

## **分野別計画**

### **(4. 生活基盤)**



## 4. 生活基盤分野

### 4-1

## 歴史文化や風土と調和した、秩序のあるまちづくり

### 1. 効率的で持続可能な都市構成を目指した制度づくり

#### 現状と課題

人口減少、少子高齢化が進み、社会情勢も大きく変化するなか、これまでのような、拡大・成長に下支えされているシステムを見直し、理想的な規模を維持出来るだけの都市構成にすることが求められるため、本市特有の自然環境や都市の姿を継承し、地域特性に応じた個性を活かしつつ、多様な連携と交流によって、市域全体を一体の都市として総合的に整備、開発及び保全を図る必要があります。

#### 再生の視点（何を、どうする）

- 将来の都市構造は、まちを大きく広げていくまちづくりではなく、高密度で効率的なコンパクトシティの考え方に基づくまちづくりが行えるよう、都市マスタープランの「多核連携型の都市構成」を目指します。
- 異なる上野・伊賀・阿山・青山の4つの都市計画区域の統合を目指し、将来的には、全市統一した土地利用制度の導入を基本として制度設計を進めます。

#### 施策の方向と主な事業（都市計画課）

都市機能を充実させ、住み良さが実感できる、効率的で持続可能な多核連携型の都市構成となるよう、都市計画区域の再編と土地利用管理手法の設定を行います。

##### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
都市計画調査策定等事業	都市計画区域の再編と土地利用管理手法の設定を行います。	都市計画調査策定等事業
伊賀神戸駅前周辺整備事業	県道上野名張線から交通結節点である伊賀神戸駅までの道路拡幅及び歩道整備を行い、駅への通勤、通学の円滑なアクセスの向上と通過交通の安全確保を図ります。	伊賀神戸駅前周辺整備事業

## 2. 快適で潤いある都市空間の形成と安全・安心の公園整備

### 現状と課題

市街地では、都市交通の骨格を成す街路整備や公園等の都市施設整備を計画的に行い、バランスある配置が必要です。とりわけ都市公園は、都市景観形成やレクリエーション、地域文化・歴史資産と一体となった観光施設の提供の他、災害時の避難場所など、多岐に渡る機能や効果があります。

しかし、都市公園の多くの施設は老朽化が進むなか、適切な維持補修や更新が困難になってきているなど、根幹的な問題を抱えています。

### 再生の視点（何を、どうする）

- 市街地では、都市交通の骨格を成す街路整備や公園等の都市施設整備を計画的に行います。
- 都市施設については、重点的・効率的な維持管理と公園施設長寿命化計画に基づき施設の更新を行います。

### 施策の方向と主な事業（都市計画課）

都市施設整備を計画的に進めるとともに、だれもが安全で安心して利用できるよう、施設の整備と適切な維持管理を行います。

#### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
しらさぎ運動公園整備事業	伊賀市防災計画に位置づけた地域防災拠点の整備を行うことにより、地震や風水害に対する防災機能の充実と、お年寄りから子どもまでだれもが気軽に運動できる運動公園整備を行います。	しらさぎ運動公園整備事業
都市公園安全安心対策緊急総合支援事業	公園施設長寿命化計画に基づき、安全安心対策事業を計画的に実施し、だれもが安全で安心して利用できる都市公園整備を行います。	都市公園安全安心対策総合支援事業

### 3. 伊賀市らしい魅力ある景観を守り、活かす体制づくり

#### 現状と課題

2005（平成 17）年 6 月に景観法が施行され、美しく、優れた景観を守り、つくることが市民と行政の責務となり、2006（平成 18）年 12 月には、本市は三重県で初となる「景観行政団体」に移行し、景観法に基づく「ふるさと風景づくり条例」を施行しました。

しかし、中心市街地の空洞化や農山村地域における高齢化や農林業の後継者不足などにより、城下町の佇まいや農山村の原風景といった本市らしい景観を守っていくことが難しくなりつつあります。

#### 再生の視点（何を、どうする）

- 景観に関する市民意識の高揚を図ります。
- 本市の魅力の一つとして活用するため、自然風景や城下町の伝統・風格を活かした魅力ある景観形成を目指します。

#### 施策の方向と主な事業（都市計画課）

景観に関する市民への啓発を図りながら、景観計画で定める景観形成基準を基に本市らしい景観の保全と形成を進めます。

##### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
市街地整備推進事業	建築行為等に対し、景観計画で定める景観形成基準への適合審査を行い、必要に応じ景観審議会や景観アドバイザーの意見を求めながら景観の保全・形成を進めます。	市街地整備推進事業費
街なみ環境整備事業	ふるさと風景づくり助成金交付要綱に基づき、城下町重点風景地区における建築行為等や景観形成対象物の補修・保全行為等に対し助成します。	街なみ環境整備事業

## 4. 既存住宅の耐震診断・耐震補強の促進

### 現状と課題

新耐震基準を満たしていないと考えられる 1981（昭和 56）年以前に建設された住宅が、市全体に 5 分の 2 以上あり、特に木造住宅に多く、東海、東南海、南海地震に備えて住まいの耐震性の確保が課題となっています。

#### ◆伊賀市木造住宅無料耐震診断事業

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
診断戸数（戸）	30	51	50	35 (現状値)

資料：建築住宅課：伊賀市木造住宅無料耐震診断事業

### 再生の視点（何を、どうする）

- 住まいの安全を確保するため、既存住宅について、耐震診断や補強に対する支援を図り、耐震化を促進します。

### 施策の方向と主な事業（建築住宅課）

市民の生命や財産を守ることができる安全性を確保するため、「伊賀市耐震改修促進計画」に基づき、新耐震基準導入(1981（昭和 56）年)以前の既存建築物、特に倒壊の危険性の高い木造住宅の改善を図るため、耐震改修の支援を図ります。

#### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
木造住宅無料耐震診断事業	1981（昭和 56）年 5 月以前に建設された木造住宅について無料で耐震診断を行います。	
木造住宅耐震補強設計事業 費補助金交付事業	耐震診断判定書で 0.7 未満の評点を 1.0 以上にする補強計画を作成するために補助を行います。	
木造住宅耐震補強事業費補助金交付事業	補強計画に基づき評点 1.0 以上となる耐震改修工事を実施するために補助を行います。	木造住宅耐震補強工事と同時に行うリフォーム補助事業

## 5. 市営住宅の建替・改善事業の推進

### 現状と課題

市営住宅ストックは 1954（昭和 29）年から 2008（平成 20）年にかけて建設され、公営・改良をあわせた総管理戸数は 45 団地 1,626 戸となっています。

多くの住宅で耐用年数が経過するなど老朽化が進み、更新の必要性が高まっています。また、耐用年数に達していない住宅においても設備の老朽化や床の段差など、高齢化対応としてのバリアフリー化がされていないなど、現在の生活様式に適合していない住宅が蓄積しています。

### 再生の視点（何を、どうする）

- 耐用年数を経過する住棟は建替えや用途廃止を実施して住宅ストックを再構築します。
- 小規模団地については他の団地との統合化を図ります。
- 耐用年数の 1 / 2 を目安に改善を実施します。

### 施策の方向と主な事業（建築住宅課、同和課）

国の交付金事業制度を活用して、老朽化した市営住宅の建替・改善事業を推進し、市営住宅全体の再編整備に努めます。

#### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
市営住宅建替事業	既存住棟を除却し、現位置または新たな土地に住棟を建設します。	やはたまちづくり基本計画
市営住宅改善事業	住棟の構造を維持しながら生活利便や安全性を向上させる改善を図ります。	やはたまちづくり基本計画
市営住宅維持管理事業	市営住宅の効用を維持するため、計画的保全措置を図ります。	
市営住宅統合（用途廃止）事業	土地及び建物の住宅用途を廃止し、入居者は他の団地等へ転居します。	

#### 4-1 歴史文化や風土と調和した、街並みに秩序があるまちづくりの主な活動指標

活動指標名	平成 25 年度 (現状値)	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
都市計画区域の再編と区域区分制度設計進捗率 (%)	60	80	90	100
伊賀神戸駅前周辺整備事業進捗率 (%)	51	100		
しらさぎ運動公園整備進捗率 (%)	60	100		
都市公園安全安心対策緊急総合支援事業進捗率 (%)	55	60	70	80
木造住宅無料耐震診断戸数 (戸)	35	70	70	70
木造住宅耐震補強設計事業費補助 (件数)	11	20	20	20
木造住宅耐震補強事業費補助 (件数)	6	20	20	20
市営住宅建替 (戸)	0	0	0	18
市営住宅改善 (戸)	0	0	56	48
市営住宅統合(用途廃止) (戸)	0	0	0	43

## 4-2

# 市内外のネットワークにより、人・モノ・情報の流れが活発なまちづくり

### 1. 市内幹線道路・生活道路の整備

#### 現状と課題

本市の面積は 558 km<sup>2</sup> であり、そのなかで国・県道が 43 路線、国県道を合わせた延長は 356km、改良率は県管理の国道が 91.1%、県道が 64.8%の改良率となっています。

市道に関しては、4,511 路線、道路長は 2,240km で、改良率は 26.4%にとどまっています。(各数値：2013 (平成 25) 年 4 月 1 日現在)

本市の産業、文化等の交流を一層推進するためにも、市域を短時間で結ぶ道路網の構築や、日常生活区域内の道路交通安全対策などに課題があります。

#### ◆市道改良率

	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度	平成 25 年度
市道改良率 (%)	26.14	26.25	26.39	26.44 (目標値)

資料：建設部建設 1 課・建設 2 課

#### 再生の視点 (何を、どうする)

- 市民生活に密着した道路整備を進めます。
- 市の広域的道路網整備及び地域振興の観点からの効果的予算投入を図ります。

#### 施策の方向と主な事業 (建設 1 課、建設 2 課、都市計画課)

幹線道路や都市計画道路など市内を結ぶ道路の整備、改良を進め、地域の交流や産業の活性化を図り、市としての一体性を確保します。

地域住民の生活道路であるその他の市道については、公共施設や救急病院へのアクセス道路の整備促進、狭あいな箇所や災害危険箇所の改良などを進めるとともに、適切な維持管理に努めます。

#### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
社会資本整備総合交付金事業	地域交流を盛んにし安全で快適な道路ネットワークの整備を行います。	臨時地方道整備事業

## 2. 道路環境の維持・向上

### 現状と課題

本市が管理する橋梁 1,706 橋の内 2030（平成 42）年度には 75%の 1,285 橋が建設後 50 年以上となり、これらの橋梁を架け替えていくには膨大な費用がかかります。また、道路舗装についても、通行車輛の大型化や、経年劣化により、舗装補修の費用が増加しています。

このため、道路構造物の点検、修繕等の予防保全対策を行い、ライフサイクルコストの縮減と構造物の長寿命化を図ることが求められています。

### 再生の視点（何を、どうする）

- 市民の日常生活に影響が大きい幹線道路の舗装修繕事業を、今後重点的に取り組みます。
- 橋梁等施設については、点検・修繕の保全対策を強化することにより長寿命化を図り、ライフサイクルコストの低減を目指します。
- 工事の計画・設計等の見直し、工事発注の効率化、工事構成要素のコスト低減等の施策を講じ、工事コストの着実な低減を図ります。

### 施策の方向と主な事業（建設 1 課、建設 2 課、都市計画課）

管理する道路舗装の実態を把握し、異常または損傷を早期に発見するとともに、計画的かつ効率的な舗装修繕を実施し、道路利用者の安全かつ円滑な交通を確保します。

今後老朽化する道路橋の急速な増大に対応するため、橋梁長寿命化修繕計画に基づき、道路ネットワークの安全性・信頼性の確保に努めます。

#### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
橋梁修繕事業及び幹線市道の維持補修事業	橋長 15m以上の橋梁について予防的な修繕や計画的な架け替え及び幹線市道の舗装修繕事業の重点的取り組みを行います。	社会資本整備総合交付金事業（防災・安全交付金事業を含む） 道路維持経費 橋りょう維持費

### 3. 交通施策の計画的な推進

#### 現状と課題

市内におけるバス交通などの公共交通機関は、市民の大切な移動手段としてその役割を担ってきましたが、自家用車への依存の高まりなどから利用者の減少傾向が続いているなど課題を多く抱えています。

#### ◆市内バス交通年間輸送人員

(単位：人)

	平成 21 年度	平成 22 年度	平成 23 年度	平成 24 年度
廃止代替バス (7 路線)	200,301	183,471	165,495	163,186
行政バス (上野コミュニティバス、比自岐コスモス号、青山行政バスを含む。)	140,151	127,500	117,288	112,845

資料：伊賀市、三重交通(株)

#### 再生の視点 (何を、どうする)

- 市の交通政策を総合的かつ体系的にまとめ、課題解決に当たるため、新たに伊賀市交通計画を策定し、施策の遂行に努めます。
- 安定的で持続可能な交通サービスの提供という視点に立って、市や地域をはじめとするそれぞれの主体が果たすべき役割を見極め、移動手段の不足が社会参加の妨げとならないよう、交通サービスの提供を図ります。

#### 施策の方向と主な事業 (企画課)

伊賀市交通計画の策定、計画に位置づけた施策の進行管理に努め、市の交通政策を適正、総合的かつ体系的に進めます。

#### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
交通計画推進事業	伊賀市交通計画のアクションプランに基づく各施策の進行管理、新たな計画の策定に取り組みます。	
地域公共交通運営事業	公共交通の取り巻く厳しい環境に対応するため、バス等の乗合旅客運送の形態及び運賃、料金等について、道路運送法等に基づき協議を行います。	

## 4. 安定的で持続可能な交通サービスの提供

### 現状と課題

市の自主運行バスである廃止代替バスやコミュニティバス、行政サービス巡回車は、利用者の減少と運行経費の増加傾向、国及び県の補助制度の改正により、今後、市財政への負担増が懸念されています。

市民が移動に求めるニーズが多様化し、移動手段そのものの多様化が進んでいることから自家用車への依存が高く、公共交通が果たす役割が十分に発揮されていない状況が続いています。

### 再生の視点（何を、どうする）

- 市が自主運行する廃止代替バス、行政サービス巡回車、コミュニティバスは、利用実態や利用者のニーズを把握した上で、効率的かつ適正な運行を図ります。
- バス交通の維持やサービス提供の妥当性に対する市民の積極的な関与を促すため適切な事業評価を行います。
- バス交通の維持や環境への負荷のない社会を構築するため、自家用車に過度に依存することがないように市民一人ひとりが自発的に節度ある交通行動（モビリティマネジメント）ができるまちの実現を目指します。

### 施策の方向と主な事業（企画課）

安定的で持続可能な交通サービスの提供という視点に立って、市や地域をはじめとするそれぞれの主体が役割を果たし、市民の生活交通を確保します。

#### 主な事業

事業名	事業内容	関連する事務事業
自主運行バス運行事業	市が自主運行する廃止代替バス、行政サービス巡回車、コミュニティバスについて、利用実態や利用者のニーズに合わせた効率的かつ適正な運行を図ります。	行政バス運行経費 地方バス路線維持経費
地域交通対策事業	公共交通利用不便地区などにおいて、住民の生活交通を確保するため、地域などが自主的に運営する事業に対して支援します。	地域交通対策事業

## 5. 伊賀線の活性化及び再生

### 現状と課題

伊賀線は、本市も出資する伊賀鉄道株式会社により運営されていますが、沿線人口の減少や少子高齢化、自家用車への依存の高まりにより利用者が減少し大きな損失を生んでいます。また、鉄道事業存続のため、2016（平成 28）年度まで近畿日本鉄道株式会社と本市により運営支援を行っていますが、それ以降についての方向性は定まっていません。

### 再生の視点（何を、どうする）

- 伊賀線については、今後、沿線のあらゆる主体が、伊賀線の存在価値や将来も本市のまちづくりに欠かせないインフラであるということのを再認識し、沿線住民のマイレール意識のもとに利用をさらに促進します。
- 通学定期利用者に頼る輸送構造を転換し定期外利用者を増やすため、鉄道事業者等とともに伊賀線の観光資源化に取り組みます。
- 鉄道の維持存続のため、関係者とともに伊賀線を支える最適な仕組みの構築に取り組みます。

### 施策の方向と主な事業（企画課）

将来も伊賀線が地域に愛され、より必要とされ、みんなで支えられるよう、沿線の各主体や鉄道事業者等とともに活性化及び再生に取り組みます。

#### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
伊賀鉄道活性化促進事業	第 2 次伊賀鉄道地域公共交通総合連携計画で位置づけた利用促進策等の実施や伊賀線の維持存続及び活性化再生に向けた運営支援等を行います。	伊賀鉄道活性化促進事業 交通計画推進事業

## 6. JR関西本線の近代化整備

### 現状と課題

JR 関西本線は、整備促進団体等と連携し利用促進や要望活動等に取り組んでおり、他線区との接続の改善など現状での利便性の向上において一定の成果がありました。懸案の亀山加茂間の電化については、鉄道事業者からは利用者が減少傾向にあり、現状では投資に見合う利用がないとして具体的な進展がありません。

### 再生の視点（何を、どうする）

- JR 関西本線は、引き続き、整備促進団体等と連携しながら、利用者増のための利用促進、利便性向上と電化実現に向けた施策に取り組みます。
- 線区と沿線地域の活性化を図るため、誘客につながる需要喚起策や鉄道事業者と車両メーカーが開発している次世代型車両（自己充電型バッテリー車両）の導入実現、駅設備のバリアフリー化など新たな視点も取り入れ、粘り強くJR等関係機関へ働きかけていきます。

### 施策の方向と主な事業（企画課）

JR 関西本線の未整備区間である亀山加茂間の線区及び沿線地域の活性化のため、高速性、利便性の向上を図り幹線鉄道としての機能向上に向け、整備促進団体、鉄道事業者等と連携しながら取り組みます。

#### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
関西本線活性化促進事業	JR 関西本線の亀山加茂間の電化等近代化整備や利便性向上、線区及び沿線地域の活性化のための需要喚起策や次世代型車両の導入実現に向け、整備促進団体、鉄道事業者等と連携しながら取り組みます。	関西本線電化促進経費 交通計画推進事業

## 7. JR草津線及び近鉄大阪線の利便性向上、リニア中央新幹線建設促進

### 現状と課題

JR 草津線は、輸送力増強のため複線化に向け、整備促進団体と連携し利用促進や要望活動等に取り組んでいますが、利用者は伸び悩んでおり、鉄道事業者の新たな投資を誘うには至っておらず具体的な進展がありません。

近鉄大阪線は、沿線人口の減少や生産年齢人口の減少により利用者が減少しており、列車の減便や駅の無人化が進められています。

リニア中央新幹線は、建設の指示を受けた鉄道事業者により、建設に向けた手続きが進められていますが、東京名古屋間を2027（平成39）年に先行開業、名古屋大阪間は2045（平成57）年に開業を目指すとしており、未だ名古屋大阪間の概略ルート及び駅の概略位置の公表がされていません。

#### ◆市内鉄道路線年間輸送人員 (単位：千人)

	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度
伊賀鉄道伊賀線	1,919	1,829	1,723	1,639
JR 関西本線（柘植駅～島ヶ原駅）	663	651	647	
近鉄大阪線（伊賀神戸駅～西青山駅）	1,174	1,107	1,080	

資料：三重県統計書

### 再生の視点（何を、どうする）

- JR 草津線は、引き続き、整備促進団体等と連携しながら、利用者増のための利用促進、利便性向上と複線化実現に向けた施策に取り組めます。
- 近鉄大阪線は、利用しやすいダイヤ編成など利便性の向上や駅設備のバリアフリー化など鉄道事業者に対し働きかけます。
- 国土の新たな大動脈として期待されているリニア中央新幹線は、災害に強い国土づくりに優位性のある三重・畿央地域の重要性の発信と併せて、当市の将来にその建設効果が十分発揮されるよう、全線の同時開業、三重・奈良ルートの実現、県内中間駅の確定について、建設促進団体や関係自治体等と連携して関係機関に働きかけます。

### 施策の方向と主な事業（企画課）

JR 草津線の複線化や近鉄大阪線の利便性の向上に向け、整備促進団体や関係自治体と連携しながら取り組めます。リニア中央新幹線は全線の同時開業、三重・奈良ルートの実現、県内中間駅の確定について、建設促進団体や関係自治体等と連携して関係機関に働きかけます。

### 【主な基本事業】

事業名	事業内容	関連する事務事業
鉄道網整備促進事業	JR 草津線の複線化促進、近鉄大阪線の利便性向上、リニア中央新幹線建設促進等について整備促進団体、鉄道事業者等と連携しながら取り組みます。	鉄道網整備促進経費

## 4-2 市内外のネットワークにより、人、モノ、情報の流れが活発なまちづくりの 主な活動指標

活動指標名	平成 25 年度 (現状値)	平成 26 年度	平成 27 年度	平成 28 年度
市道改良率 (%)	26.44 (26.39)	26.61	26.66	26.71
橋梁修繕対策実施率 (%) (橋長 15m以上の橋梁)	0.4	0.4	0.8	6.0
上野コミュニティバス年間輸送人員 (単位：人)	24,665	26,000	26,000	26,000
廃止代替バス 7 路線年間輸送人員 (単位：人)	163,186	200,000	200,000	200,000
伊賀線年間輸送人員 (万人)	164	156	152	148
JR 関西本線年間輸送人員(柘植駅 ～島ヶ原駅：万人)	65	65	65	65