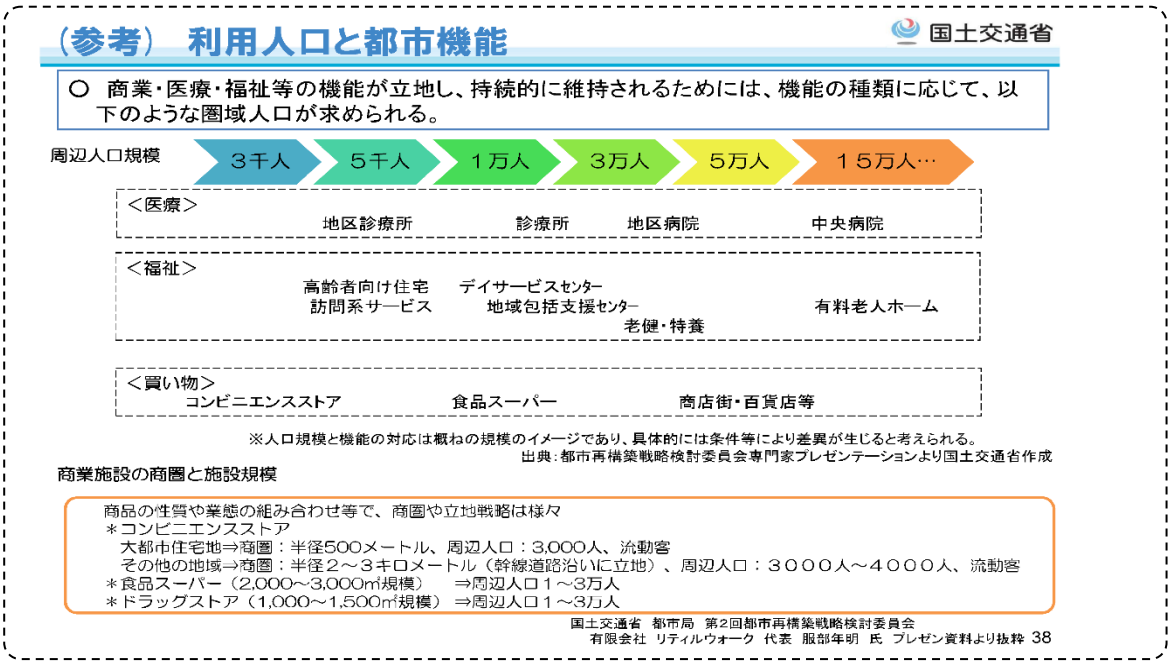
第５章　居住誘導区域

１　基本的な考え方

（１）人口密度維持の考え方

持続可能な都市づくりを推進するためには、人が住み、施設が立地し、まちを形成していくという好循環を持続していく必要があります。そのためには、下記に示す目安のように医療・福祉・商業・子育て支援等の生活サービス施設の維持に向けた一定の人口確保が必要となります。



資料：国土交通省資料

本市におけるこれらの施設分布と周辺人口分布状況を把握し、各種区域の検討に反映するとともに、区域設定を検討する上で、市街地全体としての人口密度の目安を検討する必要があります。

本市の市街化区域の人口密度は、平成 22 年の国勢調査では 37.09 人/ha ですが、工業地域及び工業専用地域を除いた市街化区域では、41.98 人/ha となっています。

現状においては、都市計画運用指針において示されている「住宅用地の人口密度として（中略）1ha 当たり 40 人を下回らないこととすべきである」という基準を若干上回っている状況ですが、今後の人口減少によっては、その値を下回る可能性もある状況です。

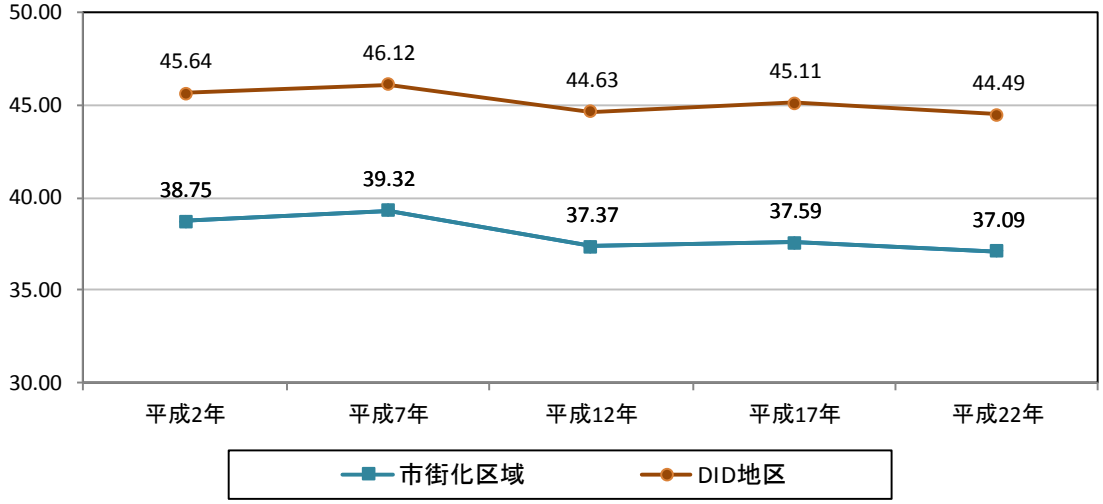
■区域別の人口密度　　単位：人/ha

年次	津市	都市計画区域	線引都市計画区域			非線引都市計画区域	都市計画区域外
				市街化区域	市街化調整		
平成22年	4.02	12.15	14.69	37.09	4.67	3.55	0.97

資料：都市計画基礎調査

※工業地域・工業専用地域を除いた場合は『41.98 人/ha』

そのため、本市において人口密度を維持していく区域として「居住誘導区域」を設定し、区域内の将来的な人口密度の目標値を設定します。



■各区域における人口密度の推移

（２）居住誘導区域の考え方

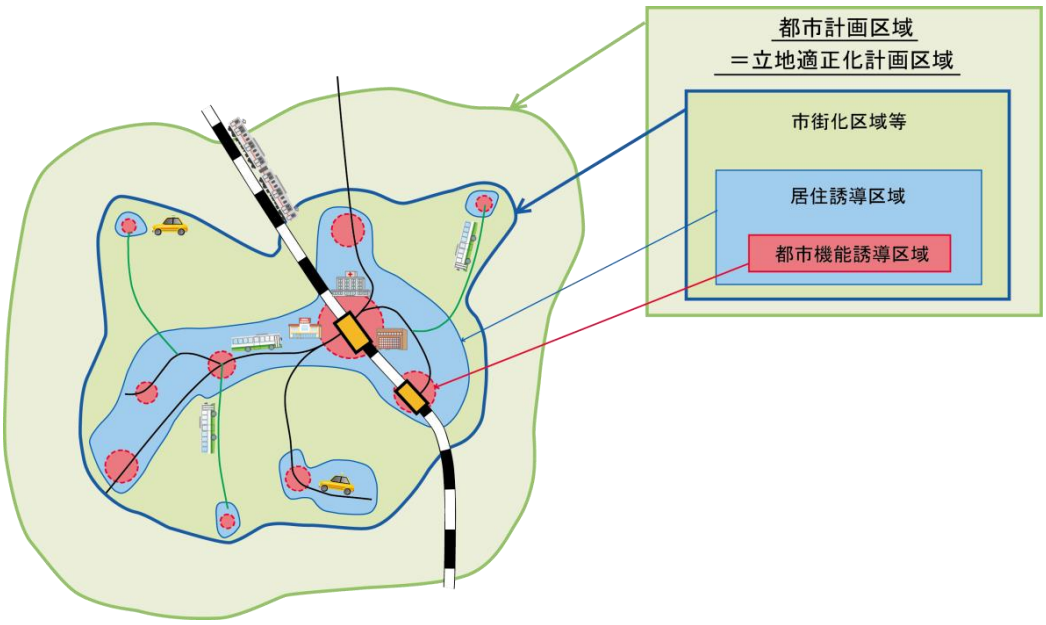
人口減少・少子高齢化が進展する中においても、一定の生活サービスが提供可能な施設確保が重要であるとともに、地域コミュニティが持続的に確保されることが重要となります。そのためには、人口密度を維持するための居住の誘導が必要となります。

本市における居住誘導区域は、生活サービスやコミュニティが持続的に確保され、住民が安全・安心に居住できるとともに、公共交通にアクセスしやすい地域に設定することとします。

（参考）居住誘導区域検討の概要

人口密度を維持することにより、生活サービスを持続的に確保していく区域

- **都市機能や居住が集積している拠点並びにその周辺区域**
- 拠点に公共交通により比較的容易にアクセスすることができ、拠点に立地する都市機能の利用圏
- 合併前の旧町村の中心部等、都市機能や居住が一定程度集積している区域



2 居住誘導区域の方針

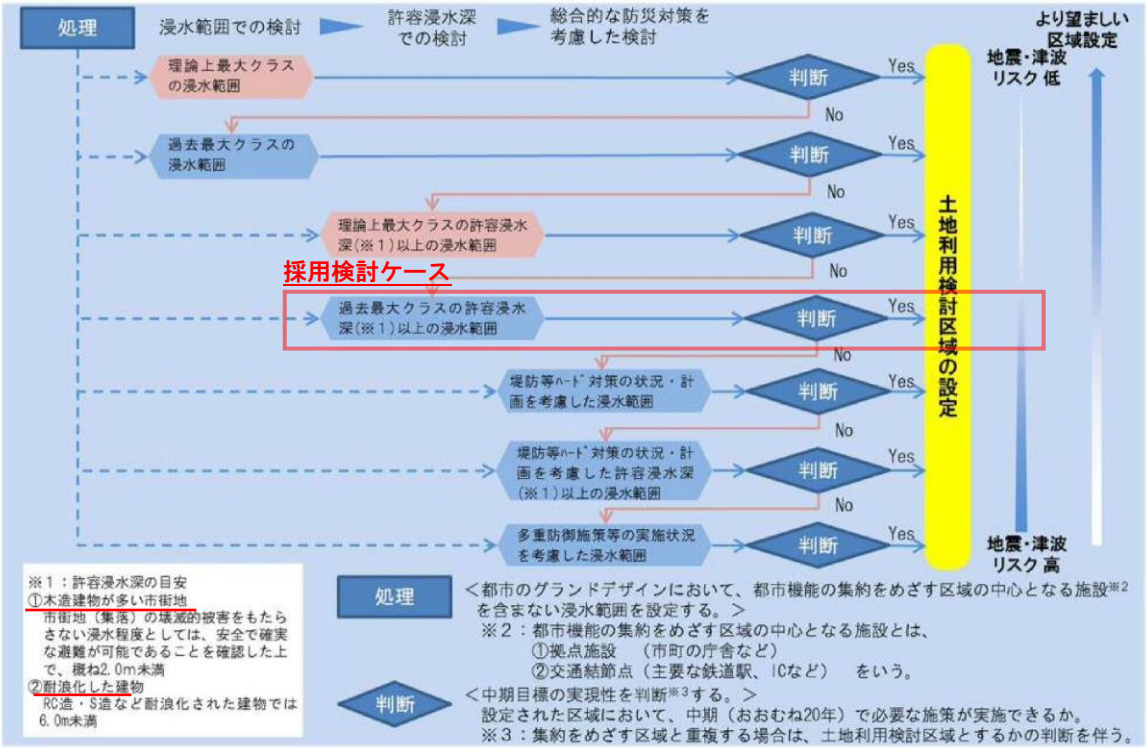
居住誘導区域は、人口減少下においても人口密度を維持することで、生活サービス施設の維持を目的とする区域であるため、用途地域として居住を誘導しない工業系用途地域は基本的に区域に含まないこととします。また、安心して暮らせる安全な市街地へ居住を誘導していくことが望ましいことから、災害リスクを有する地域については、災害リスクの情報提供の場として届出行為を活用することを念頭に、居住誘導区域に含まない区域とするとともに、災害の危険性を踏まえ必要な対策を講じる区域とします。

更に、当該区域については現況の人口密度を踏まえ、将来において維持していくべき人口密度を設定します。

居住誘導区域設定の基本的条件

- ➢市街化区域内
- ➢人口が集積していない工業系の用途地域は含めない
- ➢津波浸水想定区域、土砂災害警戒区域などは、「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」に基づき検討
- ➢境界については、道路や地形地物、用途界など明確なものとする

※三重県地震･津波被害の低減に向けた都市計画指針



3 居住誘導区域の設定

居住誘導区域は、以下のステップで具体的な区域設定を検討します。

なお、具体的な検討に当たっては、国の方針（※）を踏まえ、一定の基準に基づいた線引きを行うとともに、人口の分布状況などの地域の実情に配慮し区域の検討を行います。

※居住誘導区域に含まない又は留意すべき区域（都市計画運用指針等）

- 市街化調整区域
- 農用地区域
- 災害リスクの高い区域（土砂災害特別警戒区域、津波浸水想定等）
- 工業系用途地域

ステップ１

市街化区域内

・居住誘導区域は市街化区域内を基本に設定

ステップ２

居住の誘導に適さない用途地域等の整理

〇工業系用途地域（工業専用地域、工業地域、準工業地域）や一団の施設用地などについては、それぞれの土地利用状況を鑑み、居住の誘導に適さない区域を以下の個別方針を基に設定

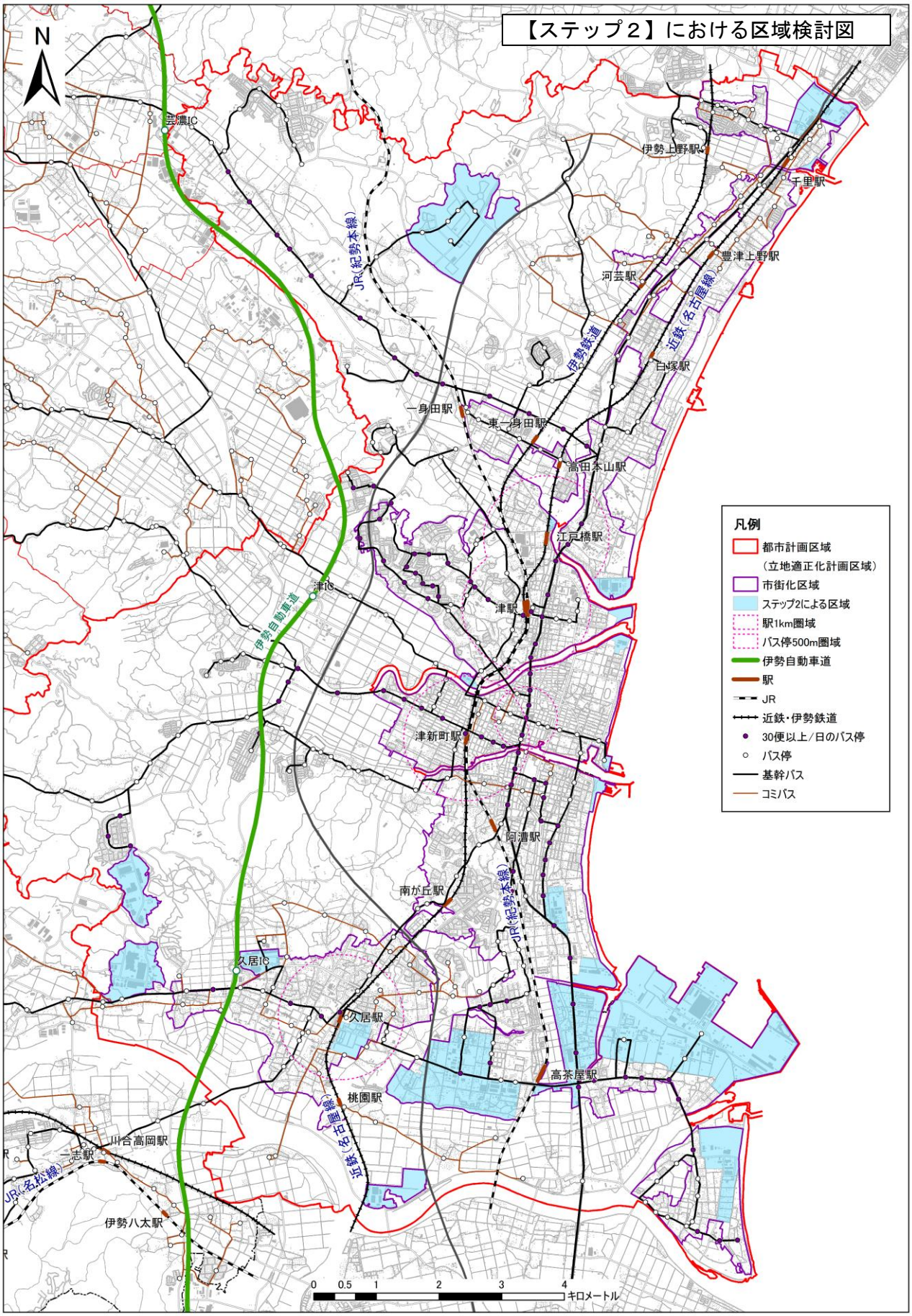
【個別方針】

①工業専用地域：居住誘導区域に含めない

②工業地域　　：居住誘導区域に含めない（周囲 3/4 以上が住居系及び商業系用途地域の場合は除く）

③準工業地域　：サイエンスシティや相川より南側でＪＲ紀勢本線より東側の準工業地域（一部近隣商業地域を含む）では、土地利用の大半が産業系であることから居住誘導区域に含めない
その他の準工業地域については多様な土地利用が図られていることから一団の未利用地以外は居住誘導区域に含める

④その他地域　：一団の施設用地や飛び地で形成された住宅地などは、居住誘導区域に含めない


【ステップ２】における区域検討図
N
芸濃IC
伊勢上野駅
千里駅
豊津上野駅
河芸駅
白塚駅
一身田駅
東一身田駅
高田本山駅
江戸橋駅
津IC
津駅
津新町駅
阿漕駅
南が丘駅
久居IC
久居駅
高茶屋駅
桃園駅
川合高岡駅
一志駅
伊勢八太駅
JR(紀勢本線)
伊勢鉄道
近鉄(名古屋線)
伊勢自動車道
JR(名松線)
凡例
都市計画区域
(立地適正化計画区域)
市街化区域
ステップ2による区域
駅1km圏域
バス停500m圏域
伊勢自動車道
駅
JR
近鉄・伊勢鉄道
30便以上/日のバス停
バス停
基幹バス
コミバス
0
0.5
1
2
3
4
キロメートル

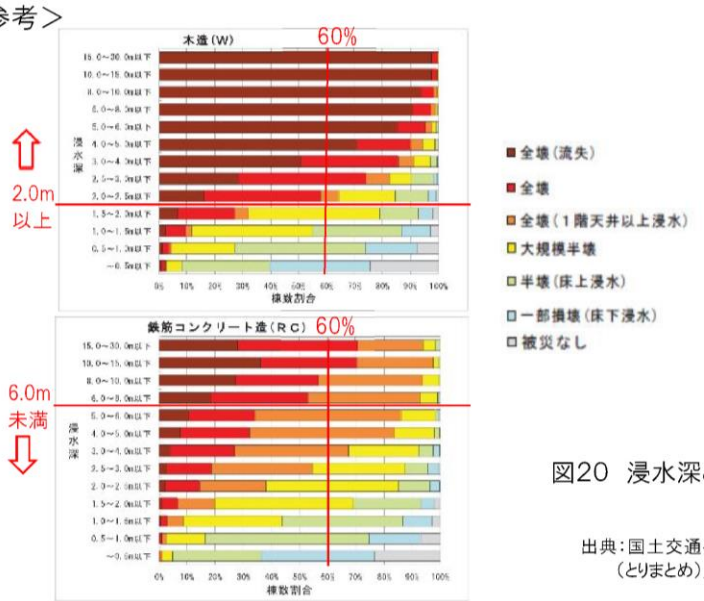
ステップ３

災害リスクの高い区域の整理

○急傾斜地崩壊危険区域は、市街化区域内に３箇所存在するが、安全対策が実施済みであることから区域に含める

○津波浸水想定区域は、過去最大クラスの浸水想定範囲を基準としたうえで、「地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針（三重県）」の木造建築物における検討方針に基づき、浸水深 2m以上※となる区域については、居住誘導区域に含めない

＜参考＞



※浸水深と建築物被害状況の全般的な傾向は、木造建築物では浸水深 2.0m 以上で再生不可能な全壊となる割合が飛躍的に増加する傾向があり、鉄筋コンクリート(RC)造および鉄骨(S)造の建築物は、特に浸水深 6.0m 未満で再使用可能な割合が高い。

図20　浸水深ごとの建築物被害割合

出典：国土交通省都市局「津波被災市街地復興手法検討調査（とりまとめ）」（平成 24 年 4 月）

（詳細な区域の設定）

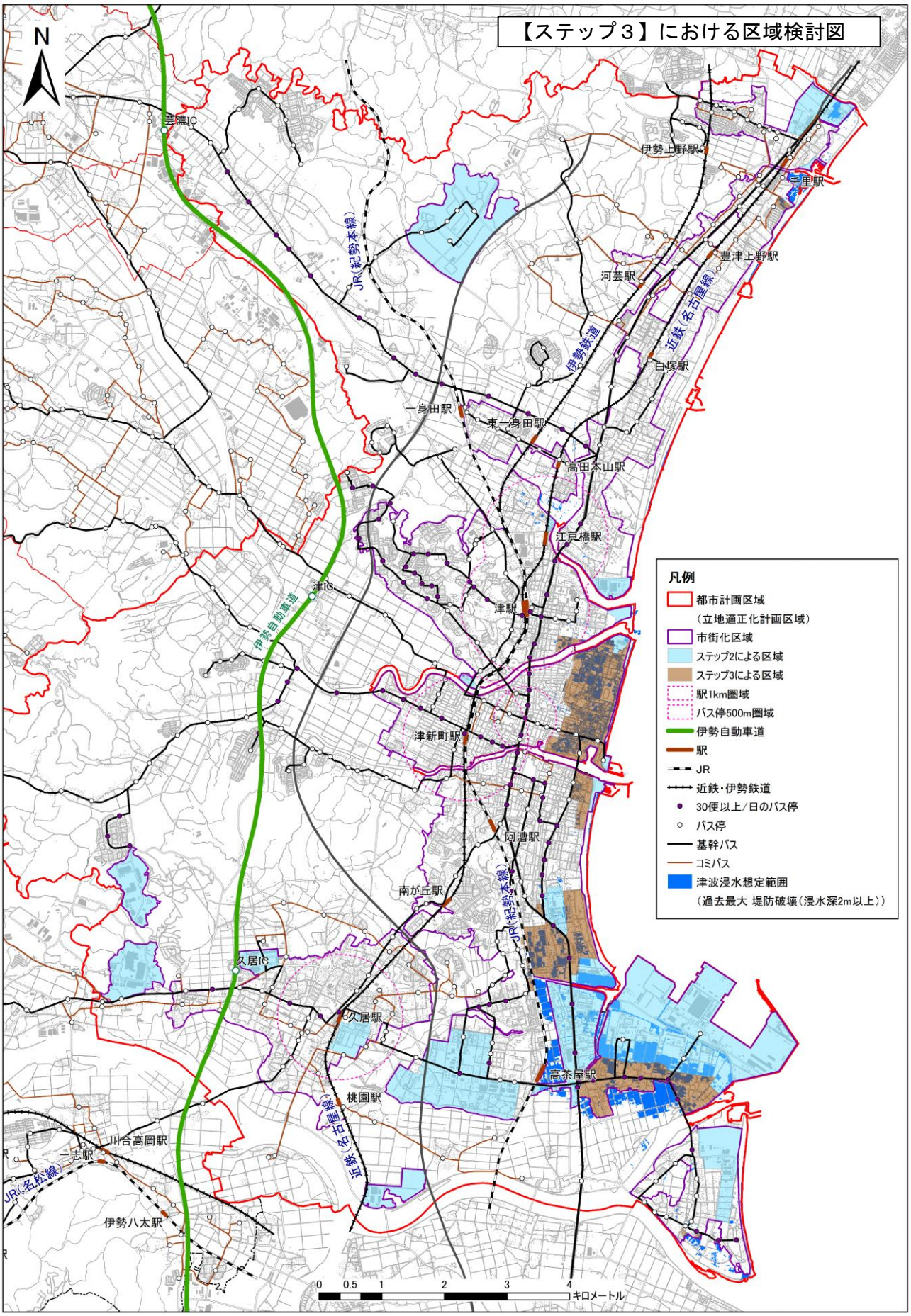
・津波の浸水深 2m以上となる浸水想定区域を対象とし、近接する道路や鉄道などの地形地物を西端の区域境界として設定し、そこから海側（河川が近辺にある場合は河川についても配慮）は居住誘導区域に含めないこととする。ただし、以下の場合は浸水想定区域の対象としない。

①現況が水路や水面であることによる浸水想定区域

②浸水深が２ｍを超える区域のうち一団で 1,000 ㎡未満の箇所

③浸水深が２ｍを超える区域で 1,000 ㎡以上の箇所であっても、周囲（おおむね 100m）に同規模の浸水想定区域がない場合

○その他、土砂災害特別警戒区域、津波災害特別警戒区域及び地すべり防止区域については、新たな指定状況に注視し、指定区域に応じて居住誘導区域をおおむね５年ごとに見直す


【ステップ３】における区域検討図
N
芸濃IC
伊勢上野駅
千里駅
豊津上野駅
河芸駅
白塚駅
一身田駅
東一身田駅
高田本山駅
江戸橋駅
津IC
津駅
津新町駅
阿漕駅
南が丘駅
久居IC
久居駅
高茶屋駅
桃園駅
川合高岡駅
志駅
伊勢八太駅
JR(紀勢本線)
伊勢鉄道
近鉄(名古屋線)
伊勢自動車道
JR(名松線)
凡例
都市計画区域
(立地適正化計画区域)
市街化区域
ステップ2による区域
ステップ3による区域
駅1km圏域
バス停500m圏域
伊勢自動車道
駅
JR
近鉄・伊勢鉄道
30便以上/日のバス停
バス停
基幹バス
コミバス
津波浸水想定範囲
(過去最大 堤防破壊(浸水深2m以上))
0 0.5 1 2 3 4
キロメートル

ステップ４

境界の具体化

・道路や地形地物、用途界など明確なものとする

検証

交通利便性充足区域での検証

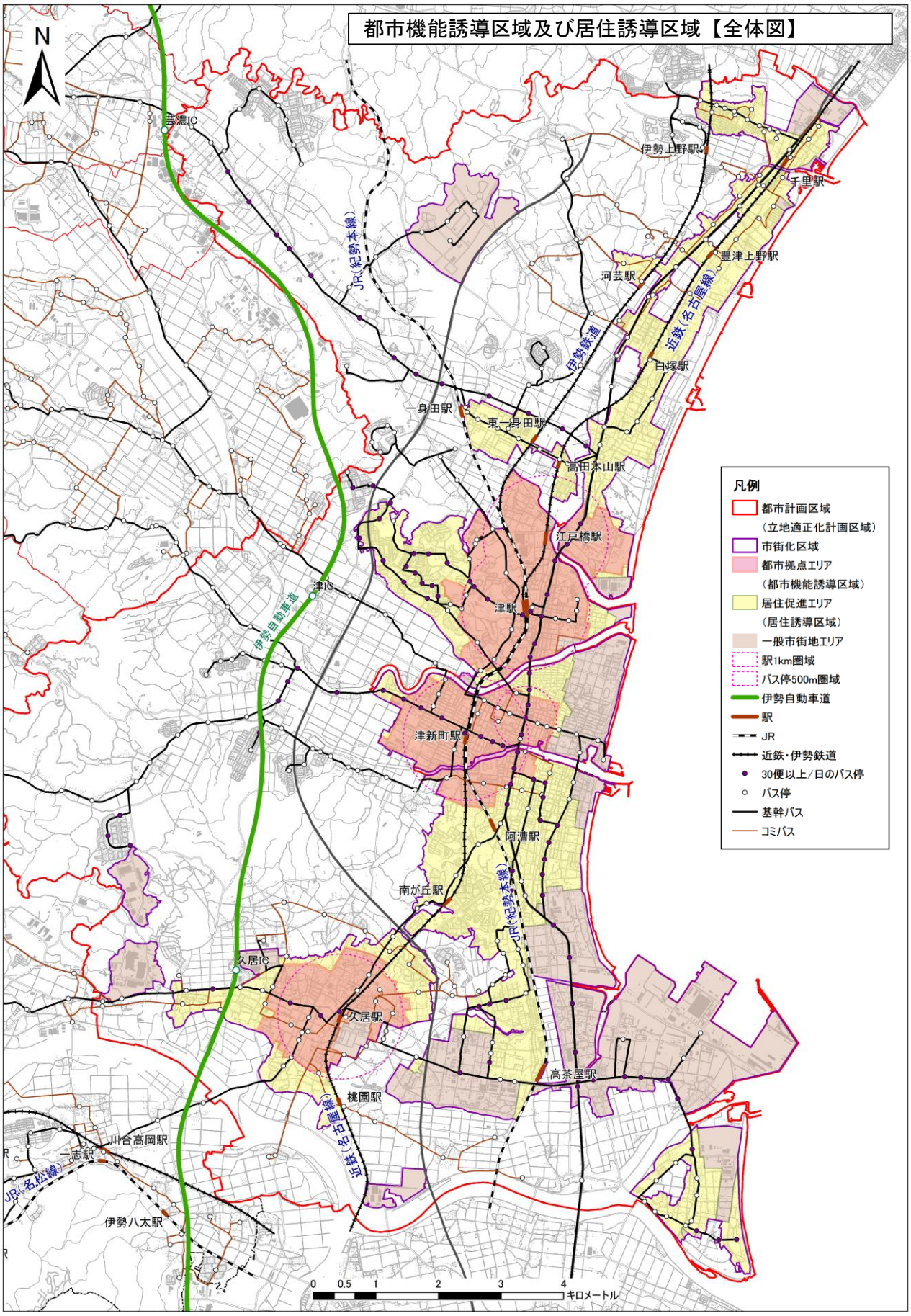
○一定のサービス水準（1 日当たり片道 30 本以上）が確保された範囲と居住誘導検討区域との整合性の検証

居住誘導区域の設定

ステップ１～３の検討結果を総合的に精査し、居住誘導区域を設定

なお、本計画における居住誘導区域の位置付けは、人口減少が進む中においても生活サービス施設の維持に資する人口密度維持に向けた居住の誘導を目的とするため、居住誘導区域を**『居住促進エリア（人口密度を維持していく区域）』**、市街化区域内のその他地域を**『一般市街地エリア（通常の市街化区域）』**と設定

上記、ステップで検討した居住誘導区域を次頁に示します。


都市機能誘導区域及び居住誘導区域【全体図】
N
芸濃IC
伊勢上野駅
千里駅
豊津上野駅
河芸駅
白塚駅
一身田駅
東一身田駅
高田本山駅
江戸橋駅
津IC
津駅
津新町駅
阿漕駅
南が丘駅
久居IC
久居駅
高茶屋駅
桃園駅
川合高岡駅
一志駅
伊勢八太駅
JR(紀勢本線)
伊勢鉄道
近鉄(名古屋線)
伊勢自動車道
JR(名松線)
凡例
都市計画区域
(立地適正化計画区域)
市街化区域
都市拠点エリア
(都市機能誘導区域)
居住促進エリア
(居住誘導区域)
一般市街地エリア
駅1km圏域
バス停500m圏域
伊勢自動車道
駅
JR
近鉄・伊勢鉄道
30便以上/日のバス停
バス停
基幹バス
コミバス
0 0.5 1 2 3 4
キロメートル