

三重県都市計画基本方針 (案)

令和8年3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 まち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) スーパー・メガリージョンの形成	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	29
(3) 土地利用・建物	31
(4) 都市基盤	33
(5) その他	36
2-3 現行都市計画区域マスタープランの検証	48
(1) 「地域の個性を生かした魅力の向上」に関する検証	51
(2) 「都市機能の効率性と生活利便性の向上」に関する検証	55
(3) 「災害に対応した安全性の向上」に関する検証	76
(4) 「産業振興による地域活力の向上」に関する検証	83
2-4 三重県の都市づくりにおける課題の整理	90
第3章 三重県の都市計画に関する基本方針	93
3-1 三重県の都市づくりの方針	93
3-2 三重県がめざす都市構造の方針	93

(1) 圏域	93
(2) 拠点	93
(3) ネットワーク（連携軸）	93
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	93
(1) 計画の構成.....	93
(2) 都市計画区域に関する方針.....	93
(3) 都市計画区域マスタープランの個別項目の考え方.....	93

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、まち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

三重県都市計画基本方針は、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、三重県の総合計画である「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。

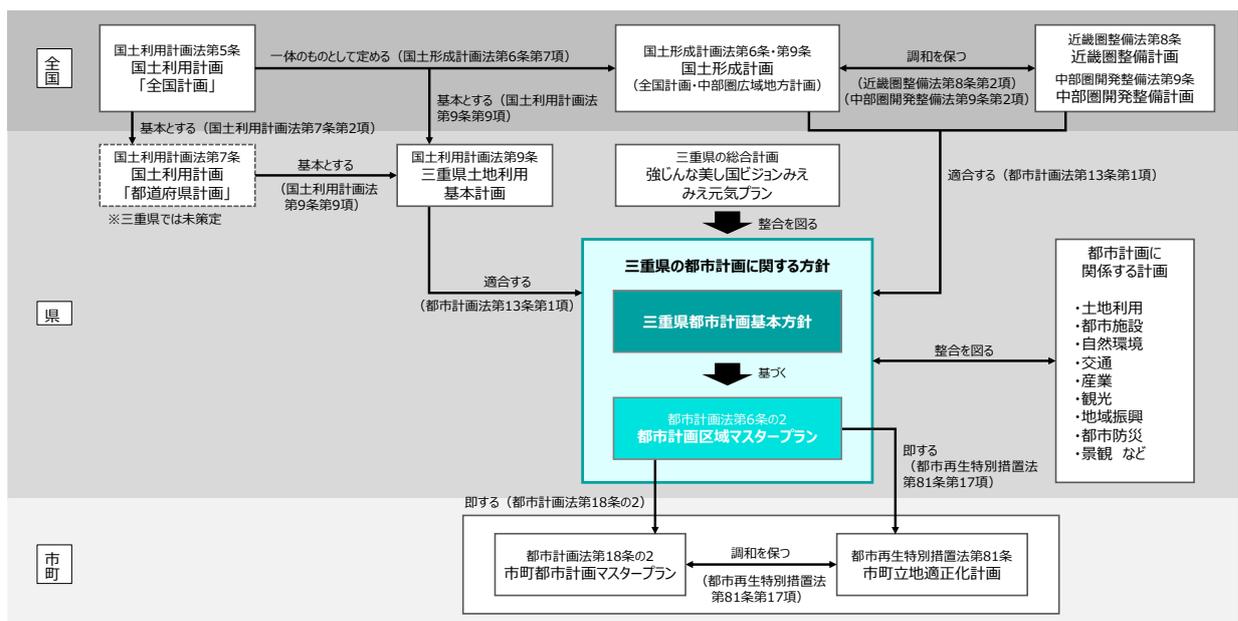


図 三重県都市計画基本方針の位置付け

第1章 はじめに

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 三重県総合交通ビジョン 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

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。

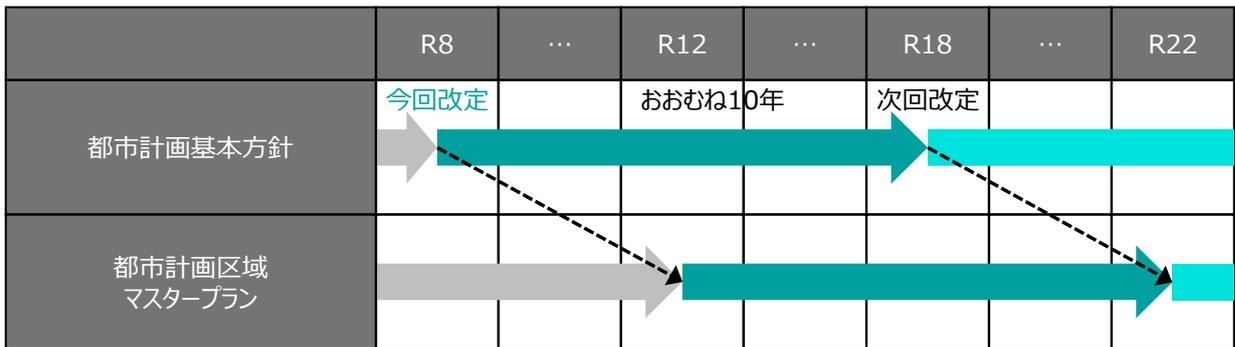


図 都市計画基本方針の計画期間

第1章 はじめに

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
	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	—

第1章 はじめに

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「三重の都市づくりにおける現状と課題」では、「まち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、「三重県が目指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。

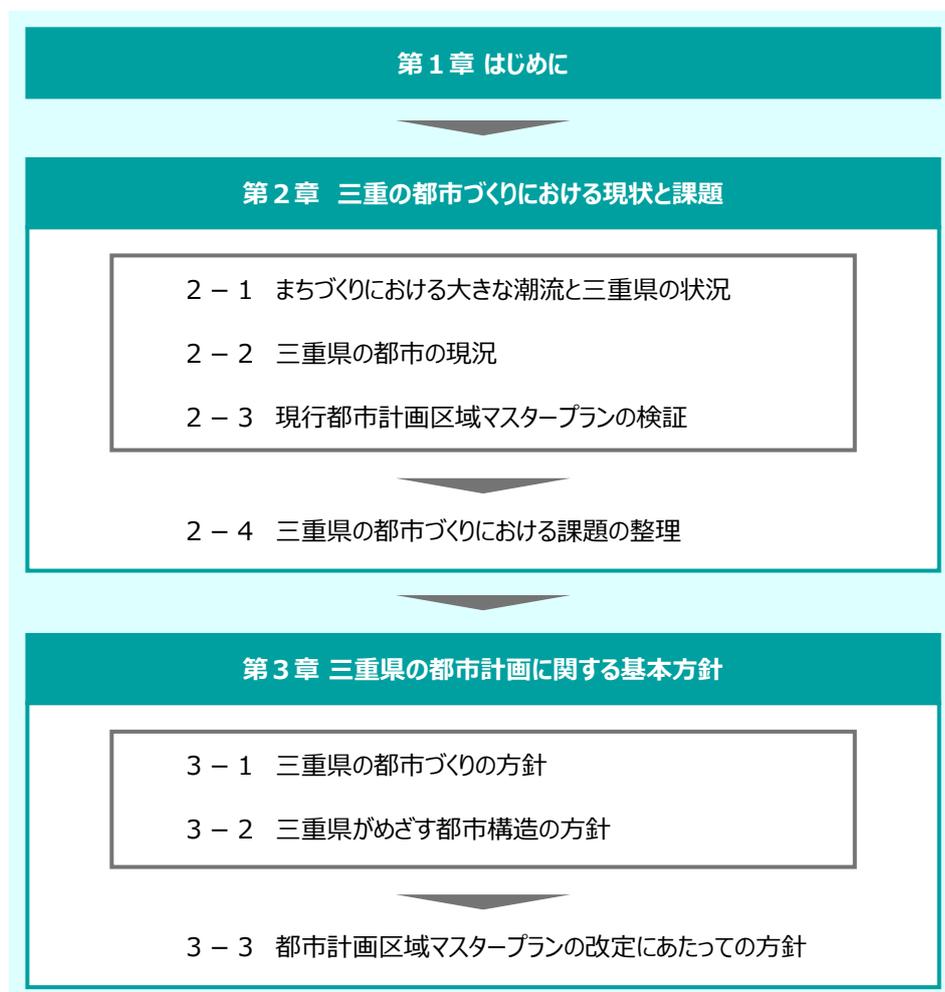


図 三重県都市計画基本方針の構成

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

2-1 まちづくりにおける大きな潮流と三重県の状況

全国的なまち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935都市が立地適正化計画に取り組んでいるほか（令和7年7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）

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

【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目指しており、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7年7月31日時点）としては、8市1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5町で取組が進んでいます。

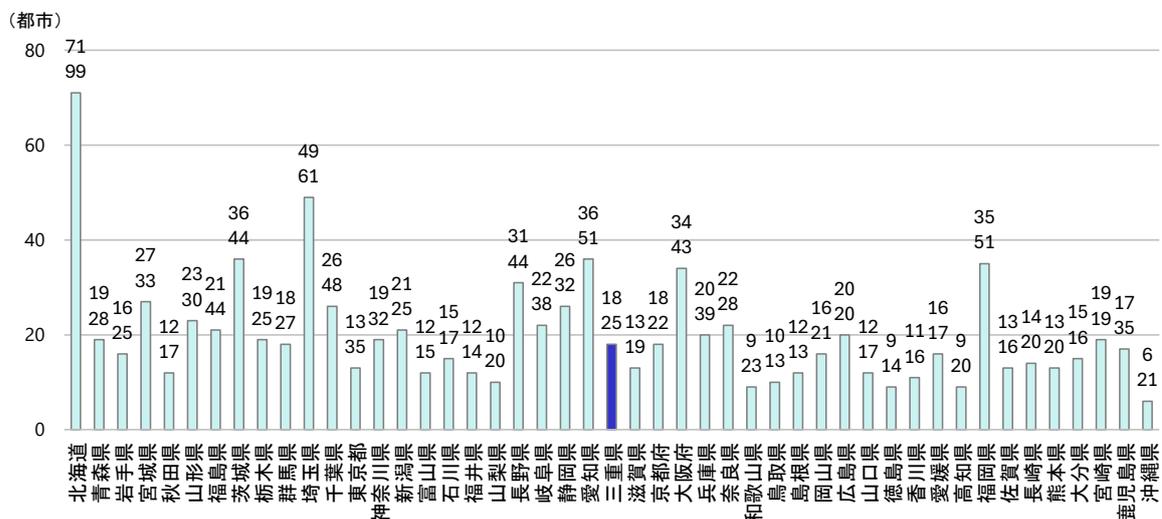


図 立地適正化計画の取組状況（R7.7.31時点）

※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）

現状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言われており、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、今後も防災・減災対策が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。

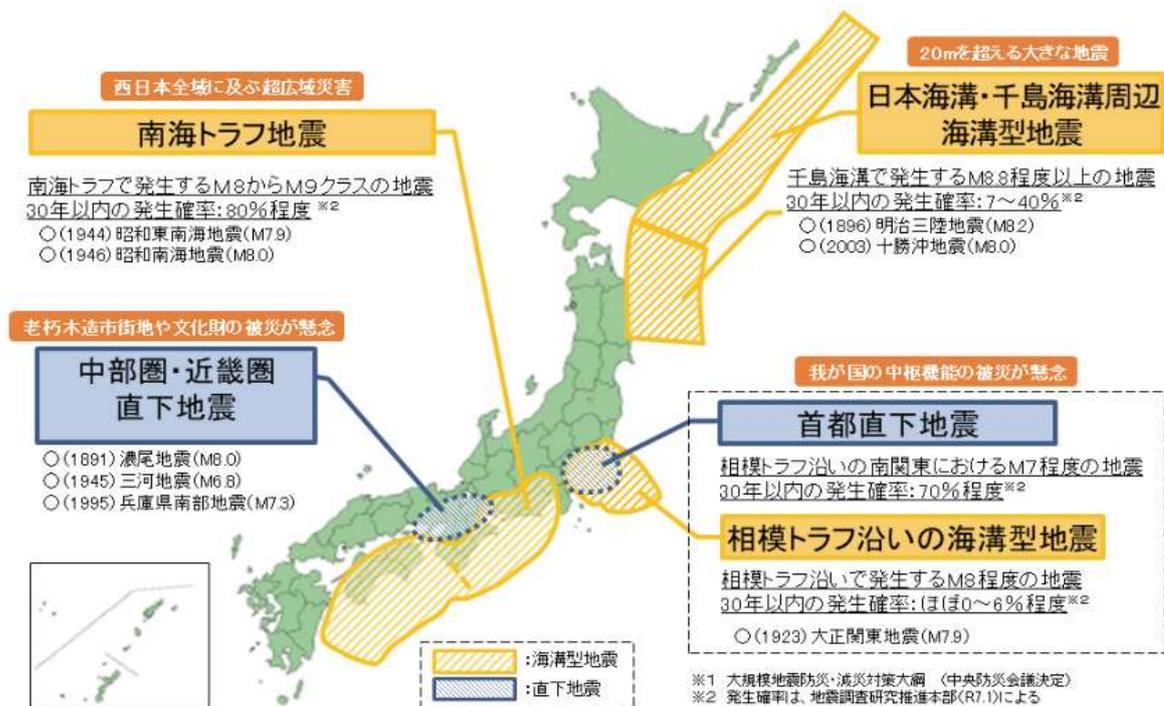


図 想定される大規模地震

出典：防災情報のページ（内閣府）

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

【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「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。

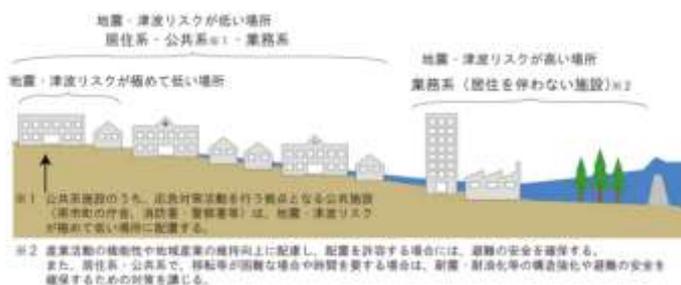


図 津波被害の低減に向けた土地利用・施設配置のイメージ



図 流域治水のイメージ

出典：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）

現状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) スーパー・メガリージョンの形成

【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、世界からヒト、モノ、カネ、情報を引きつけ、世界を先導するスーパー・メガリージョンを形成する国家的プロジェクトです。

平成26年7月に公表された「国土のグランドデザイン2050」では、リニア中央新幹線によって三大都市圏が結ばれ、スーパー・メガリージョンが形成されるという国土構造の変革に言及されました。その後、平成27年8月に閣議決定された「第二次国土形成計画」でスーパー・メガリージョンの形成に向けた構想を検討するとされたことを受け、平成29年9月にはスーパー・メガリージョン構想検討会（SMR構想検討会）が設置され、令和元年5月には同検討会の最終とりまとめが公表されました。最終とりまとめでは、「個性ある三大都市圏の一体化による巨大経済圏の創造」、「中間駅周辺地域から始まる新たな地方創生」、「スーパー・メガリージョンの効果の広域的拡大」の3点をめざすべき方向性としています。

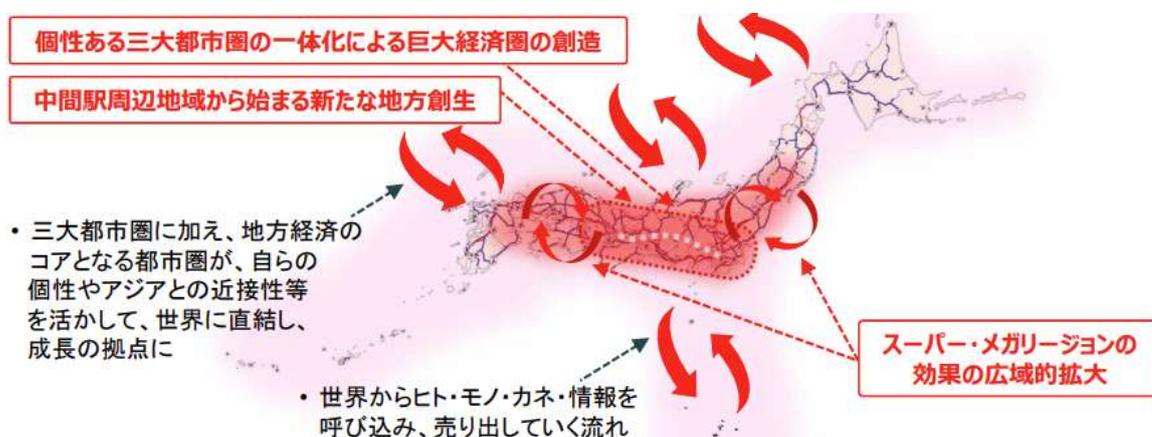


図 スーパー・メガリージョン形成のイメージ

出典：人口減少にうちかつスーパー・メガリージョンの形成に向けて

～時間と場所からの解放による新たな価値創造～

スーパー・メガリージョン構想検討会最終とりまとめ概要（令和元年5月20日）

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

【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」の実現を目指すこととしています。

戦略1 リニア時代の 新たなライフスタイルの創出	戦略2 新たな玄関口からはじまる 観光交流の拡大	戦略3 新たな玄関口から生まれる ビジネス交流の拡大
取組1 都市部の企業や大学への通勤・通学が選択可能な三重に 取組2 地域と多様な形で関わる人が増える三重に 取組3 県外からの移住希望者に選ばれるとともに定住が促進される三重に 【期待される効果】 ・新たな暮らし方や働き方の実現 ・関係人口・交流人口の増加 ・移住の促進	取組1 もっと身近に便利に旅を楽しむ三重に 取組2 リニア駅から魅力ある滞在型・周遊観光の旅を提供する美し国三重に 【期待される効果】 ・観光地までの利便性・快適性・周遊性の向上 ・インバウンドの増加 ・旅行者の滞在の長期化	取組1 クリエイティブな人材や企業をひきつける交流空間を創出する三重に 取組2 大都市圏の多様さと地域をつなげ新たな産業・雇用を創出する三重に 取組3 行政・企業・高等教育機関の機能移転やバックアップの拠点となる三重に 【期待される効果】 ・イノベーションの促進 ・新たな雇用の創出 ・若者・女性の定着 ・人口・企業中核機能の分散

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）

現状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、地域全体の強靱化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。

【建設後50年以上経過する社会資本の割合】（2023年3月時点）

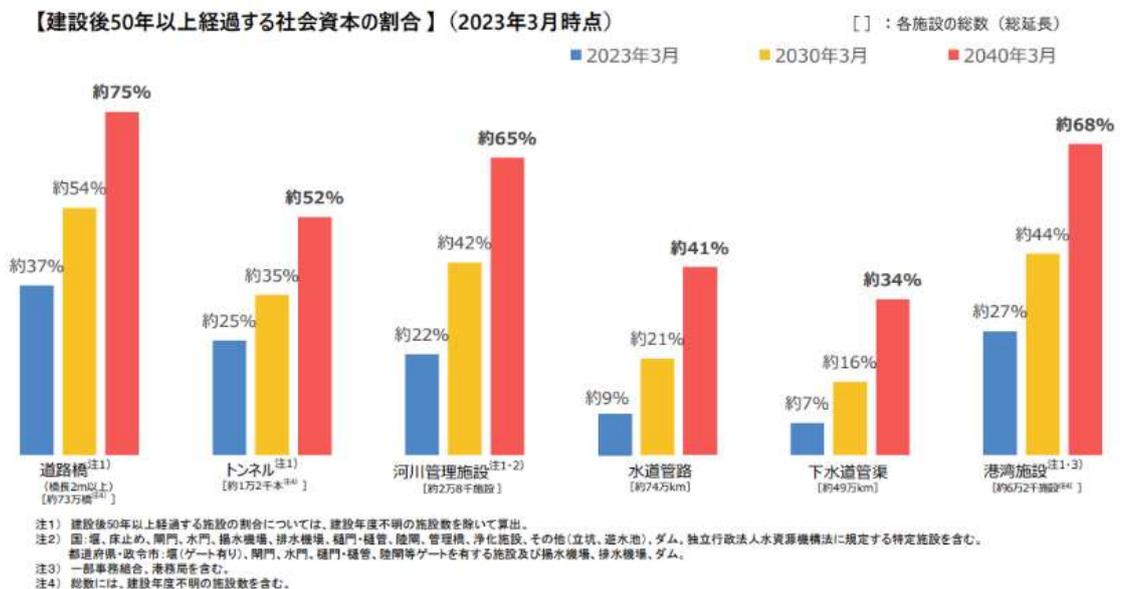


図 建設後50年以上経過する社会資本の割合

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。

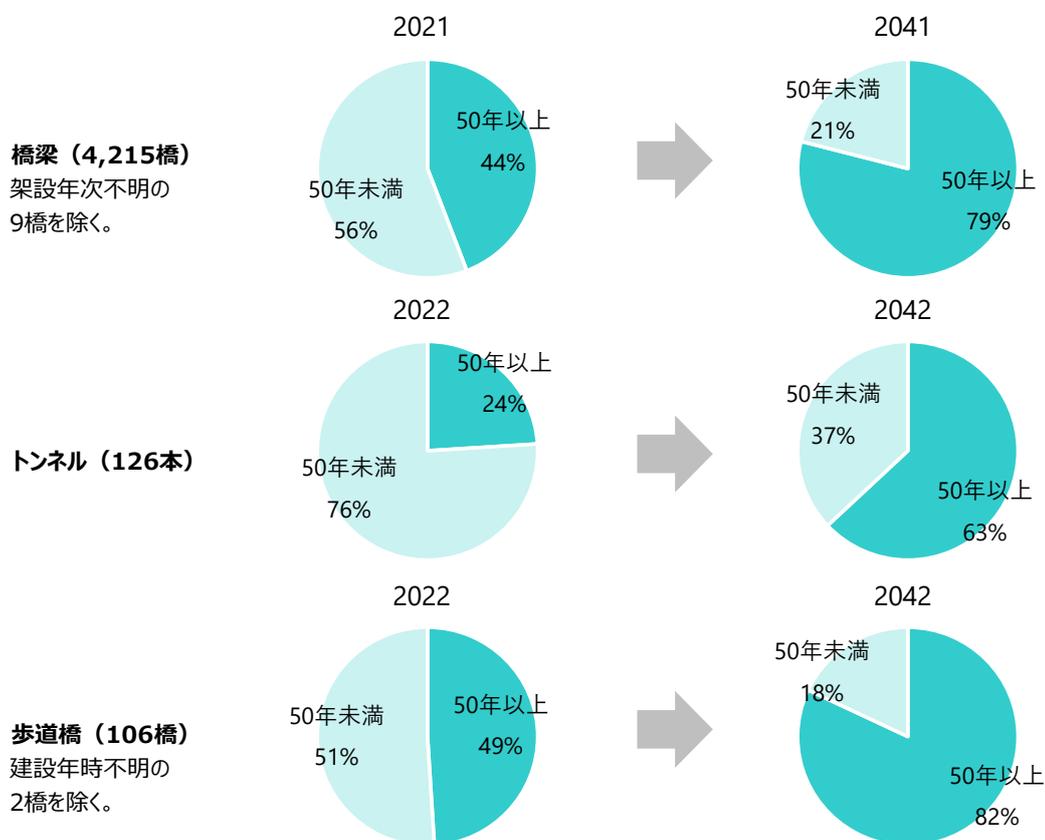


図 三重県が管理する道路インフラの老朽化状況

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

現状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り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

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

【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（ダイセーフオレストパーク）（鈴鹿市）、中央緑地（四日市市）及び中勢グリーンパーク（津市）の3公園でPark-PFIが導入されているほか、国営木曾三川公園桑名七里の渡し公園（桑名市）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7年10月31日時点で386都市（都道府県を含めると397都市）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11都市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。

※滞在快適性等向上区域（ウォーカブル区域）は、ウォーカブルなまちづくりに取り組むために市町村が設定する区域です。滞在快適性等向上区域では、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ります。

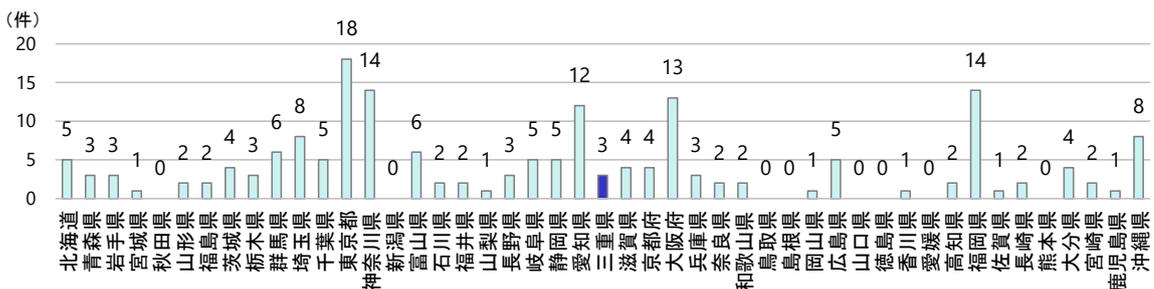


図 Park-PFIの導入状況 (R7.3.31時点)

出典：公募設置管理制度（Park-PFI）の活用状況（国土交通省）

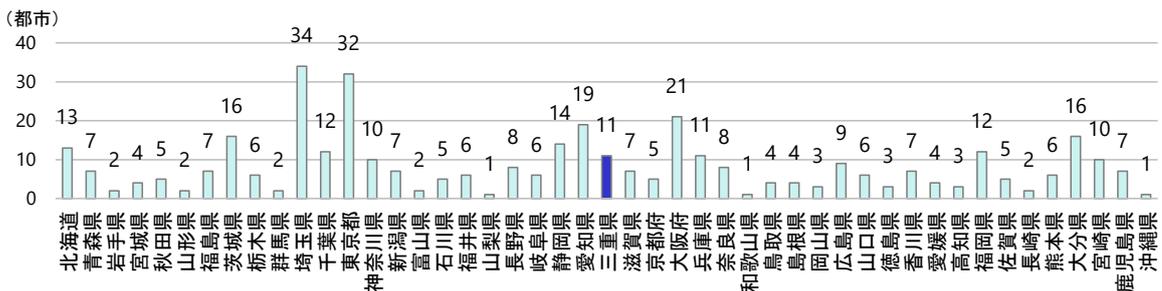


図 ウォーカブルなまちづくりの取組状況 (R7.10.31時点)

出典：ウォーカブル推進都市一覧（国土交通省）

現状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激甚化、インフラ老朽化等、我が国を取り巻く環境が変化するなか、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、様々な分野でまちづくりDX施策が展開され始めています。

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上では、目指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。

*デジタルツインとは、現実世界から収集したデータを基に仮想空間上に再現する技術のことです。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。

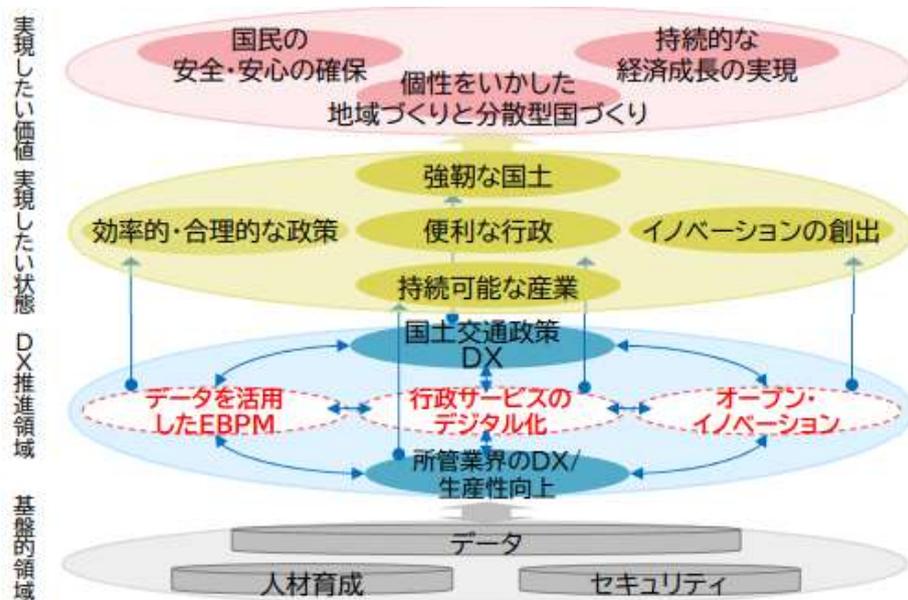


図 国土交通省DXビジョンの基本理念（概念図）

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2年6月に「みえデジタル戦略推進計画」を策定し、デジタル社会の形成により、県民の時間や気持ちに余裕が生まれ、自己実現を図ることで心豊かな暮らしと持続可能な地域社会の実現をめざした取組を進めています。

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都市モデルのまち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。

※Well-being（ウェルビーイング）とは、個人の権利や自己実現が保障され、身体的、精神的、社会的に良好な状態にあることを意味する概念です。

※EBPMとは、Evidence-Based Policy Makingの略で、統計や業務データ等の客観的な証拠に基づく政策立案のことです。



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

現状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）の実現を目指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。

※グリーンインフラとは、自然環境がもつ多様な機能（防災・減災、気候緩和、生物多様性保全等）を活用して、持続可能な地域や都市をつくるためのインフラの考え方・取組のことです。

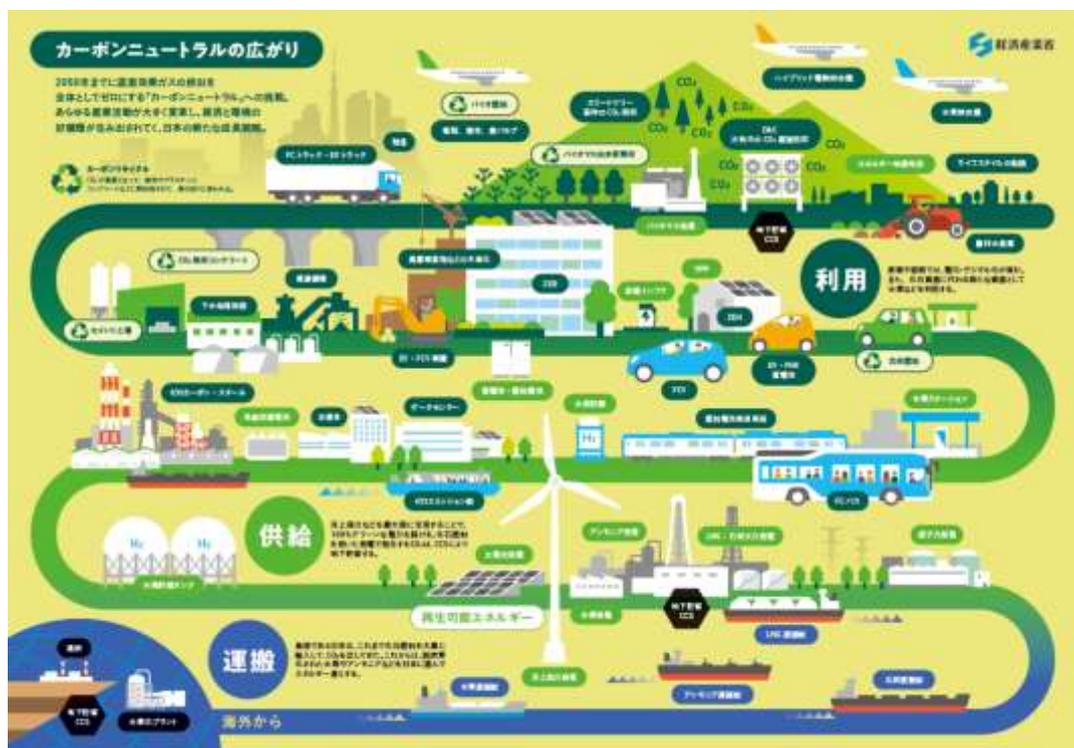


図 2050年カーボンニュートラルに伴うグリーン成長戦略

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）

現状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1月現在、登録者は累計1,596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

現状③

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目指す必要があります。

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状を把握します。

(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。

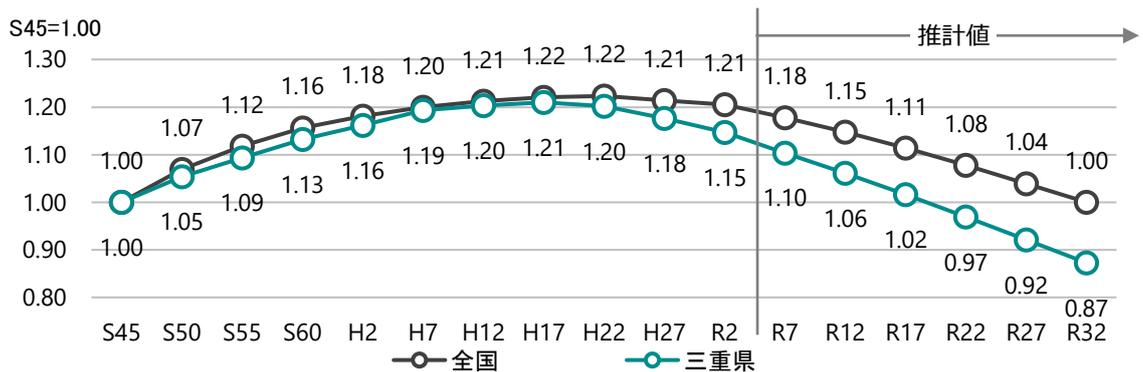


図 昭和45年人口を1.00とした比率の推移 (全国との比較)

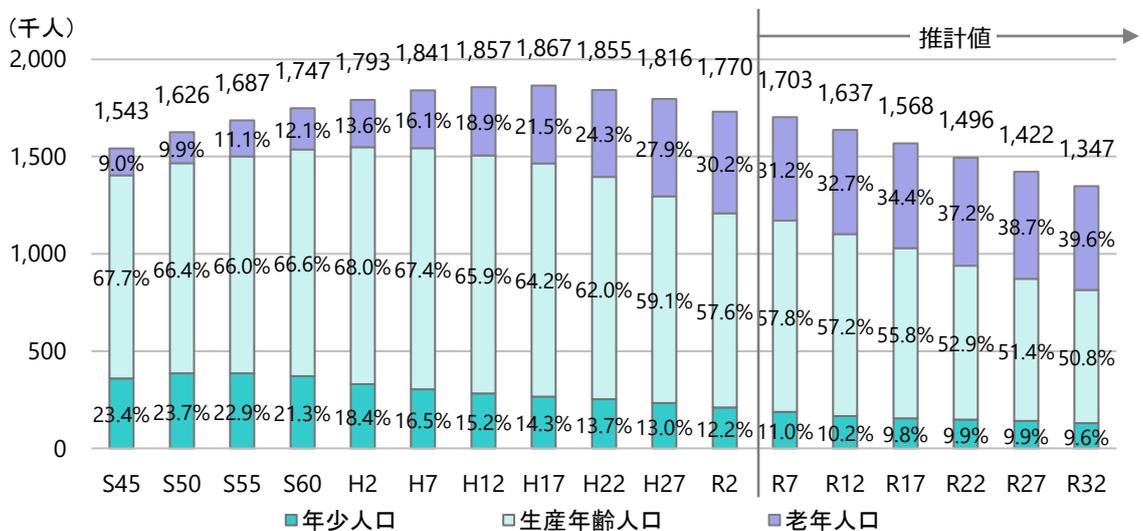


図 年齢3区分別人口の推移

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

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

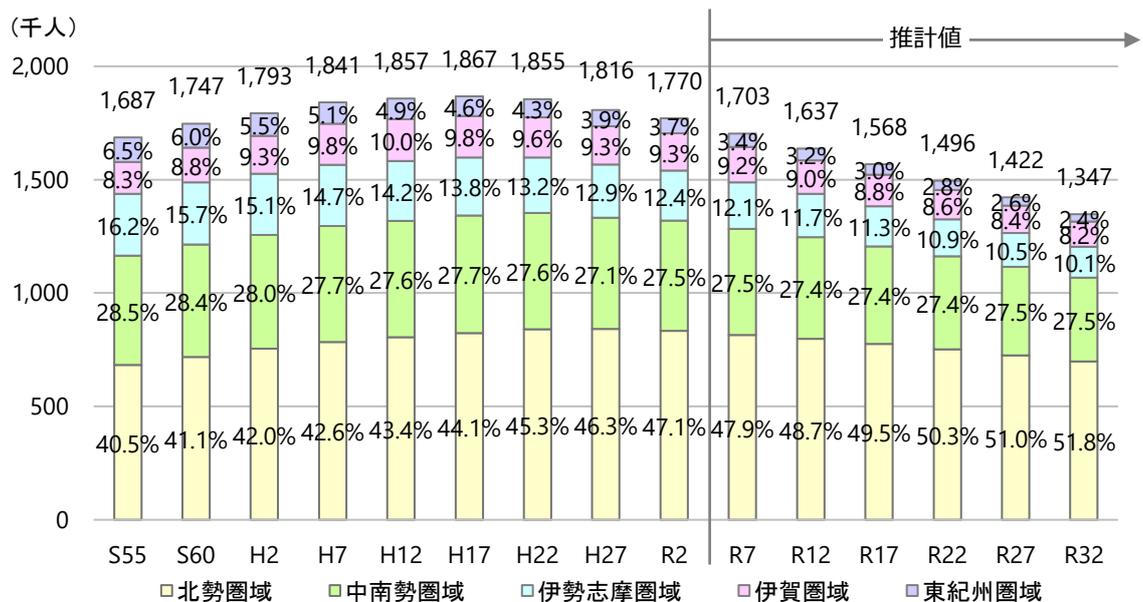


図 圏域別人口の推移

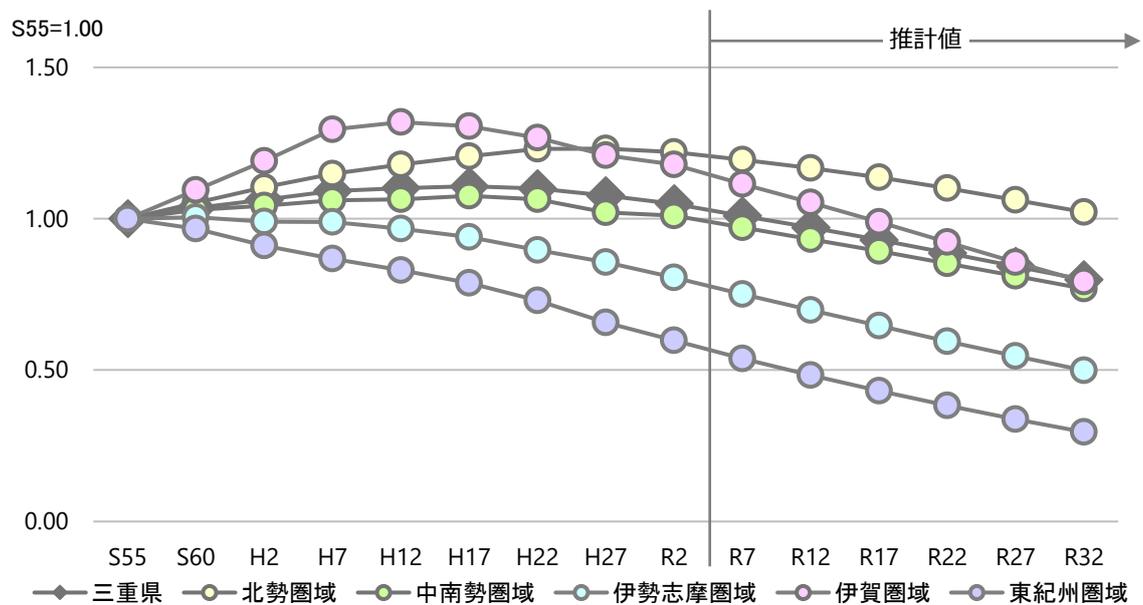


図 昭和55年人口を1.00とした比率の推移（圏域別）

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

現状⑨

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。

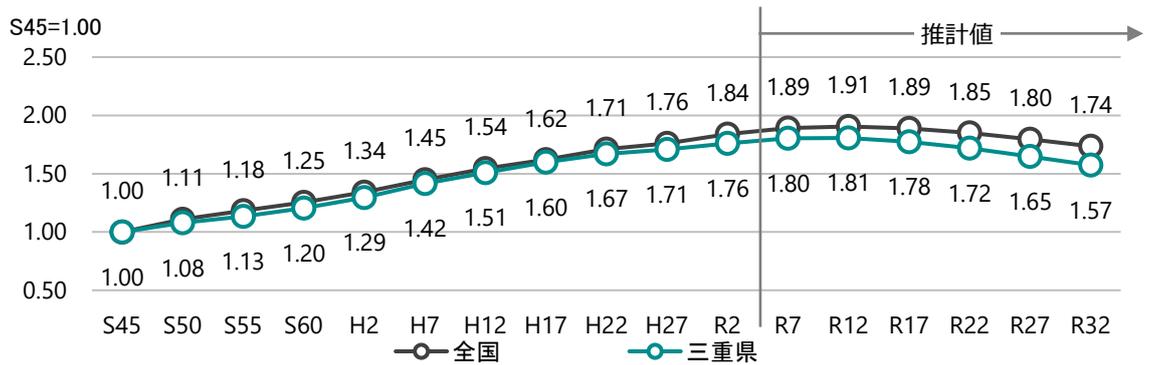


図 昭和45年世帯数を1.00とした比率の推移 (全国との比較)

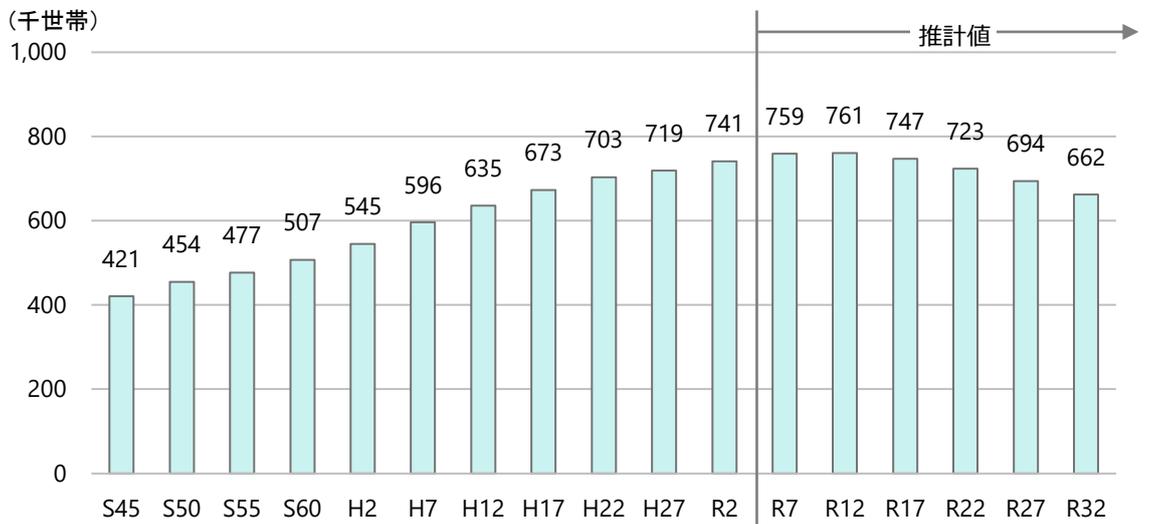


図 世帯数の推移

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

現状⑩

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782,681人から令和2年に774,064人となり、初めて減少に転じました。

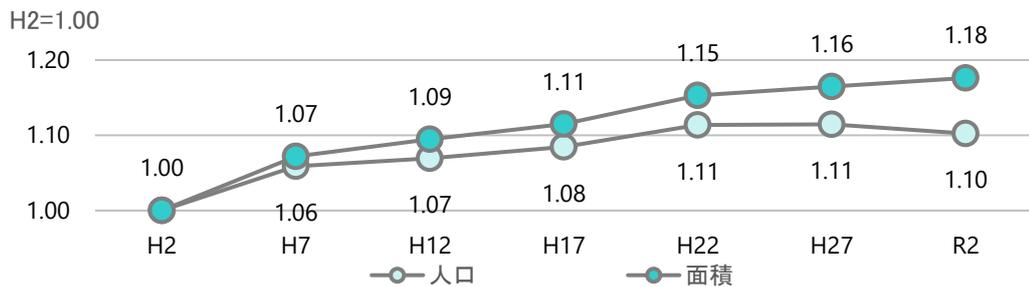


図 平成2年人口集中地区（人口・面積）を1.00とした比率の推移

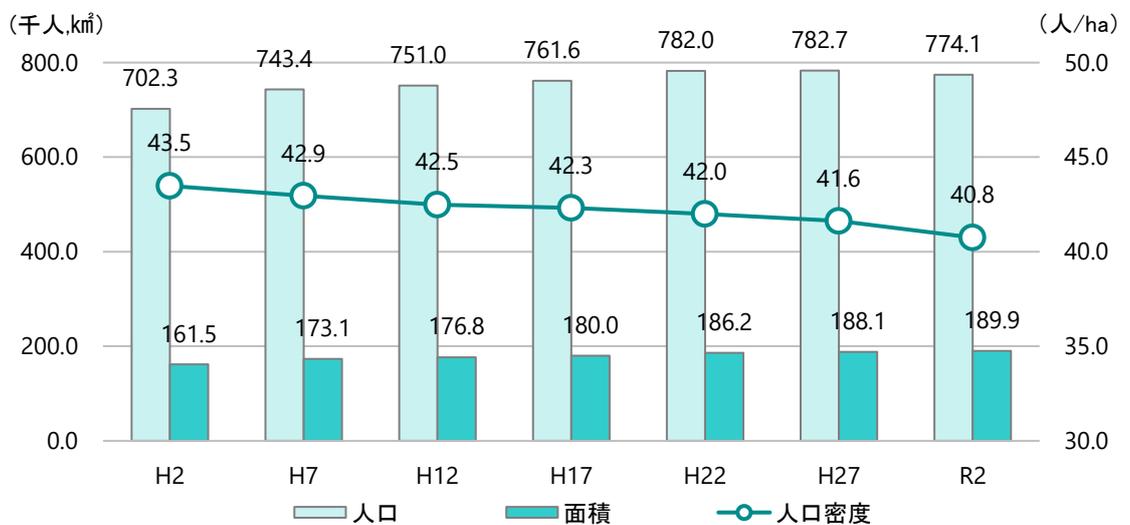


図 人口集中地区（人口・面積・人口密度）の推移

資料：国勢調査（各年）

現状①

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

○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158.8万人となっています。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。

○市街化区域・用途地域[※]の人口は、平成22年の約106.4万人をピークとして減少しており、令和2年時点で約104.3万人となっています。市街化区域・用途地域では人口が減少するなかで面積が増加しているため、人口密度が低下しており、令和2年時点で37.0人/haとなっています。一方、市街化区域・用途地域人口は減少しているものの、都市計画区域人口に占める割合は増加しています。

○市街化調整区域・白地地域[※]の人口は、市街化区域・用途地域より早い段階の平成17年の約60.7万人をピークとして減少しており、令和2年時点で約54.5万人となっています。

※用途地域は、非線引き都市計画区域も対象としています。

※白地地域とは、非線引き都市計画区域で用途地域の指定のない地域をいいます。

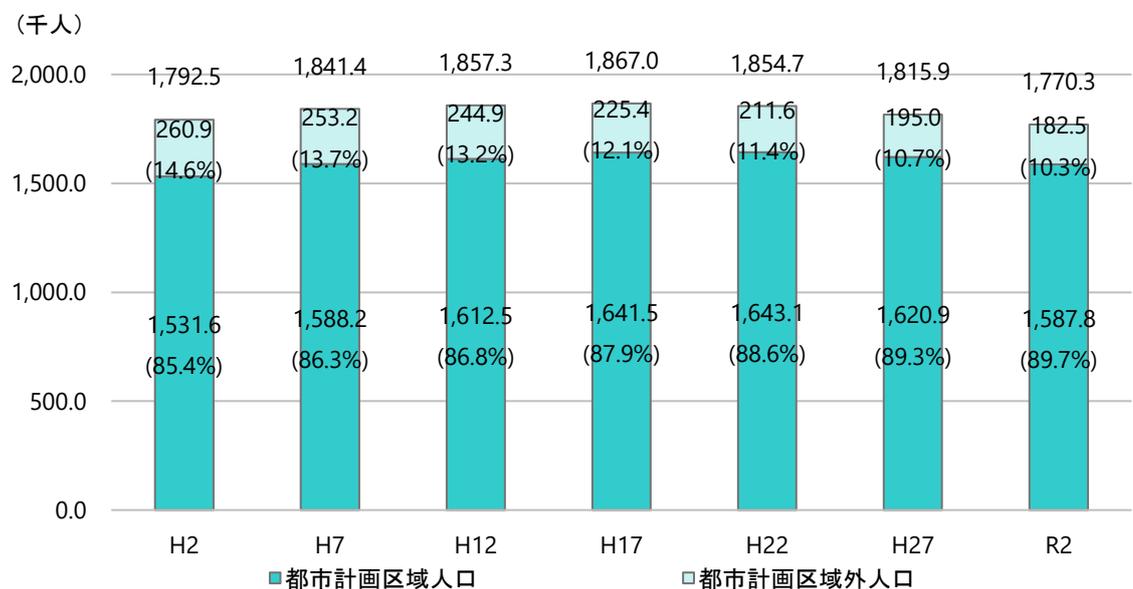


図 都市計画区域内外の人口・人口割合の推移

※括弧内は総人口に対する割合を示す。

資料：都市計画基礎調査

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

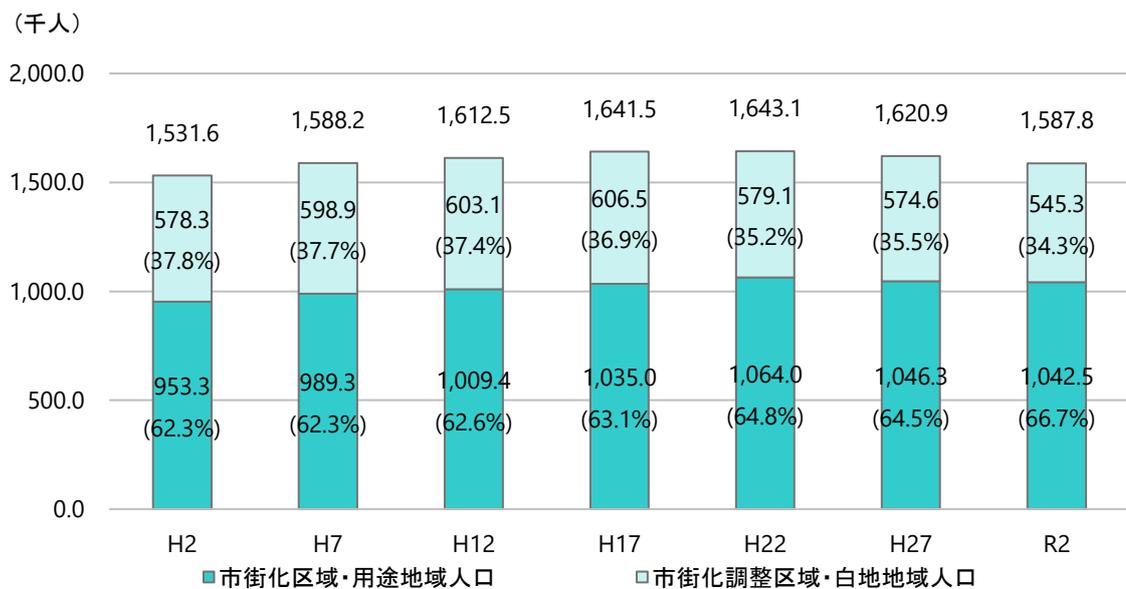


図 市街化区域・用途地域内外の人口・人口割合の推移

※括弧内は都市計画区域人口に対する割合を示す。

資料：都市計画基礎調査

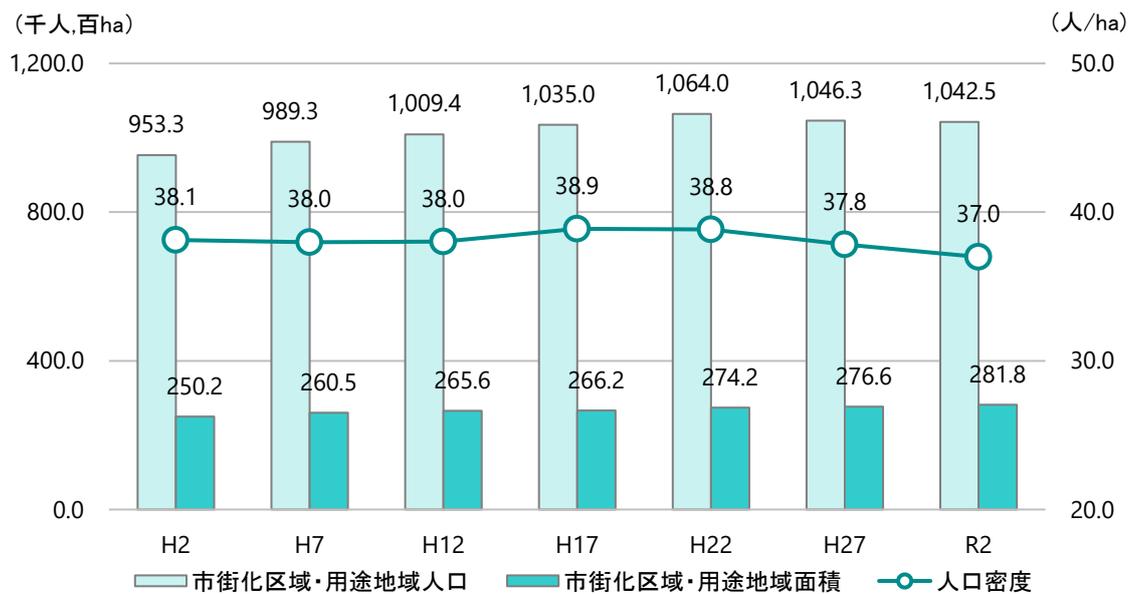


図 市街化区域・用途地域の人口・面積・人口密度の推移

※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

現状⑫

都市計画区域内外、市街化区域・用途地域内外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、人口減少と人口密度の低下が進む一方で、都市計画区域に占める人口割合は増加傾向となっています。

(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。

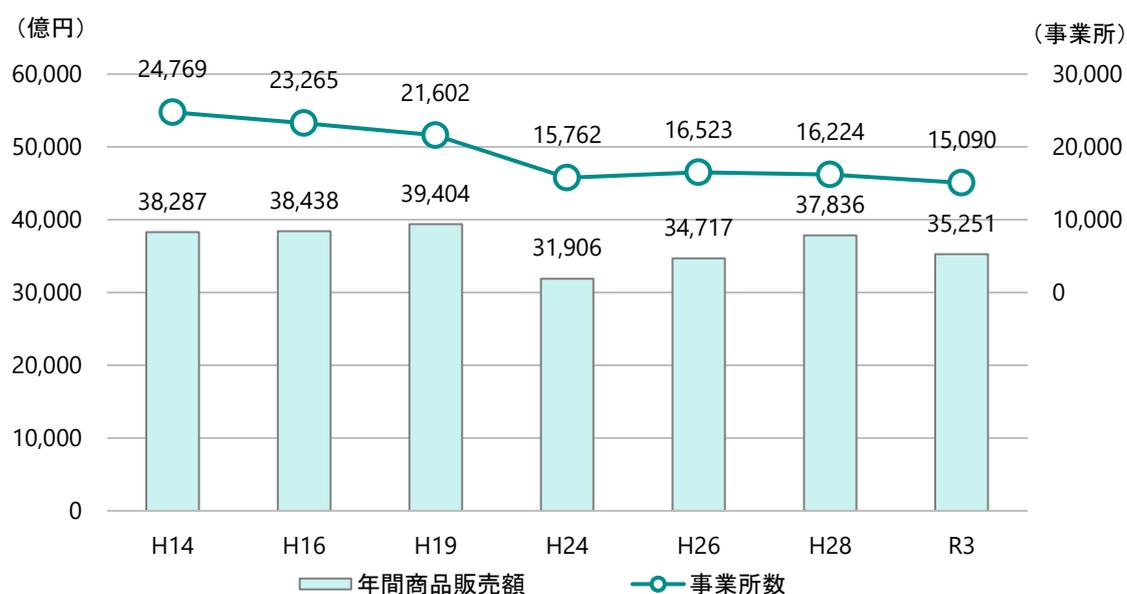


図 商業（年間商品販売額・事業所数）の推移

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）

現状③

事業所数は、減少傾向となっています。

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。

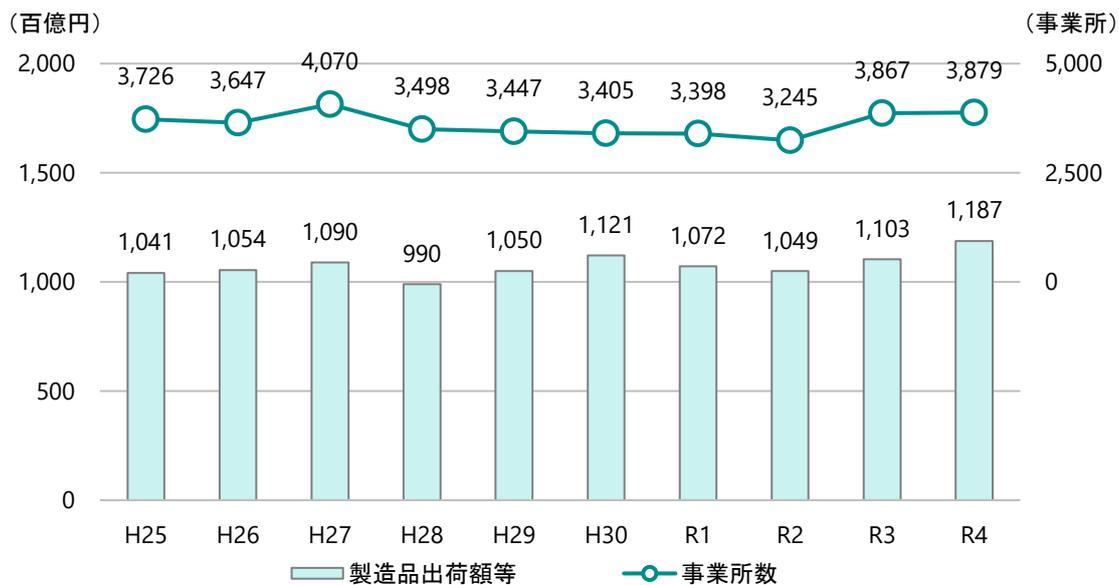


図 工業（製造品出荷額等・事業所数）の推移

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）

現状⑭

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・用途地域※が+615ha(+2.0%)と拡大しています。

○市街化区域・用途地域の土地利用を用途別にみると、「住居系」が+300ha(+3.0%)、「商業系」が+25ha(+1.0%)、「工業系」が+222ha(+4.7%)と増加しており、都市的土地利用が増加しています。一方で、「低未利用土地」も+297ha(+7.8%)と増加しており、市街化区域・用途地域面積の増加率に対して高い水準となっています。

※用途地域は、非線引き都市計画区域も対象としています。

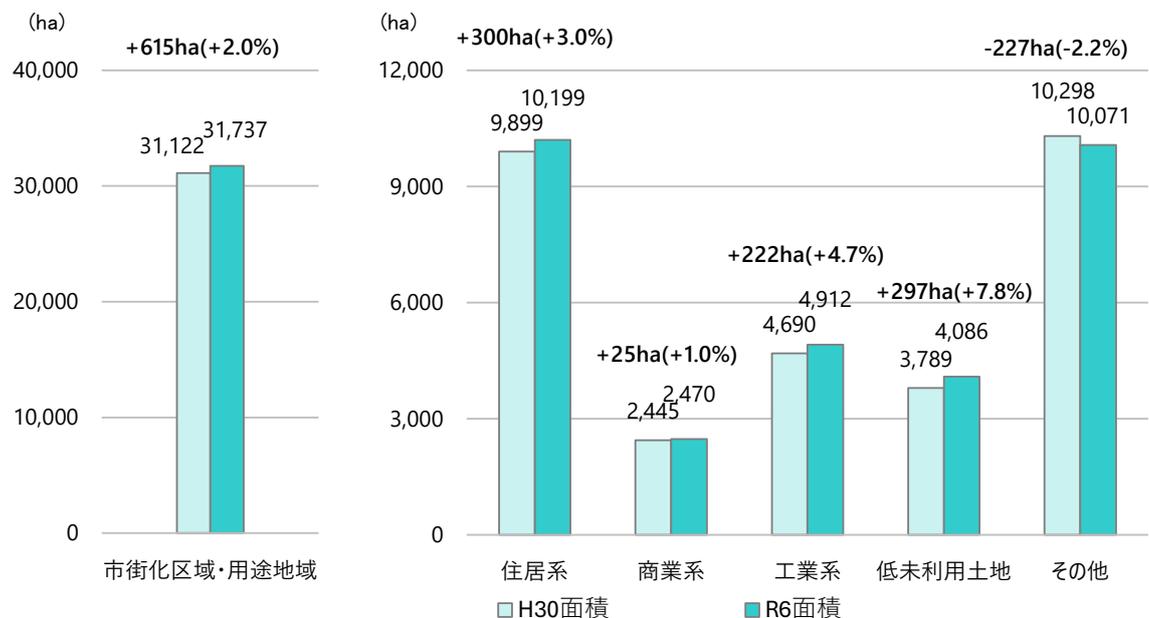


図 市街化区域・用途地域の土地利用の増減

資料：都市計画基礎調査

現状⑮

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。

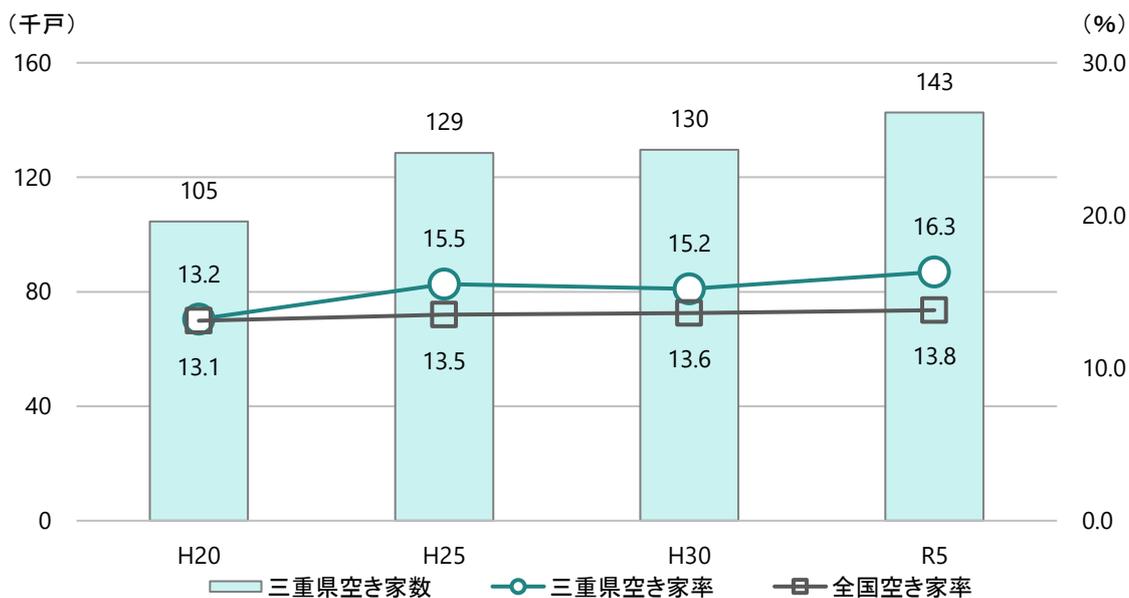


図 空き家数・空き家率の推移

資料：住宅・土地統計調査（H20,H25,H30,R5）

現状⑯

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。

区画道路…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。

特殊道路…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

現状⑰

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。

区画道路や特殊道路といった身近な道路に対して、幹線道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 ha	供用 ha	供用率 %	計画 ha	供用 ha	供用率 %	計画 ha	供用 ha	供用率 -
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

現状⑱

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。

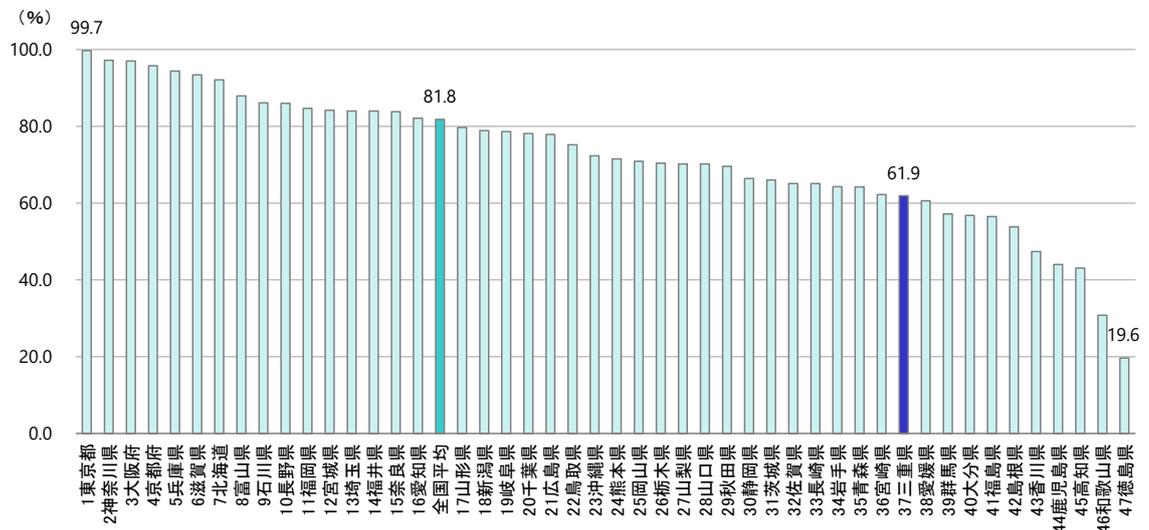


図 都道府県別下水道処理人口普及率の比較 (R6年度末)

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

現状⑱

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るだけでは広域的な視点からの都市の将来像をわかりやすく提示することが困難であることから、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。

現状⑩

他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。

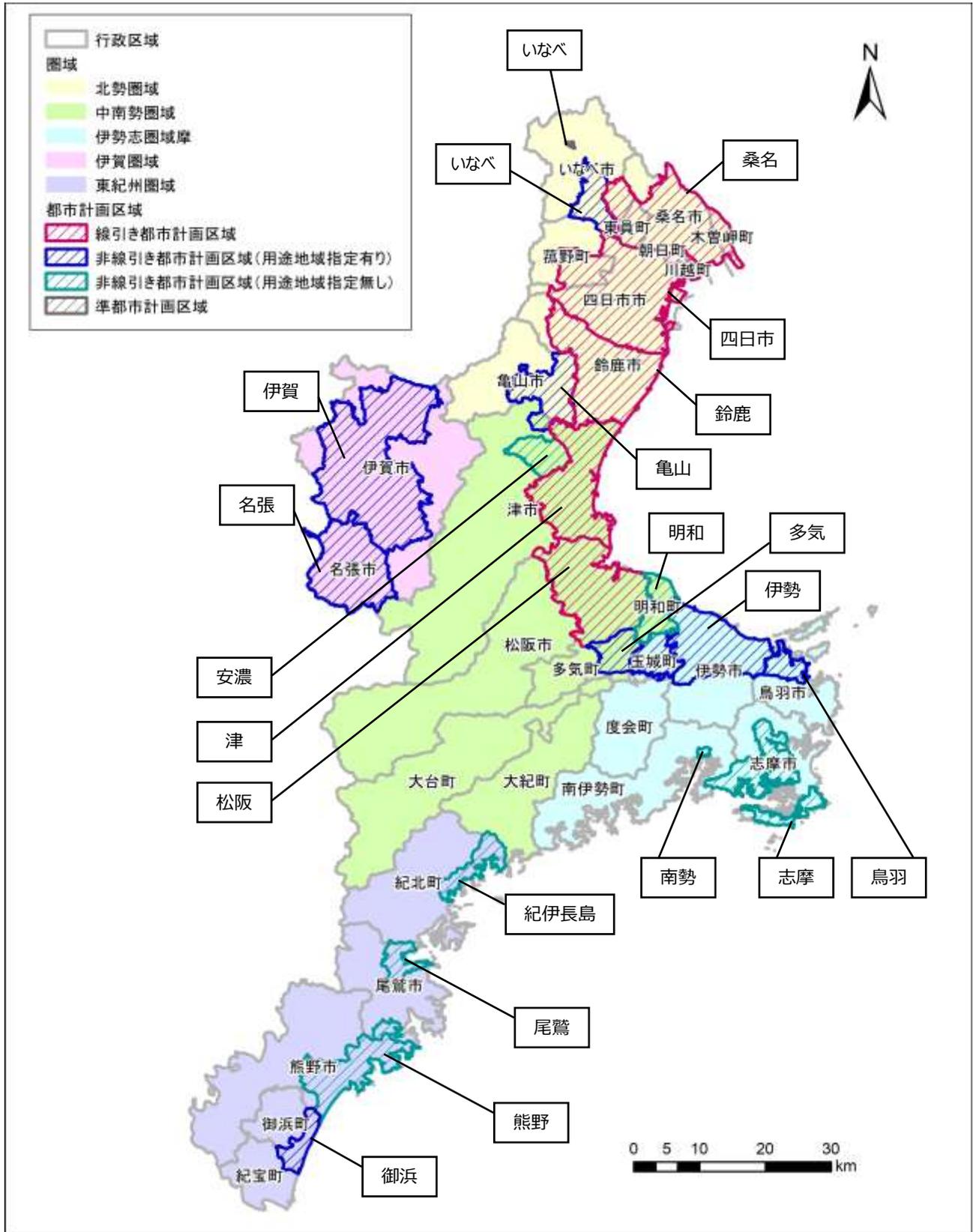


図 圏域・市町・都市計画区域の関係 (再掲)

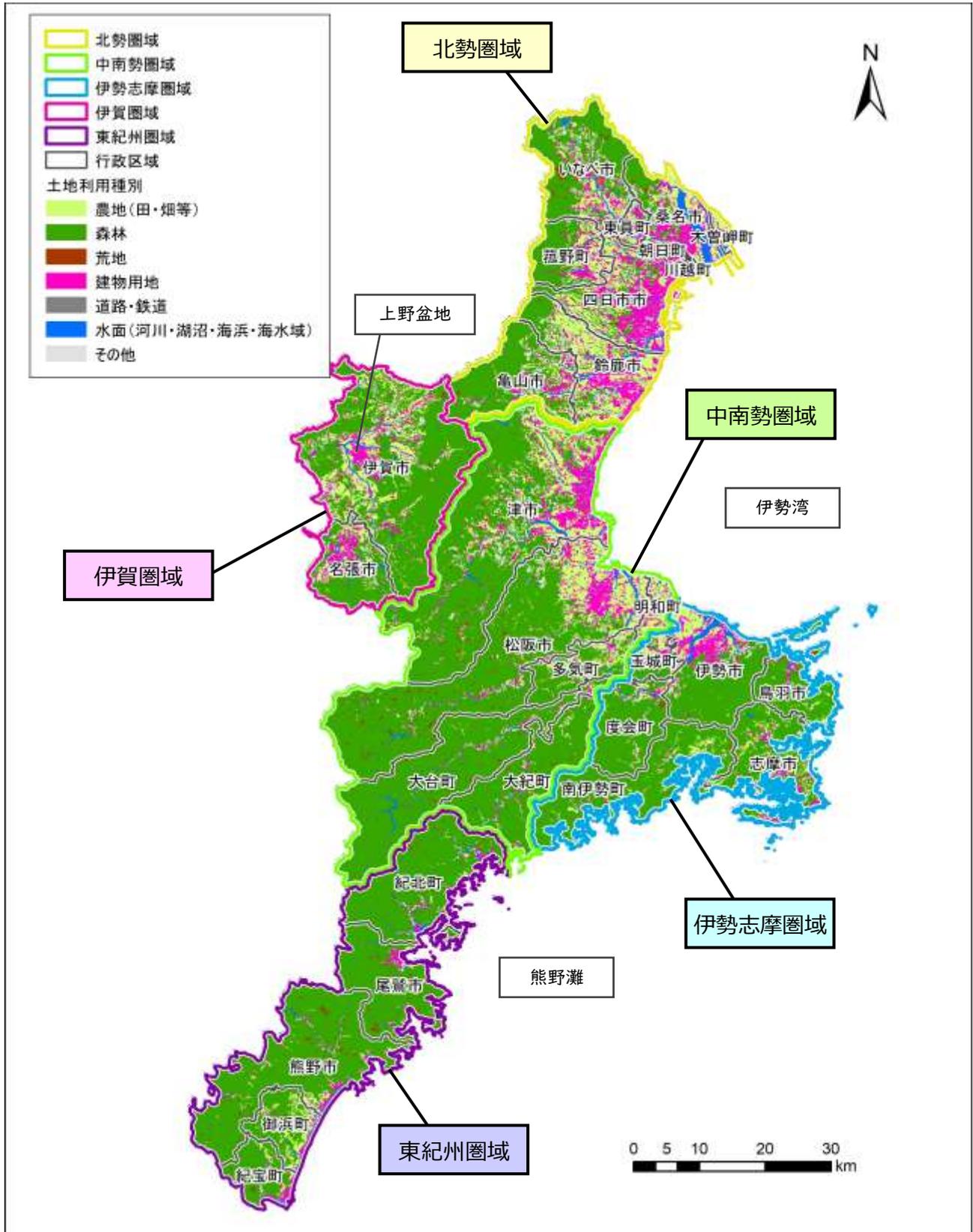


図 土地利用

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）

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

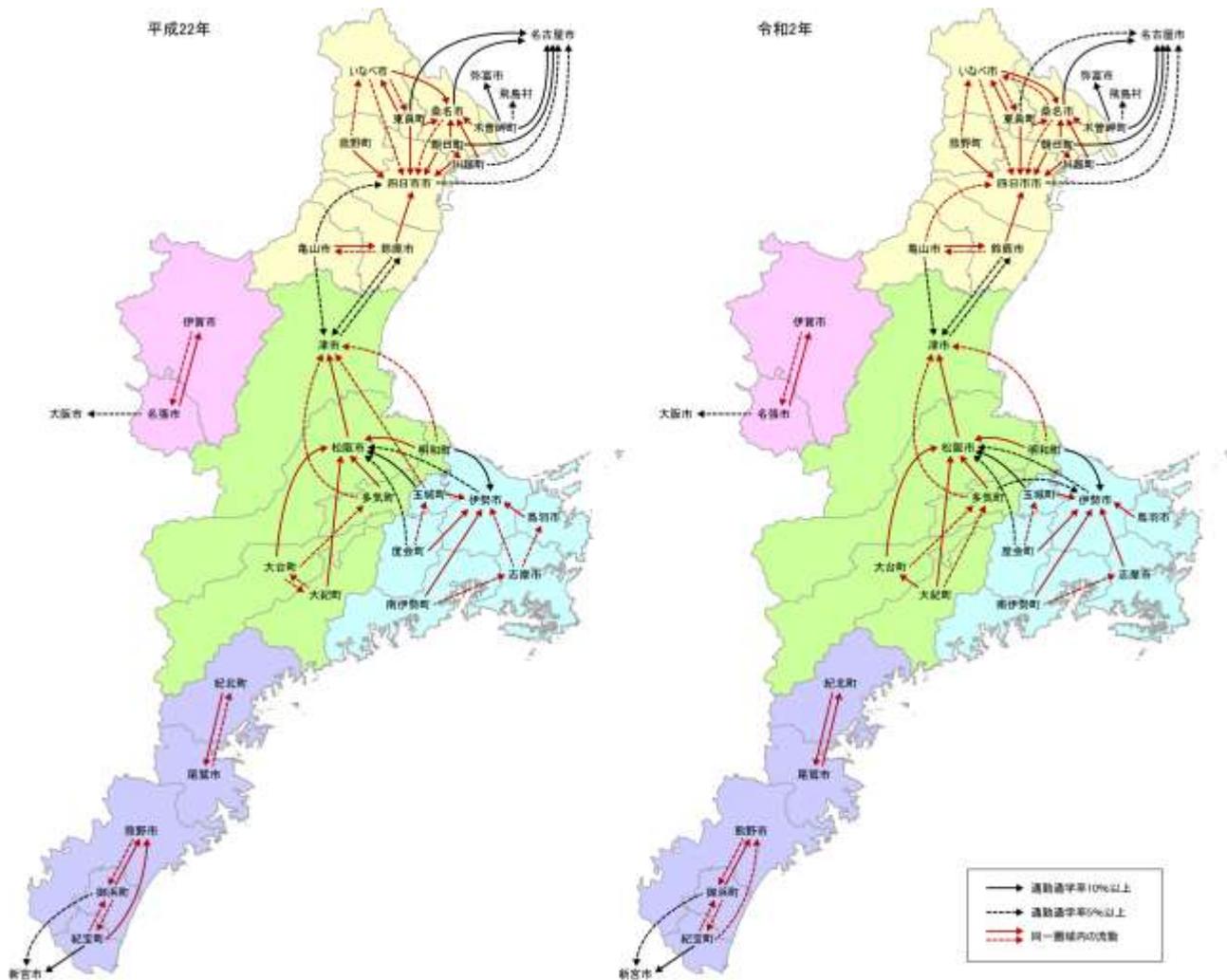


図 各市町間の通勤・通学流動

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）

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

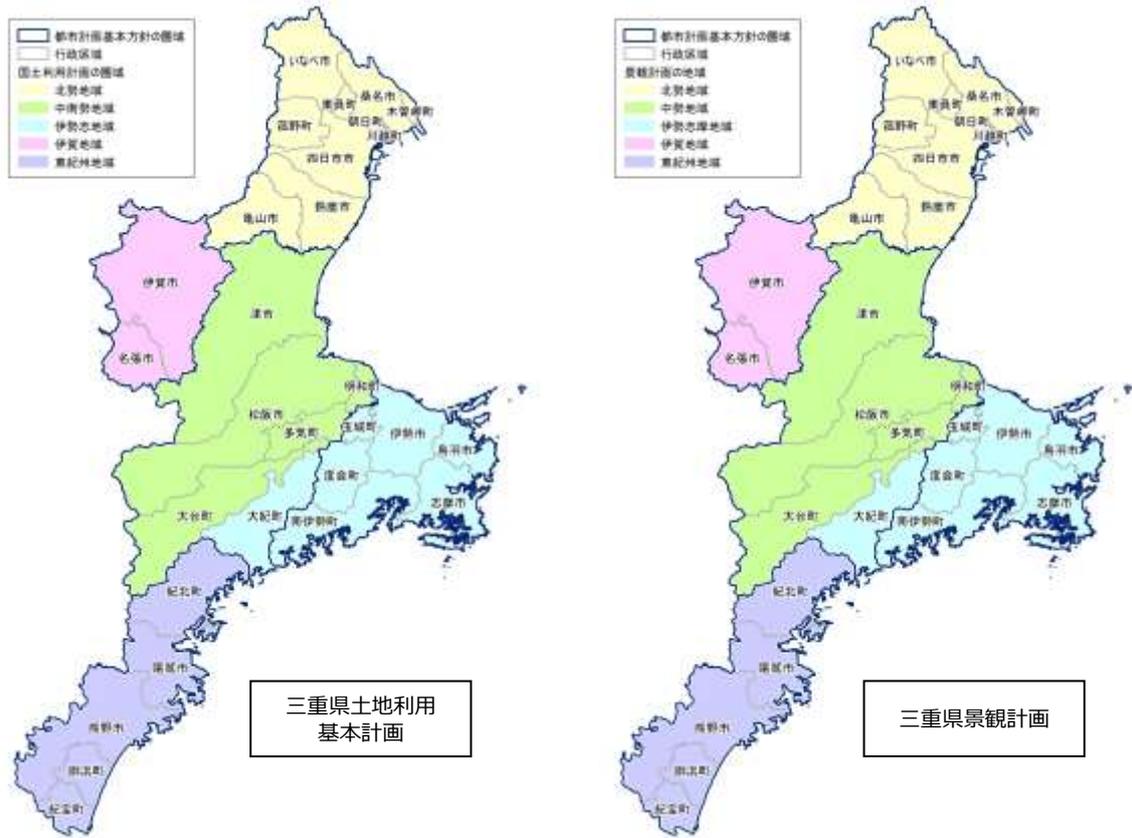


図 上位・関連計画における圏域設定

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

- 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、一体的なまちづくりの観点から「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。
- 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。
- 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、木曾岬町、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。
- 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・社会的条件をふまえ、合併後においても地域ごとにめざすべき複数の都市像を掲げてまちづくりを進める場合には、その方針に合わせて「1市町に複数の都市計画区域」もあり得るとしていました。

現状①

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。

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

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			
				全域			
				全域			
	いなべ市	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			
				一部			
				全域			
				全域			
	鈴鹿市	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				
			一部				
中南勢	津市	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
	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			
				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。

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

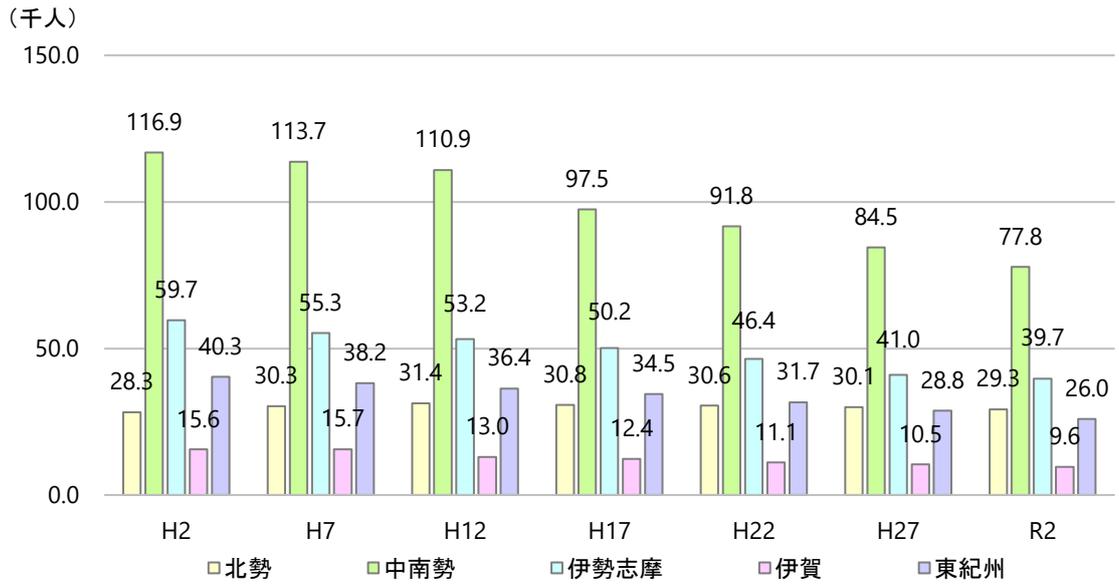


図 圏域別の都市計画区域外人口の推移

資料：都市計画基礎調査

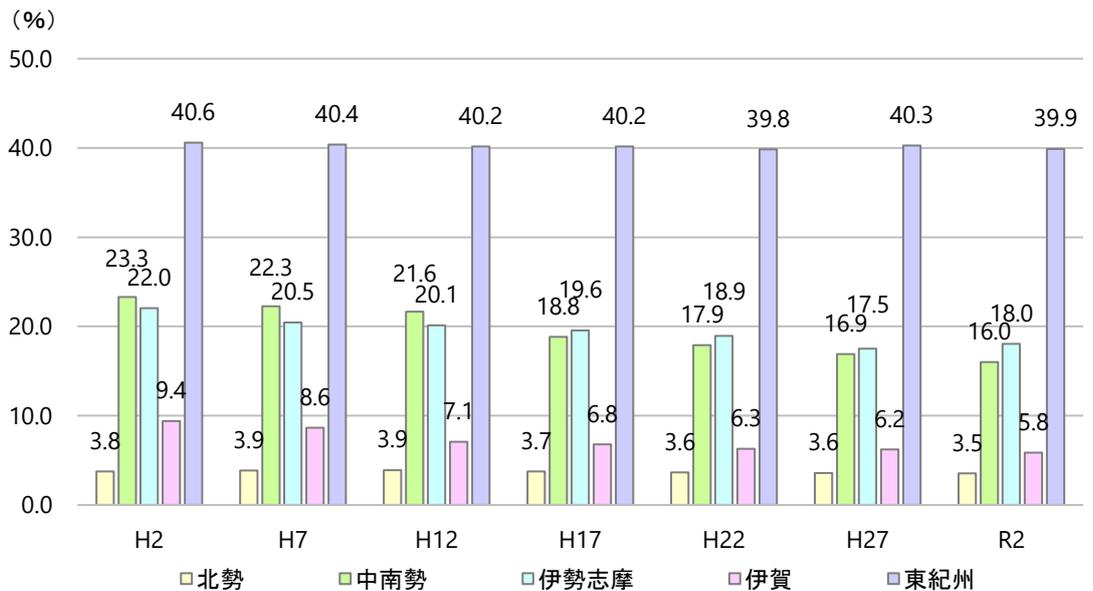


図 圏域別の都市計画区域外人口割合の推移

※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

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

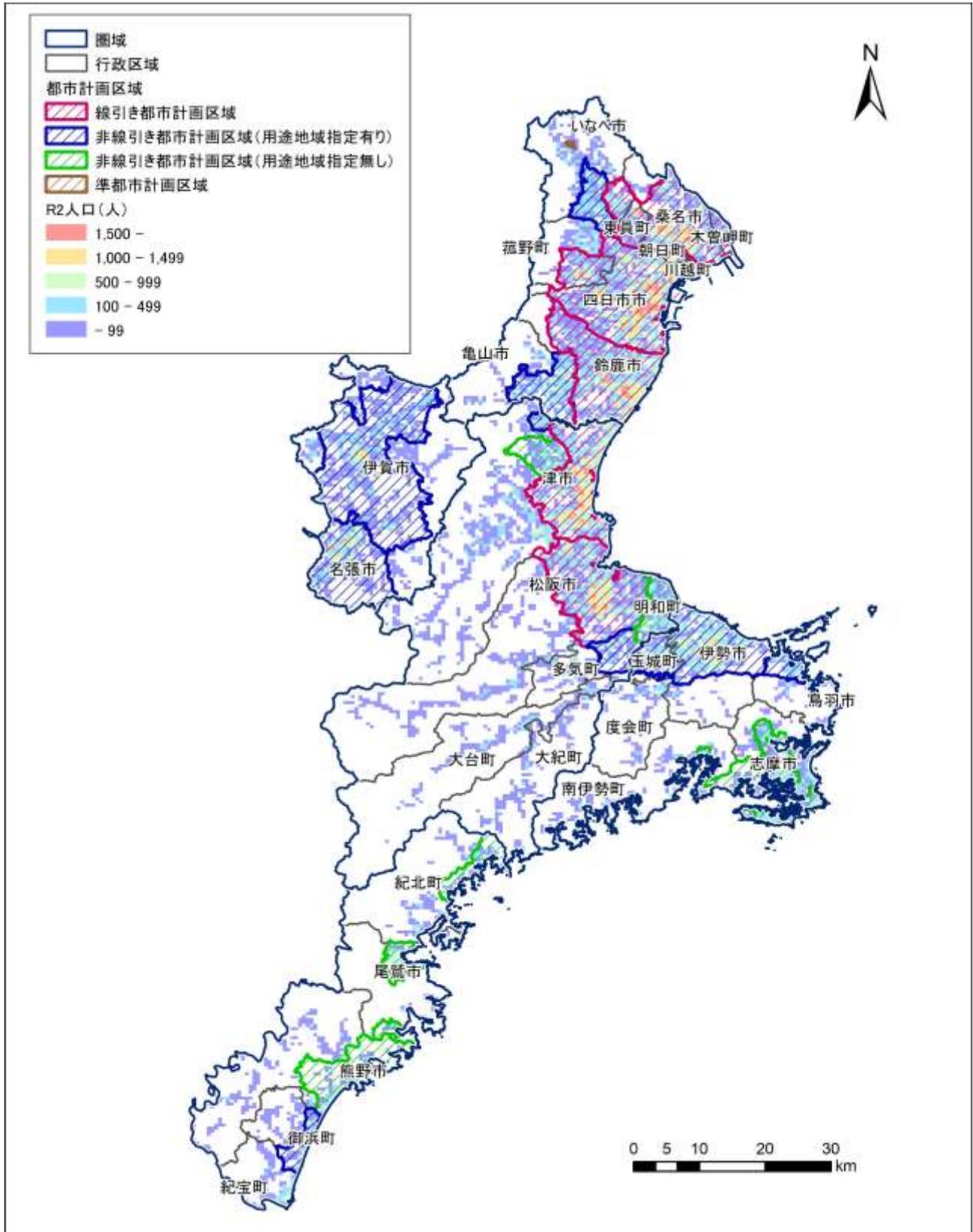


図 人口の分布

資料：国勢調査（R2）

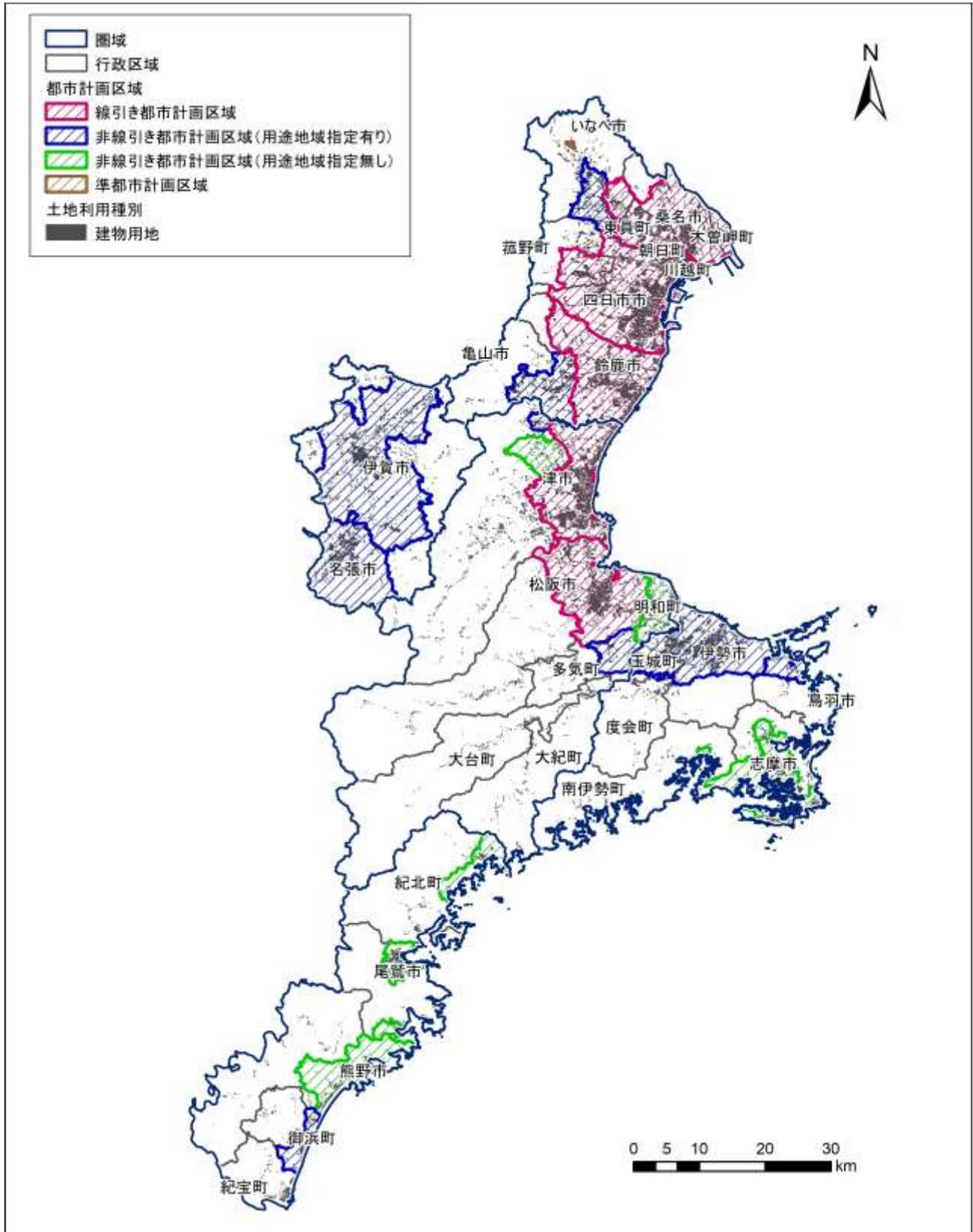


図 建物用地の分布

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、「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
<p>(1) 地域の個性を生かした魅力の向上</p> <p>すぐれた自然・文化・歴史などの地域資源が豊かな県土の保全・活用により、県民が誇りや愛着のもてる「ふるさとづくり」を進めます。このため、三重県の特徴・個性である自然公園等の豊かな緑や歴史・文化遺産を守り、活用することに努め、生活する人にも訪れる人にも魅力あふれる美しい景観づくりに努めます。</p>	<p>1) 景観計画、歴史的風致維持向上計画（歴史まちづくり計画）の策定状況</p> <p>→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。</p> <p>2) 観光交流人口、外国人観光客等の推移</p> <p>→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。</p>
<p>(2) 都市機能の効率性と生活利便性の向上</p> <p>人口減少・少子高齢化が進展するなかでも、県民が生活サービスを享受して暮らすことができ、環境へ与える負荷が少なく、かつ、財政的にも持続可能な住まいまちづくりを進めます。このため、医療・福祉・商業をはじめとする各種の都市機能が集積する都市の拠点と、それらをつなぐ公共交通等の交通ネットワークの形成に努めます。また、今後の人口減少を見据え、超高齢社会への対応や生活の利便性に配慮しつつ、これまでに建設されてきた公共施設等を有効に活用し、必要に応じて再編・集約を図りながら合理的な施設配置等に努めます。</p>	<p>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</p> <p>→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。</p> <p>2) 広域拠点・地域拠点周辺における人口及び人口密度</p> <p>→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。</p> <p>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</p> <p>→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。</p>

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

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
<p>(3) 災害に対応した安全性の向上</p> <p>台風・集中豪雨等や南海トラフ地震等の大規模自然災害による被害を防止または低減し、県民が安心して住み続けられる都市をめざし、安全・安心な生活環境の創造を進めます。このため、自然災害に際して被害を受けにくい市街地の形成に努めます。</p>	<p>1) 災害リスクの高い区域内の人口割合</p> <p>→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。</p> <p>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</p> <p>→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。</p> <p>3) 住宅の耐震化率の推移</p> <p>→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。</p>
<p>(4) 産業振興による地域活力の向上</p> <p>経済的な持続可能性を確保するため、三重県の強みであるものづくり産業の集積や、自然・文化・歴史等の地域資源を生かしながら、地域活力の維持・向上を図ります。このため、広域道路ネットワーク等を生かした産業集積や、地域の個性を生かした集客交流の推進に努めます。</p>	<p>1) 県内総生産の推移</p> <p>→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。</p> <p>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</p> <p>→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。</p> <p>3) 都市計画道路の整備率</p> <p>→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。</p>

(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

○三重県では10市が景観行政団体となっています。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。

○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

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

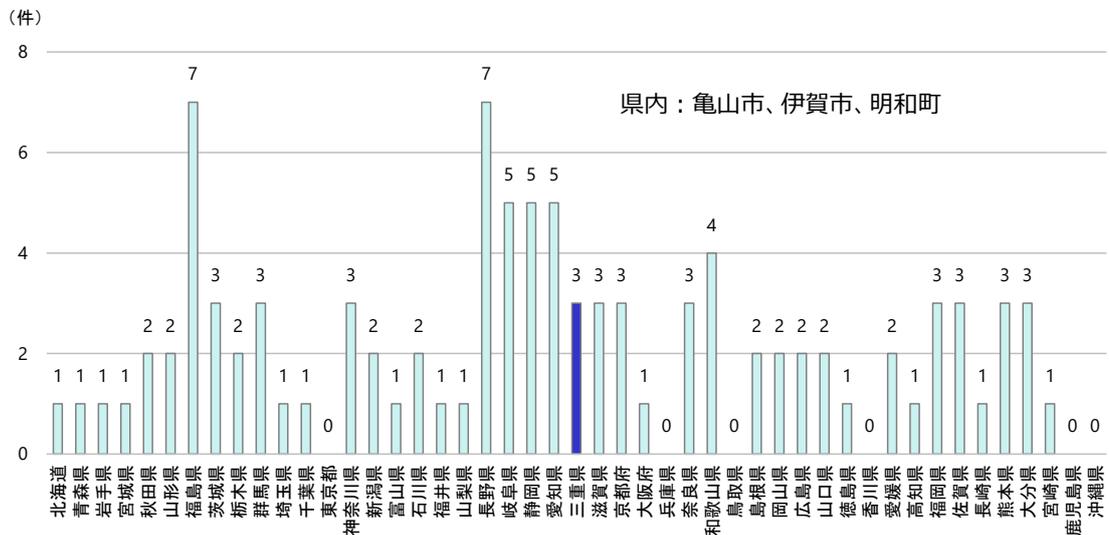


図 歴史的風致維持向上計画の認定状況（R7.7.30時点）

資料：歴史的風致維持向上計画認定状況（国土交通省）

現状②

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。

現状③

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。

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

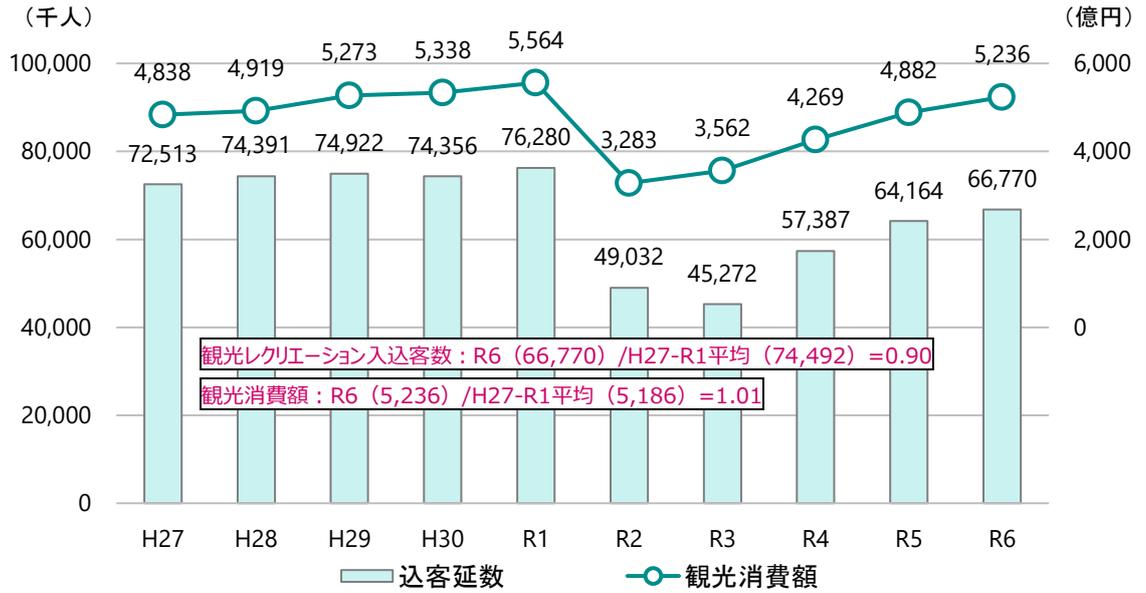


図 観光レクリエーション入込客数及び観光消費額の推移

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）

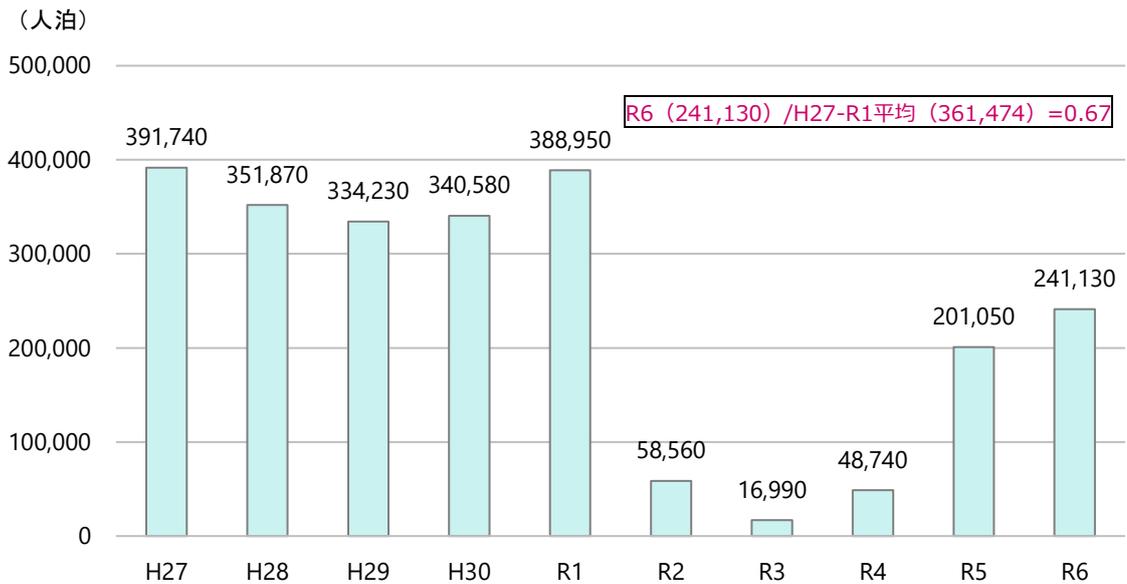


図 外国人観光客数（延べ宿泊者数）の推移

資料：宿泊旅行統計調査（観光庁）

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

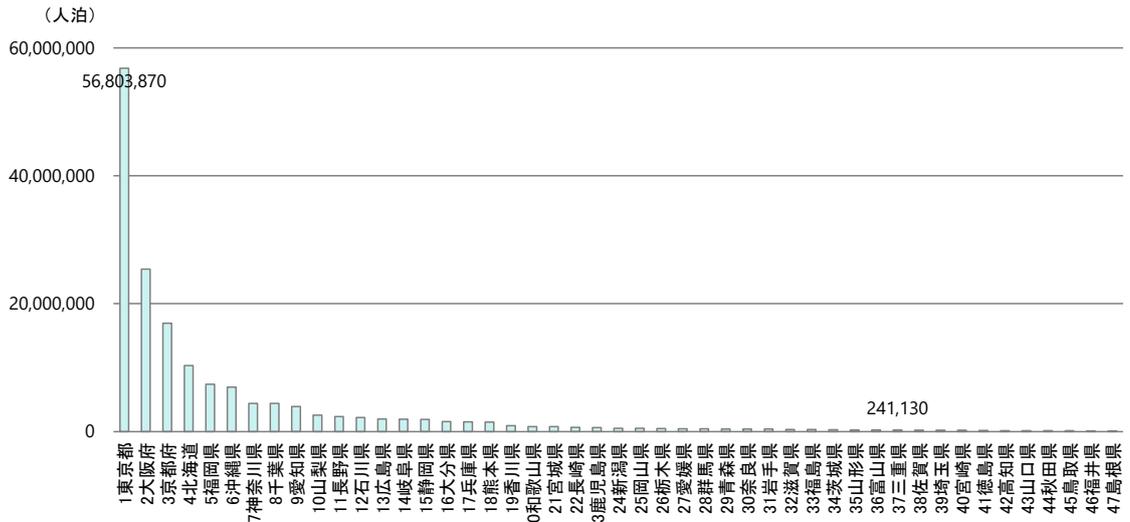


図 都道府県別外国人観光客（延べ宿泊者数）(R6)

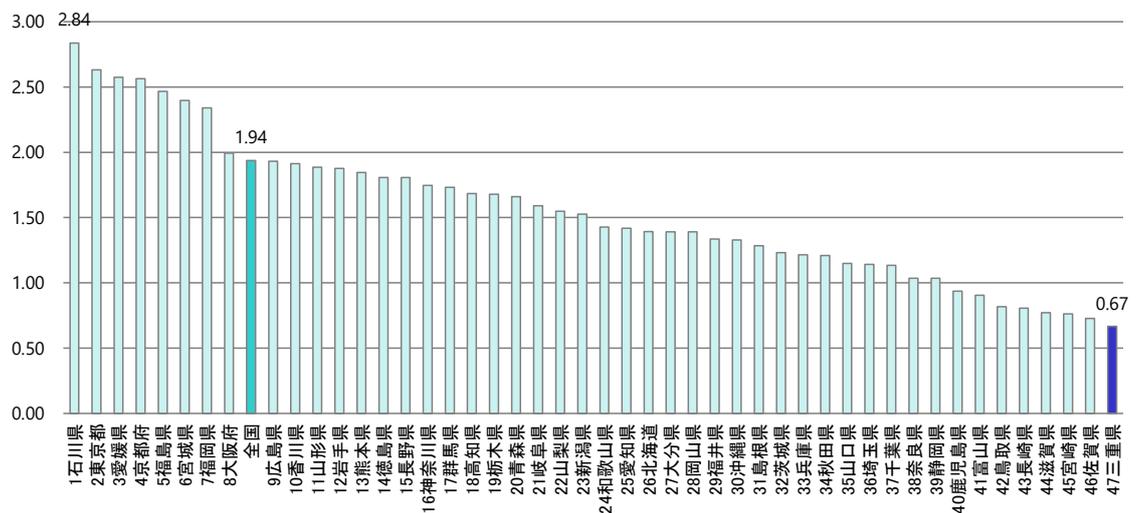


図 都道府県別外国人観光客（延べ宿泊者数）の変化の比較（R6/H27-R1平均）

※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位拠点として選定し、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 km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-17.6ha（-3.2%）、地域拠点では+5.2ha（+1.7%）、拠点全体では-12.4ha（-1.4%）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。

現状④

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。

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

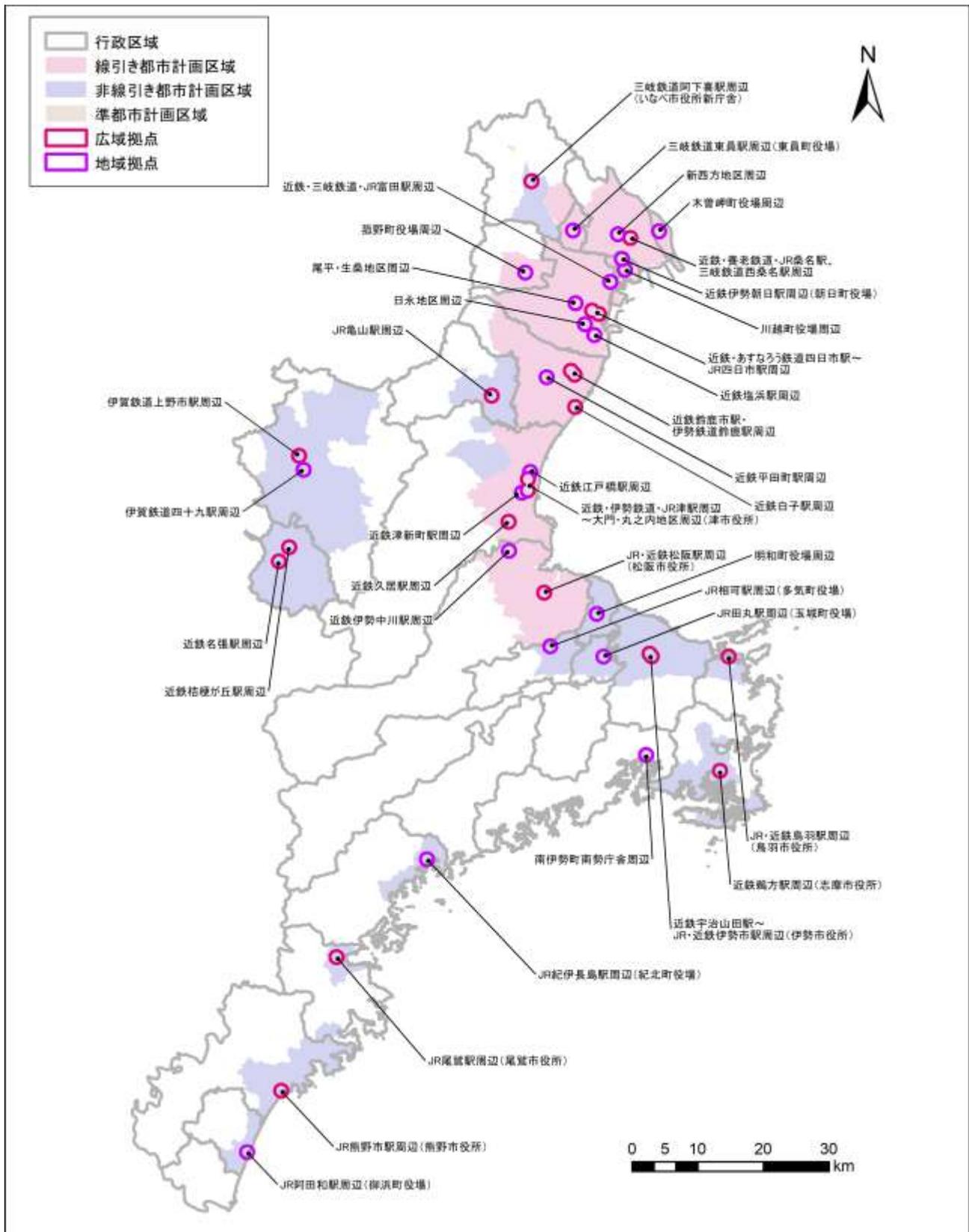


図 広域拠点・地域拠点の位置付け

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

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	H30→R6	
					ha	ha	増減 ha	増加率 %	
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	
	伊勢志摩	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	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	志摩市	近鉄鶴方駅周辺（志摩市役所）	28.3	19.3	▲ 9.0	▲ 31.8	
				伊賀	伊賀市	伊賀鉄道上野市駅周辺	40.6	42.2	1.5
	東紀州	尾鷲	尾鷲市	近鉄名張駅周辺	41.9	40.9	▲ 0.9	▲ 2.2	
				名張	名張市	近鉄桔梗が丘駅周辺	24.0	23.3	▲ 0.7
	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
				木曾岬町	木曾岬町役場周辺	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					550.9	533.3	▲ 17.6	▲ 3.2	
地域拠点 小計					308.7	313.9	5.2	1.7	
拠点 合計					859.6	847.2	▲ 12.4	▲ 1.4	

※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、「JR・近鉄鳥羽駅周辺（鳥羽市役所）（5.1点）」及び「三岐鉄道阿下喜駅周辺（いなべ市役所新庁舎）（5.8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。

- 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。
- 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。
- 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15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。
- 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。

※大規模小売店とは、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㎡を超える店舗です。

※大規模集客施設とは、店舗、飲食店、映画館、展示場等で合計床面積が10,000㎡を超える施設です。その立地によって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、市町村が大規模集客施設の立地を可能とする都市計画の決定等を行おうとする場合には、事前に周辺市町村との調整（広域調整）を図る必要があります。

現状⑤

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。

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

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	
	伊勢志摩	松阪	松阪市	JR・近鉄松阪駅周辺（松阪市役所）	10.2	
		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	
	伊賀	志摩	志摩市	近鉄鶴方駅周辺（志摩市役所）	10.8	
		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
				木曾岬町	木曾岬町役場周辺	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	
鈴鹿			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	
中南勢		鈴鹿	鈴鹿市	近鉄平田町駅周辺	8.5	
		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		

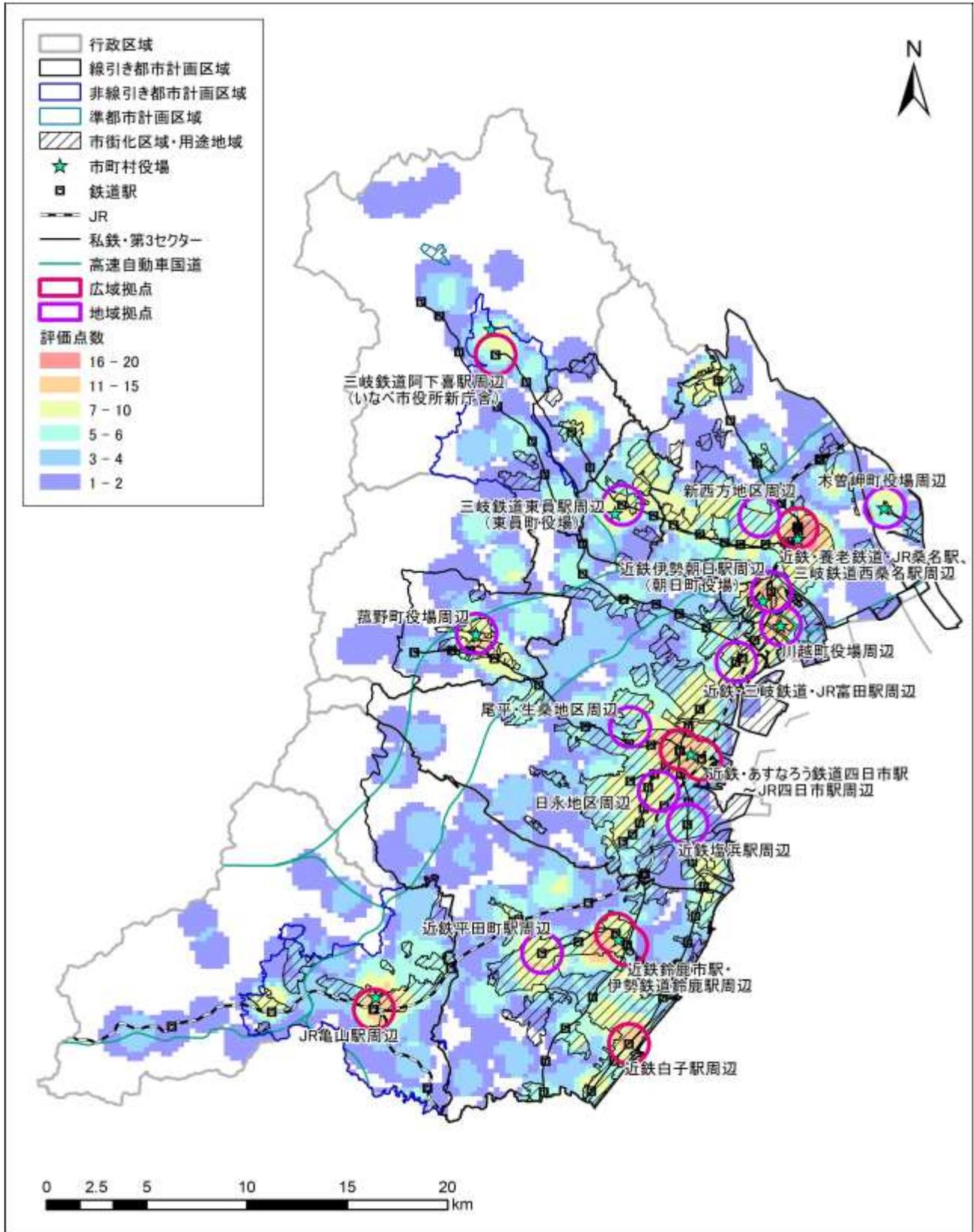


図 各拠点における都市機能の集積状況（北勢圏域）

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

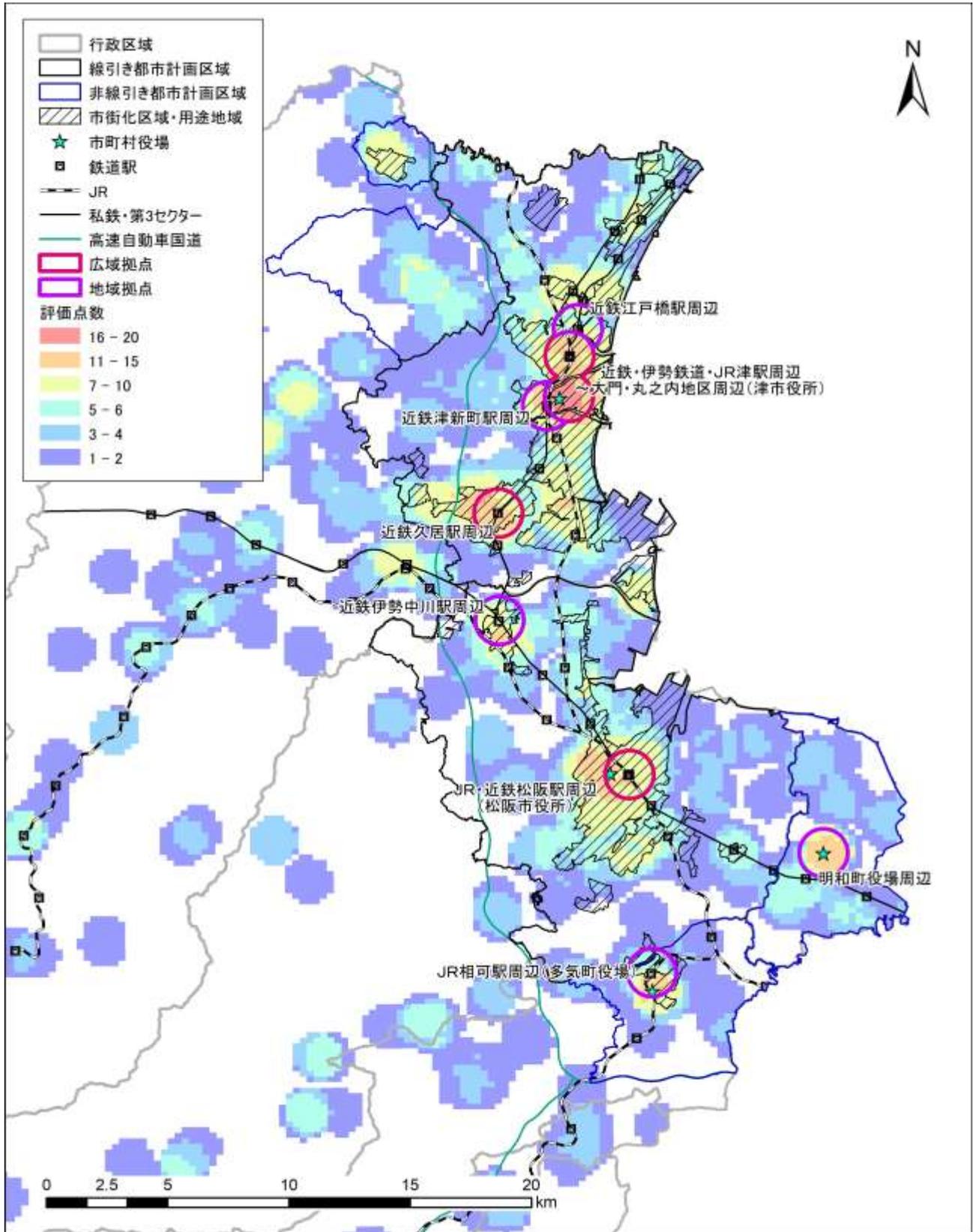


図 各拠点における都市機能の集積状況（中南勢圏域）

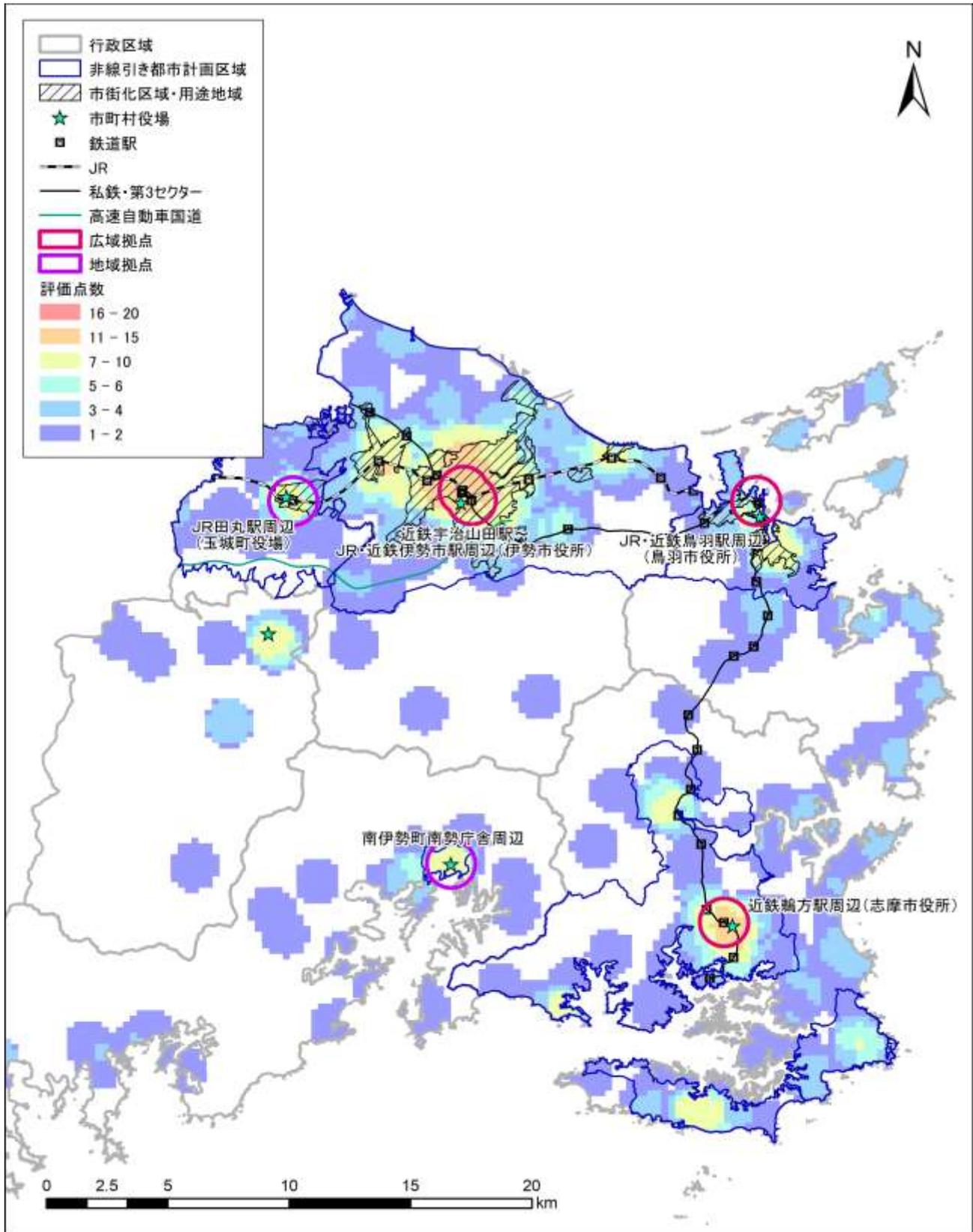


図 各拠点における都市機能の集積状況 (伊勢志摩圏域)

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

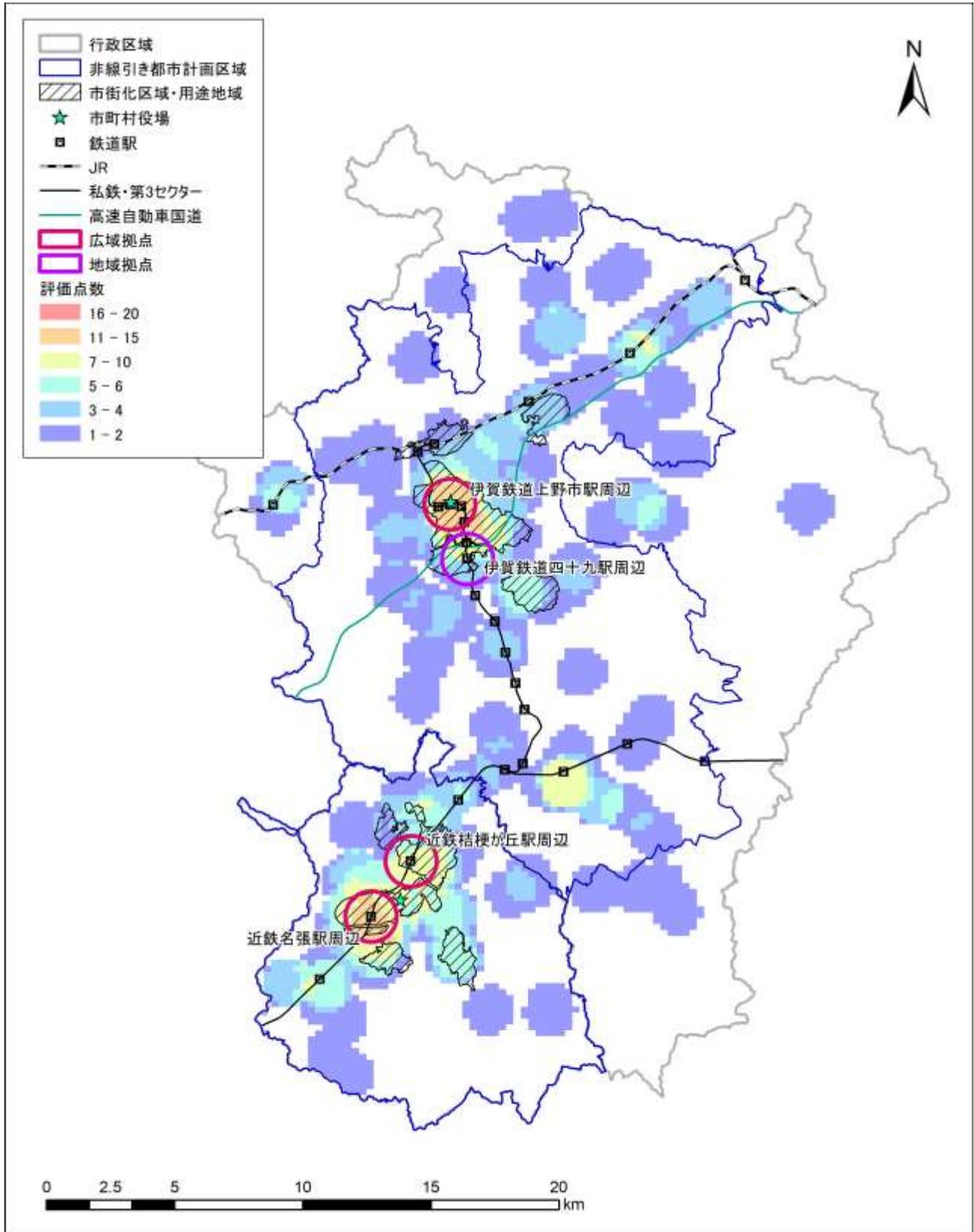


図 各拠点における都市機能の集積状況（伊賀圏域）

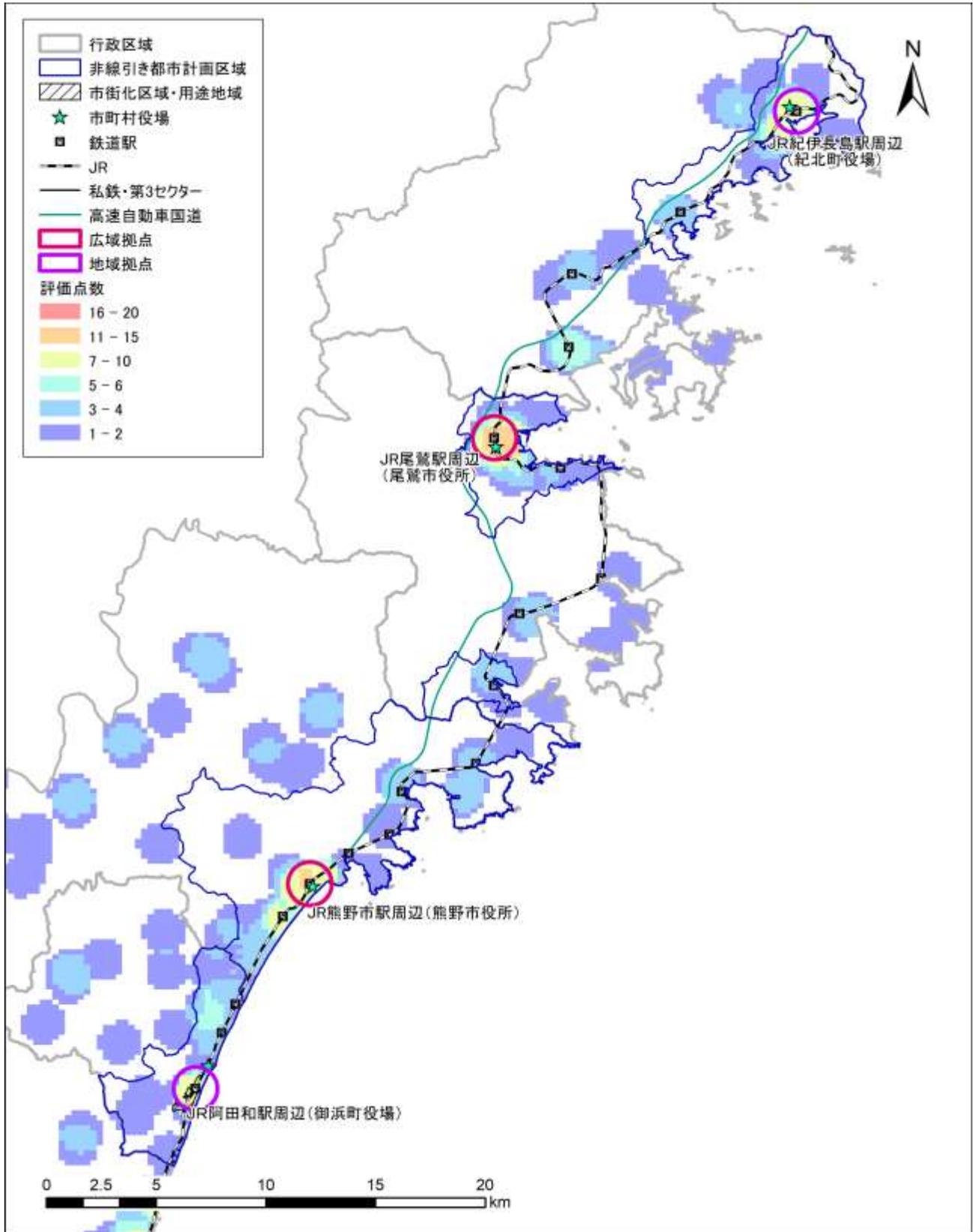


図 各拠点における都市機能の集積状況 (東紀州圏域)

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

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）。

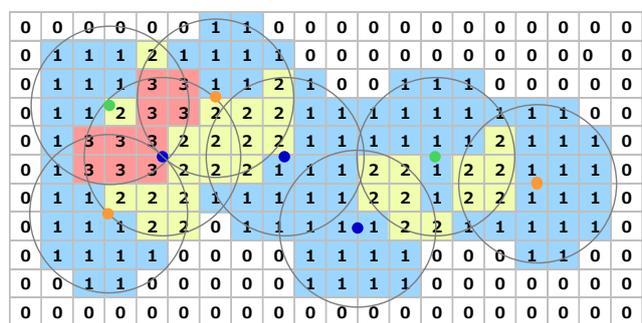
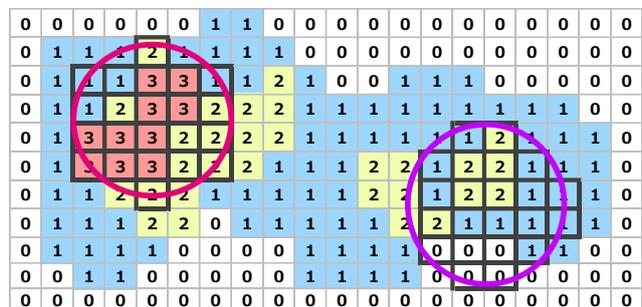


図 イメージ1：加点について

○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）。

広域拠点		地域拠点	
3点 × 10メッシュ	= 30点	2点 × 6メッシュ	= 12点
2点 × 8メッシュ	= 16点	1点 × 11メッシュ	= 11点
1点 × 4メッシュ	= 4点	0点 × 5メッシュ	= 0点
22メッシュ 50点		22メッシュ 23点	
50点 ÷ 22メッシュ	= 2.3点	23点 ÷ 22メッシュ	= 1.0点
全体			
3点 × 10メッシュ	= 30点		
2点 × 29メッシュ	= 58点		
1点 × 87メッシュ	= 87点		
0点 × 94メッシュ	= 0点		
220メッシュ 175点			
175点 ÷ 220メッシュ	= 0.8点		

図 イメージ2：点数の算出について

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

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
			亀山	亀山市	近鉄鈴鹿市駅・伊勢鉄道鈴鹿駅周辺	1	0	0	0	0	0
	中南勢	津	津市	JR亀山駅周辺	3	0	0	1	0	0	
			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	
			津市	近鉄久居駅周辺	1	0	0	0	0	0	
	伊勢志摩	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
	伊賀	志摩	志摩市	近鉄鵜方駅周辺（志摩市役所）	4	1	0	1	0	0	
			伊賀市	伊賀鉄道上野市駅周辺	8	2	0	1	0	0	
			名張市	近鉄名張駅周辺	7	3	0	2	0	0	
	東紀州	尾鷲	尾鷲市	近鉄桔梗が丘駅周辺	5	3	0	0	0	0	
熊野市			JR尾鷲駅周辺（尾鷲市役所）	6	0	0	0	0	0		
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	
			木曾岬町	木曾岬町役場周辺	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	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	
		菟野町	菟野町役場周辺	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	
			津市	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

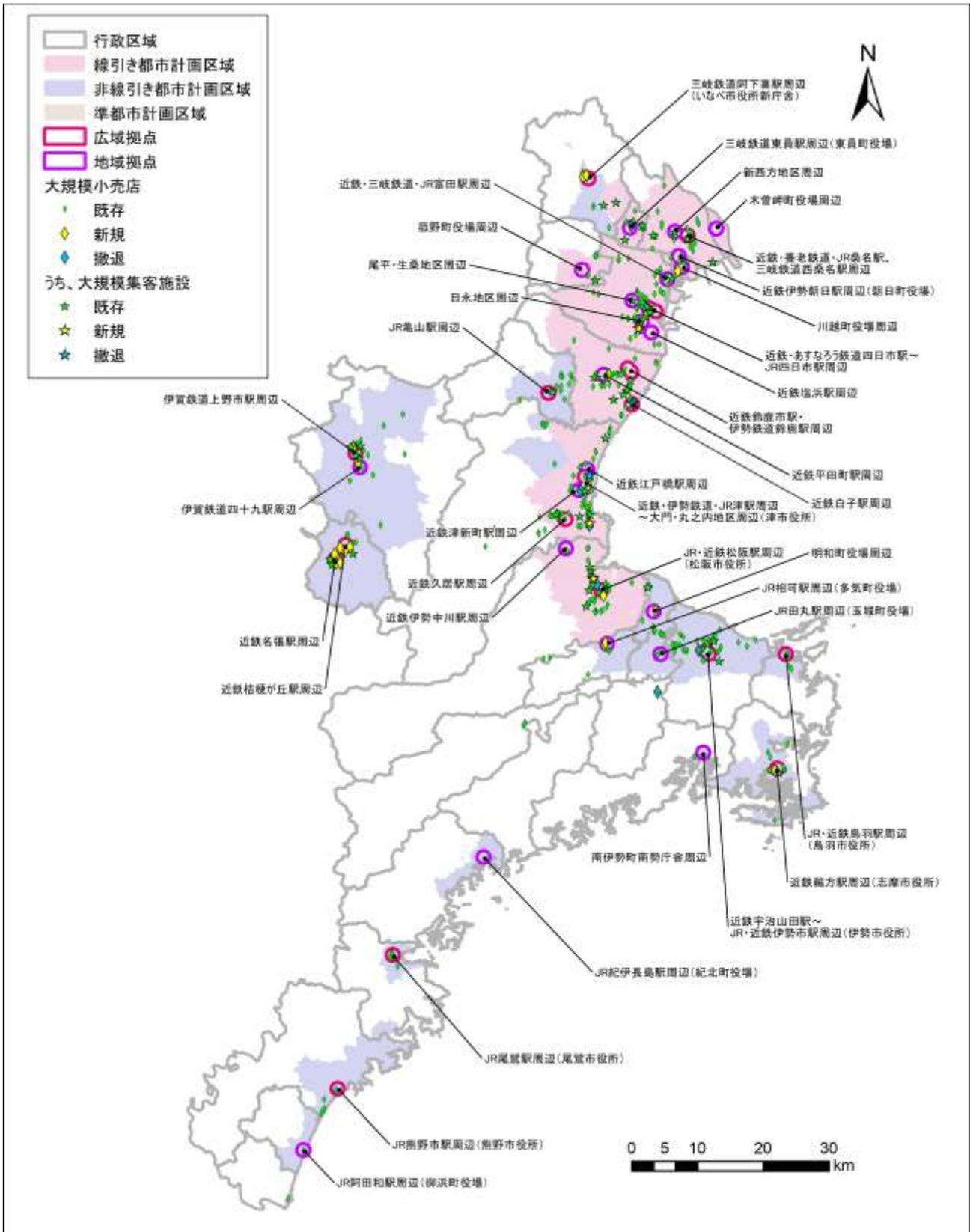


図 大規模小売店の立地状況

※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

- 拠点における平成27年から令和2年にかけての人口の変化をみると、北勢圏域の広域拠点・地位拠点、伊賀圏域の広域拠点では増加傾向、それ以外では減少傾向となっています。
- 全体として、可住地面積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増加となっている拠点もあります。しかし、中南勢圏域及び伊勢志摩圏域では、人口減少が大きく、人口密度も減少傾向となっています。
- 広域拠点全体では人口が-5,033人(-3.0%)、人口密度が-0.2人/ha(-0.4%)に対して、地域拠点全体では人口が+157人(+1.0%)、人口密度が+0.1人/ha(+2.9%)となっています。
- 人口及び人口密度は、北勢圏域及び伊賀圏域の多くの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。

現状②⑥

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、地域拠点全体ではやや増加しています。北勢圏域及び伊賀圏域の多くの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。

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

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			
				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			
				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		
木曾岬町					木曾岬町役場周辺	1,655	184.3	9.0	1,638	183.3	8.9	▲ 17	▲ 1.0	▲ 0.0	▲ 1.0	▲ 0.5	▲ 0.5		
東真町					三岐鉄道東真駅周辺（東真町役場）	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			
				菟野町	菟野町役場周辺	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
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。このほか、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。ただし、三岐鉄道については、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。

※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。

現状⑦

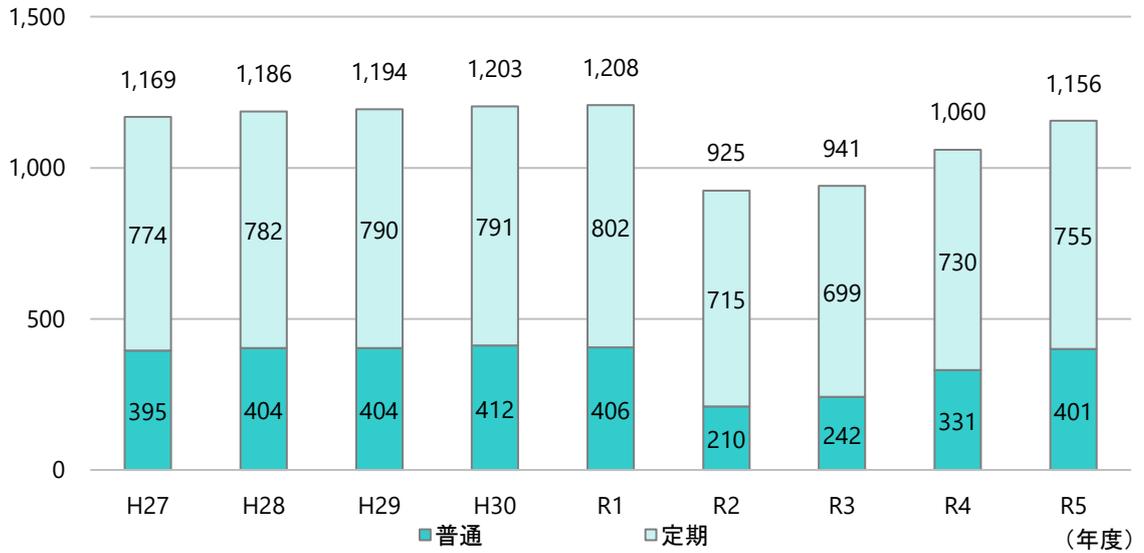
鉄道、バスの利用者数は、コロナ禍に減少した後、回復傾向にあります。しかし、三岐鉄道は、他の鉄道と比較して回復水準が低い状況です。

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。

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

JR…関西本線、紀勢本線、参宮線、名松線

(万人)



近鉄…名古屋線、大阪線、山田線、鳥羽線、志摩線、湯の山線、鈴鹿線

(万人)

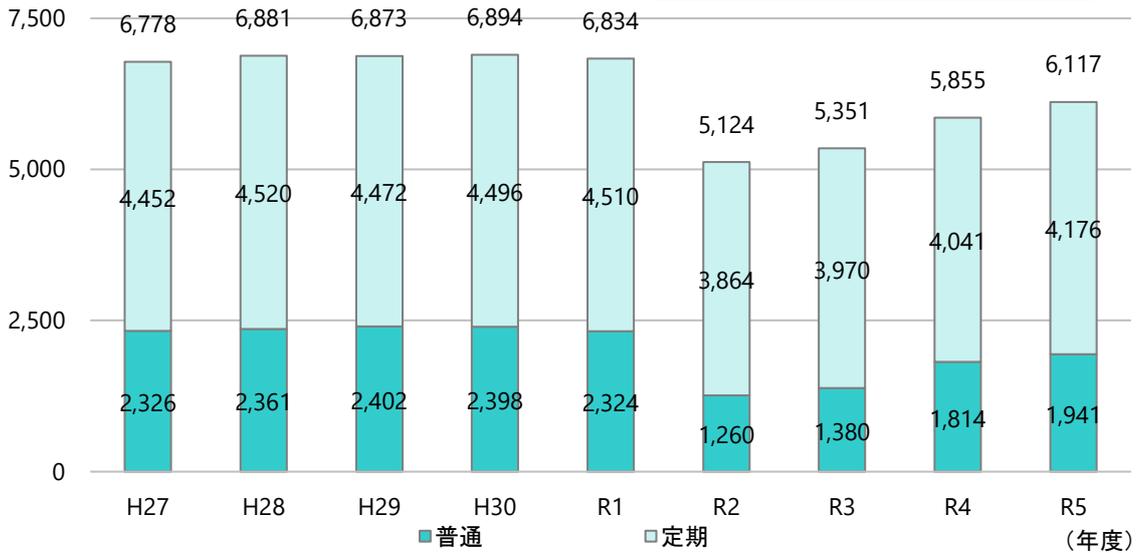


図 鉄道利用者（乗車人員）の推移①

資料：三重県統計書（西日本旅客鉄道株、東海旅客鉄道株、近畿日本鉄道株）

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

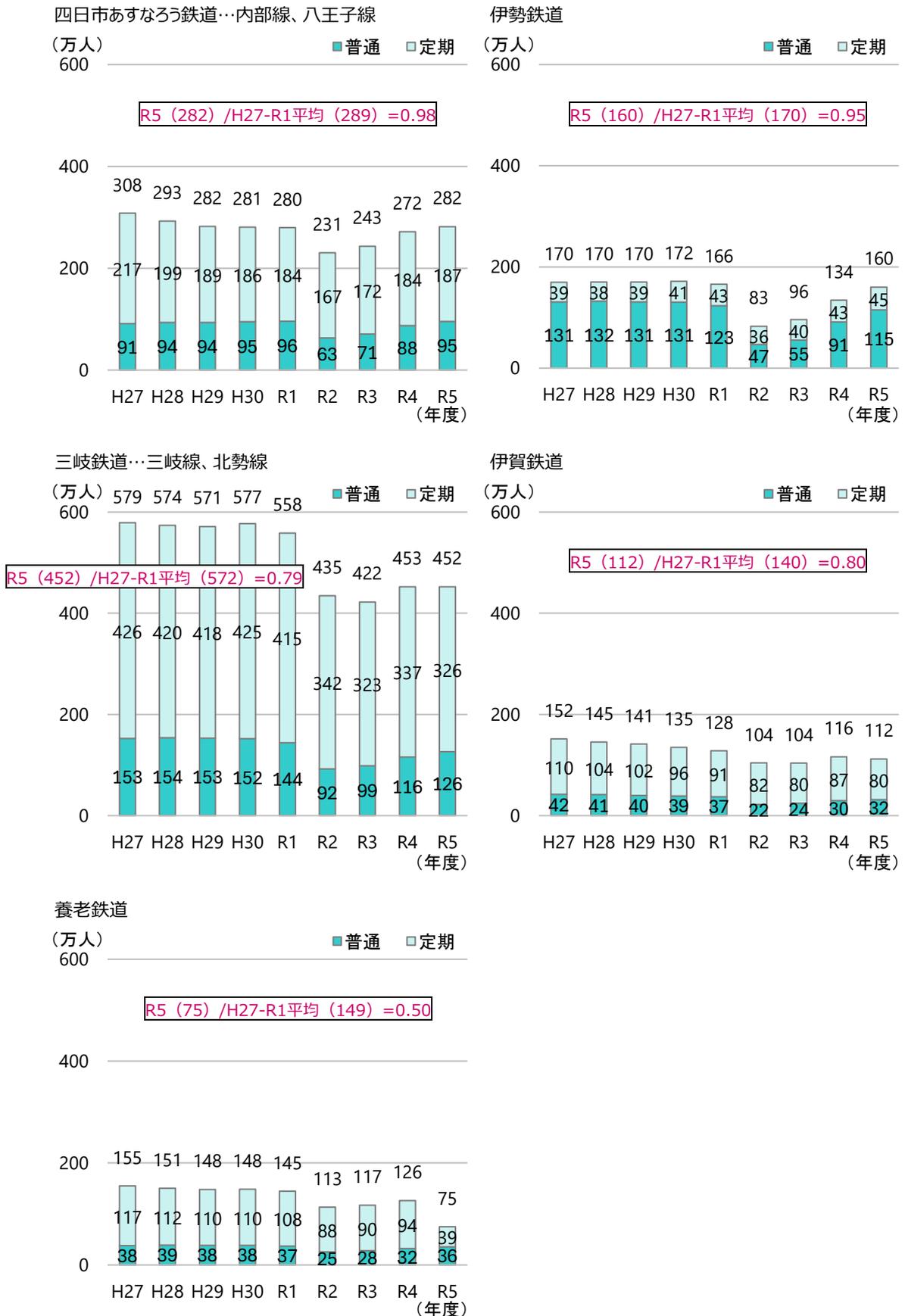


図 鉄道利用者（乗車人員）の推移②

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

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

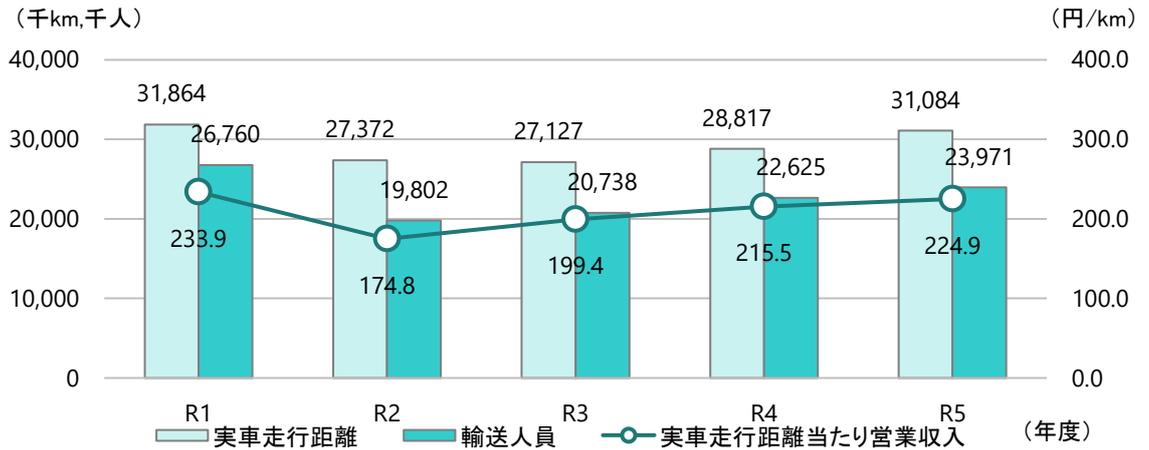


図 バス事業の推移

資料：数字でみる中部の運輸2025（国土交通省中部運輸局）

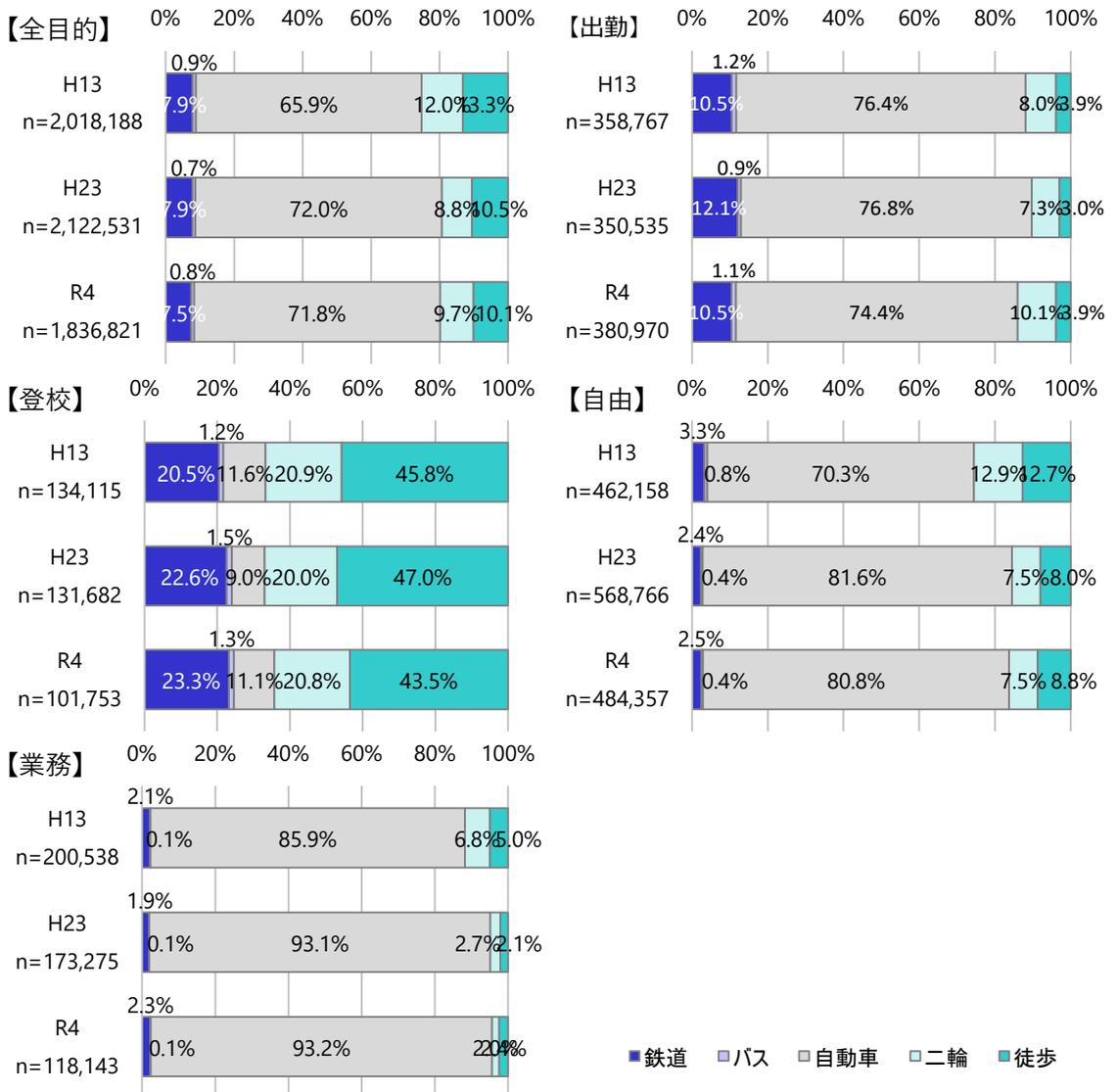


図 交通分担率の変化

※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、木曾岬町、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）

(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+3,267人となっており、その割合は10.7%から11.1%と0.4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、14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、津、松阪、明和、伊勢、鳥羽、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	29,825	16.7	▲1,153	554	0.4	▲0.6	1.9
	四日市	362,240	22,754	6.3	357,689	24,297	6.8	▲4,551	1,543	0.5	▲1.3	6.8
	鈴鹿	196,224	4,356	2.2	195,607	5,034	2.6	▲617	678	0.4	▲0.3	15.6
	いなべ	26,475	638	2.4	26,141	1,458	5.6	▲334	820	3.2	▲1.3	128.5
	亀山	50,717	1,089	2.1	50,597	1,656	3.3	▲120	567	1.1	▲0.2	52.0
中南勢	津	217,036	24,376	11.2	215,641	23,197	10.8	▲1,395	▲1,179	▲0.5	▲0.6	▲4.8
	松阪	150,849	17,659	11.7	146,820	17,059	11.6	▲4,029	▲600	▲0.1	▲2.7	▲3.4
	安濃	10,508	367	3.5	10,457	376	3.6	▲51	9	0.1	▲0.5	2.5
	多気	9,450	604	6.4	8,268	659	8.0	▲1,182	55	1.6	▲12.5	9.0
	明和	22,586	3,568	15.8	22,445	3,395	15.1	▲141	▲173	▲0.7	▲0.6	▲4.8
伊勢志摩	伊勢	141,270	37,445	26.5	135,896	36,295	26.7	▲5,374	▲1,150	0.2	▲3.8	▲3.1
	鳥羽	11,461	2,774	24.2	8,712	2,496	28.7	▲2,749	▲278	4.4	▲24.0	▲10.0
	志摩	38,832	9,523	24.5	34,587	8,451	24.4	▲4,245	▲1,072	▲0.1	▲10.9	▲11.3
	南勢	1,554	1,152	74.1	1,302	960	73.7	▲252	▲192	▲0.4	▲16.2	▲16.7
伊賀	伊賀	80,072	2,068	2.6	79,127	4,764	6.0	▲945	2,696	3.4	▲1.2	130.3
	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	5,977	42.4	▲1,435	104	4.6	▲9.2	1.8
	熊野	12,948	1,065	8.2	12,010	1,810	15.1	▲938	745	6.8	▲7.2	69.9
	紀伊長島	7,234	4,766	65.9	6,486	4,247	65.5	▲748	▲519	▲0.4	▲10.3	▲10.9
	御浜	7,047	711	10.1	6,604	768	11.6	▲443	57	1.5	▲6.3	8.0
計	1,620,898	173,331	10.7	1,587,788	176,598	11.1	▲33,110	3,267	0.4	▲2.0	1.9	

※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

現状⑧

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。

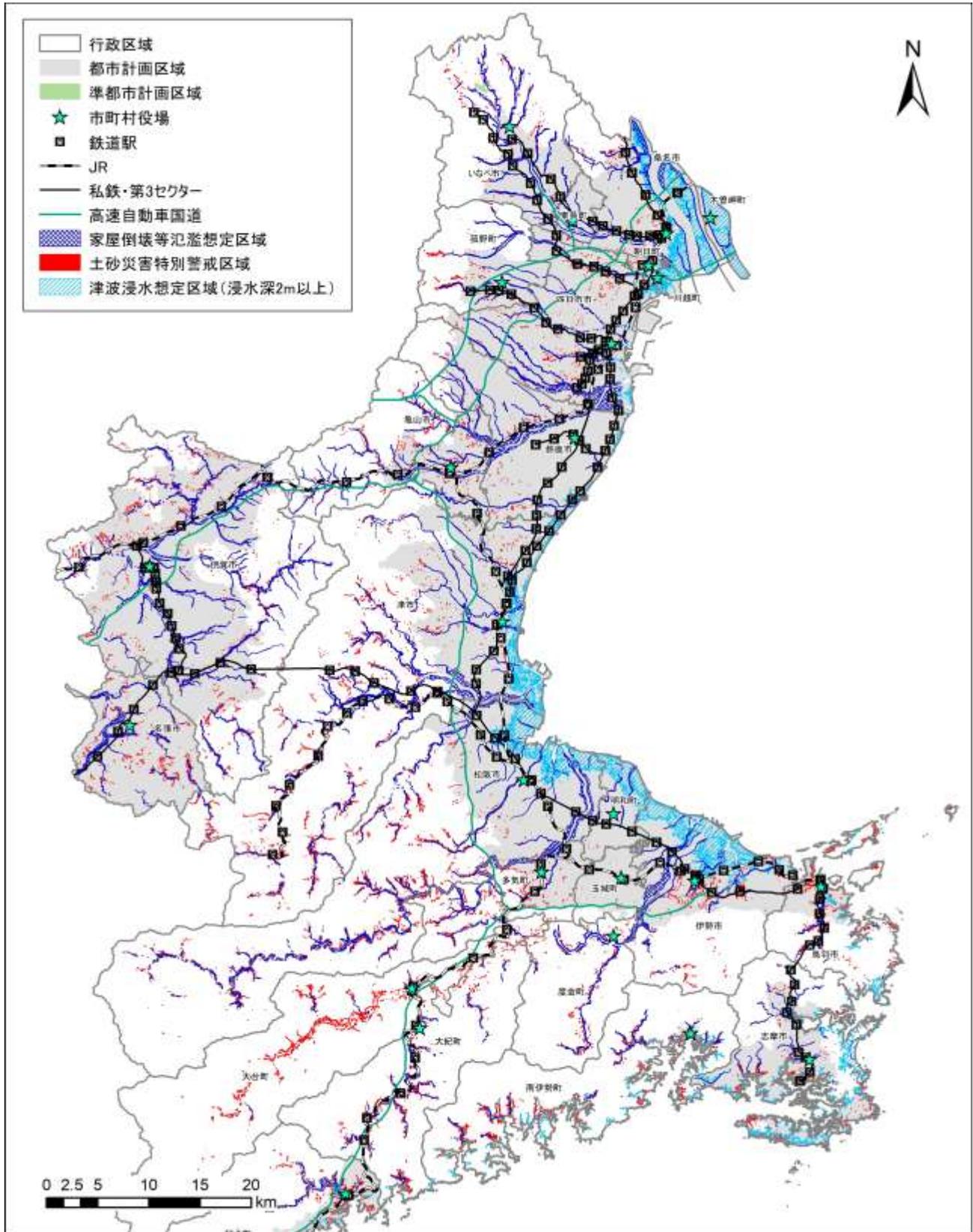


図 災害リスクの高い区域（北部）

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（H26.3）

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

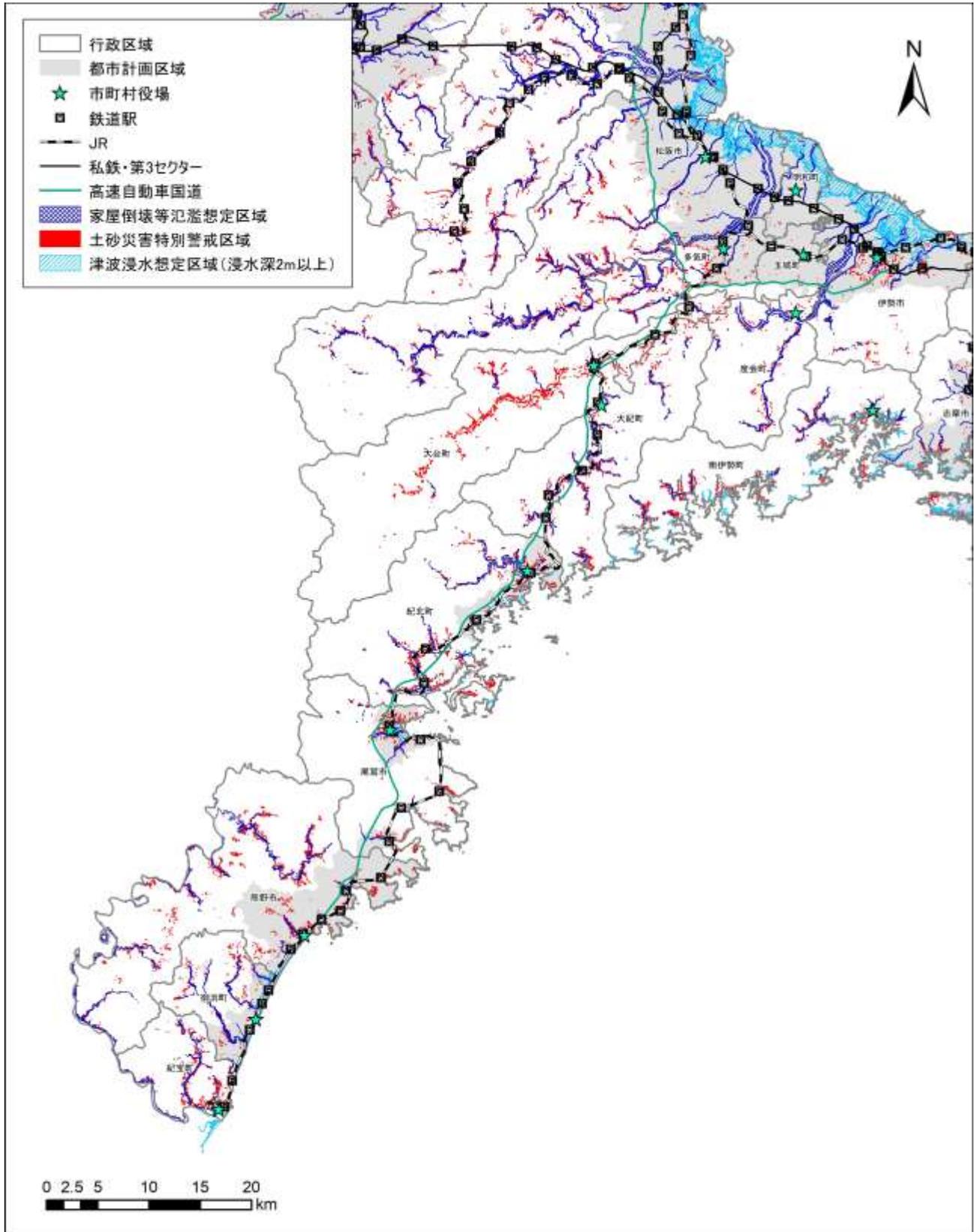


図 災害リスクの高い区域（南部）

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（H26.3）

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+3,267人の増加に対して、避難施設等のカバー人口[※]は+2,028人となっており、その割合は85.4%から85.0%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、7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、いなべ及び亀山の4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、伊勢及び尾鷲の3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	29,825	25,675	86.1	554	541	0.2	1.9	2.2
	四日市	22,754	21,674	95.3	24,297	22,834	94.0	1,543	1,160	▲1.3	6.8	5.3
	鈴鹿	4,356	4,042	92.8	5,034	4,558	90.5	678	516	▲2.3	15.6	12.8
	いなべ	638	229	36.0	1,458	454	31.1	820	225	▲4.8	128.5	97.9
	亀山	1,089	1,064	97.7	1,656	1,562	94.3	567	498	▲3.4	52.0	46.8
中南勢	津	24,376	21,629	88.7	23,197	21,990	94.8	▲1,179	361	6.1	▲4.8	1.7
	松阪	17,659	14,240	80.6	17,059	12,826	75.2	▲600	▲1,414	▲5.4	▲3.4	▲9.9
	安濃	367	255	69.5	376	265	70.5	9	10	1.0	2.5	4.0
	多気	604	392	64.8	659	428	64.9	55	36	0.2	9.0	9.3
	明和	3,568	2,137	59.9	3,395	2,399	70.7	▲173	262	10.8	▲4.8	12.2
伊勢志摩	伊勢	37,445	31,804	84.9	36,295	30,444	83.9	▲1,150	▲1,360	▲1.1	▲3.1	▲4.3
	鳥羽	2,774	2,691	97.0	2,496	2,439	97.7	▲278	▲252	0.7	▲10.0	▲9.4
	志摩	9,523	6,963	73.1	8,451	6,197	73.3	▲1,072	▲766	0.2	▲11.3	▲11.0
	南勢	1,152	1,129	98.0	960	960	100.0	▲192	▲169	2.0	▲16.7	▲15.0
伊賀	伊賀	2,068	790	38.2	4,764	2,196	46.1	2,696	1,406	7.9	130.3	178.1
	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	5,977	5,659	94.7	104	▲29	▲2.2	1.8	▲0.5
	熊野	1,065	1,015	95.3	1,810	1,767	97.6	745	752	2.3	69.9	74.1
	紀伊長島	4,766	4,687	98.3	4,247	4,186	98.6	▲519	▲501	0.2	▲10.9	▲10.7
	御浜	711	264	37.1	768	553	72.0	57	289	34.9	8.0	109.7
計	173,331	148,104	85.4	176,598	150,132	85.0	3,267	2,028	▲0.4	1.9	1.4	

※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

現状⑳

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。

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

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(鶺鴒1組)	R7	120	
津波避難タワー-建設工事(鶺鴒2組)		R7	120		
計	6市8町	42か所		19,574	

資料：三重県

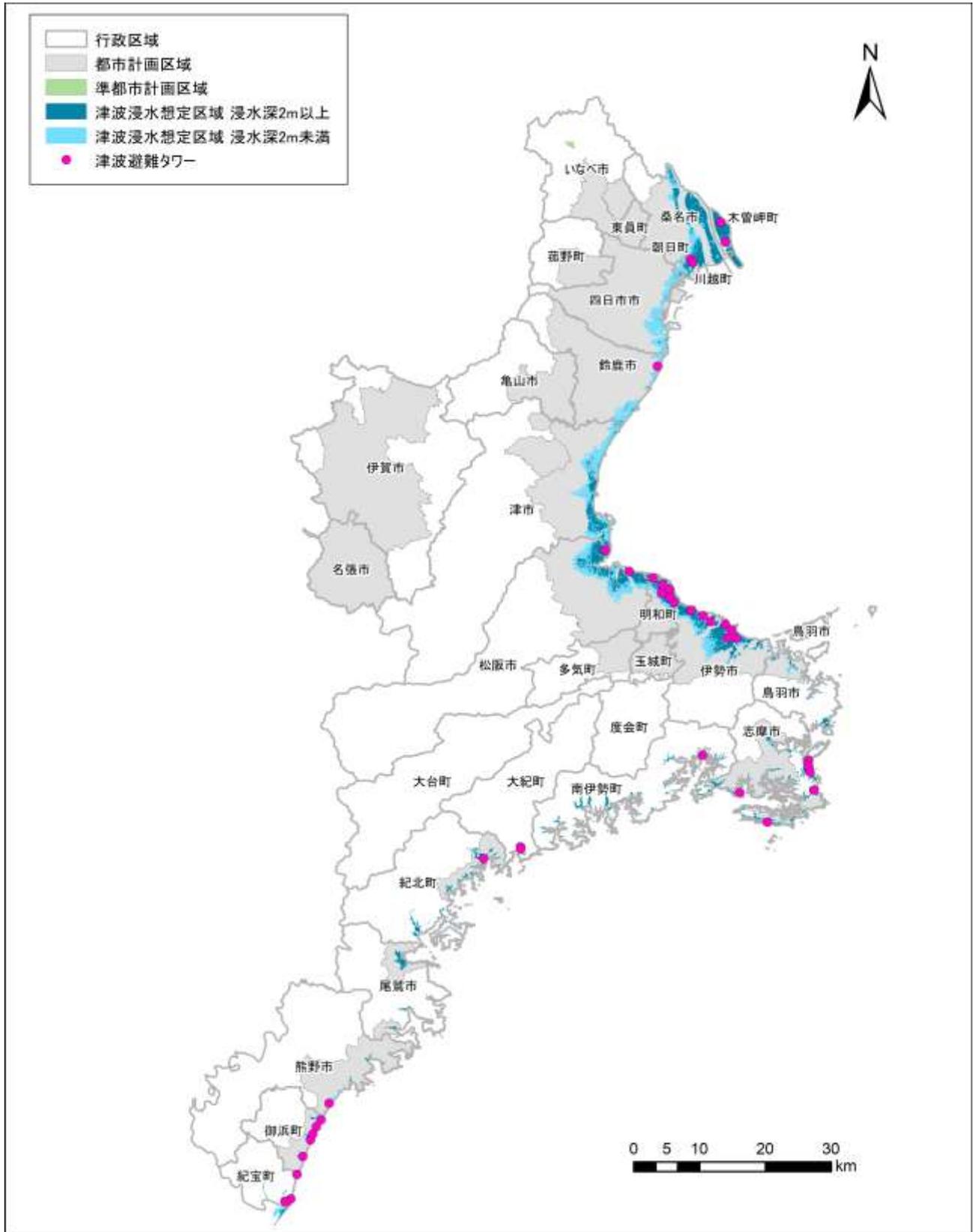


図 津波避難タワーの整備状況

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。

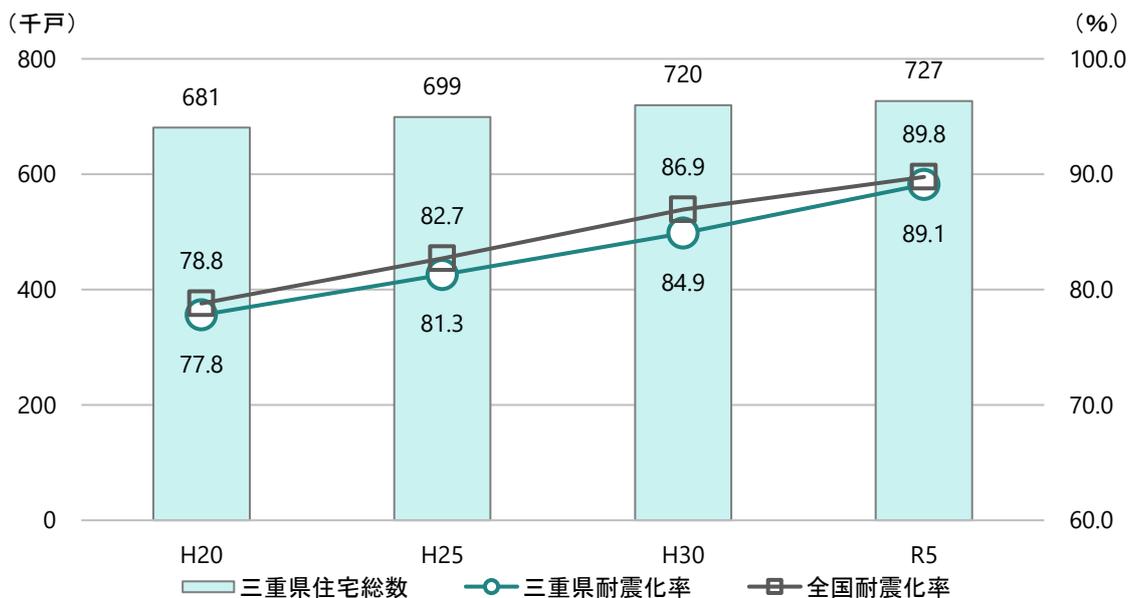


図 住宅の耐震化率の推移

資料：住宅・土地統計調査

現状③

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、一人当たりで見ると、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。

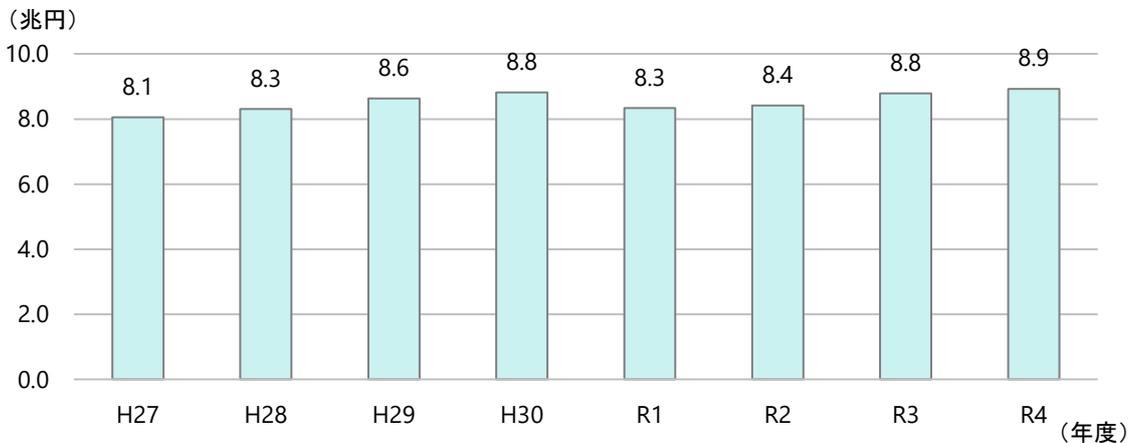


図 県内総生産 (実質) の推移

※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。

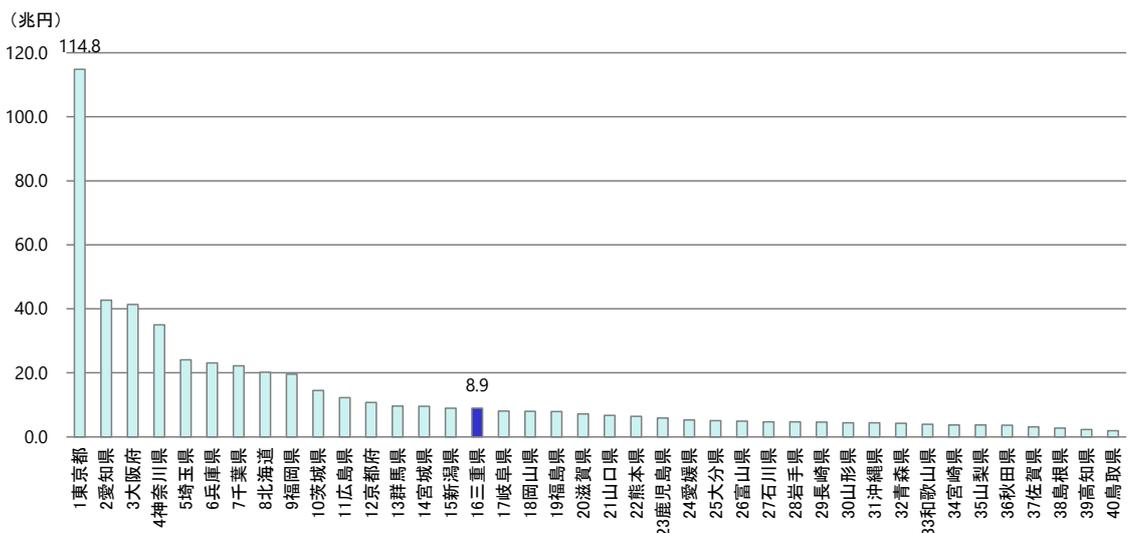


図 都道府県内総生産 (実質) の比較 (R4年度)

※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)

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

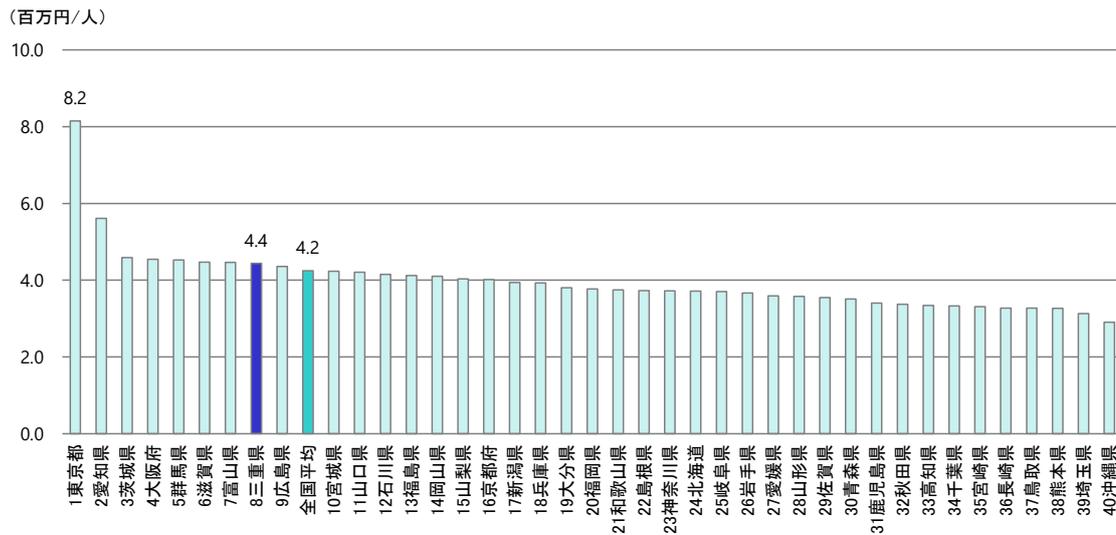


図 一人当たりの都道府県内総生産（実質）の比較（H27年度）

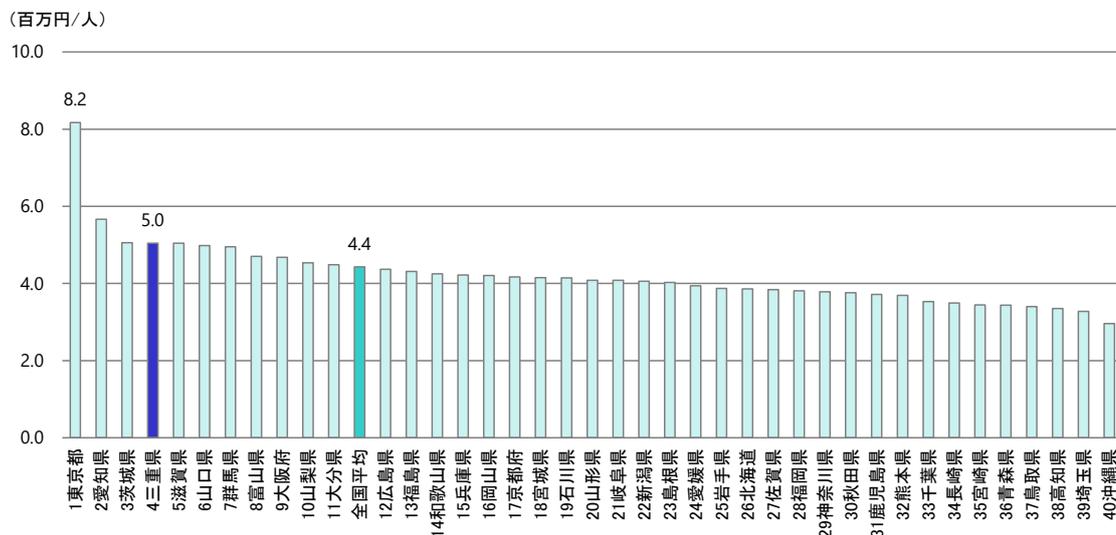


図 一人当たりの都道府県内総生産（実質）の比較（R4年度）

※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）

現状③

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。

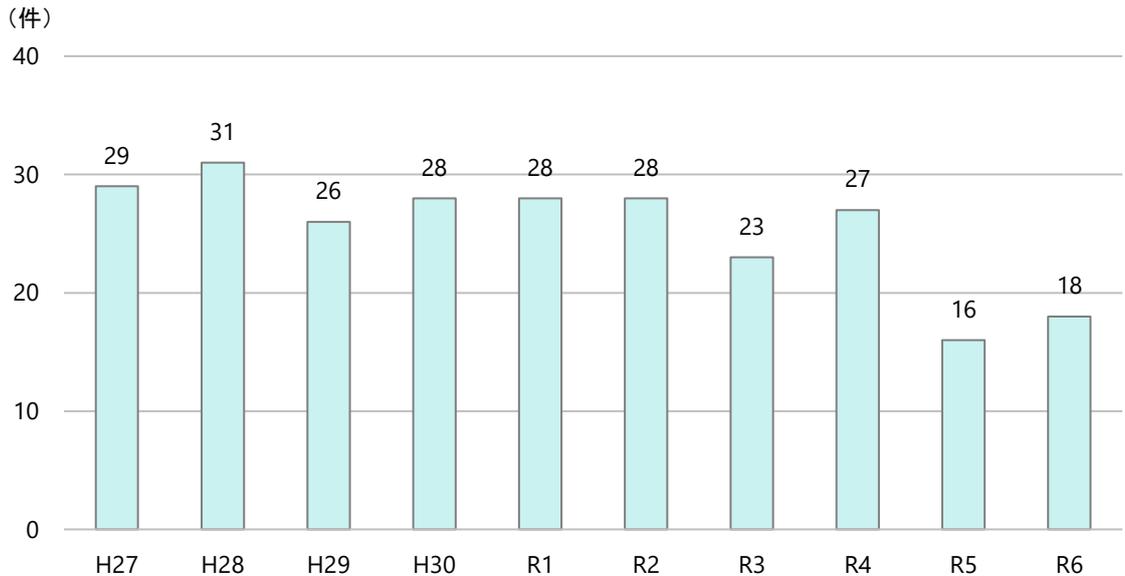


図 工場立地件数の推移

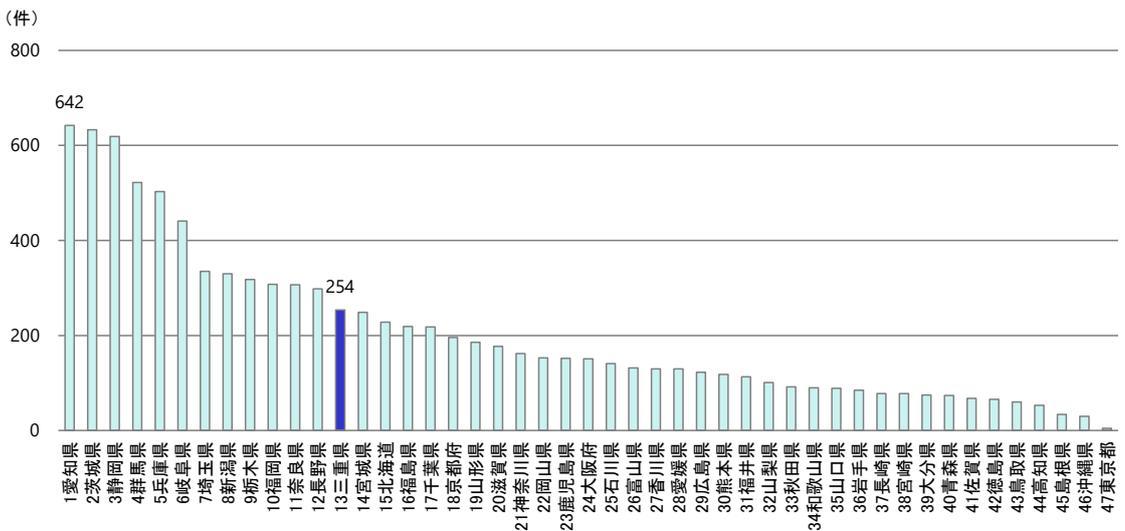


図 都道府県別工場立地件数の比較（H27からR6までの10年間の累計件数）

※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

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

- 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）

現状⑳

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 ha	工業系土地利用					
			H30		R6		H30→R6 増加面積 ha	R6/H30 増加率 %
			面積	割合	面積	割合		
			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

第2章 三重県の都市づくりにおける現状と課題

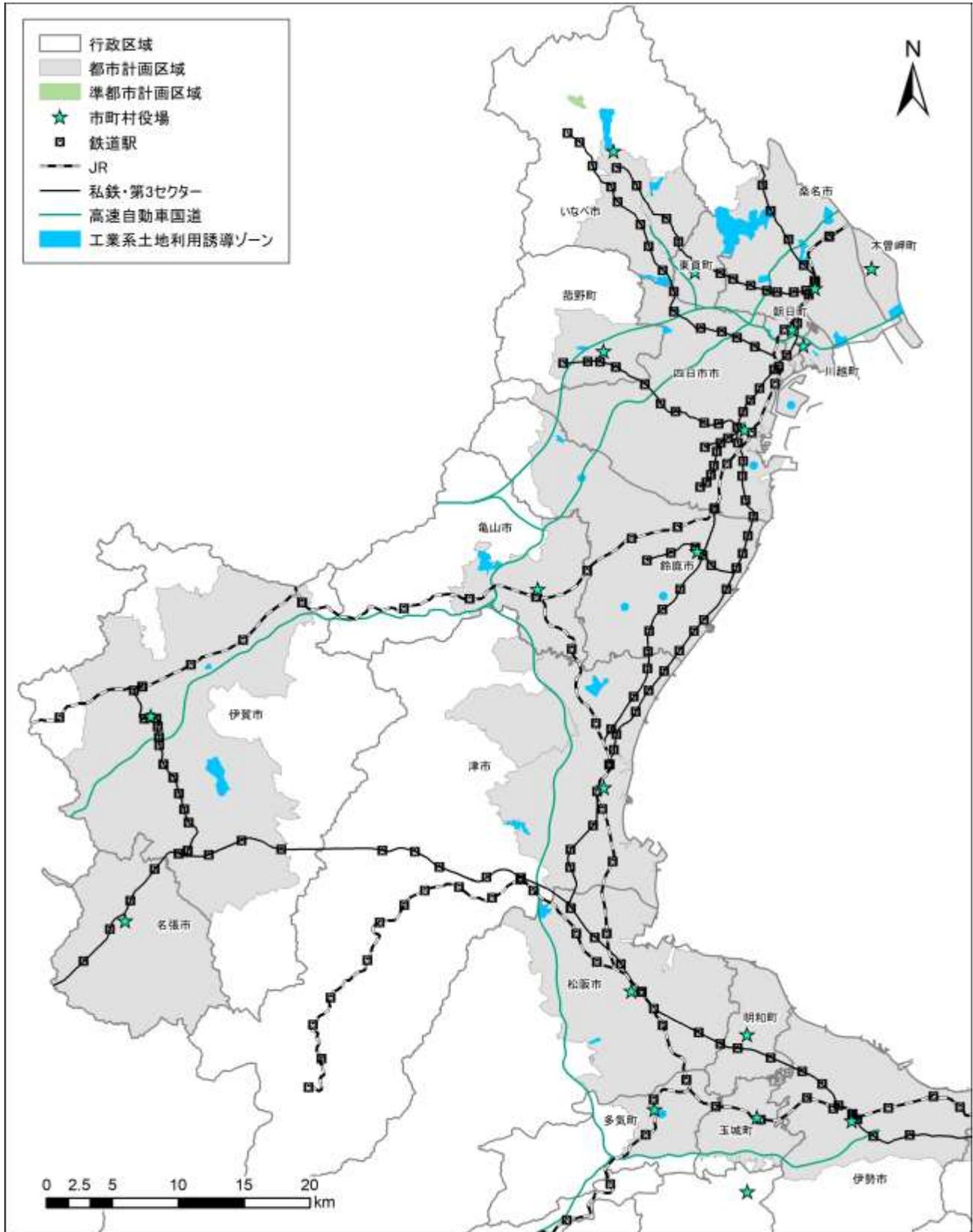


図 工業系土地利用誘導ゾーンの位置付け

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1,388.6km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。

区画道路…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。

特殊道路…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

現状⑰（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。

区画道路や特殊道路といった身近な道路に対して、幹線道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、「まち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。

課題①「人口減少時代における持続可能な都市づくりへの対応」

【現状】①④⑧⑨⑩⑪⑫⑮⑯⑰⑱⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗

- 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。
- 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公共施設やインフラが一斉に老朽化し、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。
- 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。

課題②「産業活動、交流・連携を支える都市基盤・交通ネットワーク整備への対応」

【現状】③⑧⑬⑭⑰⑲⑳㉑㉒㉓㉔㉕㉖㉗㉘㉙㉚㉛㉜㉝㉞㉟

- 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の整備効果を生かし、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。
- 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。
- リニア中央新幹線の整備によるスーパー・メガリージョン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。

課題③「激甚化・頻発化する自然災害及び脱炭素への対応」

【現状】①②⑥⑦⑧⑬⑲⑳㉑㉒

- いつ起きてもおかしくないと言われる南海トラフ地震や、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。
- 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目指す必要があります。
- 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・ネットワークのまち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、脱炭素化の取組を推進する必要があります。

課題④「地域の魅力を生かした都市づくり、多様な暮らし方への対応」

【現状】③⑤⑥⑧⑨⑱⑲㉒㉓

- 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、賑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。
- 美しい景観、豊かな自然・歴史文化を県民の資産ととらえ、その恵みを活用した持続可能な地域振興や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。
- 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。

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

3-2 三重県がめざす都市構造の方針

- (1) 圏域
- (2) 拠点
- (3) ネットワーク（連携軸）

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
- (2) 都市計画区域に関する方針
 - 1) 都市計画区域の再編
 - 2) 都市計画区域の拡大等の見直し方針
- (3) 都市計画区域マスタープランの個別項目の考え方
 - 1) 都市計画の目標
 - 2) 区域区分に関する方針
 - 3) 主要な都市計画の決定方針

第3章以降は検討中