

ページ番号

38

変 更 前

記載内容

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上で、「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＞

↑

2.0m以上

木造(W)

60%

鉄筋コンクリート造(RC)

60%

■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)

資料：三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針

（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

ページ番号

38

変 更 後

記載内容

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

・土砂災害特別警戒区域は居住誘導区域に含めない

・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上で、「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＞

↑

2.0m以上

木造(W)

60%

鉄筋コンクリート造(RC)

60%

■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)

資料：三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針

（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、津波災害特別警戒区域については、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

※土砂災害特別警戒区域及び地すべり防止区域が新たに指定された場合は居住誘導区域に含めないものとする

変更前		変更後	
ページ番号	記載内容	ページ番号	記載内容
41	都市機能誘導区域及び居住誘導区域【全体図】 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	41	都市機能誘導区域及び居住誘導区域【全体図】 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 ※上図は令和3年7月時点の土砂災害特別警戒区域除外後