

松阪都市計画

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

計 画 書

三 重 県

目次

| | |
|------------------------------------|----|
| はじめに | 1 |
| 第1章 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 | 7 |
| 4 圏域・都市計画区域の将来都市構造 | 9 |
| 5 一体の圏域形成に向けた方針 | 17 |
| 第2章 土地利用規制の基本方針 | 18 |
| 1 区域区分の要否 | 18 |
| 2 区域区分の方針 | 18 |
| 第3章 主要な都市計画の決定方針 | 19 |
| 1 土地利用に関する主要な都市計画の決定方針 | 19 |
| 2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針 | 22 |
| 3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針 | 24 |
| 4 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定方針 | 25 |
| 5 地域の特性に応じて定めるべき事項 | 26 |
| 土地利用構想図 | 28 |

はじめに

「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。）は、都市計画法第 6 条の 2 の規定に基づき、都道府県が当該都市計画区域全体を対象として、広域的見地から、区域区分をはじめとした都市計画の基本的方針を定めるものです。都道府県は、当該都市計画区域の人口、産業等の現状及び将来の見通しを踏まえ、住民にわかりやすい形であらかじめ長期的な視点に立った都市の将来像やその実現に向けての大きな道筋を明らかにし、市町が策定する「市町村の都市計画に関する基本的な方針」と連携して、地域の特性を生かした都市計画の実現をめざします。

三重県（以下「本県」という。）では、都市計画区域マスタープランの改定に先立ち、『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（2017 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、一体的観点から概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」

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、概ね 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。

そのため、第 1 章では、圏域全体としての広域的な観点から展望した概ね 20 年後の将来都市像や都市づくりの目標を示します。

第 2 章以降は、第 1 章の圏域全体の都市計画の目標を踏まえ、基準年を令和 2 年（2020 年）、目標年次を令和 12 年（2030 年）として、当該都市計画区域における概ね 10 年間の具体的な都市計画の方針を定めます。

第1章 中南勢圏域における都市計画の目標

1 圏域・都市計画区域の現状と取組

(1) 圏域・都市計画区域の現状

【構成市町】

- ・津市、松阪市、明和町、多気町、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））

ア 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（平成27年（2015年）時点）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。

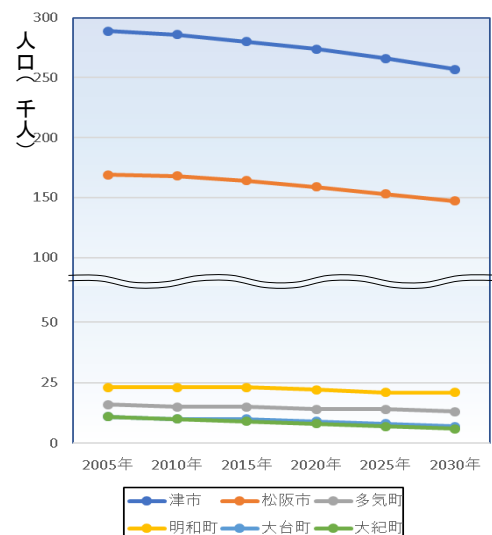
製造品出荷額および商品販売額は、と

【中南勢圏域位置図】



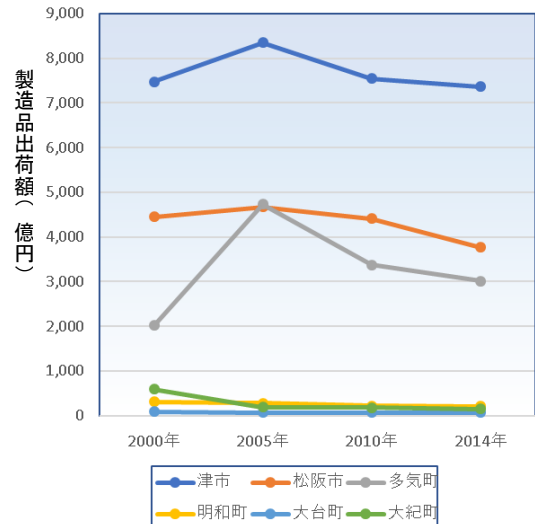
出典:国土地理院 <http://maps.gsi.go.jp/development/ichiran.html>
 (海域部は海上保安庁海洋情報部の資料を使用して作成)

【圏域内市町別人口の推移と予測】



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。

【圏域内市町別製造品出荷額の推移】



イ 市街化動向

人口集中地区（DID）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（2015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（2013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。

ウ 都市施設・公共交通

本県においては、高規格幹線道路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、本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、紀勢自動車道や国道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供用が進んでいます。

都市施設の整備状況（平成22年（2010年）時点）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5.14㎡/人（県平均10.65㎡/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、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。

エ 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（理論上最大クラス）による津波浸水想定区域には、圏域人口の23%が居住し、主要な公共公益施設の19%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（2016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

＜地域の個性を活かした魅力の向上＞

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。

＜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。

開発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

『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。

(1) 地域の個性を活かした魅力の向上

—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。

(2) 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。

(3) 災害に対応した安全性の向上

ー災害に強く、しなやかな圏域づくりー

「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。

(4) 産業振興による地域活力の向上

ー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ー

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IC周辺や幹線道路沿道等の交通便利性の高い区域、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。

(5) 県民と共に考える地域づくり（上記4つの方向の土台）

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ことができる機会の増加を図ります。

4 圏域・都市計画区域の将来都市構造

(1) 拠点形成・機能誘導の方針

ア 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。

◆ 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・J R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 | 近鉄・J R松阪駅周辺（松阪市役所） |

<各拠点の方向性>

(ア) 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。

(イ) 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。

イ 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。

(ア) 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。

(イ) 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。

(ウ) 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 |
| | | | | | 宝塚古墳公園 |
| | 明和町 | 明和 | — | — | 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 |
| | | 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 | |

ウ 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災害時における緊急輸送道路の機能確保を図るなど、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 |
| | | | 三重大学グラウンド（SCU候補地） |
| | | | 三重県立看護大学（SCU候補地） |
| | | | 伊勢湾ヘリポート |
| | 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 |

エ 地域拠点

圏域において集約型都市構造の要となる中心市街地として位置づけた広域拠点に加え、都市計画区域において、生活圏内の居住者が徒歩又は公共交通等により、到達可能な主要駅、役場等を中心に、日常サービスを受けられる都市機能の維持・集約を図る区域を地域拠点として位置づけます。

地域拠点は、広域拠点と連携して集約型都市構造の骨格を構築するものであり、日常サービス機能の維持・集約を図ることで地域コミュニティの維持・増進を促進し、良好な居住環境の創出及び定住人口の維持を図ります。

本圏域では、以下に示す区域を位置づけます。

◆ 将来圏域構成（拠点）

| 拠点名 | 市町名 | 都市計画区域 | 拠点名称 |
|------|-----|--------|-----------------|
| 地域拠点 | 津市 | 津 | 近鉄津新町駅周辺 |
| | | | 近鉄江戸橋駅周辺 |
| | 松阪市 | 松阪 | 近鉄伊勢中川駅周辺 |
| | 多気町 | 多気 | J R相可駅周辺（多気町役場） |
| | 明和町 | 明和 | 明和町役場周辺 |

（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。

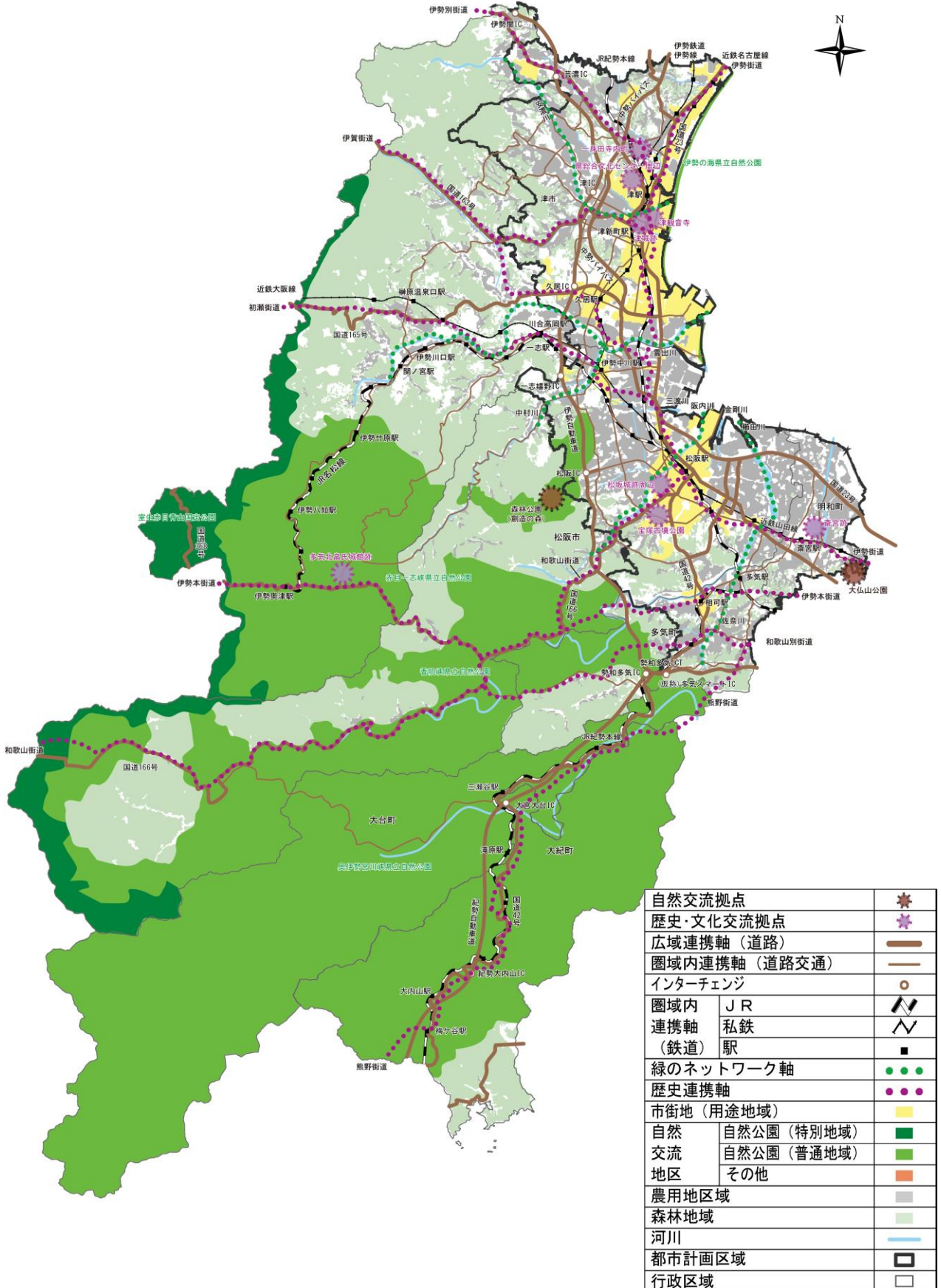
◆ 将来圏域構成（連携軸）

| 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 |

◆ 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

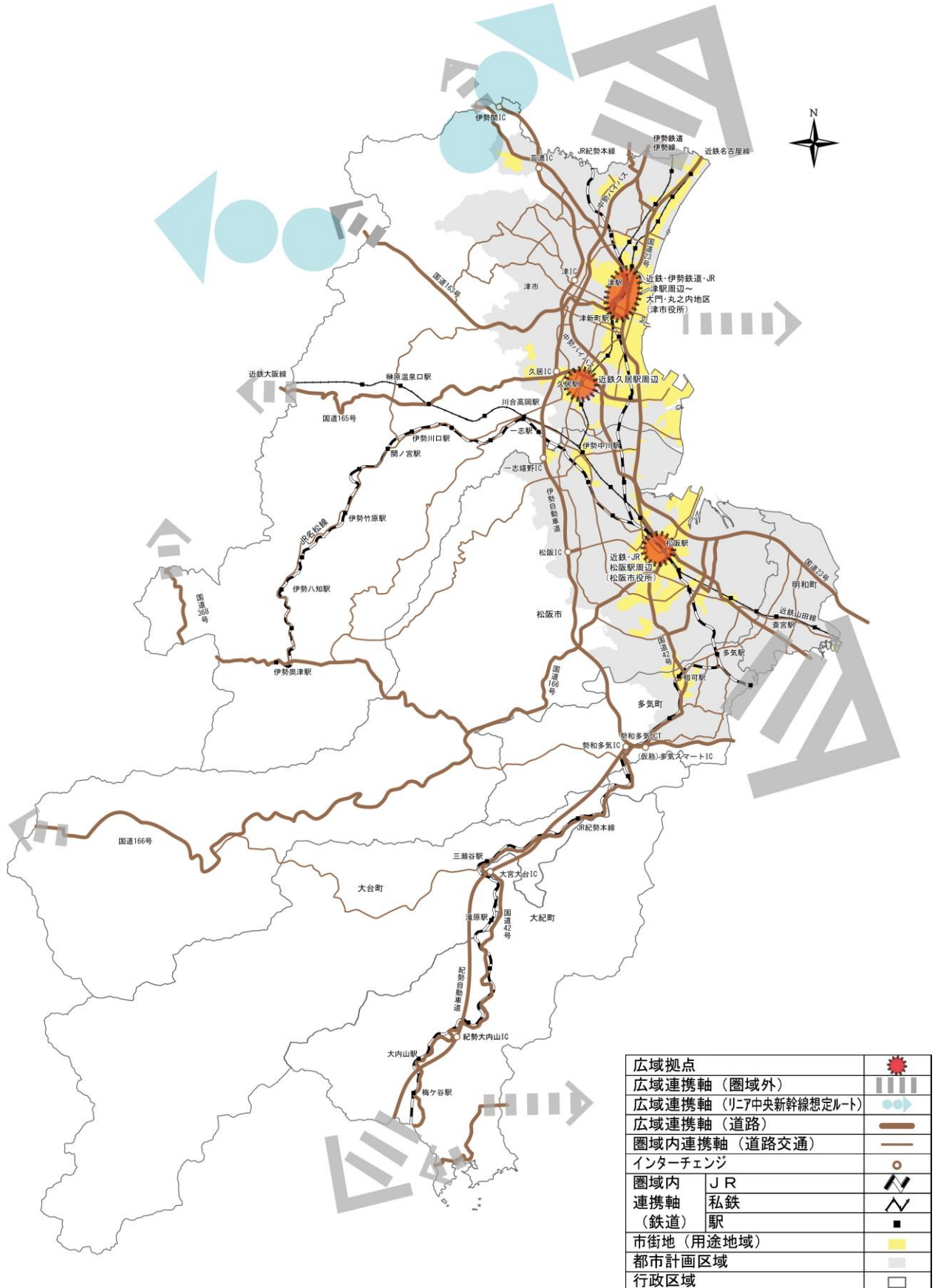


※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 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



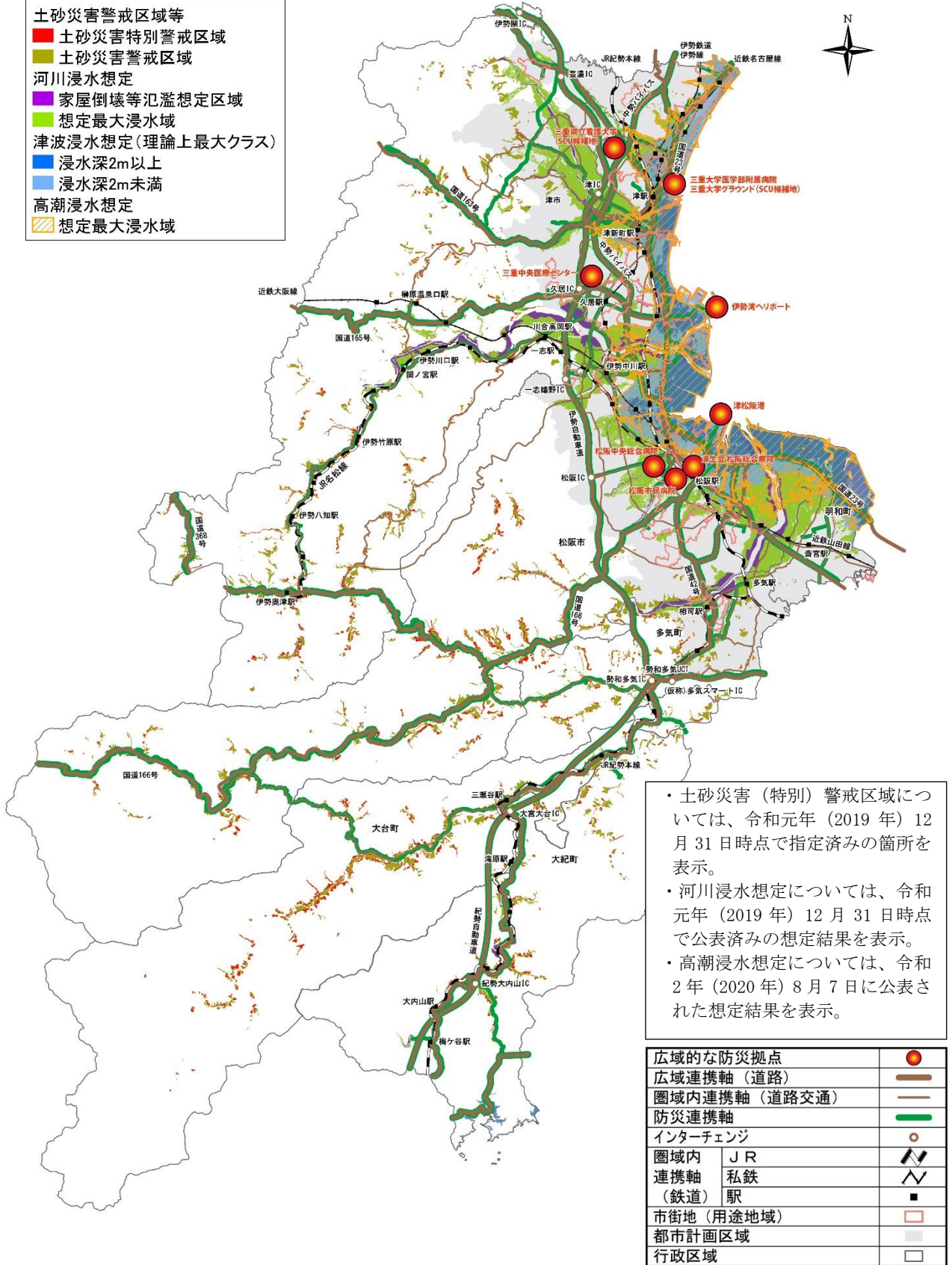
※広域連携軸および圏域内連携軸は、本計画策定時の道路および計画・構想を示したものです。

◆ 中南勢圏域将来都市構造図 (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
- 高潮浸水想定
- 想定最大浸水域



- ・土砂災害(特別)警戒区域については、令和元年(2019年)12月31日時点で指定済みの箇所を表示。
- ・河川浸水想定については、令和元年(2019年)12月31日時点で公表済みの想定結果を表示。
- ・高潮浸水想定については、令和2年(2020年)8月7日に公表された想定結果を表示。

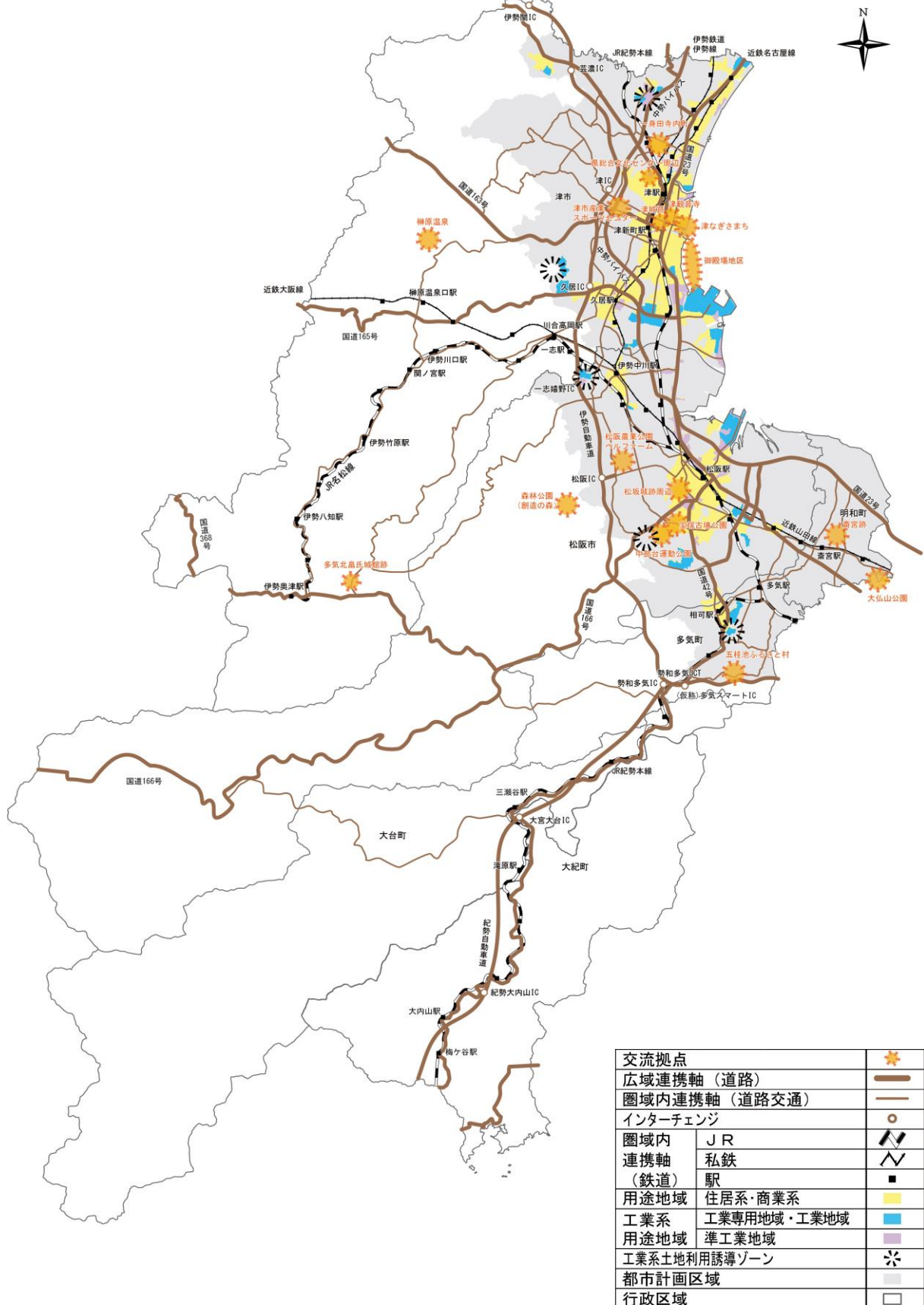
| | |
|--------------|---|
| 広域的な防災拠点 | ● |
| 広域連携軸(道路) | — |
| 圏域内連携軸(道路交通) | — |
| 防災連携軸 | — |
| インターチェンジ | ○ |
| 圏域内連携軸(鉄道) | — |
| JR | — |
| 私鉄 | — |
| 駅 | ■ |
| 市街地(用途地域) | □ |
| 都市計画区域 | □ |
| 行政区域 | □ |

※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。

5 一体の圏域形成に向けた方針

(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て、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。

第2章 土地利用規制の基本方針

1 区域区分の要否

本区域では、区域区分の適用を継続します。

本区域の人口は減少傾向にあり、世帯数も目標年次である2030年までには減少に転じる見込みです。しかし、広域拠点における都市機能の維持や集約、生活に必要な都市機能の適正な配置を図るとともに、幹線道路の整備に伴う市街地の低密拡散を抑制し、区域内の自然環境を保全する必要があるため、区域区分の適用及び立地適正化計画により土地利用の適正な規制・誘導を図ります。

2 区域区分の方針

本区域における概ねの人口及び産業の規模について、現況及び今後の見通しを勘案し、目標年次における市街化区域の概ねの規模を想定します。なお、産業の規模については、中南勢圏域としての規模を想定します。

(1) 概ねの人口

三重県推計値

| 区分 \ 年次 | 2020年(基準年) | 2030年(目標年次) |
|-----------|------------|-------------|
| 都市計画区域内人口 | 146千人 | 概ね136千人 |
| 市街化区域内人口 | 92千人 | 概ね85千人 |

(2) 概ねの産業の規模

三重県推計値

| 区分 \ 年次 | 2020年(基準年) | 2030年(目標年次) | |
|---------|------------|-------------|------------|
| 生産規模 | 製造品出荷額 | 13,708億円 | 概ね14,721億円 |
| | 卸小売販売額 | 9,142億円 | 概ね7,259億円 |

※生産規模は、中南勢圏域（津及び松阪の2都市計画区域）の数値です。

(3) 目標年次の市街化区域の概ねの規模及び現在市街化している区域との関係

| 区分 \ 年次 | 2020年(基準年) | 2030年(目標年次) |
|---------|------------|-------------|
| 市街化区域面積 | 3,074ha | 概ね3,074ha |

第3章 主要な都市計画の決定方針

1 土地利用に関する主要な都市計画の決定方針

(1) 主要用途の配置方針

ア 住宅地

高度な都市機能の集約を図る広域拠点では、商業地域又は近隣商業地域の用途地域の指定を維持し、土地の高度利用や複合利用により、都心居住機能を配置します。

地域拠点及びその周辺地では、交通結節点の機能を維持しつつ、居住機能を配置します。

既存の市街地では、居住環境の状況や都市基盤施設の整備状況、公共交通網の形成状況を踏まえ、日常生活に必要な施設の配置に配慮しながら、低層住宅地、中高層住宅地、一般住宅地を配置します。

良好な居住環境を備えた郊外の住宅団地等では、住宅専用地域の用途地域の指定を維持し、定住人口や地域コミュニティの維持・増進を図るため、低層住宅地を配置します。

イ 商業・業務地

広域拠点では、都心居住や中心市街地の活性化、広域交流の促進を支援する商業・業務、文化、医療、教育等の多様な都市機能を配置します。

地域住民の日常の消費需要に対応する広域拠点以外の商業・業務地では、めざす地域像に応じて商業地域や近隣商業地域等の用途地域を指定・維持しつつ、特別用途地区の併用指定を行うなど新たな大規模集客施設の立地を抑制します。

ウ 工業地

地域活力の維持・向上に向け、適切な工業用地の確保が必要です。新たな産業や既存産業の立地を促進するため、工業系用途地域や用途地域外の一団の既設工業地に加え、自治体の計画等により検討・選定された適地を工業地として配置します。

工業系土地利用誘導ゾーン内については、積極的に工業施設を誘致し、既存ストックを活用しつつ、必要な基盤整備を進めます。

準工業地域で、住宅地・商業地・工業地が混在している地域では、それぞれの地域の実情に応じて必要な場合には適正な用途地域へ変更し、計画的に土地利用の誘導を図ります。

また、重要港湾である津松阪港では、物流港としての役割を維持するため、臨港地区の指定を維持します。

(2) 市街地における建築物の密度構成に関する方針

広域拠点では、多様な都市機能の集約に対応するため、地域のまちづくりの方針に応じ、高密度な市街地の形成を図ります。なお、松阪駅の南側等の一部区域については、土地の高度利用を図ります。

地域拠点では、中密度な市街地の形成を図ります。

工業系地域については、工業生産活動の増進、公害の防止などを勘案しつつ、適正な工業地の環境形成を図ります。

その他の区域では、現在の密度を維持し、良好な住宅団地等においては、ゆとりある居住環境を維持します。

(3) 市街地の土地利用の方針

ア 土地の高度利用に関する方針

広域拠点では、商業・業務、文化、医療、教育等の都市機能の集約や都心居住を促進するため、必要な都市施設等を整備しつつ、土地の合理的かつ健全な高度利用を促進します。

イ 居住環境の改善又は維持に関する方針

快適で安全な居住環境を創出するため、住宅の耐震化、ユニバーサルデザインに配慮した住まいづくり及び空き家対策の促進等、本区域の市街地において必要な施策を実施します。

拠点及びその周辺地等居住の誘導を図るべき区域においては、道路や公園等必要な都市施設の整備を進めるとともに、近年進行する都市のスポンジ化（人口減少に伴い、空き地・空き家等の低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する現象）への対応を促進します。また、その他の区域における空き地・空き家等により生じる空間については、緑地へ転換する等その適切な利活用について検討を進めます。

ウ 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街地における身近な緑地の適切な維持や保全を図るため、公園・緑地や街路樹等の維持、公共施設や民地内の緑化等について、市民や事業者との協働による取組を推進します。

エ 都市防災の観点から必要な都市的土地利用の抑制に関する方針

本区域マスタープランで位置付けた拠点及びその周辺地については、将来にわたり都市機能を集約し存続させる区域（以下「都市機能の集約をめざす区域」という。）であることから、都市防災に係る施策を実施し、安全性の向上を図ります。

そのうえで、都市機能の集約をめざす区域を除く、一定の拡がりをもった

住居系の既成市街地における著しく災害リスクが高い区域については、地域地区の見直しや建築物の構造規制に係る条例制定等の検討を促進します。

土砂災害の危険性の高い地域では、市街化を抑制するほか、水源涵養機能を持つ樹林地等の保全を図り、災害の防止に努めます。

(4) その他の土地利用の方針

市街化調整区域では、集約型都市構造の構築をめざすため、市街化の抑制を基本としつつ、必要に応じて、地域コミュニティの維持を目的とした取組や工業の増進等を目的とする開発について、市街化調整区域の性格を変えない範囲で計画的に取り組みます。

ア 優良な農地との健全な調和に関する方針

一団の優良農地については、引き続き開発を抑制し、保全を図ります。

イ 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

農地や山地等については、保水・涵養機能を維持するため、市街化を抑制します。

溢水・湛水や津波浸水等の災害リスクが高い区域については、引き続き市街化を抑制します。

土砂災害の危険性が高い地域では、現在の土地利用を踏まえつつ、新たな宅地化や開発行為を抑制します。

ウ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

丘陵部や里山の山林や古墳、海岸線や干潟、それらを結ぶ河川等は、都市景観や市街地環境を維持・増進するための重要な緑地として保全に努めます。

エ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

市街化調整区域の集落等では、集落の維持を図るため、必要な区域について、地区計画制度等を活用し、日常生活における利便性の向上に資する機能の導入を図ります。

また、工業の増進等を目的とする一定規模以上の開発は、立地の確実性、周辺環境への影響等を勘案し、計画的に集積を図ります。

面的整備を検討、実施している区域では、有効な土地利用を進めるため、事業の実施が確実となった段階に必要な施設を都市計画に定めるとともに、必要に応じて市街化区域に編入します。

2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定方針

(1) 交通施設の都市計画の決定方針

ア 交通体系の整備方針

都市機能の集約を図る拠点の形成と相互の連携のため、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。

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。加えて、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を図ります。事業については、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ものを都市計画に定め、計画的かつ効率的・効果的に整備します。

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、バリアフリー化の推進を含め、ユニバーサルデザイン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。

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るとともに、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の実現を図ります。

イ 主要な施設の配置方針

(ア) 道路

a 高規格幹線道路等

伊勢自動車道については、圏域外と連携する現在の機能を維持します。

b 幹線道路

本区域の骨格軸を形成し、名古屋市及び北勢圏域、伊勢志摩圏域等を結節する国道 23 号、東紀州圏域を連結する国道 42 号については、幹線道路機能の維持や強化を図ります。

供用が進められている中勢バイパスや松阪多気バイパスは、幹線道路や市街地の渋滞緩和や連携の強化を図るため、整備を促進するとともに、松阪多気バイパスと市街地を連携する幹線道路について、必要な整備を進めます。

圏域において圏域内連携軸として位置づけ、区域内の広域拠点や地域拠点、自然交流拠点や歴史・文化交流拠点、レクリエーション等交流拠点等を相互に連携する主要地方道鳥羽松阪線、主要地方道松阪久居線、主要地方道松阪第 2 環状線、主要地方道嬉野美杉線、一般県道松阪環状線等の幹

線道路については、必要な整備を推進するとともに、機能の維持を図ります。

圏域において防災連携軸に位置づけた幹線道路については、緊急輸送道路として防災機能の維持や強化を図ります。

(イ) 鉄道

圏域において拠点間連携軸に位置づけた JR 紀勢本線、JR 名松線、近鉄山田線、近鉄大阪線、近鉄名古屋線は、超高齢社会に対応した、地球環境にやさしい交通機関として維持するため、交通結節点及びその周辺の整備によって利便性を向上させ、利用促進を図ります。

(ウ) その他

都市計画決定され長期未着手となっている道路等の都市施設については、その必要性を検証した上で、人口減少の状況等により必要性が低下したもののについては、計画の廃止を含め、見直しを行います。

バス交通については、鉄道との一体的な利用を促進するための交通結節点及び運行経路周辺の整備に加え、バスロケーションシステム等、利用促進に資するシステムの拡大について検討します。

市内の各拠点と集落地等との連携については、移動円滑化支援のため、第二次松阪市地域公共交通網形成計画をもとに、バス路線の維持を図り、誰もが利用しやすい環境の整備を推進します。

ウ 主要な施設の整備目標

概ね 10 年以内に整備（着手を含む。）を予定する主要な施設は、以下に示すとおりです。

■主要な施設の整備目標（道路）

| 種別 | 都市計画道路名 | 路線名 |
|----|---------------|-------------------|
| 道路 | 3・3・25 中勢バイパス | 国道 23 号（中勢バイパス） |
| | 3・3・17 松阪バイパス | 国道 42 号（松阪多気バイパス） |
| | 3・3・12 宮町豊原線 | 主要地方道鳥羽松阪線 |
| | 3・4・22 東黒部豊原線 | 一般県道松阪環状線 |
| | — | 一般県道松阪嬉野線 |

(2) 下水道及び河川の都市計画の決定方針

ア 下水道及び河川の整備方針

本区域では、中勢沿岸流域下水道（松阪処理区）とその流域関連公共下水道の計画区域があります。今後も更なる公共用水域の水質環境の改善と快適な生活環境の確保に向け、地域の状況に応じた農業集落排水事業等との連携を図りながら、引き続き必要な下水道の整備を図ります。

区域内の河川については、良好な水辺環境に配慮しながら河川整備を進め

るとともに、下水道との連携を図り、総合的な治水対策を促進します。

イ 主要な施設の配置方針

(ア) 下水道

中勢沿岸流域下水道（松阪処理区）は、流域関連公共下水道と連携を図りながら、引き続き松阪浄化センターの増設整備を推進します。

(イ) 河川

櫛田川については、河川整備計画に基づき、堤防強化等の整備とともに河川環境の整備と保全について推進を図ります。

雲出川、中村川については、改修計画に基づき、堤防整備等の推進を図ります。

三渡川、百々川については、河川整備計画に基づき、自然環境や良好な水辺環境の維持等に配慮しつつ整備を推進します。

ウ 主要な施設の整備目標

概ね 10 年以内に整備（着手を含む。）を予定する主要な施設は、以下に示すとおりです。

■主要な施設の整備目標（下水道・河川）

| 種別 | | 事業箇所 |
|-----|------|------------------|
| 下水道 | | 中勢沿岸流域下水道（松阪処理区） |
| 河川 | 一級河川 | 櫛田川 |
| | | 雲出川 |
| | | 中村川 |
| | 二級河川 | 三渡川 |
| | | 百々川 |

3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定方針

(1) 主要な市街地開発事業の決定方針

本区域では、社会経済情勢の変化に的確に対応するため、集約型都市構造の実現をめざしており、広域拠点、地域拠点等の既成市街地を中心に既存ストックを活用した効率的な市街地整備を進めます。

居住や都市機能の集約を図るべき区域については、民間事業者等の参画を誘導しつつ、地域のまちづくり方針に応じた都市機能増進施設の整備や良好な居住環境の形成等を図ります。

この実現にあたっては、市街地内に散在する空き地等を集約・再編し、地域に必要な公共施設等を整備することを可能とする柔軟な土地区画整理事業等の適用をはじめ、地域の価値を早期に向上する取組を進めます。

低層・高密な市街地においては、狭隘な区画道路、幹線道路が未整備等の

問題を抱えているため、地域コミュニティに配慮しながら面的整備にあわせて、道路・公園等の整備を進めます。

4 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定方針

(1) 基本方針

本区域は、赤目一志峡県立自然公園や丘陵地、里山の樹林地、河川、海岸線等、水と緑に恵まれた自然環境を有しています。

地球温暖化対策の観点から、CO₂の吸収源となる緑地を積極的に保全し、創出することが必要であり、都市防災の観点から、雨水流出や土砂災害の抑制に資する緑地の保全が重要となっています。豊かな自然環境と共生する都市づくりのため、また、CO₂吸収による温室効果ガス削減の観点から、市街地及びその周辺の緑地の保全や整備を図ります。

(2) 主要な緑地の配置方針

ア 環境保全系統

圏域において緑のネットワーク軸に位置づけた中村川、阪内川、櫛田川並びに自然交流地区に位置づけた赤目一志峡県立自然公園や鶴地区海岸等の海岸線は、本区域の骨格をなす緑地として保全を図るとともに、優れた環境を生かした自然に親しむ空間の整備に努めます。

市街地を囲む丘陵地の樹林地や優良農地は、都市の身近な緑地として、無秩序な市街化を抑制し、保全に努めます。

歴史的風土を構成する古墳と一体となった樹林地や社寺林等の保全を図ります。

工業団地周辺の斜面樹林は、公害の緩和等に資する緑地として保全します。

イ レクリエーション系統

スポーツ・レクリエーション需要に応えるため、中部台運動公園、松阪市総合運動公園、雲出川河川敷公園を配置するとともに、交流拠点に位置づけた松阪農業公園ベルファームを配置し、機能の維持・増進を図ります。

ウ 防災系統

自然環境保全地域や保安林をはじめ、丘陵地の樹林地や平野部の農地等の防災機能を踏まえ、無秩序な市街化を抑制することで保全を図ります。

災害時における避難空間や災害活動の拠点となる公園緑地等の確保に努めます。

また、市街地を中心とした水害を防止するため、河川流域における保水又は遊水機能の保全に努めます。

エ 景観構成系統

丘陵地の緑地等は、市街地景観にとって重要な要素である後背緑地であるため、環境維持と景観保全に向け、必要に応じて風致地区の指定等を検討します。

市街地周辺の田園景観を構成する優良農地や優れた海岸景観を形成している鵜地区海岸等は、都市を特徴づける景観資源として保全を図ります。

西山古墳や向山古墳をはじめとする古墳と一体となった樹林地や社寺林は、地区を特徴づける景観資源として保全を図ります。

(3) 実現のための具体の都市計画制度の方針

海岸沿いの水辺や丘陵地に点在する良好な樹林地、古墳や神社周辺の樹林地は、必要に応じて緑地保全地域や風致地区等の適用について検討します。

また、レクリエーションや防災等、多様な機能を確保するため、都市公園の配置を適切に行います。

また、都市計画区域周辺において、開発等による無秩序な土地利用や市街化拡大の恐れがある場合には、必要に応じて都市計画制度の適用により適正な土地利用を図ります。

5 地域の特性に応じて定めるべき事項

(1) 大規模自然災害の被害低減に向けた方針

本区域は、南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域の指定を受けていることから、三重県防災・減災対策行動計画の展開により、災害に強いまちづくりを進めます。また、地震・津波の災害リスクの高い区域については、「三重県地震・津波被害の低減に向けた都市計画指針」で示した土地利用検討区域を設定のうえ、土地利用や防災・減災施策の取組を促進します。このほか洪水・高潮等の災害リスクの高い区域についても、今後の土地利用を検討したうえで、被害低減に向けた施策の取組を促進します。この土地利用検討区域は、居住を誘導する区域から除くことをめざします。

災害に強い都市の形成をめざし、広域的な防災拠点に位置づけた津松阪港、松阪市民病院、済生会松阪総合病院、松阪中央総合病院へのアクセスの向上等を図るほか、市街地において必要な都市基盤整備を進めます。

市街地に必要なオープンスペースや安全な避難路等について、適正な配置を促進します。

市街地を中心とした水害を防止するため、河川改修に努めるほか、流域における保水・遊水機能の保全を図るため、無秩序な市街化を抑制します。

あわせて、ハザードマップを活用した防災意識の啓発や災害時の速やかな応急・復旧体制、近隣での応援協力体制づくり等のソフト対策や地籍調査についても進めます。

(2) 空き家・空き地対策について

増加する空き家・空き地については、都市活動に支障を来すため、今後の土地利用を踏まえたうえで、必要な対策を実施していきます。管理の行き届いている空き家については、有効利用を図るため、空き家の他用途への転用等による利活用を促進します。適切な管理が行われず、地域住民の生活環境に深刻な影響を及ぼす恐れのある空き家については、除去を促すこととし、耐震性のない空き家には除去への取組を支援します。

散在する空き地については、柔軟な土地区画整理事業等の活用により集約・再編し、地域が抱える課題に対応した都市基盤の確保・整備を進めます。

(3) 都市におけるモビリティの確保に向けた方針

近年、MaaSをはじめ、AIや自動運転技術の活用など、新たなモビリティサービスへの取組がみられるようになっていきます。また、物流や自動車産業の分野でも、自動運転の実用化・活用に向けた取組が進みつつあります。

各都市が抱える課題に対して、新たなモビリティサービスが地域特性を踏まえて導入が図られるよう、立地適正化計画や地域公共交通網形成計画の見直し等による地域交通のあり方を検討します。

また、新たなモビリティの活用による課題対応のために、道路空間の再配分を行う等、必要な交通結節点や移動空間等の確保に努めます。

(4) 地域活力の維持・向上に向けた方針

交流拠点では、アクセスの向上を進めるとともに、交流拠点としてふさわしい景観の維持や増進に努めます。

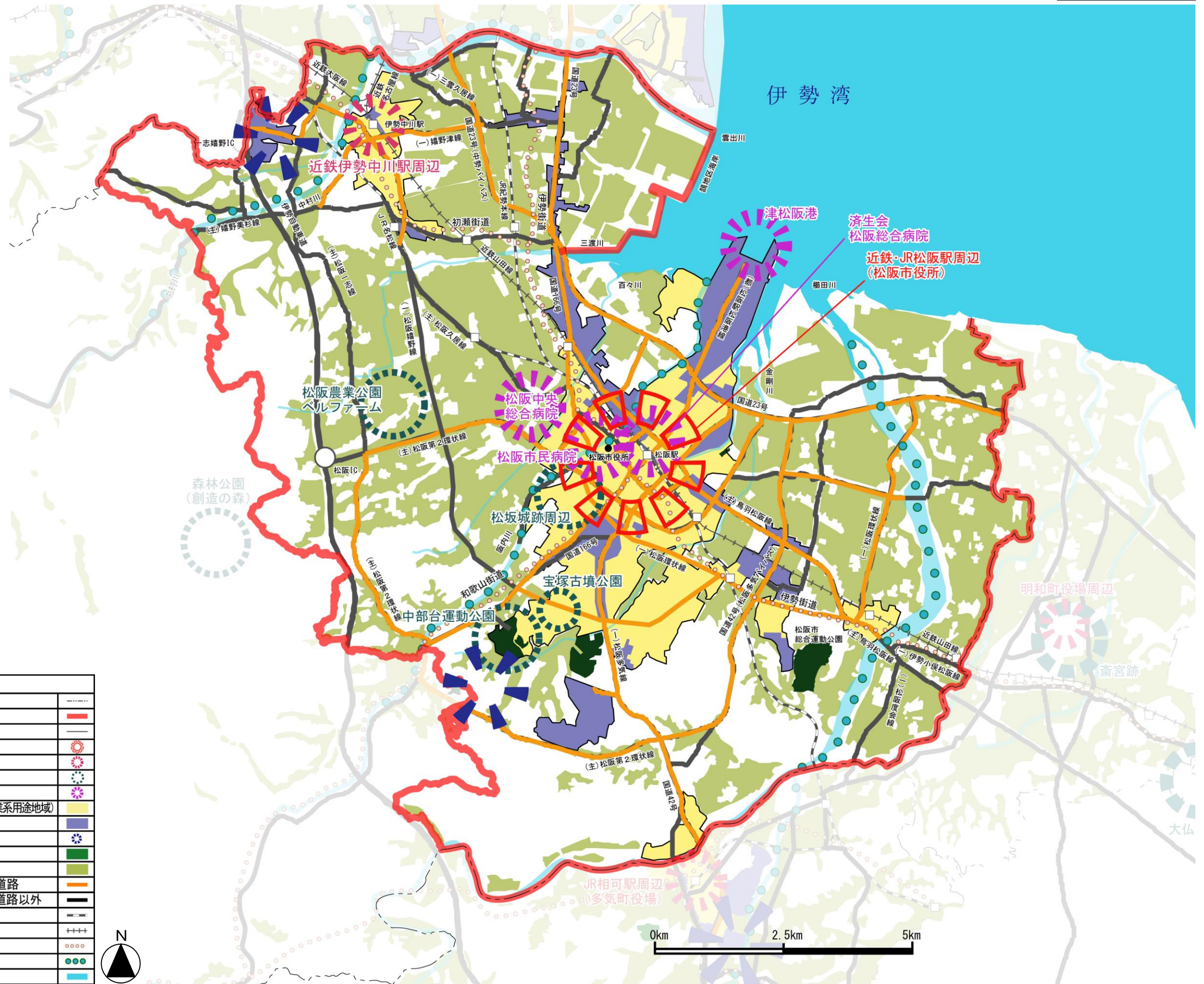
本区域は、古くからの歴史・文化や商人の町として発展してきており、築き上げられた地域ブランド等の資源と住民により創出される新たな文化を生かした地域づくりを進めます。

歴史連携軸に位置づけた伊勢街道、初瀬街道、和歌山街道は、沿道のまちづくりや新たな街道文化の創造への活用を図ります。

歴史・文化交流拠点では、魅力の維持・向上を図るため、歴史的な建物・まち並みの保全を目的とした景観地区等の制度の活用、景観計画・景観条例により景観の創出を図ります。

古墳等の歴史的な文化遺産を保全するため、開発事業に対し十分な指導を行うとともに、必要に応じて都市公園や緑地保全地域、風致地区として計画的に整備・保全します。

■土地利用構想図



| 凡例 | |
|------------------------------|----------|
| 行政界 | ---- |
| 都市計画区域 | — |
| 市街化区域界 | — |
| 広域拠点 | ◎ |
| 地域拠点 | ◎ |
| 交流拠点 | ◎ |
| 広域的な防災拠点 | ◎ |
| 住宅地(住宅系用途地域)、商業・業務地(商業系用途地域) | ■ |
| 工業地(工業系用途地域) | ■ |
| 工業系土地利用誘導ゾーン | ■ |
| 都市計画公園・都市計画緑地等 | ■ |
| 優良農地(農振農用地) | ■ |
| 広域的な位置づけのある道路 | 都市計画道路 |
| | 都市計画道路以外 |
| 鉄道(JR) | — |
| 鉄道(私鉄) | ---- |
| 歴史連携軸 | ---- |
| 緑のネットワーク軸 | ●●●● |
| 河川・海 | ■ |