

# 東紀州圏域マスタープラン

三重県

# 目次

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

## はじめに

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

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

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

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

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

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

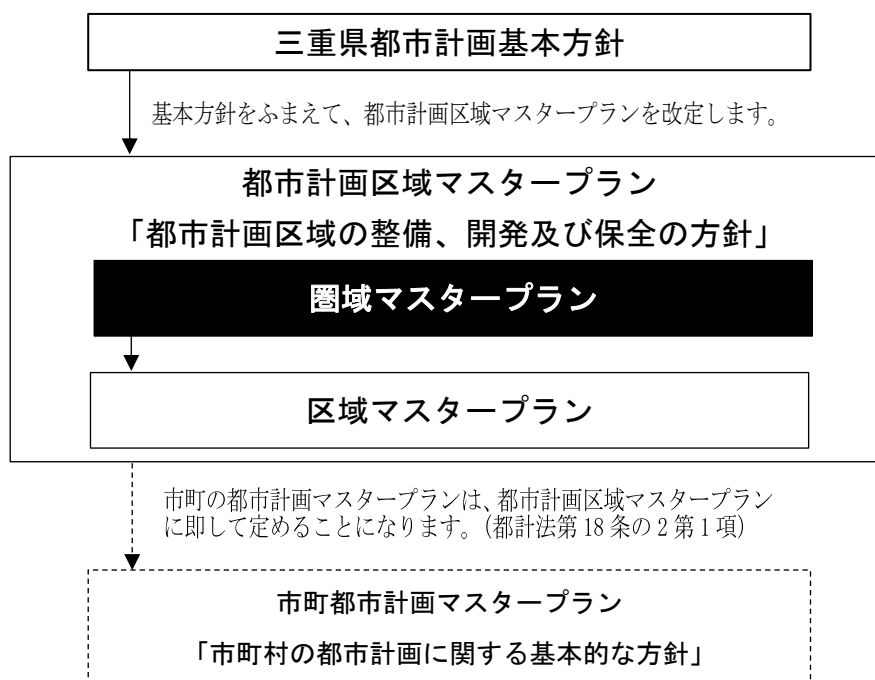


図 圏域マスタープランの位置づけ

# 1. 東紀州圏域における都市計画の目標

## (1) 圏域・都市計画区域<sup>1</sup>の現状と取組

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

### ① 圏域・都市計画区域の現状

#### 【構成市町】

- ・尾鷲市、熊野市、紀北町、御浜町、紀宝町の2市3町

#### 【構成都市計画区域】

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

### i. 地勢、人口、産業

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

【東紀州圏域位置図】



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

## **ii. 市街化動向**

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

## **iii. 都市施設・公共交通**

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

## **iv. 自然環境、災害等**

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

---

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

<sup>3</sup> 高規格幹線道路：全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。

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

## ② 圏域・都市計画区域における取組

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

## （２）圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題

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

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

### <地域の個性を生かした魅力の向上>

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

<sup>4</sup> 南海トラフ地震：駿河湾から遠州灘、熊野灘、紀伊半島の南側の海域および土佐湾を経て日向灘沖までのフィリピン海プレートおよびユーラシアプレートが接する海底の溝状の地形を形成する区域を震源とする大規模な地震のこと。

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

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

#### <都市機能の効率性と生活利便性の向上>

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

#### <災害に対応した安全性の向上>

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

#### <産業振興による地域活力の向上>

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

### **(3) 都市計画の理念と目標**

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

#### **『自然・文化と命の道により交流を育み、美しい風景の中に暮らすまち』**

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

#### **【地域の個性を生かした魅力の向上】**

##### **—個性をつなぎ、多様性を生み出す圏域づくり—**

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

#### **【災害に対応した安全性の向上】**

##### **—災害に強く、しなやかな圏域づくり—**

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



## 【産業振興による地域活力の向上】

—多様な地域資源を活用した広域交流による圏域づくり—

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

## 【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

—都市機能の集約化と相互扶助による生活利便性を確保した圏域づくり—

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

---

(上記4つの方向の土台)

## 【県民と共に考える地域づくり】

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

---

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

## (4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造

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

### ◆ 将来都市構造図で示す要素

拠点	<p>広域的な役割をもつ圏域における拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広域拠点：多様な都市機能の集約を図る地区</li> <li>○ 交流拠点：広域的な交流活動を行う地区・施設等（自然交流拠点、歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点に区分する。）</li> <li>○ 広域的な防災拠点：広域的な防災機能を備えた施設、災害時に拠点となる施設等</li> </ul>
連携軸	<p>圏域内の各拠点や圏域と他圏域、県外との相互連携を支援する交通基盤等</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広域連携軸：主に圏域間や県外との連携を担う交通基盤</li> <li>○ 圏域内連携軸：主に圏域内の連携を担う交通基盤</li> <li>○ 防災連携軸：災害時の物資輸送等を担う交通基盤</li> <li>○ 歴史連携軸：地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道</li> </ul>
ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 用途地域<sup>6</sup>：用途地域の範囲</li> <li>○ 自然交流地区：自然環境を生かした交流を推進する区域等</li> <li>○ その他 <ul style="list-style-type: none"> <li>・農用地区域、森林地域：原則として保全を図る市街地外の森林や優良な農地</li> <li>・防災に係る指定区域等：災害への対応の前提となる土砂災害警戒区域等、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域</li> </ul> </li> </ul>

### ◆ 都市づくりの方向と要素の組合せ

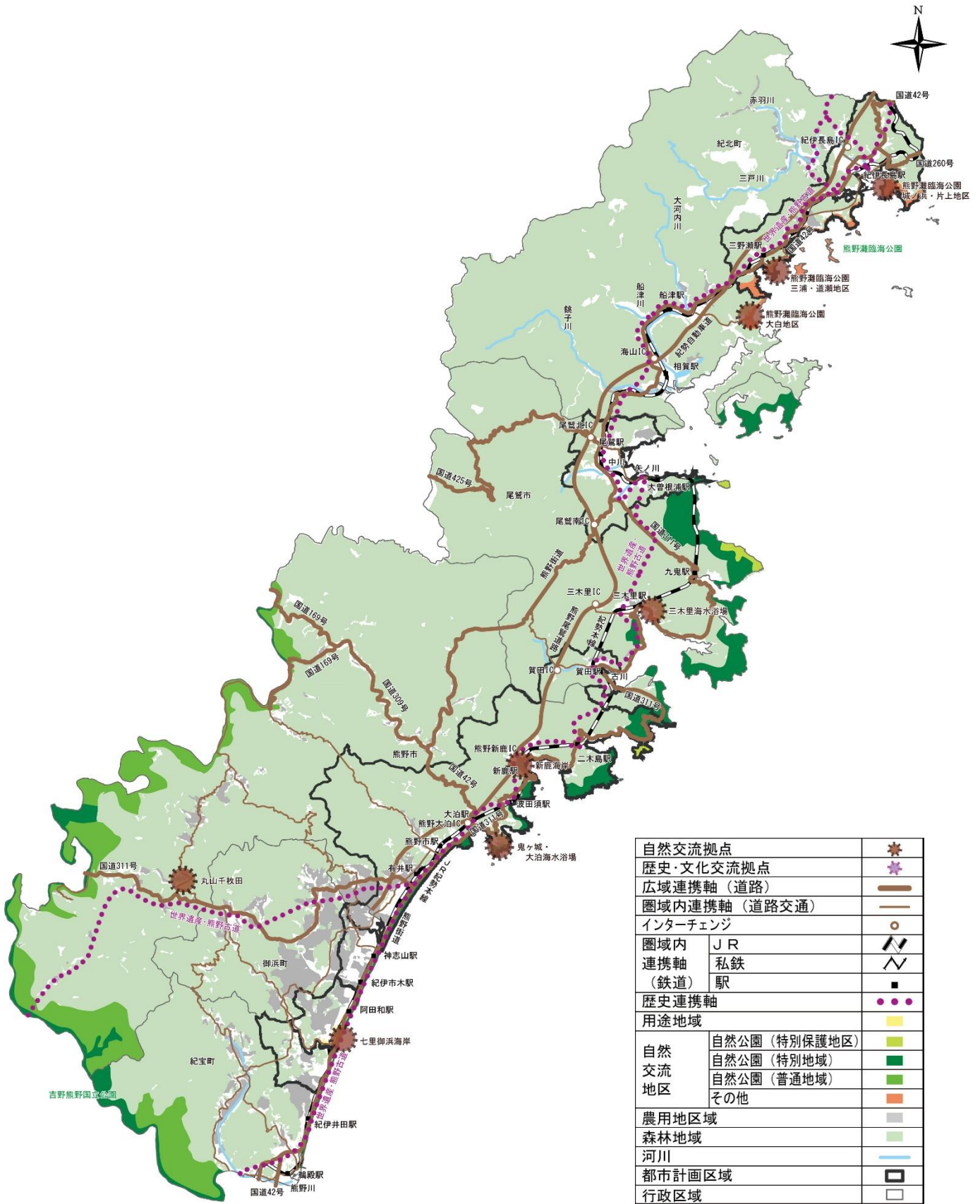
		都市づくりの方向				
		地域の個性を生かした魅力の向上	災害に対応した安全性の向上	産業振興による地域活力の向上	都市機能の効率性と生活利便性の向上	
拠点	広域拠点				○	
	交流拠点	自然交流拠点	○			
		歴史・文化交流拠点	○		○	
		レクリエーション等交流拠点				
	広域的な防災拠点		○			
連携軸	広域連携軸	○	○	○	○	
	圏域内連携軸	○	○	○	○	
	防災連携軸		○			
	歴史連携軸	○				
ゾーン	用途地域	○	○	○	○	
	自然交流地区	○				
	その他	農用地区域、森林地域	○			
		防災に係る指定区域等		○		

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

# ◆ 東紀州圏域将来都市構造図 (1 / 4)

【地域の個性を生かした魅力の向上】

- ・個性をつなぎ、多様性を生み出す圏域づくり

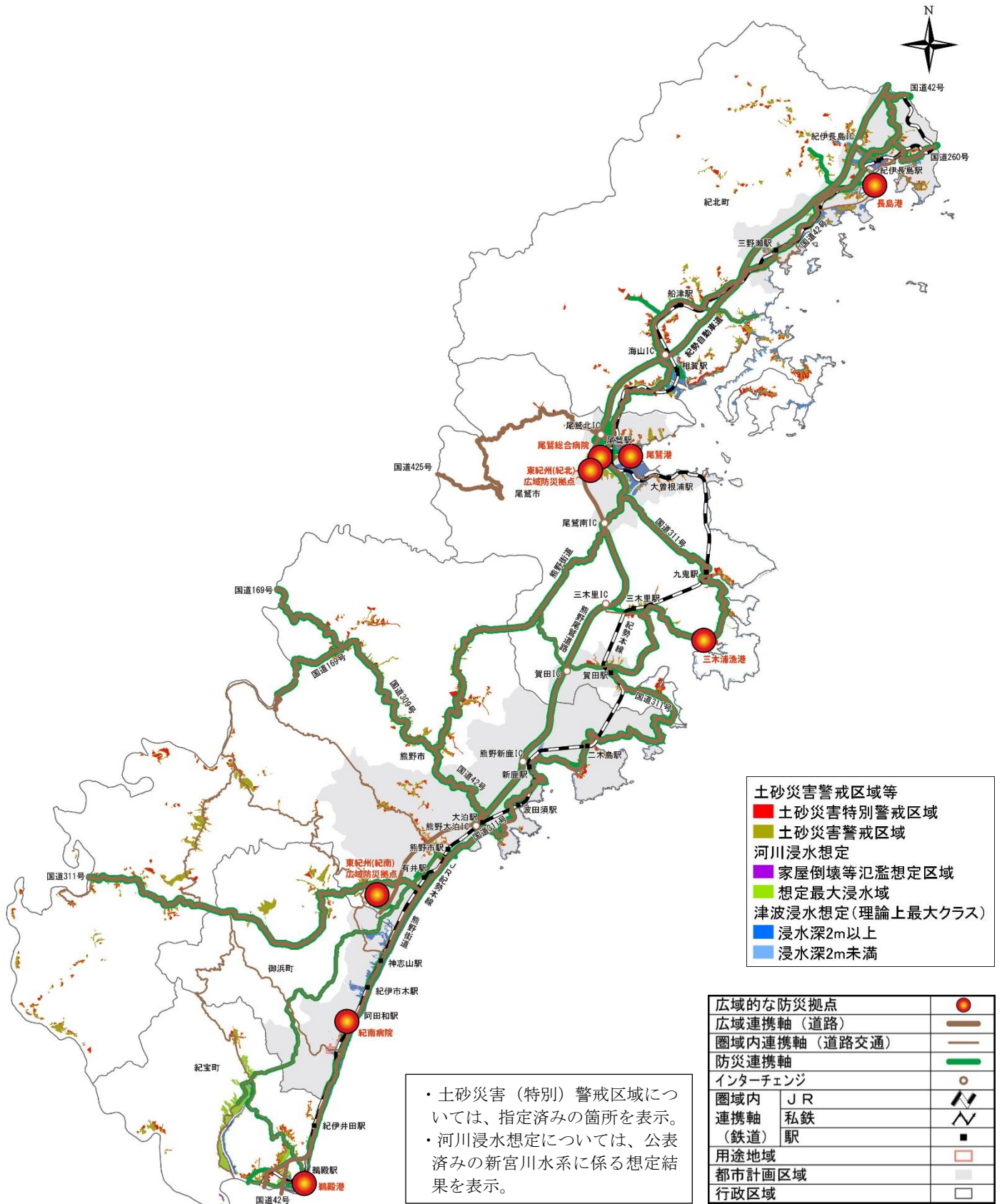


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

# ◆ 東紀州圏域将来都市構造図 (2 / 4)

【災害に対応した安全性の向上】

- ・災害に強く、しなやかな圏域づくり



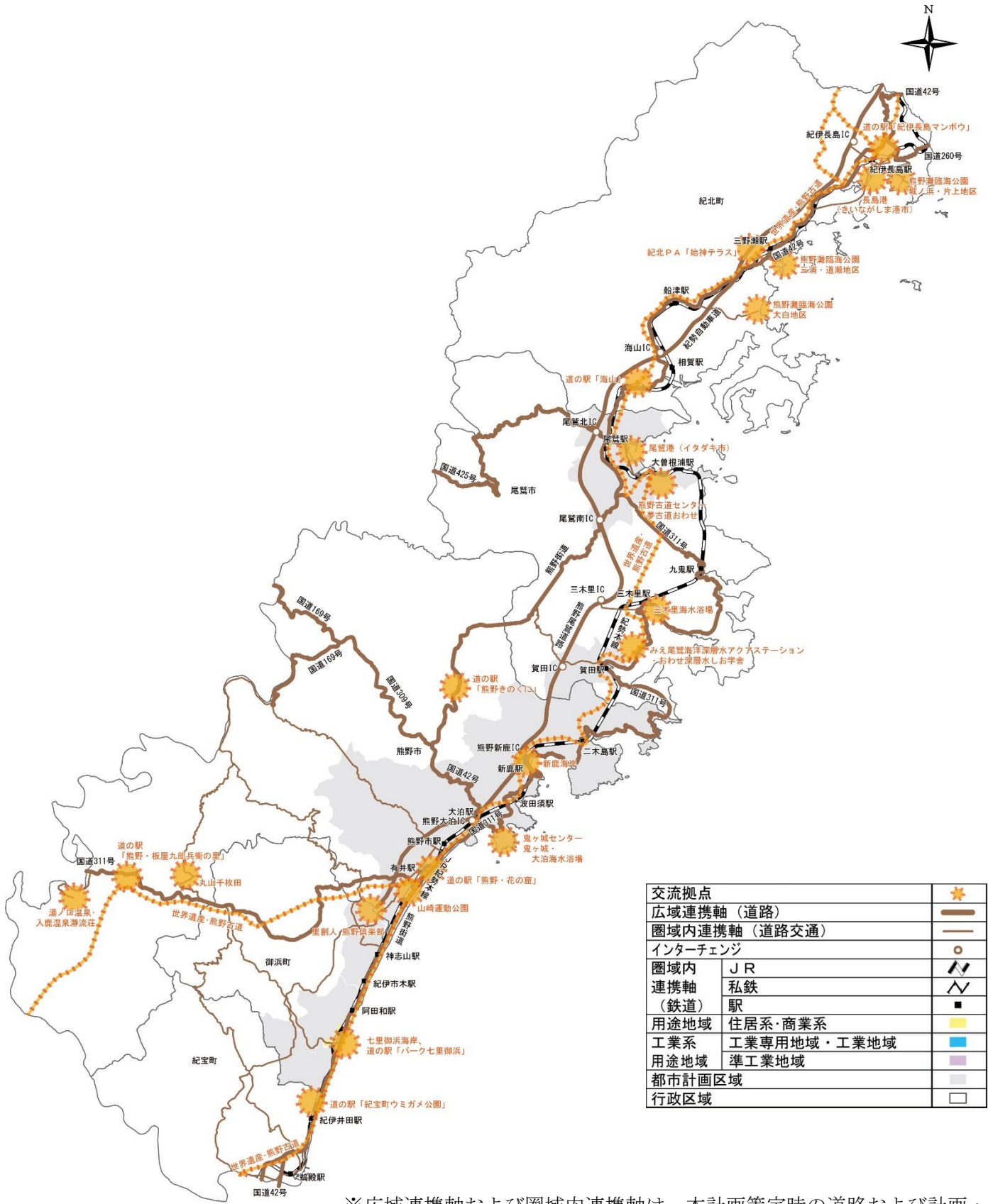
※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。



# ◆ 東紀州圏域将来都市構造図 (3 / 4)

【産業振興による地域活力の向上】

- ・多様な地域資源を活用した広域交流による圏域づくり

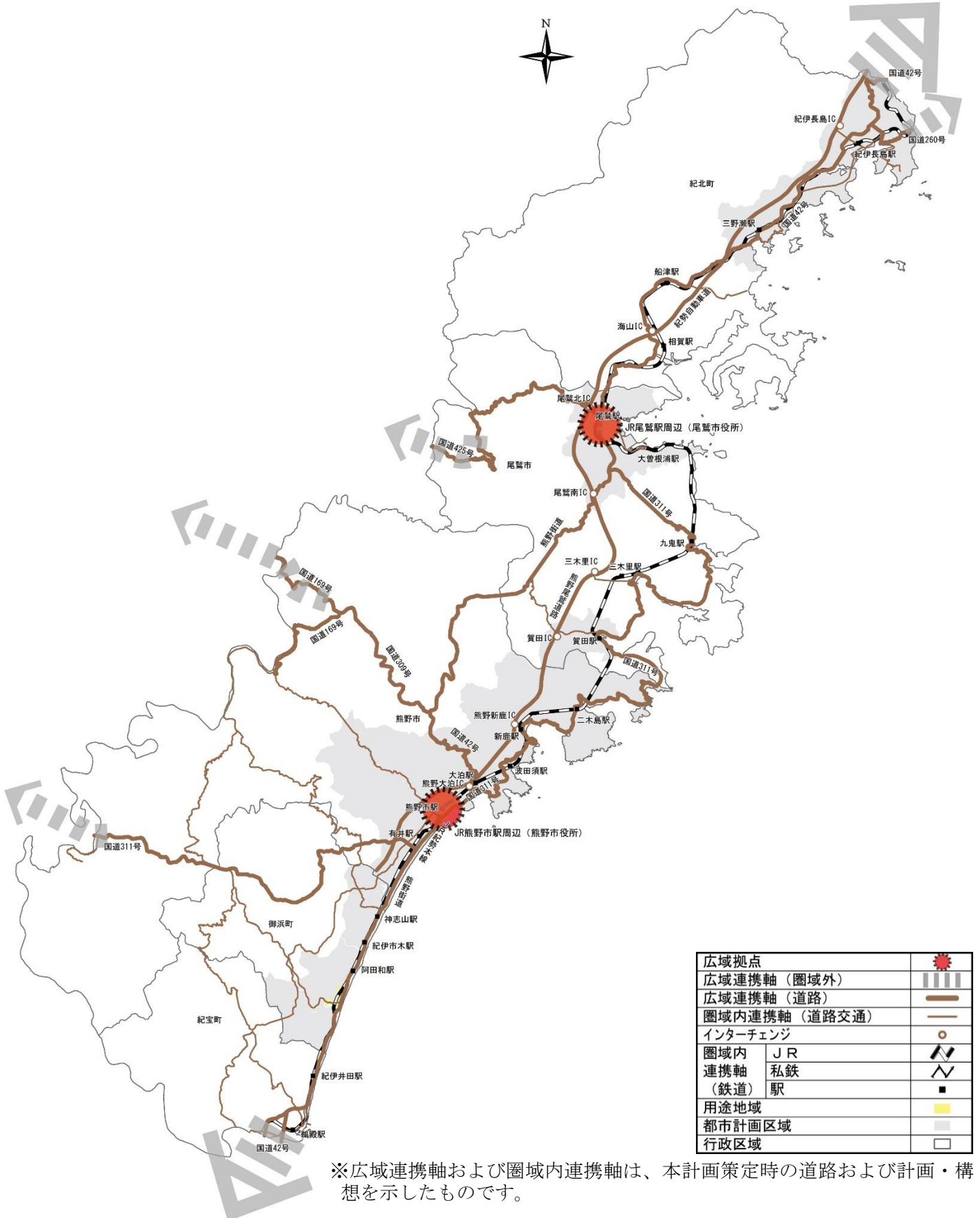


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

# ◆ 東紀州圏域将来都市構造図（4 / 4）

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

- ・都市機能の集約化と相互扶助による生活利便性を確保した圏域づくり



## ① 拠点形成・機能誘導の方針

### i. 広域拠点

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

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

### ◆ 将来圏域構成（拠点）

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

#### 【各拠点の方向性】

#### ○尾鷲駅周辺、熊野市駅周辺

多様な都市機能の集積・強化、広域的な生活関連機能の向上を図ります。

### ii. 交流拠点

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

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

#### <自然交流拠点>

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

#### <歴史・文化交流拠点>

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

#### <レクリエーション等交流拠点>

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

◆ 将来圏域構成（拠点）

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

iii. 広域的な防災拠点

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

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

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

◆ 将来圏域構成（拠点）

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



## ② 連携軸の方針

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

### ◆ 将来圏域構成（連携軸）

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

## ③ 土地利用別の目標・方針

### i. 住居系市街地

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

### ii. 商業系市街地

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

### **iii. 工業系市街地**

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

### **iv. 自然・都市農地等**

#### **【自然交流地区】**

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

#### **【都市農地等】**

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

## **④ 都市施設整備等の目標・方針**

### **i. 都市施設**

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

## **ii. 公共交通**

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

### **(5) 一体の圏域形成に向けた方針**

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

#### **① 都市計画区域の再編**

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

#### **② 都市計画区域の指定**

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

<sup>7</sup> 準都市計画区域：都市計画法第5条の2に規定される区域で、都市計画区域外のうち、相当数の住居その他の建築物の建築または敷地造成が現に行われ、または行われると見込まれる一定の区域であって、そのまま土地利用を整序することなく放置すれば、将来における都市としての整備、開発及び保全に支障が生じるおそれがある場合に、都道府県が指定する。