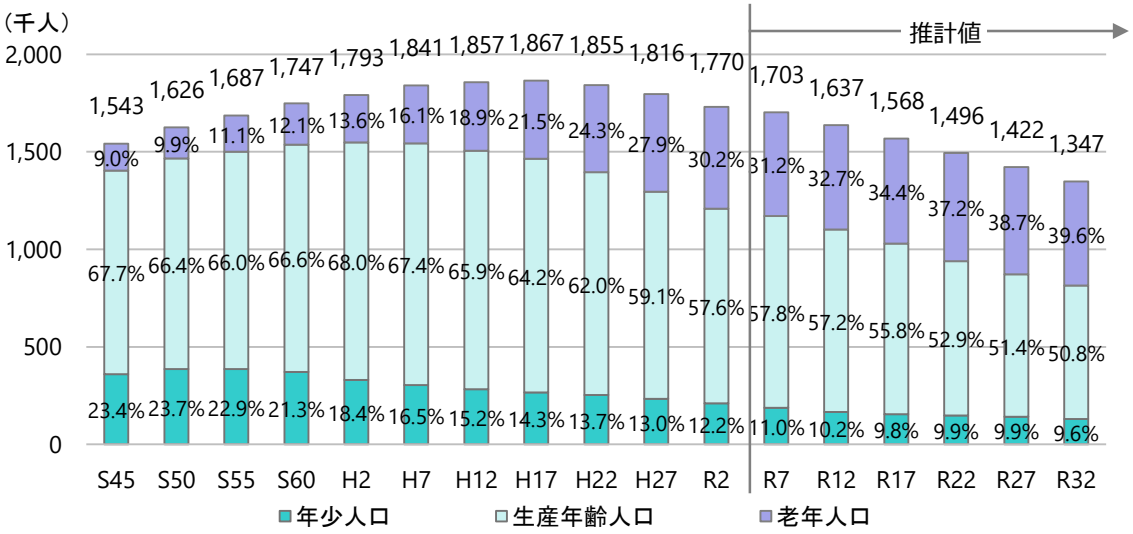


図　年齢3区分別人口の推移

資料：国勢調査（各年）、日本の地域別将来推計人口 令和5（2023）年推計

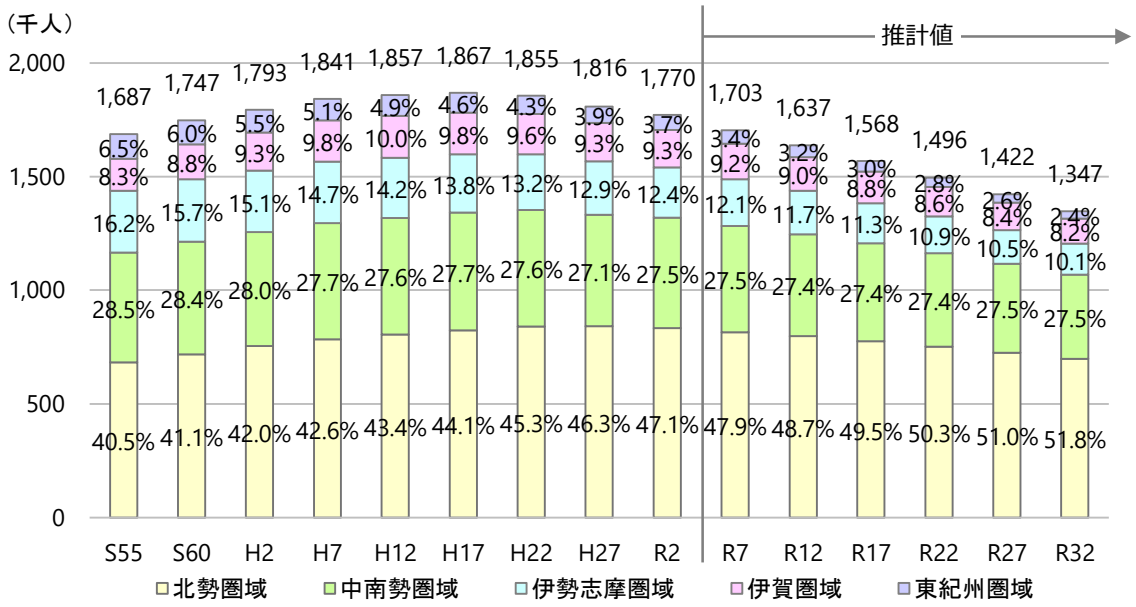


図　圏域別人口の推移

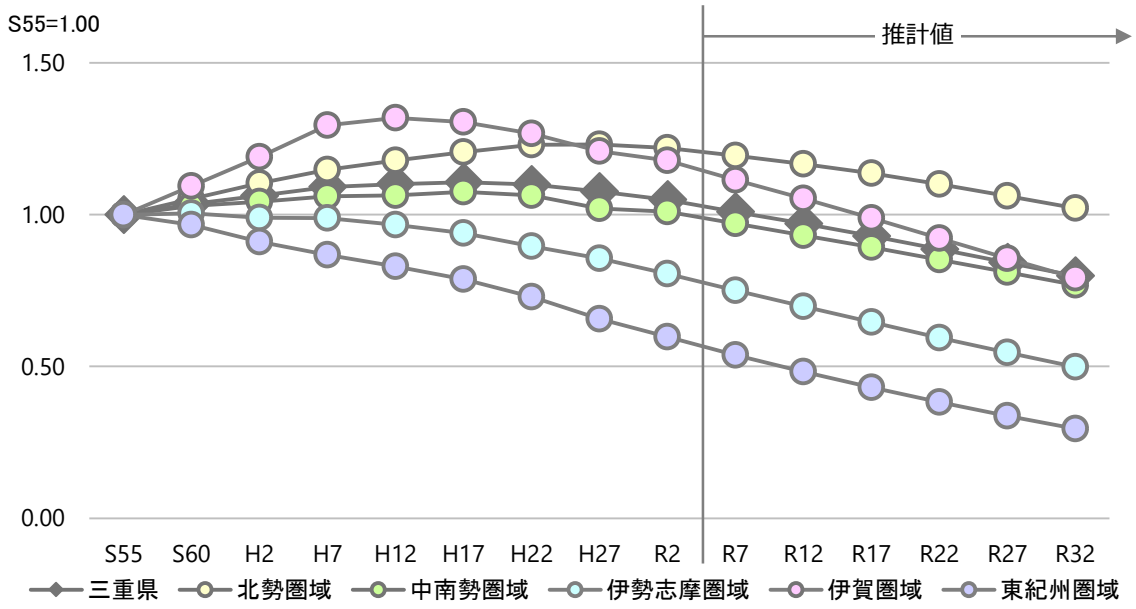


図　昭和55年人口を1.00とした比率の推移（圏域別）

資料：国勢調査（各年）、日本の地域別将来推計人口 令和5（2023）年推計

現況①

今後も少子高齢化が進行し、全国よりも早いスピードで人口減少が進行することが見込まれます。

圏域別には、南部ほど早く、北部ほど緩やかに人口減少が進行すると見込まれます。

２）世帯数

○世帯数※は一貫して増加しており、令和２年で741,183世帯となっています。

○国立社会保障・人口問題研究所*の推計によると、世帯数は、令和２年の約74.1万世帯から令和12年に約76.1万世帯まで増加したのち減少に転じる見込みであり、全国よりも早いスピードで世帯数減少が進むと考えられます。

※ここでは、一般世帯を対象としています。

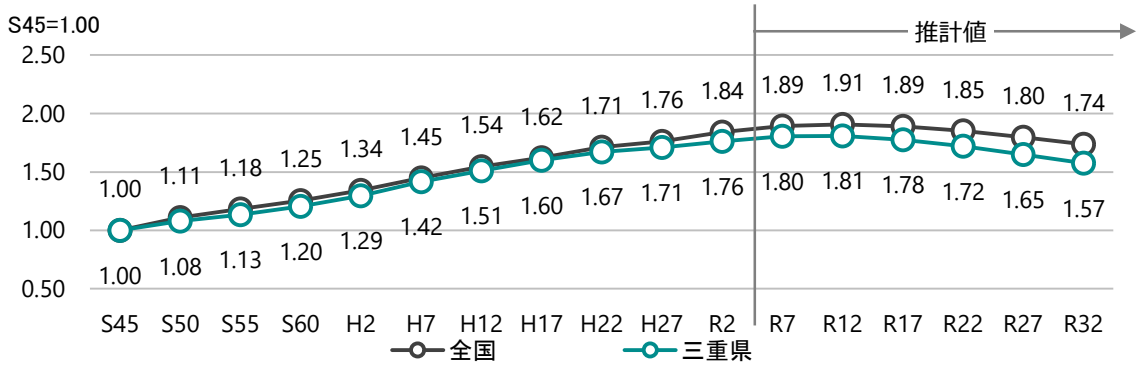


図　昭和45年世帯数を1.00とした比率の推移（全国との比較）

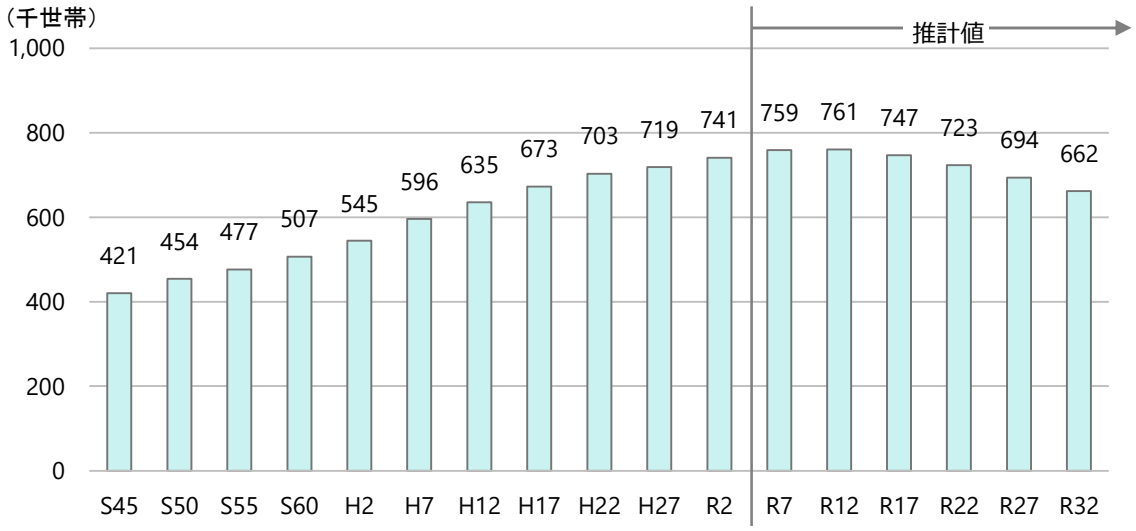


図　世帯数の推移

資料：国勢調査（各年）、日本の世帯数の将来推計（都道府県別推計）　令和6（2024）年推計

現況②

世帯数は、これまで増加が続いていましたが、令和12年をピークとして全国よりも早いスピードで減少が進行することが見込まれます。

３）人口集中地区の人口

○三重県の人口集中地区（DID）*では、人口及び面積がそれぞれ増加してきましたが、人口の増加と比較して面積の増加が大きいことから人口密度は低下しており、平成２年には43.5人/haであったのが令和２年には40.8人/haまで低下しています。

○人口集中地区（DID）*の人口は増加が続いていましたが、平成27年の約78.3万人から令和２年に約77.4万人となり、初めて減少に転じました。

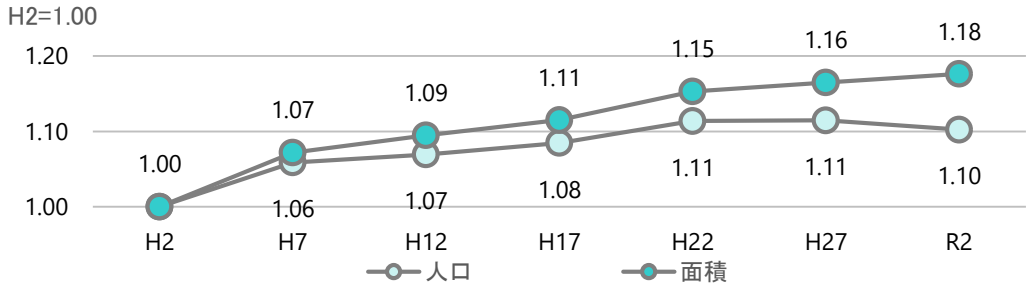


図　平成2年人口集中地区（人口・面積）を1.00とした比率の推移

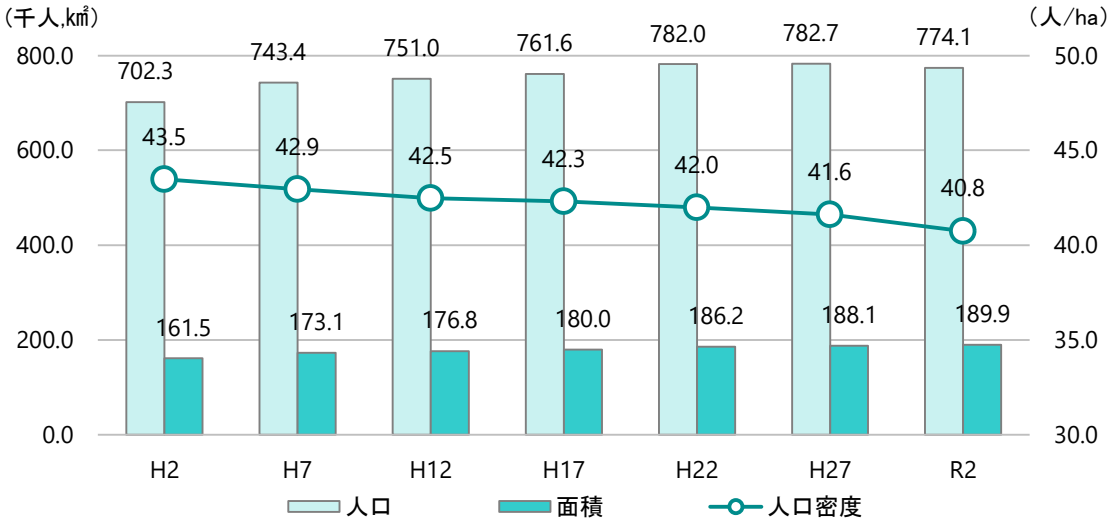


図　人口集中地区（人口・面積・人口密度）の推移

資料：国勢調査（各年）

現況③

人口集中地区（DID）の人口密度は低下が進んでいます。

令和２年には、初めて人口集中地区（DID）の人口が減少に転じました。

４）都市計画区域の人口

〇都市計画区域の人口は、平成22年の約164.3万人をピークとして減少しており、令和２年時点で約159.2万人となっています。一方、都市計画区域外でも人口減少が進んでいるため、総人口に占める都市計画区域人口の割合は増加しており、令和２年時点で約90%となっています。

〇線引き・非線引き都市計画区域別にみると、線引き都市計画区域の人口は平成22年をピークとして、非線引き都市計画区域の人口は平成17年をピークとして減少しており、令和２年時点でそれぞれ約109.4万人、約49.8万人となっています。

〇線引き都市計画区域の人口は、市街化区域では平成22年をピークとして減少、市街化調整区域では増減しており、令和２年時点でそれぞれ約84.9万人、約24.6万人となっています。市街化区域では人口が減少に転じたなかで面積が増加しているため、人口密度は低下しており、令和２年時点で38.5人/haとなっています。

〇用途地域の指定のある非線引き都市計画区域では、用途地域の拡大に伴い用途地域の人口増加がみられますが、人口密度は低下しており、令和２年時点で約19.4万人、28.0人/haとなっています。白地地域*の人口は平成17年をピークとして減少しており、令和２年時点で約20.2万人となっています。

現況④

都市計画区域内外、線引き都市計画区域・非線引き都市計画区域のいずれの区域でも人口減少が進んでいます。

市街化区域・用途地域では、人口減少が進むなかで面積が増加しているため、人口密度の低下が進んでいます。

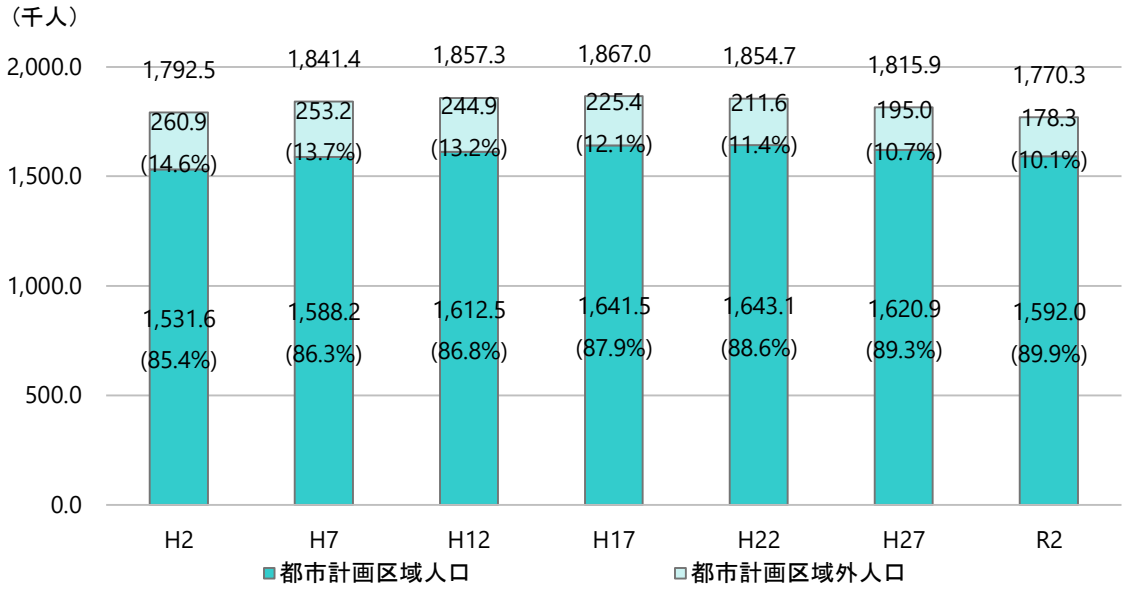


図　都市計画区域内外の人口・人口割合の推移

※括弧内は総人口に対する割合を示す。

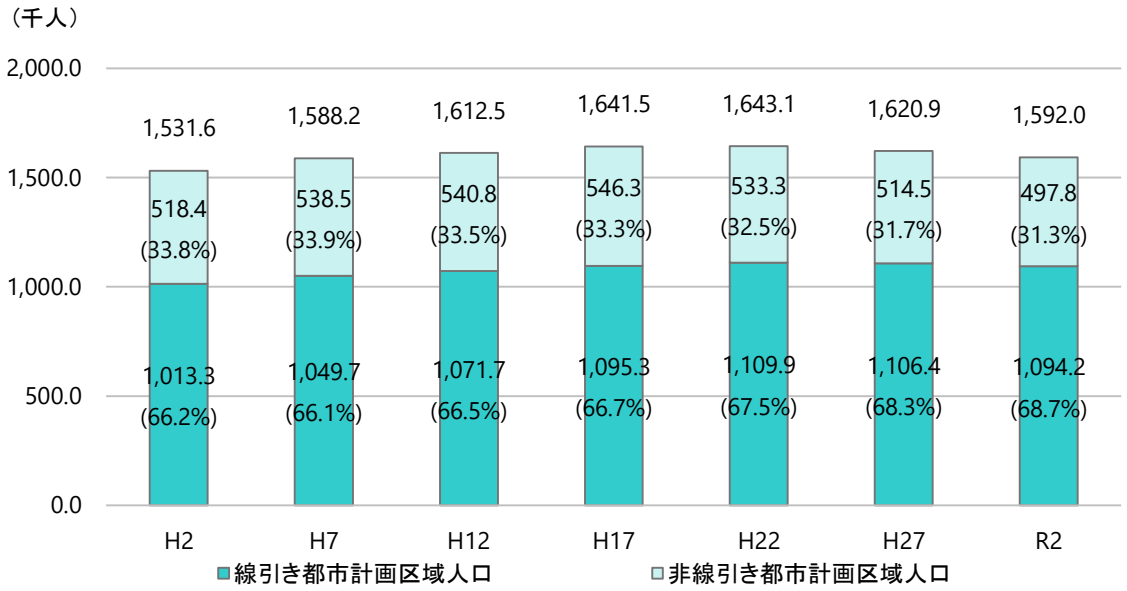


図　線引き・非線引き都市計画区域別の人口・人口割合の推移

※括弧内は総人口に対する割合を示す。

資料：都市計画基礎調査

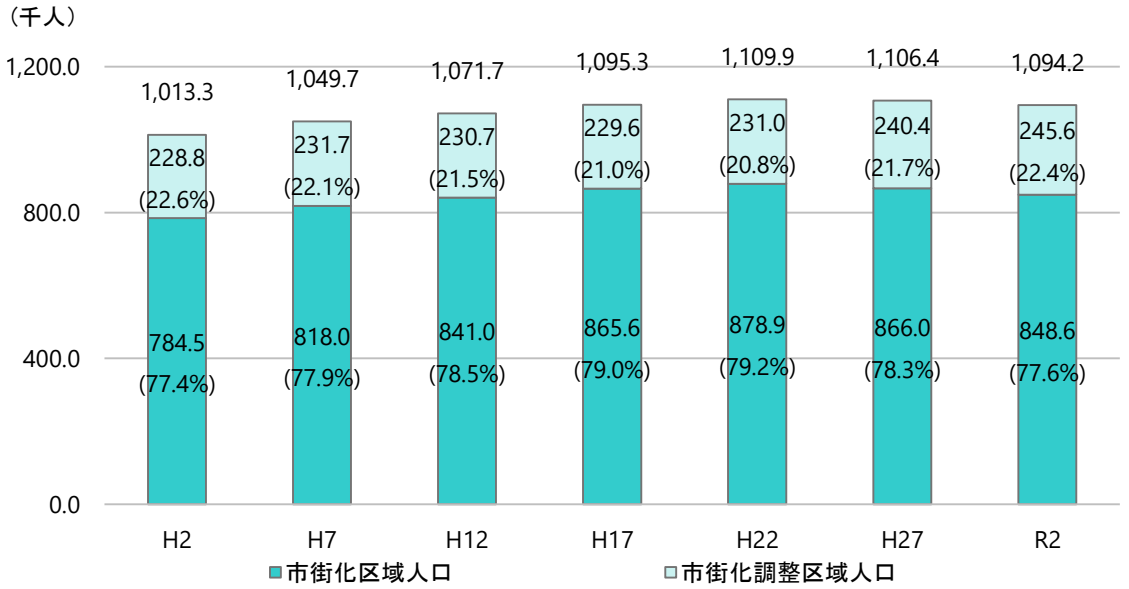


図　市街化区域・市街化調整区域の人口・人口割合の推移

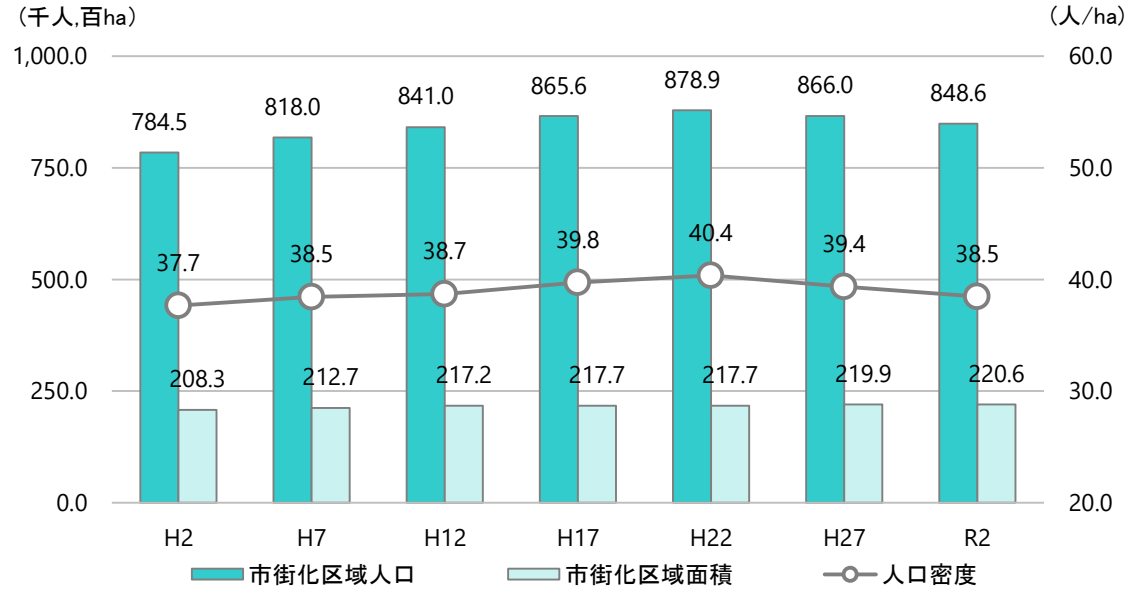


図　市街化区域の人口・面積・人口密度の推移

※面積及び人口密度は工業専用地域を除外している。

資料：都市計画基礎調査

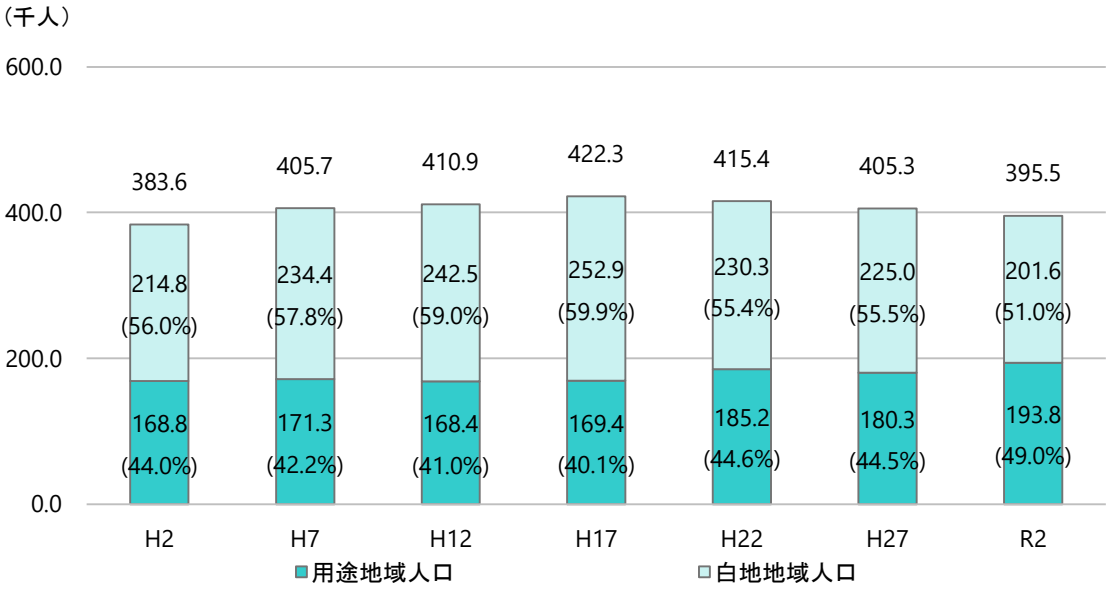


図　用途地域・白地地域の人口・人口割合の推移

※用途地域の指定のある非線引き都市計画区域を対象としている。

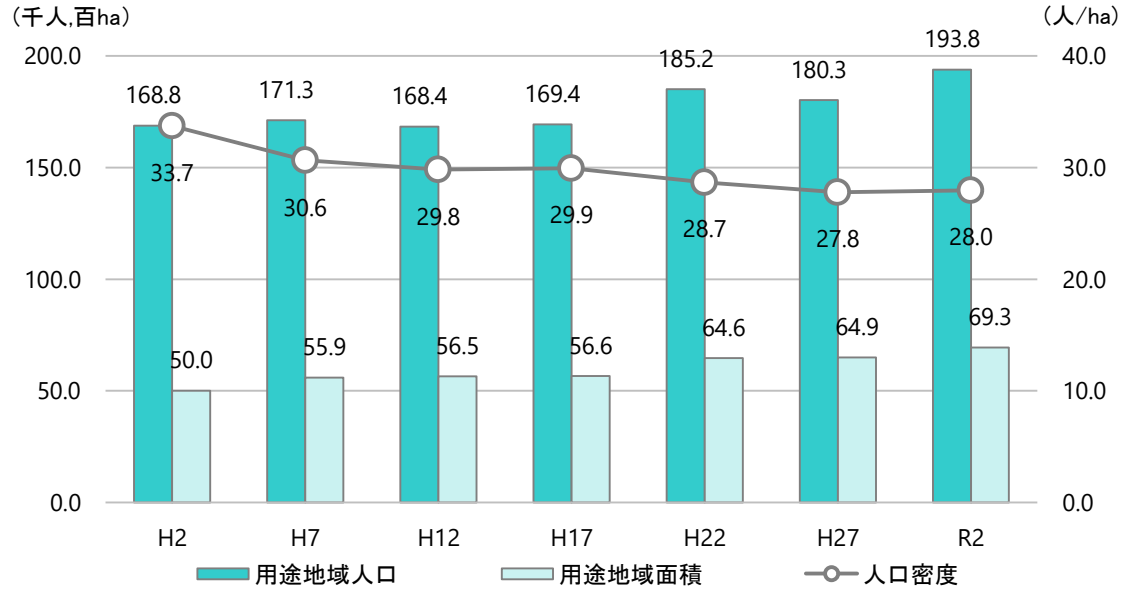


図　用途地域の人口・面積・人口密度の推移

※用途地域の指定のある非線引き都市計画区域を対象としている。

※面積及び人口密度は工業専用地域を除外している。

資料：都市計画基礎調査

（２）産業

１）商業

○三重県の年間商品販売額は、平成19年の約3.9兆円をピークとして平成24年に減少し、平成28年にかけて増加したものの令和３年には再び減少となっています。

○事業所数は平成24年に減少し、平成26年に増加に転じたものの、その後は減少が続いています。

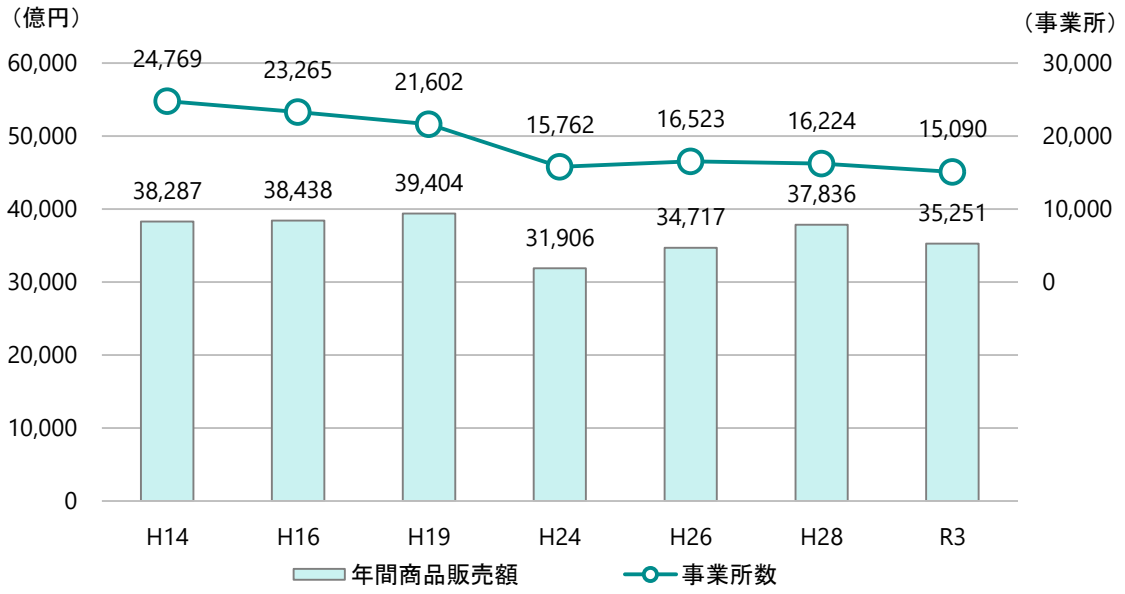


図　商業（年間商品販売額・事業所数）の推移

資料：商業統計（H14,H16,H19）、経済センサス-活動調査（H24,H28,R3）、経済センサス-基礎調査（H26）

現況⑤

事業所数は、減少傾向となっています。

年間商品販売額は、増減があるものの減少傾向となっています。

２）工業

○三重県の工業は、製造品出荷額等及び事業所数ともに令和２年まではおおむね横ばいでしたが、その後、令和３年、４年にかけて増加しており、製造品出荷額等は令和４年に11.9兆円と直近10年間で最高を記録しています。

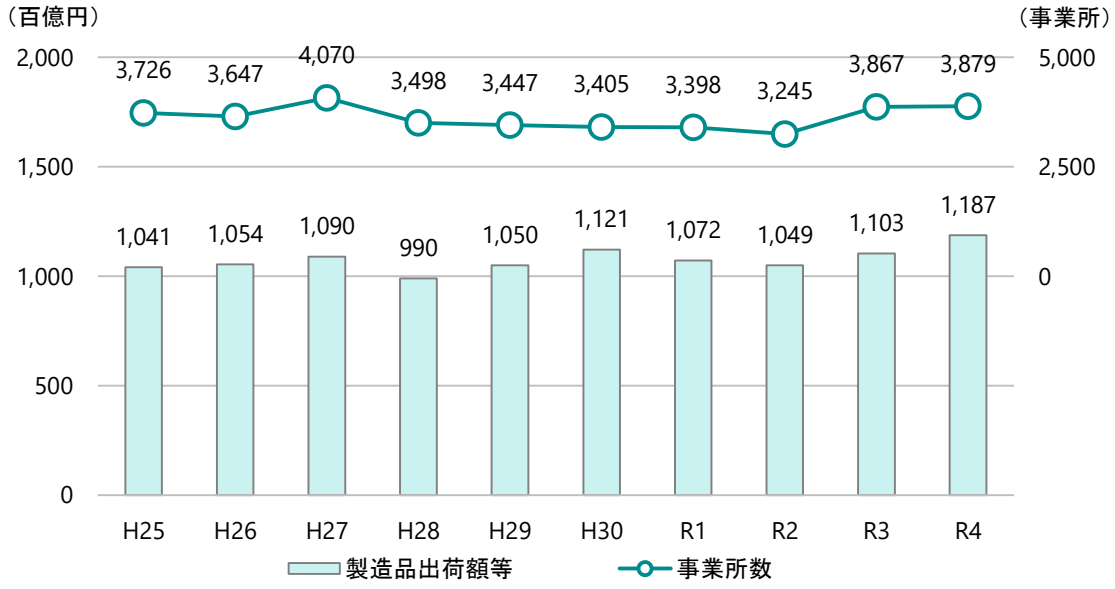


図　工業（製造品出荷額等・事業所数）の推移

資料：工業統計調査（H25,H26,H29,H30,R1）、経済センサス-活動調査（H28,R3）、経済構造実態調査（R3,R4）

現況⑥

製造品出荷額等、事業所数ともに直近は増加しています。

令和４年の製造品出荷額等は、直近10年間で最高となっています。

（３）土地利用・建物

１）市街化区域・用途地域の土地利用

○平成30年と令和６年を比較すると、三重県全体では市街化区域が＋166ha（＋0.7%）、非線引き都市計画区域の用途地域が＋449ha（＋6.3%）と拡大しています。

○土地利用の増減を用途別にみると、市街化区域では、「住居系」が＋116ha（＋1.4%）、「商業系」が＋30ha（＋1.5%）、「工業系」が＋117ha（＋3.1%）、非線引き都市計画区域の用途地域では「住居系」が＋183ha（＋9.6%）、「商業系」が－４ha（－0.8%）、「工業系」が＋104ha（＋11.1%）と全体としては都市的土地利用が増加しています。一方で、市街化区域・用途地域では、「低未利用土地」がそれぞれ＋76ha（＋3.1%）、＋220ha（＋16.2%）と増加しており、指定面積の増加率に対して「低未利用土地」の増加が高い水準となっています。

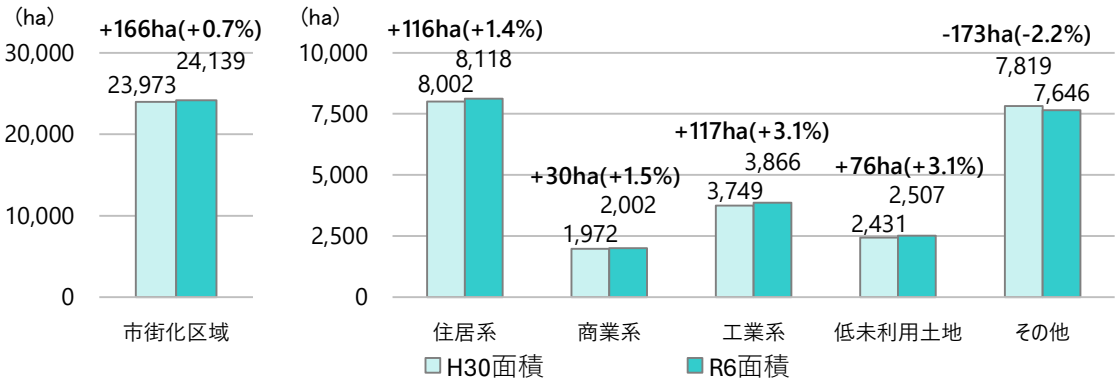


図　市街化区域の土地利用の増減

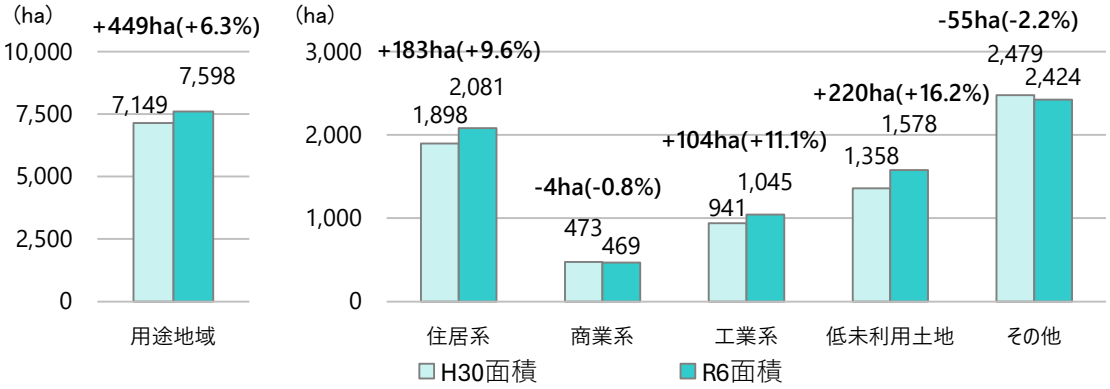


図　非線引き都市計画区域の用途地域の土地利用の増減

資料：都市計画基礎調査

現況⑦

市街化区域・用途地域が拡大し、都市的土地利用が進展している一方で低未利用土地も増加しています。

２）空き家

○三重県の空き家数は増加傾向にあり、平成20年の約10.5万戸から令和５年には約14.3万戸まで増加しています。

○空き家数の増加に伴い空き家率も上昇しており、平成20年の13.2%から令和５年には約16.3%まで伸びていますが、これは全国平均の13.8%を上回る水準となっています。

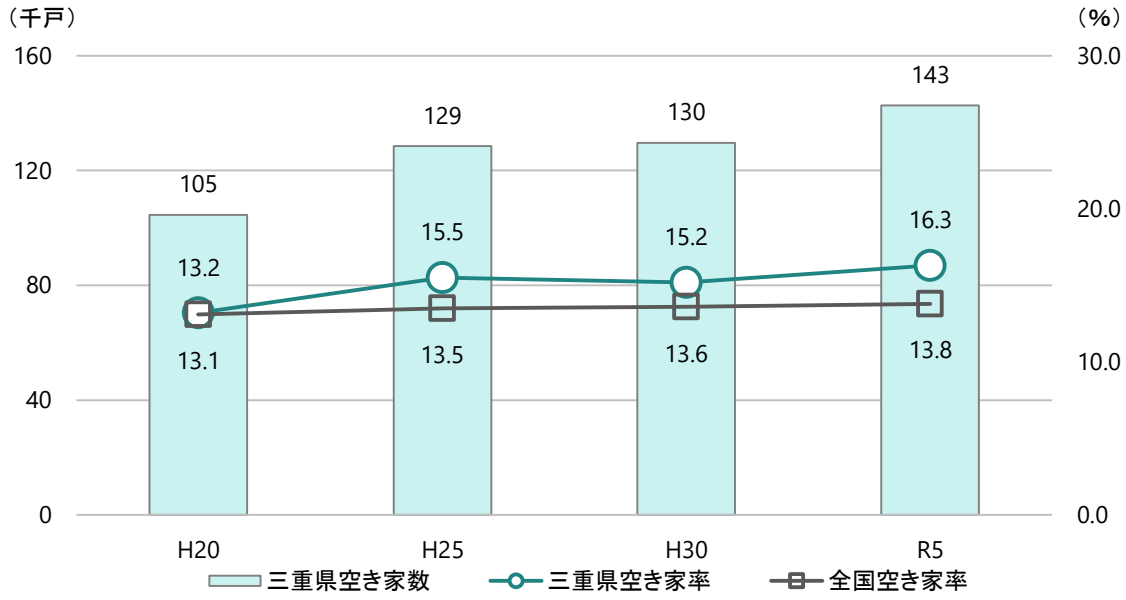


図　空き家数・空き家率の推移

資料：住宅・土地統計調査（H20,H25,H30,R5）

現況⑧

空き家数は増加傾向であり、空き家率は全国平均を上回る水準です。

（４）都市基盤

１）都市計画道路

○令和３年時点での都市計画道路の整備率※は69.6%（計画延長約1,388.6kmのうち、整備済※が約966.5km）となっています。道路種別の整備率は、自動車専用道路が63.6%、幹線街路が70.0%、区画街路が93.2%、特殊街路が100%となっています。

○平成28年から令和３年にかけて、都市計画道路は見直しが行われつつ整備が進み、計画延長が－12,865m、整備済が＋99,387mとなり、整備率は＋7.7ポイントとなっています。

※整備率は、整備済と概成済を整備済として算出しています。概成済とは、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（おおむね計画幅員の2/3以上または４車線以上）を有する状況をいいます。

表　都市計画道路の整備状況

種別	H28			R3			H28→R3増減		
	計画	整備済	整備率	計画	整備済	整備率	計画	整備済	整備率
	m	m	%	m	m	%	m	m	-
自動車専用道路	137,723	76,958	55.9	148,163	94,278	63.6	10,440	17,320	7.8
幹線街路	1,247,273	774,186	62.1	1,223,788	856,063	70.0	▲ 23,485	81,877	7.9
区画街路	7,050	6,560	93.0	7,050	6,570	93.2	0	10	0.1
特殊街路	9,430	9,430	100.0	9,610	9,610	100.0	180	180	0.0
計	1,401,476	867,134	61.9	1,388,611	966,521	69.6	▲ 12,865	99,387	7.7

※都市計画道路の種別は、以下のとおり。

自動車専用道路…都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通の大量でかつ高速に処理する道路。

幹　線　街　路…都市間の拠点間や都市内の地区間又は主要な施設相互間の交通を集散させるなど、都市の骨格を形成する道路。

区　画　街　路…街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する道路。

特　殊　街　路…自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路で、専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路等。

資料：都市計画基礎調査

現況⑨

都市計画道路は、計画を見直しながら整備が進展しています。

区画街路や特殊街路といった身近な道路に対して、幹線街路の整備が遅れています。

２）都市計画公園

○令和３年時点での都市公園（都市計画決定）の供用率は54.5%（計画面積3,332.8ha、供用面積1,816.7ha）となっています。公園種別の供用率は、街区公園97.9%、近隣公園94.0%、地区公園85.3%、総合公園72.1%、運動公園77.8%、広域公園15.9%、特殊公園50.8%、緑地53.3%となっています。

○平成28年から令和３年にかけて、都市計画公園は見直しが行われつつ整備が進み、計画面積が－15.8ha、供用面積が＋15.8haとなり、供用率は＋0.7ポイントとなっています。

表　都市計画公園の整備状況

種別	H28			R3			H28→R3増減		
	計画	供用	供用率	計画	供用	供用率	計画	供用	供用率
	ha	ha	%	ha	ha	%	ha	ha	-
街区公園	87.5	85.6	97.8	87.5	85.6	97.9	0.0	0.1	0.1
近隣公園	98.5	92.0	93.5	98.8	92.8	94.0	0.3	0.8	0.6
地区公園	135.8	113.0	83.2	132.5	112.9	85.3	▲ 3.3	▲ 0.0	2.0
総合公園	598.9	431.5	72.0	597.2	430.4	72.1	▲ 1.7	▲ 1.0	0.0
運動公園	234.3	165.5	70.6	223.5	173.8	77.8	▲ 10.8	8.2	7.1
広域公園	653.7	96.9	14.8	653.7	104.3	15.9	0.0	7.4	1.1
特殊公園	179.6	91.2	50.8	179.6	91.2	50.8	0.0	0.0	0.0
緑地	1,360.4	725.2	53.3	1,360.2	725.6	53.3	▲ 0.3	0.4	0.0
計	3,348.6	1,800.9	53.8	3,332.8	1,816.7	54.5	▲ 15.8	15.8	0.7

※都市公園の種別は、以下のとおり。

街区公園…主として街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園。
近隣公園…主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園。
地区公園…主として徒歩圏内に居住する者の利用に供することを目的とする公園。
総合公園…都市住民全般の休息、観賞、散歩、遊戯、運動等総合的な利用に供することを目的とする公園。
運動公園…都市住民全般の主として運動の用に供することを目的とする公園。
広域公園…主として一つの市町村区域を越える広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園。
特殊公園…動植物園、歴史的風致公園、墓園等の特定の目的や特殊な利用形態を持つ公園。
緑　　地…大気汚染、騒音、振動、悪臭等の公害防止のための緩衝や、都市の自然的環境の保全並びに改善、都市の景観の向上を図るために設けられる緑地。

資料：都市計画基礎調査

現況⑩

都市計画公園は、計画を見直しながら整備が進展しています。

街区公園、近隣公園、地区公園といった小規模な公園に対して、大規模な公園及び緑地の整備がやや遅れており、特に広域公園の整備が遅れています。

３）公共下水道・流域下水道

○令和６年度末の下水道処理人口普及率について都道府県ごとにみると、全国平均の81.8%に対して三重県は61.9%であり、全国で37番目となっています。

○令和３年時点での公共下水道の供用率は66.1%（計画面積36,724.1ha、供用面積24,267.3ha）、流域下水道の供用率は64.7%（計画面積30,713.4ha、供用面積19,858.8ha）となっています。

○公共下水道は、平成28年から令和３年にかけて、計画面積が＋3,804.8ha、供用面積が＋3,229.6haとなり、供用率は＋2.2ポイントとなっています。流域下水道は、計画面積が＋1,058.6ha、供用面積が＋4,560.7haとなり、供用率は＋13.1ポイントとなっています。

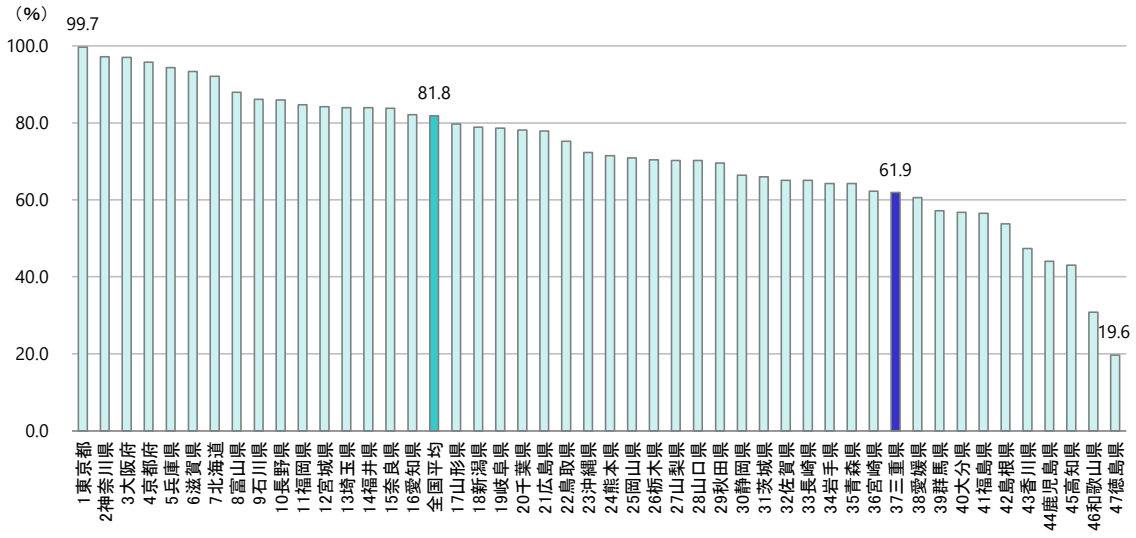


図　都道府県別下水道処理人口普及率の比較（R6年度末）

資料：公益社団法人日本下水道協会

表　公共下水道・流域下水道の整備状況

種別	H28			R3			H28→R3増減		
	計画	供用	供用率	計画	供用	供用率	計画	供用	供用率
	ha	ha	%	ha	ha	%	ha	ha	-
公共下水道	32,919.3	21,037.6	63.9	36,724.1	24,267.3	66.1	3,804.8	3,229.6	2.2
流域下水道	29,654.8	15,298.0	51.6	30,713.4	19,858.8	64.7	1,058.6	4,560.7	13.1

資料：都市計画基礎調査

現況⑪

全国と比較して下水道処理人口普及率は低いものの、公共下水道、流域下水道ともに着実に整備が進展しています。

（５）その他

１）圏域

○今日の社会では、自動車を中心とした都市の形成やライフスタイルの多様化による活動範囲の広域化、広域道路ネットワーク整備の推進に伴う産業活動の広域化等を背景として、都市計画区域を越えた都市活動が行われています。そのため、個別の都市計画区域内だけをみていては広域的な視点からの都市の将来像をわかりやすく提示することが困難であることから、三重県では関連の深い複数の都市計画区域を一括し、都市計画区域外も含めてまとまりのある５つの圏域を設定しています。

○５つの圏域について、地形条件、土地利用、日常生活圏、広域連携、上位・関連計画からみると、項目ごとに多少の差異はあるものの、一定の圏域を形成している状況に大きな変化はみられません。

表　圏域設定の検証項目と概要

項目	概要
地形条件	○三重県の地形は、県のほぼ中央を東西に横断する中央構造線によって、大きく北側と南側に分かれます。さらに、北側では布引山地によって東西に、南側では紀伊山地によって南北に分かれます。
土地利用	○都市的な土地利用は伊勢湾沿岸の平野部及び上野盆地（伊賀盆地）にまとまっているほか、熊野灘沿岸等に分散しています。
日常生活圏 （通勤・通学）	○通勤・通学の流動は、津市、松阪市、伊勢市等で圏域を超えた市町からの流入が多くなっていますが、その他の市町では、**ほとんどが圏域内の市町間での流動であり、平成22年から令和2年の10年間で大きな変化はありません**。
広域連携	○一部事務組合や広域連合といった広域行政は、一部で圏域を超えた市町間での取組がみられるものの、**多くは同一圏域内での連携となっています**。
上位・関連計画	○三重県土地利用基本計画及び三重県景観計画では大紀町の圏域が異なっていますが、市町のまとまりとしては、**おおむね前回基本方針の圏域と同様となっています**。

現況⑫

他の計画では圏域設定が異なる場合があり、一部の市町で圏域を超えた人の流動や広域連携の取組があるものの、現行の圏域設定を変更する必要性はないと考えられます。

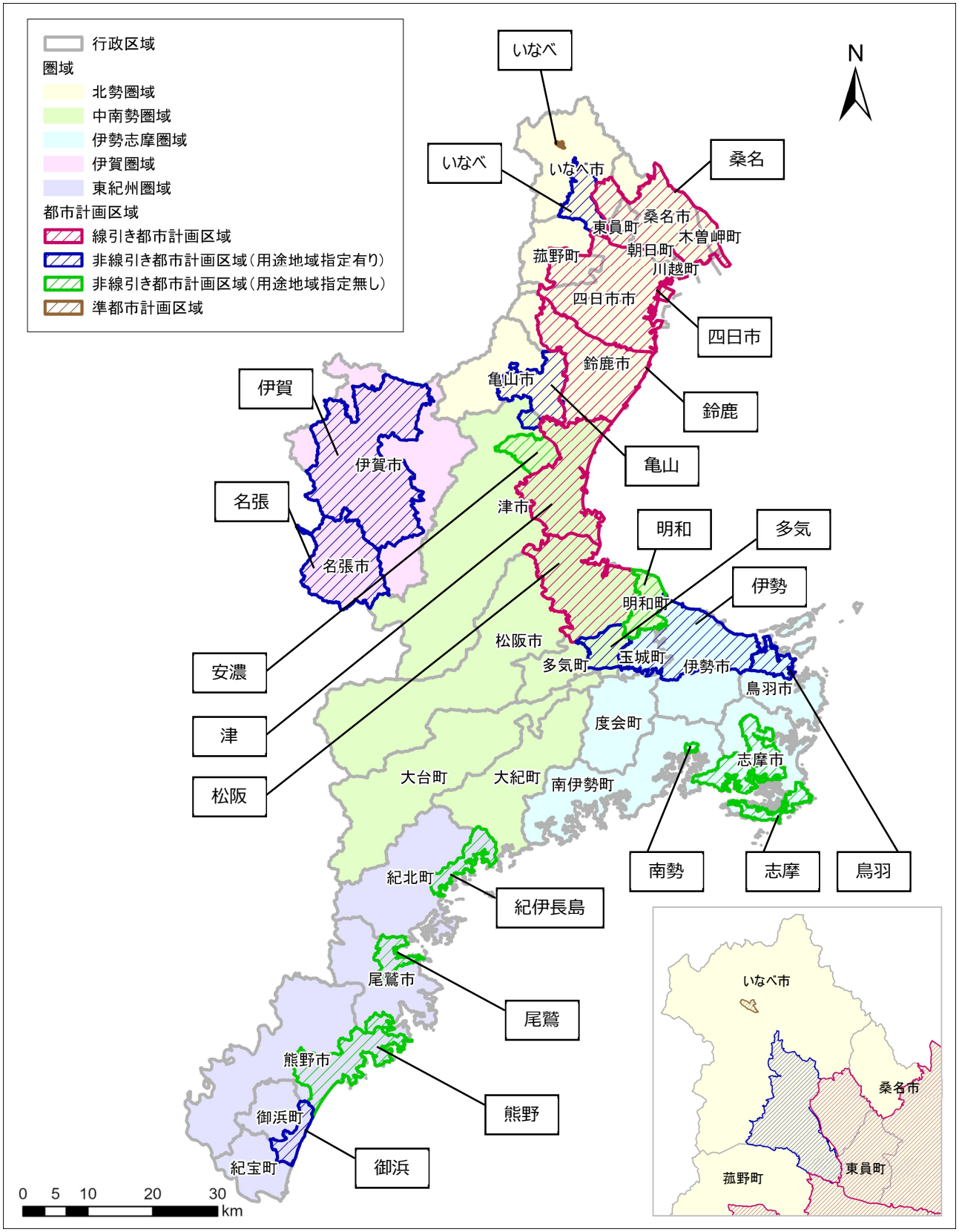


図　圏域・市町・都市計画区域の関係（再掲）

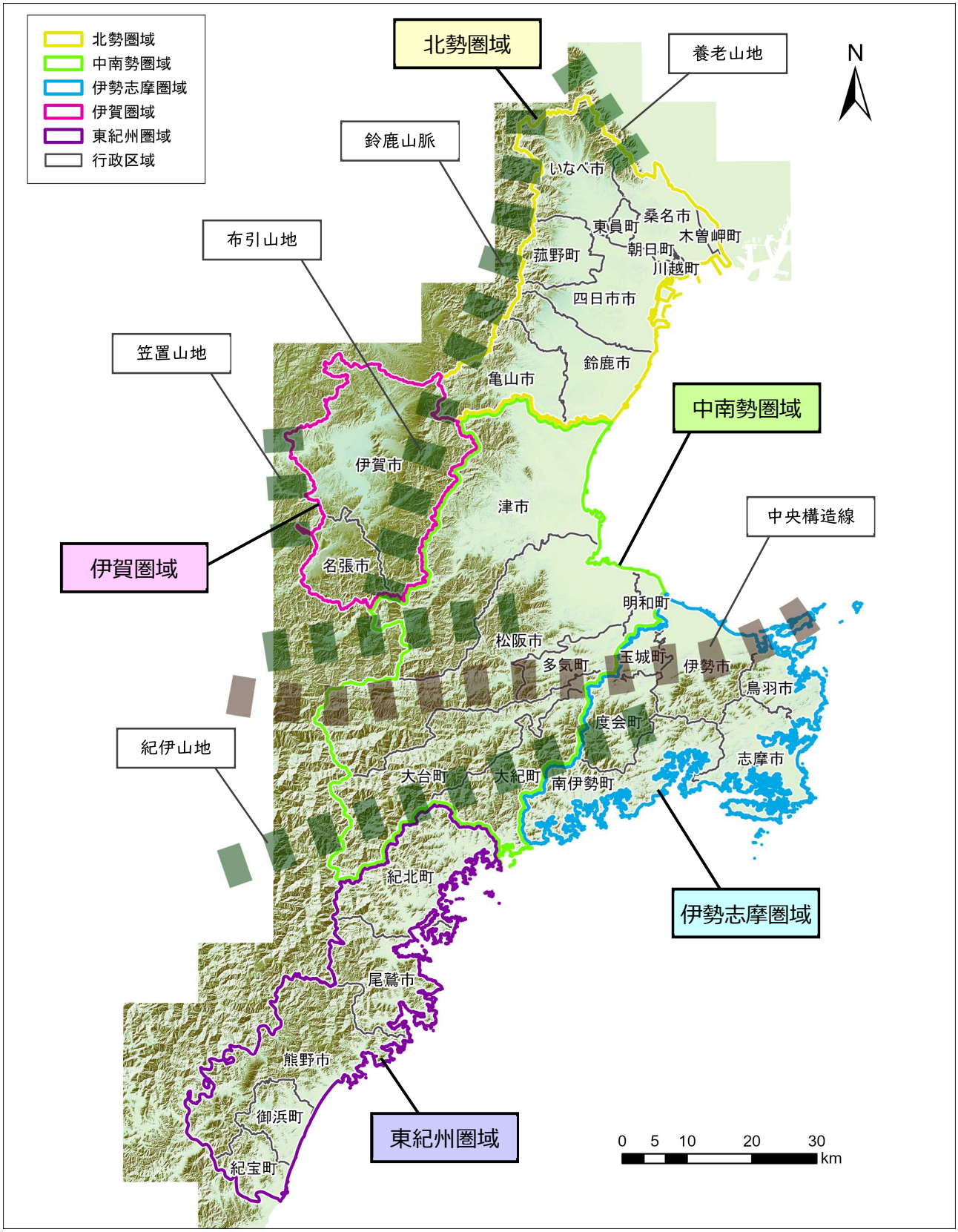


図　地形条件

資料：基盤地図情報「数値標高モデル（10mメッシュ）」国土地理院に加筆して作成

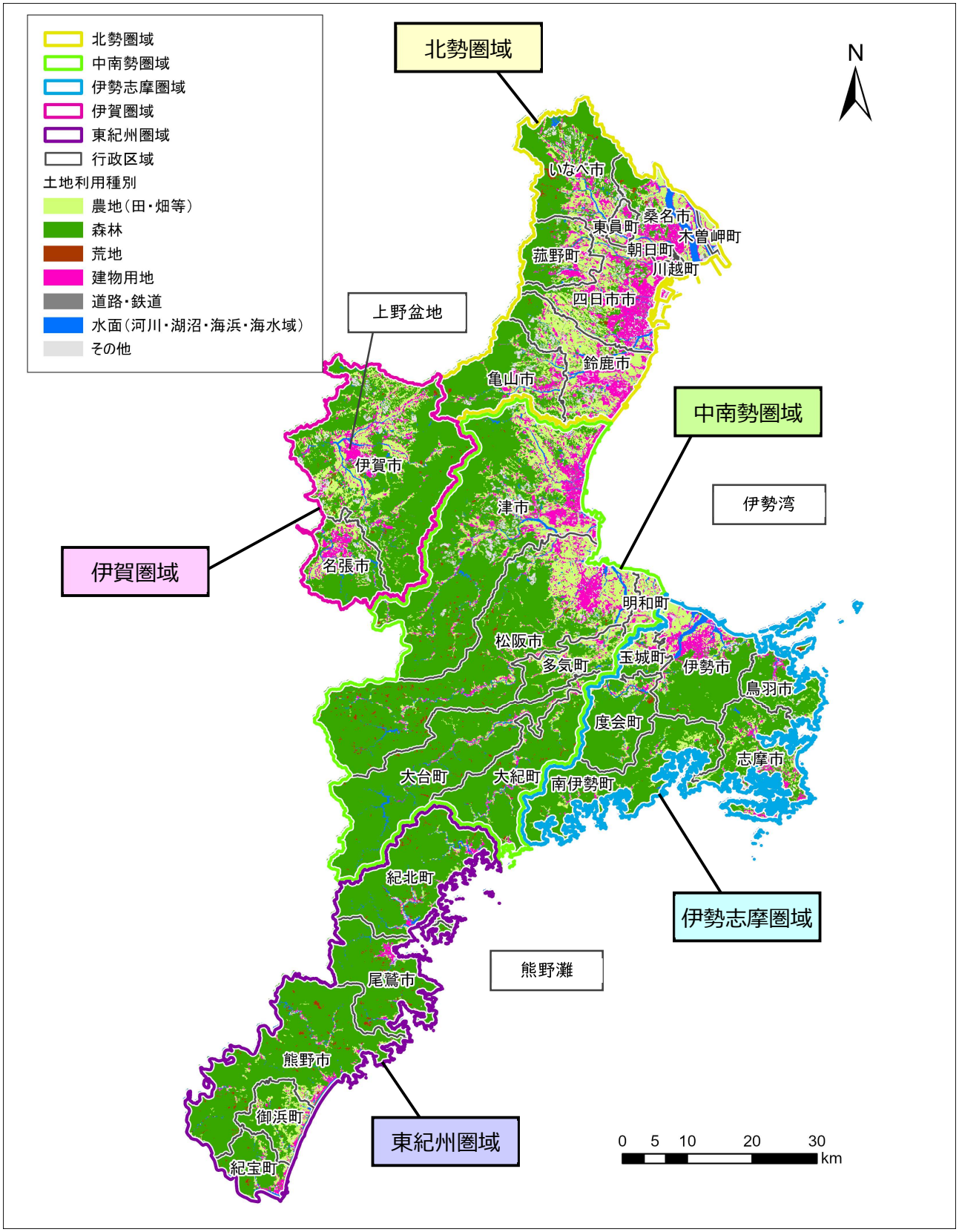


図　土地利用

資料：国土数値情報_土地利用細分メッシュデータ（データ基準年度：2021年度）

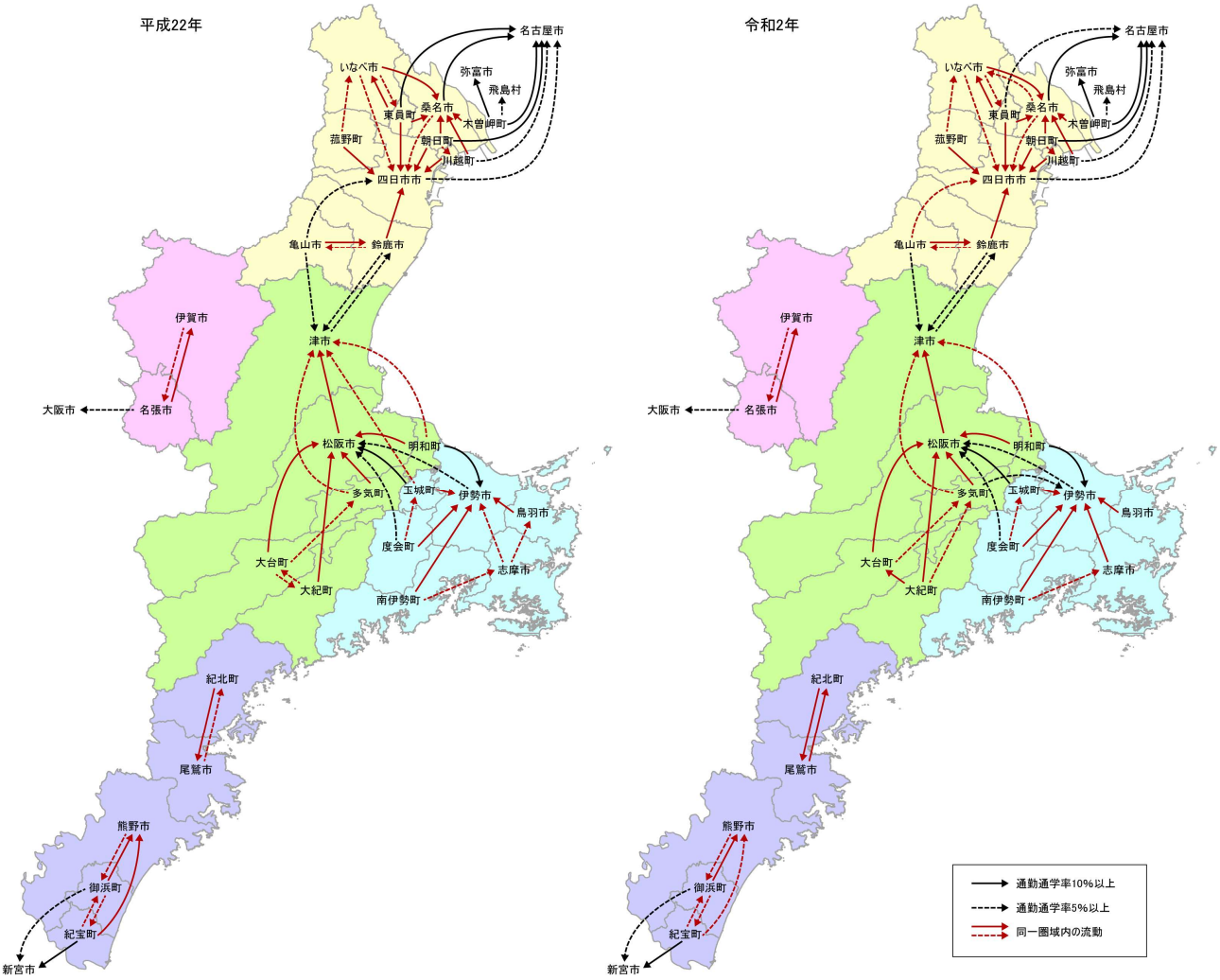


図　各市町間の通勤・通学流動

表　通勤・通学流動（左：H22、右：R2）

		通勤・通学先					
		県内					他県
		北勢	中南勢	伊勢志摩	伊賀	東紀州	
常住地	北勢	82.5%	3.2%	0.1%	0.1%	0.0%	14.1%
	中南勢	7.4%	82.6%	3.5%	0.7%	0.2%	5.6%
	伊勢志摩	0.8%	11.6%	83.6%	0.1%	0.1%	3.8%
	伊賀	1.1%	2.3%	0.2%	79.6%	0.0%	16.8%
	東紀州	0.1%	1.4%	0.1%	0.0%	88.6%	9.8%

		通勤・通学先					
		県内					他県
		北勢	中南勢	伊勢志摩	伊賀	東紀州	
常住地	北勢	83.8%	3.4%	0.2%	0.2%	0.0%	12.4%
	中南勢	7.4%	81.7%	3.9%	0.7%	0.2%	6.1%
	伊勢志摩	1.0%	11.9%	82.0%	0.1%	0.1%	4.9%
	伊賀	1.2%	2.3%	0.2%	83.6%	0.0%	12.7%
	東紀州	0.3%	1.8%	0.3%	0.1%	87.6%	10.0%

※他県には不明を含む。着色は圏域内での流動を示す。

資料：国勢調査（H22,R2）

表　広域連携の取組状況

圏域	市町	一部事務組合（地方自治法第284条第2項・第285条）																					広域連合（地方自治法第284条第3項）						
		松阪市学校組合	三重県多気郡多気町	わたらい老人福祉施設組合	紀南社会福祉施設組合	三重県三重郡老人福祉施設組合	紀南病院組合	朝日町、川越町組合立環境クリーンセンター	奥伊勢広域行政組合	朝明広域衛生組合	いなべ市菰野町清掃事務組合	松阪地区広域衛生組合	伊賀南部環境衛生組合	三重紀北消防組合	婁南牟清掃施設	松阪地区広域消防組合	紀南特別養護老人ホーム組合	桑名広域清掃事業組合	志摩広域行政組合	紀勢地区広域消防組合	荷坂やすらぎ苑組合	伊勢広域環境組合	東紀州環境施設組合	紀南環境衛生施設事務組合	香肌奥伊勢資源化広域連合	鳥羽志勢広域連合	紀北広域連合	紀南介護保険広域連合	度会広域連合	鈴鹿亀山地区広域連合	桑名・員弁広域連合
北勢	木曽岬町																	○												○
	桑名市																	○												○
	いなべ市										○																			○
	朝日町					○		○		○																				
	川越町					○		○		○																				
	東員町																	○												○
	四日市市									○																				
	菰野町					○				○	○																			
	鈴鹿市																												○	
	亀山市																												○	
中南勢	津市																													
	松阪市	○										○				○														
	明和町											○				○						○								
	多気町	○							○			○				○									○					
	大台町								○											○					○					
	大紀町			○					○											○	○				○				○	
伊勢志摩	伊勢市			○																		○								
	鳥羽市																		○							○				
	志摩市																		○							○				
	玉城町			○																		○								
	度会町			○																		○						○		
	南伊勢町			○															○	○						○			○	
伊賀	伊賀市												○																	
	名張市												○																	
東紀州	紀北町													○							○		○				○			
	尾鷲市													○									○				○			
	熊野市				○		○								○		○						○					○		
	御浜町				○		○								○		○						○	○				○		
	紀宝町				○		○								○		○						○	○				○		

※■は圏域内の市町での構成、■は圏域をまたぐ市町での構成を示す。

資料：広域行政等の状況（三重県）

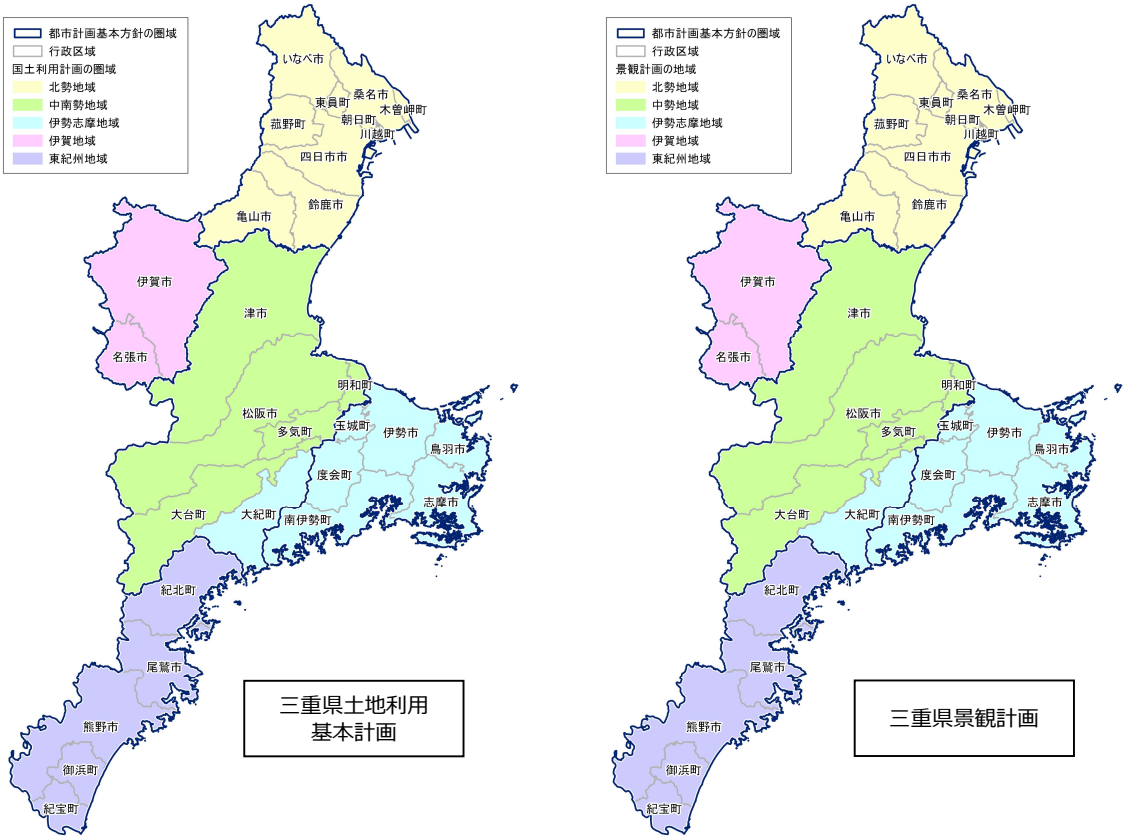


図　上位・関連計画における圏域設定

資料：三重県土地利用基本計画、三重県景観計画より作成

２）都市計画区域

〇三重県では、市町村合併によって同一市町内に都市計画区域が併存するケースが生じたことを受け、「三重県都市マスタープラン改定基本方針」（平成20年７月）において、一体的な都市づくりの観点から「１市町は同一の都市計画区域※」を基本的な方針としました。

〇同方針に基づき、志摩市では平成23年９月に、松阪市では平成24年５月に都市計画区域を再編しています。また、この方針は前回基本方針でも継承しており、伊賀市では平成30年４月に、いなべ市では令和３年２月に都市計画区域を再編しています。なお、都市計画区域の再編とは別に、いなべ市では都市計画区域外に位置する藤原工業団地における工業系土地利用を保全するため、令和元年12月にいなべ準都市計画区域を指定しています。

〇行政区域の全域が都市計画区域となっているのは、名張市、木曽岬町、東員町、朝日町、川越町及び明和町の１市５町であり、その他の都市計画区域は行政区域に対して一部の指定となっています。このうち、１市町で同一の都市計画区域となっていないのは、津市、鈴鹿市及びいなべ市の３市となります。また、大台町、大紀町、度会町及び紀宝町の４町は、行政区域の全域が都市計画区域外となっています。

〇都市計画区域外では人口が減少しており、総人口に占める人口割合も横ばい又は減少傾向となっています。また、大きくまとまった人口集積地や建物用地も確認されませんが、引き続き、人口や土地利用、開発等の動向を注視しつつ、必要に応じて都市計画区域の指定や再編、準都市計画区域の指定について検討が必要と考えられます。

※「１市町は同一の都市計画区域」を基本としつつも、自然的・社会的条件を踏まえ、合併後においても地域ごとにめざすべき複数の都市像を掲げて都市づくりを進める場合には、その方針に合わせて「１市町に複数の都市計画区域」もあり得るとしていました。

現況⑬

都市計画区域外も含め、人口や開発等の動向を注視しつつ、必要に応じて都市計画区域の指定・再編、準都市計画区域の指定を検討することも考えられます。

表　市町と都市計画区域の関係

圏域	市町	都市計画区域	区域区分	行政区域に対する範囲	指定・再編の内容
北勢	桑名市	桑名都市計画区域	有り	一部	
	木曽岬町			全域	
	東員町			全域	
	いなべ市			一部	
		いなべ都市計画区域	無し	一部	R3.2再編（大安・北勢）
		いなべ準都市計画区域	–	一部	R1.12指定
	四日市市	四日市都市計画区域	有り	一部	
	菰野町			一部	
	朝日町			全域	
	川越町			全域	
	鈴鹿市			一部	
		鈴鹿都市計画区域	有り	一部	
	亀山市	亀山都市計画区域	無し	一部	
中南勢	津市			一部	
		津都市計画区域	有り	一部	
		安濃都市計画区域	無し	一部	
	松阪市	松阪都市計画区域	有り	一部	H24.5再編（松阪・嬉野・三雲）
	多気町	多気都市計画区域	無し	一部	
	明和町	明和都市計画区域	無し	全域	
	大台町	都市計画区域外	–		
	大紀町	都市計画区域外	–		
伊勢志摩	伊勢市	伊勢都市計画区域	無し	一部	
	玉城町			一部	
	鳥羽市	鳥羽都市計画区域	無し	一部	
	志摩市	志摩都市計画区域	無し	一部	H23.9再編（浜島・大王・志摩）
	南伊勢町	南勢都市計画区域	無し	一部	
	度会町	都市計画区域外	–		
伊賀	伊賀市	伊賀都市計画区域	無し	一部	H30.4再編（上野・青山・伊賀・阿山）
	名張市	名張都市計画区域	無し	全域	
東紀州	尾鷲市	尾鷲都市計画区域	無し	一部	
	熊野市	熊野都市計画区域	無し	一部	
	紀北町	紀伊長島都市計画区域	無し	一部	
	御浜町	御浜都市計画区域	無し	一部	
	紀宝町	都市計画区域外	–		

※指定・再編の括弧内は再編前の都市計画区域名を示す。また、再編前の都市計画区域名の下線は、再編前に区域区分を定めていたことを示す。

※鈴鹿市は大半が鈴鹿都市計画区域であり、四日市都市計画区域に含まれる区域は一部のみである。

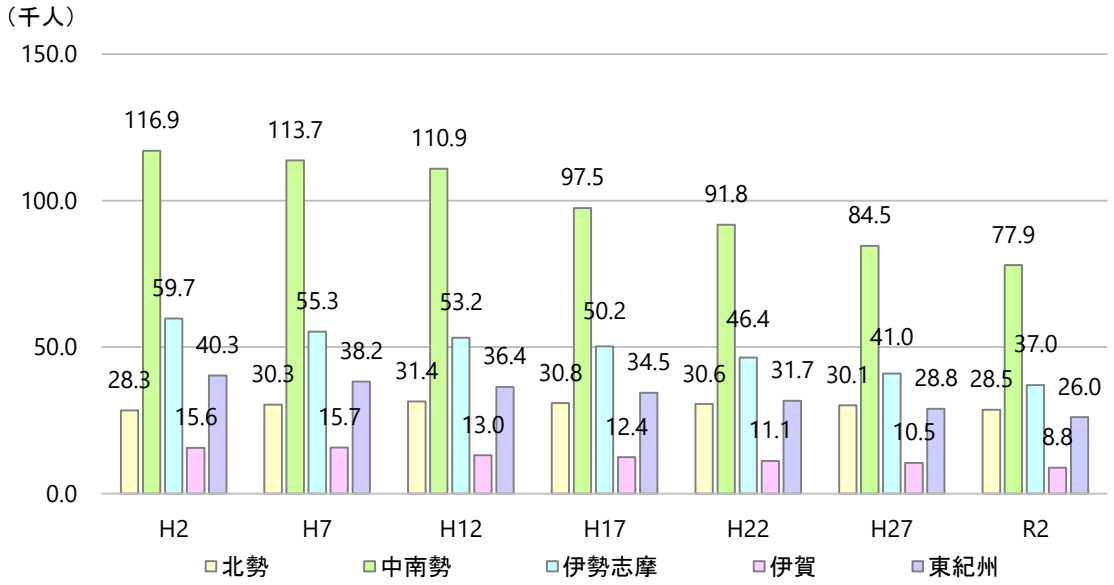


図　圏域別の都市計画区域外人口の推移

資料：都市計画基礎調査

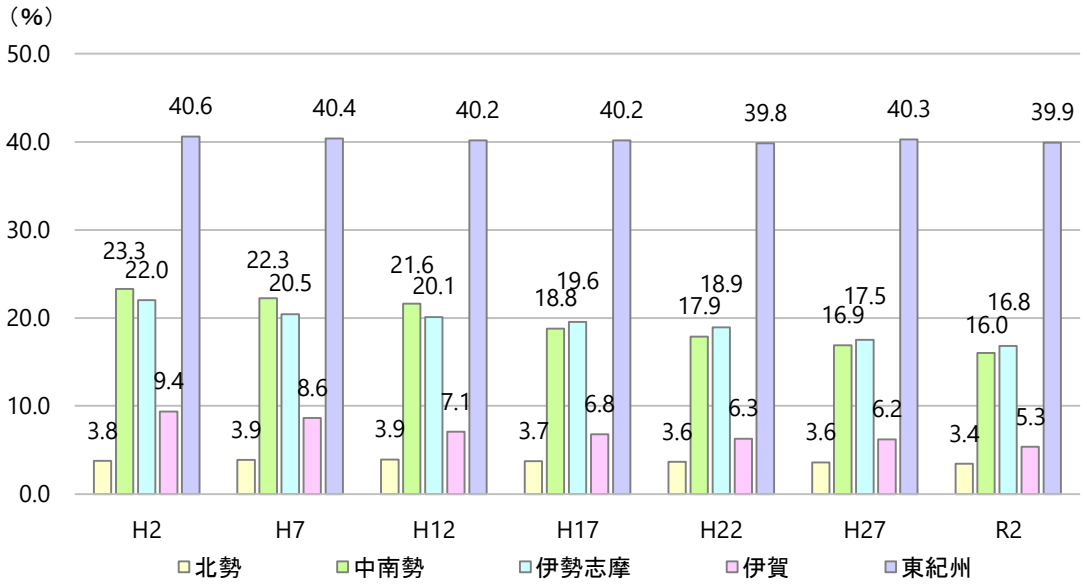


図　圏域別の都市計画区域外人口割合の推移

※総人口に対する都市計画区域外人口の割合を示す。

資料：都市計画基礎調査

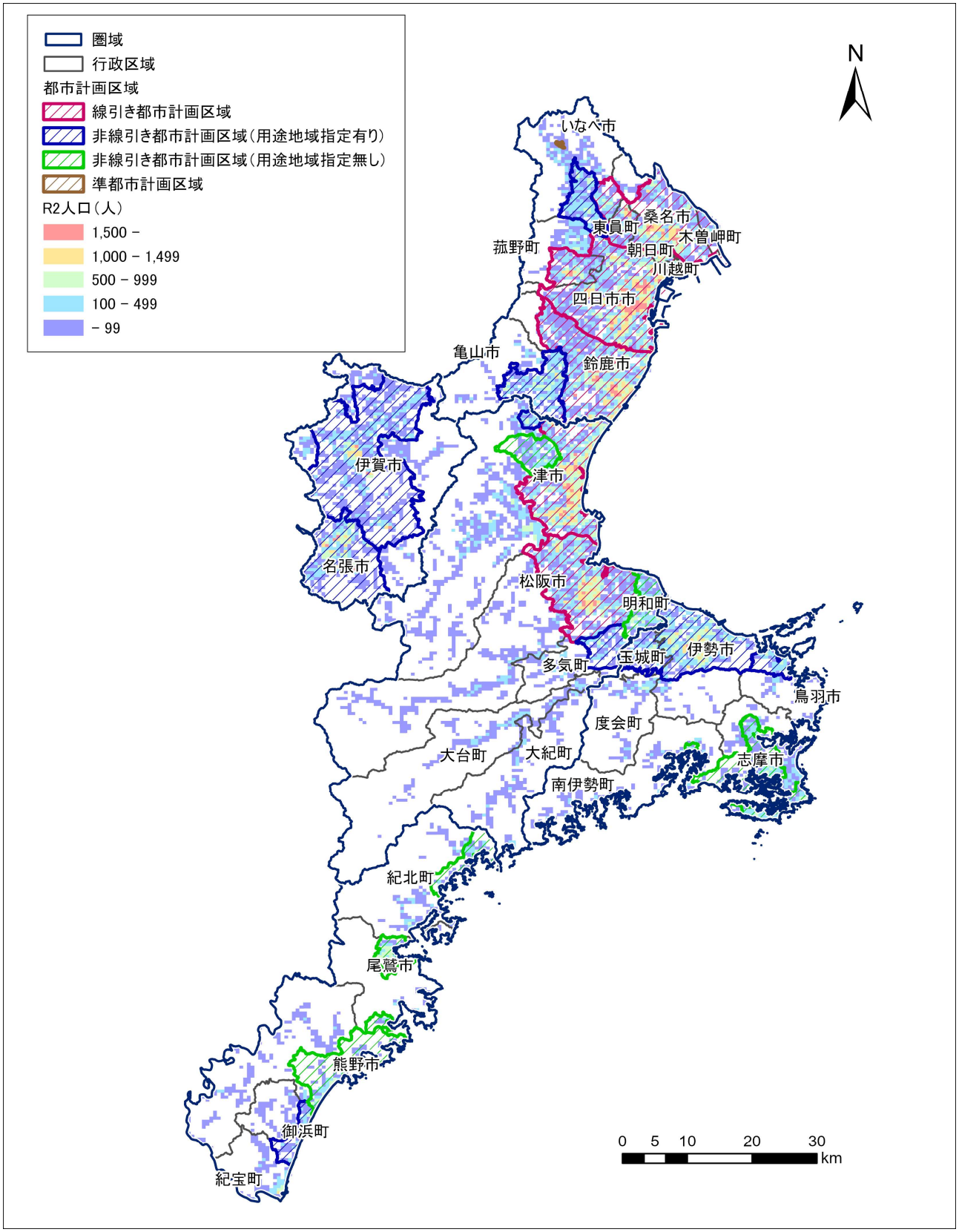


図　人口の分布

資料：国勢調査（R2）

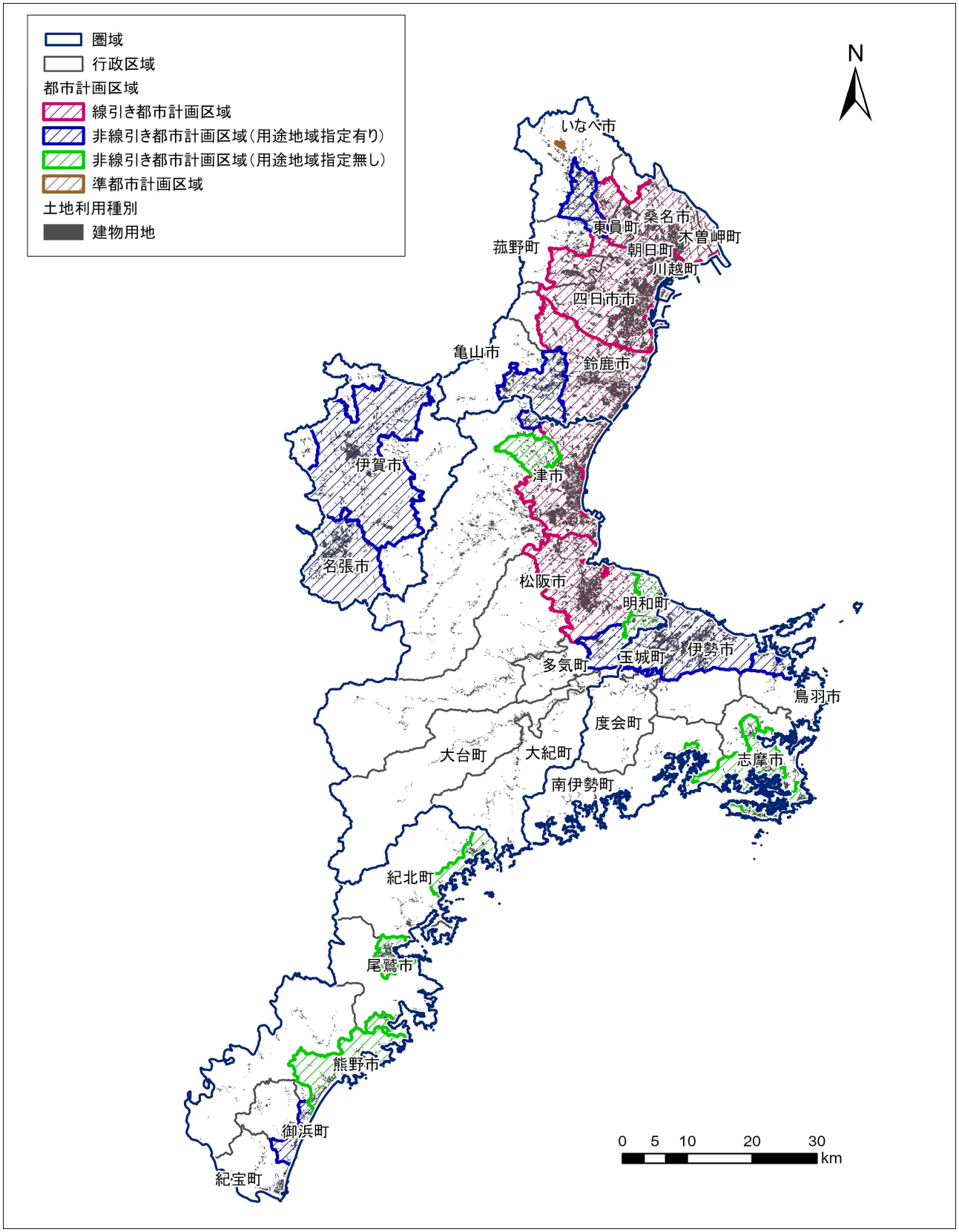


図　建物用地の分布

資料：国土数値情報_土地利用細分メッシュデータ（データ基準年度：2021年度）

２－３　現行都市計画区域マスタープランの検証

ここでは、現行マスタープランの検証を通じて、三重県の都市づくりにおける現状を把握します。

県内の20の都市計画区域におけるマスタープランは、全て前回基本方針で示した「三重県の都市計画の基本的な考え方」に基づき策定されています。本基本方針は、県全体を総合的、一体的な観点から捉え、おおむね共通する都市づくりの方向を示すものであることから、本項では、各マスタープラン個別ではなく、その前提となる前回基本方針で定めた「都市づくりの方向」に関して検証します。

なお、前回基本方針では、県全体として総合的、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、「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」及び「産業振興による地域活力の向上」の４つを示し、現行マスタープランにおいてもこれらを基本としてそれぞれ都市づくりの目標を定め、都市づくりに取り組んできました。

今回、新たな基本方針を策定するにあたって、これら４つの都市づくりの方向について、関連する指標の動向や市町の取組等を整理することで、三重県の都市づくりにおける現状を把握します。

表　都市づくりの方向・変革の観点と検証に用いる指標

都市づくりの方向	検証の指標
（１）地域の個性を生かした魅力の向上 すぐれた自然・文化・歴史などの地域資源が豊かな県土の保全・活用により、県民が誇りや愛着のもてる「ふるさとづくり」を進めます。このため、三重県の特徴・個性である自然公園等の豊かな緑や歴史・文化遺産を守り、活用することに努め、生活する人にも訪れる人にも魅力あふれる美しい景観づくりに努めます。	１）景観計画、歴史的風致維持向上計画の策定状況 →地域固有の景観や歴史・文化資源の保全、活用に向けた取組状況を確認します。 ２）観光交流人口、外国人観光客等の推移 →地域の個性を生かした集客交流に向けた取組効果として、観光入込の推移を確認します。
（２）都市機能の効率性と生活利便性の向上 人口減少・少子高齢化が進展するなかでも、県民が生活サービスを享受して暮らすことができ、環境へ与える負荷が少なく、かつ、財政的にも持続可能な住まいまちづくりを進めます。このため、医療・福祉・商業をはじめとする各種の都市機能が集積する都市の拠点と、それらを結ぶ公共交通等の交通ネットワークの形成に努めます。また、今後の人口減少を見据え、超高齢社会への対応や生活の利便性に配慮しつつ、これまでに建設されてきた公共施設等を有効に活用し、必要に応じて再編・集約を図りながら合理的な施設配置等に努めます。	１）広域拠点・地域拠点周辺における商業系土地利用及び都市機能の集積状況 →現行マスタープランに位置付ける拠点の形成状況として、商業系土地利用の変化及び都市機能の集約・集積状況を確認します。 ２）広域拠点・地域拠点周辺における人口及び人口密度 →現行マスタープランに位置付ける拠点の形成状況として、人口及び人口密度の変化を確認します。 ３）鉄道利用者数の推移、路線バスの輸送人員・輸送効率等の推移 →都市構造の軸となる公共交通について、利用者数や分担率がどのように推移しているかを確認します。

表　都市づくりの方向・変革の観点と検証に用いる指標

都市づくりの方向	検証の指標
（３）災害に対応した安全性の向上 台風・集中豪雨等や南海トラフ地震等の大規模自然災害による被害を防止または低減し、県民が安心して住み続けられる都市をめざし、安全・安心な生活環境の創造を進めます。このため、自然災害に際して被害を受けにくい市街地の形成に努めます。	１）災害リスクの高い区域内の人口割合 →災害リスクの高いエリアにおける被害の低減状況として、人口割合の変化を確認します。 ２）災害リスクの高い区域における避難施設等の人口カバー率 →災害リスクの高いエリアにおいて、人的被害の減少に向け円滑な避難が可能となっているか、避難施設等の人口カバー率の変化を確認します。 ３）住宅の耐震化率の推移 →災害時の被害の可能性、二次被害をもたらす危険性の観点から、住宅の耐震化率の推移を確認します。
（４）産業振興による地域活力の向上 経済的な持続可能性を確保するため、三重県の強みであるものづくり産業の集積や、自然・文化・歴史等の地域資源を生かしながら、地域活力の維持・向上を図ります。このため、広域道路ネットワーク等を生かした産業集積や、地域の個性を生かした集客交流の推進に努めます。	１）県内総生産の推移 →県内の経済活動の規模を示す基本的指標として、県内総生産の推移を確認します。 ２）企業立地件数の推移、工業系土地利用誘導ゾーンにおける工業系土地利用 →企業誘致、産業の集積に向けた取組効果として、新規立地企業数の推移を確認します。 ３）都市計画道路の整備率 →産業振興に資するインフラとして、都市計画道路の整備率の変化を確認します。

（１）「地域の個性を生かした魅力の向上」に関する検証

１）景観計画、歴史的風致維持向上計画の策定状況

〇三重県下では、三重県と10市の11団体が景観行政団体*となっています。三重県及び各市では景観計画を策定し、景観重要構造物、景観重要樹木、計画地区の指定により、景観の維持・形成に取り組まれています。10市のうち、９市では前回基本方針（平成29年３月）以前から景観行政団体*であり、景観計画を策定していましたが、鳥羽市については令和２年に景観行政団体*となり同年に景観計画を策定しています。

〇歴史的風致維持向上計画（歴史まちづくり計画）については、令和７年７月30日時点で全国100都市が認定を受けています。このうち、三重県では亀山市、伊賀市、明和町の３市町が認定を受けています。いずれも前回基本方針以前に認定を受けたものとなっています。

表　県内の景観行政団体

三重県、津市、四日市市、伊勢市、松阪市、桑名市、鈴鹿市、亀山市、鳥羽市、志摩市、伊賀市

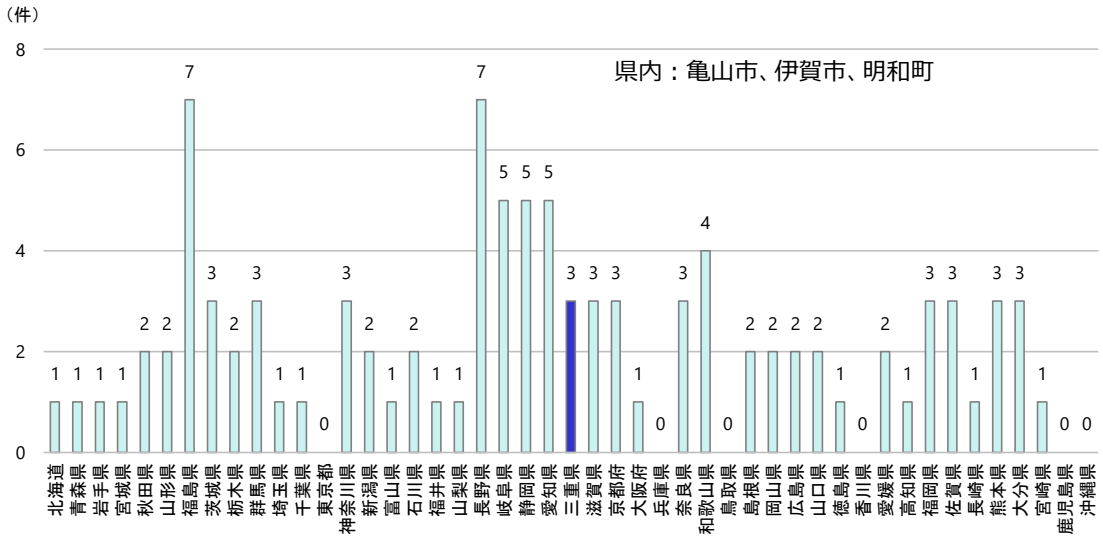


図　歴史的風致維持向上計画の認定状況（R7.7.30時点）

資料：歴史的風致維持向上計画認定状況（国土交通省）

検証①

県内でも景観形成の取組、歴史まちづくりの取組が行われていますが、前回基本方針の策定以降に大きな進展はみられません。

２）観光交流人口、外国人観光客等の推移

○三重県の観光レクリエーション入込客数は、令和２年に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。その後、令和６年までに回復傾向にあり、コロナ禍以前（平成27年から令和元年までの平均）に対する令和６年度の比をみると0.90となっています。同様の比を観光消費額についてみると1.01であり、コロナ禍以前と同水準となっています。

○外国人観光客数（延べ宿泊者数）については、回復が遅れています。コロナ禍以前（平成27年から令和元年までの平均）に対する令和６年度の比をみると0.67となっています。また、令和６年の外国人観光客数（延べ宿泊者数）については241,130人泊で全国37番目、コロナ禍以前（平成27年から令和元年までの平均）に対する令和６年の比は全国平均が1.94に対して三重県は0.67であり、47都道府県で最低となっています。

検証②

観光レクリエーション入込客数及び観光消費額は、コロナ禍に減少し、その後は回復傾向にありますが、コロナ禍以前の水準には戻っていません。

外国人観光客（延べ宿泊者数）は、コロナ禍以前（平成27年から令和元年までの平均）に対する令和６年の比が47都道府県で最低の水準となっています。

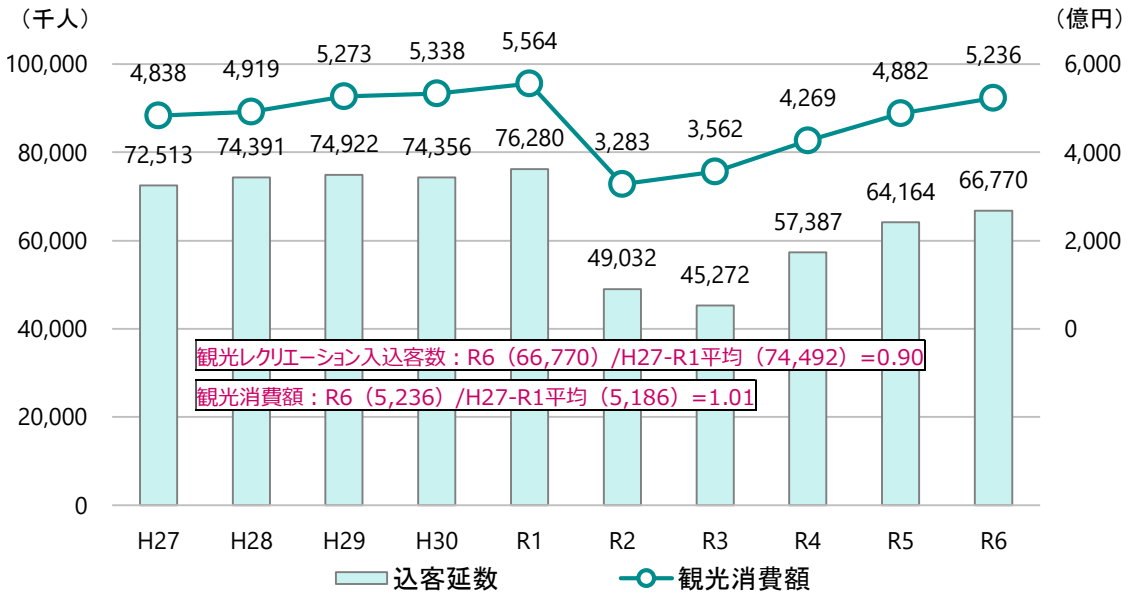


図　観光レクリエーション入込客数（延数）及び観光消費額の推移

資料：観光レクリエーション入込客数推計書・観光客実態調査報告書（三重県）

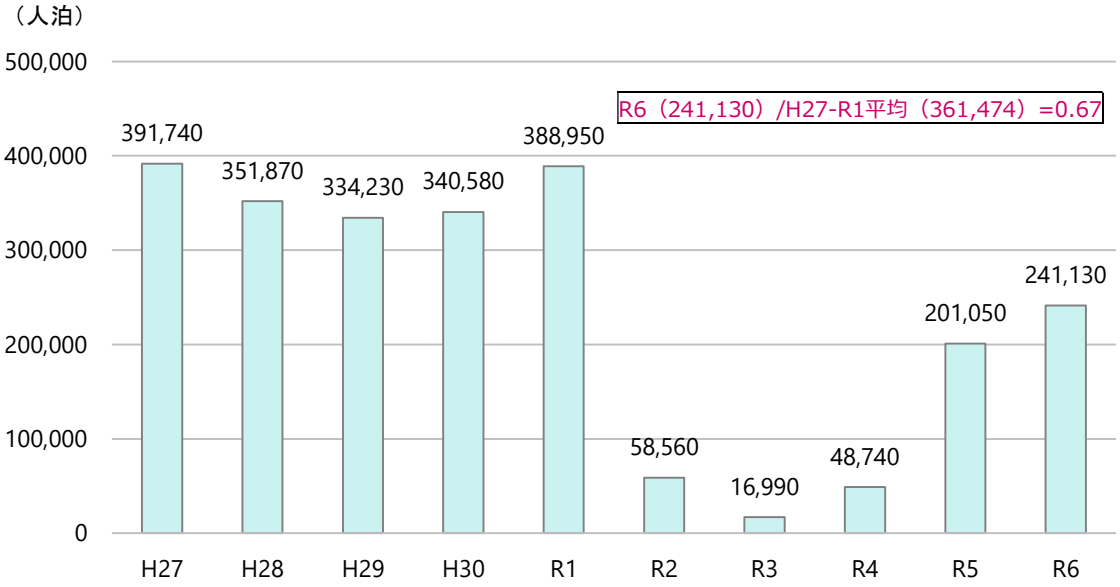


図　外国人観光客数（延べ宿泊者数）の推移

資料：宿泊旅行統計調査（観光庁）

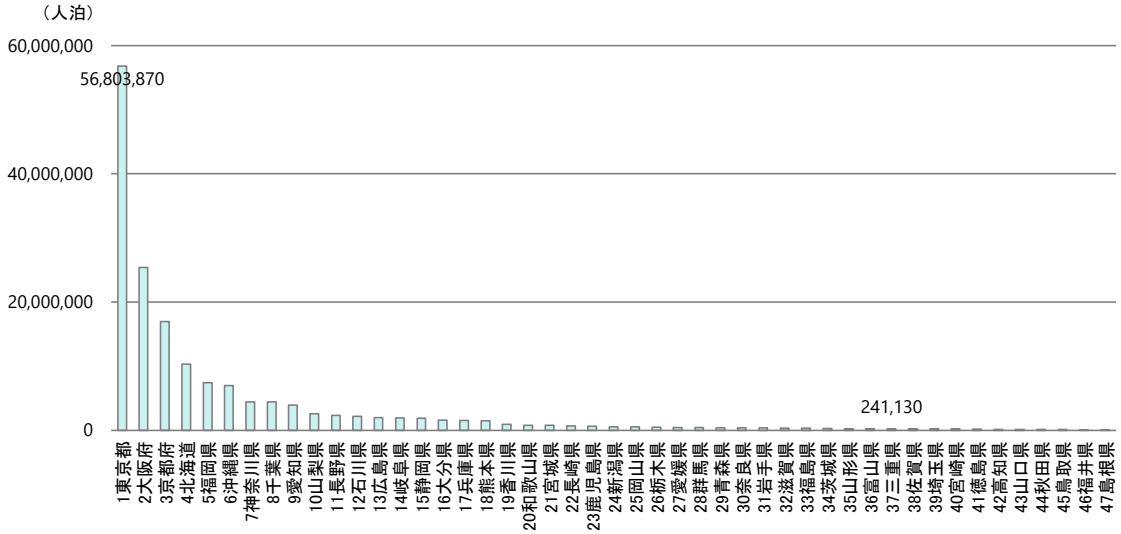


図　都道府県別外国人観光客（延べ宿泊者数）（R6）

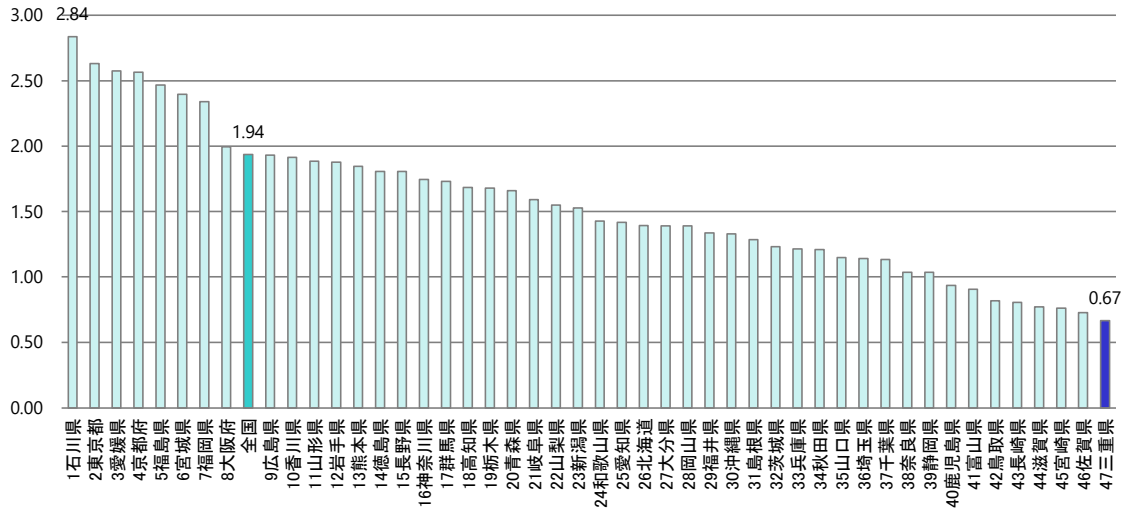


図　都道府県別外国人観光客（延べ宿泊者数）の変化の比較（R6/H27-R1平均）

※H27からR1の平均外国人観光客数に対するR6の外国人観光客数の比率を示している。

資料：宿泊旅行統計調査（観光庁）

（２）「都市機能の効率性と生活利便性の向上」に関する検証

１）広域拠点・地域拠点周辺における商業系土地利用及び都市機能の集積状況

※ここでは、現行マスタープランに位置付ける広域拠点（17地区）及び地域拠点（21地区）を対象としています。
広域拠点：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
地域拠点：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維持・集約を図る地区

※広域拠点及び地域拠点は、下記の基準のうち１つ以上を満たす地区を候補地として選定しています。そのうえで、都市機能の集積（都市施設の立地状況や人口集中地区の形成状況等）及び交通アクセス機能（主要駅（特急停車駅）の有無や鉄道・バスの乗降客数、路線数、本数の多さ等）を評価し、評価に応じて広域拠点又は地域拠点として選定し、位置付けています。
○主要駅（特急、急行停車駅、乗換駅などの交通結節点、及びおおむね１㎞以内に市役所、役場、支所がある駅）、バス交通の拠点
○市役所、役場、支所（合併前の市町の市役所、役場を含む）
○既存大規模商業施設の立地地区
○選定当時の三重県都市計画区域マスタープラン（平成15年６月）において拠点として位置付けられている地区
○中心市街地活性化基本計画が策定されている地区

【商業系土地利用面積の変化】

○現行マスタープランでは、都市生活・活動の中心的な役割を担う拠点として、17か所の広域拠点及び21か所の地域拠点を位置付けています。

○拠点における平成30年から令和６年にかけての商業系土地利用の面積の変化をみると、広域拠点では－15.2ha（－2.7%）、地域拠点では＋5.2ha（＋1.7%）、拠点全体では－9.8ha（－1.1%）となっています。

○いくつかの拠点では商業系土地利用が増進していますが、全体としては減少しています。

検証③

商業系土地利用の面積は、広域拠点では減少、地域拠点で増加しており、拠点全体としては減少しています。

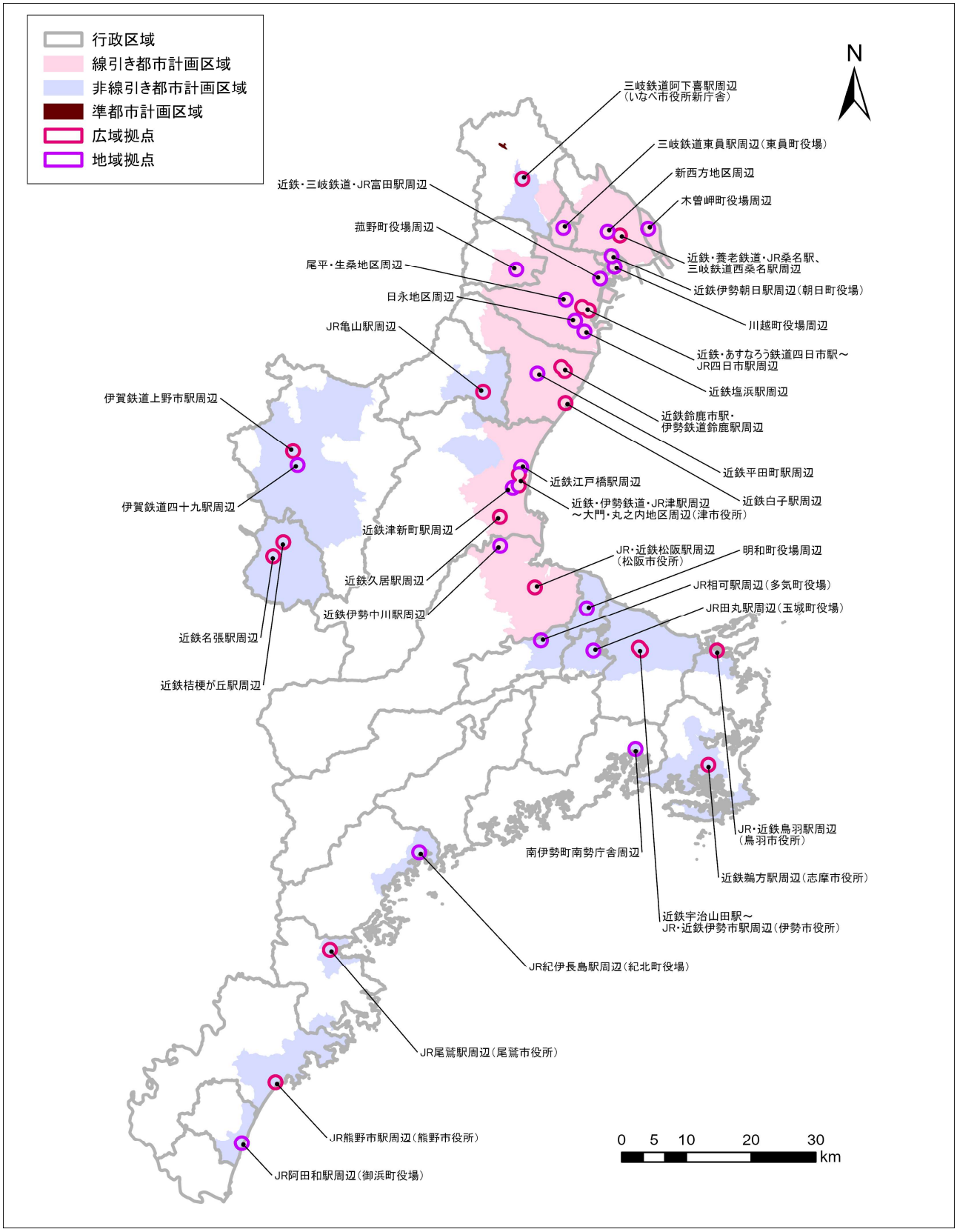


図　広域拠点・地域拠点の位置付け

表　拠点における商業系土地利用面積の変化

拠点区分	圏域	都市計画区域	市町	拠点名称	H30	R6	H30→R6 増減	H30→R6 増加率
					ha	ha	ha	%
広域拠点	北勢	桑名	桑名市	近鉄・養老鉄道・JR桑名駅、三岐鉄道西桑名駅周辺	35.2	31.3	▲ 3.9	▲ 11.0
		いなべ	いなべ市	三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所新庁舎）	10.5	12.3	1.8	17.4
		四日市	四日市市	近鉄・あすなろう鉄道四日市駅～JR四日市駅周辺	77.5	79.6	2.0	2.6
		鈴鹿	鈴鹿市	近鉄白子駅周辺	27.9	28.5	0.6	2.1
				近鉄鈴鹿市駅・伊勢鉄道鈴鹿駅周辺	32.8	31.8	▲ 1.1	▲ 3.2
		亀山	亀山市	JR亀山駅周辺	18.5	17.9	▲ 0.6	▲ 3.3
	中南勢	津	津市	近鉄・伊勢鉄道・JR津駅周辺～大門・丸之内地区周辺（津市役所）	71.8	70.8	▲ 1.0	▲ 1.4
				近鉄久居駅周辺	23.3	24.3	1.0	4.4
		松阪	松阪市	JR・近鉄松阪駅周辺（松阪市役所）	57.3	53.7	▲ 3.6	▲ 6.3
	伊勢志摩	伊勢	伊勢市	近鉄宇治山田駅～JR・近鉄伊勢市駅周辺（伊勢市役所）	38.1	36.5	▲ 1.6	▲ 4.3
		鳥羽	鳥羽市	JR・近鉄鳥羽駅周辺（鳥羽市役所）	23.1	20.8	▲ 2.2	▲ 9.6
		志摩	志摩市	近鉄鵜方駅周辺（志摩市役所）	25.7	19.3	▲ 6.4	▲ 24.9
	伊賀	伊賀	伊賀市	伊賀鉄道上野市駅周辺	40.6	42.2	1.5	3.8
		名張	名張市	近鉄名張駅周辺	41.9	40.9	▲ 0.9	▲ 2.2
				近鉄桔梗が丘駅周辺	24.0	23.3	▲ 0.7	▲ 2.9
	東紀州	尾鷲	尾鷲市	JR尾鷲駅周辺（尾鷲市役所）		21.1		
		熊野	熊野市	JR熊野市駅周辺（熊野市役所）				
地域拠点	北勢	桑名	桑名市	新西方地区周辺	23.9	23.9	▲ 0.1	▲ 0.4
			木曽岬町	木曽岬町役場周辺	1.8	1.8	▲ 0.1	▲ 3.0
			東員町	三岐鉄道東員駅周辺（東員町役場）	8.8	9.4	0.6	6.9
		四日市	四日市市	近鉄・三岐鉄道・JR富田駅周辺	34.3	35.6	1.3	3.7
				近鉄塩浜駅周辺	16.0	18.2	2.2	14.0
				尾平・生桑地区周辺	20.2	20.6	0.4	1.7
				日永地区周辺	45.9	46.7	0.8	1.8
			菰野町	菰野町役場周辺	6.1	7.1	0.9	15.4
			朝日町	近鉄伊勢朝日駅周辺（朝日町役場）	15.0	14.0	▲ 1.0	▲ 6.8
			川越町	川越町役場周辺	13.2	14.1	0.8	6.3
		鈴鹿	鈴鹿市	近鉄平田町駅周辺	38.7	36.4	▲ 2.3	▲ 5.9
	中南勢	津	津市	近鉄津新町駅周辺	9.4	10.2	0.8	8.6
				近鉄江戸橋駅周辺	12.3	12.2	▲ 0.1	▲ 1.1
		松阪	松阪市	近鉄伊勢中川駅周辺	11.7	12.2	0.4	3.8
		多気	多気町	JR相可駅周辺（多気町役場）		9.9		
		明和	明和町	明和町役場周辺	4.3	6.1	1.8	42.3
	伊勢志摩	伊勢	玉城町	JR田丸駅周辺（玉城町役場）	6.8	5.9	▲ 0.8	▲ 12.0
		南勢	南伊勢町	南伊勢町南勢庁舎周辺	2.2	1.9	▲ 0.3	▲ 13.0
	伊賀	伊賀	伊賀市	伊賀鉄道四十九駅周辺	23.8	23.3	▲ 0.5	▲ 2.2
	東紀州	紀伊長島	紀北町	JR紀伊長島駅周辺（紀北町役場）	10.1	10.4	0.3	2.8
		御浜	御浜町	JR阿田和駅周辺（御浜町役場）	4.1	4.1	0.0	0.4
広域拠点　小計					548.3	533.3	▲ 15.0	▲ 2.7
地域拠点　小計					308.7	313.9	5.2	1.7
拠点　合計					857.0	847.2	▲ 9.8	▲ 1.1

※無記入箇所は、都市計画基礎調査（土地利用現況調査）未実施。

資料：都市計画基礎調査

【都市機能の集積状況】

○現行マスタープランにおける拠点について、「都市機能の集積状況の対象とする施設一覧」に示す20種類の施設の集積状況を点数化すると、広域拠点では10.4点、地域拠点では7.7点となっています。市街化区域・用途地域※の平均は6.0点であることから、施設の立地状況からみて拠点性を有しているといえます。

○広域拠点としては、「近鉄・養老鉄道・JR桑名駅、三岐鉄道西桑名駅周辺（13.4点）」や「近鉄・伊勢鉄道・JR津駅周辺～大門・丸之内地区周辺（津市役所）（13.0点）」において点数が高くなっています。一方、「三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所新庁舎）（5.8点）」及び「JR・近鉄鳥羽駅周辺（鳥羽市役所）（5.1点）」は、広域拠点でありながら地域拠点の平均未満、かつ、市街化区域・用途地域の平均未満の点数となっています。

○地域拠点としては、「近鉄伊勢朝日駅周辺（朝日町役場）（10.9点）」や「川越町役場周辺（10.5点）」、「明和町役場周辺（10.0点）」で広域拠点の平均並みの点数である一方、「新西方地区周辺（5.8点）」、「近鉄塩浜駅周辺（5.1点）」及び「尾平・生桑地区周辺（5.7点）」は、市街化区域・用途地域の平均未満の点数となっています。

※用途地域は、非線引き都市計画区域も対象としています。

〇都市機能のうち商業施設（大規模小売店*）に着目すると、平成27年１月時点で立地しており令和５年５月末時点で営業を継続している既存店舗は、三重県全体で471店となっており、そのうち、広域拠点内に71店（15.1%）、地域拠点内に44店（9.3%）が立地しています。

〇平成27年１月時点で立地しておらず令和５年５月末時点までに開店した新規店舗は三重県全体で24店であり、そのうち、広域拠点内が14店（58.3%）、地域拠点内が７店（29.2%）と拠点全体で87.5%を占めています。一方、平成27年１月時点で立地しており令和５年５月末時点までに閉店した撤退店舗は三重県全体で12店であり、そのうち、広域拠点内が５店（41.7%）、地域拠点内が１店（8.3%）と拠点全体で50%を占めています。

〇大規模小売店*のうち、店舗面積が10,000㎡以上の大規模集客施設*に着目すると、既存店舗は三重県全体で45店となっており、そのうち、広域拠点内に11店（24.4%）、地域拠点内に４店（8.9%）が立地しています。

〇平成27年１月から令和５年５月末時点までに開店した大規模集客施設*の新規店舗は、三重県全体で３店ですが、全て建替えによる新規開店となっています。また、大規模集客施設*の撤退店舗は三重県全体で３店であり、そのうち２店が広域拠点内となっています。ただし、撤退の３店は、令和５年５月末以降、令和８年３月までに２店が建替えによって新規開店し、残りの１店も建替えによる新規開店が予定されています。結果として、大規模集客施設*の店舗数及び立地場所に変動はない状況です。

検証④

広域拠点及び地域拠点では、多様な施設が立地しています。しかし、一部の拠点では施設の集積が少ない状況です。

商業施設は、新規の87.5%、撤退の50.0%が広域拠点・地域拠点内となっています。大規模集客施設について、新規店舗は全て建替えによるもの、撤退店舗は建替えによる新規開店が既になされている又は今後なされる予定であることから、店舗数及び立地場所に変動はない状況です。

表　都市機能の集積状況（点数）

拠点区分	圏域	都市計画区域	市町	拠点名称	点数
広域拠点	北勢	桑名	桑名市	近鉄・養老鉄道・JR桑名駅、三岐鉄道西桑名駅周辺	13.4
		いなべ	いなべ市	三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所新庁舎）	5.8
		四日市	四日市市	近鉄・あすなろう鉄道四日市駅～JR四日市駅周辺	10.8
		鈴鹿	鈴鹿市	近鉄白子駅周辺	10.2
				近鉄鈴鹿市駅・伊勢鉄道鈴鹿駅周辺	7.7
		亀山	亀山市	JR亀山駅周辺	10.9
	中南勢	津	津市	近鉄・伊勢鉄道・JR津駅周辺～大門・丸之内地区周辺（津市役所）	13.0
				近鉄久居駅周辺	12.0
		松阪	松阪市	JR・近鉄松阪駅周辺（松阪市役所）	10.2
	伊勢志摩	伊勢	伊勢市	近鉄宇治山田駅～JR・近鉄伊勢市駅周辺（伊勢市役所）	12.2
		鳥羽	鳥羽市	JR・近鉄鳥羽駅周辺（鳥羽市役所）	5.1
		志摩	志摩市	近鉄鵜方駅周辺（志摩市役所）	10.8
	伊賀	伊賀	伊賀市	伊賀鉄道上野市駅周辺	12.5
		名張	名張市	近鉄名張駅周辺	11.1
				近鉄桔梗が丘駅周辺	7.0
	東紀州	尾鷲	尾鷲市	JR尾鷲駅周辺（尾鷲市役所）	10.4
		熊野	熊野市	JR熊野市駅周辺（熊野市役所）	9.3
	平均				10.4
地域拠点	北勢	桑名	桑名市	新西方地区周辺	5.8
			木曽岬町	木曽岬町役場周辺	6.0
			東員町	三岐鉄道東員駅周辺（東員町役場）	7.8
		四日市	四日市市	近鉄・三岐鉄道・JR富田駅周辺	7.7
				近鉄塩浜駅周辺	5.1
				尾平・生桑地区周辺	5.7
				日永地区周辺	7.2
			菰野町	菰野町役場周辺	9.4
			朝日町	近鉄伊勢朝日駅周辺（朝日町役場）	10.9
			川越町	川越町役場周辺	10.5
		鈴鹿	鈴鹿市	近鉄平田町駅周辺	8.5
	中南勢	津	津市	近鉄津新町駅周辺	9.9
				近鉄江戸橋駅周辺	6.7
		松阪	松阪市	近鉄伊勢中川駅周辺	7.3
		多気	多気町	JR相可駅周辺（多気町役場）	7.6
		明和	明和町	明和町役場周辺	10.0
	伊勢志摩	伊勢	玉城町	JR田丸駅周辺（玉城町役場）	6.6
		南勢	南伊勢町	南伊勢町南勢庁舎周辺	7.7
	伊賀	伊賀	伊賀市	伊賀鉄道四十九駅周辺	6.0
	東紀州	紀伊長島	紀北町	JR紀伊長島駅周辺（紀北町役場）	7.1
		御浜	御浜町	JR阿田和駅周辺（御浜町役場）	7.4
	平均				7.7
市街化区域・用途地域平均					6.0

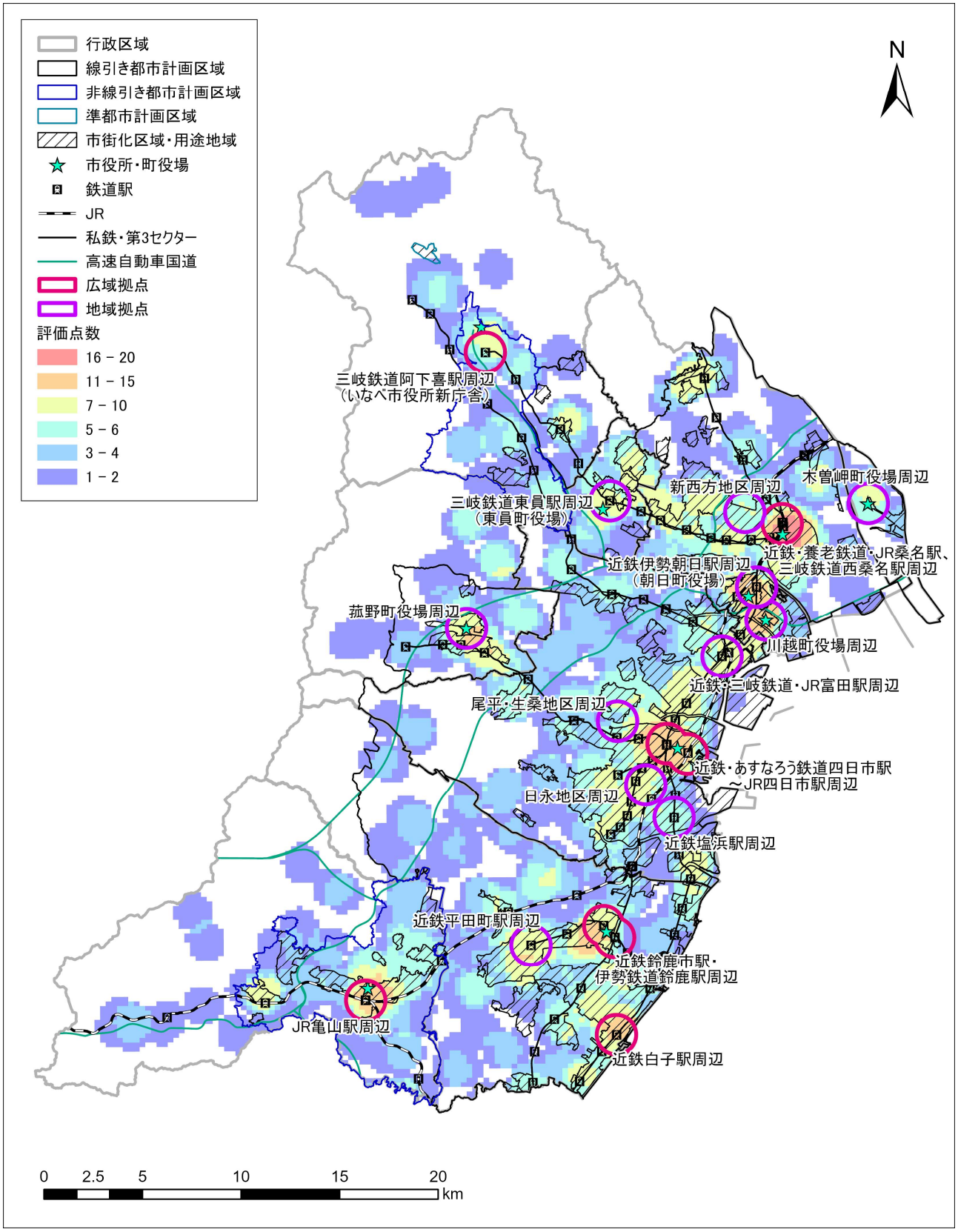


図　各拠点における都市機能の集積状況（北勢圏域）

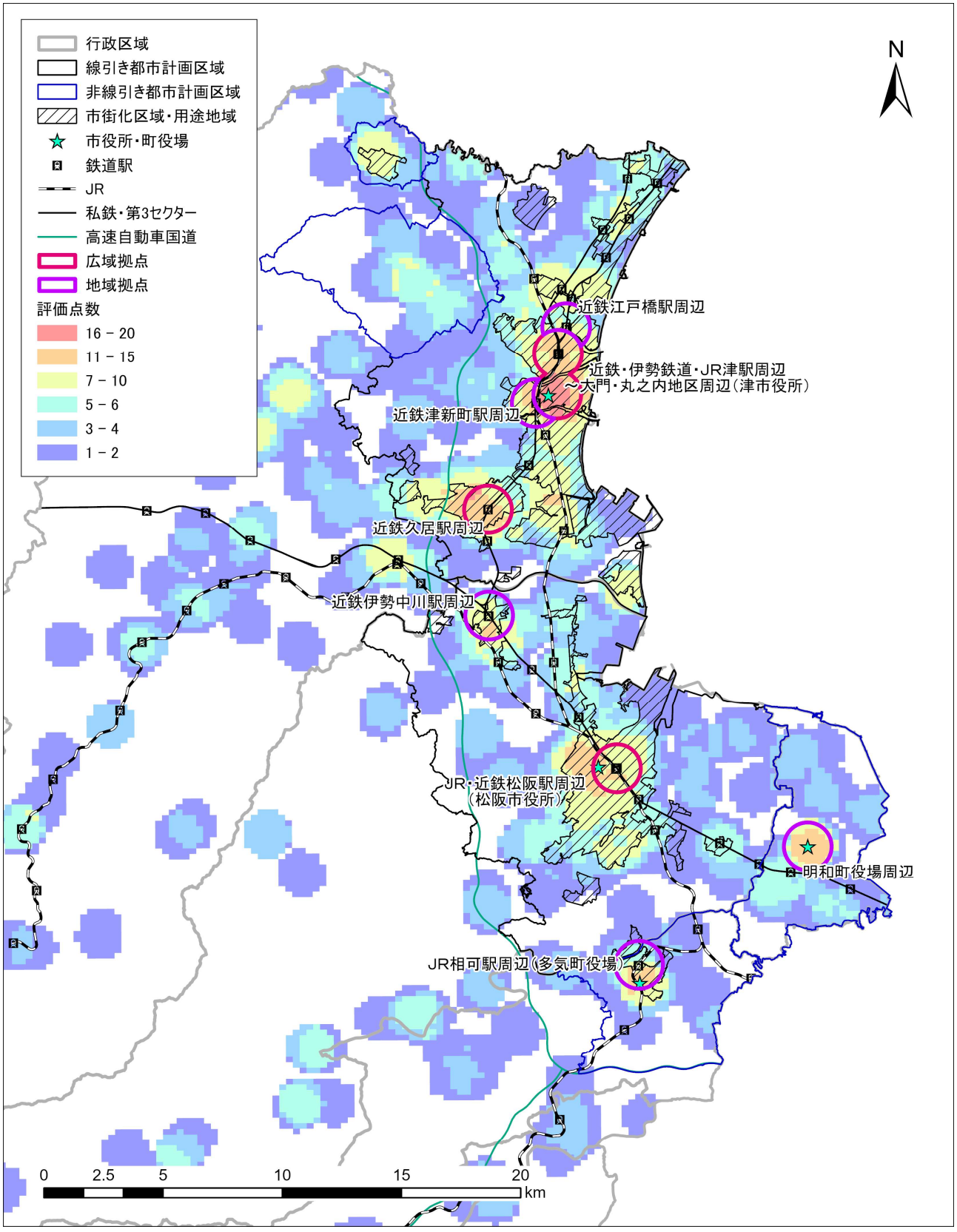


図　各拠点における都市機能の集積状況（中南勢圏域）

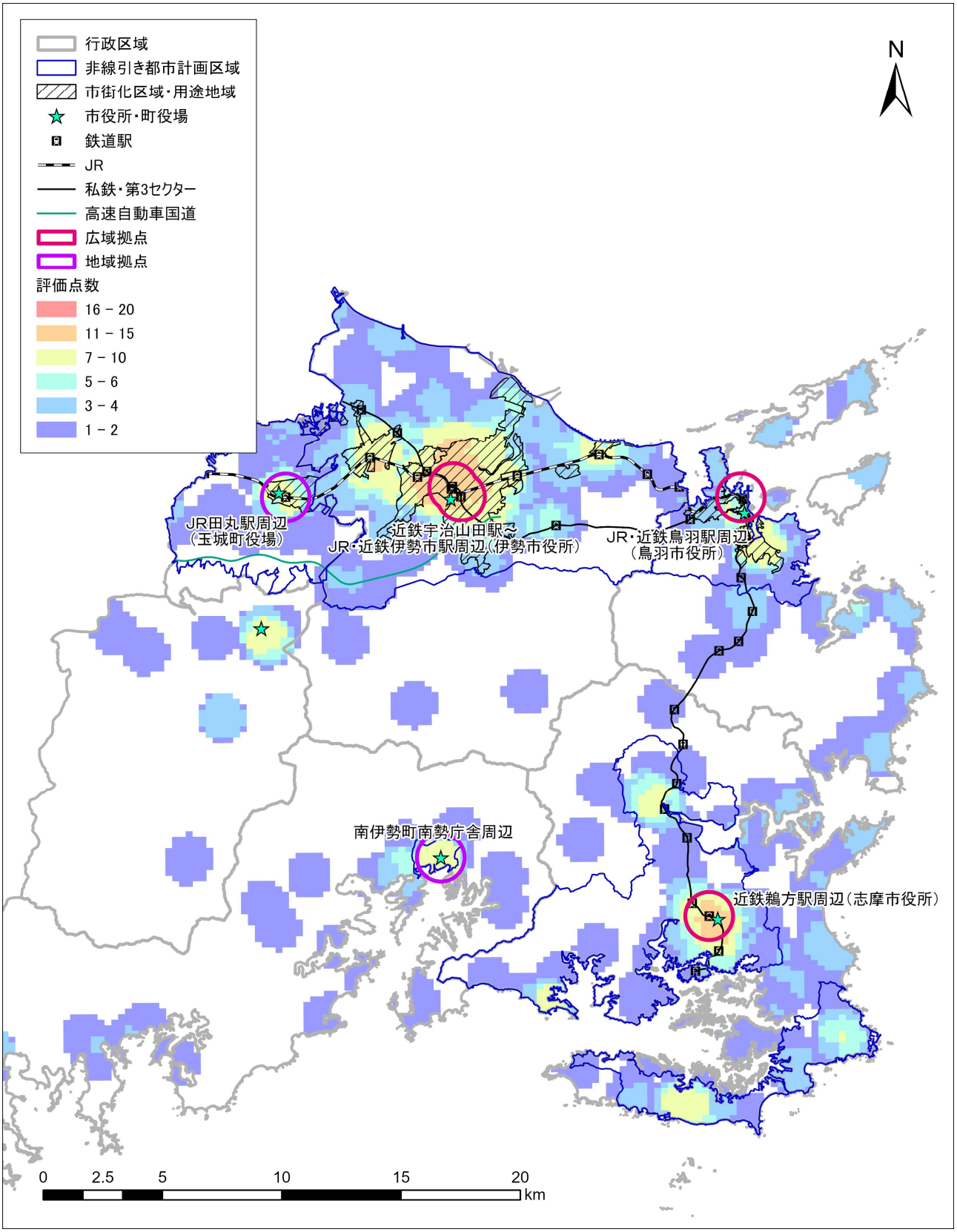


図　各拠点における都市機能の集積状況（伊勢志摩圏域）

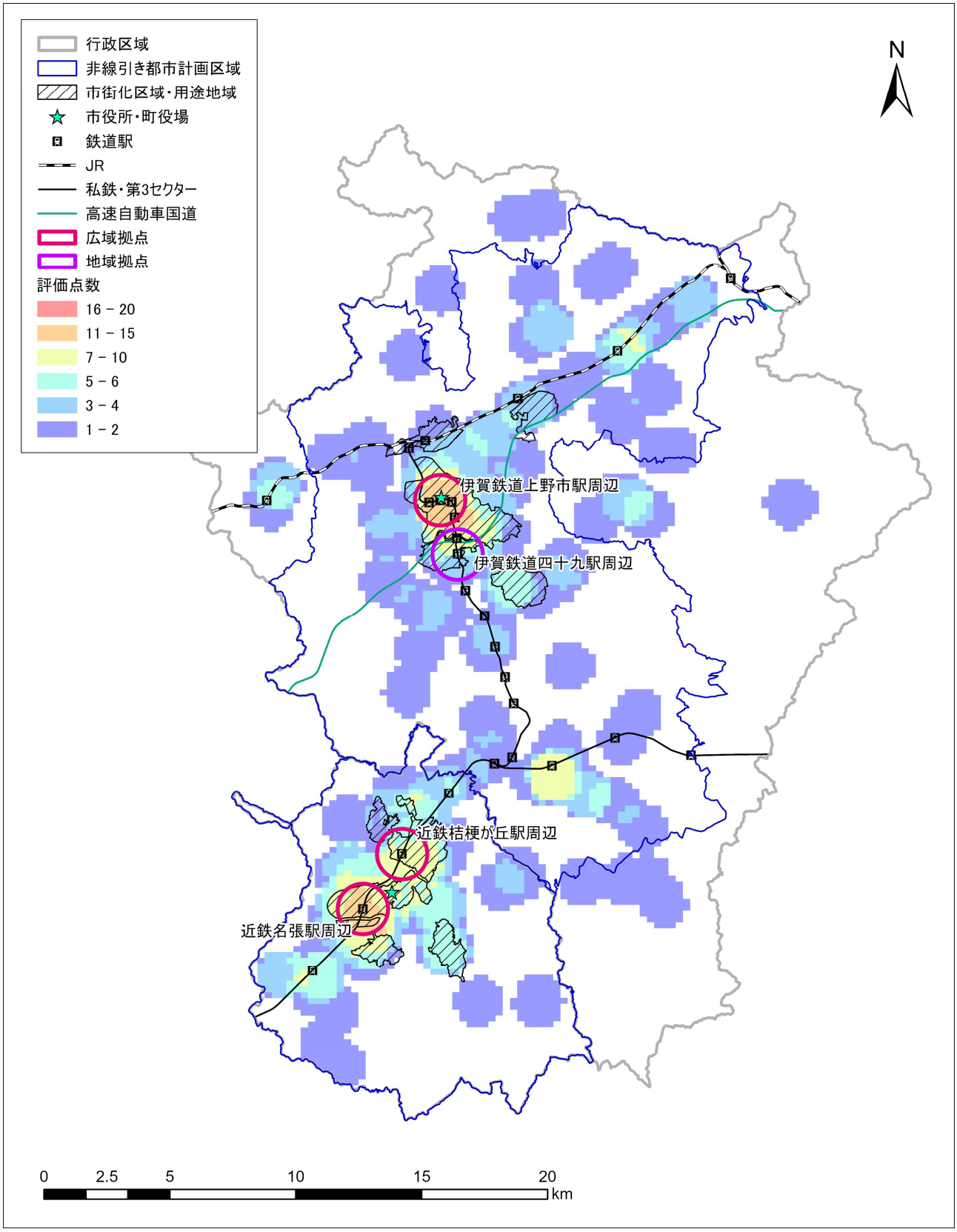


図　各拠点における都市機能の集積状況（伊賀圏域）

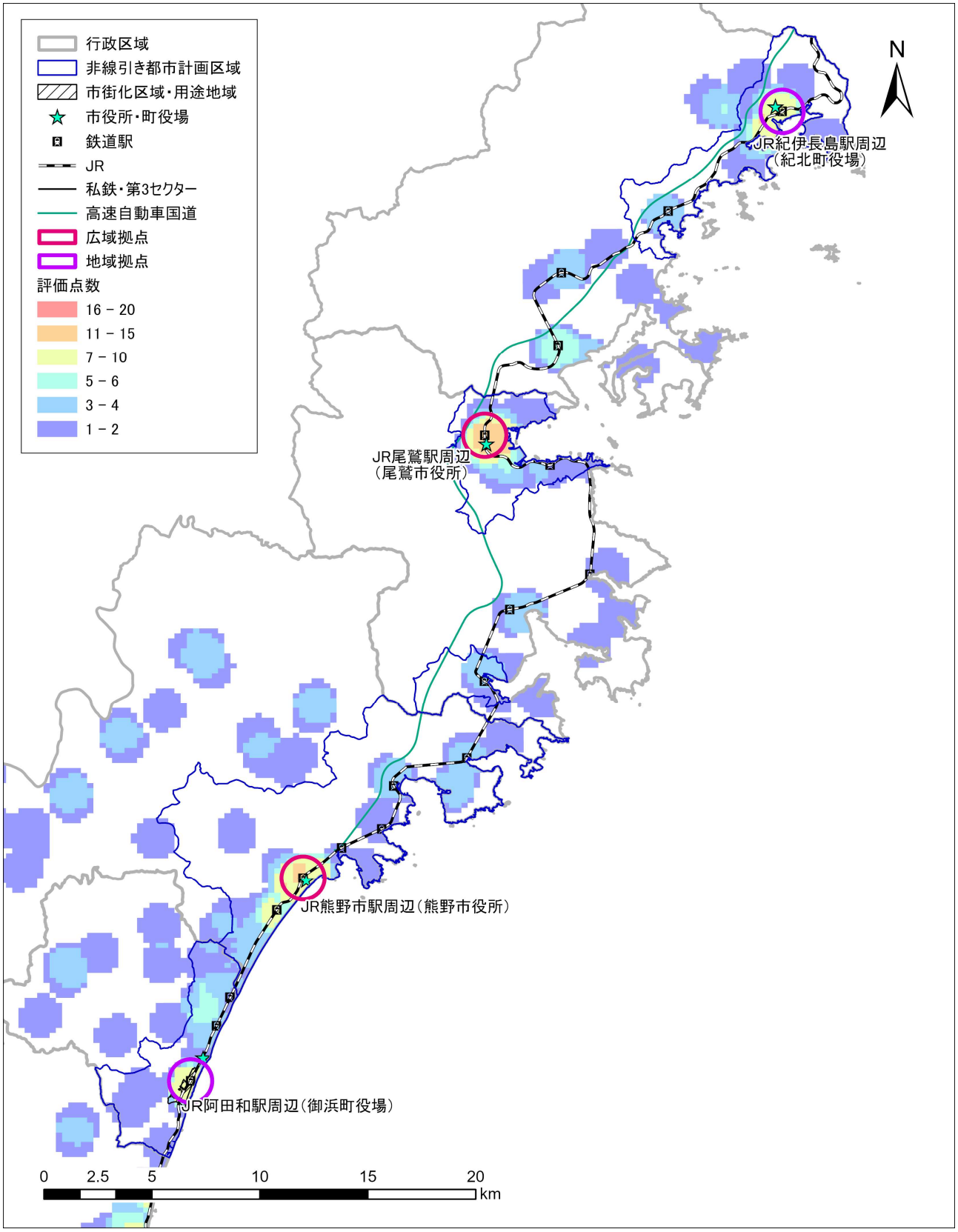


図　各拠点における都市機能の集積状況（東紀州圏域）

表　都市機能の集積状況の対象とする施設一覧

No.	施設	出典・参考	備考
1	病院	国土数値情報医療機関データ データ作成年度 2020年度（令和2年度）	医療機関分類のうち、病院を対象とする。
2	診療所	国土数値情報医療機関データ データ作成年度 2020年度（令和2年度）	医療機関分類のうち、診療所を対象とする。
3	保健センター	三重県市町保健センター一覧 平成26年6月時点 https://www.pref.mie.lg.jp/D1KODOMO/000117895.htm	時点が古いため、各市町HPを参考に更新。
4	養護老人ホーム	国土数値情報福祉施設データ データ作成年度 2023年度（令和5年度）	福祉施設中分類のうち、養護老人ホームを対象とする。
5	老人福祉センター	国土数値情報福祉施設データ データ作成年度 2023年度（令和5年度）	福祉施設中分類のうち、老人福祉センターを対象とする。
6	老人（在宅）介護支援センター	国土数値情報福祉施設データ データ作成年度 2023年度（令和5年度）	福祉施設中分類のうち、老人（在宅）介護支援センターを対象とする。
7	子育て世代包括支援センター	こども家庭庁　子育て世代包括支援センター窓口一覧 令和6年1月時点 https://www.cfa.go.jp/policies/boshihoken/center	
8	保育所等	国土数値情報福祉施設データ データ作成年度 2023年度（令和5年度）	福祉施設中分類のうち、保育所等を対象とする。
9	幼稚園	国土数値情報学校データ データ基準年度 2023年度（令和5年度）	学校分類のうち、幼稚園を対象とする。
10	大学・専修学校	国土数値情報学校データ データ基準年度 2023年度（令和5年度）	学校分類のうち、大学、短期大学及び専修学校を対象とする。
11	大規模商業施設	株式会社東洋経済新報社　大型小売店データ（ポイントデータ版）2026年版 2025年5月末（変更・承継届等は2025年5月中旬）	店舗面積10,000㎡以上のものを対象とする。
12	商業施設	株式会社東洋経済新報社　大型小売店データ（ポイントデータ版）2026年版 2025年5月末（変更・承継届等は2025年5月中旬）	店舗面積10,000㎡未満のものを対象とする。
13	金融機関	株式会社ゼンリン　Zmap-AREA II（2024-3版） 2024年12月	銀行又は信用金庫を対象とする。
14	郵便局	株式会社ゼンリン　Zmap-AREA II（2024-3版） 2024年12月	
15	ホテル	株式会社ゼンリン　Zmap-AREA II（2024-3版） 2024年12月	ホテルを対象とする（旅館除く）。
16	文化会館	三重県文化会館一覧 令和5年11月時点 https://www.pref.mie.lg.jp/SHABUN/HP/m0209600191.htm	
17	公民館	国土数値情報市町村役場等及び公的集会施設データ データ基準年度 2022年度（令和4年度）	施設分類のうち、公立公民館を対象とする。
18	図書館	三重県公立図書館一覧 令和5年11月時点 https://www.pref.mie.lg.jp/SHABUN/HP/m0209600187.htm 三重県立図書館 県内の市町立図書館・図書室紹介	図書室、分館は除く。
19	図書室等	三重県公立図書館一覧 令和5年11月時点 https://www.pref.mie.lg.jp/SHABUN/HP/m0209600187.htm 三重県立図書館 県内の市町立図書館・図書室紹介	図書室、分館を対象とする。
20	博物館・美術館	株式会社ゼンリン　Zmap-AREA II（2024-3版） 2024年12月	

都市機能の集積状況に関する点数について

○都市機能の集積状況の分析には、５次メッシュ（250mメッシュ）を使用します。

○評価の対象とする都市機能（サービス施設）は、前頁に示す20種類とします。

○利用圏を各都市機能から1,000mとし、利用圏（1,000m圏）に含まれるメッシュに点数を加点します。

○メッシュが利用圏（1,000m圏）に含まれるか含まれないかは、メッシュの重心で判定します。重心が利用圏（1,000m圏）に含まれるメッシュに対して１点を加点します。

○都市機能ごとに利用圏（1,000m圏）に含まれるメッシュに加点し、20種類の判定結果から合計点数を図化することで機能集約の程度・利便性の高さを評価します（理論上の最大点数は20点となります）。

○複数種の都市機能が集積している（＝利便性が高い）ことを評価するため、種別の異なる都市機能の利用圏（1,000m圏）が重複するとき、その分の点数を加算します。同一種の都市機能については、その利用圏（1,000m圏）が重複しても１点とします（イメージ１）。

○各拠点の点数は、その拠点に含まれる４次メッシュの合計点数をメッシュ数で除すことで算出します（イメージ２）。

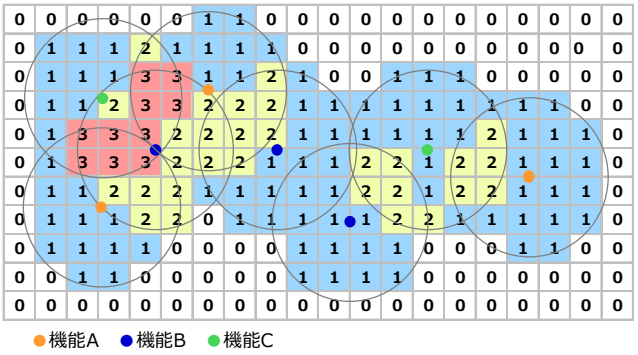


図　イメージ１：加点について

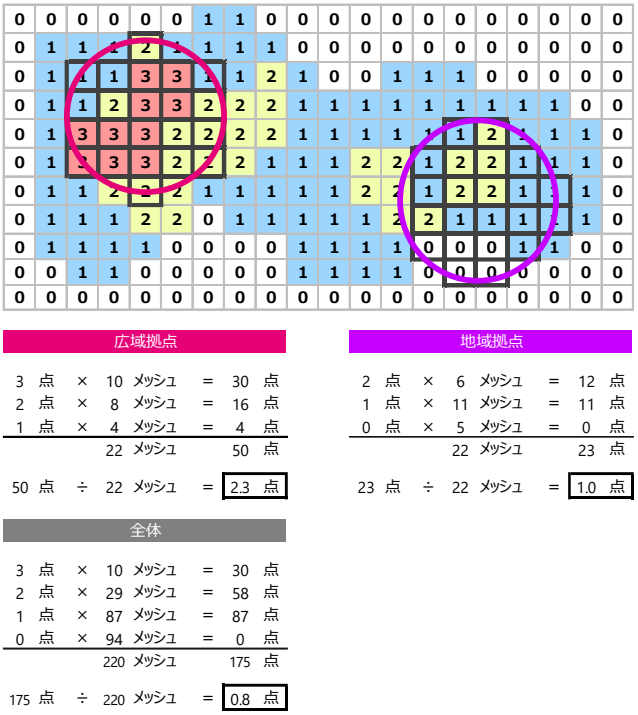


図　イメージ２：点数の算出について

表　大規模小売店の状況

拠点区分	圏域	都市計画区域	市町	拠点名称	大規模小売店			うち、大規模集客施設		
					既存店舗	新規店舗	撤退店舗	既存店舗	新規店舗	撤退店舗
					店	店	店	店	店	店
広域拠点	北勢	桑名	桑名市	近鉄・養老鉄道・JR桑名駅、三岐鉄道西桑名駅周辺	4	0	0	2	0	0
		いなべ	いなべ市	三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所新庁舎）	1	2	0	0	0	0
		四日市	四日市市	近鉄・あすなろう鉄道四日市駅～JR四日市駅周辺	8	1	1	3	0	0
		鈴鹿	鈴鹿市	近鉄白子駅周辺	3	1	1	0	0	1
				近鉄鈴鹿市駅・伊勢鉄道鈴鹿駅周辺	1	0	0	0	0	0
		亀山	亀山市	JR亀山駅周辺	3	0	0	1	0	0
	中南勢	津	津市	近鉄・伊勢鉄道・JR津駅周辺～大門・丸之内地区周辺（津市役所）	6	0	2	1	0	1
				近鉄久居駅周辺	1	0	0	0	0	0
		松阪	松阪市	JR・近鉄松阪駅周辺（松阪市役所）	6	1	1	0	0	0
	伊勢志摩	伊勢	伊勢市	近鉄宇治山田駅～JR・近鉄伊勢市駅周辺（伊勢市役所）	4	0	0	0	0	0
		鳥羽	鳥羽市	JR・近鉄鳥羽駅周辺（鳥羽市役所）	2	0	0	0	0	0
		志摩	志摩市	近鉄鵜方駅周辺（志摩市役所）	4	1	0	1	0	0
	伊賀	伊賀	伊賀市	伊賀鉄道上野市駅周辺	8	2	0	1	0	0
		名張	名張市	近鉄名張駅周辺	7	3	0	2	0	0
				近鉄桔梗が丘駅周辺	5	3	0	0	0	0
	東紀州	尾鷲	尾鷲市	JR尾鷲駅周辺（尾鷲市役所）	6	0	0	0	0	0
		熊野	熊野市	JR熊野市駅周辺（熊野市役所）	2	0	0	0	0	0
	広域拠点　小計				71	14	5	11	0	2
地域拠点	北勢	桑名	桑名市	新西方地区周辺	2	0	0	1	0	0
			木曽岬町	木曽岬町役場周辺	0	0	0	0	0	0
			東員町	三岐鉄道東員駅周辺（東員町役場）	2	0	1	0	0	0
		四日市	四日市市	近鉄・三岐鉄道・JR富田駅周辺	6	0	0	1	0	0
				近鉄塩浜駅周辺	0	0	0	0	0	0
				尾平・生桑地区周辺	1	0	0	1	0	0
				日永地区周辺	10	1	0	1	0	0
			菰野町	菰野町役場周辺	0	0	0	0	0	0
			朝日町	近鉄伊勢朝日駅周辺（朝日町役場）	4	0	0	0	0	0
			川越町	川越町役場周辺	2	1	0	0	0	0
		鈴鹿	鈴鹿市	近鉄平田町駅周辺	3	1	0	0	0	0
	中南勢	津	津市	近鉄津新町駅周辺	1	0	0	0	0	0
				近鉄江戸橋駅周辺	1	0	0	0	0	0
		松阪	松阪市	近鉄伊勢中川駅周辺	3	0	0	0	0	0
		多気	多気町	JR相可駅周辺（多気町役場）	1	2	0	0	0	0
		明和	明和町	明和町役場周辺	0	1	0	0	0	0
	伊勢志摩	伊勢	玉城町	JR田丸駅周辺（玉城町役場）	2	0	0	0	0	0
		南勢	南伊勢町	南伊勢町南勢庁舎周辺	0	0	0	0	0	0
	伊賀	伊賀	伊賀市	伊賀鉄道四十九駅周辺	5	1	0	0	0	0
	東紀州	紀伊長島	紀北町	JR紀伊長島駅周辺（紀北町役場）	0	0	0	0	0	0
		御浜	御浜町	JR阿田和駅周辺（御浜町役場）	1	0	0	0	0	0
	地域拠点　小計				44	7	1	4	0	0
拠点　合計					115	21	6	15	0	2
三重県　合計					471	24	12	45	3	3
	広域拠点　割合				15.1%	58.3%	41.7%	24.4%	0.0%	66.7%
	地域拠点　割合				9.3%	29.2%	8.3%	8.9%	0.0%	0.0%
	拠点　割合				24.4%	87.5%	50.0%	33.3%	0.0%	66.7%

※既存店舗は平成27年1月時点で立地しており令和5年5月時点で営業を継続している店舗、新規店舗は平成27年1月時点で立地しておらず令和5年5月末時点までに開店した店舗、撤退店舗は平成27年1月時点で立地しており令和5年5月時点までに閉店した店舗である。

※大規模集客施設（店舗面積10,000㎡以上）の新規店舗の3店は建替えによる。また、撤退店舗の3店は、調査時点の令和5年5月以降、令和8年3月までに2店が建替えによる新規開店しており、残りの1店も新規開店が予定されている。結果として、大規模集客施設の店舗数及び立地場所に変動はない。

資料：株式会社東洋経済新報社　大型小売店データ（ポイントデータ版）2026年版

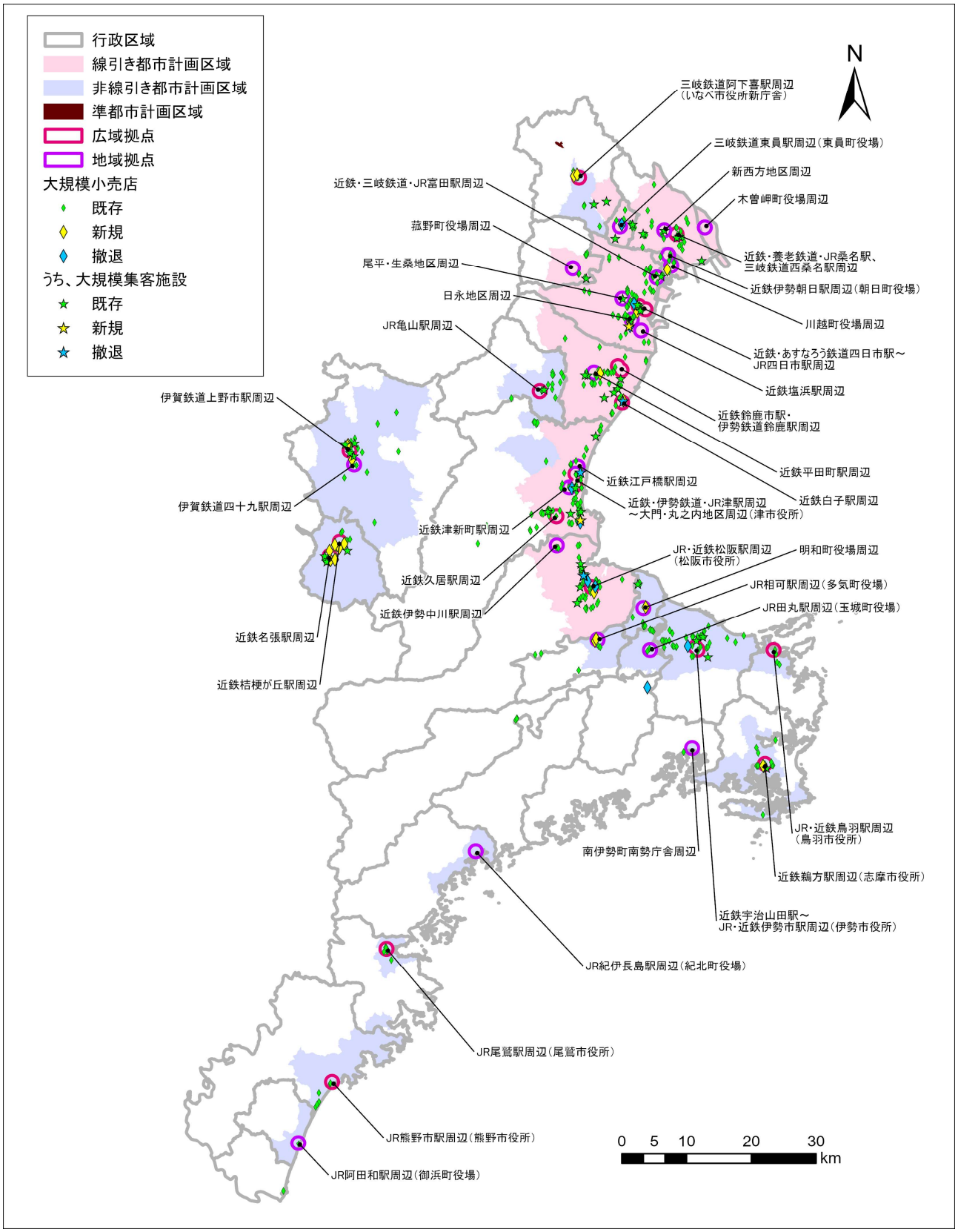


図　大規模小売店の立地状況

※既存は平成27年1月時点で立地しており令和5年5月時点で営業を継続している店舗、新規は平成27年1月時点で立地しておらず令和5年5月末までに開店した店舗、撤退は平成27年1月時点で立地しており令和5年5月末時点までに閉店した店舗である。

資料：株式会社東洋経済新報社　大型小売店データ（ポイントデータ版）2026年版

２）広域拠点・地域拠点周辺における人口及び人口密度

〇拠点における平成27年から令和２年にかけての人口のおおむねの変化をみると、広域拠点では北勢圏域及び伊賀圏域、地域拠点では中南勢圏域及び伊賀圏域において増加傾向、それ以外では減少傾向となっています。

〇全体として、公共施設用地や道路用地等の非可住地*が増加し、可住地*が減少しているため、人口が減少していても人口密度としては上昇となっている拠点もあります。しかし、伊勢志摩圏域では、人口減少が大きく、人口密度も低下傾向となっています。

〇広域拠点全体では人口が－440人（－0.3%）、人口密度が＋1.2人/ha（＋2.3%）に対して、地域拠点全体では人口が＋3,009人（＋2.3%）、人口密度が＋1.8人/ha（＋5.2%）となっています。

検証⑤

拠点における人口及び人口密度は、広域拠点全体ではやや減少し、地域拠点全体では増加しています。北勢圏域及び伊賀圏域の広域拠点、中南勢圏域及び伊賀圏域の地域拠点でおおむね増加傾向ですが、それ以外の圏域における各拠点ではおおむね減少傾向となっています。

表　各拠点における人口及び人口密度の変化

拠点区分	圏域	都市計画	市町	拠点名称	H27			R2			H27→R2増減			H27→R2増加率		
					人口	可住地面積	人口密度	人口	可住地面積	人口密度	人口	可住地面積	人口密度	人口	可住地面積	人口密度
					人	ha	人/ha	人	ha	人/ha	人	ha	人/ha	%	%	%
広域拠点	北勢	桑名	桑名市	近鉄・養老鉄道・JR桑名駅、三岐鉄道西桑名駅周辺	17,025	184.5	92.3	17,529	180.9	96.9	504	▲ 3.6	4.6	3.0	▲ 2.0	5.0
		いなべ	いなべ市	三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所新庁舎）	2,186	220.9	9.9	2,210	210.3	10.5	24	▲ 10.6	0.6	1.1	▲ 4.8	6.2
		四日市	四日市市	近鉄・あすなろう鉄道四日市駅～JR四日市駅周辺	25,720	272.9	94.2	25,909	269.1	96.3	189	▲ 3.8	2.0	0.7	▲ 1.4	2.1
		鈴鹿	鈴鹿市	近鉄白子駅周辺	10,172	176.9	57.5	10,312	169.2	61.0	140	▲ 7.8	3.5	1.4	▲ 4.4	6.0
				近鉄鈴鹿市駅・伊勢鉄道鈴鹿駅周辺	12,294	371.8	33.1	12,633	349.6	36.1	339	▲ 22.1	3.1	2.8	▲ 6.0	9.3
		亀山	亀山市	JR亀山駅周辺	4,533	201.7	22.5	4,286	197.8	21.7	▲ 247	▲ 3.9	▲ 0.8	▲ 5.4	▲ 1.9	▲ 3.6
	中南勢	津	津市	近鉄・伊勢鉄道・JR津駅周辺～大門・丸之内地区周辺（津市役所）	23,110	321.9	71.8	20,296	304.5	66.7	▲ 2,814	▲ 17.5	▲ 5.1	▲ 12.2	▲ 5.4	▲ 7.1
				近鉄久居駅周辺	12,653	210.1	60.2	11,820	201.8	58.6	▲ 833	▲ 8.3	▲ 1.7	▲ 6.6	▲ 3.9	▲ 2.8
		松阪	松阪市	JR・近鉄松阪駅周辺（松阪市役所）	11,450	180.5	63.4	10,043	180.7	55.6	▲ 1,407	0.2	▲ 7.9	▲ 12.3	0.1	▲ 12.4
	伊勢志摩	伊勢	伊勢市	近鉄宇治山田駅～JR・近鉄伊勢市駅周辺（伊勢市役所）	16,620	236.3	70.3	15,541	232.8	66.8	▲ 1,079	▲ 3.6	▲ 3.6	▲ 6.5	▲ 1.5	▲ 5.1
		鳥羽	鳥羽市	JR・近鉄鳥羽駅周辺（鳥羽市役所）	1,338	123.9	10.8	1,143	122.5	9.3	▲ 195	▲ 1.4	▲ 1.5	▲ 14.6	▲ 1.1	▲ 13.6
		志摩	志摩市	近鉄鵜方駅周辺（志摩市役所）	5,136	217.8	23.6	4,863	222.8	21.8	▲ 273	5.0	▲ 1.8	▲ 5.3	2.3	▲ 7.4
	伊賀	伊賀	伊賀市	伊賀鉄道上野市駅周辺	10,131	201.2	50.4	10,251	198.9	51.5	120	▲ 2.2	1.2	1.2	▲ 1.1	2.3
		名張	名張市	近鉄名張駅周辺	8,571	191.2	44.8	8,768	188.8	46.4	197	▲ 2.3	1.6	2.3	▲ 1.2	3.6
				近鉄桔梗が丘駅周辺	8,968	191.2	46.9	9,269	189.4	48.9	301	▲ 1.9	2.1	3.4	▲ 1.0	4.4
	東紀州	尾鷲	尾鷲市	JR尾鷲駅周辺（尾鷲市役所）	9,023			8,104	212.8	38.1	▲ 919			▲ 10.2		
		熊野	熊野市	JR熊野市駅周辺（熊野市役所）	3,970			3,665			▲ 305			▲ 7.7		
地域拠点	北勢	桑名	桑名市	新西方地区周辺	8,675	219.2	39.6	8,402	196.0	42.9	▲ 273	▲ 23.1	3.3	▲ 3.1	▲ 10.6	8.3
			木曽岬町	木曽岬町役場周辺	1,655	184.3	9.0	1,638	183.3	8.9	▲ 17	▲ 1.0	▲ 0.0	▲ 1.0	▲ 0.5	▲ 0.5
			東員町	三岐鉄道東員駅周辺（東員町役場）	3,762	238.5	15.8	4,517	233.0	19.4	755	▲ 5.6	3.6	20.1	▲ 2.3	22.9
		四日市	四日市市	近鉄・三岐鉄道・JR富田駅周辺	14,330	207.2	69.2	14,617	209.0	69.9	287	1.8	0.8	2.0	0.9	1.1
				近鉄塩浜駅周辺	4,633	96.8	47.9	4,472	91.2	49.1	▲ 161	▲ 5.6	1.2	▲ 3.5	▲ 5.8	2.5
				尾平・生桑地区周辺	10,644	198.4	53.6	10,290	198.7	51.8	▲ 354	0.3	▲ 1.9	▲ 3.3	0.1	▲ 3.5
				日永地区周辺	8,917	159.5	55.9	8,773	156.4	56.1	▲ 144	▲ 3.1	0.2	▲ 1.6	▲ 1.9	0.3
			菰野町	菰野町役場周辺	7,133	189.5	37.7	7,667	182.4	42.0	534	▲ 7.1	4.4	7.5	▲ 3.7	11.6
			朝日町	近鉄伊勢朝日駅周辺（朝日町役場）	6,367	184.7	34.5	6,784	181.2	37.4	417	▲ 3.5	3.0	6.6	▲ 1.9	8.6
			川越町	川越町役場周辺	6,915	171.0	40.4	7,389	172.2	42.9	474	1.2	2.5	6.9	0.7	6.1
		鈴鹿	鈴鹿市	近鉄平田町駅周辺	13,233	216.5	61.1	13,459	196.4	68.5	226	▲ 20.1	7.4	1.7	▲ 9.3	12.1
	中南勢	津	津市	近鉄津新町駅周辺	8,821	122.2	72.2	8,675	117.8	73.6	▲ 146	▲ 4.4	1.4	▲ 1.7	▲ 3.6	2.0
				近鉄江戸橋駅周辺	8,382	114.1	73.5	7,794	109.9	70.9	▲ 588	▲ 4.2	▲ 2.6	▲ 7.0	▲ 3.6	▲ 3.5
		松阪	松阪市	近鉄伊勢中川駅周辺	8,525	199.1	42.8	8,470	198.7	42.6	▲ 55	▲ 0.4	▲ 0.2	▲ 0.6	▲ 0.2	▲ 0.5
		多気	多気町	JR相可駅周辺（多気町役場）	3,816			3,702	179.7	20.6	▲ 114			▲ 3.0		
		明和	明和町	明和町役場周辺	4,068	249.9	16.3	4,575	245.0	18.7	507	▲ 5.0	2.4	12.5	▲ 2.0	14.7
	伊勢志摩	伊勢	玉城町	JR田丸駅周辺（玉城町役場）	5,013	231.1	21.7	4,816	222.3	21.7	▲ 197	▲ 8.9	▲ 0.0	▲ 3.9	▲ 3.8	▲ 0.1
		南勢	南伊勢町	南伊勢町南勢庁舎周辺	1,399	157.4	8.9	1,171	153.3	7.6	▲ 228	▲ 4.1	▲ 1.3	▲ 16.3	▲ 2.6	▲ 14.1
	伊賀	伊賀	伊賀市	伊賀鉄道四十九駅周辺	3,383	216.7	15.6	2,901	220.4	13.2	▲ 482	3.7	▲ 2.5	▲ 14.3	1.7	▲ 15.7
	東紀州	紀伊長島	紀北町	JR紀伊長島駅周辺（紀北町役場）	2,674	184.1	14.5	2,523	173.5	14.5	▲ 151	▲ 10.6	0.0	▲ 5.6	▲ 5.7	0.1
		御浜	御浜町	JR阿田和駅周辺（御浜町役場）	2,059	142.8	14.4	1,811	142.0	12.8	▲ 248	▲ 0.8	▲ 1.7	▲ 12.0	▲ 0.5	▲ 11.6
広域拠点　小計					169,906	3,303	51.4	164,873	3,219	51.2	▲ 5,033	▲ 83.7	▲ 0.2	▲ 3.0	▲ 2.5	▲ 0.4
地域拠点　小計					130,587	3,683	35.5	130,744	3,583	36.5	157	▲ 100.1	1.0	0.1	▲ 2.7	2.9
拠点　合計					300,493	6,986	43.0	295,617	6,802	43.5	▲ 4,876	▲ 183.8	0.4	▲ 1.6	▲ 2.6	1.0

※無記入箇所は、都市計画基礎調査（土地利用現況調査）未実施。

資料：都市計画基礎調査

３）鉄道利用者数の推移、路線バスの輸送人員・輸送効率等の推移

○三重県では近鉄の利用者（乗車人員）が最も多く、令和５年度に6,117万人、次いでJRが多く1,156万人となっています。

○四日市あすなろう鉄道、伊勢鉄道、三岐鉄道、伊賀鉄道及び養老鉄道の５つの地域鉄道がありますが、近鉄、JRを含め利用者（乗車人員）は令和２年度に新型コロナウイルス感染症の影響により大きく減少しています。その後は回復傾向にあり、コロナ禍以前（平成27年から令和元年までの平均）の利用者数に対する令和５年度の利用者数の比をみると、おおむね1.00に近づきつつあります。

○三岐鉄道及び伊賀鉄道については、他の鉄道と比較して回復水準が低い状況です。なお、養老鉄道では、令和５年度に定期利用者が大きく減少していますが、これは令和５年５月に定期券の購入がネット予約制となったこと、近鉄において他社線との連絡定期券の販売が終了したことなどが要因である可能性が考えられます。

○バス事業についても令和２年度に輸送人員が大きく減少し、実車走行距離、実車走行距離当たりの営業収入も減少となったのち回復傾向にあります。

○中京都市圏パーソントリップ調査※の結果をみると、交通分担率は、登校を除き、平成13年から継続して自動車が大半を占めています。全目的では、鉄道及びバスの合計が10%未満であり、公共交通の分担率は低い状況です。傾向として、平成13年から平成23年にかけては自動車の分担率が増加していますが、平成23年から令和４年にかけては大きな変化がありません。国勢調査による通勤・通学時の利用交通手段も同様に、自動車が大半を占め、公共交通の利用は10%程度となっています。

※三重県における中京都市圏パーソントリップ調査の対象都市は、北勢圏域の桑名市、四日市市、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町となっています。

検証⑥

鉄道、バスの利用者数は、コロナ禍に減少した後、回復傾向にあります。しかし、三岐鉄道は、他の鉄道と比較して回復水準が低い状況です。

北勢圏域では、全目的の公共交通（鉄道・バス）の交通分担率が10%未満で推移しています。また、三重県全体の通勤・通学では、公共交通（鉄道・バス）の交通分担率が10%程度となっています。

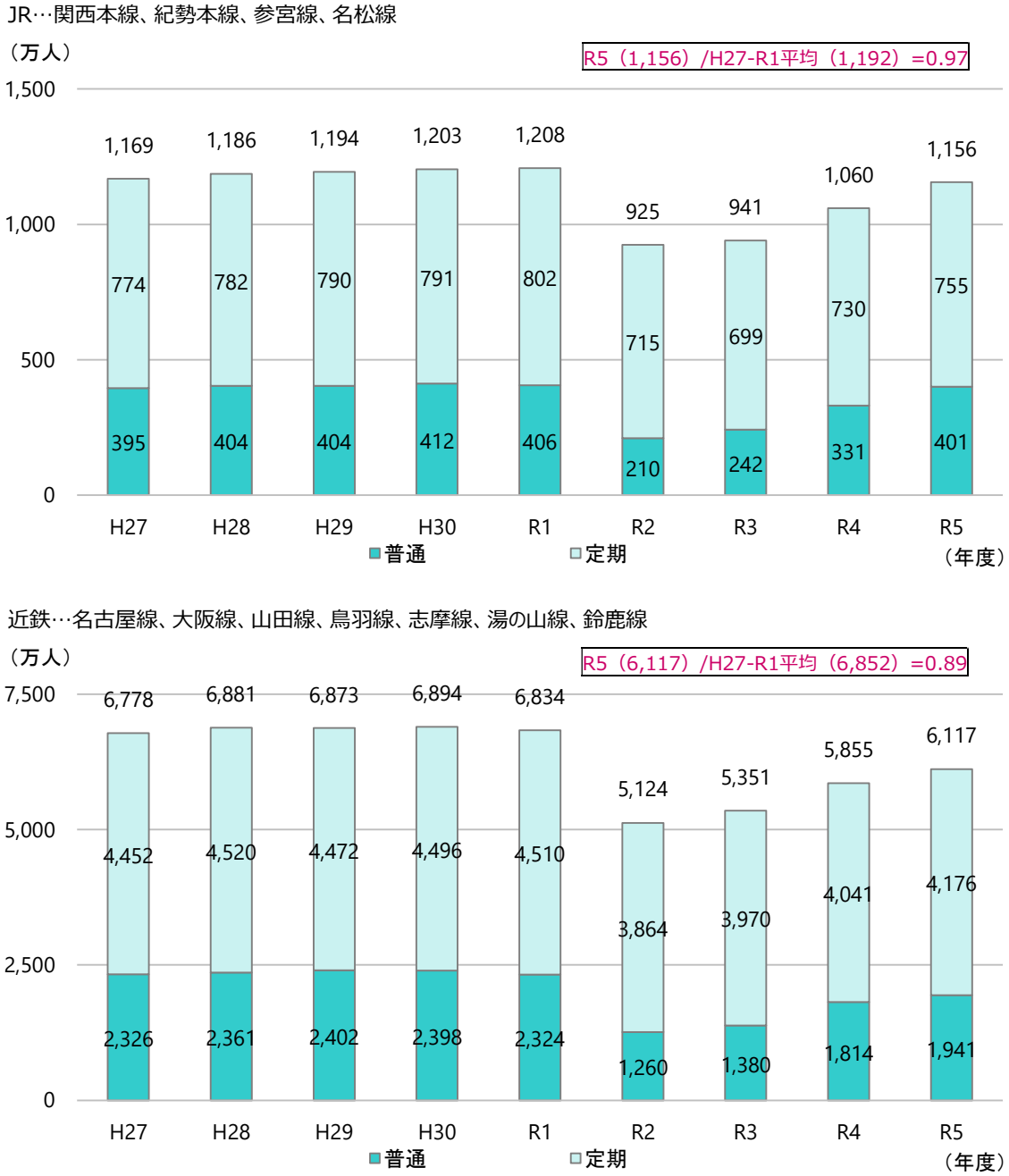


図　鉄道利用者（乗車人員）の推移①

資料：三重県統計書（西日本旅客鉄道㈱、東海旅客鉄道㈱、近畿日本鉄道㈱）

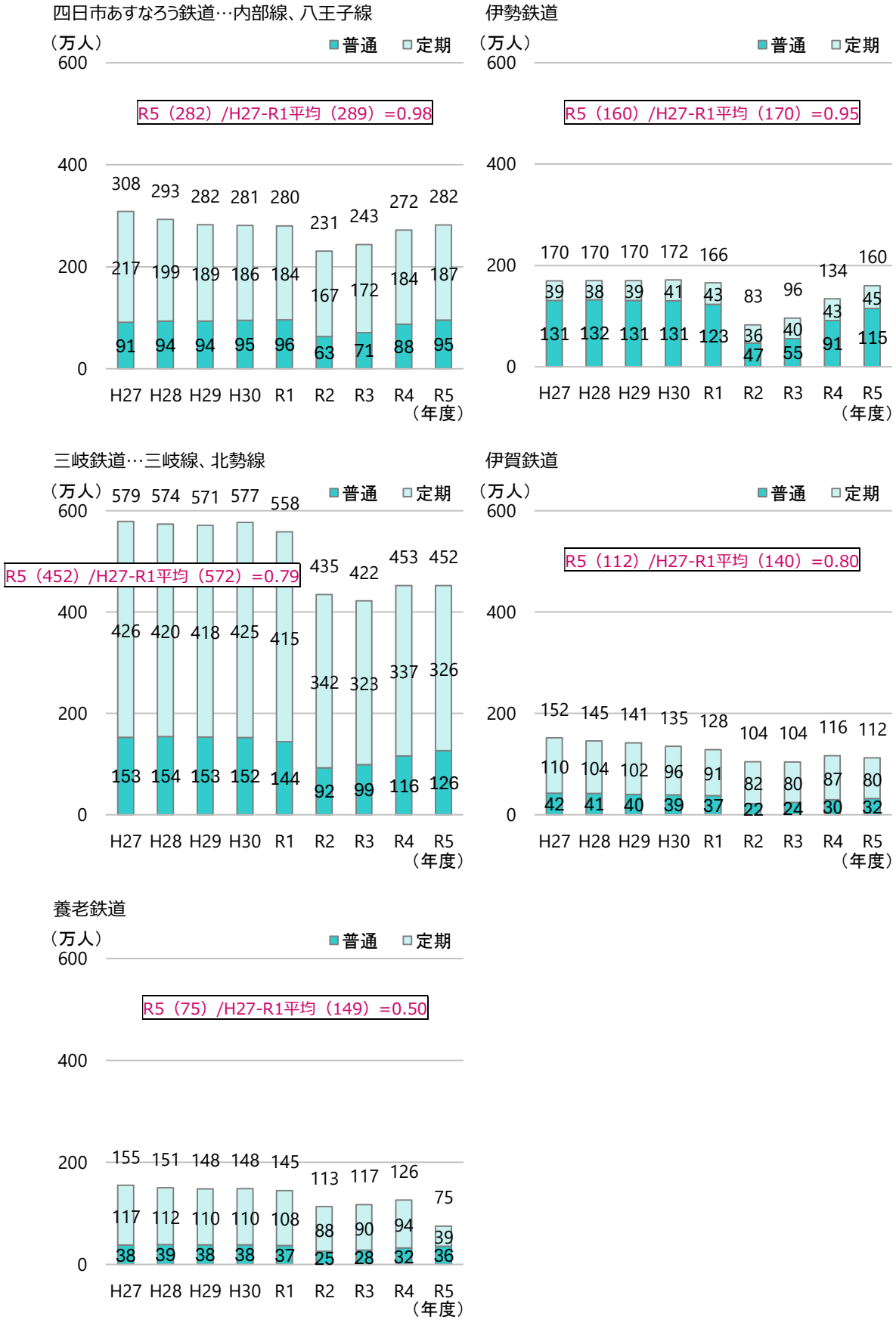


図　鉄道利用者（乗車人員）の推移②

資料：三重県統計書（四日市あすなろう鉄道㈱、伊勢鉄道㈱、三岐鉄道㈱、伊賀鉄道㈱、養老鉄道㈱）

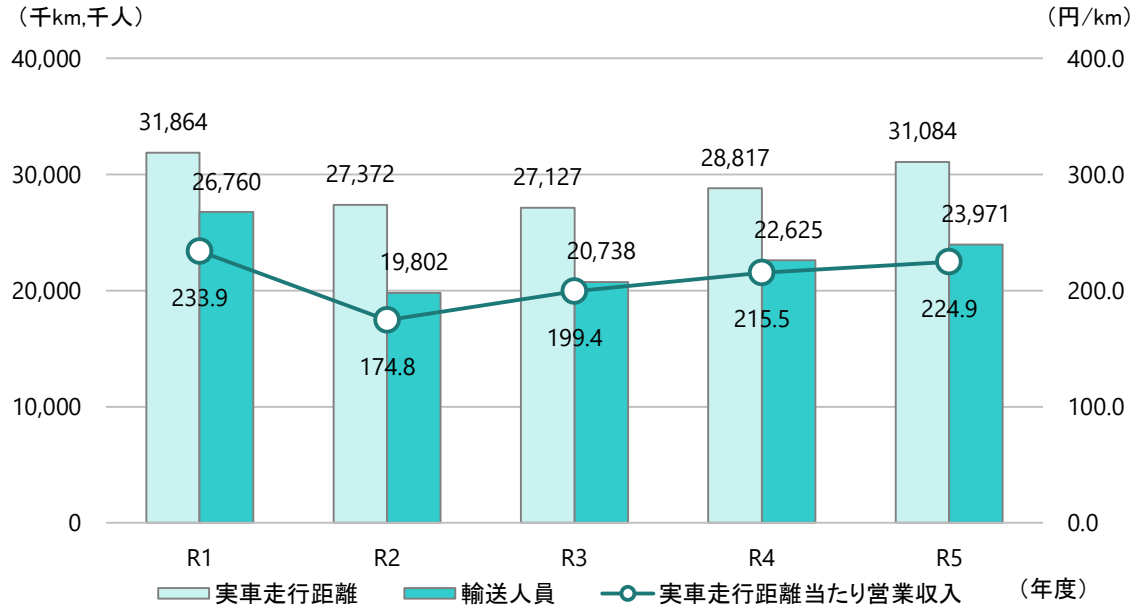


図　バス事業の推移

※乗合バスを対象とした集計であり、コミュニティバスや観光バス等は含まない。

資料：数字でみる中部の運輸2025（国土交通省中部運輸局）

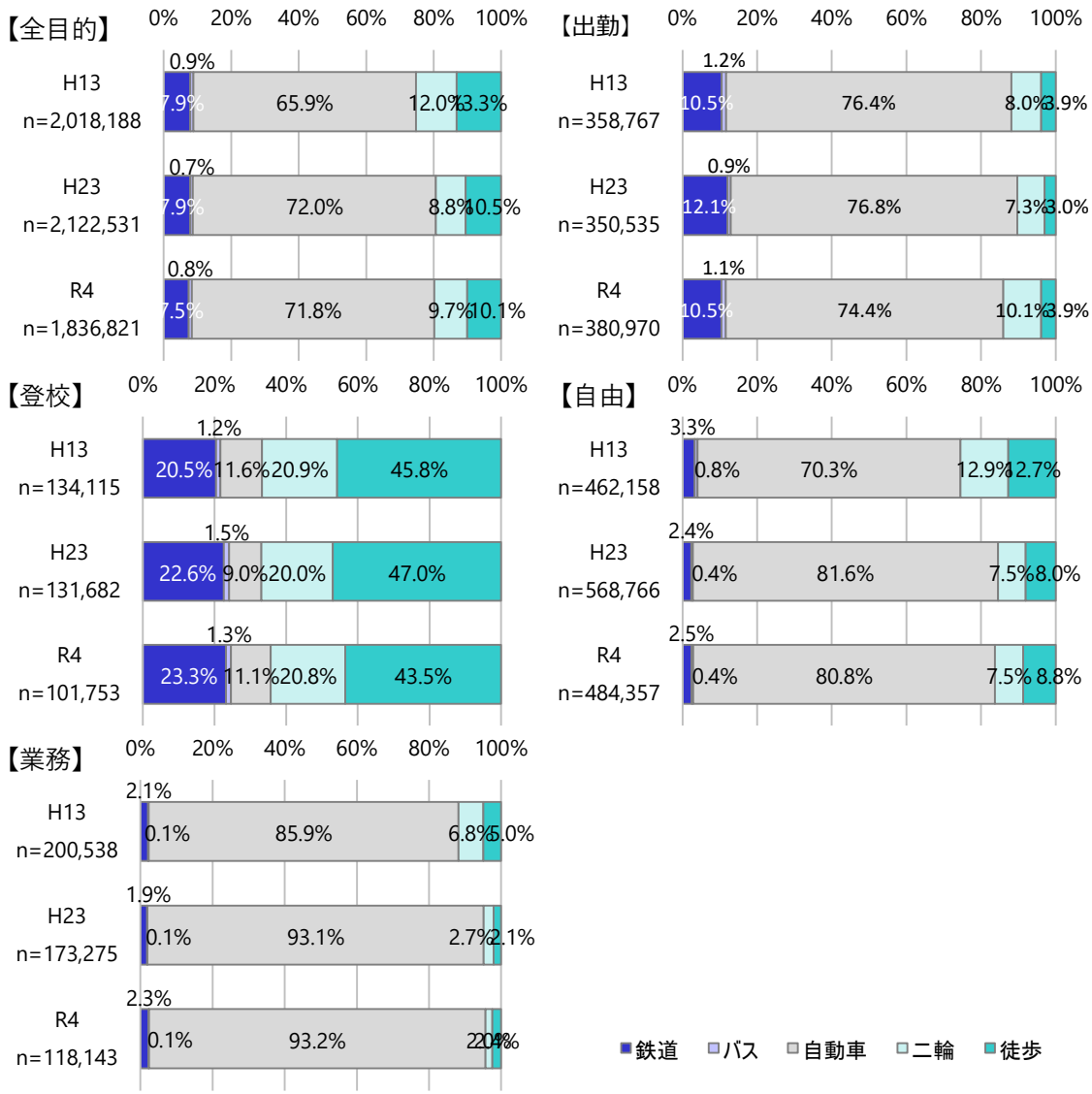


図　交通分担率の変化

※集計対象は、北勢圏域の桑名市、四日市市、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町である。

資料：中京都市圏パーソントリップ調査（各年）（中京都市圏総合都市交通計画協議会）

表　通勤・通学における利用交通手段

利用交通手段		H22		R2	
		通勤者・通学者数	割合	通勤者・通学者数	割合
		人	%	人	%
利用交通手段が1種類	鉄道・電車のみ	52,101	5.9	49,967	5.9
	乗合バスのみ	11,273	1.3	9,555	1.1
	自家用車のみ	581,217	66.2	583,542	69.1
利用交通手段が2種類	鉄道・電車＋乗合バス	11,288	1.3	9,267	1.1
	鉄道・電車＋自家用車	13,078	1.5	11,408	1.4
	鉄道・電車＋その他	21,065	2.4	16,249	1.9
	乗合バス＋自家用車	665	0.1	723	0.1
	乗合バス＋その他	1,380	0.2	1,249	0.1
利用交通手段が3種類	鉄道・電車＋乗合バス＋自家用車	1,237	0.1	1,063	0.1
	鉄道・電車＋乗合バス＋その他	2,311	0.3	1,787	0.2
	鉄道・電車＋その他2種	977	0.1	630	0.1
上記以外		181,044	20.6	158,798	18.8
合計		877,636	100.0	844,238	100.0
鉄道・電車又は乗合バスを含む		115,375	13.1	101,898	12.1

※表中の「上記以外」には利用交通手段不詳のほか利用交通手段が4種類以上を含むが、内訳が示されていないため鉄道・電車又は乗合バスの利用者を含む可能性がある。

資料：国勢調査（各年）

（３）「災害に対応した安全性の向上」に関する検証

１）災害リスクの高い区域内の人口割合

○平成27年から令和２年にかけて、三重県全体では都市計画区域内人口が－33,110人と減少するなかで、災害リスクの高い区域※が増加したこともあり、当該区域内に居住する人口は＋2,764人となっており、その割合は10.7%から11.1%と1.6ポイント上昇しています。

○三重県内の20都市計画区域のうち、13都市計画区域では災害リスクの高い区域内の人口割合が増加していますが、桑名、津、松阪、明和、伊勢、志摩、南勢及び紀伊長島の８都市計画区域では災害リスクの高い区域内に居住する人口自体は減少しています。一方、それ以外の都市計画区域では、災害リスクの高い区域内に居住する人口自体が増加しています。

※災害リスクの高い区域は、想定最大規模降雨による家屋倒壊等氾濫想定区域*、土砂災害特別警戒区域及び理論上最大クラスの津波浸水想定区域で浸水深が２m以上となる区域のいずれかに該当する区域としています。
※東日本大震災を受けた津波被災市街地復興手法検討調査（国土交通省）では、浸水深が２m以下の場合には建物が全壊となる割合が大幅に低下することが報告されています。

表　災害リスクの高い区域内の人口割合の変化

圏域	都市計画区域	H27			R2			H27→R2増減			H27→R2増加率	
		都市計画区域	災害リスクの高い区域	割合	都市計画区域	災害リスクの高い区域	割合	都市計画区域	災害リスクの高い区域	割合	都市計画区域	災害リスクの高い区域
		人	人	%	人	人	%	人	人	－	%	%
北勢	桑名	180,055	29,271	16.3	178,902	29,236	16.3	▲ 1,153	▲ 35	0.1	▲ 0.6	▲ 0.1
	四日市	362,240	22,754	6.3	357,689	24,734	6.9	▲ 4,551	1,980	0.6	▲ 1.3	8.7
	鈴鹿	196,224	4,356	2.2	195,607	5,016	2.6	▲ 617	660	0.3	▲ 0.3	15.2
	いなべ	26,475	638	2.4	26,141	1,451	5.6	▲ 334	813	3.1	▲ 1.3	127.4
	亀山	50,717	1,089	2.1	50,597	1,772	3.5	▲ 120	683	1.4	▲ 0.2	62.7
中南勢	津	217,036	24,376	11.2	215,641	23,402	10.9	▲ 1,395	▲ 974	▲ 0.4	▲ 0.6	▲ 4.0
	松阪	150,849	17,659	11.7	146,820	16,823	11.5	▲ 4,029	▲ 836	▲ 0.2	▲ 2.7	▲ 4.7
	安濃	10,508	367	3.5	10,457	392	3.7	▲ 51	25	0.3	▲ 0.5	6.9
	多気	9,450	604	6.4	8,268	677	8.2	▲ 1,182	73	1.8	▲ 12.5	12.0
	明和	22,586	3,568	15.8	22,445	3,268	14.6	▲ 141	▲ 300	▲ 1.2	▲ 0.6	▲ 8.4
伊勢志摩	伊勢	141,270	37,445	26.5	135,896	34,583	25.4	▲ 5,374	▲ 2,862	▲ 1.1	▲ 3.8	▲ 7.6
	鳥羽	11,461	2,774	24.2	8,712	3,624	41.6	▲ 2,749	850	17.4	▲ 24.0	30.7
	志摩	38,832	9,523	24.5	34,587	8,284	24.0	▲ 4,245	▲ 1,239	▲ 0.6	▲ 10.9	▲ 13.0
	南勢	1,554	1,152	74.1	1,302	955	73.3	▲ 252	▲ 197	▲ 0.8	▲ 16.2	▲ 17.1
伊賀	伊賀	80,072	2,068	2.6	79,127	5,206	6.6	▲ 945	3,138	4.0	▲ 1.2	151.7
	名張	78,795	3,270	4.2	76,387	3,874	5.1	▲ 2,408	604	0.9	▲ 3.1	18.5
東紀州	尾鷲	15,545	5,873	37.8	14,110	6,022	42.7	▲ 1,435	149	4.9	▲ 9.2	2.5
	熊野	12,948	1,065	8.2	12,010	1,841	15.3	▲ 938	776	7.1	▲ 7.2	72.9
	紀伊長島	7,234	4,766	65.9	6,486	4,192	64.6	▲ 748	▲ 574	▲ 1.3	▲ 10.3	▲ 12.1
	御浜	7,047	711	10.1	6,604	743	11.3	▲ 443	32	1.2	▲ 6.3	4.5
計		1,620,898	173,331	10.7	1,587,788	176,095	11.1	▲ 33,110	2,764	0.4	▲ 2.0	1.6

※都市計画区域内を対象としている。資料：都市計画基礎調査

検証⑦

三重県全体では、災害リスクの高い区域が拡大したことで当該区域内に居住する人口が増加しています。また、災害リスクの高い区域の人口割合もやや増加しています。

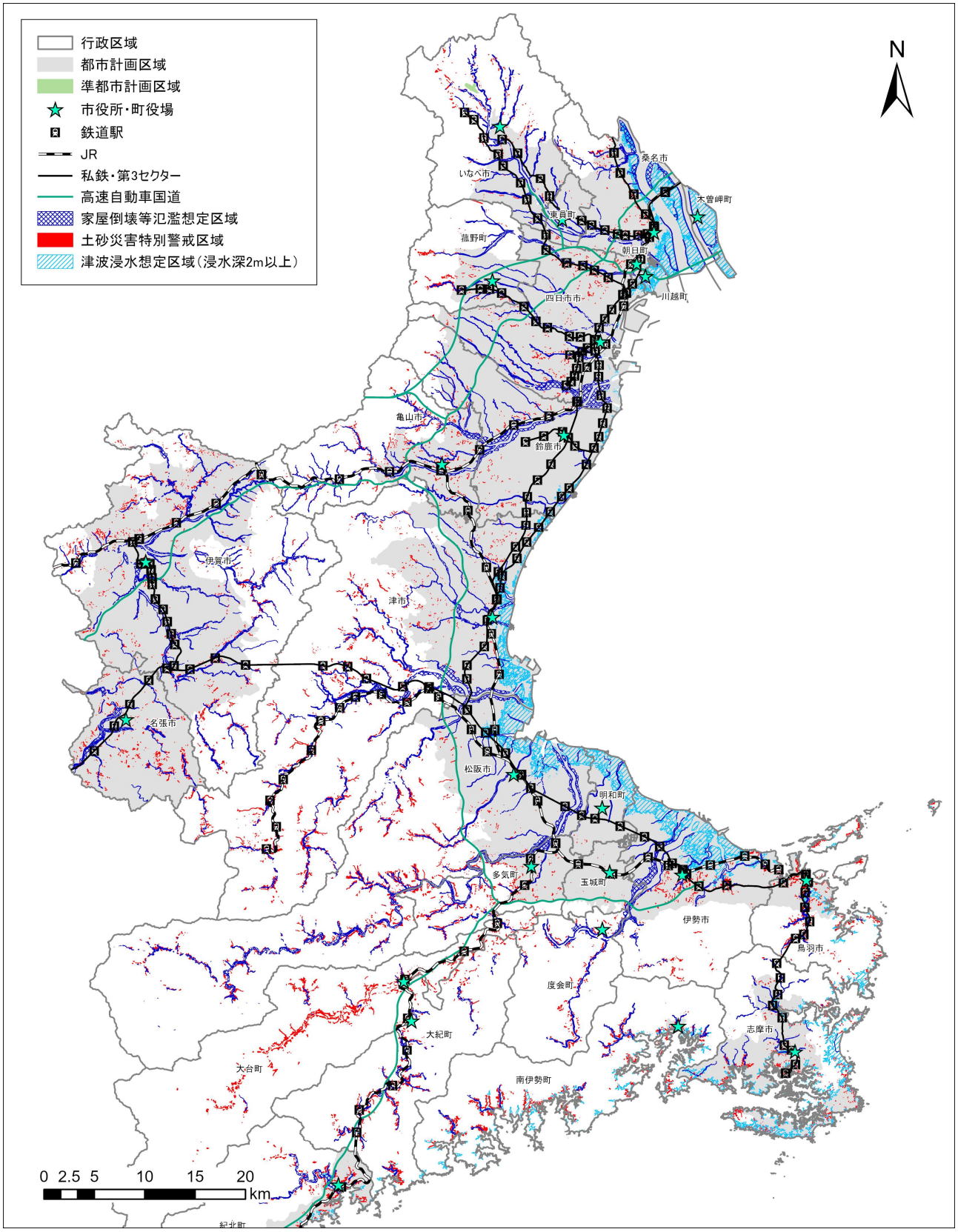


図　災害リスクの高い区域（北部）

資料：国土数値情報_洪水浸水想定区域データ（1次メッシュ単位）2024年度（令和6年度）版

国土数値情報_土砂災害警戒区域データ2024年度（令和6年度）版、三重県地震被害想定調査結果（R8.6）

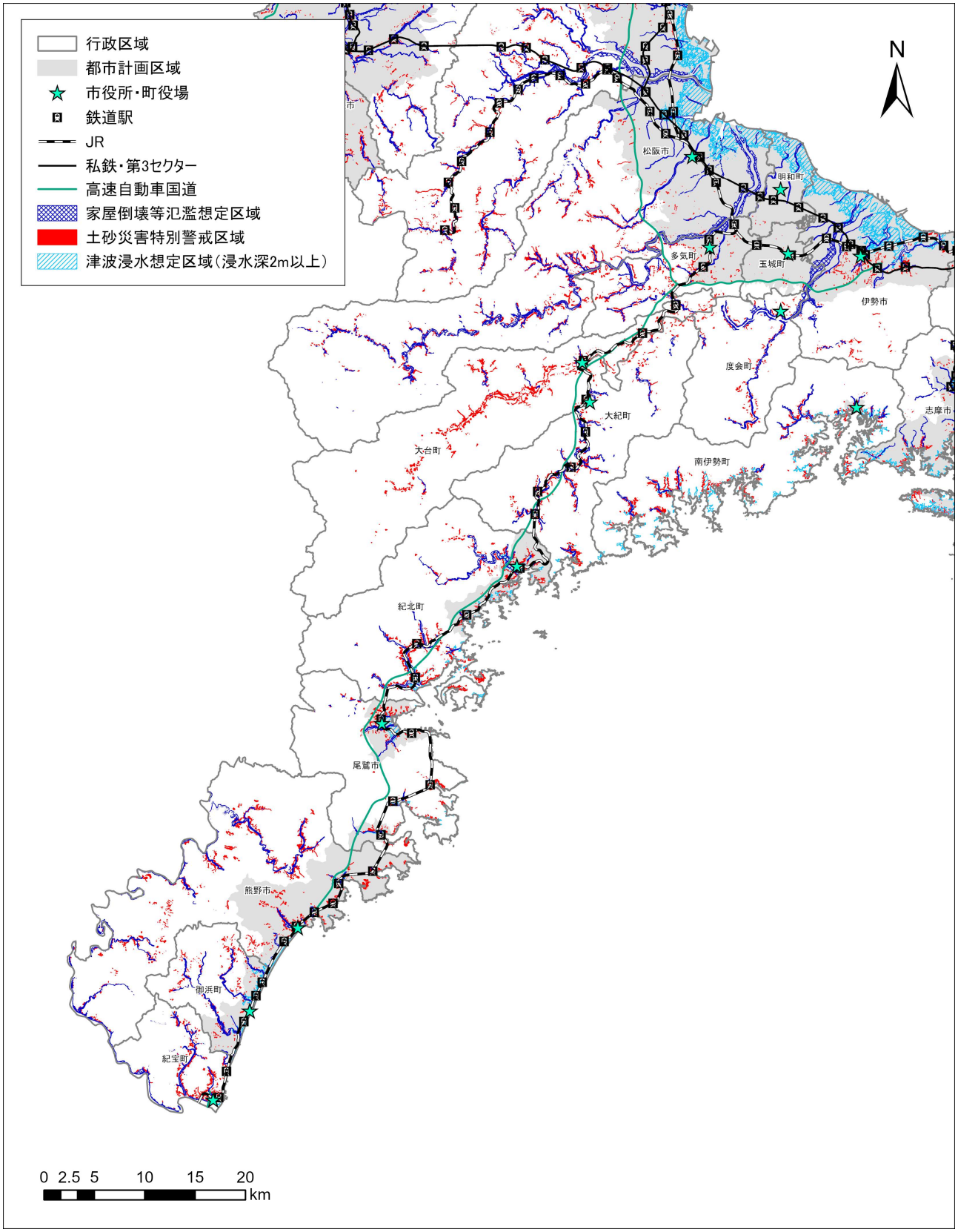


図　災害リスクの高い区域（南部）

資料：国土数値情報_洪水浸水想定区域データ（1次メッシュ単位）2024年度（令和6年度）版
国土数値情報_土砂災害警戒区域データ2024年度（令和6年度）版、三重県地震被害想定調査結果（R8.6）

２）災害リスクの高い区域における避難施設等の人口カバー率

○平成27年から令和２年にかけて、三重県全体では災害リスクの高い区域内に居住する人口が＋2,764人の増加に対して、避難施設等のカバー人口※は＋1,708人となっており、その割合は85.4%から85.1%と0.4ポイント減少しています。

○三重県内の20都市計画区域のうち、８都市計画区域では避難施設等の人口カバー率が減少していますが、そのうち、四日市、鈴鹿、いなべ、亀山及び尾鷲の５都市計画区域では避難施設等のカバー人口自体は増加しています。一方、松阪、伊勢、志摩、南勢及び紀伊長島の５都市計画区域では避難施設等のカバー人口自体が減少しています。

○なお、三重県では東日本大震災を受けて津波避難対策を強化してきており、その一つとして津波避難タワーの整備を進めています。東日本大震災以前に津波避難タワーは大紀町の１か所のみでしたが、現在までに６市８町で42か所（収容可能人員19,574人）まで整備が進んでいます。

※避難施設等から500m圏内をカバー圏域としています。

表　災害リスクの高い区域における避難施設等の人口カバー率の変化

圏域	都市計画区域	H27			R2			H27→R2増減			H27→R2増加率	
		災害リスクの高い区域	避難圏域	割合	災害リスクの高い区域	避難圏域	割合	災害リスクの高い区域	避難圏域	割合	災害リスクの高い区域	避難圏域
		人	人	%	人	人	%	人	人	－	%	%
北勢	桑名	29,271	25,134	85.9	29,236	25,169	86.1	▲ 35	35	0.2	▲ 0.1	0.1
	四日市	22,754	21,674	95.3	24,734	23,268	94.1	1,980	1,594	▲ 1.2	8.7	7.4
	鈴鹿	4,356	4,042	92.8	5,016	4,538	90.5	660	496	▲ 2.3	15.2	12.3
	いなべ	638	229	36.0	1,451	445	30.7	813	216	▲ 5.3	127.4	93.9
	亀山	1,089	1,064	97.7	1,772	1,673	94.4	683	609	▲ 3.3	62.7	57.2
中南勢	津	24,376	21,629	88.7	23,402	22,138	94.6	▲ 974	509	5.9	▲ 4.0	2.4
	松阪	17,659	14,240	80.6	16,823	12,671	75.3	▲ 836	▲ 1,569	▲ 5.3	▲ 4.7	▲ 11.0
	安濃	367	255	69.5	392	274	69.9	25	19	0.4	6.9	7.5
	多気	604	392	64.8	677	444	65.6	73	52	0.8	12.0	13.4
	明和	3,568	2,137	59.9	3,268	2,303	70.5	▲ 300	166	10.6	▲ 8.4	7.8
伊勢志摩	伊勢	37,445	31,804	84.9	34,583	28,857	83.4	▲ 2,862	▲ 2,947	▲ 1.5	▲ 7.6	▲ 9.3
	鳥羽	2,774	2,691	97.0	3,624	3,532	97.5	850	841	0.4	30.7	31.2
	志摩	9,523	6,963	73.1	8,284	6,056	73.1	▲ 1,239	▲ 907	▲ 0.0	▲ 13.0	▲ 13.0
	南勢	1,152	1,129	98.0	955	955	100.0	▲ 197	▲ 174	2.0	▲ 17.1	▲ 15.4
伊賀	伊賀	2,068	790	38.2	5,206	2,587	49.7	3,138	1,797	11.5	151.7	227.6
	名張	3,270	2,276	69.6	3,874	2,740	70.7	604	464	1.1	18.5	20.4
東紀州	尾鷲	5,873	5,688	96.9	6,022	5,694	94.6	149	6	▲ 2.3	2.5	0.1
	熊野	1,065	1,015	95.3	1,841	1,796	97.6	776	781	2.2	72.9	76.9
	紀伊長島	4,766	4,687	98.3	4,192	4,135	98.6	▲ 574	▲ 552	0.3	▲ 12.1	▲ 11.8
	御浜	711	264	37.1	743	537	72.3	32	273	35.2	4.5	103.7
計		173,331	148,104	85.4	176,095	149,812	85.1	2,764	1,708	▲ 0.4	1.6	1.2

※都市計画区域内を対象としている。資料：都市計画基礎調査

検証⑧

三重県全体では、災害リスクの高い区域における避難施設等の人口カバー率に大きな変化はありませんが、避難施設等のカバー人口自体はやや増加しています。

表　津波避難タワーの整備状況

圏域	市町	施設名	完成年度	収容可能人員 人
北勢	桑名市	津波避難誘導デッキ	R4	1,500
	木曽岬町	北部地区津波避難タワー	H29	450
		南部地区津波避難タワー	H30	100
	川越町	北部保育所津波避難施設	R3	360
		亀須・亀崎地区津波避難タワー	R3	417
	鈴鹿市	大木歯科医院津波避難タワー	R2	122
中南勢	松阪市	五主津波避難タワー	R4	786
		松名瀬津波避難タワー	R3	161
	明和町	大淀津波避難タワー	H28	1,085
		浜田・八木戸津波避難タワー	H28	381
		北藤原・川尻津波避難タワー	H29	294
		大堀川新田津波避難タワー	H29	396
		山大淀津波避難タワー	H30	645
		根倉・行部津波避難タワー	H31	684
	大紀町	錦タワー	H10	72
		第2錦タワー	H24	235
伊勢志摩	伊勢市	村松町津波避難施設	H25	368
		大湊町津波避難施設	H26	1,333
		有滝町津波避難施設	H27	906
		一色町津波避難施設	H27	1,408
		二見町西津波避難施設	H28	1,799
		東豊浜町津波避難施設	H29	864
		二見町今一色津波避難施設	H30	1,215
	志摩市	浜島地区津波避難タワー	H25	110
		畔名地区津波避難タワー	R4	36
		和具漁港・志摩町和具地区津波避難タワー	R4	288
		国府地区津波避難タワー①	R6	244
		国府地区津波避難タワー②	R6	250
		国府地区津波避難タワー③	R6	97
		甲賀北地区津波避難タワー	R7	128
	南伊勢町	五ヶ所浦津波避難タワー	H30	200
東紀州	熊野市	志原尻津波避難タワー	H27	300
		芝園津波避難タワー	H27	300
	紀北町	中洲公園津波避難タワー	H27	310
	御浜町	芝地下地地区津波避難タワー	H24	100
		萩内・はまゆう台地区津波避難タワー	H30	130
		浜組地区津波避難タワー	R1	130
		三軒屋地区津波避難タワー	R3	130
	紀宝町	紀宝町防災拠点施設(津波避難ビル)	H25	800
		道の駅「紀宝町ウミガメ公園」防災拠点施設	R5	200
		津波避難タワー建設工事（鵜殿1組）	R7	120
		津波避難タワー建設工事（鵜殿2組）	R7	120
計		6市8町　42か所		19,574

資料：三重県

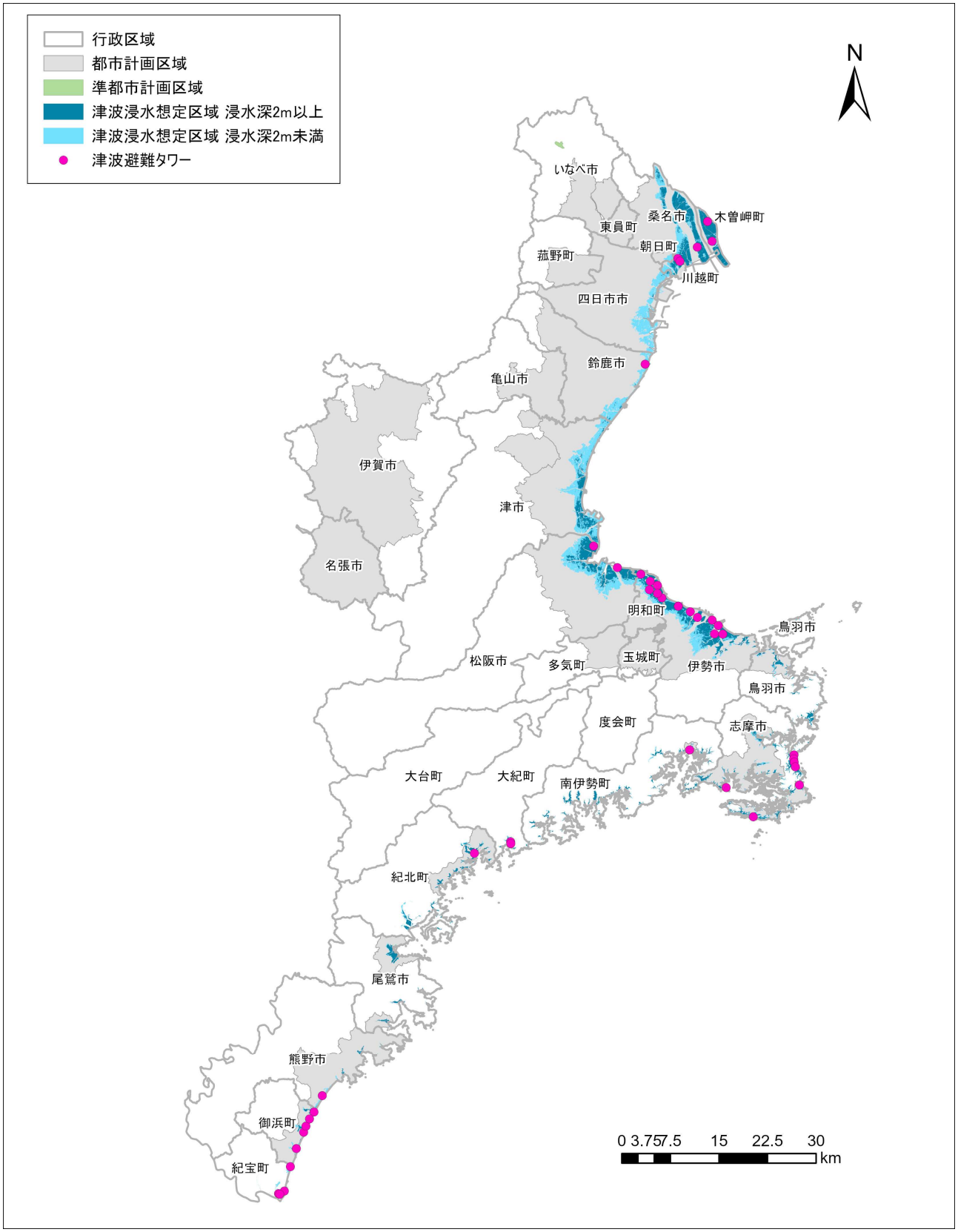


図　津波避難タワーの整備状況

資料：三重県

３）住宅の耐震化率の推移

○三重県の住宅の耐震化率は上昇傾向となっています。平成20年の77.8%から令和５年には89.1%まで伸びており、これは全国平均の89.8%とおおむね同様の水準となっています。

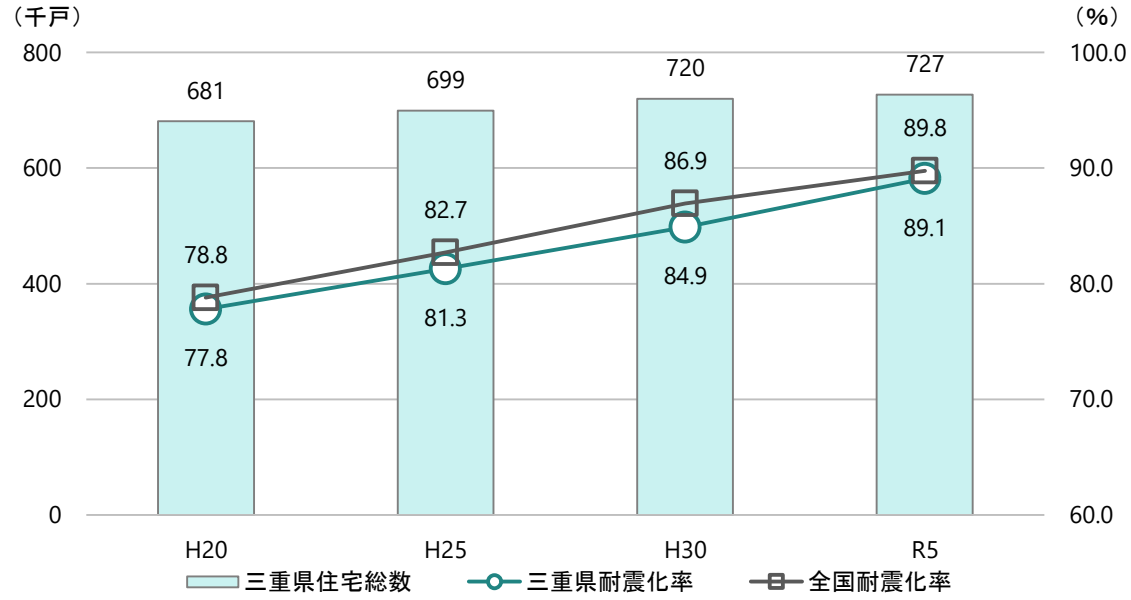


図　住宅の耐震化率の推移

資料：住宅・土地統計調査

検証⑨

住宅の耐震化率は上昇傾向であり、全国平均とおおむね同様の水準です。

（４）「産業振興による地域活力の向上」に関する検証

１）県内総生産の推移

○三重県の県内総生産（GDP）は、平成30年度の約8.8兆円から令和元年度に約8.3兆円と減少したものの、その後は再び増加しており、令和４年度には約8.9兆円と過去最高となっています。

○令和４年度の県内総生産（GDP）について都道府県ごとにみると、規模としては全国で16番目となっています。しかし、一人当たりでみると、平成27年度には約440万円、全国で８番目でしたが、令和４年度には約500万円となり、全国で４番目の規模になっています。

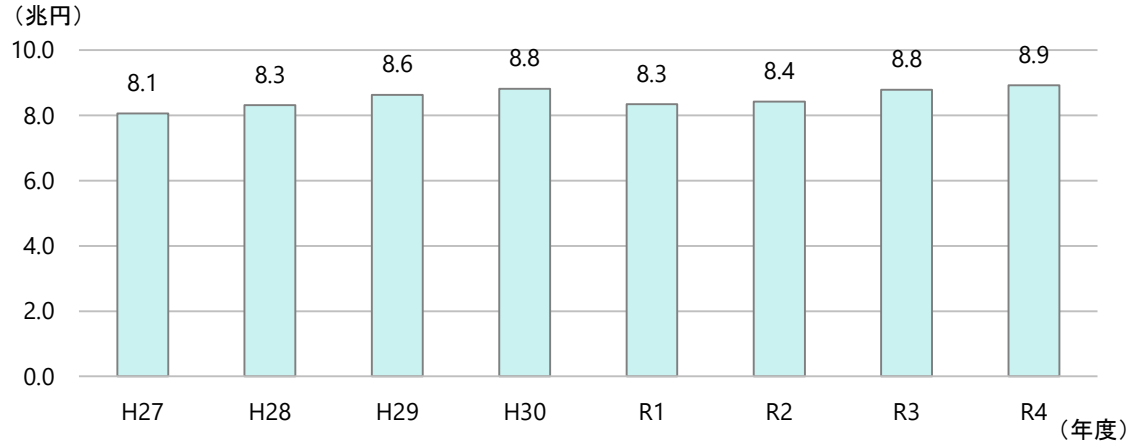


図　県内総生産（実質）の推移

※2008SNA、平成27年基準（2009年に国際連合で合意された国民経済計算の最新の国際基準で、平成27年を基準年として物価の変動を調整して算出した実質GDP）による。

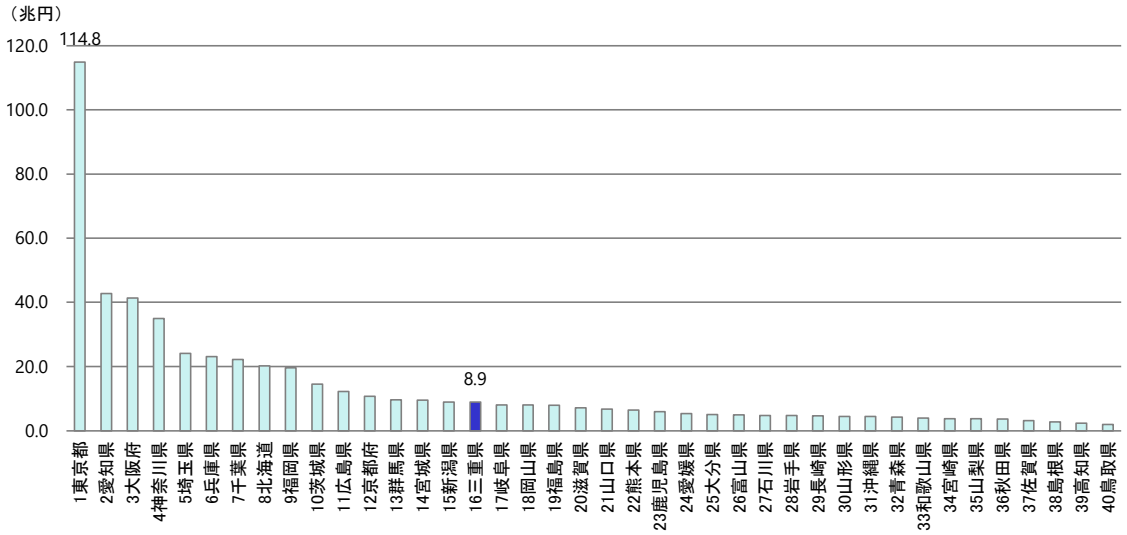


図　都道府県内総生産（実質）の比較（R4年度）

※栃木県、福井県、長野県、静岡県、奈良県、徳島県、香川県はGDPが公表されていない。

資料：県民経済計算（内閣府）

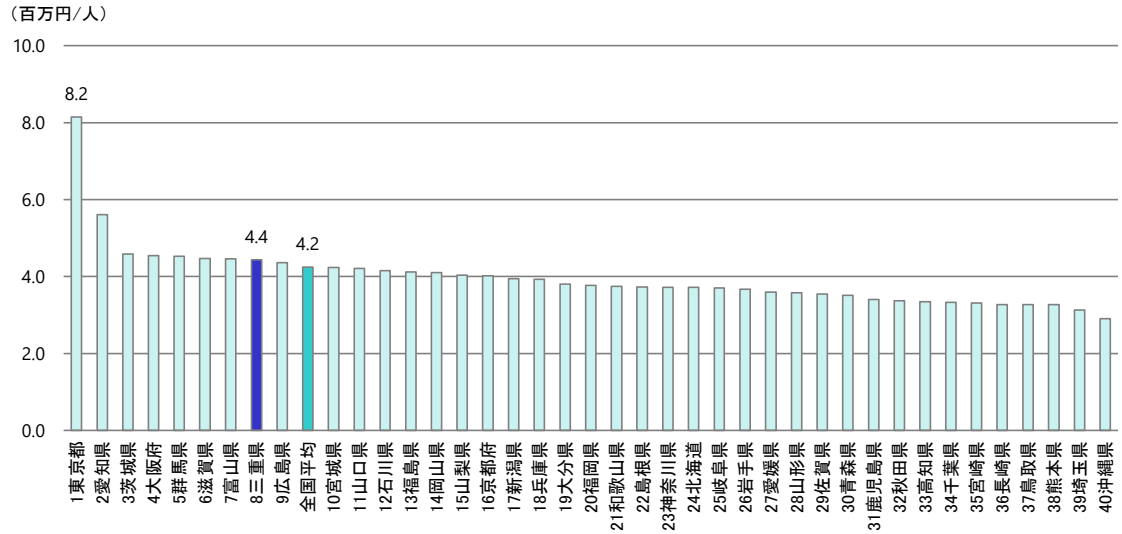


図　一人当たりの都道府県内総生産（実質）の比較（H27年度）

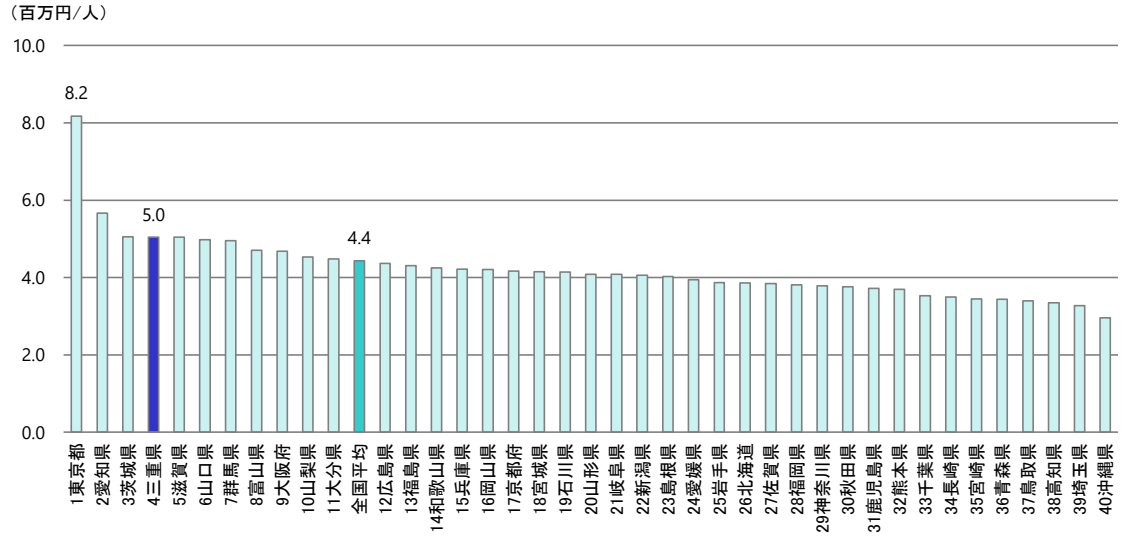


図　一人当たりの都道府県内総生産（実質）の比較（R4年度）

※平成27年度は、平成27年度GDPを平成27年国勢調査人口で除して算出している。令和4年度は、令和4年度GDPを令和2年国勢調査人口で除して算出している。

※栃木県、福井県、長野県、静岡県、奈良県、徳島県、香川県はGDPが公表されていない。

資料：国勢調査、国民経済計算、県民経済計算（内閣府）

検証⑩

県内総生産は、令和４年度に過去最高を記録しています。

県内総生産の規模は全国16番目であるものの、一人当たりでは全国４番目の規模となっています。

２）企業立地件数の推移、工業系土地利用誘導ゾーンにおける工業系土地利用

○三重県への工場立地件数は、令和４年までは年間20件を超えていましたが、令和５年には16件、令和６年には18件と、近年は20件を下回る水準となっています。

○平成27年から令和６年までの10年間の累計件数について都道府県ごとにみると、三重県は254件であり、全国で13番目となっています。

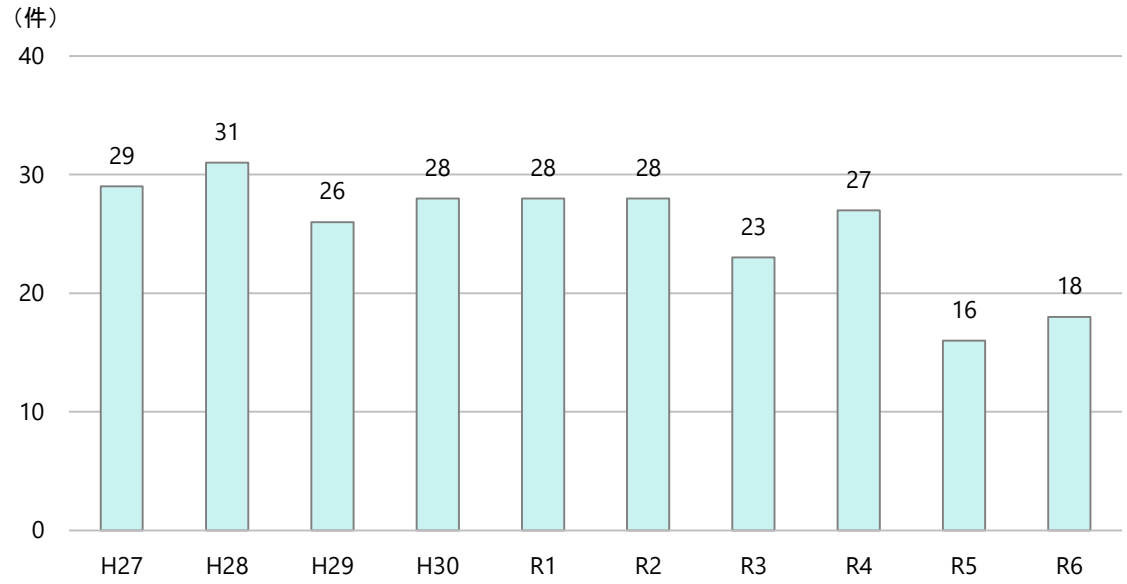


図　工場立地件数の推移

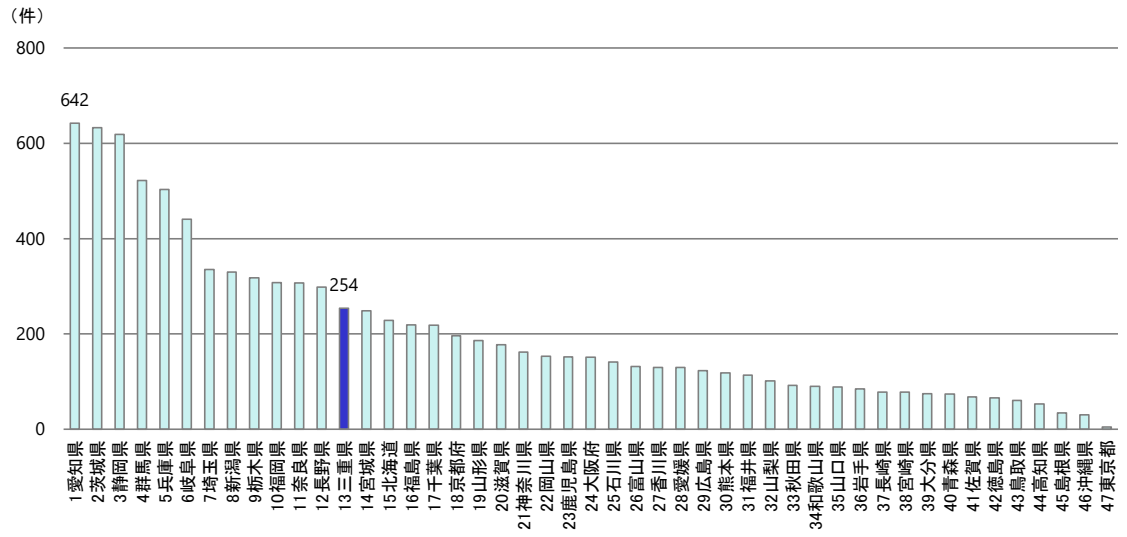


図　都道府県別工場立地件数の比較（H27からR6までの10年間の累計件数）

※製造業、電気業（水力・地熱・太陽光発電所を除く。）、ガス業及び熱供給業の工場を建設する目的で、1,000㎡以上の用地（埋立予定地を含む。）を取得（借地を含む。）した事業者対象としている。

資料：工場立地動向調査

○現行マスタープランでは、積極的に工業誘致を図るエリアとして工業系土地利用誘導ゾーン※を位置付けています。

○平成30年から令和６年にかけての工業系土地利用誘導ゾーン内での工業系土地利用面積は、全体で＋134.7ha（＋31.7%）となっています。この間、都市計画区域全体の工業系土地利用面積の増加率は＋8.5%であることを踏まえると、工業系土地利用誘導ゾーンでは工業系土地利用が増進しているといえます。

○都市計画区域別にみると、桑名、四日市、亀山及び津都市計画区域の工業系土地利用誘導ゾーンでは工業系土地利用が増加している一方、いなべ、鈴鹿及び松阪都市計画区域では大きな進展がみられません。また、伊賀都市計画区域では、工業系土地利用が＋2.5haとなっていますが、工業系土地利用誘導ゾーンの面積に対して工業系土地利用の割合が1.0%であり、工業の誘導としては低調といえます。

※工業系土地利用誘導ゾーンは、以下の基準で30か所を設定しています。
【用途地域外】
・下記の基準１をすべて満たし、かつ、基準２のいずれかを満たす区域
≪基準１≫
①市町マスタープラン（未来法、農村産業法）等に工業系土地利用の位置づけがある区域
②立地の確実性がある区域（市街化区域編入および地区計画決定の要件を満たす区域で、農用地や保安林など他の法令で大幅な制限が明らかでない区域）
③面積規模が５ha以上あり、周辺の集落等の生活環境に悪影響を与えない場所で農業環境や自然環境との調和が図られると判断できる位置にある区域
≪基準２≫
①高速道路インターチェンジ等工業系土地利用に適した拠点に位置し、原則幅員９m以上の道路に接続する区域　※高速道路インターチェンジからおおむね2.5km以内の区域
②幹線道路沿道（国道および計画４車線以上の道路）で、交通混雑度等既存道路の交通量に影響が少ない区域　※沿道もしくは沿道１km以内の区域に位置し、原則９m以上の道路に接続する区域
③高速道路インターチェンジや幹線道路（計画４車線以上の道路）に接続する幅員９m以上の道路沿道で、交通混雑度等既存道路の交通量に影響が少ない区域　※原則９m以上の道路に接続する区域
【用途地域内】
・工業系用途地域内の未利用地で、今後も市町において産業集積が必要と位置づけられている区域（この場合の面積規模は２ha以上）

検証⑪

三重県全体の工場立地件数は、令和４年まで年間20件を超えていたものの、近年は20件を下回る水準となっています。

工業系土地利用誘導ゾーンにおいては、工業系土地利用が進展していますが、一部のゾーンでは大きな進展がない状況です。

表　工業系土地利用誘導ゾーンの工業系土地利用の変化

圏域	都市計画区域	工業系土地利用誘導ゾーン	工業系土地利用					
			H30		R6		H30→R6 増加面積	R6/H30 増加率
			面積	割合	面積	割合		
		ha	ha	%	ha	%	ha	%
北勢	桑名都市計画区域	1,106.8	144.9	13.1	207.8	18.8	62.9	43.4
	いなべ都市計画区域	276.5	74.0	26.8	75.5	27.3	1.4	1.9
	四日市都市計画区域	124.8	67.2	53.9	76.8	61.5	9.5	14.2
	鈴鹿都市計画区域	103.4	1.3	1.3	1.3	1.3	0.0	0.0
	亀山都市計画区域	144.7	70.0	48.4	84.5	58.4	14.5	20.7
中南勢	津都市計画区域	181.9	40.1	22.0	69.3	38.1	29.2	72.9
	松阪都市計画区域	91.7	27.2	29.7	29.3	31.9	2.1	7.7
	多気都市計画区域	28.3			12.5	44.2	12.5	
伊賀	伊賀都市計画区域	260.2	0.1	0.0	2.5	1.0	2.5	2,698.4
工業系土地利用誘導ゾーン計		2,318.3	424.8	18.3	559.5	24.1	134.7	31.7
都市計画区域		－	7,867.5	－	8,534.0	－	666.5	8.5

※工業系土地利用は、都市計画基礎調査の土地利用のうち、工業系土地利用誘導ゾーンに含まれるものを抽出し、その変化（H30→R6）を計算している。

※無記入箇所は、都市計画基礎調査（土地利用現況調査）未実施。

資料：都市計画基礎調査

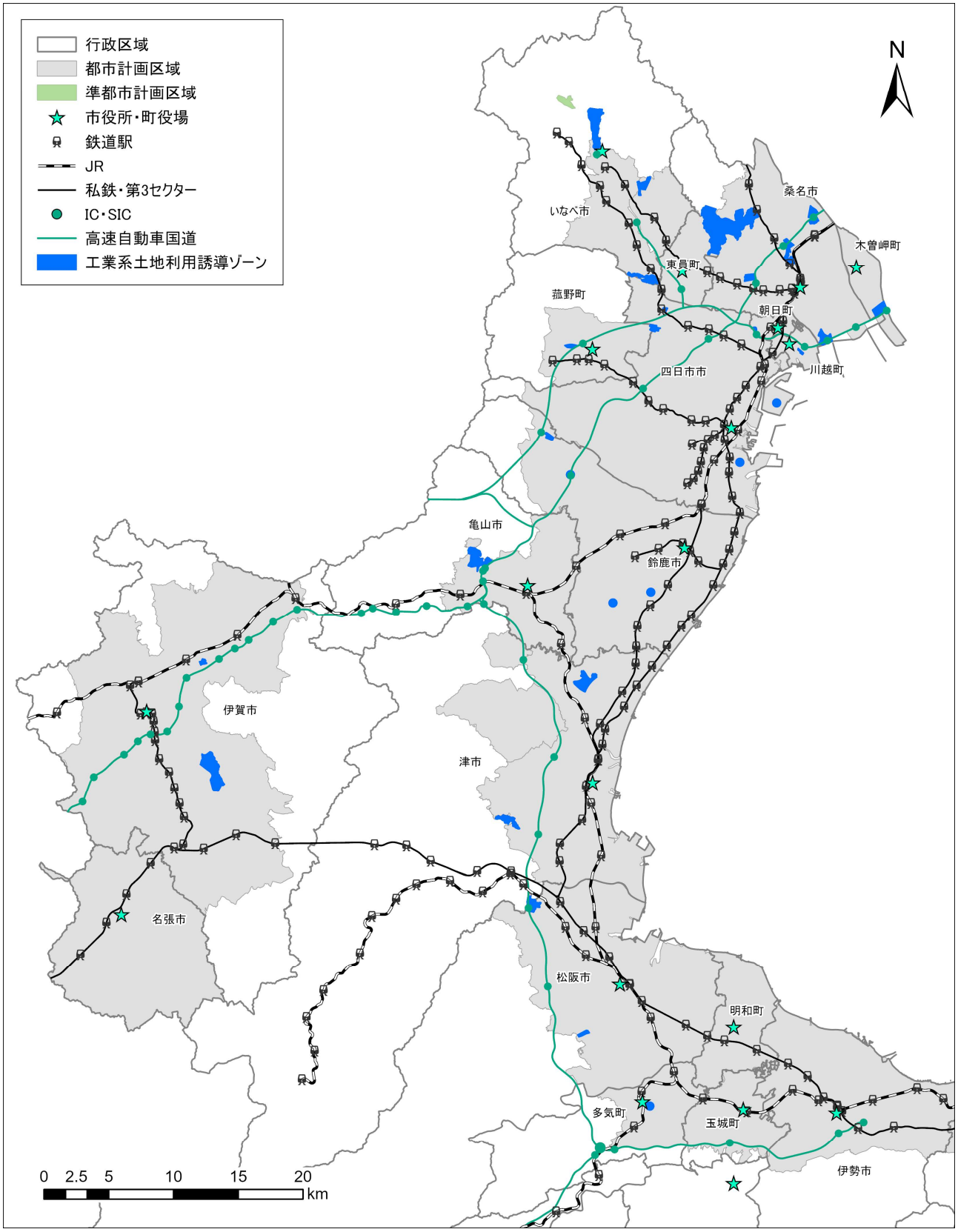


図　工業系土地利用誘導ゾーンの位置付け

３）都市計画道路の整備率（再掲）

○令和３年時点での都市計画道路の整備率※は69.6%（計画延長約1,388.6㎞のうち、整備済※が約966.5㎞）となっています。道路種別の整備率は、自動車専用道路が63.6%、幹線街路が70.0%、区画街路が93.2%、特殊街路が100%となっています。

○平成28年から令和３年にかけて、都市計画道路は見直しが行われつつ整備が進み、計画延長が－12,865m、整備済が＋99,387mとなり、整備率は＋7.7ポイントとなっています。

※整備率は、整備済と概成済を整備済として算出しています。概成済とは、路線として都市計画道路と同程度の機能を果たしうる現道（おおむね計画幅員の2/3以上または４車線以上）を有する状況をいいます。

表　都市計画道路の整備状況

種別	H28			R3			H28→R3増減		
	計画	整備済	整備率	計画	整備済	整備率	計画	整備済	整備率
	m	m	%	m	m	%	m	m	-
自動車専用道路	137,723	76,958	55.9	148,163	94,278	63.6	10,440	17,320	7.8
幹線街路	1,247,273	774,186	62.1	1,223,788	856,063	70.0	▲ 23,485	81,877	7.9
区画街路	7,050	6,560	93.0	7,050	6,570	93.2	0	10	0.1
特殊街路	9,430	9,430	100.0	9,610	9,610	100.0	180	180	0.0
計	1,401,476	867,134	61.9	1,388,611	966,521	69.6	▲ 12,865	99,387	7.7

※都市計画道路の種別は、以下のとおり。

自動車専用道路…都市高速道路、都市間高速道路、一般自動車道等の専ら自動車の交通の用に供する道路で、広域交通の大量でかつ高速に処理する道路。

幹　線　街　路…都市間の拠点間や都市内の地区間又は主要な施設相互間の交通を集散させるなど、都市の骨格を形成する道路。

区　画　街　路…街区内の交通を集散させるとともに、宅地への出入交通を処理する道路。

特　殊　街　路…自動車交通以外の特殊な交通の用に供する道路で、専ら歩行者、自転車又は自転車及び歩行者のそれぞれの交通の用に供する道路等。

資料：都市計画基礎調査

検証⑫（現況⑨の再掲）

都市計画道路は、計画を見直しながら整備が進展しています。

区画街路や特殊街路といった身近な道路に対して、幹線街路の整備が遅れています。

２－４　三重県の都市づくりにおける課題の整理

第３章の「三重県の都市計画に関する基本方針」の立案に向け、「都市づくりにおける大きな潮流と三重県の状況」、「三重県の都市の現況」、「現行都市計画区域マスタープランの検証」で把握した三重県の都市づくりにおける現状から大きく４つの課題を整理しました。

潮流

潮流①	人口減少・高齢化が進行するなかで、持続可能な都市づくりに向けた**コンパクト・プラス・ネットワークの取組**が求められている
潮流②	地震・津波対策に加え、頻発・激甚化する水害・土砂災害等に対して**安全・安心な都市づくり**を進めていくことが求められている
潮流③	リニア中央新幹線を核とした三大都市圏の対流の拡大及び中間駅となる三重県周辺から始まる**新たな地方創生の取組**が求められている
潮流④	将来にわたってインフラの有する機能が発揮されるよう、財政負担の軽減・平準化を図りながら**老朽化対策を推進**していくことが求められている
潮流⑤	インフラの維持管理のみならず、その活用によるにぎわいの創出に向けた**官民連携の取組**の推進が求められている
潮流⑥	心豊かな暮らしと持続可能な地域社会の実現に向け、都市政策において**デジタル技術を活用**することが求められている
潮流⑦	国際社会の一員として、気候変動問題の解決に向けた**カーボンニュートラル・脱炭素の取組**を推進することが求められている
潮流⑧	SDGsの理念である経済・社会・環境の3側面の統合的向上により、**持続可能な都市経営**をめざすことが求められている

現況

人口

- 現況①　少子高齢化が進行。全国よりも早いスピードで人口減少見込み
- 現況②　世帯数は増加だが、令和12年をピークに減少見込み
- 現況③　DIDの人口密度が低下。令和2年に初めてDID人口が減少
- 現況④　市街化区域・用途地域では、人口密度が低下

産業

- 現況⑤　商業は事業所数、年間商品販売額ともに減少傾向
- 現況⑥　工業は事業所数、製造品出荷額等ともに直近は増加。令和4年の製造品出荷額等は直近10年間で最高

土地利用・建物

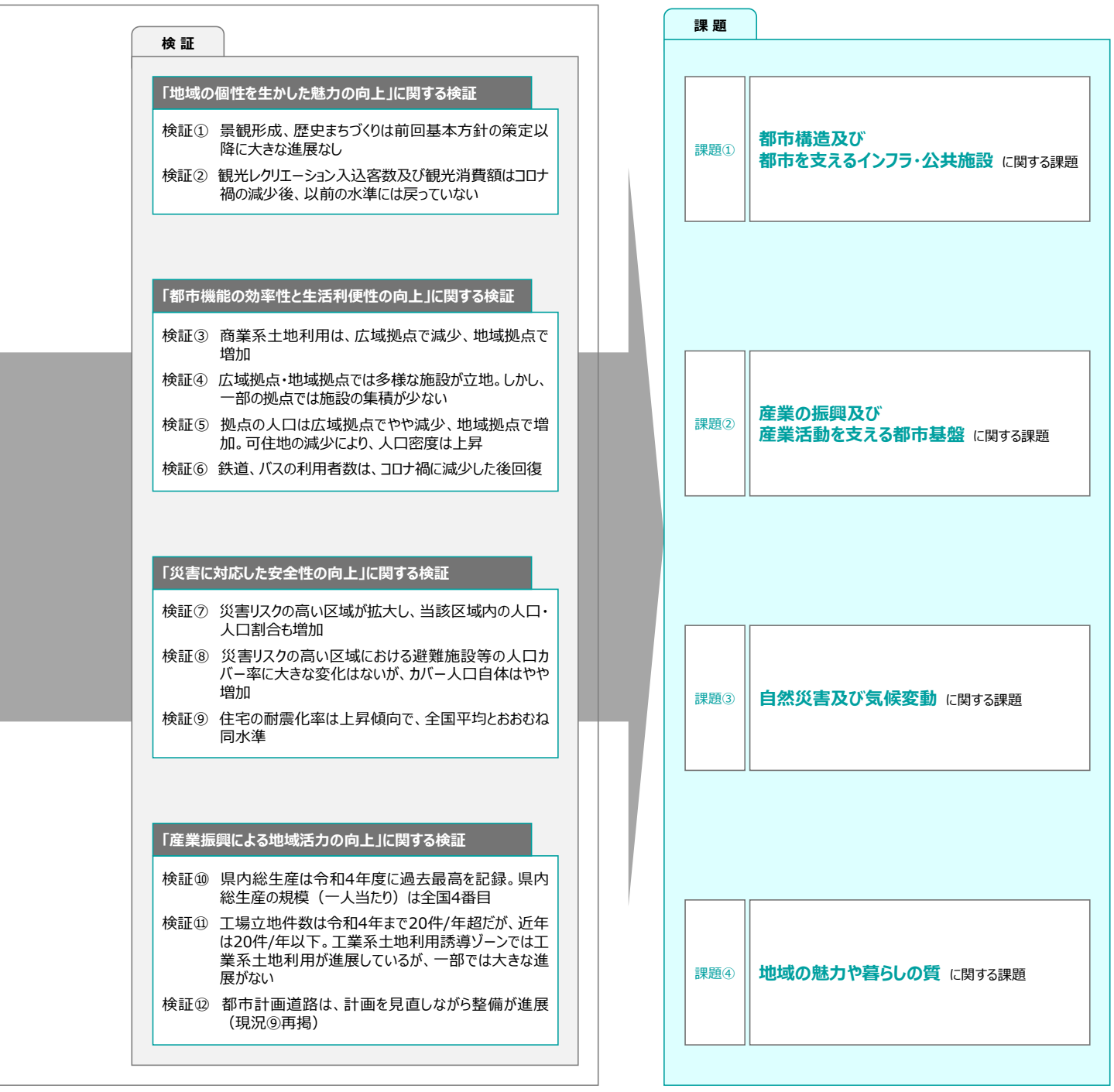
- 現況⑦　市街化区域・用途地域は拡大。都市的土地利用が進展している一方で低未利用土地も増加
- 現況⑧　空き家数は増加傾向で、空き家率は全国平均を上回る水準

都市基盤

- 現況⑨　都市計画道路は計画を見直しながら整備が進展しているが、幹線街路の整備が遅れている
- 現況⑩　都市計画公園は計画を見直しながら整備が進展しているが、大規模な公園及び緑地の整備が遅れている
- 現況⑪　公共下水道、流域下水道ともに着実に整備が進展

その他（圏域・都市計画区域）

- 現況⑫　一部の市町で圏域を超えた人の流動や広域連携の取組があるものの、現行の圏域設定を変更する必要性はない
- 現況⑬　必要に応じて都市計画区域の指定・再編、準都市計画区域の指定を検討することも考えられる


検 証
「地域の個性を生かした魅力の向上」に関する検証
検証① 景観形成、歴史まちづくりは前回基本方針の策定以降に大きな進展なし
検証② 観光レクリエーション入込客数及び観光消費額はコロナ禍の減少後、以前の水準には戻っていない
「都市機能の効率性と生活利便性の向上」に関する検証
検証③ 商業系土地利用は、広域拠点で減少、地域拠点で増加
検証④ 広域拠点・地域拠点では多様な施設が立地。しかし、一部の拠点では施設の集積が少ない
検証⑤ 拠点の人口は広域拠点でやや減少、地域拠点で増加。可住地の減少により、人口密度は上昇
検証⑥ 鉄道、バスの利用者数は、コロナ禍に減少した後回復
「災害に対応した安全性の向上」に関する検証
検証⑦ 災害リスクの高い区域が拡大し、当該区域内の人口・人口割合も増加
検証⑧ 災害リスクの高い区域における避難施設等の人口カバー率に大きな変化はないが、カバー人口自体はやや増加
検証⑨ 住宅の耐震化率は上昇傾向で、全国平均とおおむね同水準
「産業振興による地域活力の向上」に関する検証
検証⑩ 県内総生産は令和4年度に過去最高を記録。県内総生産の規模（一人当たり）は全国4番目
検証⑪ 工場立地件数は令和4年まで20件/年超だが、近年は20件/年以下。工業系土地利用誘導ゾーンでは工業系土地利用が進展しているが、一部では大きな進展がない
検証⑫ 都市計画道路は、計画を見直しながら整備が進展（現況⑨再掲）
課 題
課題① 都市構造及び都市を支えるインフラ・公共施設 に関する課題
課題② 産業の振興及び産業活動を支える都市基盤 に関する課題
課題③ 自然災害及び気候変動 に関する課題
課題④ 地域の魅力や暮らしの質 に関する課題

課題①「都市構造及び都市を支えるインフラ・公共施設」に関する課題

■人口減少・高齢化、既成市街地における低密度化・スポンジ化*に対応し、財政面及び経済面において持続可能な都市経営を可能とするため、引き続き居住や都市機能の誘導による利便性の高い拠点の形成、地域公共交通の維持・充実によるコンパクト・プラス・ネットワークの取組を推進する必要があります。

→【潮流①⑧】【現況①②③④⑦⑧】【検証③④⑤⑥】

■人口減少に伴う税収減が懸念される一方で、高度成長期に整備されたインフラや公共施設が一斉に老朽化し、更新費用の増大が見込まれるため、コンパクトな都市づくりと合わせてインフラや公共施設の集約・再編、適正な維持管理、長寿命化等戦略的なマネジメントを図る必要があります。

→【潮流④⑤】【現況⑨⑩⑪】【検証⑫】

■人口減少により、一定の人口密度に支えられてきた都市機能の確保が困難となることが予測されるなか、地域生活を支えるサービスを提供するためには、それぞれの強みを生かし、地域の資源を融通し合うといった市町間の広域連携を推進する必要があります。

→【潮流①】【現況①③④⑫⑬】【検証④⑤】

課題②「産業の振興及び産業活動を支える都市基盤」に関する課題

■さらなる企業誘致により、雇用の創出、地域経済の発展、財政基盤の安定を図るため、中部圏・近畿圏の中間に位置する立地条件と広域的道路ネットワークや港湾の機能を生かし、産業構造・経済活動の変容を踏まえながら新たな産業の受け皿を確保する必要があります。

→【潮流⑧】【現況⑤⑥⑨】【検証⑩⑪⑫】

■インバウンド*を含めた多様化する観光需要に対応するため、地域独自の観光資源に磨きをかけるとともに、そこにアクセスするための広域的道路交通ネットワークの整備を推進する必要があります。

→【潮流③】【検証①②⑥】

■リニア中央新幹線等の整備による日本中央回廊の形成効果の最大化に向けて、新たなゲートウェイ機能*の整備と持続可能な公共交通ネットワークの構築を推進するとともに、イノベーションを創出するビジネス拠点の形成や高付加価値産業・成長産業の誘致を図る必要があります。

→【潮流③】【現況⑤⑥⑨】【検証⑥⑩⑪⑫】

課題③「自然災害及び気候変動」に関する課題

■南海トラフ地震等の巨大地震や、激甚化・頻発化する豪雨災害に対して、海岸保全施設や避難施設等の機能強化、住宅・建築物・インフラの耐震化といったハード対策と、ハザードの周知や円滑な避難等の短期的なソフト対策を両輪として、被害低減に向けた対策を推進する必要があります。

→【潮流②⑧】【検証⑧⑨】

■中長期的には、コンパクト・プラス・ネットワークの取組において津波浸水リスクや洪水浸水リスクの高いエリア等での居住を抑制し、人的被害・家屋被害を低減するような都市構造への再編をめざす必要があります。

→【潮流①②⑧】【検証⑦⑨】

■気候変動の影響は、豪雨災害の激甚化・頻発化のほか、異常気象によるヒートアイランド現象の発生や生態系への影響等をもたらすことから、コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりの推進やデジタル技術の活用等によるエネルギー利用効率の向上、脱炭素*の取組を推進する必要があります。

→【潮流①②⑥⑦⑧】

課題④「地域の魅力や暮らしの質」に関する課題

■コロナ禍を経て価値が再認識された街路空間、公園・緑地、親水空間といった地域の交流、にぎわいの創出に資するパブリックスペース*について、ストック効果を高めるために、多様な主体と連携・協働しながら質的な充実を図る必要があります。

→【潮流⑤】【現況⑨⑩】【検証⑫】

■農地や里山、河川、海等の豊かな緑、多様な歴史文化を県民の資産ととらえ、その恵みを活用したゆとりある暮らしや持続可能な地域振興、観光交流の拡大につなげるため、その保全と活用の好循環を生み出す必要があります。

→【潮流③】【検証①②】

■人口減少・少子高齢化が進行するなか、デジタルの進展による暮らし方・働き方の変化やリニア中央新幹線の整備による移動時間の短縮を好機ととらえ、三重県の魅力を生かした新たなライフスタイル、心豊かな暮らしの実現に向けた取組を推進する必要があります。

→【潮流③⑥】【現況①②】

第３章 三重県の都市計画に関する基本方針

３－１ 三重県の都市づくりの方針

三重県の総合計画「強じんな美し国ビジョンみえ」では、基本理念として「強じんで多様な魅力あふれる『美し国』」の実現を掲げています。そして、リニア中央新幹線の整備効果の波及、人口減少・高齢化への対応としてのコンパクトな都市づくり、カーボンニュートラル*やデジタル化への対応等により、県民の皆さんが未来に希望を持ち、幸福を感じながら、元気に、かつ安全・安心に暮らすことのできる持続可能な地域、すなわち「強じんで多様な魅力あふれる『美し国』」の実現をめざすこととしています。

「強じんな美し国ビジョンみえ」においてめざす三重県の姿を念頭におき、「第２章 三重県の都市づくりにおける現状と課題」で整理した都市計画の課題に対応するため、これからの都市づくりの方針を次のように設定します。

強じんな美し国ビジョンみえ（抜粋）

基本理念	**「強じんで多様な魅力あふれる『美し国』」の実現**

現代の「美し国」の実現に向けて

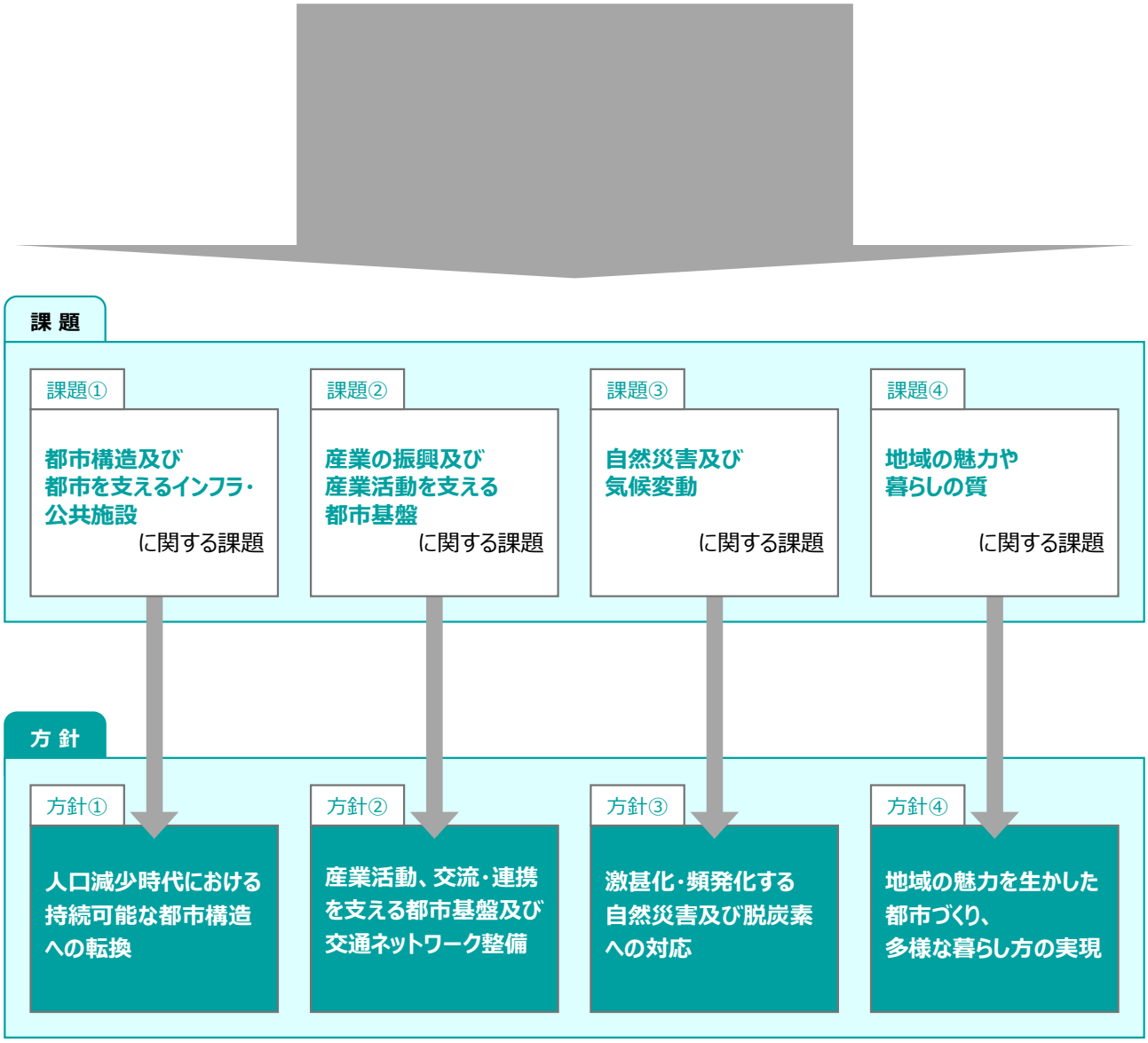
そのためには、防災対策や医療、福祉の充実など、**暮らしの安全・安心の確保**につながる取組を着実に進めていく中で、未来を担う子どもたちの健全な育成にしっかり取り組むとともに、県内各地の特性に応じて**地域資源を磨き上げ**、新型コロナ後の変化にも対応しつつ一層の観光振興につなげるほか、人材育成や生産性の向上などにより産業の競争力を高めることで、**地域の活力の向上や産業の振興**をはじめとする地域課題の解決を図っていくことが大切です。

その際、SDGsはもとより、**カーボンニュートラルやデジタル化などの動きに対応**し、新しい考えや先端技術を取り込むことで、環境負荷が少なく、自然環境が保全されるとともに、過疎化・高齢化が加速する中でも県民の皆さんが、買い物や通院、通学などの生活面で不便を感じなくてすむように、**移動に関する地域課題の解決**を図るなど、**持続可能な地域として発展**していくことが重要になります。

また、誰もが社会から孤立することのないよう、**市町をはじめ地域のさまざまな主体と連携**しながら地域共生社会の実現に取り組むとともに、人権が尊重され、性別、年齢、障がいの有無、国籍等に関わらず誰もが参画・活躍できるよう環境づくりを進める必要があります。

今後、高速交通ネットワークの整備が進む中で、将来的にはリニア中央新幹線の県内駅設置が見込まれており、三重県は、日本の中のいわば「成長のコリドー（回廊）」の一部をなすことが想定されます。リニア中央新幹線により、大都市圏と短時間でつながることに加え、**県内駅を核とした地域づくり**を進めることで、三重県が飛躍的に発展していく可能性があることから、**リニア中央新幹線の効果を県内全域に波及**させるために、今後、どのように取り組んでいくべきか検討していく必要があります。

さらに、人口減少・高齢化が進む中で、今後は中長期的な観点から、医療・介護・福祉といった生活サービスが受けられるなど、**コンパクト化の視点**も含め、人口減少下における地域社会のあり方について市町と連携しながら検討していく必要があります。


課 題
課題①
都市構造及び
都市を支えるインフラ・
公共施設
に関する課題
課題②
産業の振興及び
産業活動を支える
都市基盤
に関する課題
課題③
自然災害及び
気候変動
に関する課題
課題④
地域の魅力や
暮らしの質
に関する課題
方 針
方針①
人口減少時代における
持続可能な都市構造
への転換
方針②
産業活動、交流・連携
を支える都市基盤及び
交通ネットワーク整備
方針③
激甚化・頻発化する
自然災害及び脱炭素
への対応
方針④
地域の魅力を生かした
都市づくり、
多様な暮らし方の実現

課題①「都市構造及び都市を支えるインフラ・公共施設」に関する課題

都市づくりの方針①
「人口減少時代における持続可能な都市構造への転換」

■三重県では、これまでもコンパクト･プラス・ネットワークの考え方に基づく都市づくりを進めてきました。今後は、さらなる人口減少や世帯数の減少も見込まれ、既成市街地の低密度化・スポンジ化が懸念されることから、日常生活の利便性を確保し、財政的・経済的に持続可能な都市経営の実現のため、コンパクト・プラス・ネットワークの取組を一層深化・発展させていきます。具体的には、居住や医療、福祉、商業、行政サービス等の都市機能や、地方への新たな人の流れを生み出す事務所や研究所、研修所等の特定業務施設等*をまちなかや公共交通の利便性が高いエリアへ適切に誘導し、拠点の形成と都市機能の充実を図るとともに、それらの拠点をネットワークする公共交通や幹線道路ネットワークの強化を図ります。あわせて、徒歩や自転車による移動、デマンド交通*、シェアリングサービス*、IoT*・AI*を活用した自動運転等の多様な移動手段を組み合わせることで、高齢者をはじめとする交通弱者にも配慮した移動環境を構築し、限られた人口規模や財政条件のなかでも効率的に都市機能が維持される都市構造への転換を進めます。

■人口減少に伴う税収の減少が懸念される一方、高度経済成長期に集中的に整備されたインフラや公共施設が一斉に老朽化しており、将来的な更新・改修の費用の増大が避けられない状況にあります。このため、インフラや公共施設はそのまま維持するのではなく、将来の人口規模や利用需要等を見据えた集約・再編を進めることで保有量の適正化を図るとともに、予防保全や長寿命化によるライフサイクルコスト*の縮減を重視したマネジメントを進めます。同時に、施設の複合化や多機能化、PPP／PFI*による維持管理・運営手法の導入等を通じて、サービス水準を維持しながら運営コストの抑制を図るとともに、コンパクトな都市構造と整合した投資配分により、持続可能な公共サービス提供体制の構築をめざします。また、将来的なインフラの更新・改修の費用の増大が見込まれることに加えて、整備や維持管理に関する専門技術者が不足するなかでは、人手不足の解消や生産性の向上に資するよう、デジタル技術・AI*等の導入を進めます。

■人口減少が進行することにより、これまで一定の人口密度に支えられてきた都市機能の維持が困難となることが予測されるなかでは、単独の市町で全ての都市機能を完結させるのではなく、中枢的機能を有する都市を中心とした広域連携を強化していくことが不可欠となっています。そのため、市町が地域の実情に応じて進めるコンパクト・プラス・ネットワークの取組を尊重することを基本としたうえで、県民の皆さんが安心して快適な暮らしを営んでいけるようにするために、県土を俯瞰しながら、圏域を単位としたコンパクト・プラス・ネットワークについても取組を進めます。具体的には、医療、教育、文化、広域交通といった高次都市機能*については、各圏域で中枢的な役割を担う都市に集約・強化を図る一方、周辺市町においては、地域の特性や強みを生かした生活サービスや産業機能を維持・充実させることで、役割分担と相互補完に基づき圏域として都市機能の維持・確保を図ります。また、このような圏域を単位とした都市づくりに取り組むため、三重県は広域の地方公共団体として市町間の広域連携や将来に向けたビジョンの共有が円滑に進められるよう、適切な助言や調整、支援の役割を一層きめ細やかに果たしていきます。

課題②「産業の振興及び産業活動を支える都市基盤」に関する課題

都市づくりの方針②
「産業活動、交流・連携を支える都市基盤及び交通ネットワーク整備」

■中部圏・近畿圏の中間に位置する地理的優位性と、東名阪自動車道や新名神高速道路、東海環状自動車道、伊勢自動車道、紀勢自動車道等の広域的道路ネットワーク並びに四日市港をはじめとする港湾の整備効果を最大限に活用し、雇用創出と地域経済の底上げ、ひいては財政基盤の安定につながるものづくり産業の集積を進めます。具体的には、石油化学コンビナートや電子部品、輸送用機械等の産業が集積する強みを基盤としながらも、産業構造やサプライチェーン*の再編、デジタル化等の経済活動の変容を見据え、成長分野に対応可能な産業用地の確保及び企業誘致を図ります。新たな産業用地については、工業立地動向や物流効率、自然環境への負荷等を総合的に考慮するとともに、将来の工業その他業務活動の規模の見通しを踏まえて検討します。あわせて、研究開発・実証・生産が連動する環境を形成し、地場中小企業との取引拡大やオープンイノベーション*の促進により、地域内での企業の定着と付加価値の循環を高め、地域経済の持続的発展をめざします。

■リニア中央新幹線等の整備により形成をめざす日本中央回廊の効果を最大化するため、従来のようなものづくり産業等の誘致にとどまらず、企業活動の中枢機能や高付加価値部門を呼び込む取組を進めます。具体的には、東京圏・名古屋圏・大阪圏との時間距離の短縮を好機として捉え、企業の本社機能や研究開発機能、営業・企画等に関するサテライト機能*の立地を促進します。また、外資系企業が求める事業環境の整備による国際的なビジネスを受け入れる力や、首都圏一極集中リスクを踏まえた業務継続や代替拠点としてのバックアップ機能の誘致も検討し、広域的な大規模災害時にも産業・経済活動が停止しないレジリエント*な国土構造の形成への寄与をめざします。これらの実現に向けては、リニア三重県駅周辺等のアクセス性の高いエリアにおけるビジネス拠点の形成、居住・交流・研究機能が近接する環境づくりを進め、ビジネス創出と人材交流を促す都市空間の質の向上を図ります。

■産業活動及び観光需要の拡大等を下支えするため、物流・人流の両面から産業インフラと移動サービスの高度化を一体的に進めます。産業インフラとしては、産業拠点と高速道路、港湾等との接続性を高める道路の整備やアクセス性の向上を進めるとともに、企業活動に不可欠なデジタル基盤、エネルギー供給、災害対応力を総合的に強化し、企業立地後の操業の安定性と拡張性の確保を図ります。また、観光分野においては、インバウンド*を含む多様化する旅行者ニーズに対応するため、観光地まで円滑にアクセスできるよう二次交通*の充実を進めます。具体的には、バス、タクシー、デマンド交通*、シェアリングサービス*、レンタカー、旅客船等を組み合わせつつ、デジタル技術を活用しながら予約・決済・案内を一体化する広域MaaS*の導入・拡充を図ることで、滞在時間の増加と消費拡大につなげていきます。さらに、リニア中央新幹線の整備を契機とした新たなゲートウェイ機能*の整備と、地域の持続可能な公共交通ネットワークの構築を両軸として、日常の移動利便性の向上と観光・交流の拡大をめざします。

課題③「自然災害及び気候変動」に関する課題

都市づくりの方針③
「激甚化・頻発化する自然災害及び脱炭素への対応」

■南海トラフ地震等の巨大地震や、激甚化・頻発化する豪雨災害に対して、都市全体としての被害を最小限に抑え、速やかな復旧・復興を可能とするため、海岸保全施設や河川施設等の防災インフラの機能強化を着実に進めるとともに、住宅・建築物や道路、上下水道等の耐震化・老朽化対策を計画的に推進し、都市機能の致命的な喪失を防ぐ国土強靭化*の取組を進めます。特に、南北に細長い地形構造であり、山地から海岸までの距離が短いという特性を有する三重県では、短時間の強雨が急激な流出につながり、河川の下流域における洪水氾濫の危険性や沿岸部での津波・高潮浸水の危険性があります。このような水災害リスクは、完全な回避が困難であるとの認識のもと、中長期的な視点では、津波や洪水の浸水想定区域等における居住系土地利用を抑制しつつ、安全な市街地への新たな居住を誘導するといった都市構造の転換を進めます。防災・減災の取組は、コンパクト・プラス・ネットワークの取組と一体的に進め、平時の利便性と災害時の安全性を両立させることで、将来にわたって持続可能でレジリエント*な都市構造の構築をめざします。また、南海トラフ地震等に備え、被災後の早期かつ的確な復興に向け、事前復興まちづくり*の取組を進めます。

■災害による被害の軽減を図るためには、行政による施設整備や制度運用に加え、住民・企業・関係団体等の多様な主体が災害リスクを共有し、それぞれの立場で主体的に行動できる体制を構築することが重要です。そのため、ハザードマップの周知や避難行動計画の策定・共有等を通じて、災害リスクを分かりやすく伝え、住民一人ひとりが適切な判断と行動をとれるようなリスクコミュニケーション*を進めます。また、豪雨災害への対応としては、河川改修や下水道整備といった従来の治水対策に加え、土地利用や雨水貯留・浸透機能の確保を含めた流域全体での対策を進める流域治水*の取組を進めます。これにより、都市づくりと治水対策を一体的に進め、仮に浸水が生じた場合でも、被害が拡大しにくい都市環境の形成をめざします。さらに、包括的かつ実効性の高い防災・減災対策とするため、こうした取組について、多様な主体の参画と連携を促進します。

■気候変動の進行は、豪雨災害の激甚化・頻発化のみならず、異常気象によるヒートアイランド現象の発生や生態系への影響など、都市環境・自然環境に多方面の課題をもたらしています。このため、防災・減災の取組とあわせて、脱炭素社会*の実現に向けた都市づくりを一体的に進めます。具体的には、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方のもと、移動距離の短縮や公共交通の利用促進を図るとともに、デジタル技術の活用や住宅・建築物の省エネルギー化、再生可能エネルギーの導入、自然環境の保全等により、エネルギー利用効率の向上とカーボンニュートラル*の実現をめざします。また、市街地においては、雨水の貯留・浸透や暑熱緩和、生態系の保全といった多面的な機能を有する公園緑地や水辺空間等のグリーンインフラ*を都市基盤として積極的に活用し、防災性と環境性能を兼ね備えた持続可能でレジリエント*な都市づくりを進めます。

課題④「地域の魅力や暮らしの質」に関する課題

都市づくりの方針④
「地域の魅力を生かした都市づくり、多様な暮らし方の実現」

■街路空間や公園・緑地、親水空間といったパブリックスペース*は、地域の交流やにぎわいを支える重要な都市アセット*として質的な充実、価値の向上を図り、歩いて回遊しやすいウォーカブル*な空間の形成を進めるとともに、滞留や交流を促す利活用により日常的なにぎわいの創出をめざします。また、行政単独による整備・管理に加え、Park-PFI*等を活用し、民間事業者や地域団体と連携・協働することで、交流・イベント利用等の多様な機能を導入し、持続可能な運営をめざします。同時に、公共施設や公園、空き家・空き店舗等は、居場所づくりや多様な活動の受け皿となるサードプレイス*として地域に展開することで、多様な人々が集い、活動できる場づくりを進め、暮らしの質の向上と地域コミュニティの活性化を図ります。このような都市アセット*の活用を通じた都市のリノベーション・再生やにぎわい創出の取組を促進するため、産官学民の多様な主体が幅広く連携したプラットフォーム*の構築やエリアマネジメントの実践など、地域のまちづくり活動への支援を図ります。

■リアス式海岸の多島海景観や熊野古道、伊勢神宮等の美しい景観や豊かな自然、歴史・文化といった地域固有の資源は、県民共有の貴重な財産であり、これを将来にわたり守り、育てながら活用することが持続可能な地域振興の基盤となります。このような景観や歴史的風致の質的向上は、観光客の滞在満足度を高めるだけでなく、地域に暮らす人々の誇りや愛着の醸成にもつながります。そのため、景観計画や歴史的風致維持向上計画（歴史まちづくり計画）等の作成を通じて地域固有の資源を磨き上げ、また、それらを面的・線的につなげることで滞在型・周遊型観光を促進するとともに、街路や公共空間における修景を通じて地域の魅力が感じられる景観の形成を進めます。この際、保全と活用を対立的に捉えるのではなく、観光交流の拡大や地域経済の活性化を通じて、景観や自然、文化を適切に維持・継承する好循環を生み出し、持続可能な観光と地域づくりを進めます。

■リニア中央新幹線の整備による移動時間の短縮は、広域的な人の流れや産業・観光の可能性を拡大する機会といえます。また、デジタル技術の進展により、リモートワーク*やワーケーション*といった時間や物理的な距離にとらわれない柔軟な暮らし方・働き方が広がりつつあります。これらを好機と捉え、三重県の豊かな自然環境や落ち着いた住環境、地域コミュニティの魅力を生かし、都市部と地方をつなぐ新たなライフスタイルを受け入れる住環境づくりとまちづくりDX*を進めます。具体的には、高速通信環境や多様な働く場の確保、行政サービスのオンライン化、生活サービス施設との適切な近接等によって仕事と暮らしが両立できる環境の整備を図り、心豊かで魅力ある暮らしの実現、Well-being（ウェルビーイング）*のまちづくりにつなげることで、定住・交流人口の拡大と地域の持続的な発展をめざします。

３－２　三重県がめざす都市構造の方針

広域的な交通ネットワークの整備やモータリゼーション*の進展により、県民の生活行動は広域化しており、都市生活、経済活動は市町を越えて行われています。また、人口減少が進み、財政的な厳しさも増すなかでは、都市政策の相互連携、都市機能の相互補完といった広域連携の取組がますます重要となってきます。

近年の都市づくりにおいてコンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づく取組が求められるなか、三重県では５つの圏域を広域的な枠組みの基本として、都市の空間的な構造の要素として拠点及びネットワーク（連携軸）を設定します。

具体的には、各圏域において人口規模や都市機能の集積状況等に応じて階層的に拠点を設定します。あわせて、高速道路や鉄道・バス等の公共交通を軸とした圏域間又は圏域内の拠点間のネットワークを構築することで、広域連携によるコンパクト・プラス・ネットワークの都市構造の構築をめざします。

（１）圏域

圏域の構成は、これまでと同様に、北勢、中南勢、伊勢志摩、伊賀及び東紀州圏域の５圏域とします。

なお、圏域については、人口減少・少子高齢化の進行や、産業構造・生活様式の変化を踏まえ、市町の行政界にとらわれることなく、実態として形成されている人の移動、経済活動、都市機能の結びつきを基礎として設定することが重要です。特に、急速なデジタル化の進展に伴う生活様式の変化や、リニア中央新幹線の開通によるスーパー・メガリージョン*の形成は、県内の人・モノの流動に大きな変化をもたらすことも想定されます。

そのため、今後も通勤・通学、通院、買い物等の日常生活圏や、産業・観光・物流といった広域的な経済活動圏、さらには災害対応や環境保全等の観点を総合的に勘案し、中心都市と周辺地域との役割分担・相互依存関係を踏まえながら、必要に応じて圏域の設定を見直すこととします。

（２）拠点

三重県では、人口減少・少子高齢化の進行、既成市街地における低密度化・スポンジ化、インフラ・公共施設の老朽化に伴う更新需要の増大等を背景に、限られた資源のもとで持続可能な都市構造を形成する観点から、圏域ごとにコンパクト化の要となる拠点を位置付けます。

具体的には、都市機能の集積状況や近鉄・JRをはじめとする広域的な交通ネットワークを形成する公共交通等の結節機能等を踏まえ、以下のように拠点の機能分担と相互連携を意識した段階的な拠点を位置付けます。

〇第一に、広域拠点を位置付けます。広域拠点は、圏域を単位とした広域的な観点から、多様な高次都市機能*が集積し、公共交通等の結節機能を果たす拠点です。市町を越えた圏域における都市活動のニーズに対応するため、必要なサービス水準を確保しつつ、都市機能の重複や非効率な分散を抑制することで都市経営の効率化を図ります。

〇第二に、地域拠点を位置付けます。地域拠点は、徒歩や公共交通等により到達可能な主要駅や役場等を中心に都市活動を支える拠点として、都市内で日常サービスを受けられる都市機能の維持・集約を図ります。

各圏域に位置付ける広域拠点・地域拠点をコンパクト化の要として、それぞれの役割に応じた都市機能の維持・充実を図るとともに、拠点相互を公共交通や道路ネットワークで有機的につなぐことにより、単独の都市に依存しない広域的な都市構造の形成をめざします。

次期都市計画区域マスタープランでは、上記の考え方を基本としつつ、その他の拠点設定等、拠点の位置付けについて整理することとします。また、市町においては、地域の実情を踏まえ、必要に応じて地域拠点を補完する生活拠点や集落拠点等を位置付けることも考えられます。

なお、日常生活圏や経済活動圏の変化等を受けて圏域の設定を見直す場合には、拠点の位置付けについても検証し、必要に応じて見直すこととします。

（３）ネットワーク（連携軸）

ネットワーク（連携軸）の形成にあたっては、伊勢湾沿岸部に人口や都市機能が集積する一方、内陸部及び南部に山地や沿岸部を含む広がりのある地理的特性を踏まえ、拠点間

及び拠点と居住地との結びつきを段階的に整理することが必要です。

そのため、県全体を俯瞰し、以下のように広域的な視点から三層構造を基本としてネットワークを位置付けます。

〇第一に、県土を縦横断し、広域的な交流や産業活動、物流の円滑化を支える鉄道（特急）や高速道路、主要な国道等を広域的な連携軸と位置付け、三重県が有する地理的な結節性を生かしたネットワークの強化をめざします。

〇第二に、都市拠点を中心とした周辺地域を結ぶ鉄道や幹線道路、主要路線バス等の圏域内の連携軸を形成し、高次都市機能へのアクセス性を確保し、圏域内での役割分担と相互補完の促進を図ります。

〇第三に、拠点内及び拠点と各地域の居住地とのつながりに着目し、路線バスやコミュニティバス、デマンド交通*、シェアリングサービス*等による地域内の連携軸を形成し、高齢者や移動に制約のある人を含めたすべての県民が身近な生活拠点を介して必要なサービスにアクセスできる都市構造の実現をめざします。

このような三層構造のネットワークに加えて、隣県のネットワークとして航路もあります。そのため、今後のリニア中央新幹線の開通も見据え、その効果を最大限に引き出し、三重県全体に波及させるため、リニア三重県駅を中心に各圏域の拠点が効率的に結ばれ、各交通手段が相互に補完しながら機能する交通ネットワークの形成をめざします。

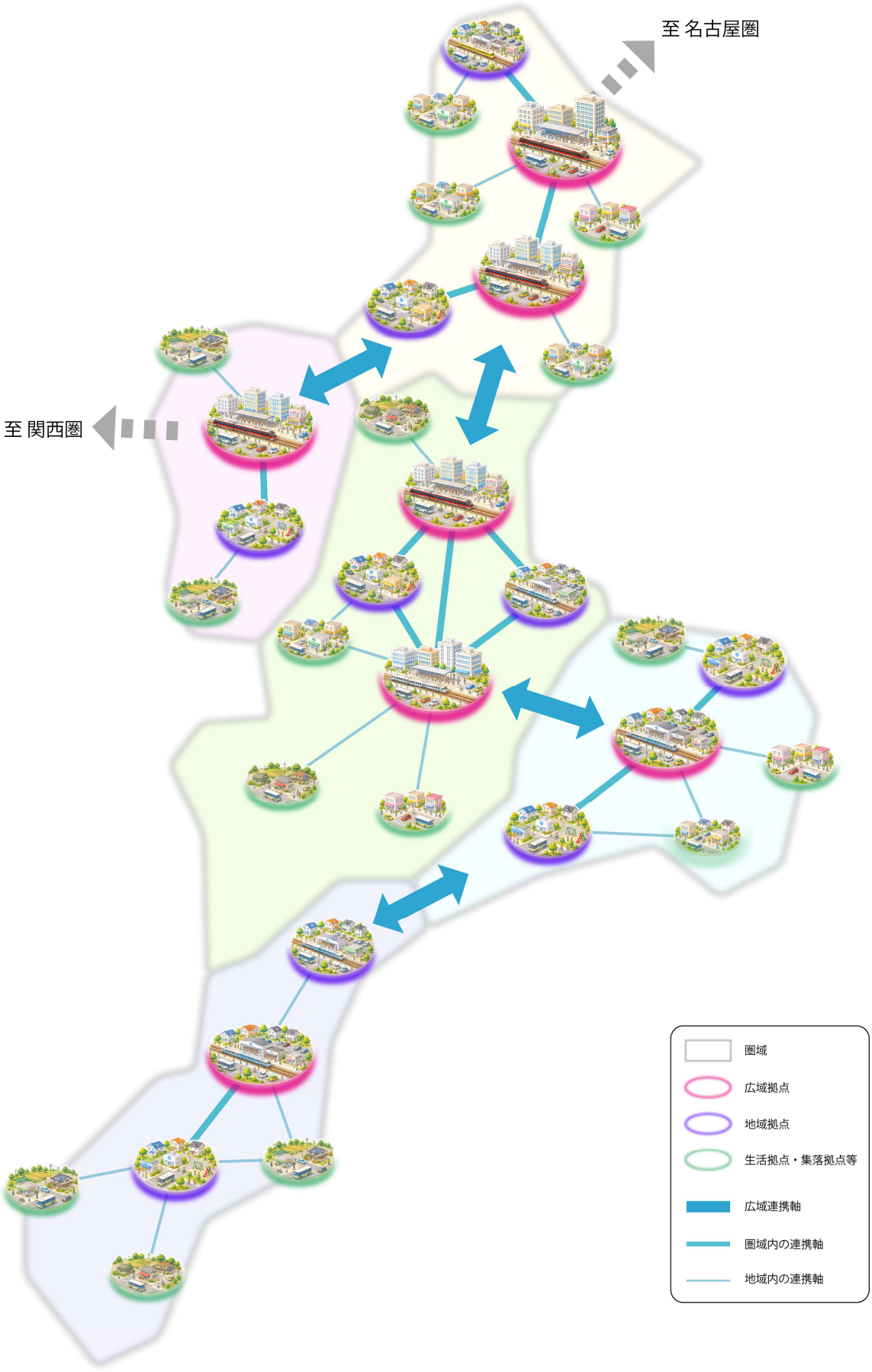


図　めざす都市構造の概念図

３－３　都市計画区域マスタープランの改定にあたっての方針

（１）計画の構成

地形条件や生活圏の形成状況、都市計画区域の指定状況等を考慮すると、三重県における都市の将来像や方針は、県土全体の方針や計画等と整合を図りながら、複数の都市計画区域を一括し区域外も含めた圏域ごとに示すことが必要です。

そのため、次期都市計画区域マスタープランでは、広域的な観点から、第１章として圏域全体がめざすべき「都市計画の目標」を設定します。そのうえで、第２章において都市計画区域ごとに区域区分の決定及び区域区分を定める場合の方針を示す「土地利用規制の基本方針」、並びに第３章において都市計画の決定方針を示す「主要な都市計画の決定方針」により構成します。

都市計画区域マスタープラン「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」

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

第２章　区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針
　区域区分の決定の有無及び区域区分を定める場合の方針を示す。

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

（２）都市計画区域に関する方針

都市計画区域の再編及び指定（既存の都市計画区域の拡大、都市計画区域の新規指定）については、以下の考え方に基づき判断するものとします。

１）都市計画区域の再編

市町が一体的な都市づくりを進めるためには、その行政区域内にある都市計画区域は単一であることが望ましいものの、同一市町内に２つ以上の都市圏が存するなど、複数の都市計画区域を存置することが必要な場合もあります。

そのため、都市計画区域の再編にあたっては、当該市町の都市づくりの方針を踏まえ、総合的・中長期的な視点で検討します。

２）都市計画区域の指定等の見直し

都市計画区域外に位置し、開発が進行している、あるいは潜在的に開発の可能性がある区域については、原則として、都市計画区域の指定の必要性を検討します。

必要性を検討した結果、積極的に都市基盤を整えるまでのニーズはなく、かつ、都市計画として土地利用規制の必要性がなく、都市計画区域の指定までは要しないと判断した場合であっても、大規模集客施設*や工場等の立地が広域的都市構造に影響を及ぼすおそれのある区域については、準都市計画区域の指定や建築基準法第68条の９の適用並びに各市町の条例による建築物の規制等について検討します。

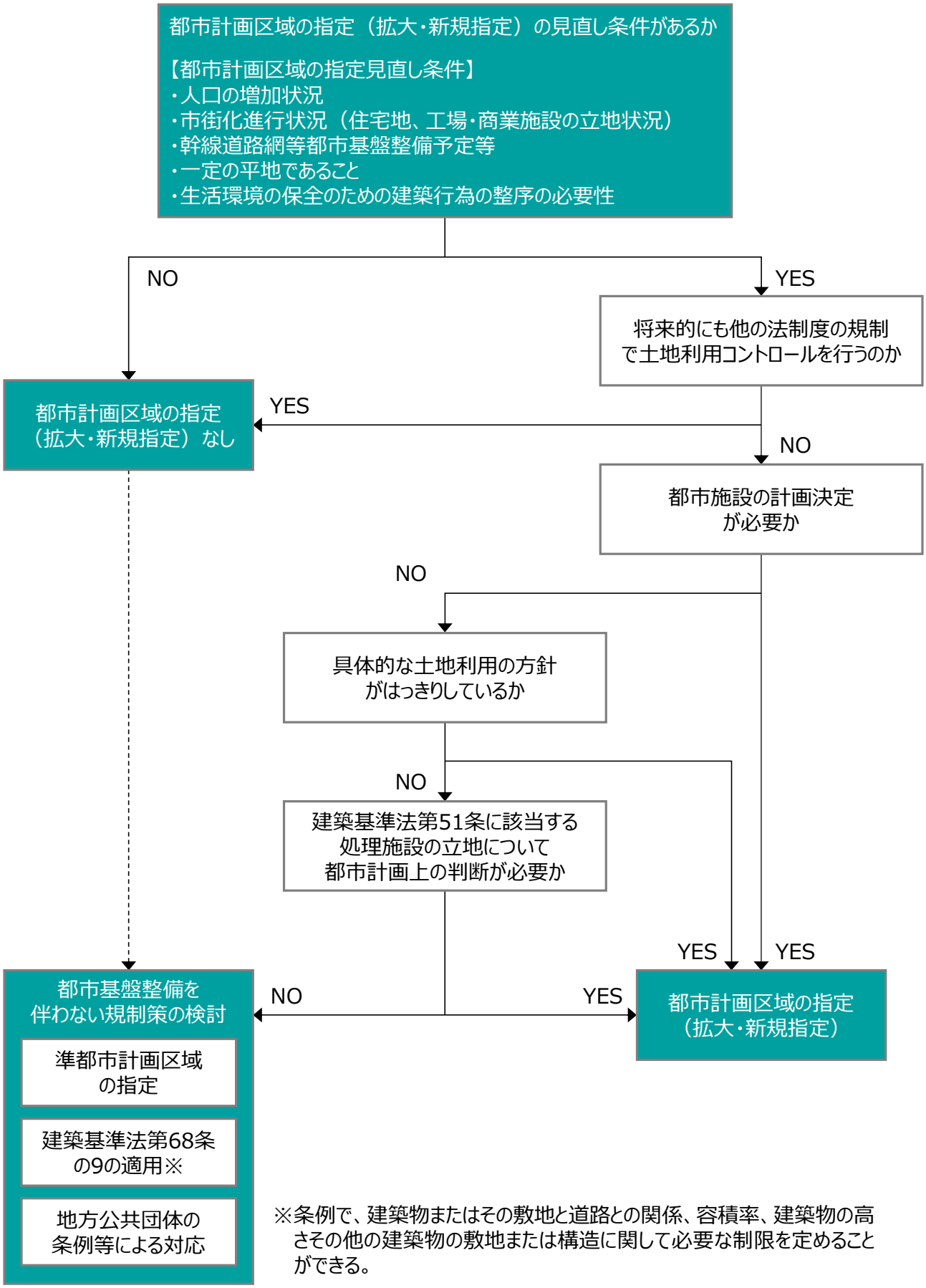
また、既存の都市計画区域の拡大については、拡大の対象となる区域における都市計画上の取組を既存の都市計画区域と一体で行うことが、めざす都市構造を実現するために必要かどうかを併せて検討します。

具体的な検討の流れは、次頁に示す「都市計画区域の変更に関する検討フロー」のとおりです。

なお、人口減少が進行することで、都市計画法施行令第２条に規定される都市計画区域に係る町村の要件を満たさなくなることが懸念されます。しかし、都市計画区域は一体的・計画的に都市の整備、開発及び保全を行うための基本的な制度単位となります。

また、災害からの復興を考える際、都市計画区域内では都市計画制度が活用可能となるなど、まちづくりのために有効であることから、人口減少やそれに伴う開発圧力の低下等を理由とした都市計画区域の縮小・廃止は望ましくありません。

そのため、原則として都市計画区域の縮小・廃止は行わないこととします。



※条例で、建築物またはその敷地と道路との関係、容積率、建築物の高さその他の建築物の敷地または構造に関して必要な制限を定めることができる。

図　都市計画区域の指定見直しに関する検討フロー

（３）都市計画区域マスタープランの個別項目の考え方

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

１）都市計画の目標（都市計画区域マスタープラン　第１章）

当該都市計画区域が属する圏域における都市計画の理念・目標と、将来の都市構造を示します。

この際、隣接する他の圏域や都市計画区域外の現況及び今後の見通しを踏まえ、当該圏域・都市計画区域の広域的な位置付けについて明らかにします。

２）区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針（都市計画区域マスタープラン　第２章）

①区域区分の状況

三重県における区域区分の状況は以下のとおりです。都市計画法第７条第１項の規定により区域区分を定める桑名都市計画区域及び四日市都市計画区域を含め、５都市計画区域で区域区分を定めています（令和７年３月31日現在）。

表　三重県における区域区分の状況

大都市圏	区域名称	当初線引年月日	区域面積（km^2）	区域人口（千人）	構成市町
中部圏都市整備区域	桑名	S45.8.31	171	178	桑名市、いなべ市、木曽岬町、東員町
	四日市	S45.8.31	252	358	四日市市、朝日町、川越町、菰野町、鈴鹿市
中部圏都市開発区域	鈴鹿	S46.12.28	169	194	鈴鹿市
	津	S45.8.31	150	209	津市
	松阪	S47.12.26	174	144	松阪市
計	5区域		916	1,083	11市町

※菰野町は、中部圏都市整備区域には指定されていない。

※区域面積及び区域人口は、令和7年3月31日現在である。

資料：令和7年都市計画現況調査（国土交通省）

②区域区分適用の考え方

区域区分制度は、コンパクト・プラス・ネットワークの考え方に基づく都市づくりにおいて、土地利用コントロールを行うための手段として有効です。そのため、現在、区域区分を定めている都市計画区域では原則としてこれを維持し、広域拠点等において都市機能の維持や立地誘導を図るとともに、幹線道路の整備等に伴う市街地の拡散を抑制しつつ、農林漁業と調和を図りながら都市計画区域内の自然環境を適正に整備及び保全します。ただし、市町村合併を行った都市において都市計画区域を再編する場合は、地域の実情等を考慮して、区域区分の適用の要否を慎重に判断します。

一方、現状で区域区分を定めていない都市計画区域については、今後の急激な市街地の拡大や自然環境等の保全に支障がない場合は区域区分を定めず、用途地域や特定用途制限地域の指定、立地適正化計画の運用、地区計画の活用、開発許可制度の適正な運用等により土地利用を規制・誘導し、無秩序な市街化を抑制する方針を明らかにします。

③市街化区域の規模の考え方

市街化区域の設定は、人口を最も重要な根拠として将来的に必要と見込まれる市街地の面積（フレーム）を算定し、それを区域に当てはめる、いわゆる「人口フレーム方式」により行うことを基本とします。人口フレーム方式により市街化区域内の住宅用地の規模を算定するにあたっては、人口や世帯人員の将来の見通し、市街地における土地利用や都市基盤整備の現状及び将来の見通し等を考慮し、市街地における人口密度の構成を的確に想定することとします。

また、産業振興等による工業系産業用地等を確保する必要がある場合は、地域の状況及び産業の将来の見通しを勘案して、産業用地の規模を設定することを検討します。特に、大規模な産業用地を整備する場合には、周辺の自然環境や営農環境、道路交通環境への影響のほか、人口動態にも変化をもたらす可能性があることから、関係機関との調整を十分に図りながら検討することとします。

なお、南海トラフ地震等による人的被害・建物被害等の低減に向けては、「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」に基づき、災害ハザードエリア内で住居系土地利用の抑制や建築物の構造等の規制等を行う区域として「土地利用検討区域」を検討することとします。三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針では、被害の原因とされる揺れ、液状化、津波、急傾斜地等の山崖崩れ、火災の５

項目の観点から土地利用検討区域を検討することとしています。

あわせて、大規模自然災害への対応としては、事前復興まちづくり*の観点から、市街地移転の可否等の都市構造の再編も視野に入れて検討します。設定した土地利用検討区域内の住宅や公共施設等は、既成市街地内への移転を原則としますが、収容が難しい場合については、人口フレーム方式以外での市街化区域への編入手法について検討します。

人口フレーム方式以外での市街化区域への編入に関する基本的な考え方は、以下のとおりです。

① 対象は、「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」の土地利用検討区域設定フローに基づき選定した特定の地域や災害レッドゾーン（災害危険区域や土砂災害特別警戒区域等の住宅の建築や開発行為等の規制がある区域）とします。

② 市街化区域の付替えを基本とします。付替え元の区域は、市街化調整区域への編入（逆線引き）を基本とします。

③ ②の付替えは、原則として、既存の市街化区域への集約移転が困難な場合とします（三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針に示す「移転型シナリオ」に該当する場合です。詳細は、三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針をご確認ください）。

３）主要な都市計画の決定の方針（都市計画区域マスタープラン　第３章）

①土地利用に関する方針

Ⅰ．区域別の土地利用の基本的な考え方

ａ．市街化区域

都市機能の集積を図るべき広域拠点等の区域においては、景観や生活環境に配慮しつつ都市のスポンジ化*に対応するため、当該拠点区域のめざす市街地像に応じ、原則として密度の高い土地の高度利用を図るとともに、空き地・空き家等の利用を促進します。拠点以外の区域については、建物の高さや容積率、建蔽率等を適切にコントロールし、緑や周辺の景観と調和した空間を創出します。

市街化区域内の集団的な農地や山林等については、都市農業の場や市街地にお

ける貴重な緑、オープンスペース、グリーンインフラ*になりうる都市緑地として積極的に都市計画に位置付け、適切に保全・活用します。

また、三重県の特性に応じたコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりに向け、市町における立地適正化計画による取組を促進します。立地適正化計画に定める居住誘導区域への居住、都市機能誘導区域への誘導施設の立地誘導を図る一方で、市街化区域内で居住誘導区域から外れた区域について、必要な場合には、居住調整地域の指定等による土地利用の抑制方策をとることも検討することとします。

このほか、人口減少により市街化区域内の人口密度の低下が見込まれる地域や、市街化区域への編入後、長期にわたり市街化の進行がみられない地域等については、他法令による土地利用の規制状況に留意しながら、市街化調整区域への編入（逆線引き）について検討することとします。

ｂ．市街化調整区域

市街化調整区域は市街化を抑制する区域であるため、自然環境や農林漁業との調和・共存を基本として、以下のように土地利用を図ります。

○都市計画区域マスタープランで、市街化調整区域全体の保全・整備に関する理念・計画を示します。
○これにしたがい、自然環境や農林漁業と調和・共存を基本に、開発を行わず自然的環境、農地・林地等として保全すべき区域を明示します。
○農林漁業を支え、歴史・文化等の地域の個性や多様性を維持する役割を果たす既存集落等においては、地域の状況に応じて一定の条件を満たす開発行為や建築行為を許容し、地域の活力や生活環境を維持します。
○市街化調整区域の都市基盤が十分に整備されている地域、計画的に整備されることが明らかな地域、個性ある地域として産業振興や観光交流の促進等の地域活力を創出していくために必要な場合には、地区計画や地域未来投資促進法等の活用により、必要な区域と土地利用の方向性を明らかとしたうえで一定の開発を許容し、計画的な都市づくりを促進します。

ｃ．非線引き都市計画区域

都市計画運用指針において「用途地域が定められていない地域においては当該

地域の市街化の促進につながるような都市施設を都市計画に定めることは望ましくない」とされているように、本来、用途地域が定められていない白地地域*では市街化することを想定していません。非線引き都市計画区域において、都市的土地利用を促進し、市街地としての土地利用を図る区域には用途地域を定めることを原則として、以下のように土地利用を図ります。

〇都市計画区域マスタープランで、都市的土地利用を促進するゾーン、農林漁業を営むゾーン及び自然環境を保全するゾーンを示します。
〇都市的土地利用を促進し、用途の混在等を防止しつつ市街地としての土地利用を図る区域には、原則として用途地域を定めます。さらに、他の地域地区や地区計画等を積極的に活用し、良好な都市環境の保全・創出を図ります。
〇白地地域*では市街化を抑制します。そのため、他法令による土地利用の規制状況を踏まえ、良好な環境の形成又は保持のために必要な場合には特定用途制限地域の活用を検討します。一方、集落等における生活環境の向上や地域産業の維持・向上のために必要な場合には、地区計画等の活用を検討します。
〇各都市計画区域における土地利用のコントロール手法については、当該都市計画区域における宅地開発の動向や、人口減少・高齢化の進行の程度等の地域の実情を考慮したうえで検討します。

なお、非線引き都市計画区域においても、都市機能の集積を図るべき広域拠点等の区域では景観や生活環境に配慮しつつ都市のスポンジ化*に対応するため、当該拠点区域のめざす市街地像に応じ、原則として密度の高い土地の高度利用を図ります。拠点以外の区域については、建物の高さや容積率、建蔽率等を適切にコントロールし、緑や周辺の景観と調和した空間を創出します。用途地域の拡大については、人口や産業、都市基盤整備の見通し等を考慮し、都市のスポンジ化や市街地の低密度化を招かない範囲で検討することとします。

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

ｄ．準都市計画区域

積極的な整備又は開発を行う必要はないものの、一定の開発行為等が進行している、又は進行が見込まれる区域等、散発的な都市的土地利用によって地域の居住環境や営農環境、自然環境等の保全に支障をきたすおそれがある場合は、土地利用の整序又は環境の保全を行うために、準都市計画区域の指定を検討します。

また、適切な土地利用を図るため、他法令の適用状況を踏まえつつ、必要に応じて用途地域や特別用途地区、特定用途制限地域等の地域地区の指定を検討します。

ｅ．都市計画区域外

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

なお、市町においては、圏域の将来都市構造を踏まえながら、都市計画区域外を含めた都市づくりを検討することが望ましいといえます。

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

Ⅱ．大規模自然災害のリスクのある区域の土地利用の考え方

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

居住系：住宅・医療福祉施設等

〇住宅・医療福祉施設等については、災害リスクが低いエリアにある状態を基本とします。

〇災害リスクの高いエリアでは、既に立地している住宅等の災害リスクの低いエリアへの移転や危険な空き家の除去等によるリスクの低減を図ります。

〇災害リスクの低いエリアへの移転等が困難な場合や時間を要する場合は、建築物の構造強化や避難の安全性を確保するための対策を講じます。

〇配置するエリアの設定にあたっては、日常生活の利便性にも配慮します。

業務系：事務所・店舗・工場等、居住を伴わない業務系の施設

○事務所・店舗・工場等、居住を伴わない業務系の施設については、避難の安全性を確保したうえで、災害リスクの観点だけではなく、産業活動の機能性や地域産業の維持・向上に配慮したエリアを設定します。

○二次災害をもたらすおそれのある燃料や薬品等の保管・配置・管理等に十分配慮し、災害発生時における流出防止等の対策を講じます。

公共系：庁舎・学校・公民館等の避難所及び地域防災拠点となる施設

○災害発生時に避難所となる庁舎・学校・公民館等、応急対策活動の拠点となる公共施設（県市町の庁舎、消防署・警察署等）は、災害リスクが極めて低いエリアにある状態を基本とします。

○災害リスクの極めて低いエリアへの移転等が困難な場合や時間を要する場合は、大規模自然災害発生時にもその機能が確保されるよう、災害リスクが極めて低いエリアに代替施設等を確保します。

○学校及び地区公民館等は、災害リスクが低いエリアにある状態を基本とします。

○災害リスクの低いエリアへの移転等が困難な場合や時間を要する場合は、建築物の構造強化や避難の安全を確保するための対策を講じます。

○配置するエリアの設定にあたっては、日常生活の利便性にも配慮します。

なお、沿岸部に市街地が形成される三重県においては、津波や高潮等の発生による被災の危険性を有しています。また、南北に細長く、山地から海岸までの距離が短いという地形特性上、河川の下流域では洪水氾濫の危険性も高く、災害を完全に回避することは困難といえます。

そのため、市町においては、地震・津波等の被害低減に向けて、立地適正化計画を作成し、防災指針において災害リスクを考慮した土地利用の方針を定めることも考えられます。

また、大規模地震・津波災害等により甚大な被害が発生した場合において、生活再建を円滑にするため、事前復興まちづくり*の観点からも都市計画区域外を含め将来都市構造を踏まえた土地利用の方針等の都市づくりについて、庁内の関係部局が連携し、平時から横断的に検討しておくことが望ましいといえます。

Ⅲ．産業に関する土地利用の考え方

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

ａ．商業系土地利用

商業系土地利用については、生活サービスが効率的に提供されるよう、既存の商業施設をはじめとする生活サービス施設の規模や配置状況を勘案し、必要な施設を維持・誘導します。また、就業機会の確保、地域の稼ぐ力の確立に向けて、業務施設等についても誘導し、生活サービス施設と相まって生活利便性の向上、にぎわいの創出に資する土地利用を推進します。

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

既存の大規模集客施設については、必要に応じこれを維持します。

ｂ．工業系土地利用

工業系土地利用においては、地域活力の維持・向上を図るため、周辺の環境に配慮しつつ、新たな産業の立地・誘導や既存産業の維持を図る「工業系用途地域」、「用途地域外の一団の既設工業用地」及び「用途地域外における工業系土地利用構想・計画地」を位置付けます。

なお、三重県では、ものづくり産業が集積する優位性を踏まえ、都市計画区域マスタープランにおいて、高速道路インターチェンジの周辺等の一定の基準を満たす工業系土地利用に適した拠点として、「工業系土地利用」のなかから「工業系土地利用誘導ゾーン」を位置付けます。

工業系土地利用誘導ゾーンは、三重県として積極的に企業誘致の促進を図る区域であることから、三重県の関係部局及び市町が連携し、立地を検討する企業への積極的な情報提供や、立地にあたっての迅速な手続きの実施及び優遇措置の適用等を含めた取組を進めます。ただし、工業系土地利用誘導ゾーンに立地・誘導を図るべき具体的な業種等の選定については、市町が主体で行います。

工業系土地利用誘導ゾーンのうち、市街化調整区域に位置するものについては、必要に応じて都市基盤の整備を進め、市街化区域への編入及び工業系用途地域の指定を原則としますが、それが困難な場合には地区計画を活用して必要な整備を

行います。非線引き都市計画区域の白地地域に位置する場合も、必要に応じて都市基盤の整備を進め、工業系用途地域の指定を原則としますが、それが困難な場合には地区計画を活用して必要な整備を行います。

また、市町マスタープランにおいて、工業系土地利用誘導ゾーン以外の区域に工業系土地利用の位置付けがあり、市町が主体となって都市計画の変更を行おうとするとき、三重県は、協議の手続きのなかで都市計画区域マスタープランの目標に即した判断を行います。この際、工場立地等が散発的に進むことで都市経営の持続可能性が大きく損なわれる事態を避けるため、原則としてできるだけまとまった範囲・規模で、既存の都市基盤を生かしながら計画的な企業の立地・誘導が実施されるよう留意します。

なお、新たな工業系土地利用に伴うその周囲での住居系や商業系の土地利用に対しては、コンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりの支障とならないよう留意します。

②都市施設整備に関する方針

都市計画区域マスタープランに定める都市計画の目標を実現するために必要な都市施設について、計画的な整備等を図ります。

なお、既に決定している都市施設については、将来人口の見通しなどを踏まえ、規模の縮小、廃止等の計画の見直しを行います。

Ⅰ．交通施設の整備に関する基本的な考え方

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

ａ．道路

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

中部圏や近畿圏、県内の他圏域等と連携する広域幹線道路網の維持・充実に努め、各インターチェンジやそれらへのアクセス道路を含めた幹線道路網の交通処理、空間形成、景観形成等の諸機能の維持・増進を図ります。

道路の整備にあたっては、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要に対応するとともに、安全性や沿道環境

を考慮し、階層的な道路ネットワークの構築を進めます。

また、緊急輸送道路については、大規模自然災害時における孤立の防止や円滑な応急・復旧活動に資するよう、国土強靭化の観点から道路自体の防災性の維持・強化のほか、多重性を確保します。

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

ｂ．公共交通

超高齢社会への対応や観光交流の促進、環境負荷の低減の観点から、公共交通の重要性はさらに高まっており、より多くの人が公共交通で移動することができ、また、利用者の確保により持続可能な運営を可能とする公共交通体系の構築をめざします。

公共交通体系としては、鉄道を基幹的な公共交通としながら、バス路線やコミュニティバス、旅客船、タクシー等の維持・充実のほか、地域の実情に応じてデマンド交通*やシェアリングサービス*、新たな交通システム等の導入について検討します。

また、リニア中央新幹線の開業を見据え、定時性のある交通ネットワークの構築、鉄道や高速バス等の複数モードによるリニア駅の交通結節機能の強化を検討します。

Ⅱ．下水道及び河川の整備に関する基本的な考え方

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

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

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

Ⅲ．その他、都市施設の整備に関する基本的な考え方

都市の防災性向上に資する施設（例えば、緊急輸送道路に位置付けられる道路

をはじめ、河川、防水・防潮の施設等）の整備にあたり、土地の確保等のために必要な場合には、それら施設を都市施設として都市計画決定することも検討しながら、着実な整備を図ります。

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

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

なお、都市機能誘導施設等を都市施設として整備するに際しては、施設の統合・複合化や多機能化等についても検討し、コンパクトな都市構造と整合した投資配分により、保有量の適正化を図るとともに、持続可能な公共サービス提供体制の構築をめざします。

③市街地開発事業等に関する方針

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

主要な鉄道駅周辺、あるいは立地適正化計画における都市機能誘導区域等の都市の拠点となる地域で、土地の高度利用等による都市機能の集積を図る場合は、必要に応じて市街地再開発事業等の実施を検討します。また、拠点やその周辺地区、公共交通の沿線地域等において良好な住宅地の形成を図る場合は、必要に応じて土地区画整理事業等の実施を検討します。

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

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

④自然的環境の整備または保全に関する方針

山林や里山、農地、河川・海岸沿いの緑地等の自然地や、公園・緑地や都市農地等

の市街地内の緑は、温室効果ガスである二酸化炭素の吸収・固定といった炭素貯留効果や生物多様性の保全効果、雨水の貯留や土壌保持といった防災効果を有するほか、地域の交流促進や景観の形成に資するグリーンインフラ*として適切な整備・保全が必要です。

このため、他法令による土地利用規制との整合に留意しながら適切な地域地区を指定し、又はその指定を維持することで保全を図ります。また、都市内において公園・緑地の適切な配置と整備を図り、美しく魅力と個性にあふれる都市づくり、地域の魅力を生かした都市づくりを進めます。

⑤地域の特性に応じて定めるべき事項

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

Ⅰ．都市防災に関する方針

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

Ⅱ．自然環境・広域交流に関する方針

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

Ⅲ．歴史・文化・景観に関する方針

県内に豊富に存在する貴重な歴史・文化遺産や建築物、美しい景観、まち並等については、地域固有の財産又は観光資源として、風致地区や地区計画、建築協定等の適用により適切な保全や活用に努めます。

また、市町における特別緑地保全地区や緑地保全地域（都市緑地法）の指定や景観計画（景観法）、歴史的風致維持向上計画（地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律）等による取組と連携し、地域の歴史や文化が有するポテンシャルを生かしたまちづくりを計画的に進めます。

用語解説

AtoZ	
AI	Artificial Intelligenceの略で、人工知能のこと。
EBPM	Evidence-Based Policy Makingの略で、エビデンス（客観的根拠）に基づいて政策立案や評価を行う手法。統計やデータ分析を活用して政策の効果や効率性を高める考え方。
IoT	Internet of Thingsの略で、モノのインターネットと訳される。様々なモノをインターネットに接続することで、相互の情報交換や遠隔操作をする仕組み。
MaaS	Mobility as a Serviceの略で、複数の交通手段を組み合わせ、検索・予約・決済を一体的に提供することで、移動の利便性向上と効率化を目指すサービス。
Park-PFI	都市公園の整備・管理に民間活力を導入する制度。都市公園に飲食店や売店等の収益施設の設置と管理を行う民間事業者を公募で選定し、得られた収益を園路や広場等の整備に還元する仕組み。
PLATEAU	国土交通省が整備・公開する3D都市モデルの基盤で、建物形状や用途等の都市データを標準化し、防災・都市計画・民間サービス等での活用を促進するプロジェクト。
PPP／PFI	PPPはPublic Private Partnershipの略で、国や地方自治体が行う各種公共サービスを、民間と連携して提供する手法を捉えた概念で官民連携や公民連携と呼ばれる。PFIはPrivate Finance Initiativeの略で、公共施設等の設計、建設、維持管理及び運営に民間の資金とノウハウを活用し、公共サービスの提供を民間主導で行う手法で、PPPの代表的な手法。
Well-being	身体的・精神的・社会的に良好な状態を示す概念で、個人や社会の幸福度や生活の質の向上を重視する考え方。
あ	
アセットマネジメント	インフラや資産の維持管理を計画的に行い、長寿命化とコスト最適化を図る管理手法。
インバウンド	外国人による訪日旅行や消費活動。
ウォーカブルなまちづくり（ウォーカブルな空間）	歩行者中心の空間づくりを重視し、安心して歩けるだけでなく、滞在・交流したくなる魅力ある街路や公共空間の形成を目指す考え方やその取組。
オープンイノベーション	組織内外の知識や技術を組み合わせることで、革新的な製品やサービス、新規事業、ビジネスモデル等の新たな価値を創出すること。
か	
カーボンニュートラル	温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させ、実質的な排出量をゼロにする取組。
家屋倒壊等氾濫想定区域	堤防の決壊に伴って家屋の倒壊や流失が起きる恐れのある区域。
可住地・非可住地	可住地とは、居住が可能な土地で、既に住宅地となっている土地のほか、田・畑等の開発することで居住が可能となる土地を含む。非可住地とは、河川等の水面や道路・鉄道用地等の居住に向かない、又は居住が不可能な土地。
グリーンインフラ	グリーンインフラストラクチャーの略称で、自然環境が有する環境の保全・改善、防災性、景観向上等の多様な機能を都市整備やまちづくりに活用する考え方やその取組。
景観行政団体	景観法に基づき、良好な景観の保全・形成を図るなど、独自の景観施策を実施する地方公共団体。
ゲートウェイ機能	地域の玄関口として人や物の流れを受け入れ、周辺地域へのアクセス拠点となる機能。
高次都市機能	日常的な生活圏を越えた広域圏を対象とする質の高いサービスを提供する中枢的な都市機能（高度専門医療を提供する病院や大規模な商業施設、大規模なホール等）。
国土強靭化	大規模自然災害が発生しても、人命を守り、経済社会への致命的な被害を最小限に抑え、迅速に復旧・復興できる「強さとしなやかさ」を備えた国土づくり、地域づくりの取組。

国立社会保障・人口問題研究所	人口動態や社会保障に関する調査研究を行い、政策立案の基礎データを提供する国の機関。
コンセッション方式	公共施設の所有権を維持しつつ運営権を民間に委ねることで、効率的な施設運営を実現する手法。
さ	
サードプレイス	家庭や職場以外で居心地よく過ごせる第三の居場所。交流やコミュニティ形成の場。
サテライト機能	本拠地を補完するため（分散化や業務効率化）に設けられる拠点的な機能。
サプライチェーン	原材料の調達から製造、流通、販売までの一連の供給過程。
シェアリングサービス	個人又は事業者が所有するモノや空間等を必要な人に提供・共有するサービス。交通施策では、都市の交通円滑化や観光振興等を目的として、自動車や自転車等を複数の利用者で共有し、借りた場所とは別の場所で返却するなど需要に応じて柔軟に利用できるサービスをいう。
事前復興まちづくり	大規模自然災害からの早期かつ的確な復興をめざすため、将来都市構造を踏まえつつ、平時から復興まちづくりの目標や実施方針をあらかじめ検討しておく取組。
白地地域	区域区分（線引き）が適用されていない都市計画区域（非線引き都市計画区域）の内、用途地域が指定されていない区域。
人口集中地区（DID）	国勢調査において設定される統計上の地区。一定以上の人口規模と人口密度を有する市街地の広がりを示す指標となる。
スーパー・メガリージョン	リニア中央新幹線が開通し、首都圏・中部圏・関西圏の３大都市圏が約１時間で結ばれることで形成される巨大な都市圏。
ステークホルダー	事業や政策に直接的、又は間接的に影響を受けるすべての利害関係者。
スポンジ化	都市の内部において、空き家、空き地等が小さな敷地単位で、時間的・空間的にランダムに相当程度の分量で発生すること及びその状態。
た	
大規模小売店	大規模小売店舗立地法で届出が必要となる店舗面積の合計が1,000㎡を超える店舗。
大規模集客施設	店舗、飲食店、映画館、展示場等で合計床面積が10,000㎡を超える施設。その立地により周辺の交通や生活環境への影響を与えるおそれがあることから、事前に周辺市町村との調整（広域調整）を図る必要がある。
滞在快適性等向上区域 （ウォーカブル区域）	まちなかにおけるにぎわいの創出を目的として、歩行者の滞在快適性や回遊性を高めるために指定する区域。にぎわい創出のための事業の活用や特例措置の適用が可能となる。
脱炭素、脱炭素社会	温暖化の影響による近年の異常気象、環境破壊に歯止めをかけるために、その原因とされる温室効果ガスの排出量を実質ゼロにする取組や社会。
小さな拠点	過疎化や高齢化が進む中山間地域等で、商店や診療所、コミュニティ施設等の地域住民の活動・交流機能が集約した場、又はそのような場を形成する地域づくりの取組。
デジタルツイン	現実の都市や施設をデジタル上に再現し、分析やシミュレーションに活用する技術。現実世界をデジタルコピーする「デジタルの双子（ツイン）」という意味でデジタルツインと表現される。
デジタル・トランスフォーメーション（DX）	デジタル技術を活用して業務やサービス、組織の在り方を抜本的に変革する取組。
デマンド交通	柔軟な移動手段として地域交通を補完するため、利用者の予約に応じて運行する交通サービス。
特定業務施設等	東京23区にある本社機能を地方に移転したり、地方で拡充したりする際に、都道府県知事に提出・認定を受ける事業計画（地方活力向上地域等特定業務施設整備計画）に基づき整備される事務所、研究所、研修所の施設。
都市アセット	都市を構成するインフラや建物、土地等の資産。

な	
二次交通	鉄道駅や空港等の主要な交通拠点から最終的な目的地までの移動を担う交通手段。
は	
パブリックスペース	道路や公園、広場等、誰もが自由に利用できる公共空間で、都市の魅力やにぎわいを生み出す交流や活動の場。
プラットフォーム	多様な利用者やサービスを繋ぐ場、又はそのための仕組み。
ま	
まちづくり三法	都市計画法、中心市街地の活性化に関する法律（中心市街地活性化法）、大規模小売店舗立地法（大店立地法）の総称。平成18年のまちづくり三法の改正は、人口減少時代の社会に対応し、都市の郊外拡散を抑え、中心市街地を再生して地域の活性化を図ることを目的として行われたもの。
まちづくりDX	効率的で持続可能なまちづくりを推進するため、デジタル技術を活用して都市計画や地域運営を高度化する取組。
モータリゼーション	日常生活において自動車の利用が普及すること。
ら	
ライフサイクルコスト	建設から維持管理、更新・廃棄までの総合的な費用。
リスクコミュニケーション	リスクに関する情報を関係者間で共有し、理解と合意形成を図るための対話活動。
リモートワーク	情報通信技術を活用し、場所にとらわれずに働く勤務形態。テレワークとおおむね同様の意味。
流域治水	河川の流域全体のあらゆる関係者が協働で水害を防ぐ、又は被害を低減するための取組。
レジリエンス・レジリエント	外部からの衝撃に対して回復力や適応力をもつ性質。防災分野においては、災害時の被害を最小限に食い止めつつ、しなやかに適応し、元の状態に素早く回復する力を示す概念。
わ	
ワーケーション	ワーク（仕事）とバケーション（休暇）を組み合わせた造語で、観光地等で仕事と休暇を両立する働き方。