



名張市立地適正化計画 (素案)

名 張 市

目 次

第1章 立地適正化計画について

1. 制度創設の背景と目的	3
2. 立地適正化計画で定める主な事項	5
3. 本計画の位置付けと進行管理	6

第2章 現況と課題

1. 人口動向	9
2. 土地利用	13
3. 公共交通	17
4. 都市機能施設	19
5. 産業	23
6. 公共施設・財政	25
7. 市民意識	26
8. 災害	34
9. 解決すべき課題の抽出	36

第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

1. 基本的な方針	39
2. 目指すべき将来都市構造	45

第4章 誘導区域

1. 誘導区域について	53
2. 誘導区域の設定方針	55
3. 居住誘導区域	56
4. 誘導施設と都市機能誘導区域	64
5. 検討継続対象エリアについて	74

第5章 誘導施策と目標値の設定

1. 誘導施策	76
2. 目標値の設定	86

第6章 防災指針

1. 防災指針とは	88
2. 災害ハザード情報の整理とリスク分析	89
3. 防災まちづくりに向けた取組	102

資料

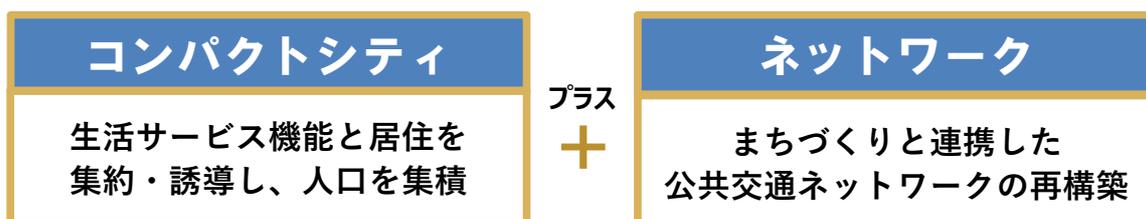
1. 策定の経過	110
2. 委員名簿	111

第 1 章 立地適正化計画について

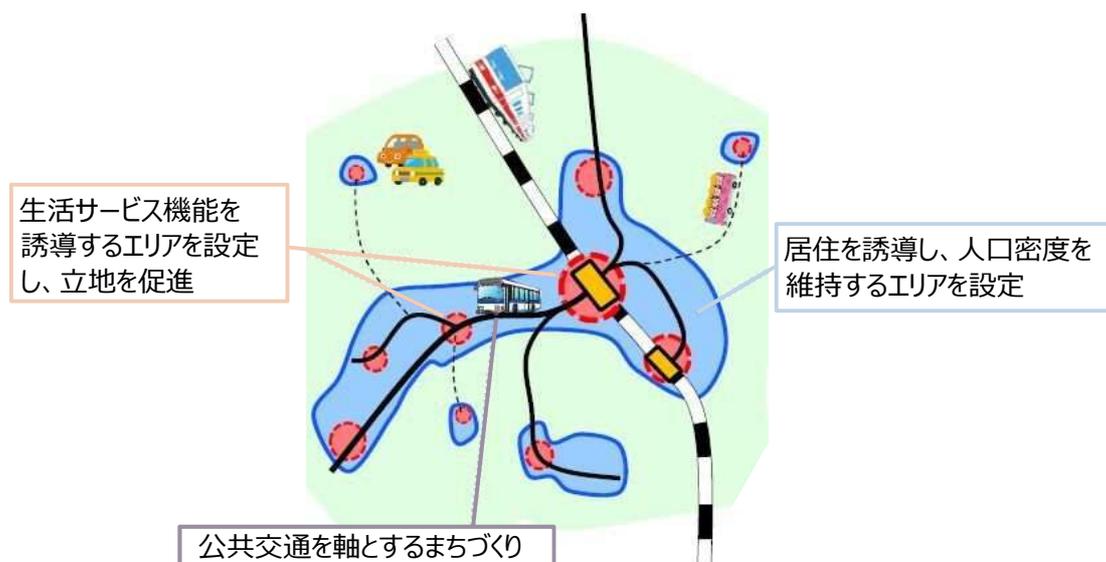
1. 制度創設の背景と目的

日本全体の人口は2010（平成22）年をピークに減少傾向をたどっています。2040（令和22）年には、15歳から64歳までの生産年齢人口は約3割程度減少し、老年人口については、伸び率は鈍化するものの、全人口の約4割を占めると推計されています。また、多くの地方都市では、これまでの郊外開発によって市街地が拡散してきましたが、拡散した市街地のままで人口が減少し、居住が低密度化すれば、一定の人口密度に支えられてきた医療や福祉、子育て支援、商業などの生活サービスの提供が将来困難になり兼ねない状況にあります。

こうした人口減少、高齢化の進展を背景に、我が国の都市における今後のまちづくりは、高齢者や子育て世代をはじめ、誰もが安心できる健康で快適な生活環境を実現すること、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ており、このような課題を解決するためには、生活に必要な施設がまとまって立地し、公共交通によりこれらの施設にアクセスできる都市構造を目指す、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方でまちづくりを進めることが重要であるという国の方針が示されました。



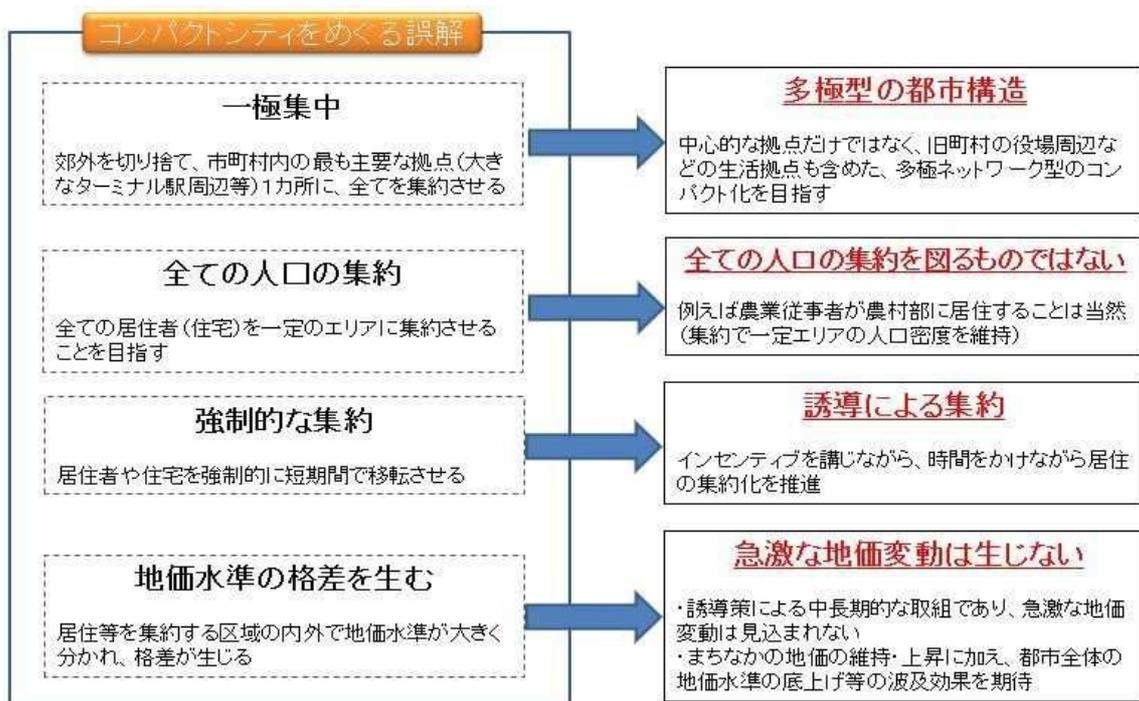
～中心や地域の拠点を利便性の高い公共交通で結ぶ～



出典：国土交通省『改正都市再生特別措置法施行後の状況について』より一部加工

そして、この方針に沿ったまちづくりの促進のため、2014（平成26）年8月に都市再生特別措置法が改正され、立地適正化計画制度が創設されました。立地適正化計画とは、同法第81条第1項に定められている「都市計画区域内の区域について住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与するもの）の立地の適正化を図るための計画」のことです。

立地適正化計画による居住や生活サービス機能の集約・誘導とは、全てを短期間で強制的に一極に集中させるものではなく、時間を掛けながら緩やかに多極ネットワーク型のコンパクトシティを目指すものです。



出典：国土交通省『立地適正化計画制度』

コンパクトシティ化により期待される効果

- ・人口の集約化等による日常生活機能の持続的維持
- ・生活機能へのアクセス性向上等による徒歩、外出の促進
- ・適切な居住誘導、空地等の管理・活用、歩行者の安全性向上
- ・サービス産業の活性化、外出増加による消費の活発化
- ・公的サービスの効率化や公共施設の統廃合による行政コストの削減
- ・公共交通、徒歩による移動の促進と自動車依存度の減少

出典：国土交通省『都市構造の評価に関するハンドブック』

2. 立地適正化計画で定める主な事項



出典：国土交通省都市局都市計画課『立地適正化計画制度・防災指針』より一部加工

①立地適正化計画の区域

都市全体を見渡す観点から、都市計画区域全体に定めることが基本とされています。本市では全域が対象となります。

②立地の適正化に関する基本的な方針

まちづくりの理念や目標、目指すべき都市像の実現に向けて実施する施策の基本的な方針。本計画では名張市都市マスタープランの理念や目標などに基づき定めることとします。

③居住誘導区域

人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるように居住を誘導すべき区域。

④都市機能誘導区域

医療・福祉・商業等の都市機能（生活サービス機能）を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。基本的には、居住誘導区域の中に設けることとされています。

⑤誘導施設

都市の居住者の共同の福祉や利便のために必要な施設。都市機能誘導区域ごとに定めることとされています。

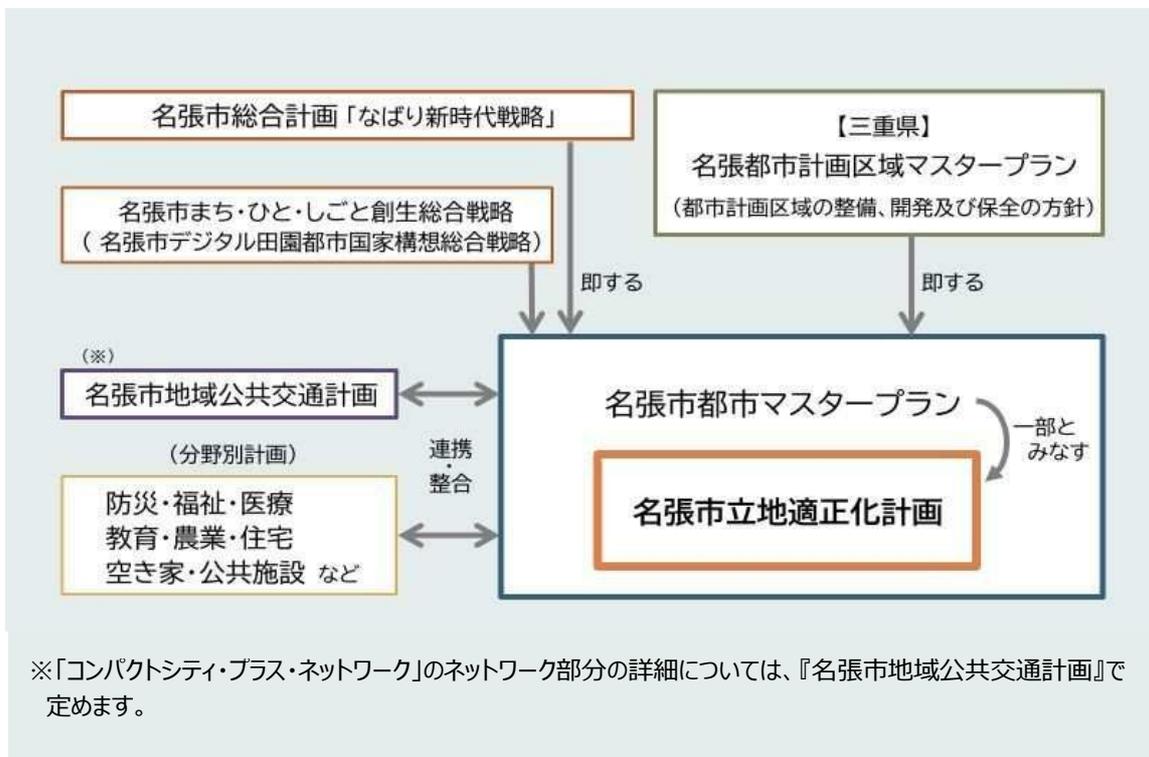
⑥防災指針

住宅や誘導施設の立地と誘導を図るための都市防災機能の確保に関する指針をいいます。

3. 本計画の位置付けと進行管理

立地適正化計画は、市町村の総合計画、都道府県の都市計画区域マスタープランに即するとともに、市町村の都市計画マスタープランとの調和が保たれたものでなければならぬとされています。また、都市全体を見渡したマスタープランとしての性質を持つものであることから、市町村の都市計画マスタープランの一部としてみなされます。

本計画は、誘導等の手法により、本市の都市計画マスタープランである『名張市都市マスタープラン』が掲げる理念や方針を実現するためのアクションプランとして策定します。



なお、本計画の対象期間は、概ね20年程度を基本とし、概ね5年ごとに計画進行の評価・見直しを行いながら目標の達成を目指します。



参考

SDGs (Sustainable Development Goals: 持続可能な開発目標) とは、2015 (平成 27) 年 9 月の国連サミットで採択された「持続可能な開発のための 2030 アジェンダ」に記載された、2030 (令和 12) 年までに持続可能でよりよい世界を目指す国際目標です。17 のゴールと 169 のターゲットから構成され、地球上の「誰一人取り残さない」ことを誓っています。

国の SDGs 実施指針では、地方自治体の様々な計画で SDGs の要素を反映することを期待しています。本計画では、特に「11 住み続けられるまちづくりを」の観点から SDGs の推進を図ります。



出典：国際連合広報センターホームページ

第2章 現況と課題

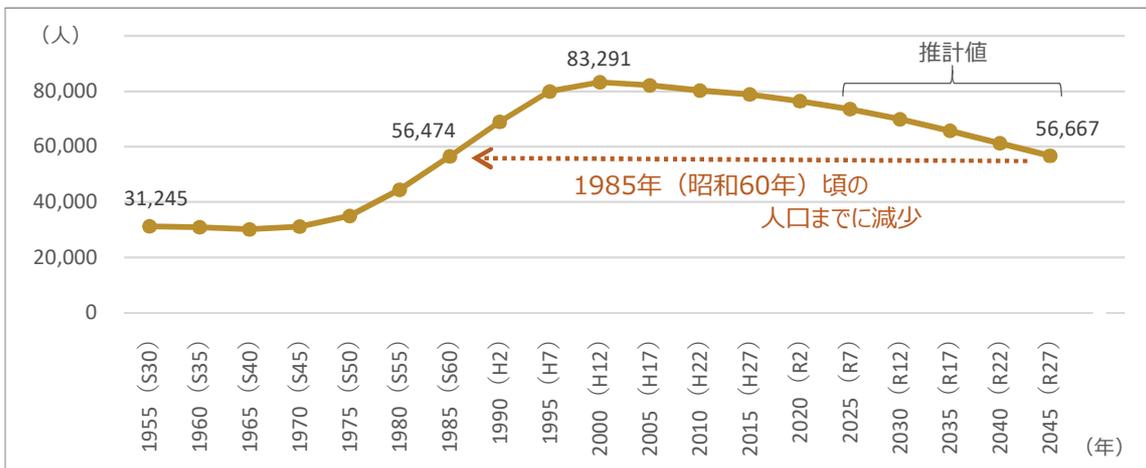
1. 人口動向

(1) 人口と高齢化率

大規模な住宅団地の開発に伴い、1970（昭和45）年以降から急激に増え続けていた総人口は、2000（平成12）年の83,291人をピークに減少をたどり、2045（令和27）年には60,000人を下回ると推計されています。

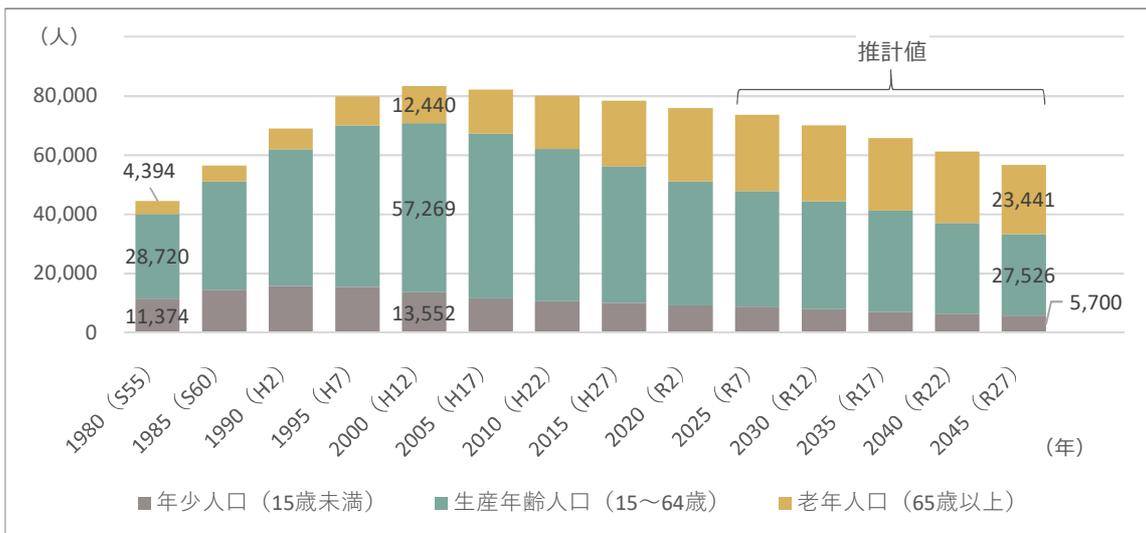
年齢階層別で見ると、年少人口・生産年齢人口が減少するのに対し、老年人口は2025（令和7）年頃まで増加を続け、2045（令和27）年には市内のほとんどの地域の高齢化率が40%以上になると推計されています。

総人口の推移と将来推計



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）』

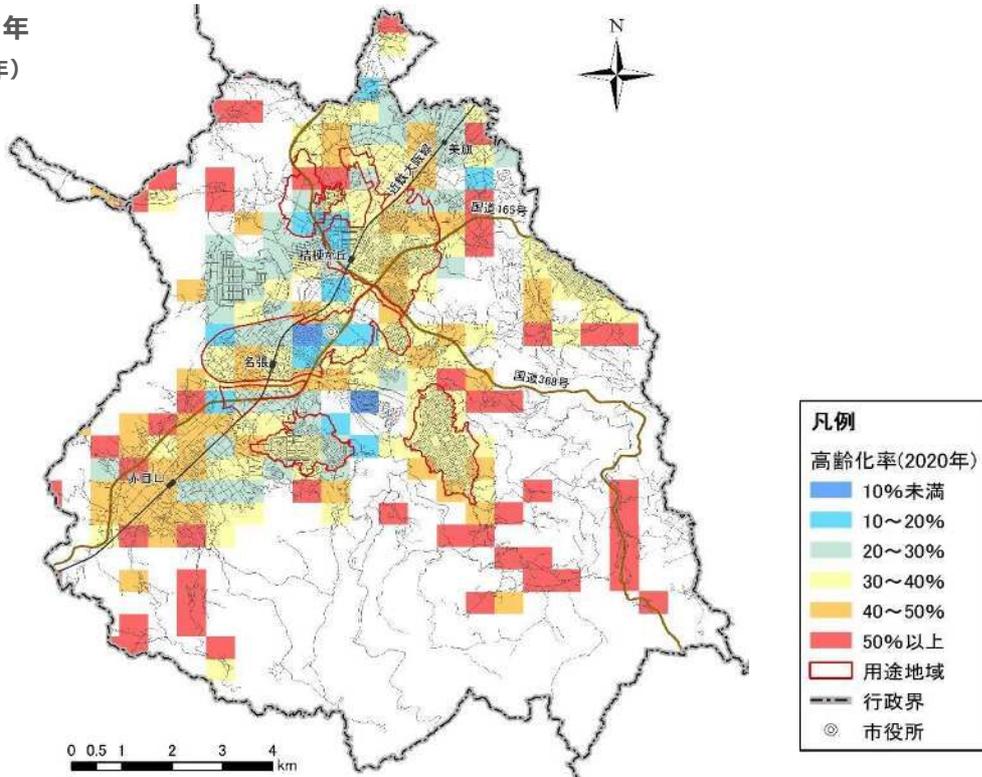
年齢階層別人口の推移と将来推計



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口（平成30年推計）』

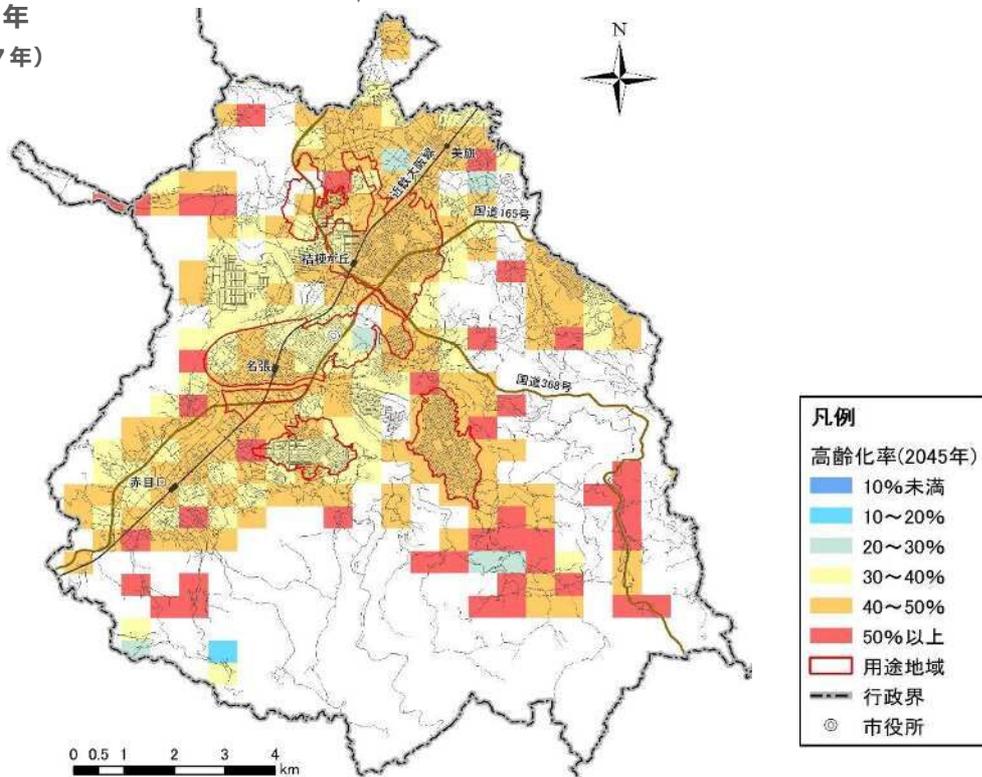
高齢化率の推移

2020年
(令和2年)



出典：国勢調査

2045年
(令和27年)

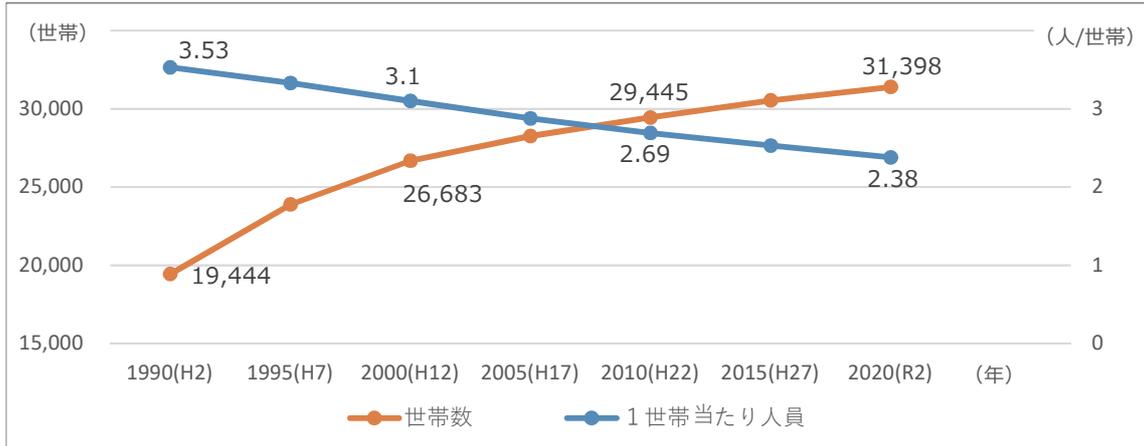


出典：国土数値情報（500m メッシュ別将来推計人口）

(2) 世帯

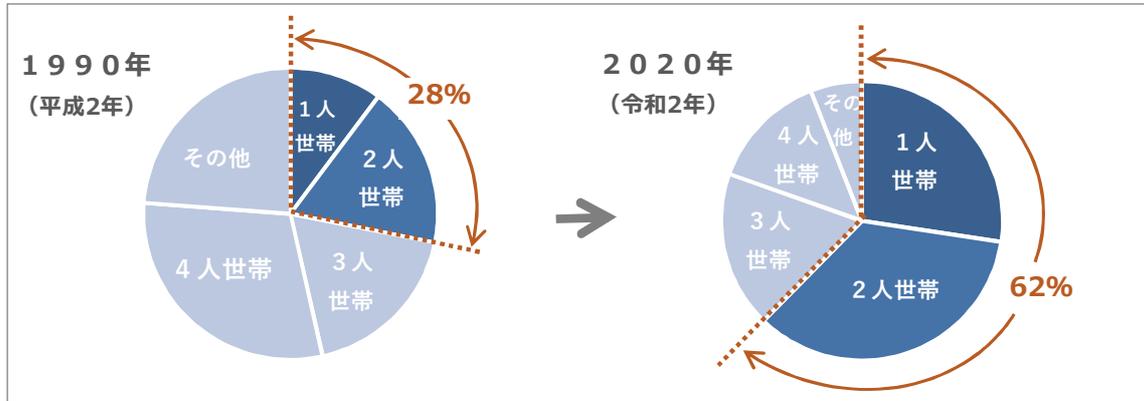
世帯数は、総人口の減少にもかかわらず2000（平成12）年以降も微増していますが、1世帯当たりの人員数は減少しています。1人世帯・2人世帯が大幅に増加し、2020（令和2）年には全体の62%を占めています。また、高齢単身世帯や高齢夫婦世帯の数も著しく増加しています。

世帯数と1世帯当たり人員の推移



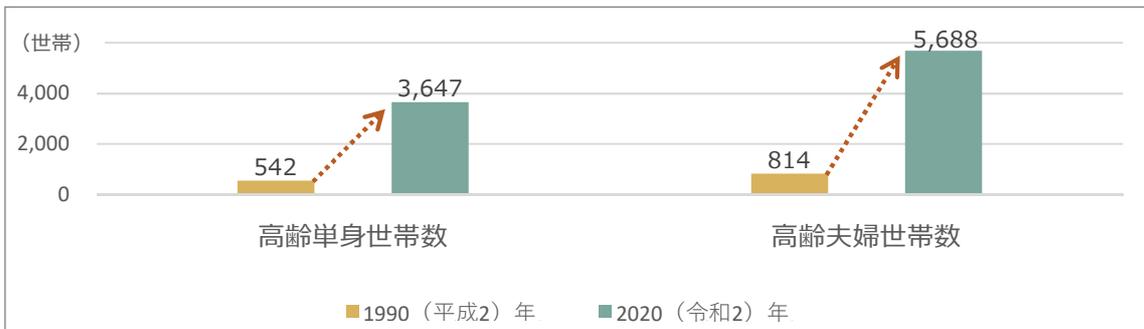
出典：国勢調査

年齢階層別人口の推移と将来推計



出典：国勢調査

高齢者世帯数の推移



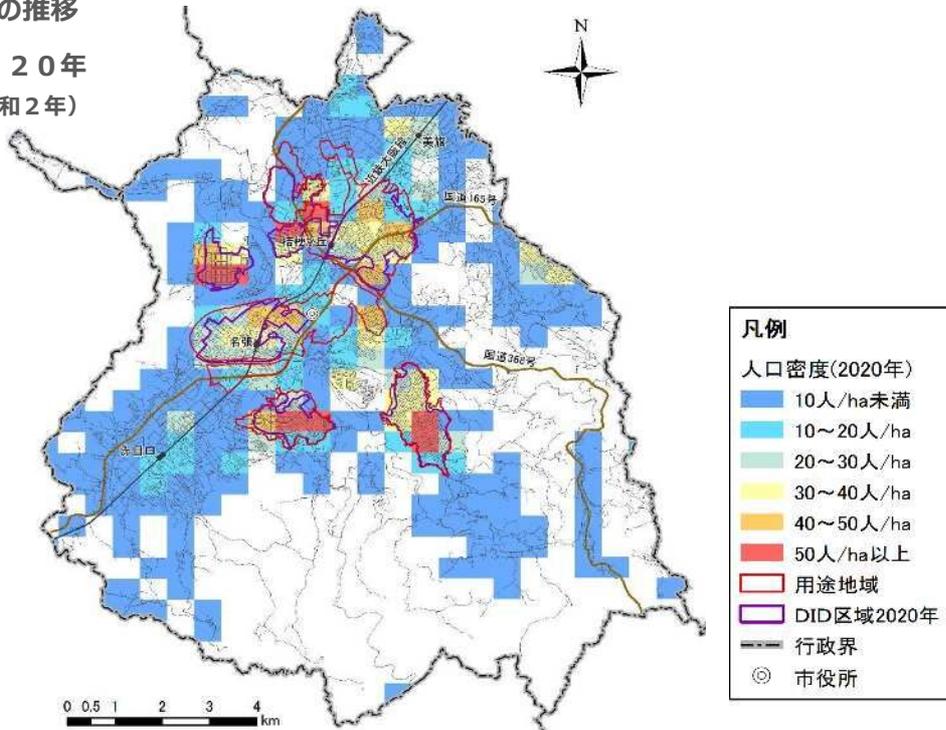
出典：国勢調査

(3) 人口密度

2045（令和27）年にはDID（人口集中地区）を含め全体的に人口密度が低くなると推計されており、特に市の中心部の低下が顕著となっています。

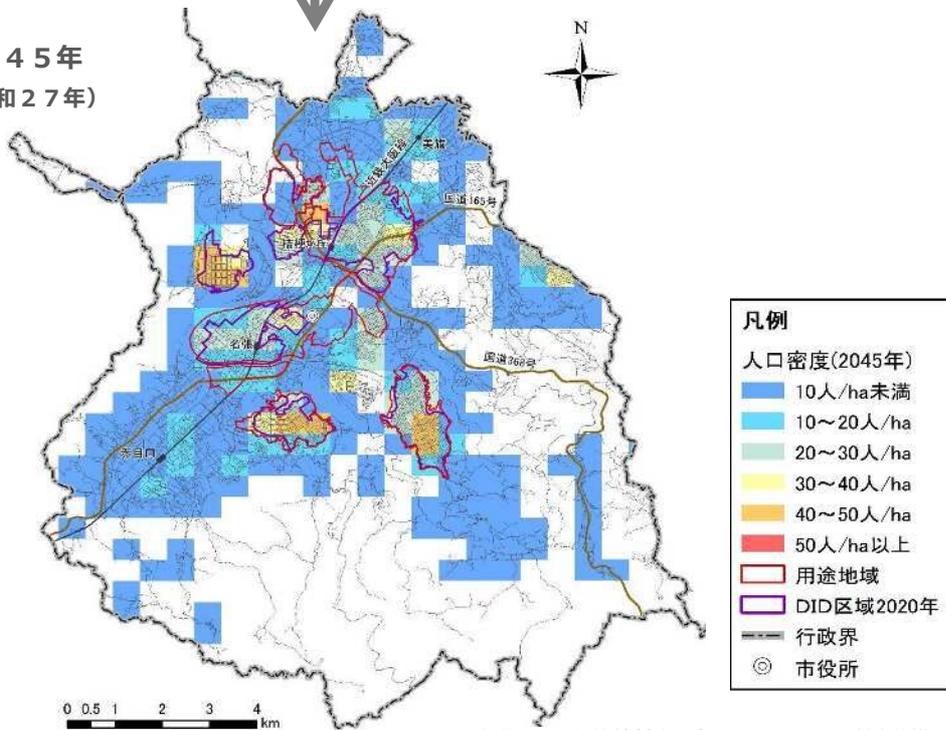
人口密度の推移

2020年
(令和2年)



出典：国勢調査

2045年
(令和27年)



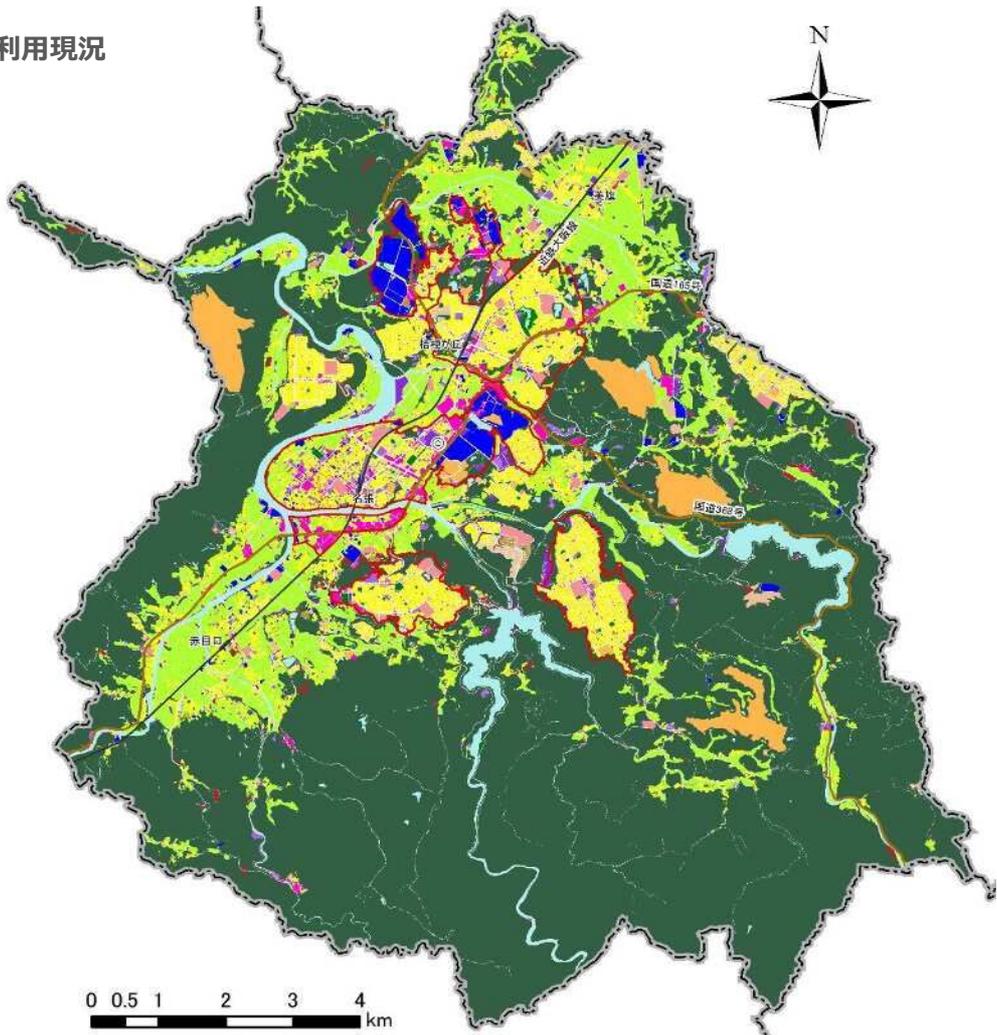
出典：国土数値情報（500m メッシュ別将来推計人口）

2. 土地利用

(1) 土地利用現況と用途地域

市域の約半分が山林で、市街地を囲むように農地が広がっています。用途地域の指定は約1,316haで、総面積の約10%です。人口10万人以下の都市の平均と比べると第一種低層住居専用地域や第二種住居地域、近隣商業地域が多く、工業系の用途地域が少ないのが特徴です。

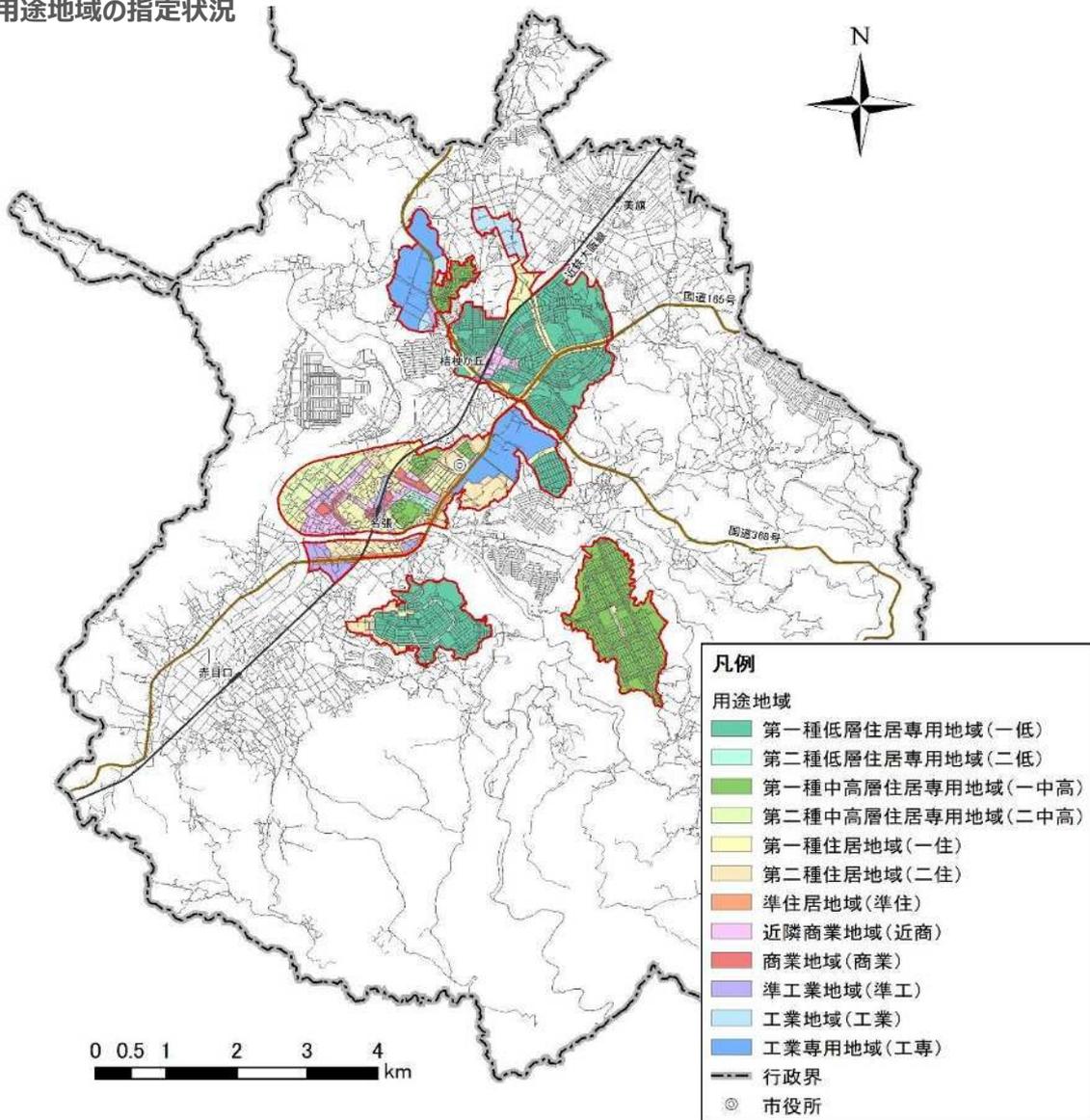
土地利用現況



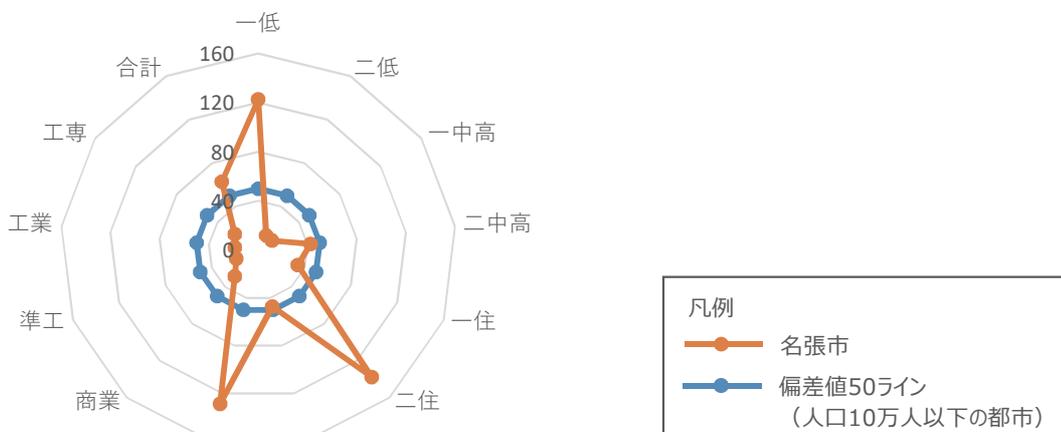
凡例		
土地利用区分	工業系	鉄道
農地	公共施設用地	その他1
山林	公益施設用地	その他2
原野	教育施設用地	その他3
水面	レクリエーション施設用地	太陽光発電用地
住居系	公園緑地	道路
商業系		
		用途地域
		行政界
		市役所

出典：平成30年度都市計画基礎調査より一部加工

用途地域の指定状況



用途地域別面積の比較



出典：都市モニタリングシート

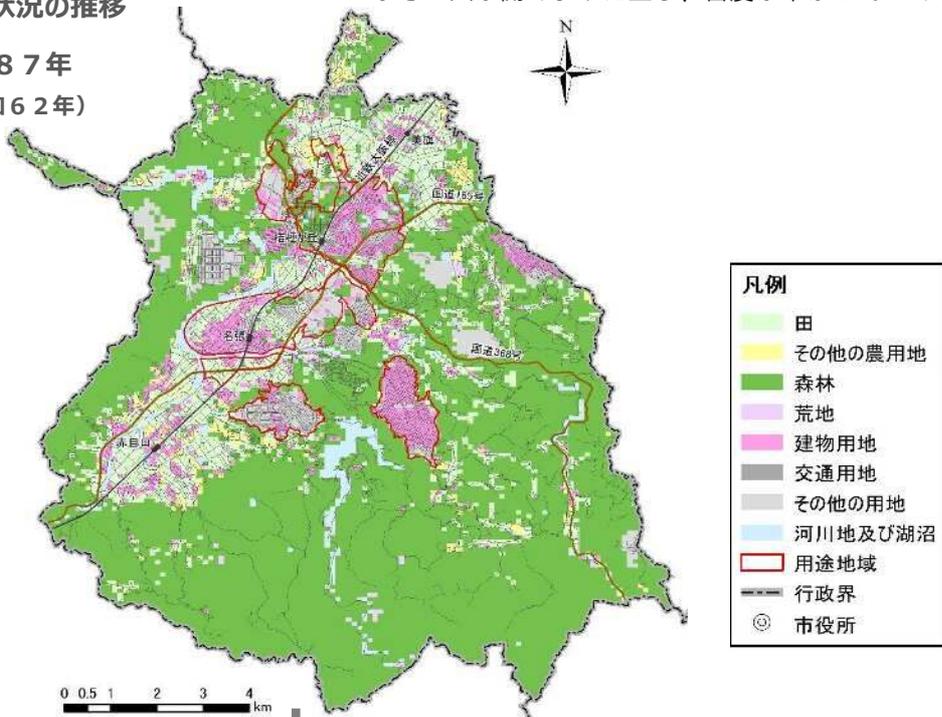
(2) 宅地の状況

おおよそ30年の間に、建物用地が著しく増加していることがわかります。このように、広がった都市のまま人口が減少していくことによって都市のスポンジ化※が進み、にぎわいの喪失などが懸念されます。

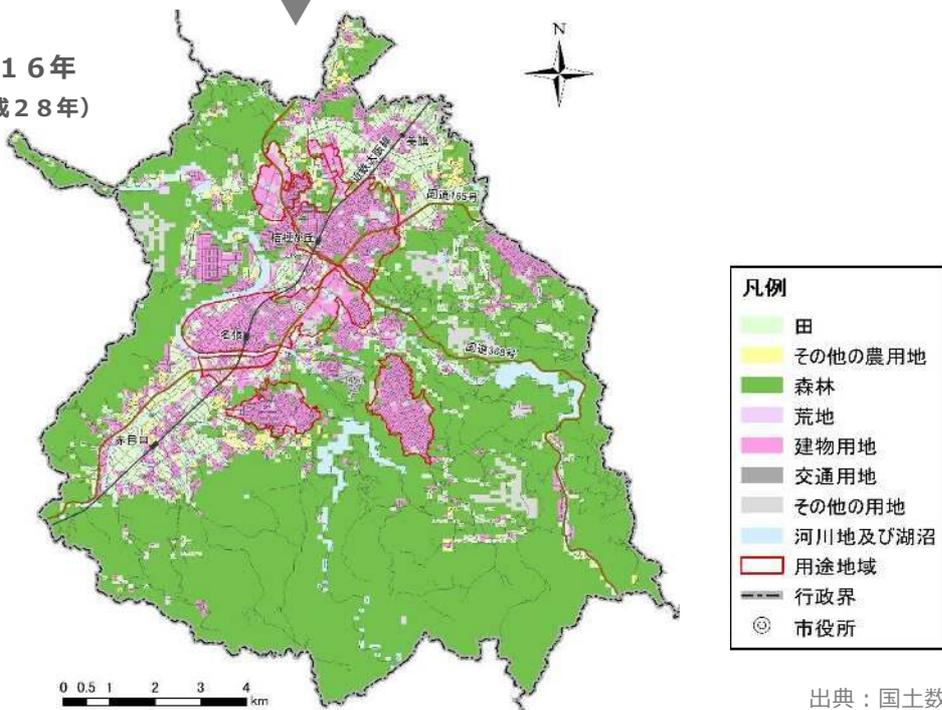
※都市のスポンジ化とは、都市の大きさが変わらないにもかかわらず人口が減少し、都市内に使われない空間が小さい穴が開くように生じ、密度が下がっていくこと。

土地利用状況の推移

1987年
(昭和62年)



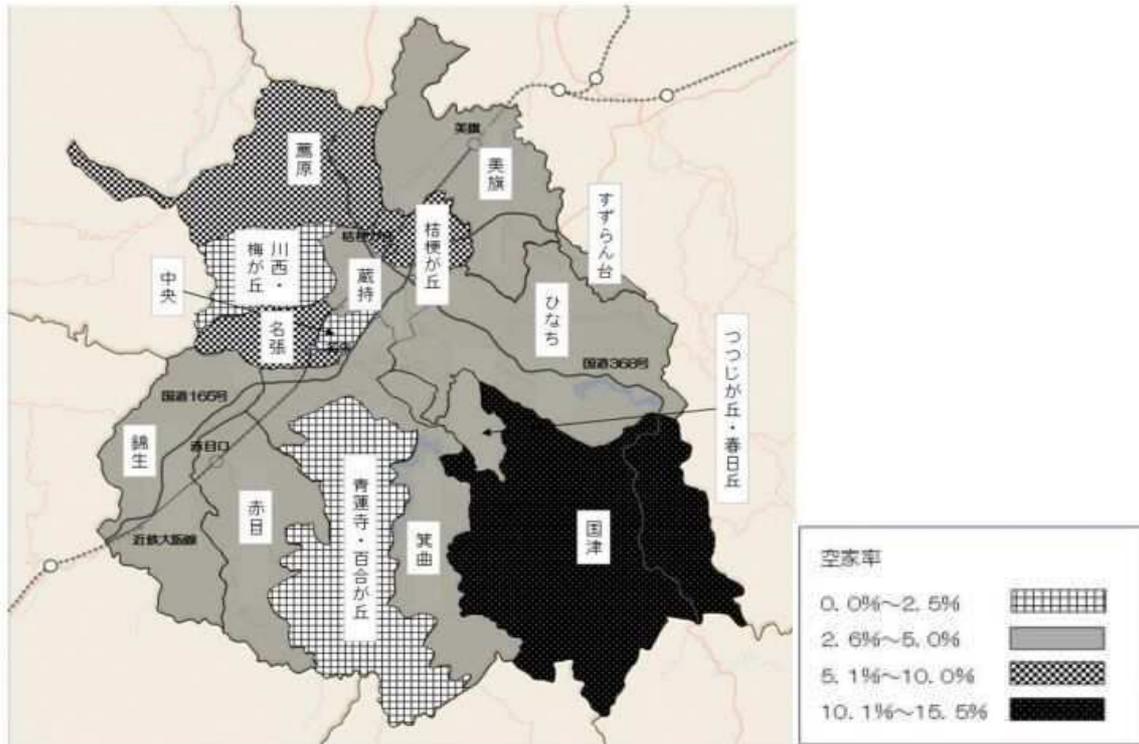
2016年
(平成28年)



出典：国土数値情報

空き家率は国津地域や薦原地域のほか、市の中心部である名張地域や桔梗が丘地域でも高い状況となっています。

地域別空き家等状況

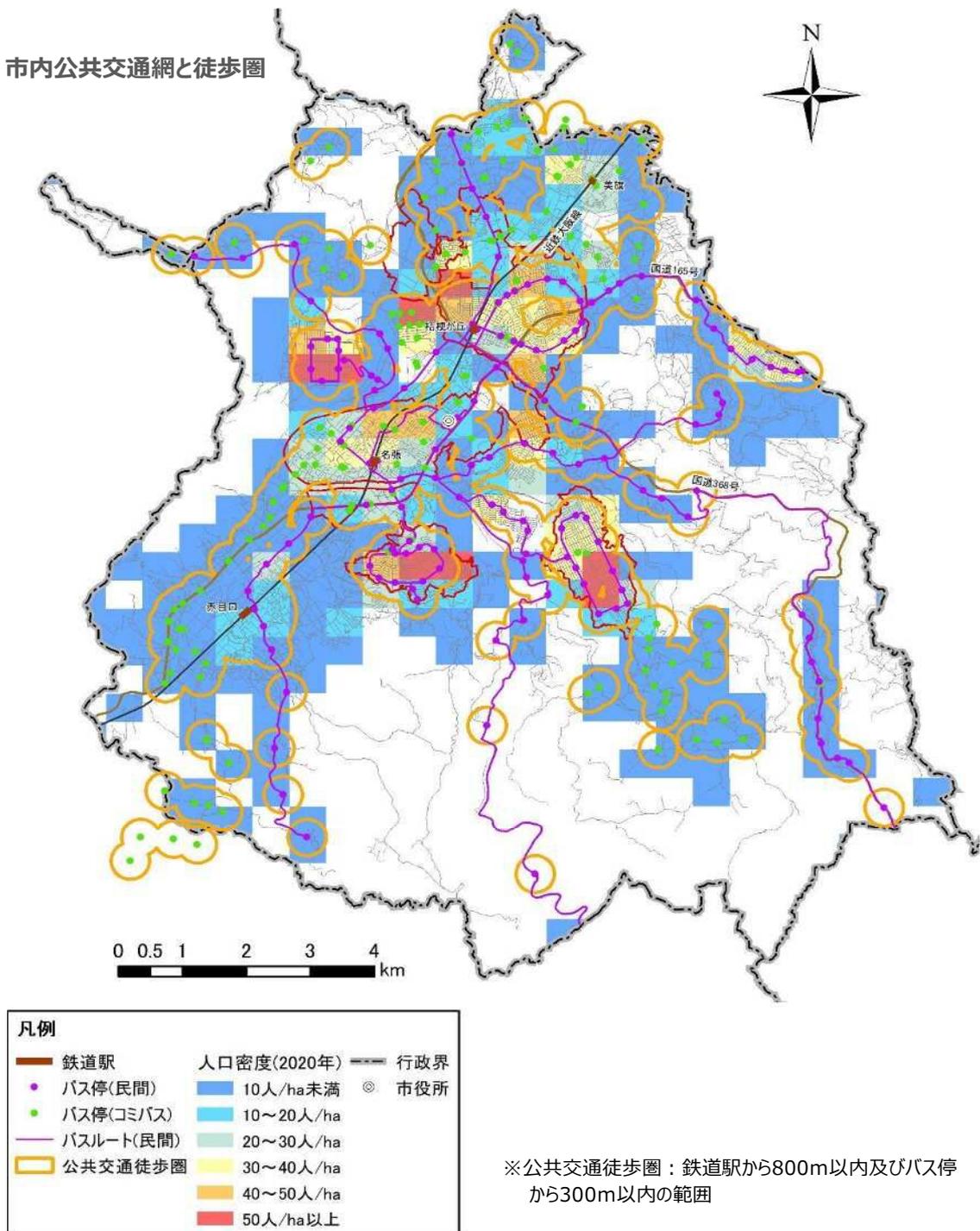


出典：名張市空家等対策計画

3. 公共交通

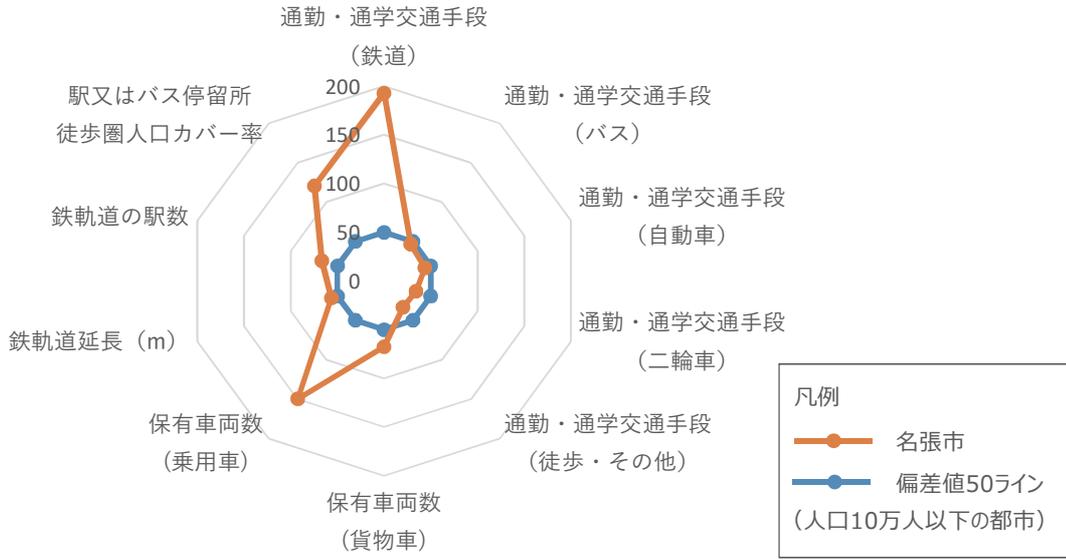
公共交通の徒歩圏は、市街地等のほぼ全域をカバーしています。人口10万人以下の都市の平均と比べると通勤・通学手段として鉄道を利用する人は非常に多いですが、路線バス等も含め公共交通の利用者数は年々減少しています。

市内公共交通網と徒歩圏



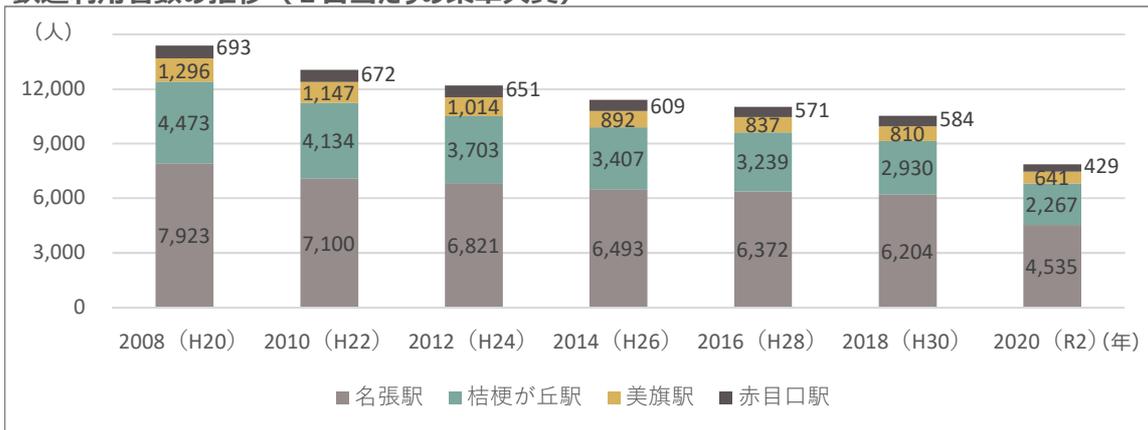
出典：国勢調査

通勤・通学の交通手段分担率等の比較



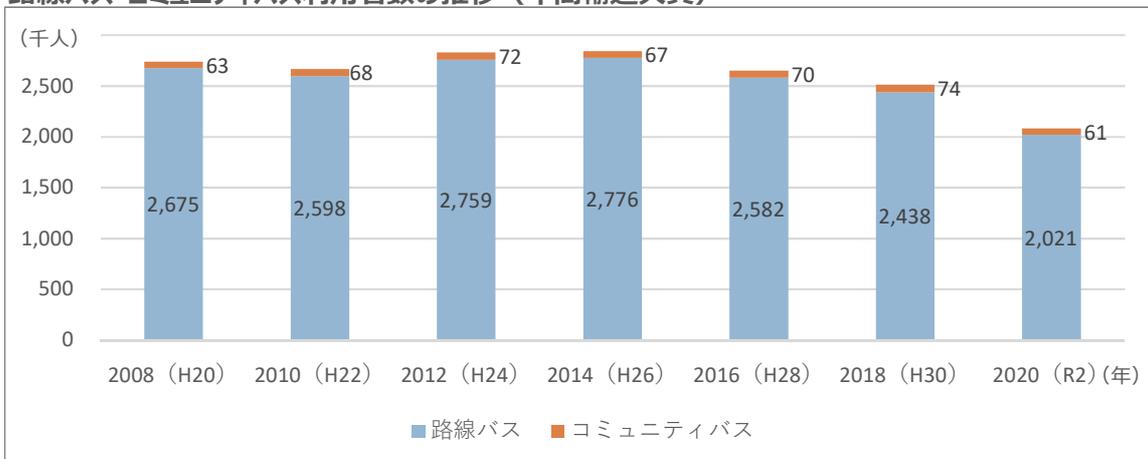
出典：都市モニタリングシート

鉄道利用者数の推移（1日当たりの乗車人員）



出典：近畿日本鉄道株式会社

路線バス・コミュニティバス利用者数の推移（年間輸送人員）



出典：三重交通株式会社、名張市

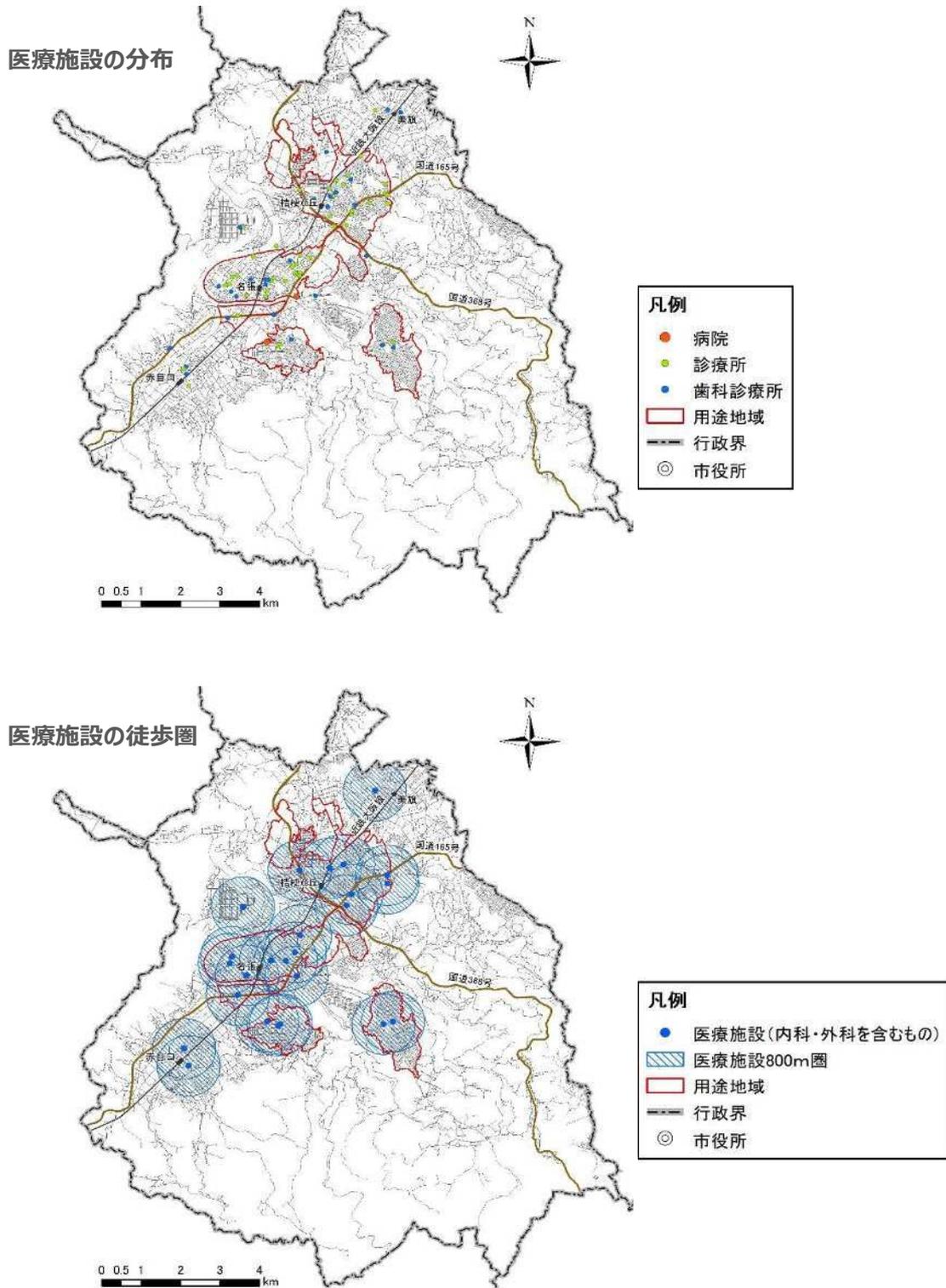
4. 都市機能施設

ここでは各種都市機能施設（生活サービス施設）のうち、下表の施設の分布状況や徒歩圏のカバー状況を見ていきます。

施設の種類	出典・内容
医療施設	名張市在宅医療支援センター『在宅医療資源マップ』に掲載されている医療機関（2023（令和5）年1月1日現在）
福祉施設（高齢者）	『名張市内介護保険施設等一覧（2023（令和5）年1月1日現在）』に掲載されている施設。「入所系」施設には、短期入所、宿泊サービスのある小規模多機能型居宅介護、高齢者住宅を含みます。
福祉施設（障がい者（児））	三重県の『障害福祉サービス等指定事業所一覧（2023（令和5）年1月1日現在）』に掲載されている施設。「入所系」施設には、短期入所、共同生活援助を含みます。
福祉施設（その他）	児童養護施設、子ども発達支援センター
教育施設	小学校、中学校、高等学校、高等専門学校、特別支援学校、教育センター（2023（令和5）年1月1日現在）
子育て支援施設	保育所、幼稚園、認定こども園、地域型保育事業所、子育て支援センター（2023（令和5）年1月1日現在）
商業施設	市内にある買い物施設のうち、以下に該当するもの（2023（令和5）年1月1日現在） ○食品スーパー…食料品の販売額が全体の70%以上で、売場面積が250㎡以上の事業所 ○ドラッグストア…主として医薬品、化粧品を中心とした健康及び美容に関する各種の商品を中心として、家庭用品、加工食品などの最寄り品をセルフサービス方式によって小売する事業所 ○コンビニエンスストア…飲食料品を扱い、売場面積30㎡以上250㎡未満、営業時間が14時間以上の事業所

(1) 医療施設

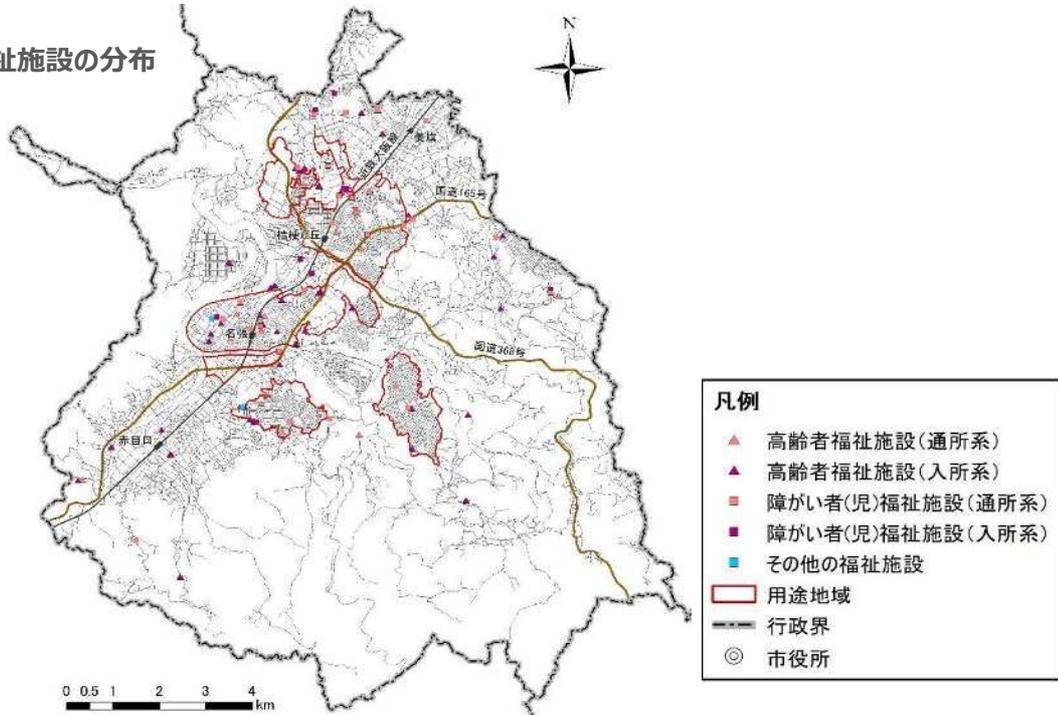
病院は2か所、診療所は約50か所ありますが、分布は用途地域内に集中しており、医療施設徒歩圏（半径800m圏）では、カバーできていない住宅地等もあります。



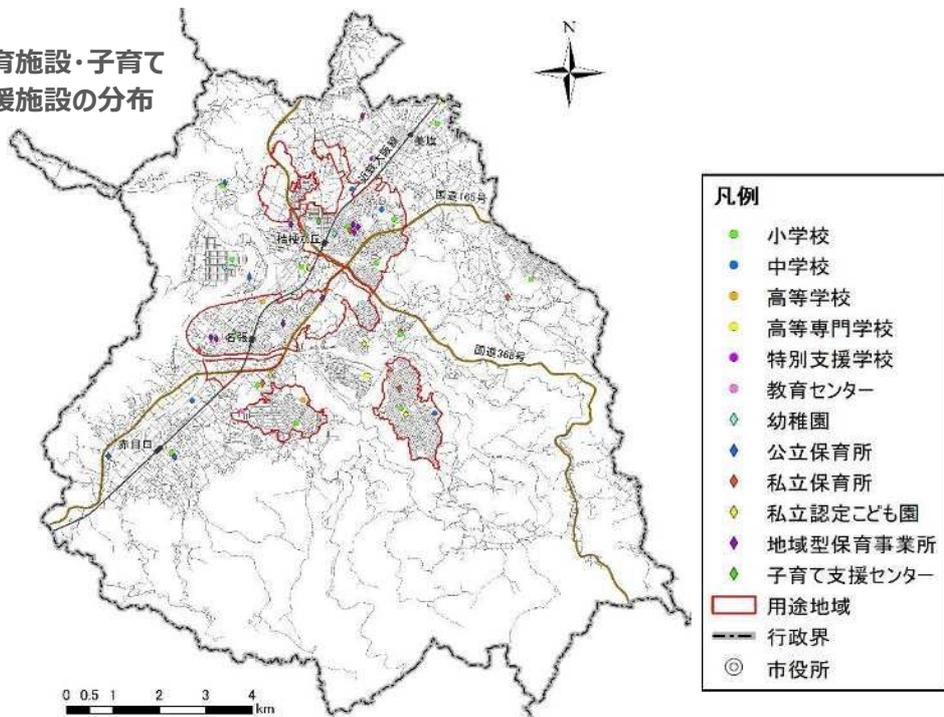
(2) 福祉施設・教育施設・子育て支援施設

福祉施設のうち、特に高齢者の通所系の福祉施設は市内全域に分布しています。小中学校や子育て支援施設も用途地域に限らず全域に分布しています。

福祉施設の分布



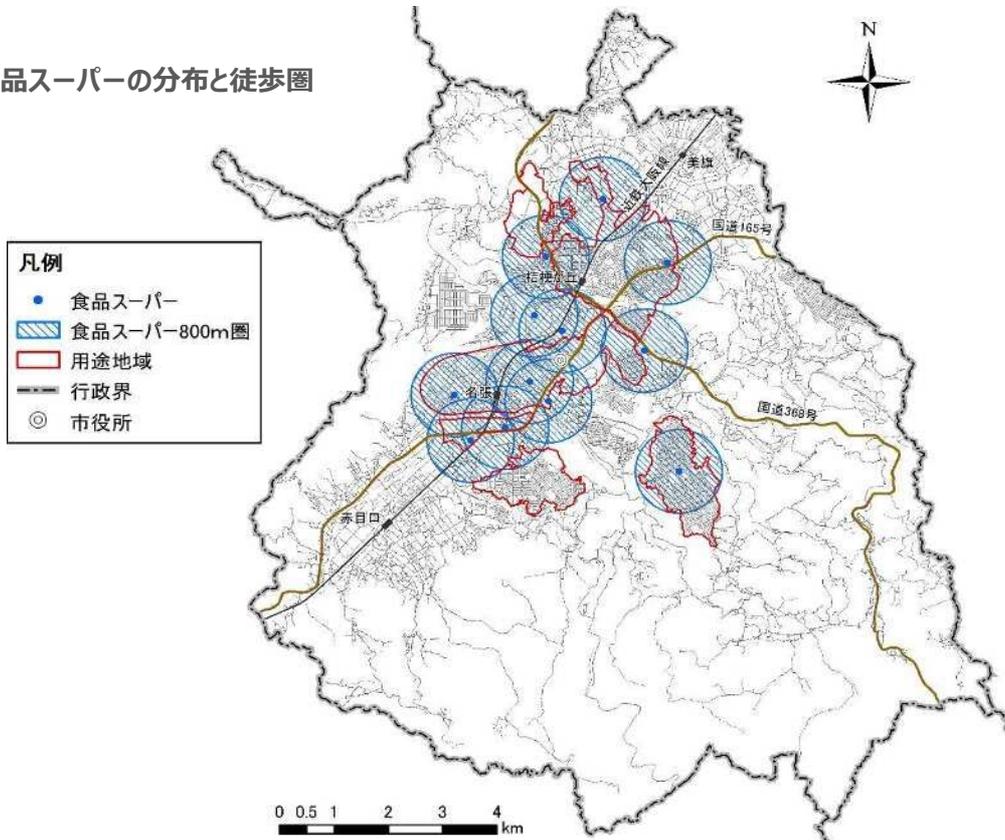
教育施設・子育て支援施設の分布



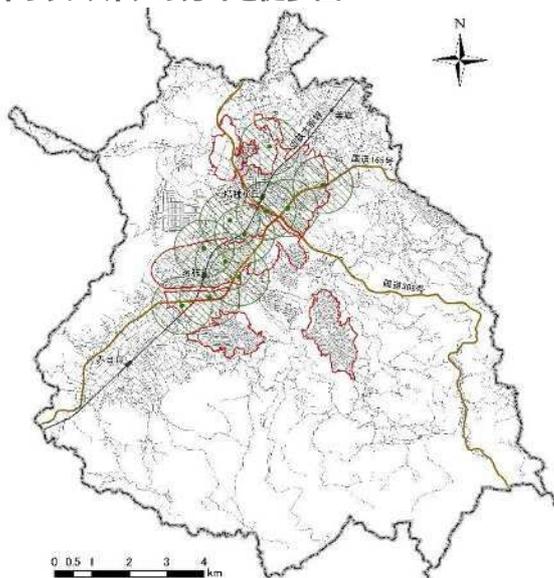
(3) 商業施設

食品スーパーの徒歩圏は市の中心部をほぼカバーしています。桔梗が丘や百合が丘の空白域は、ドラッグストアやコンビニエンスストアで補完されています。

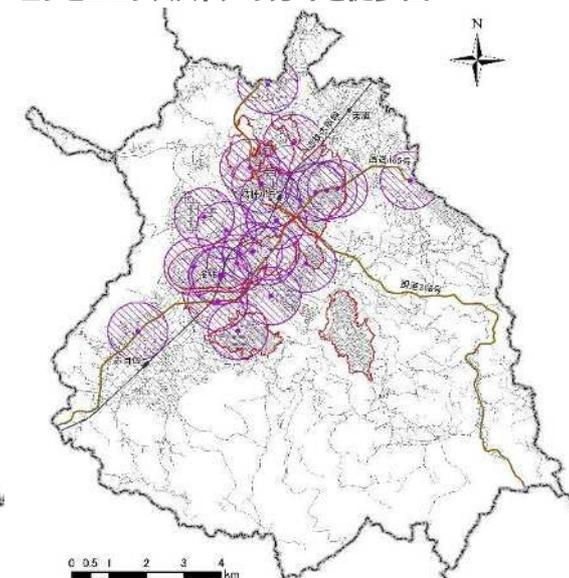
食品スーパーの分布と徒歩圏



ドラッグストアの分布と徒歩圏



コンビニエンスストアの分布と徒歩圏

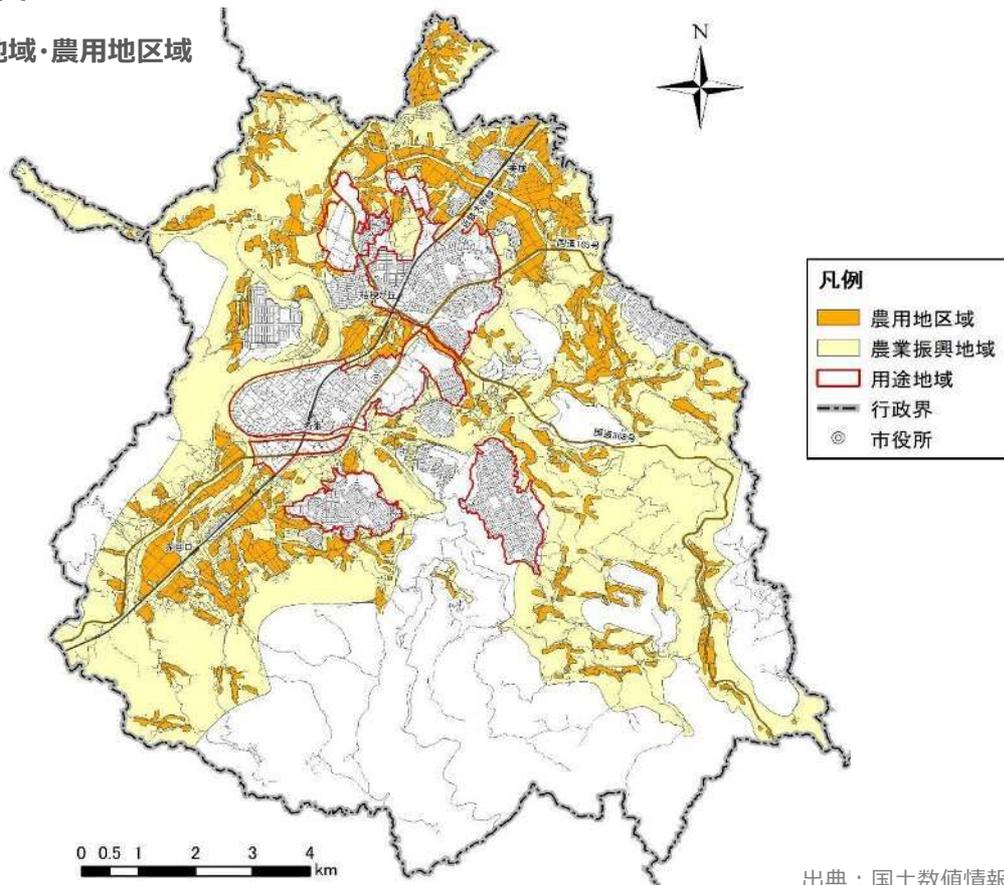


5. 産業

農家数・経営耕地面積が減少傾向である一方、農地から宅地への農地転用は増加傾向にあります。事業所数の推移は1～4か所の増減が広範囲に分布していますが、桔梗が丘などでは20か所以上減少している区域もあります。

(1) 農業

農業振興地域・農用地区域



出典：国土数値情報

農家数の推移



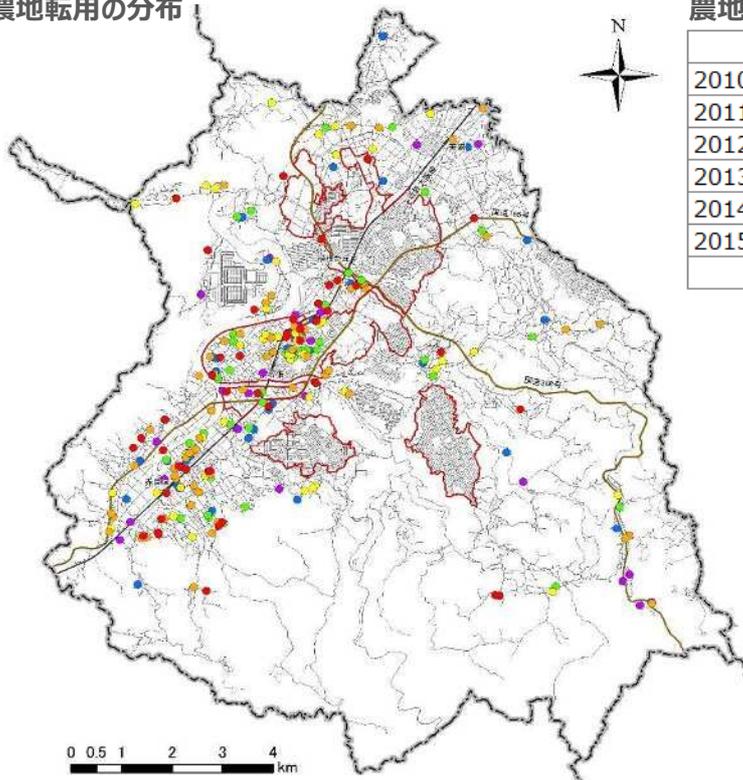
出典：農林業センサス

経営耕地面積の推移



出典：農林業センサス

農地転用の分布



農地転用の推移

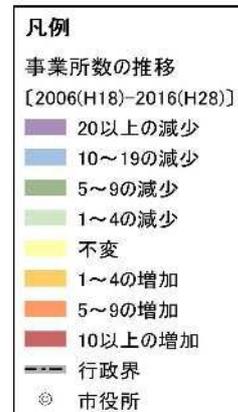
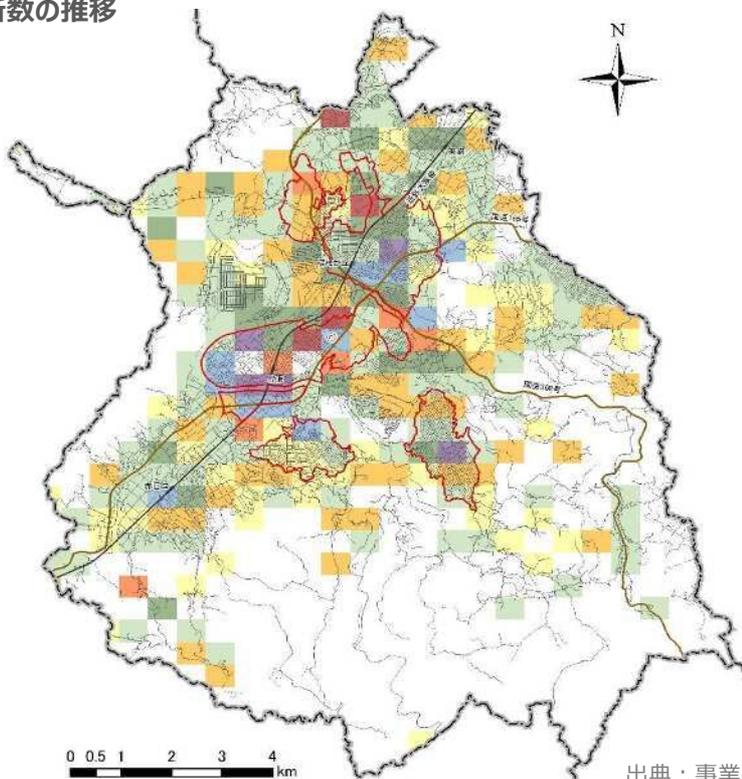
	箇所数	面積 (ha)
2010(H22)年度	35	1.48
2011(H23)年度	41	2.8
2012(H24)年度	47	2.32
2013(H25)年度	54	3.5
2014(H26)年度	67	5.16
2015(H27)年度	51	6.48
合計	295	21.74



出典：平成28年度都市計画基礎調査

(2) 事業所数

事業所数の推移



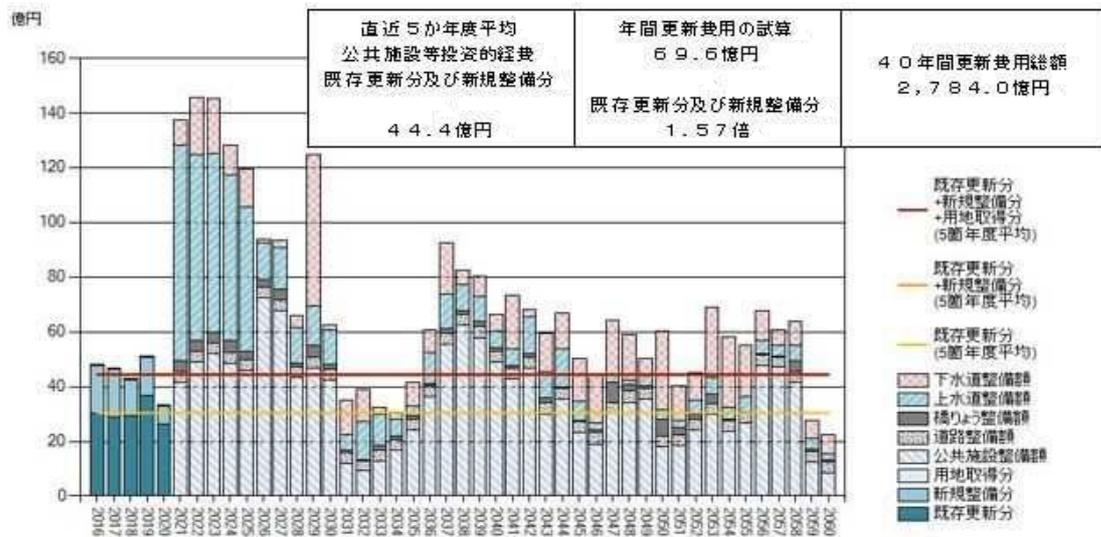
出典：事業所・企業統計調査、経済センサス

6. 公共施設・財政

公共施設等（公共建築物とインフラ施設）の将来更新費用は、今後40年間で総額2,784億円（長寿命化した場合は2,076億円）と推計されています。人口減少や高齢化の影響を受けやすい費目である個人市民税は減少傾向、扶助費は増加傾向となっています。

（1）公共施設

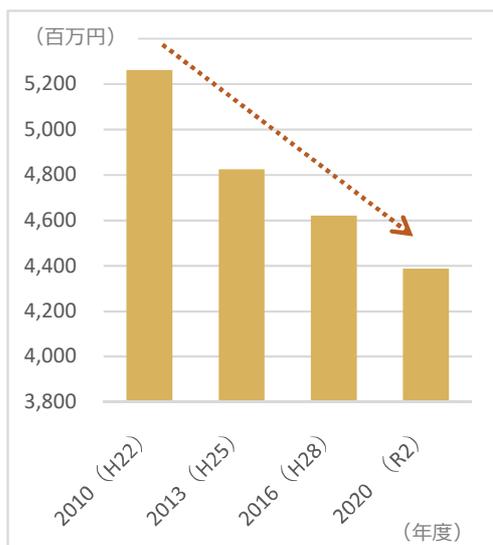
公共施設等の将来更新費用の推計



出典：名張市公共施設等総合管理計画

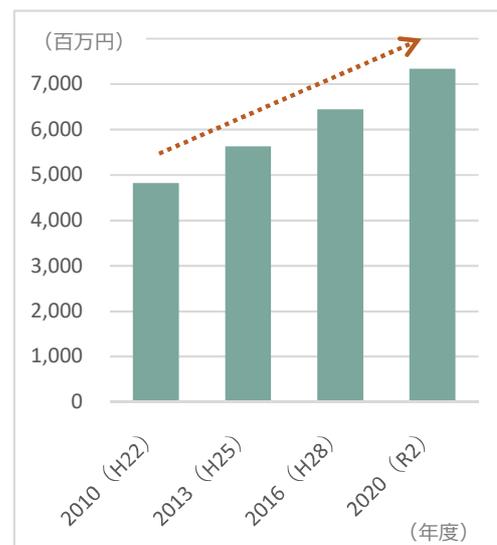
（2）財政

個人住民税（市民税）の推移



出典：財政状況資料集

扶助費の推移



出典：財政状況資料集

7. 市民意識

(1) 市民意識調査（抜粋）

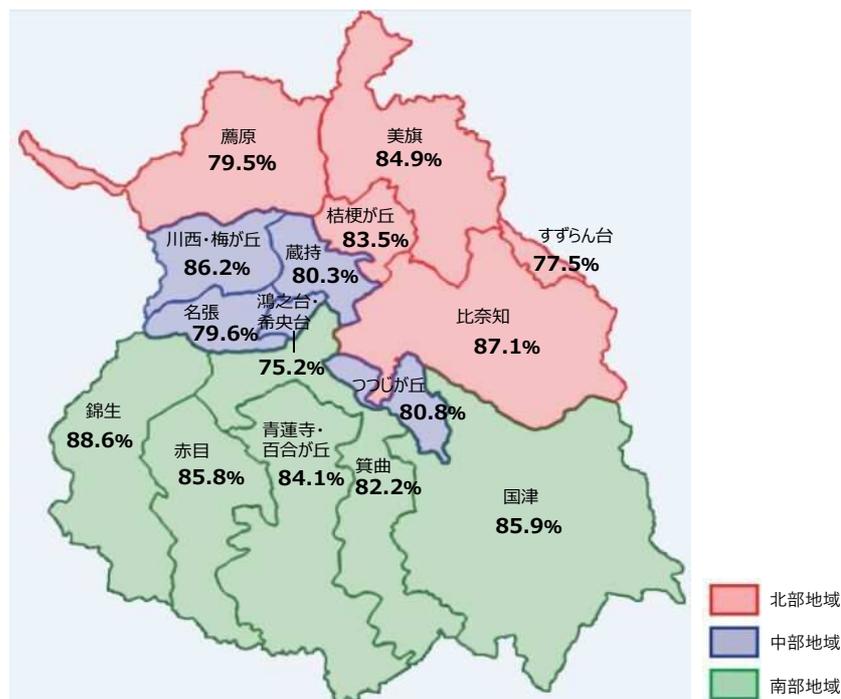
2023（令和5）年度の市民意識調査によると、名張市の住みやすさや市内での継続居住については80%以上が肯定的な回答となっています。過去4年の平均を地域別に見ると、交通や買物・食事などの日常生活の利便性については中心部の地域が高いものの、居住継続の意思については郊外部の方が高い結果となっています。

2023（令和5）年度 ※有効回収数：1,121人

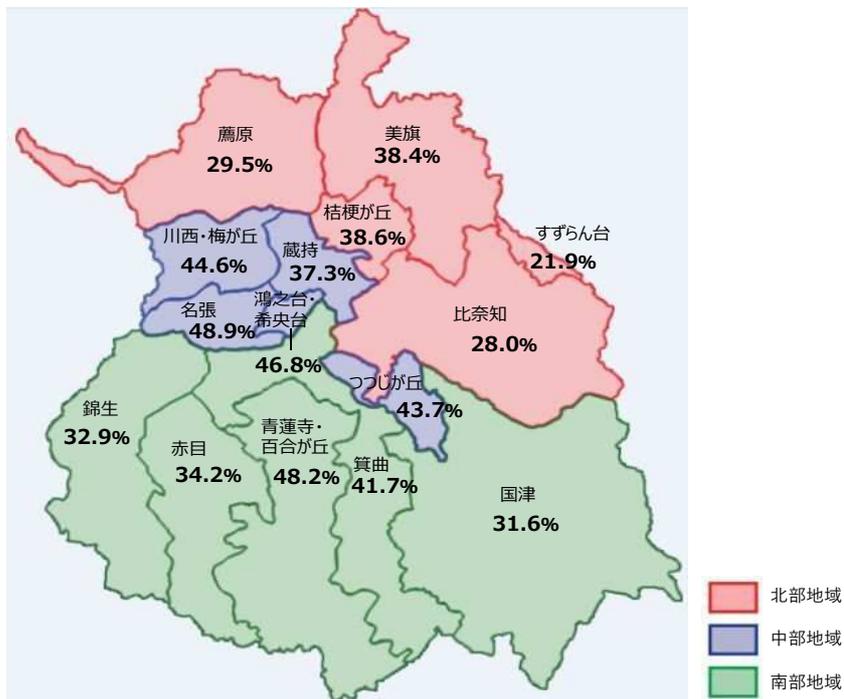
・名張市が「住みよい」「どちらかといえば住みよい」とする市民の割合	80.3%
・名張市に「ずっと住み続けたい」「当分の間住み続けたい」 「市内の別の地区に移りたい」とする市民の割合 →地域別①	82.2%
・秩序ある土地利用が行われていると感じる市民の割合	49.3%
・居住地域における街並みなどの景観がよいと感じている市民の割合	71.8%
・安心して暮らし続けることができる住環境にあると感じている市民の割合	60.4%
・公共交通など市内の交通環境に満足している市民の割合 →地域別②	37.1%
・市内の道路整備や道路環境について満足している市民の割合	47.0%
・買物や食事などの日常生活の利便性に満足している市民の割合 →地域別③	69.0%

地域別 ※2020（令和2）年度～2023（令和5）年度の平均

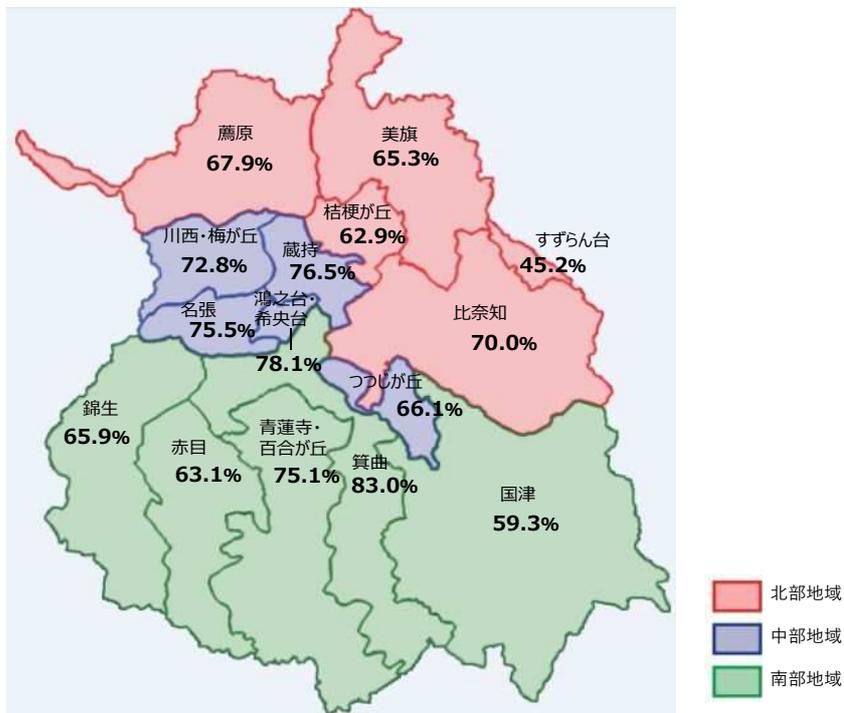
①名張市に「ずっと住み続けたい」「当分の間住み続けたい」「市内の別の地区に移りたい」とする市民の割合



②公共交通など市内の交通環境に満足している市民の割合



③買物や食事などの日常生活の利便性に満足している市民の割合



(2) 立地適正化計画策定のための中学生アンケート（抜粋）

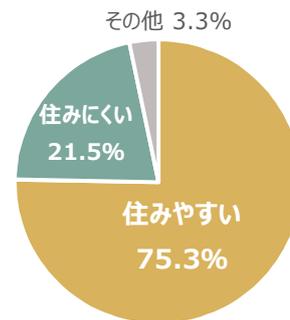
回答数：市内中学校3年生 769人分（2021（令和3）年度～2022（令和4）年度）

次世代を担う若い世代の意見を本計画の策定に反映させることを目的として、中学生を対象にアンケートを実施しました。住んでいる地域が住みやすいという回答は75%以上となっていますが、将来も名張市に住みたいという回答は半数を下回っています。住みやすさの理由や将来の名張市の望ましい姿として、自然豊かで生活環境が良いからという回答が多い結果となっています。

【居住地域の住みやすさ】

Q あなたの住んでいる地域は住みやすいですか。

1 住みやすい	75.3%
2 住みにくい	21.5%
3 その他	3.3%



Q 「住みやすい」を選んだ理由を1つ選んでください。

1 自然が豊かで生活環境が良いから	38.3%
2 地域の人々が親切だから	19.0%
3 買い物などの日常生活が便利だから	16.8%
4 災害や犯罪などが少なく安心だから	14.7%
5 交通が便利だから	7.6%
6 遊ぶ場所が充実しているから	2.8%
7 スポーツ、レジャー、教育・文化施設が充実しているから	0.3%
8 その他	0.5%

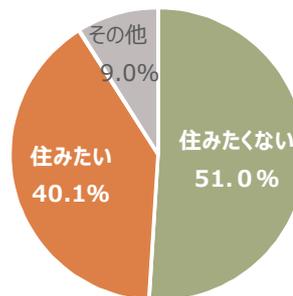
Q 「住みにくい」を選んだ理由を1つ選んでください。

1 遊ぶ場所が不十分だから	44.2%
2 買い物などの日常生活が不便だから	23.6%
3 交通が不便だから	21.2%
4 スポーツ、レジャー、教育・文化施設が不十分だから	4.8%
5 災害や犯罪などの対策が不十分だから	1.2%
6 地域の人々が不親切だから	0.6%
7 自然が少なく生活環境が良くないから	0.0%
8 その他	4.2%

【居住継続の意思】

Q あなたは、将来名張市に住みたいと思いますか。
 または、進学等でいったん名張市を離れたあとに、
 また名張市に帰ってきて住みたいと思いますか。

- | | |
|----------|-------|
| 1 住みたくない | 51.0% |
| 2 住みたい | 40.1% |
| 3 その他 | 9.0% |



Q 「住みたくない」を選んだ理由を2つ選んでください。

- | | |
|----------------------------|-------|
| 1 違うところに住んでみたいから | 77.3% |
| 2 働く場所が少ないから（働きたいところがないから） | 48.5% |
| 3 買い物などの日常生活が不便だから | 26.8% |
| 4 子育てや老後の生活がしにくそうだから | 6.6% |
| 5 家族や親戚も住んでいないと思うから | 3.3% |
| 6 災害や犯罪などの対策が不十分だから | 1.0% |
| 7 自然が少なく生活環境が良くないから | 0.8% |
| 8 その他 | 4.6% |

Q 「住みたい」を選んだ理由を2つ選んでください。

- | | |
|----------------------|-------|
| 1 家族や親戚が住んでいるから | 63.0% |
| 2 ふるさとに帰ってきたいから | 31.8% |
| 3 自然が豊かで生活環境が良いから | 31.5% |
| 4 災害や犯罪などが少なく安心だから | 22.1% |
| 5 買い物などの日常生活が便利だから | 9.4% |
| 6 子育てや老後の生活がしやすそうだから | 7.1% |
| 7 名張市で働きたいから | 7.1% |
| 8 その他 | 1.3% |

【名張市の将来について】

Q 名張市は、将来どのような方向で発展することが望ましいと思いますか。
3つ選んでください。

1 自然が豊かで環境に配慮したまちづくり	44.5%
2 電車やバスなどの公共交通などが充実した 移動しやすいまちづくり	35.6%
3 身近に学びの場所（教育・文化施設）や公園などが充実し、 スポーツやレクリエーションなどが楽しめるまちづくり	30.3%
4 中心市街地に住宅や店舗、病院、公共施設がコンパクトに まとまっていて便利に暮らせるまちづくり	28.6%
5 居心地が良く、歩いて暮らせるまちづくり	26.0%
6 土砂災害、水害、地震などの災害に強く安心して暮らせる まちづくり	22.5%
7 子育て中の人、お年寄り、障がいのある人も暮らしやすい 医療や福祉が充実した健康福祉のまちづくり	20.5%
8 道路や下水道などが整備された住みやすいまちづくり	18.1%
9 自然、歴史、文化などを生かした観光が盛んなまちづくり	14.2%
10 多様な人々が交流できる空間があるまちづくり	10.1%
11 農地や森林が守られる農林業が盛んなまちづくり	7.7%
12 健康づくりのためのウォーキングや歴史的な街並みなど を散策できるまちづくり	6.0%
13 工場などの働く場所が多い、産業が盛んなまちづくり	2.7%
14 その他	1.4%

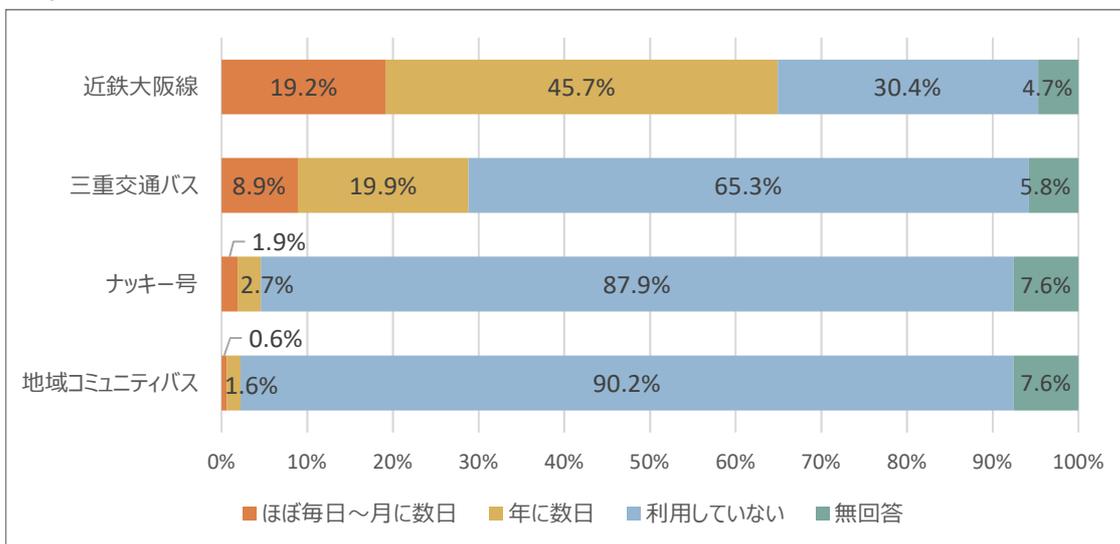
※四捨五入のため合計が100%にならない場合があります。
※複数回答の質問は、合計が100%を超えます。

(3) 名張市の地域公共交通に関する市民アンケート（抜粋）

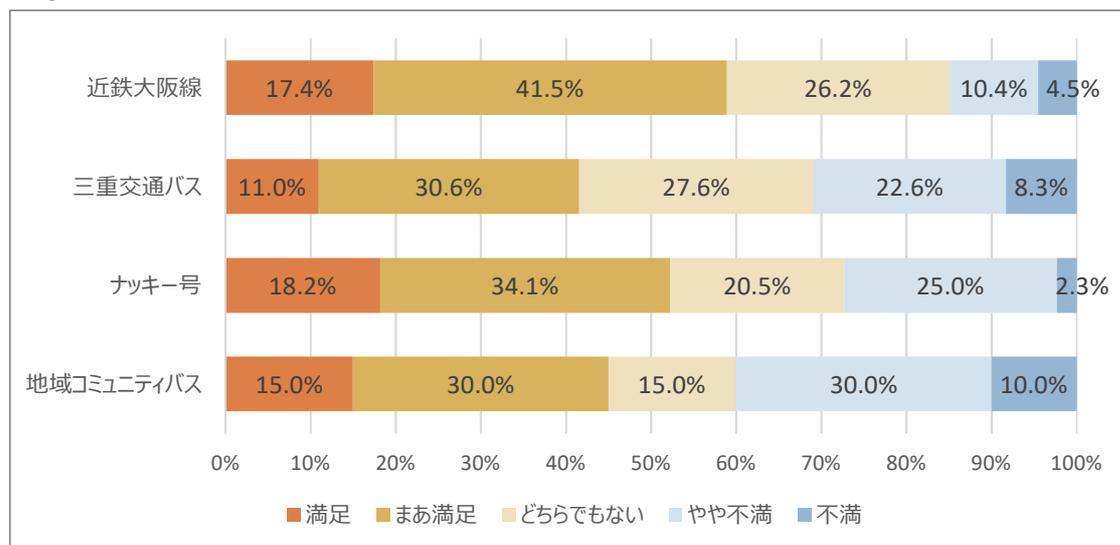
回収数：1,245通（2021（令和3）年8月実施）

公共交通の利用頻度は近鉄大阪線が最も多く、現状の満足度は近鉄大阪線とナッキー号（市街地循環型コミュニティバス）で「満足」「まあ満足」という回答が半数を超えています。自動車の利用状況が非常に多く、平日の主な移動手段についても自動車（自分で運転）が最も多い回答結果でした。主な外出の目的は平日・土日祝日とも買い物が最も多く、よく訪れている買い物施設を地域別で見ると、南部地域からは箕曲地域にある施設の利用が最も多く、桔梗が丘地域からは別の地域のスーパーへ行っている人が多いことがわかりました。

Q公共交通の利用頻度



Q現状の満足度



Q 年齢別の自動車の利用状況

1 ほとんどの外出で自動車を使っている	82.0%
2 時々自動車を使っている	9.6%
3 自動車を利用することはほとんどない	4.1%
4 無回答	4.3%

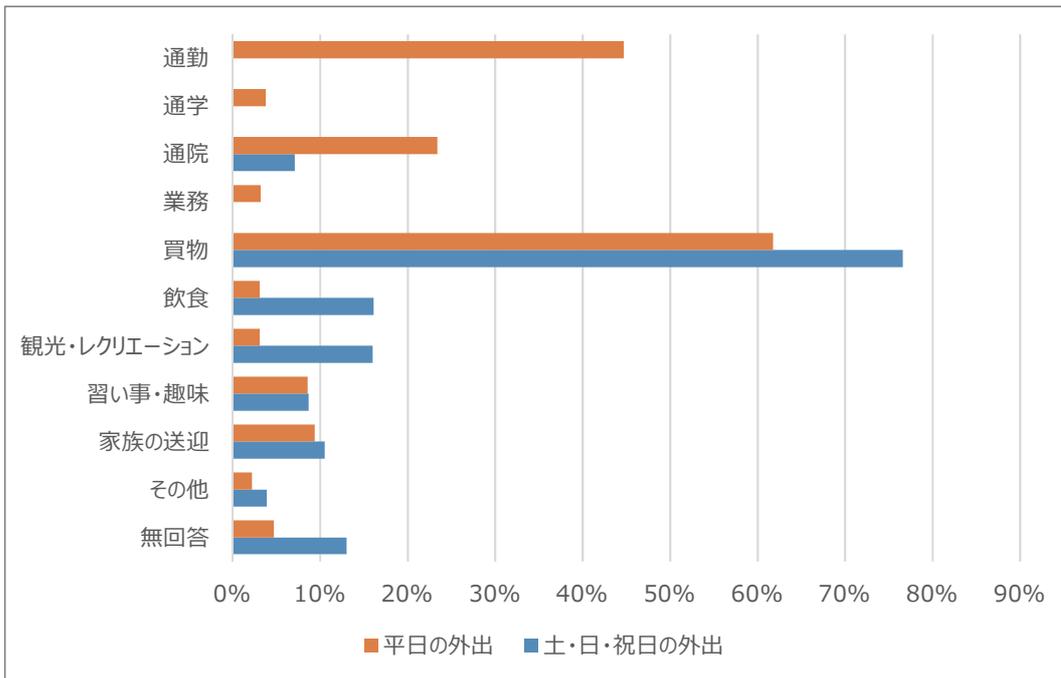
【年齢別】

	ほとんどの外出で 自動車を使っている	時々自動車を 使っている	自動車を利用する ことはほとんどない	無回答
10歳代	65.0%	25.0%	7.5%	2.5%
20歳代	74.6%	15.9%	7.9%	1.6%
30歳代	94.4%	2.8%	2.8%	0.0%
40歳代	88.7%	8.8%	1.9%	0.6%
50歳代	91.1%	6.3%	1.9%	0.6%
60歳～64歳	90.0%	7.0%	2.0%	1.0%
65歳～69歳	88.1%	8.9%	2.4%	0.6%
70歳～74歳	81.1%	8.3%	3.9%	6.8%
75歳～79歳	78.3%	9.6%	6.1%	6.1%
80歳以上	54.5%	17.1%	10.6%	17.9%

Q 平日の主な外出目的に利用する移動手段（複数回答）

1 自動車（自分で運転）	70.4%
2 近鉄大阪線	26.5%
3 自動車（誰かの送迎）	21.2%
4 徒歩	16.6%
5 三重交通バス	13.1%
6 自転車	6.3%
7 タクシー	3.9%
8 バイク（原付含む）	3.3%
9 ナッキー号	3.1%
10 病院・スーパーの送迎サービス	1.5%
11 地域コミュニティバス	0.8%
12 福祉有償運送	0.7%
13 移動支援サービス	0.4%
14 その他・無回答	3.3%

Q 主な外出の目的



Q 日常の買物でよく訪れている買い物施設（地域別）

※アンケート結果を基に図を作成

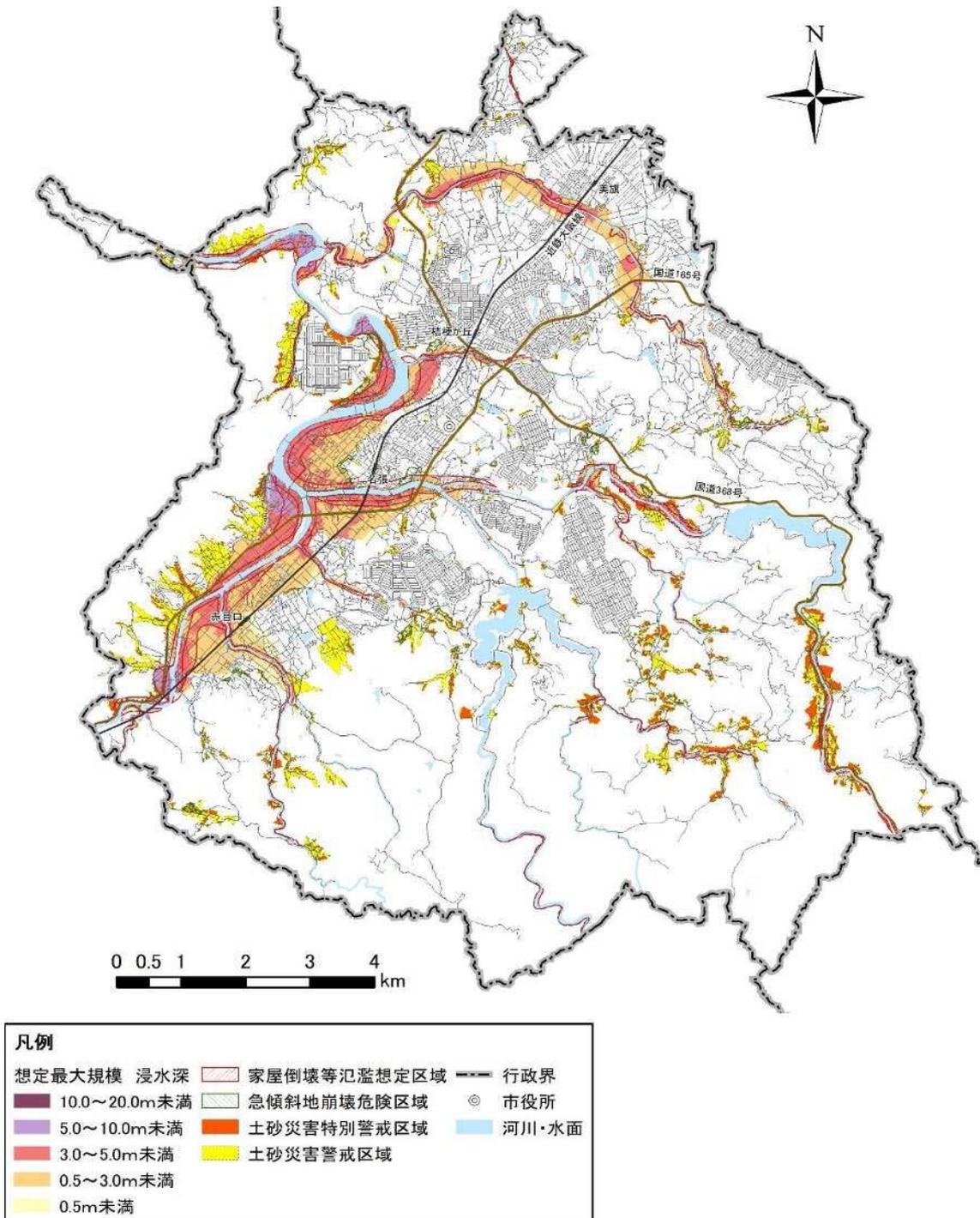


- 凡例
- スーパー
 - ドラッグストア
 - 地域別第1位の買い物施設
 - 地域別第2位の買い物施設

※四捨五入のため合計が100%にならない場合があります。
 ※複数回答の質問は、合計が100%を超えます。

8. 災害

土砂災害（特別）警戒区域や急傾斜地崩壊危険区域は山間部に多く分布していますが、市街地の中や住宅団地の周辺部分にも見られます。名張地域では洪水浸水想定区域が広範囲にわたっており、家屋倒壊等氾濫想定区域もあります。



(参考) 主な災害ハザード情報

洪水浸水想定区域 (想定最大規模)

河川が氾濫した場合に浸水が想定される区域。想定し得る最大規模 (およそ1,000年に1回程度) の降雨量を想定したもので、家野地点上流域の9時間総雨量約380mmを想定。

家屋倒壊等氾濫想定区域

家屋の倒壊・流失をもたらすような堤防決壊に伴う激しい氾濫流や河岸侵食が発生することが想定される区域。氾濫流と河岸侵食の2種類があります。

(氾濫流)

氾濫水の流れの力が大きく、特に木造家屋の倒壊の危険があります。



出典：国土交通省『洪水浸水想定区域図作成マニュアル (第4版)』

(河岸侵食)

河川の流れにより土地が侵食され流失する危険があります。



出典：国土交通省『洪水浸水想定区域図作成マニュアル (第4版)』

土砂災害 (特別) 警戒区域

土砂災害により建物が損壊し住民等の生命又は身体に (著しい) 危害が生じるおそれがある区域。土石流と急傾斜地崩壊と地すべりの3種類がありますが、市内に地すべりの土砂災害 (特別) 警戒区域はありません。

(土石流)

長雨や集中豪雨などによって、山から崩れてきた岩や土砂が水と一緒に下流へと押し流されるもの。



出典：三重県ホームページ「土砂災害とは」

(急傾斜地崩壊)

地中に浸み込んだ水分が土の抵抗力を弱め、雨や地震などの影響によって、急激に斜面が崩れ落ちるもの。



出典：三重県ホームページ「土砂災害とは」

急傾斜地崩壊危険区域

傾斜度が30度以上ある土地で崩壊のおそれがあるため、建築等の際には一定の行為制限を必要とする土地の区域。



9. 解決すべき課題の抽出

●本市の総人口は、2045（令和27）年には1985（昭和60）年頃の人口程度にまで減少すると推計されており、年齢階層別で見ると年少人口と生産年齢人口の減少が大きく、都市の活力の低下が懸念されます。本計画策定のために実施した中学生アンケートでは、将来も名張市に住みたいという回答は40.1%でした。都市の活力を維持するためには、若い世代をはじめ、多くの人々が住みたい、住み続けたいと思う魅力ある都市づくりが求められます。

●都市が広がったまま人口が減少し、空き地や空き家が増加することで都市のスポンジ化が懸念されます。にぎわいの喪失につながるほか、一定の人口密度に支えられた各種都市機能の低下や、景観・生活環境の悪化のおそれがあります。利用されなくなった農地での小規模な宅地化も増加傾向にある中、居住や都市機能の適切な誘導や土地利用の規制が必要です。

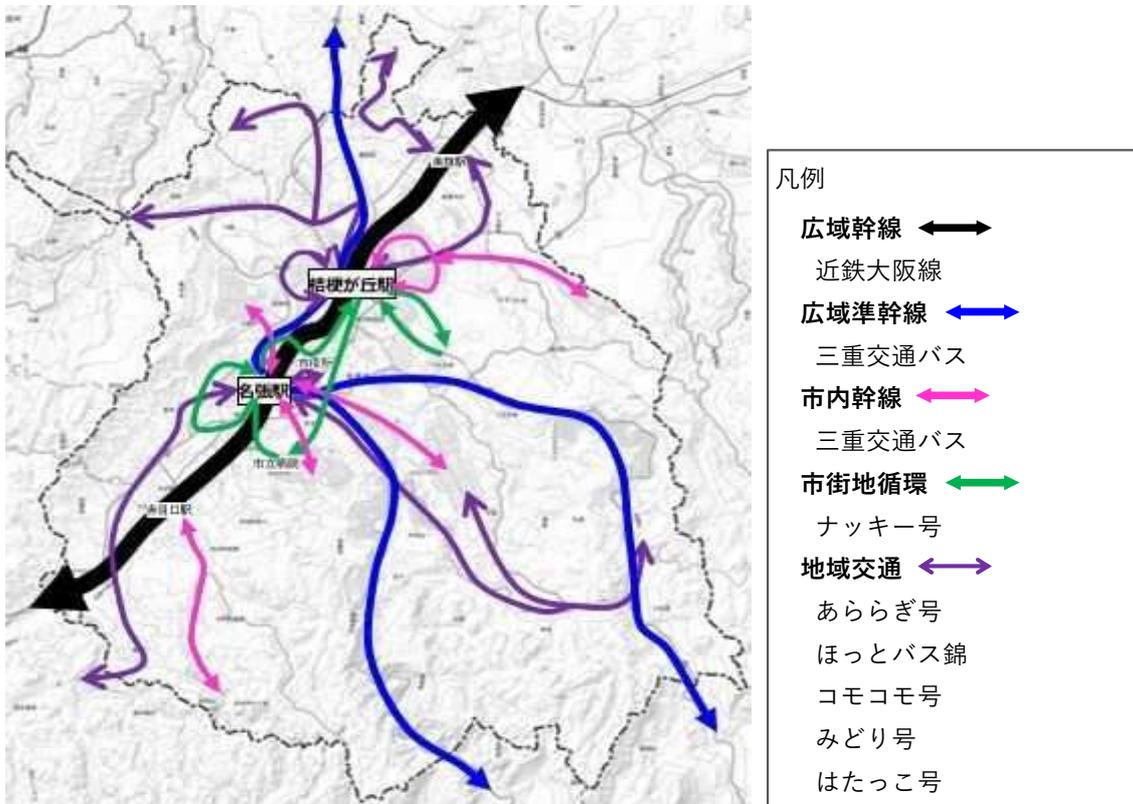
●現状では公共交通の利用頻度が低く、地域公共交通に関する市民アンケートでは「ほとんどの外出で自動車を使っている」という回答が80%を超えていました。利用者減少により収支率の低い路線の減便等も懸念されますが、超高齢社会においては公共交通等の移動手段の確保は今後も必要不可欠であり、自動車に過度に頼らなくても便利に暮らせる交通環境が求められます。

●本市は豊かな自然に恵まれています。中学生アンケートでも、居住地域が住みやすい理由として「自然が豊かで生活環境が良いから」、本市の将来については「自然が豊かで環境に配慮したまちづくり」が望ましいという回答が最も多い結果となりました。自然に囲まれた美しいまちを維持するとともに、近年、頻発・激甚化している自然災害に対応できる強靱なまちづくりも必要です。

●交通結節点(*)である鉄道駅を有する名張地域と桔梗が丘地域で人口減少と少子高齢化が顕著となっています。特に桔梗が丘駅周辺は、市北部のコミュニティバス等が集まる交通結節点であるにもかかわらず、商業施設の撤退等によりにぎわいが喪失しています。市の中心部にあたる両地域への居住や都市機能の適切な誘導が求められます。

※交通結節点とは、様々な交通手段を相互に連絡する乗換え・乗継ぎ施設のこと。
市内の交通結節点については次ページのイメージ図を参照してください。

公共交通ネットワークと交通結節点（名張駅・桔梗が丘駅）のイメージ図



出典：『名張市地域公共交通計画』より一部加工

第3章 立地の適正化に関する基本的な方針

1. 基本的な方針

立地適正化計画の作成に当たっては、現状の把握・分析により整理した課題を基に、中長期的に都市の生活を支えることが可能となるようなまちづくりの理念や目標、目指すべき都市像を設定する必要があります。本計画では、名張市総合計画や三重県の名張都市計画区域マスタープランに即した上で、名張市都市マスタープランの理念や目標などにに基づき基本的な方針を示します。

(1) 名張市総合計画「なばり新時代戦略」

第2章 基本計画 基本施策（抜粋）

○ひととひと、まちとまちを交通環境でつなぎます

人と環境にやさしい持続可能な集約連携型都市の構築を目指し、円滑に自動車交通を処理するための道路整備と、公共交通による移動の利便性確保により、生活拠点間をつなぐ交通環境を整えます。また、多様な主体の協働による幅広い施策により、人と人とを公共交通で結び、交流を創出するネットワークをつくります。

- ・多様な主体が一体となって、交通まちづくりに取り組みます
- ・ナッキー号と地域コミュニティバスの利便性の向上と安定した運営に取り組みます
- ・地域特性に応じ、多様な移動手段との交通連携に取り組みます

○風土と暮らしが共生する魅力ある都市をつくります

土地に根付いてきた自然と共生する暮らしと、その暮らしの中に新しく誕生した市街地が、調和しながら発展してきた歴史を踏まえ、それぞれのライフステージに応える質の高い都市環境の形成と、地域特性に応じた個性を際立たせるため、地域をコンパクトに集約高密度化し、交通でつなぐことにより、「自然」、「ひと」、「まち」の関係性を更に深みのある共生へと進展させ、資源循環型の集約連携都市の形成に取り組みます。

- ・集約連携型の都市構造を目指し、居住や都市機能の誘導に向けた取組を進めます
- ・都市計画道路等の見直し、整備を進めます

○未来を見据えた社会づくりを支える適正な土地利用をすすめます

本格的な人口減少社会や少子高齢化の到来を見据え、人々の営みを支える基盤となる土地の利用については、「公共の福祉」の優先を基本として、自然環境、歴史や文化、社会的な特性を活用しつつ、都市的な土地利用、農地及び森林等の適切な保全、自然公園等の保全等多様な主体の協働により、適正かつ計画的な利用や管理を進めるとともに、国の定める「土地基本方針」も踏まえ、基盤情報である地籍の明確化を進めます。

- ・土地利用に関する計画や施策について総合的な調整を行い、秩序ある土地利用を進めます

(2) (三重県) 名張都市計画区域マスタープラン

(名張都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針)

第1章 伊賀圏域における都市計画の目標 3 都市計画の理念と目標 (抜粋)

○地域の個性を生かした魅力の向上

—地域の魅力を高め、大都市圏や周辺地域との交流を促す圏域づくり—

- ・豊かな自然環境のほか、独自の文化等の多様な地域資源を生かした地域づくりを進めるとともに、県内はもとより、大都市との交流を促す圏域づくりを進めます。
- ・古い街並みや水・緑に囲まれた良好な生活空間について保全や活用を図ることにより、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ある生活環境を維持・形成し、魅力ある暮らしの場とします。

○都市機能の効率性と生活利便性の向上

—地域の広域連携による効果的な圏域づくり—

- ・多様な都市機能の集約を図る拠点形成・配置し、公共交通等により各拠点間が相互に連携する都市構造の構築を目指します。
- ・都市構造に大きな影響を及ぼす大規模な商業・業務、医療等の都市機能については、中心市街地へ計画的に誘導を図るなど、集約型都市構造の構築に向けた立地の適正化を図ります。
- ・市街地においては、都市機能の集約を図る拠点およびその周辺や公共交通の沿線地域等への居住誘導により、人口密度を維持し、生活サービスの存続を図り、居住者の利便性が確保されるまちづくりを目指します。
- ・行政機関等の公共建築物、公共交通等の交通基盤の再編や、道路等の都市施設の見直しを進める上で、一定のサービス水準を確保し、誰もが安全で安心して住み続けられる環境を形成します。

○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都市的土地利用を抑制するなど、大規模自然災害による被害の低減に向けた都市構造を検討します。

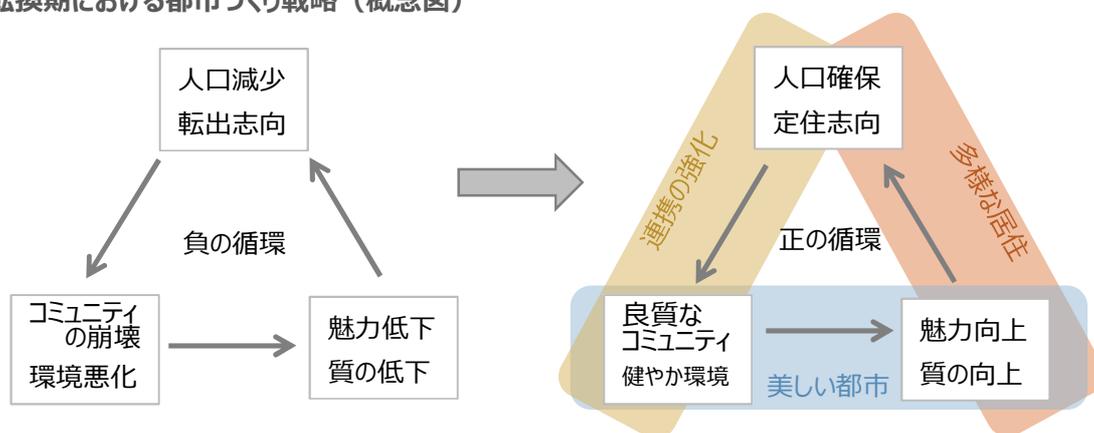
(3) 名張市都市マスタープラン

都市のビジョン（抜粋）

現在の都市づくりにおける様々な問題が相互に循環する都市としての衰退のシナリオに陥ることなく、持続可能な都市を形成していくことが求められます。つまり、交流人口の増加を含めた人口の確保、良質なコミュニティの形成、都市としての魅力・質の向上などからなる正の循環への転換を図ることが不可欠となっています。

そして、このような正の循環へと転換していくためには、多様な居住を選択できるという本市の特質を最大限活用することができるよう、まとまりのある市街地と集落の整備を進めること、市街地や集落の連携、人と人との連携を支える軸の強化・充実を進めること、そして美しく暮らしやすい魅力的な都市を形成することが求められています。

転換期における都市づくり戦略（概念図）



出典：『名張市都市マスタープラン』

【本市が目指す都市】

集約連携型のいつまでも暮らし続けることのできる都市

本市が目指す都市は、集約連携型の持続可能な都市で、いつまでも暮らし続けることのできる都市です。そのためには、次の3つの都市づくりの理念を具体化していく必要があります。

【計画の柱（＝理念）】

1. **多様な居住** ～このまちが私の人生の舞台、自分らしく暮らせるまちに～
ライフスタイル、ライフステージに応じて適切な居住環境を選択できる都市づくり
2. **連携の強化** ～ここが私のふるさと、つながりがゆたかに続くまちに～
交通ネットワークの整備による機能的で暮らしやすい都市づくり
3. **美しい都市** ～美しい公園を散歩しているような、歩くことが楽しいまちに～
地域の特色を生かし、活力と潤いを創造していく美しい都市づくり

(4) 本計画の基本的な方針

名張市都市マスタープランは2010（平成22）年の改定当時から将来の人口減少を見据え、持続可能な集約連携型のまちづくりを進めていくことを大きな方針としていることから、本計画でもこの方針に準じて基本的な方針を設定し、コンパクトシティ・プラス・ネットワークのまちづくりを進めます。

大規模な住宅地開発により人口が急増した本市は、歴史と伝統豊かな町家での暮らし、美しい自然に包まれた農村や山村での暮らし、そして近代的な住宅地での暮らしなど多様な居住環境に恵まれた、まさに「暮らしのまち」です。これから本格化する人口減少・少子高齢化社会においても「暮らしのまち」としての魅力をもっと高め、市民がいつまでも住み続けたい、市外の方からも住みたいと思われる都市を目指します。

基本方針1 多様な居住環境が選択できる魅力的な都市づくり

基本方針2 機能的な交通ネットワークで暮らしやすい都市づくり

基本方針3 美しく安全で健やかに暮らせる都市づくり

基本方針1 多様な居住環境が選択できる魅力的な都市づくり

本市の特色である多様な居住環境を活かし、ライフスタイルやライフステージに応じて適切な居住が選べる「暮らしのまち」としての魅力をもっと高め、移住定住促進につなげます。

【課題解決のための施策・誘導方針】

○居住等の緩やかな誘導

居住や各種都市機能の緩やかな誘導により、拠点ごとの特性を生かしたまとまりのある市街地や集落を形成して多様な居住環境ニーズに応えるまちづくりを行うことで、子育て世代などが理想とする暮らしを選べる環境を提供するとともに、地域コミュニティの維持と地域活力の向上を図ります。

○適切な土地利用規制

郊外部での新たな住宅地等の開発抑制など、適切な土地利用の規制・誘導を通じて都市の拡散防止や都市経営効率の向上、良好な自然環境・農地の保全を図ることで、未来まで安心して住み続けられる都市機能と住環境を確保します。

○目的に応じた都市機能の立地

各種都市機能の立地については、中心部への集積や機能的分散配置など、その目的に応じて適切な立地を図ります。特に、中心市街地に位置付けている場所については、都市機能集積の可能性も視野に入れて検討します。

基本方針2 機能的な交通ネットワークで暮らしやすい都市づくり

魅力的な暮らしのまちであり続けるため、交通軸や道路軸など、市民の暮らしを支える軸を強化・充実させ、人口減少社会でも便利な暮らしやすい都市を維持します。

【課題解決のための施策・誘導方針】

○市内交通の利便性維持

市内交通においては、中心拠点や路線沿線における人口密度の確保により、持続可能な公共交通の維持・拡充を図るとともに、市内各拠点間の効果的な連携により、利便性の向上に取り組みます。

○広域アクセスの向上

東西、南北の主要な都市間をつなぐ交通軸の整備により市域全体の連携を強化するとともに、広域交通軸の整備を通じて大都市圏への広域アクセスの改善を図り、都市の魅力向上につなげます。

○交通結節点の機能強化

交通結節点である近鉄名張駅や近鉄桔梗が丘駅では、市内各拠点との公共交通機関によるアクセスの改善や利用促進に取り組み、あわせて、多様な都市機能の集積による魅力の向上、にぎわいの創出を図ります。

○多様な移動手段の推進

高齢者をはじめとする交通弱者や多様な市民ニーズへの対応を図るとともに、自家用車に過度に依存しない、徒歩や自転車、公共交通を中心としたまちづくりを推進します。また、新しい移動手段や仕組みについても検討し、それらを公共交通等と組み合わせることで便利で持続可能な交通環境を目指します。

基本方針3 美しく安全で健やかに暮らせる都市づくり

いつまでも暮らし続けたい「暮らしのまち」であるため、利便性はもちろんのこと、心穏やかに安心して暮らせる都市の快適性や安全性を確保します。

【課題解決のための施策・誘導方針】

○歩いて暮らせるまちづくり

豊かな自然を背景に、秩序ある土地利用の推進による整然とした美しいまちづくりを進め、居心地がよく歩きたくなるまちづくりを促進し、高齢者の健康増進や環境負荷の軽減、名張市固有の資源を活用した回遊性向上、にぎわいの創出につなげます。また、生活利便施設の適切な配置や、道路空間の整備による歩行者の安全対策を図り、自動車に頼らなくても生活ができる都市構造への転換を図ります。

○都市環境の向上

空き家・空き地の適正な管理・利活用を推進して都市のスポンジ化を防ぎ、高齢者の孤立防止と地域の安全性、地域コミュニティの維持に取り組み、高齢になっても住み慣れた地域で安全に暮らせる居住環境の確保を図ります。

○防災まちづくり

地形・地質、自然環境に配慮した土地利用や防災に配慮した都市施設整備を図ることにより、安心して暮らせるまちづくりを進めます。また、土砂災害や河川の氾濫などの災害危険性の低い区域への居住の誘導なども視野に入れ、各種災害に備えた防災・減災対策を推進し、災害に強い都市構造の確立を図ります。



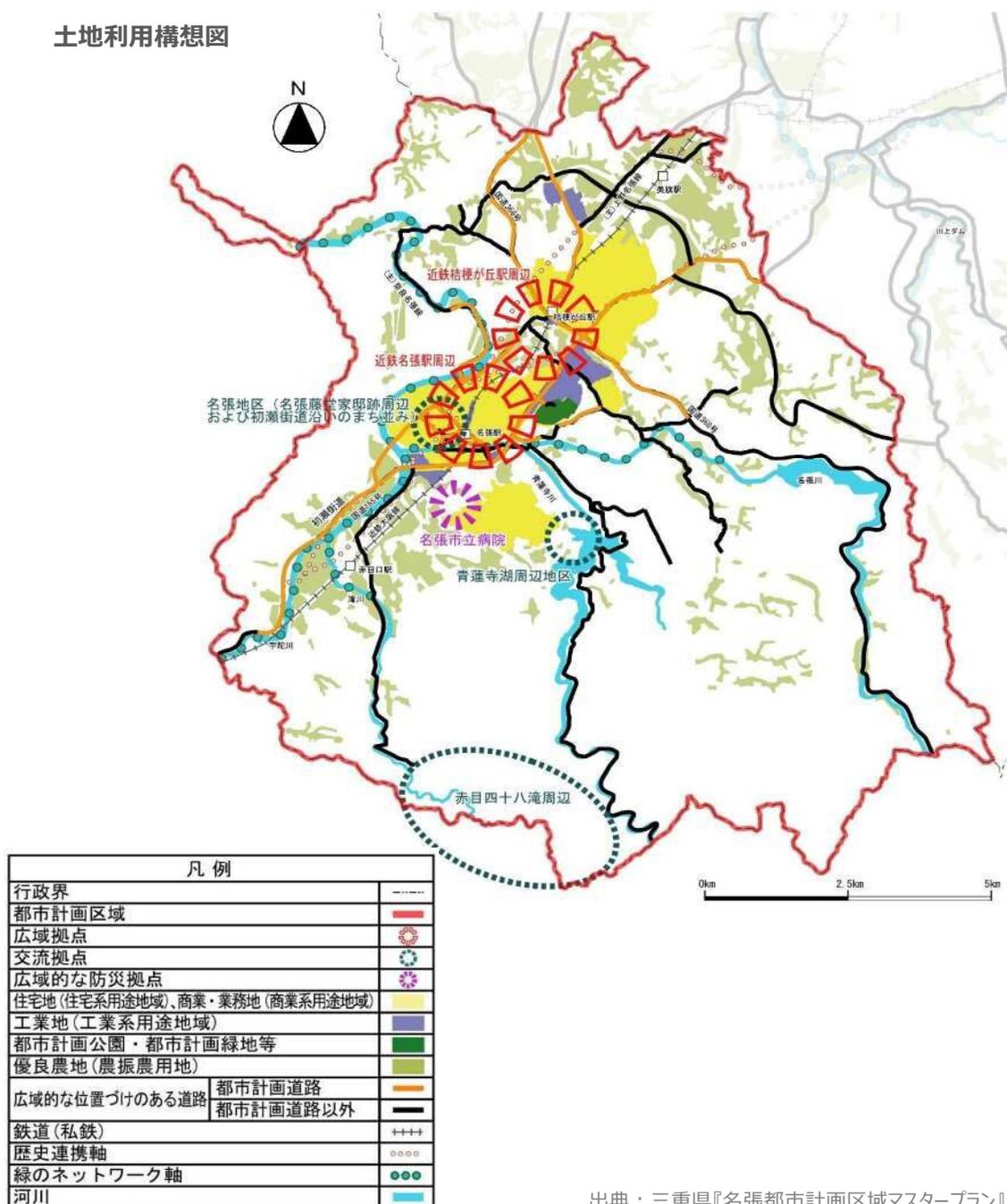
2. 目指すべき将来都市構造

目指すべき将来都市構造についても、まちづくりの方針を見据えながら、三重県の名張都市計画区域マスタープランに即した上で、名張市都市マスタープランで掲げる将来都市構造に基づき、その実現を目指します。

(1) (三重県) 名張都市計画区域マスタープラン

第1章 伊賀圏域における都市計画の目標 4 圏域・都市計画区域の将来都市構造 (抜粋)

土地利用構想図



①拠点形成・機能誘導の方針

拠点名	拠点の方向性		拠点名称
広域拠点	集約型都市構造の要として、更に居住や都市機能を誘導する地区。多様な都市機能の集積・強化や周辺での生活関連機能の向上を図ります。		近鉄名張駅周辺 近鉄桔梗が丘駅周辺
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場所	自然交流拠点	赤目四十八滝周辺
		歴史文化交流拠点	名張地区（名張藤堂家邸跡周辺及び初瀬街道沿いの街並み）
		レクリエーション等交流拠点	青蓮寺湖周辺地区
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		名張市立病院

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付け、ネットワークの構築を図ります。

連携軸名	位置付け	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、鉄道及び航路	高速道路等の高規格幹線道路・圏域外を連絡する国道、鉄道および主要航路
圏域内連携軸 (道路交通)	主に、広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う幹線道路	圏域内の国道および主要な県道等（幹線バス交通を含む）
圏域内連携軸 (鉄道)	主に広域拠点等の圏域内の拠点間の連携や産業振興を担う鉄道	鉄道
防災連携軸	災害時に広域的な防災拠点や関係拠点を結び、物資輸送等を担う幹線道路等	緊急輸送道路、大規模地震対策施設（港湾）
緑のネットワーク軸	圏域内の豊かな自然環境と市街地を連携する河川や海岸線	主要河川（河川沿いの緑および水面）や海岸線
歴史連携軸	地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道	主要な歴史的街道

(2) 名張市都市マスタープランと本計画の将来都市構造

1. 名張市都市マスタープラン

名張市都市マスタープランでは、本市が目指す将来の都市構造に向けて、大きく2つの方針を掲げています。

①拠点の形成（まとまりのある市街地と集落の整備）

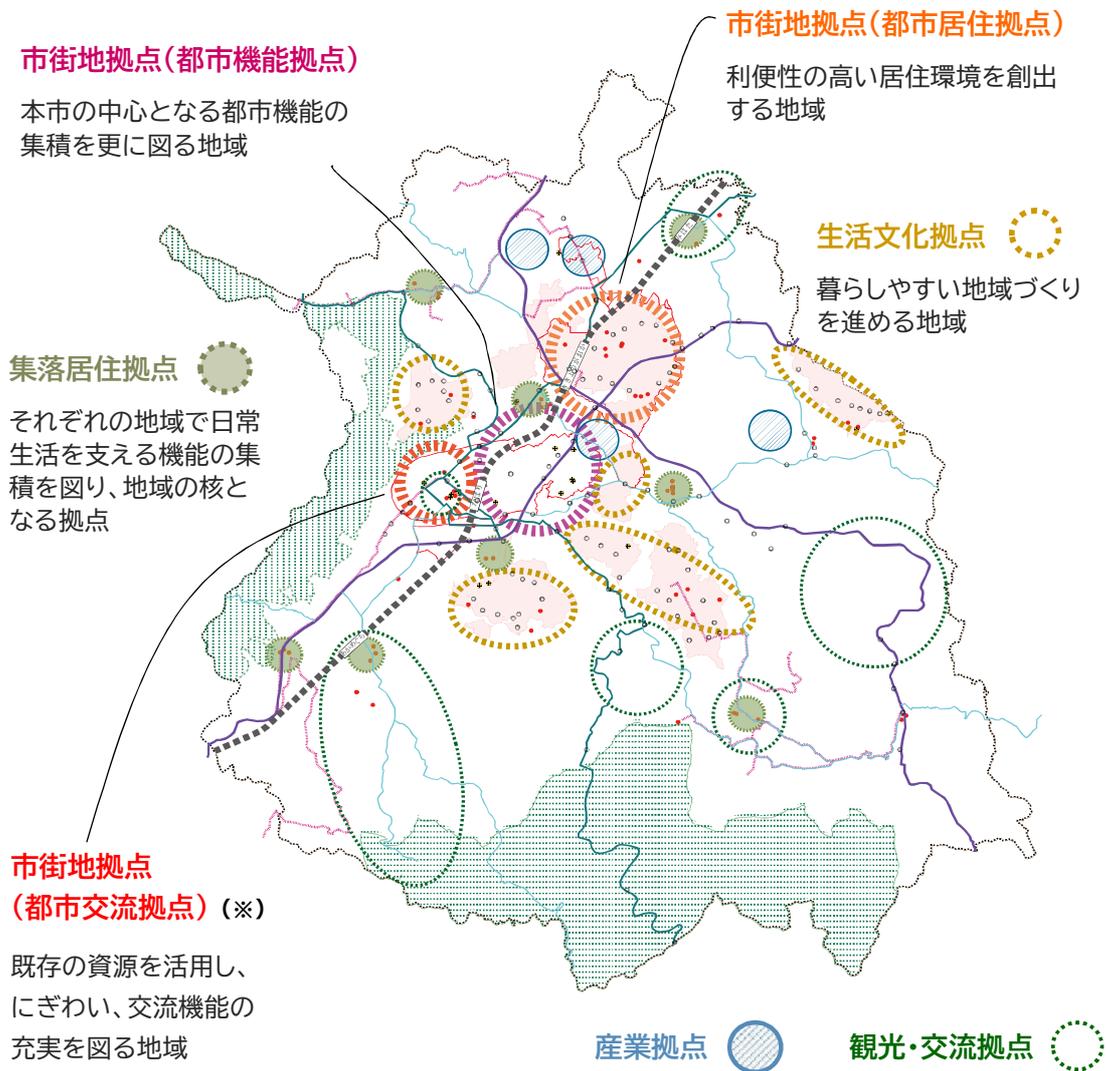
市内において個性ある複数の拠点を形成し、それぞれの拠点において集約化を図ることが大切です。そのため、新たな開発を抑制し、各拠点の特色に応じた集約化を進めるとともに、各拠点における活力ある地域づくりを目指します。

市街地拠点	都市機能拠点	本市の中心となる都市機能の集積を更に図る地域	希中央、 鴻之台など
	都市交流拠点 (※)	既存の資源を活用し、にぎわい、交流機能の充実を図る地域	名張地区 など
	都市居住拠点	土地利用の高度化を図り利便性の高い居住環境を創出する地域	桔梗が丘 など
生活文化拠点	都市型 生活文化拠点	優れた居住環境を生かして更に暮らしやすい地域づくりを進める地域	梅が丘、百合が丘、富貴ヶ丘
	近郊型 生活文化拠点	豊かな自然環境や周辺地域との連携を生かしつつ暮らしやすい地域づくりを進める地域	春日丘、つつじが丘、すずらん台
集落居住拠点	蔵持、薦原、美旗、比奈知、錦生、赤目、箕曲、国津地域において、公民館、市民センターなど公共施設があり、日常生活を支える機能の集積を図り地域の核となる拠点		
産業拠点	工業団地などとして開発された地域や今後の市内各地域における活力維持、雇用創出のための拠点		
観光・交流拠点	観光施設、交流施設（体験型施設、滞在型施設など）などの立地する拠点		

※市街地拠点（都市交流拠点）は、更に下表の3つのエリアに区分しています。

にぎわい創出エリア	既存の商業地域等を中心とする都市計画道路の整備に合わせて沿道及び周辺のにぎわいの創出を図っていくべきエリア
まちなみ創出エリア	歴史・文化・伝統に基づく観光・交流の拠点として、景観形成と市街地整備とを併せて行うエリア
くらし創出エリア	市街地としての基盤整備が十分に進んでおらず、今後市民の協力を得つつ、まちづくりを進めていくべきエリア

名張市都市マスタープランで定めている拠点



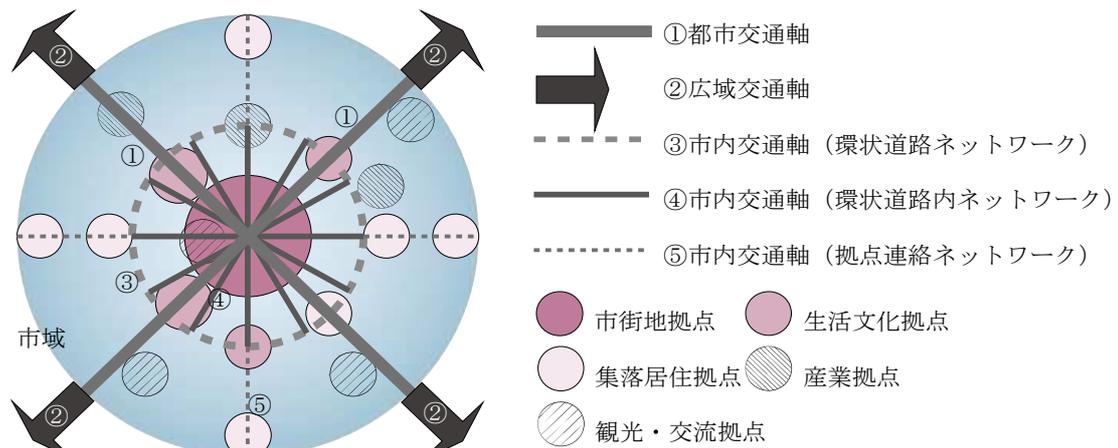
凡例	
	住宅地
	用途地域
	路線バス バス停
	地域コミュニティバス路線
	鉄道
	国道
	主要地方道
	一般県道
	公共施設(地域利用)
	公共施設(市域利用)
	環境保全・活用エリア

②軸の形成（軸の整備と市内連携の充実）

暮らしの場となる市街地や集落の整備を図るとともに、これらをつなぐ交通ネットワーク（交通軸）の整備を進め、機能的・機動的な都市の実現を目指します。施設配置についても、規模や利用圏に応じた適切な集中と役割分担を目指します。

都市交通軸	①交通軸を中心として多様な機能が集積している軸
広域交通軸	②広域的な交通ネットワーク
市内交通軸	市中心部及び拠点相互間をつなぐ軸 ③都市軸交差部を中心とする環状道路ネットワーク ④環状道路内の網の目状の道路ネットワーク ⑤各拠点から環状道路に至る道路ネットワーク それぞれの類型に応じた必要性・緊急性を適切に評価しつつ優先順位を定め、整備していくこととします。

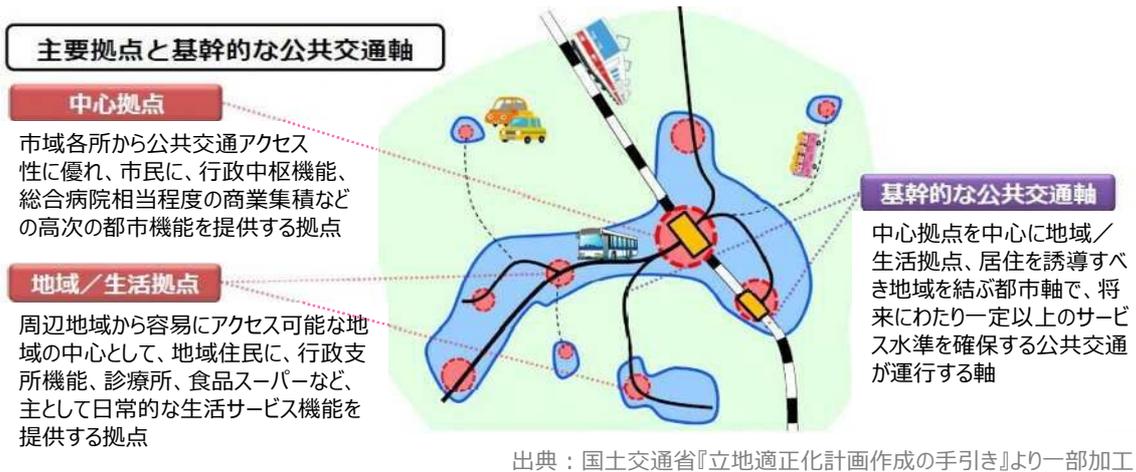
本市の交通軸概念図



出典：『名張市都市マスタープラン』

2. 本計画の将来都市構造

立地適正化計画の策定に当たっては、目指すべきまちづくりの方針を見据えながら、公共交通施設が集積し、主要な公共交通路線の結節点等として公共交通アクセス性が高く、人口や都市機能施設が集積する「中心拠点、地域／生活拠点」、沿線に相当の人口集積があり、将来も一定の運行水準を維持すると見込まれる公共交通路線であって、各拠点地区をネットワークしている「基幹的な公共交通軸」などの、将来においても持続可能な都市の骨格構造を抽出することが重要とされています。



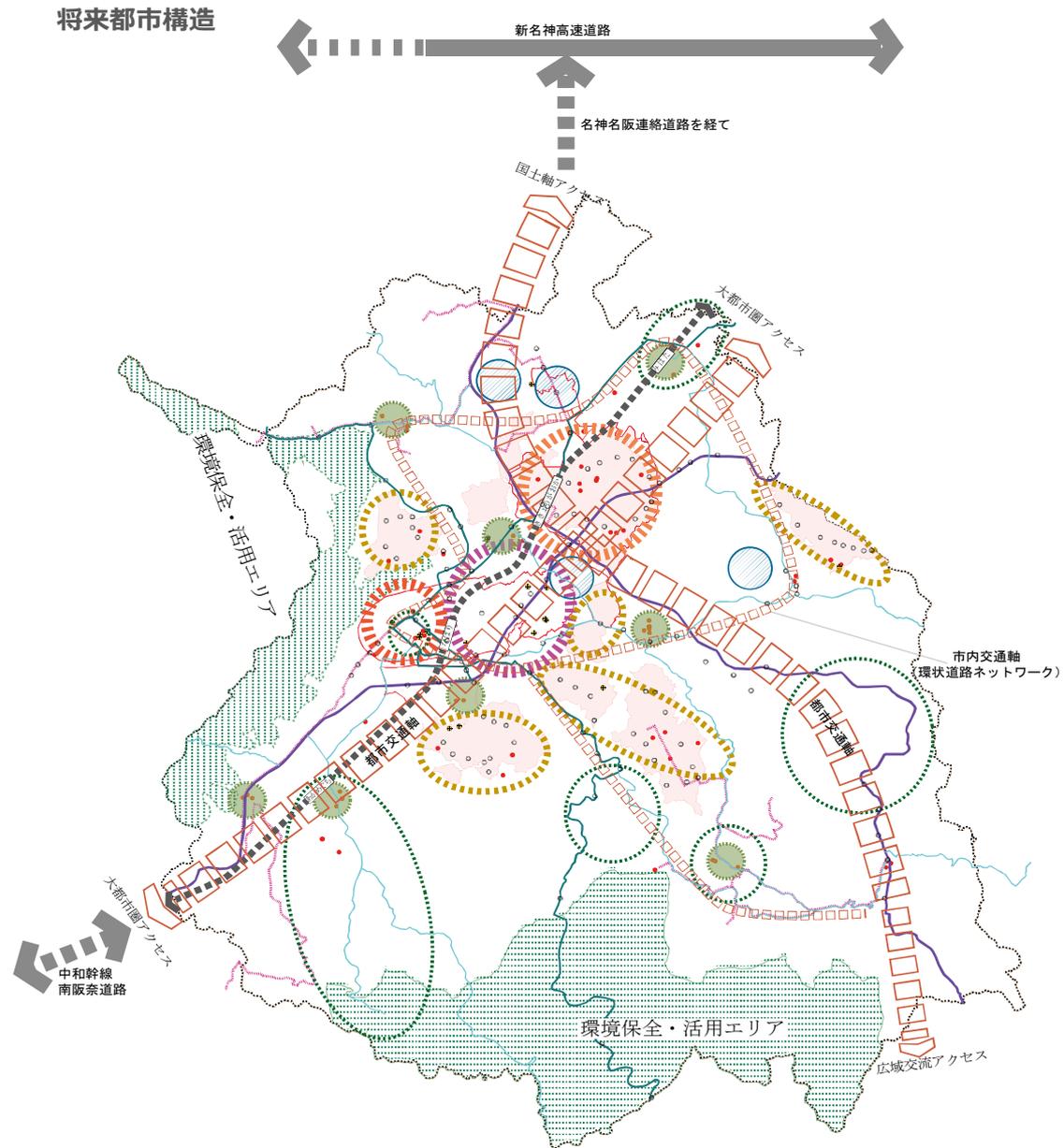
各拠点地区のイメージ

中心拠点	特に人口が集積する地区、各種の都市機能が集積する地区、サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的な公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区、各種の都市基盤が整備された地区
地域／生活拠点	周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区、日常的な生活サービス施設等が集積する地区、徒歩、自転車、公共交通手段を介して周辺地域から容易にアクセス可能な地区、周辺地域に比して都市基盤の整備が進んでいる区域

出典：国土交通省『立地適正化計画作成の手引き』（抜粋）

本計画では名張市都市マスタープランで掲げる将来都市構造に基づくこととしますが、市街地拠点を中心拠点、生活文化拠点を地域／生活拠点（以下「地域生活拠点」といいます。）に位置付け、居住や都市機能の誘導又は維持を図り、将来においても持続可能な都市の骨格構造を目指します。

名張市都市マスタープランの拠点	
中心拠点	市街地拠点（都市機能拠点・都市交流拠点・都市居住拠点）
地域生活拠点	生活文化拠点（都市型生活文化拠点・生活文化拠点）



凡例	
	住宅地
	用途地域
	路線バス バス停
	地域コミュニティバス路線
	鉄道
	国道
	主要地方道
	一般県道
	公共施設（地域利用）
	公共施設（市域利用）
	環境保全・活用エリア
	市街地拠点（都市機能拠点）
	市街地拠点（都市交流拠点）
	市街地拠点（都市居住拠点）
	生活文化拠点
	集落居住拠点
	産業拠点（既設の工業団地）
	観光・交流拠点

中心拠点
 地域生活拠点

第 4 章 誘導区域

1. 誘導区域について

(1) 居住誘導区域とは

居住誘導区域とは、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域のことです。都市全体における人口動態や土地利用、交通や財政、災害リスクの現状及び将来の見通しを総合的に勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるように定めるべきとされています。

居住誘導区域を定めることが考えられる区域としては、都市機能や居住が集積している都市の中心拠点及び生活拠点並びにその周辺区域や、都市の中心拠点及び地域生活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、それらの拠点に立地する都市機能の利用圏として一体的である区域などがあります。

なお、都市再生特別措置法や都市計画運用指針により、居住誘導区域に含まない区域などが示されていますが、その中で、市内に存在する区域は次のとおりです。

1) 居住誘導区域に含まないこととされている区域

- ・農用地区域、農地法第5条第2項第1号口に掲げる農地又は採草放牧地の区域
- ・自然公園の特別地域
- ・保安林の区域、保安林予定森林の区域等
- ・急傾斜地崩壊危険区域（防止措置等が講じられている区域を除きます。）
- ・土砂災害特別警戒区域

2) 災害リスク、警戒避難体制等の整備状況や整備の見込み等を総合的に勘案し、居住の誘導が適当ではないと判断される場合は、原則として含まないこととすべき区域

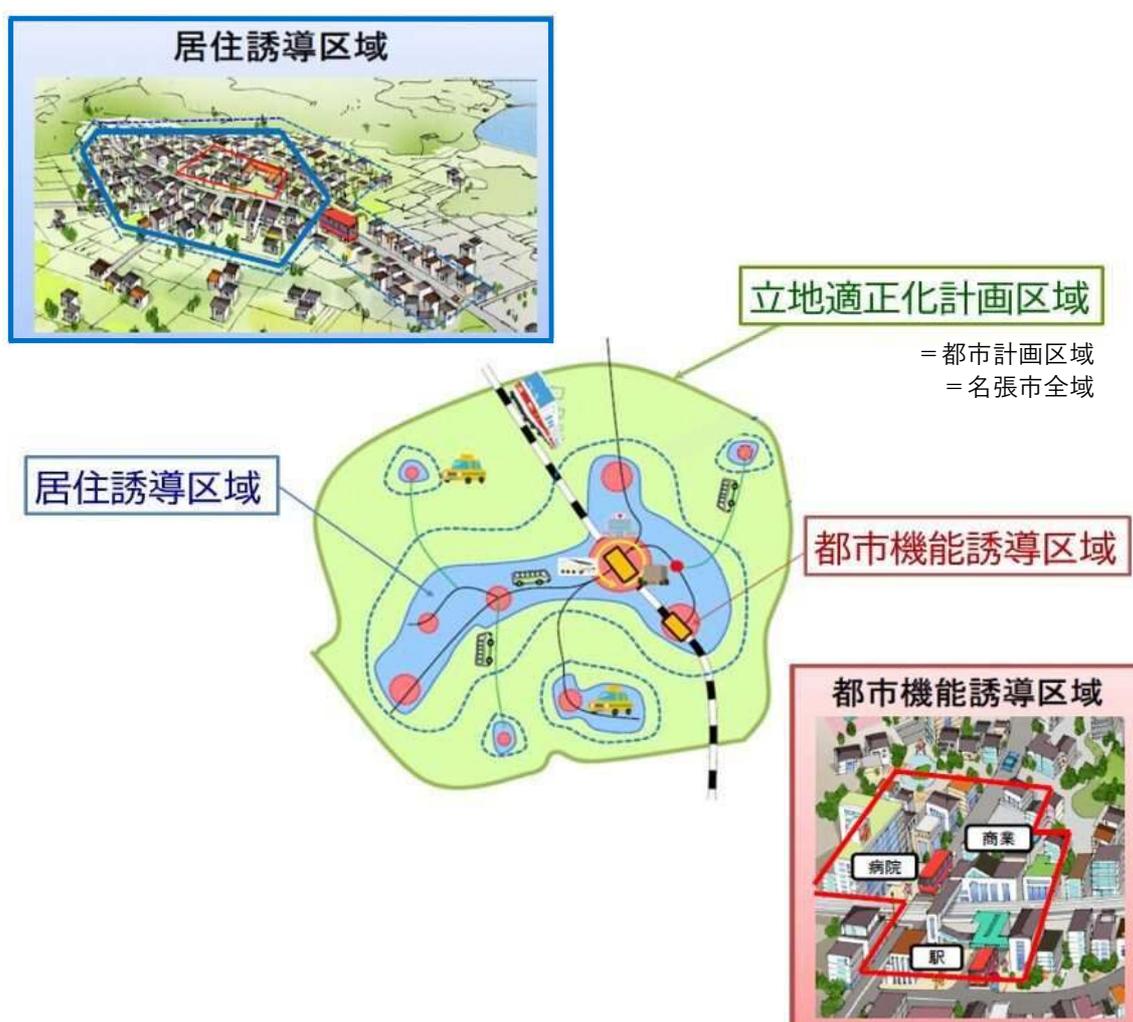
- ・土砂災害警戒区域
- ・水防法第15条第1項第4号に規定する浸水想定区域

3) 居住誘導区域に含めることについて慎重に判断を行うことが望ましい区域

- ・工業専用地域

(2) 都市機能誘導区域とは

都市機能誘導区域とは、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導・集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域のことで、基本的には居住誘導区域の中に設定します。都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域としては、鉄道駅に近い商業・業務機能などが集積する地域等や都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、歴史的に集落の拠点としての役割を担ってきた生活拠点等があります。



出典：国土交通省『改正都市再生特別措置法等について』・『立地適正化計画作成の手引き』より一部加工

2. 誘導区域の設定方針

① 現行の都市計画及び方針に沿った誘導

現行の都市計画及び名張市都市マスタープラン等における方針に基づいたまちづくりを目指して誘導を図ります。そこで、本計画第3章の「2. 目指すべき将来都市構造」で示した中心拠点と地域生活拠点及びその周辺エリアを基に誘導区域の設定を考えます。

なお、本市の面積は129.77km²と比較的小さく、さらに、市域の約半分が山林となっています。加えて、総人口の80%以上が公共交通等（※1）で60分以内に交通結節点である近鉄名張駅と近鉄桔梗が丘駅に到達できる（※2）コンパクトなまちの構造になっていることから、まずは、市街地をこれ以上拡散させないという考えからスタートして各拠点への適切な誘導・集約を図ります。

※1 徒歩、鉄道及びバス（原則としてコミュニティバス、運行本数1本/時未満の路線を除きます。）

※2 出典：伊賀圏域マスタープラン資料

② メリハリのあるまちづくり

生活サービス機能を維持するためには、一定エリアにおける人口密度の維持が必要とされています。そこで、居住については都市のスポンジ化が懸念されている中心拠点への誘導と、将来も高く推計されている地域生活拠点での人口密度の維持を図り、併せて各拠点に必要な都市機能を誘導します。また、これらの拠点に誘導を図ることで、集落居住拠点等の自然豊かな暮らし・街並みを守り、メリハリのあるまちづくりを行います。

（参考）



出典：国土交通省『改正都市再生特別措置法等について』より一部加工

③ 災害に強いまちづくり

都市の防災機能の強化を図るため、原則として、災害危険性が高い区域や住宅の建築が制限されている区域には誘導しません。ただし、市民の生命身体の保護を最優先に考えつつも、過度な規制を行うことなく、既存のまちづくりとの兼ね合いも考え、総合的に判断します。

3. 居住誘導区域

誘導区域の設定方針を踏まえ、次のとおり居住誘導区域を設定します。なお、設定のプロセスは次頁のとおりです。

