

# 中南勢圏域マスタープラン

三重県

# 目次

はじめに.....	1
1. 中南勢圏域における都市計画の目標.....	2
(1) 圏域・都市計画区域の現状と取組.....	2
(2) 圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題.....	4
(3) 都市計画の理念と目標.....	6
(4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造.....	8
(5) 一体の圏域形成に向けた方針.....	18

## はじめに

三重県（以下「本県」という。）では、「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、『三重県都市計画基本方針』（以下「基本方針」という。）を平成 29 年 3 月に策定しました。

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、次の 4 つに整理しています。

- ① 「地域の個性を生かした魅力の向上」
- ② 「都市機能の効率性と生活利便性の向上」
- ③ 「災害に対応した安全性の向上」
- ④ 「産業振興による地域活力の向上」

次期都市計画区域マスタープランでは、将来都市像と現状との乖離を解消するため、「都市経営の観点」、「都市防災の観点」、「都市活力の観点」の 3 つの変革の観点を取組に反映させ、実効性を高めることとしています。

また、本県では、都市計画区域マスタープランに定めるべき項目のうち「都市計画の目標」については、生活等の結びつきが強い複数の都市計画区域を一括し区域外も含め「圏域」として設定し、おおむね 20 年後の将来都市像を展望し、『圏域マスタープラン』として先に示すこととしています。

各都市計画区域マスタープランは、圏域マスタープランに示す目標をふまえ、当該都市計画区域におけるおおむね 10 年間の具体的な都市計画の方針を定める計画として、改定（基準年：平成 32 年）することになります。

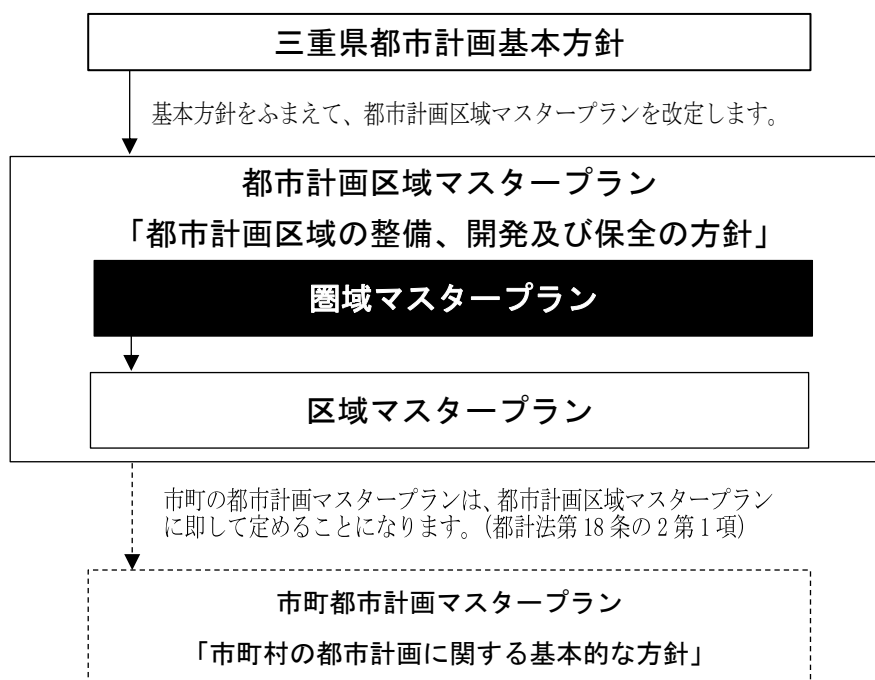


図 圏域マスタープランの位置づけ

# 1. 中南勢圏域における都市計画の目標

## (1) 圏域・都市計画区域<sup>1</sup>の現状と取組

地勢、人口、産業の状況、市街化の動向、都市施設・公共交通、自然環境等の現状、都市計画に関連する取組等、本圏域の現状把握をします。

### ① 圏域・都市計画区域の現状

#### 【構成市町】

- ・津市、松阪市、多気町、明和町、大台町、大紀町の2市4町

#### 【構成都市計画区域】

- ・津都市計画区域（津市の一部）
- ・松阪都市計画区域（松阪市の一部）
- ・安濃都市計画区域（津市の一部）
- ・多気都市計画区域（多気町の一部）
- ・明和都市計画区域（明和町）
- （・亀山都市計画区域（津市の一部））

### i. 地勢、人口、産業

- ・本圏域は、県中央に位置し、東部は伊勢湾に面した平野が展開し、西部は布引山地や高見山地等を経て奈良県と接し、南部は山地を経て熊野灘に面し、北部は鈴鹿市と亀山市に接しています。
- ・本圏域における都市的土地利用は伊勢湾側の圏域東部で行われており、城下町等から発展してきた津市や松阪市の市街地、伊勢神宮とのつながりのなかで斎宮の地として発展してきた明和町の区域、古来から現在まで交通の要衝となっている多気町の区域等、多様な歴史的背景や特性を有しています。
- ・県内の人口が減少局面にあるなかで、本圏域も人口は減少傾向にあります。世帯数は現状を維持しています。人口動向は用途地域<sup>2</sup>の縁辺部で増加がみられる地域がありますが、用途地域外や津市、松阪市の中心部では減少がみられます。
- ・高齢化率は28.6%で県全体の平均（27.9%）と同程度となっています。また、山間部ほど高齢化が進行しています。
- ・製造品出荷額および商品販売額は、ともに減少傾向となっており、特に商品販売額は大きく減少しています。

【中南勢圏域位置図】



出典:国土地理院 <http://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>  
(海域部は海上保安庁海洋情報部の資料を使用して作成)

<sup>1</sup> 都市計画区域：都市計画法第5条に基づき、一体の都市として総合的に整備、開発および保全する必要のある区域として都道府県が指定する、都市計画を定める範囲のこと。

<sup>2</sup> 用途地域：都市計画法第8条に基づき、住居、商業、工業等市街地の大枠としての土地利用を定めるもの。用途地域は13種類あり、建築物の用途、形態、建ぺい率、容積率の制限等を定めている。

## **ii. 市街化動向**

- ・人口集中地区（DID）<sup>3</sup>は津市、松阪市に形成されています。その人口密度は平成27年で圏域平均45.3人/haと県の平均を上回っていますが、やや低下傾向にあります。（三重県平均41.6人/ha）
- ・建築着工状況は、区域区分<sup>4</sup>を定める都市計画区域（以下「線引き都市計画区域」という。）、区域区分を定めない都市計画区域（以下「非線引き都市計画区域」という。）を含め、用途地域内が約60%を占めています。また、非線引き都市計画区域では、用途地域外への新築が50%を超えています。
- ・住居系、商業系、工業系の建築着工状況をみると、用途地域内ではほぼ現況用途地域の指定の方向で土地利用誘導がなされていますが、用途地域外ではインターチェンジ（以下「IC」という。）周辺等で工業系の建築着工がみられます。
- ・農地転用面積は、線引き都市計画区域、非線引き都市計画区域を含め、用途地域外が約66%を占めています。そのうち、非線引き都市計画区域では、用途地域外での農地転用が90%を超えています。
- ・本圏域（大台町、大紀町を除く）の空き家率は、平成25年で17.6%となっており、県平均15.5%と比べ約2.1ポイント高くなっています。

## **iii. 都市施設・公共交通**

- ・三重県においては、高規格幹線道路<sup>5</sup>を中心とした道路ネットワークの概成、さらにはリニア中央新幹線の建設や、中部国際空港および関西国際空港の機能拡充による利便性向上等により、三重県と国内外各地との間の移動時間が短縮されるとともに行動圏域が拡大し、交流・連携の多様化や産業経済活動の活性化が見込まれます。
- ・本圏域においては、伊勢自動車道や国道23号、国道42号を骨格とした幹線道路網が形成されているなか、中勢バイパスや松阪多気バイパス等、圏域における新たな連携軸となる道路の整備が進んでいます。
- ・都市施設の整備状況については、都市計画道路の整備率は47.3%（県平均46.7%）と県の平均とほぼ同等で、汚水処理人口普及率は83.1%（県平均83.5%）と県の平均を下回っています。また、都市計画公園の一人当たり面積は5.14m<sup>2</sup>/人（県平均10.65m<sup>2</sup>/人）と5圏域で最も低くなっています。
- ・移動時における自家用車への依存が高く、公共交通の利用者が減少し、赤字路線等の廃止に伴う交通不便地域や空白地域が生じる等、地域によっては公共交通のサービス水準を保つことが困難となってきています。

## **iv. 自然環境、災害等**

- ・本圏域は、自然公園区域が6区域指定される等、豊かな自然環境を有するとともに、歴

<sup>3</sup> 人口集中地区（DID）：国勢調査で設定される、市町村の区域内で人口密度40人/ha以上の基本調査区等が互いに隣接して人口が5,000人以上になる地域。

<sup>4</sup> 区域区分：都市計画法第7条に基づき、都市計画区域について無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、都市計画区域を「市街化区域」と「市街化調整区域」の2つの区域に区分すること。区域区分を行うことを一般的に「線引き」という。

<sup>5</sup> 高規格幹線道路：全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路のこと。

史・文化施設等の多様な地域資源を有しており、これらの適切な保全を前提とする広域交流への活用が期待されています。

- ・南海トラフ地震<sup>6</sup>（過去最大クラス）による津波浸水想定区域には、圏域人口の18%が居住し、主要な公共公益施設の14%が立地する等、津波浸水による大きな被害の発生が想定されています。一方、復旧・復興に向けて必要となる地籍調査の進捗率は4.2%（三重県9.4%、全国51.6%、平成28年度末時点）にとどまっています。
- ・発生頻度が高まっている大雨や、大型化する台風等による風水害の発生が懸念されています。

## ② 圏域・都市計画区域における取組

- ・本格的な人口減少、超高齢社会を迎え、市町においては、集約型都市構造<sup>7</sup>の構築をはじめ、地域独自の取組が進められています。
- ・本圏域は、県内人口の28%が居住し県行政の中核としての役割を担っており、行政・文化の中心として各種都市機能の維持・集約や移住・定住を促進する取組が進められています。駅周辺では、鉄道やバスに加え徒歩や自転車等も活用されており、戸建て住宅を中心とした広い生活圏を形成し健康的で暮らしやすい環境づくりが進められています。
- ・当圏域につながる高速道路や中勢バイパス等の道路網整備等の新たな社会基盤整備が進められ、アクセスの向上に伴う産業集積に向けた新産業の創造、地域の特性を生かした交流促進に向けた取組が進められています。
- ・全国的に自然災害が多発するなか、本圏域ではリスクを考慮した都市構造の検討が進められており、沿岸部の地震津波対策や丘陵部の土砂災害対策等が推進されています。また、市町では地籍調査について、沿岸部を中心に重点整備区域を設定するなど積極的な取組が進められています。

## （2）圏域・都市計画区域において都市計画が担うべき中心課題

圏域の現状をふまえ、基本方針で示した「都市づくりの方向」ごとに都市計画が担うべき中心課題を抽出します。

<地域の個性を生かした魅力の向上>

- ・自然・文化の一翼を担う地域として、豊かな自然環境や歴史・文化等の多様な地域資源を生かし、地域活力の向上に資する広域交流を促すことが必要です。
- ・これまでに形成されてきた道路・公園等の都市施設や、既に立地・集積している都市機能、あるいは歴史・文化を背景とするまち並み等のストックを生かしながら、都市空間を魅力あるものとしていくことが必要です。

<sup>6</sup> 南海トラフ地震：駿河湾から遠州灘、熊野灘、紀伊半島の南側の海域および土佐湾を経て日向灘沖までのフィリピン海プレートおよびユーラシアプレートが接する海底の溝状の地形を形成する区域を震源とする大規模な地震のこと。

<sup>7</sup> 集約型都市構造：一般的には、医療・福祉施設、商業施設等の都市機能がアクセス性の高い交通結節点等の拠点にまとまって立地し、その周辺に住居がまとまって立地することで、高齢者をはじめとする住民が公共交通によりこれらの都市機能に容易にアクセスできるような都市構造をいう。

#### <都市機能の効率性と生活利便性の向上>

- ・土地利用面では、市街地において行政や文化活動の中核的な機能の維持・集積・相互連携を図るとともに、これらの機能を生かした付加価値の高い良好な居住環境を形成し、都心居住を促進・支援することが必要です。
- ・商業・業務、文化、医療、教育等、多様な都市機能は、集約型都市構造の構築の観点から、中心市街地や主要な駅周辺等における既存ストックの活用が可能な区域への集約が必要です。特に、連携中枢都市圏の連携中核都市の候補である津市や定住自立圏構想における中心市である松阪市は、その周辺市町との間で医療・福祉をはじめとする生活サービスの立地等について連携の検討が必要です。
- ・人口減少に伴い空き地や空き家が発生し、市街地の低密度化がさらに進行すると予測されており、生活利便性を確保するために必要な都市機能を維持することが必要です。
- ・幹線道路沿道等にみられる無秩序な市街化動向については、居住環境や農業生産環境の阻害要因になり得ることから、地域のコミュニティ維持に配慮しつつ、適宜適切な土地利用の規制・誘導により、秩序ある土地利用の維持・増進を図ることが必要です。
- ・施設面では、人口減少等の社会情勢の変化を十分にふまえた上で、県民生活を支える幹線道路ネットワークや公共下水道等について計画の必要な見直しを行い、整備を進めるとともに、良好な居住環境の形成に向けた都市施設の充実および適切な維持管理を計画的・効率的に進めることが必要です。
- ・超高齢社会への対応と環境負荷の低減に向け、利便性の高い公共交通ネットワークの構築とサービスレベルの維持・向上を図るとともに、公共交通の利用を促進するための交通結節点および周辺施設の整備も必要です。

#### <災害に対応した安全性の向上>

- ・沿岸部を中心に地震災害による大規模な被害が想定されていることや洪水被害、土砂災害等の風水害が懸念されていることをふまえ、災害に強いまちづくりに向け、必要となる地籍調査等を進めるとともに、防災・避難施設の整備等のハード対策と土地利用の規制・誘導等のソフト対策を一体的に進めることが必要です。
- ・地震・津波災害や洪水・高潮被害、土砂災害などに強いまちづくりに向け、緊急輸送道路や河川・海岸堤防、土砂災害防止施設等の公共土木施設について、未整備箇所の整備や、老朽化対策を進める必要があります。

#### <産業振興による地域活力の向上>

- ・本圏域は、産業集積の一翼を担う地域として、豊かな自然環境との調和を図りながら、工業系用途地域や交通利便性の高い高速道路 I C、幹線道路沿道等において工業系の産業集積を図ることが求められています。
- ・開業が見込まれるリニア中央新幹線については、整備の進捗を注視しながら、その施設への円滑なアクセスや他圏域との交流に資する交通ネットワーク等の整備を検討し、地域活力の向上につなげていくことが必要です。

### （３）都市計画の理念と目標

圏域の現状および課題をふまえ、本圏域のめざすべき将来像を理念として示すとともに、基本方針にて示した「都市づくりの方向」（「県民と共に考える地域づくり」およびこれを土台とする４つの方向）ごとに目標を設定します。

#### 『三重の中核を担い、世代を超えて育む文化・教育・スポーツの都市(まち)』

国・県の行政機関が集中する三重県の中核的な圏域として、集積した文化・教育・スポーツ機能を生かしながら、多様なライフスタイルに応じた暮らしを提供することにより、世代を超えて住み続けたいと感じる都市環境を創出する都市をめざします。

#### 【地域の個性を生かした魅力の向上】

##### －魅力や個性を生かし新たな価値を生み出す圏域づくり－

- ・ 県総合文化センター周辺や齋宮跡、松坂城跡周辺、三重大学をはじめとする自然、歴史・文化、教育、スポーツ、景観等にかかる多様な地域資源を生かした地域づくりを進めます。
- ・ 古いまち並みや水・緑に囲まれた良好な生活空間は、安らぎや潤いを与える場、ゆとりあるオープンスペースとしての保全や活用を図り、都市の付加価値を高めます。
- ・ 郊外の既成市街地等では、子育て世帯等が、広い菜園付きの住まいや周辺農地を活用した生活環境で、自然と親しみながら地域コミュニティのなかで穏やかな暮らしを送ることができる地域づくりを進めます。

#### 【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

##### －都市機能の集約化と連携による中核的な圏域づくり－

- ・ 県内の行政や文化の中核としての圏域の役割に応じつつ、また、隣接する伊勢志摩圏域等とのつながりを生かしながら、多様な都市機能の集約を図る拠点的形成・配置し、各拠点間の相互連携が可能な都市構造の構築をめざします。
- ・ 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するなど、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めざします。
- ・ 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」に必要な避難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、用途を考慮した都市的土地利用の抑制や建築物の構造規制等を行うほか、災害リスクの低い場所への都市機能や居住の移転を進めるなど、大規模自然災害による被害の低減に向けて都市構造の再編を検討します。

## 【産業振興による地域活力の向上】

### －産業集積と広域交流促進の両輪による活力ある圏域づくり－

- ・環境への負荷やエネルギー効率を考慮しながら地域や企業のニーズを反映し、伊勢自動車道の各 I C 周辺や幹線道路沿道等の交通利便性の高い区域、工業系用途地域内の低未利用地などへの産業の集積を図ります。
- ・リニア中央新幹線や新名神高速道路をはじめとする広域交通ネットワーク等、産業振興に資する都市施設を活用し、地域産業の生産性向上をめざします。
- ・自然や文化等の多様な地域資源を生かした集客施設による広域的な交流を促すことで活力ある拠点づくりを進めます。

---

(上記4つの方向の土台)

## 【県民と共に考える地域づくり】

- ・都市づくりの主役は県民との観点から、県民の参画と協働による取組を推進し、県民が参画しやすい環境づくりを進めます。
- ・県民が都市計画や都市づくりに参画しやすい環境をめざし、知識の普及や積極的な情報提供を行うとともに、県民が意見を述べる可以增加を図ります。

## (4) 圏域・都市計画区域の将来都市構造

「(3) 都市計画の理念と目標」において示した将来像について、「都市づくりの方向」ごとに以下の要素とその組合せで将来都市構造図として示します。

### ◆ 将来都市構造図で示す要素

拠点	<p>広域的な役割をもつ圏域における拠点</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広域拠点：「集約型都市構造の要」として多様な都市機能の集約を図る地区</li> <li>○ 交流拠点：広域的な交流活動を行う地区・施設等（自然交流拠点、歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点に区分する。）</li> <li>○ 広域的な防災拠点：広域的な防災機能を備えた施設、災害時に拠点となる施設等</li> </ul>
連携軸	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ 広域連携軸：主に圏域間や県外との連携を担う交通基盤</li> <li>○ 圏域内連携軸：主に圏域内の連携を担う交通基盤</li> <li>○ 防災連携軸：災害時の物資輸送等を担う交通基盤</li> <li>○ 緑のネットワーク軸：自然環境と市街地を連携する河川や海岸線</li> <li>○ 歴史連携軸：地域の歴史や文化をつなぐ歴史的な街道</li> </ul>
ゾーン	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 市街地：現行の用途地域と今後用途地域の指定が見込まれる概ねの範囲</li> <li>○ 工業系土地利用誘導ゾーン：積極的に大規模工業施設の誘導に取り組むゾーン</li> <li>○ 自然交流地区：自然環境を生かした交流を推進する区域等</li> <li>○ その他 <ul style="list-style-type: none"> <li>・農用地区域、森林地域：原則として保全を図る市街地外の森林や優良な農地</li> <li>・防災に係る指定区域等：災害への対応の前提となる土砂災害警戒区域等、河川浸水想定区域、津波浸水想定区域</li> </ul> </li> </ul>

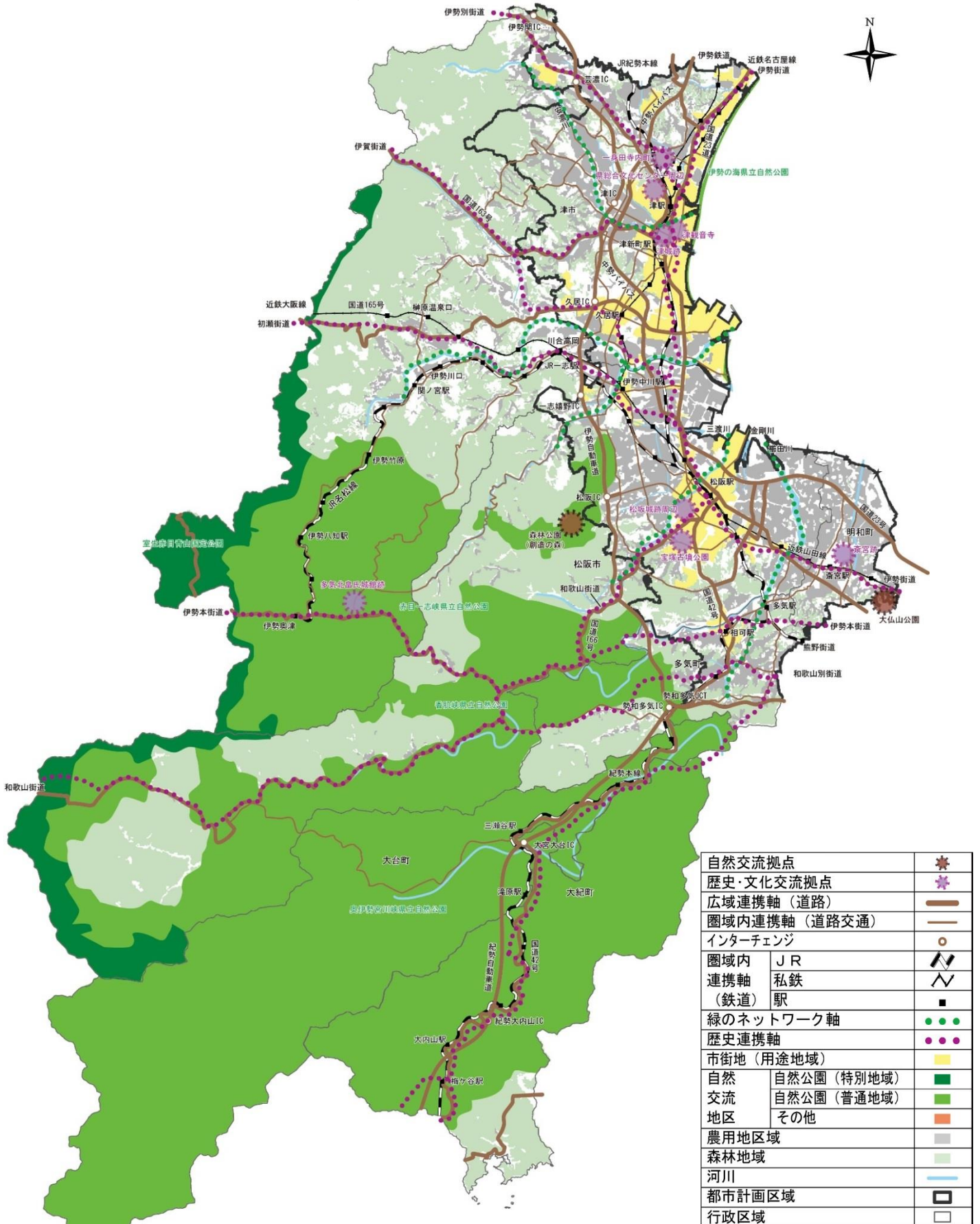
### ◆ 都市づくりの方向と要素の組合せ

		都市づくりの方向			
		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	産業振興による地域活力の向上
拠点	広域拠点		○		
	交流拠点	自然交流拠点	○		
		歴史・文化交流拠点	○		○
		レクリエーション等交流拠点			
	広域的な防災拠点			○	
連携軸	広域連携軸	○	○	○	○
	圏域内連携軸	○	○	○	○
	防災連携軸			○	
	緑のネットワーク軸	○			
	歴史連携軸	○			
ゾーン	市街地（用途地域）	○	○	○	○
	工業系土地利用誘導ゾーン				○
	自然交流地区	○			
	その他	農用地区域、森林地域	○		
防災に係る指定区域等				○	

# ◆ 中南勢圏域将来都市構造図 (1 / 4)

【地域の個性を生かした魅力の向上】

・魅力や個性を生かし新たな価値を生み出す圏域づくり

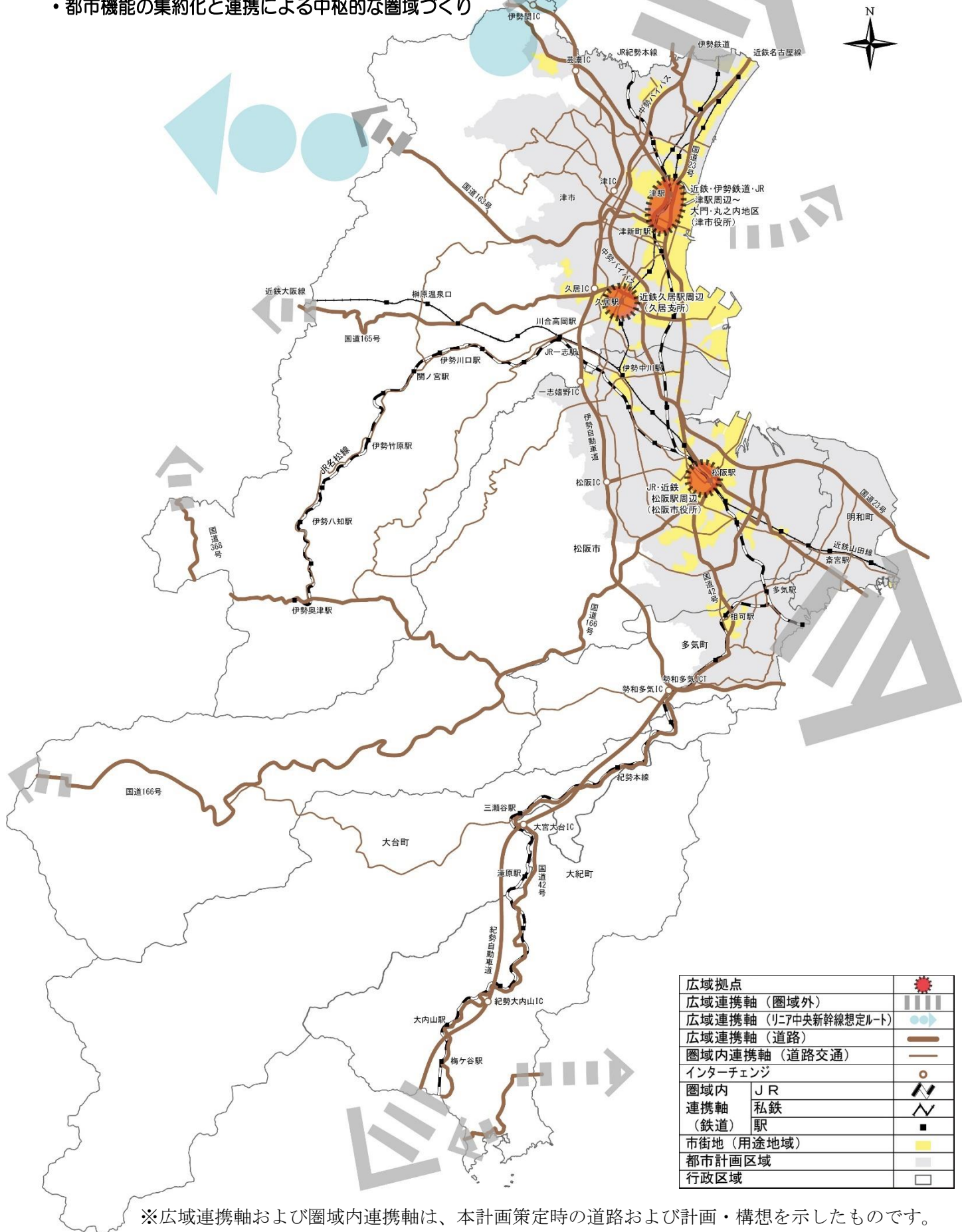


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

# ◆ 中南勢圏域将来都市構造図 (2 / 4)

【都市機能の効率性と生活利便性の向上】

・都市機能の集約化と連携による中枢的な圏域づくり

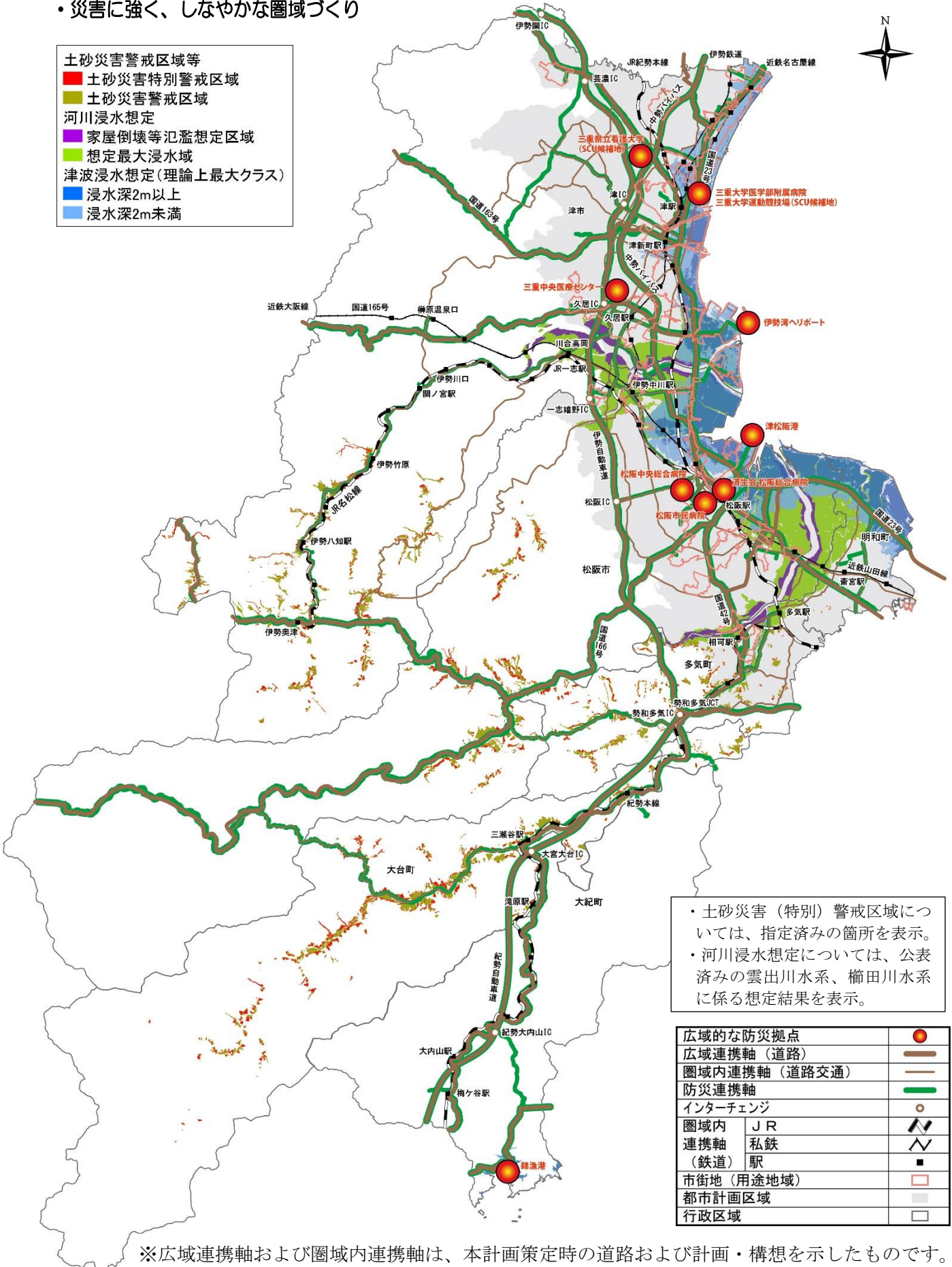


# ◆ 中南勢圏域将来都市構造図 (3 / 4)

【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

土砂災害警戒区域等
■ 土砂災害特別警戒区域
■ 土砂災害警戒区域
河川浸水想定
■ 家屋倒壊等氾濫想定区域
■ 想定最大浸水域
■ 津波浸水想定(理論上最大クラス)
■ 浸水深2m以上
■ 浸水深2m未満



- ・土砂災害（特別）警戒区域については、指定済みの箇所を表示。
- ・河川浸水想定については、公表済みの雲出川水系、榎田川水系に係る想定結果を表示。

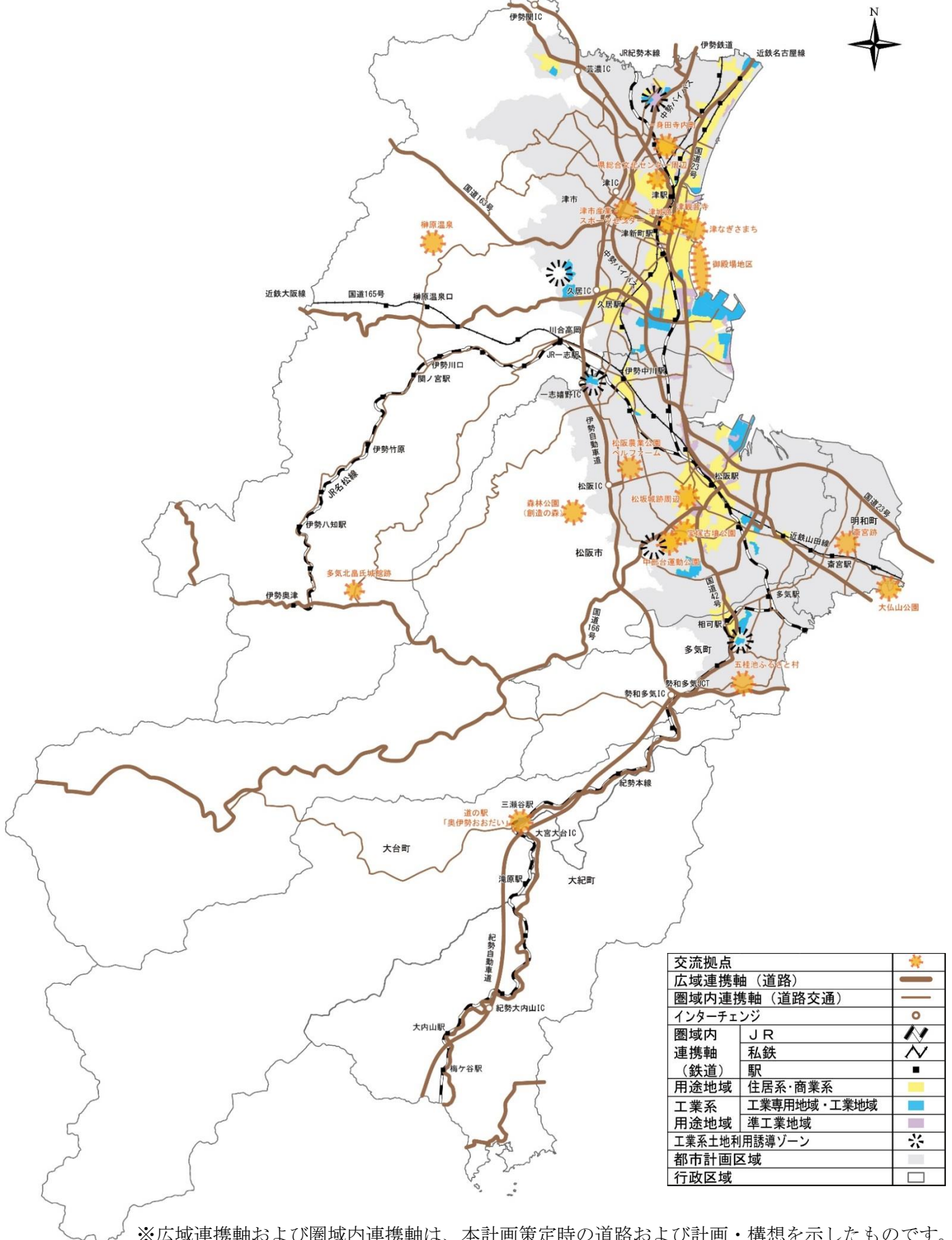
広域的な防災拠点	●				
広域連携軸 (道路)	—				
圏域内連携軸 (道路交通)	—				
防災連携軸	—				
インターチェンジ	○				
圏域内	<table border="1"> <tr> <td>J R</td> <td>≡</td> </tr> <tr> <td>私鉄</td> <td>≡</td> </tr> </table>	J R	≡	私鉄	≡
J R		≡			
私鉄	≡				
連携軸 (鉄道)	■				
市街地 (用途地域)	□				
都市計画区域	□				
行政区域	□				

※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

# ◆ 中南勢圏域将来都市構造図 (4 / 4)

【産業振興による地域活力の向上】

- 産業集積と広域交流促進の両輪による活力ある圏域づくり



※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

## ① 拠点形成・機能誘導の方針

### i. 広域拠点

- ・本圏域において、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を広域拠点として位置づけます。

※広域拠点の選定：都市機能の集積評価（都市施設の立地状況、人口集中地区等）と交通アクセス機能の評価（鉄道交通・バス交通の状況、幹線道路の整備状況）により一定基準を満たす地区を選定しました。

### ◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域拠点	津市	津	近鉄・伊勢鉄道・JR津駅周辺～大門・丸之内地区周辺（津市役所）
			近鉄久居駅周辺
	松阪市	松阪	JR・近鉄松阪駅周辺（松阪市役所）

#### 【各拠点の方向性】

#### ○津駅・大門・丸之内地区周辺、松阪駅周辺

県庁所在地である津市の主要駅等の周辺、および広域の生活圏の中心である松阪市の主要駅周辺に必要となる高次な都市機能の集積・強化、広域的な生活関連機能の向上を図ります。

#### ○久居駅周辺

一定の人口が集積する生活圏にある主要駅周辺に必要となる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。

### ii. 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地区を交流拠点とします。

※交流拠点の選定：主要観光地や広域交流のための施設整備等が行われている施設を選定しました。

#### <自然交流拠点>

- ・交流拠点のうち、広域的な公園や自然公園区域内に所在する自然環境を生かした地区や施設を自然交流拠点として位置づけます。
- ・自然交流拠点およびその周辺では、豊かな自然環境の保全に努めつつ、施設の維持、整備を進め、アクセスの向上を図ります。

#### <歴史・文化交流拠点>

- ・交流拠点のうち、特に個性ある歴史・文化、景観を生かし魅力ある地域づくりを行う地区や施設を歴史・文化交流拠点として位置づけます。
- ・歴史・文化、景観を生かした地域づくりを行うため、地域づくりの支援やアクセスの向上を図ります。また、地域における歴史的風致の維持および向上に関する法律に基づく取組を促進するほか、当該区域の周辺を含めて景観法に基づく重点地区の指定や文化財

保護法等の適用を検討し、区域の保全を図ります。

＜レクリエーション等交流拠点＞

- ・上記以外で、広域交流を行う地区や観光施設をレクリエーション等交流拠点として位置づけます。
- ・レクリエーション等交流拠点として位置づける観光施設等では、交流による地域活力の維持・向上に資するアクセスの向上や相互連携の促進を図ります。また、県総合文化センター周辺は、文化機能のさらなる集積を図るため、博物館等の文化系の大規模集客施設の立地を許容するほか、これら施設の相互連携、文化交流による地域活力の維持・向上を促進するためのアクセスの向上を図り、当該施設および周辺に指定されている地区計画を維持します。

◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称	
交流拠点	自然交流拠点	松阪市	—	森林公園（創造の森）
		明和町	明和	大仏山公園
	歴史・文化 交流拠点	津市	津	県総合文化センター周辺
				一身田寺内町
				津城跡
				津観音寺
		—	多気北畠氏城館跡	
		松阪市	松阪	松坂城跡周辺
	レクリエーション等 交流拠点	明和町	明和	宝塚古墳公園
				斎宮跡
	レクリエーション等 交流拠点	津市	津	津なぎさまち
				津市産業・スポーツセンター
				御殿場地区
		—	榊原温泉	
		松阪市	松阪	松阪農業公園ベルファーム
中部台運動公園				
多気町		多気	五桂池ふるさと村	
大台町	—	道の駅「奥伊勢おおだい」		

iii. 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および重要港湾等を広域的な防災拠点として位置づけます。

※広域的な防災拠点の選定：三重県地域防災計画に位置づけのある施設を選定しました。

- ・広域的な防災拠点として位置づける各施設は、維持・活用を図るため、周辺地域の市街地整備や緊急輸送道路沿道の建築物の耐震化を進めるなど、拠点周辺地域の防災性向上を図ります。



### ◆ 将来圏域構成（拠点）

拠点名	市町名	都市計画区域	拠点名称
広域的な 防災拠点	津市	津	三重大学医学部附属病院
			三重中央医療センター
			国立大学法人三重大学運動競技場（SCU <sup>8</sup> 候補地）
			三重県立看護大学（SCU候補地）
			伊勢湾ハリポート
	松阪市	松阪	津松阪港
			松阪市民病院
			済生会 松阪総合病院
			松阪中央総合病院
	大紀町	—	錦漁港

### 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づけ、ネットワークの構築を図ります。

### ◆ 将来圏域構成（連携軸）

連携軸名	位置づけ	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、鉄道および航路	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絡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	緊急輸送道路
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	主要河川（河川沿いの緑および水面）
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

### ③ 土地利用別の目標・方針

#### i. 住居系市街地

- ・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で災害リスクが低く、都市基盤が整備された区域へ居住を誘導することにより、その区域内の人口割合を増加させるよう取り組みます。それ以外の住居系市街地では、ゆとりある生活環境の形成を

<sup>8</sup> SCU (Staging Care Unit) : 航空搬送拠点臨時医療施設。航空機での搬送に際して患者の症状の安定化を図り、搬送するための救護所として、被災地および被災地外の航空搬送拠点に、広域医療搬送や地域医療搬送に際して設置されるもの。

図るなどめざす市街地像に応じた空き地・空き家や都市農地の活用等を進めます。

- ・災害リスクが高い沿岸部等で対策が必要な区域については、都市的土地利用の抑制や建築物の構造等の規制による被害の低減等の施策を実施し、その区域において被害を受ける人口割合を減少させるよう取り組みます。

## **ii. 商業系市街地**

### **【広域拠点】**

- ・広域拠点では、商業・業務、文化、医療、教育等の多様な都市機能を集積し中心市街地の活性化を図るため、必要な都市計画制度を適用します。
- ・広域拠点のうち周辺に人口が集積し公共交通の利便性が高い区域では、新たな大規模集客施設の立地を誘導するため、用途地域として商業地域や近隣商業地域を維持します。

### **【その他商業系土地利用】**

- ・広域拠点以外の区域においては、地域住民が日常の買い物や診療等の生活サービスを楽しむことができるよう既存の商業地域または近隣商業地域の指定を維持します。
- ・現に大規模集客施設が立地する区域では、その立地を維持する必要がある場合は、用途地域として商業地域や近隣商業地域を維持または指定します。

## **iii. 工業系市街地**

### **【工業系土地利用】**

- ・地域活力の維持・向上を図るため、工業系用途地域や用途地域外の一団の既設工業用地に加え、県や市町の計画などにより検討・選定され、新たな工業用地の需要が認められる適地を工業系の土地利用を図るべき地域ととらえ、新たな産業や既存産業の立地を促進します。
- ・産業構造の変化等により利用がされなくなった工業用地については、必要に応じて、都市構造へ与える影響等を考慮しつつ、用途の転換を検討します。

### **【工業系土地利用誘導ゾーン】**

- ・工業系の土地利用を図るべき地域のうち、高速道路 I C 周辺や幹線道路の沿道でニーズが高く一定規模以上の工業用地の確保が見込まれる区域や、既存の工業系用途地域（工業地域・工業専用地域）内の大規模未利用地を工業系土地利用誘導ゾーンと位置づけ、市町と協力して積極的に大規模工業施設の誘導に取り組みます。

## **iv. 自然・都市農地等**

### **【自然交流地区】**

- ・圏域内の多様で豊かな自然環境を生かした交流を推進するため、自然公園地域等を自然交流地区として位置づけ、風致地区の適用や都市計画法以外の制度の活用等により、整備保全を図ります。

## 【都市農地等】

- ・市街地内の集团的な農地や山林等は、都市環境にゆとりやうるおいをもたらすとともに、都市農業の場やオープンスペースとしての機能も有することから、地域のめざす市街地像に応じて保全・活用を図ります。
- ・市街地外に位置する森林や優良な農地については、原則として保全を図ります。

## ④ 都市施設整備等の目標・方針

### i. 都市施設

- ・道路や公共下水道等の都市施設については、利便性を確保しながら適切に維持管理ができるよう必要な施設を都市計画に定め、計画的かつ効率的・効果的に整備します。また、県と市町が協働し、都市計画決定され長期未着手となっている施設等の必要性を検証し、人口減少の状況等により必要性が低下したものについては、計画の廃止を含めて見直しを行います。
- ・行政機関等の公共建築物については、既存の施設を有効に活用しつつ、人口減少等に対応した再編・集約を図るなかで、拠点内への集積を図るなど、適切に配置するよう努めます。
- ・道路については、拠点間の円滑な連携を効率的に実現するため、既存ストックを有効に活用しながら交通需要や都市機能の連携に対応するとともに、安全性や沿道環境を考慮し、役割に応じた階層的な道路ネットワークの構築を進めます。
- ・リニア中央新幹線の整備効果を享受できるよう、地域の交通ネットワークとの連携強化を図ります。
- ・防災施設等については、災害に強いまちづくりを進めるため、引き続き、計画的に整備を推進するとともに、既存施設の長寿命化等適切な維持管理を実施します。
- ・多くの人が集まる拠点およびその周辺では、歩行者や自転車等の安全性を高めるため、ユニバーサルデザイン<sup>9</sup>に配慮した歩道等の整備を実施するとともに、たまり空間や駐輪スペース等を備えた快適な移動空間の形成を図ります。

### ii. 公共交通

- ・集約型都市構造の構築にあたっては、都市機能の集約を図る拠点を形成するとともに相互に連携させることが重要であることから、整備が進むリニア中央新幹線や高速バス等の広域ネットワーク、それらに接続する公共交通を含めた総合的な交通体系の構築を進めます。
- ・歩行者や自転車等の利便性に配慮しながら、鉄道駅やバス停等の交通結節点および周辺整備等を進め、公共交通の利用促進を図ります。また、交通結節点となる拠点周辺等への居住の誘導を進め、持続可能な公共交通を維持します。

<sup>9</sup> ユニバーサルデザイン：物理的、社会的、制度的、心理的な全ての障壁（バリア）に対処するという考え方を「バリアフリー」といい、施設や製品等について新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方を「ユニバーサルデザイン」という。

## **(5) 一体の圏域形成に向けた方針**

都市活動が広域化しているなかで持続的な都市づくりをしていくためには、圏域をより一体的に捉えていくことが必要であることから、圏域における都市計画区域の再編および指定の方針について示します。

### **① 都市計画区域の再編**

- ・本圏域は、津、松阪の各都市計画区域の市街化区域を中心に、圏域全体で都市活動が行われている状況であり、長期的には1つの生活圏として、一体の都市形成を図ることが望ましいと考えられます。
- ・津市の区域においては、都市計画区域の統合を検討します。この他、当面は、隣接・近接都市計画区域とのつながりを意識しながら、広域拠点を中心とした各拠点への都市機能の集積を進め、都市計画区域ごとに集約型都市構造の構築に取り組みますが、今後の生活圏構成の変化をふまえつつ、長期的には行政区域を越えた再編について検討します。
- ・非線引き都市計画区域については、市街地の低密拡散の抑制を前提とする土地利用コントロールを行うために必要な制度の適用等を検討します。

### **② 都市計画区域の指定**

- ・津市（旧久居市・旧一志町）の都市計画区域外は、津都市計画区域と地形的に一体性があります。また、都市的土地利用の集積があることに加え、人口が増加傾向を示す区域や農地転用、市街化動向がみられることから、今後も人口や市街化動向を注視しつつ、必要に応じて都市計画区域の拡大を検討します。