

第5章 まちづくりの基本方針

第5章 まちづくりの基本方針

5-1 交通施設の方針

1. 交通施設の現状

(1) 道路網

1) 道路整備状況

本市の道路網は、高規格幹線道路として近畿自動車道伊勢線（伊勢自動車道）、都市間道路として国道 23 号、42 号、166 号等が配置され、これらの幹線道路を軸に地域道路、生活道路として県道及び市道があり、交通結節点である松阪駅を中心に、放射状・環状の道路網が形成されている。

また、都市間道路として、国道 23 号中勢バイパス、国道 42 号松阪多気バイパス、国道 368 号仁柿峠バイパスの整備や国道 166 号（田引～栗野間）の改良などが進められている。

道路整備の現状は、国道実延長 116km、主要地方道・県道実延長 265km、市道実延長 1,738km となっている。

幹線道路は、計画的な整備が進められているが、地域道路や生活道路には、狭小な区間や緊急車両の進入が困難な地区もあり、安心・安全のまちづくりの観点からも骨格的な生活道路の整備が求められている。

2) 都市計画道路の整備状況

平成 17 年度における本市の都市計画道路の整備状況は、計画決定実延長 141,731 m に対して、施工済総延長は 71,706m となっており、整備率は 50.6% となっている。

なお、当初の都市計画決定以降、長期に未整備であり、かつ今後の整備に困難が予想される路線も存在しており、適切に見直していくことが求められている。

3) 道路交通量

平成 17 年度道路交通センサスによれば、交通量が多い主な道路は、国道 23 号（約 5.6 万台/24h（松阪市曾原町））、国道 42 号（約 3.2 万台/24h）、（主）鳥羽松阪線（約 2.5 万台/24h）などとなっている。

(2) 公共交通

1) 鉄道

本市の鉄道は、JR紀勢本線、JR名松線、近鉄大阪線、近鉄名古屋線、近鉄山田線の5線があり、名古屋70分、大阪100分、京都120分、伊勢15分、尾鷲80分等の都市を結んでいる。

市内には、JR5駅、近鉄7駅の計12駅があり、中心駅は3線が連絡する松阪駅、名古屋、大阪方面の分岐点となる伊勢中川駅となっている。

2) バス

本市のバス路線は、三重交通バスにより運行されており、松阪駅を起点に編成され、平成16年度における営業路線延長は296km、乗客人員は2,446,531人となっている。

自家用車等の普及に伴い輸送人員が年々減少し、営業路線の縮小がみられる状況のなか、高齢者の移動手段の確保などを図る立場から、本市では、市街地循環バス「鈴の音バス」、飯南コミュニティバス「ほほえみ」など、7系統を自主運行としている。

3) 海上アクセス

海上アクセス松阪ルートは、伊勢湾常滑沖の中部国際空港（セントレア）への交通手段として、伊勢湾を横断し松阪市と中部国際空港を最短距離で結ぶ海上交通である。

松阪ルートは、松阪港と中部国際空港（セントレア）までの直線距離約38.5kmを、高速船で約45分で結ぶこととなり、自動車や鉄道と比較し、所要時間も約半分となり、松阪以南の地域にとって利便性が飛躍的に向上することとなる。

平成18年12月に就航を開始し、平成20年3月現在、1日に8往復16便の運行がされている。

海上アクセスの就航に伴う波及効果として、「交流人口の増加」「地元産業の活性化」「地域の国際化の進展」が期待されている。

2. 交通施設の課題

交通施設に関わる課題を以下に整理する。

(1) 道路網に関わる課題

- ・ 合併に伴う都市の一体化に向けた松阪駅周辺市街地と各地域を結ぶ道路網の配置
- ・ 海上アクセス、国道 23 号中勢バイパスによる影響を適切に受け止め、既存の鉄道駅、インターチェンジ等の結節性を高める幹線道路網の配置
- ・ 国道・県道の整備促進と、これらを補完する市道、都市計画道路の計画的な整備
- ・ 松阪駅前広場の整備や、周辺地域から伊勢中川駅方面に結ぶ道路の整備など交通結節機能の強化
- ・ 新たな時代の潮流等を踏まえた長期未整備都市計画道路の適切な見直し
- ・ 災害時の避難場所となる公共施設のアクセス、消防車の進入不能な地区の解消など骨格的な生活道路の整備

(2) 公共交通に関わる課題

- ・ 南三重の玄関口である海上アクセスの利用拡大
- ・ 海上アクセスと陸上の公共交通の拠点である松阪駅を結ぶバス路線の利便性の確保
- ・ コミュニティバスの運行と利便性の向上

3. 交通施設の方針

(1) 基本方針

本市の主要な交通体系は、近畿自動車道伊勢線、国道 23 号、42 号、166 号などの幹線道路網、交通結節点である松阪駅を中心に放射環状型に配置された地域道路、JR 紀勢本線、近鉄山田線等の鉄道網、バス路線により形成されている。

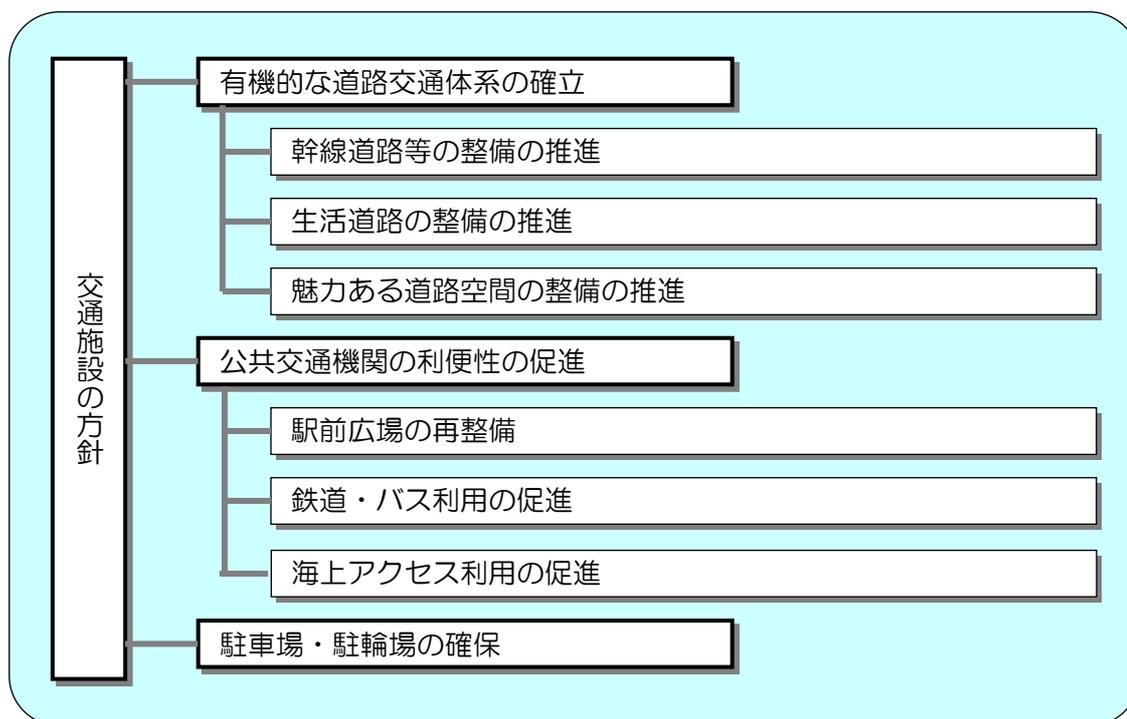
今後は、合併に伴う都市の一体化と健全な都市活動の展開に向けて、都市核である松阪駅周辺市街地と各振興局等の地域核との結節を強化する道路網配置が必要である。

また、海上アクセスの就航や国道 23 号中勢バイパス、国道 42 号松阪多気バイパスなどの整備効果を受け止め、周辺諸都市との広域連携・交流をより一層深めるために、各地域から既存の鉄道駅、インターチェンジ、ターミナル等の交通結節点までの結節を高めることが求められる。

さらに、安全かつ円滑な交通流動の確保にむけて、環状道路の早期整備、生活道路等の整備・充実が必要である。

このような状況をふまえ、以下の基本方針のもとで交通施設の整備を推進する。

● 施策の体系



(2) 配置方針

道路網の配置方針は、現在の道路体系をふまえ、広域幹線道路、幹線道路を対象として、以下のとおり設定する。

1) 広域幹線道路

将来都市像の根幹をなす南北軸及び東西軸を構成する広域幹線道路として、伊勢自動車道、国道 23 号中勢バイパス、国道 23 号、国道 42 号、国道 42 号松阪多気バイパス、国道 166 号、国道 368 号、国道 422 号、(主) 鳥羽松阪線、地域高規格道路東南海連絡道を位置づけ、周辺諸都市との広域連携・交流を促進する。

項目	構成する道路
南北軸	伊勢自動車道、国道 23 号中勢バイパス、国道 23 号、国道 42 号、(主) 鳥羽松阪線
東西軸	国道 42 号松阪多気バイパス、国道 166 号、国道 368 号、国道 422 号

2) 幹線道路

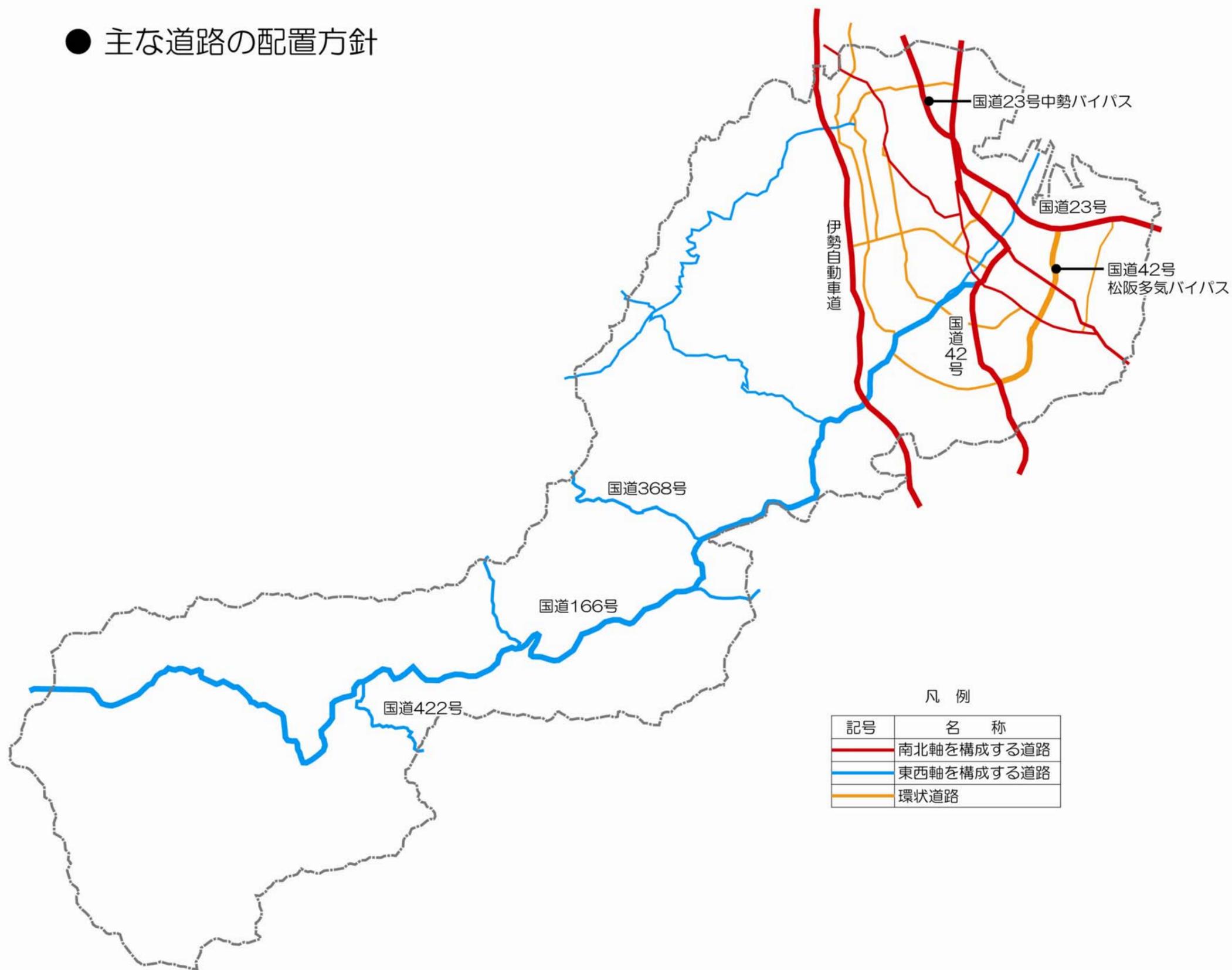
都市核と地域核の結節、交通結節点の連絡などを担う幹線道路として、(県) 嬉野津線、(県) 松阪嬉野線、(県) 松阪一志線、(主) 嬉野美杉線、(主) 松阪青山線、(主) 松阪久居線、(県) 松阪環状線、(主) 松阪第二環状線、(都) 鎌田魚見線、(都) 三渡櫛田橋線、(都) 松阪駅下徳田線、(都) 松阪駅松阪港線、(都) 高町松江岩内線、(都) 大平尾外五曲線、(都) 松阪公園大口線、(都) 東黒部豊原線を位置づける。

項目	構成する道路
都市核・地域核の結節	(県) 嬉野津線、(県) 松阪嬉野線、(県) 松阪一志線、(主) 松阪久居線
交通結節点の連絡	(都) 松阪駅下徳田線、(都) 松阪駅松阪港線、(都) 大平尾外五曲線
環状道路など域内交通流動の円滑化	(主) 嬉野美杉線、(主) 松阪青山線、(県) 松阪環状線、(主) 松阪第二環状線、(都) 三渡櫛田橋線、(都) 高町松江岩内線、(都) 松阪公園大口線、(都) 鎌田魚見線、(都) 東黒部豊原線

3) 補助幹線道路

(都) 宮町高町線などの都市計画道路、その他の県道、広域農道については、補助幹線道路として位置づける。

● 主な道路の配置方針



(3) 整備方針

1) 有機的な道路交通体系の確立

① 幹線道路等の整備の推進

○ 広域幹線道路

- ・都市間連携の強化に向け、国道 23 号中勢バイパス、国道 42 号松阪多気バイパス、国道 368 号、(主) 鳥羽松阪線の整備促進を図る。
- ・国道 166 号の改良を促進する。
- ・国道 422 号の整備を検討する。

○ 幹線道路

- ・松阪駅周辺市街地と地域核との結節の強化、地域核間の結節の強化を図るため、(県) 嬉野津線、(県) 松阪一志線、(県) 松阪嬉野線、(主) 松阪久居線、(都) 高町松江岩内線、(都) 大平尾外五曲線、(都) 東黒部豊原線などの整備、拡幅改良を推進する。
- ・(主) 嬉野美杉線、(主) 松阪青山線などの整備、拡幅改良を検討する。
- ・中心市街地への通過交通を迂回させる環状道路として、(県) 松阪環状線、(主) 松阪第二環状線、(都) 松阪公園大口線などの整備促進を図る。
- ・地域核間の結節の強化及び円滑な道路網形成の促進に向け、(都) 高町松江岩内線と伊勢中川駅周辺を連絡する道路整備について検討を図る。

○ 補助幹線道路

- ・その他の都市計画道路や県道、広域農道については、市街地と集落地間のネットワーク化、円滑な交通流動の実現のため、未整備路線の整備促進や拡幅改良に努める。

○ 長期未整備の都市計画道路

- ・全国的に見直しが進められている長期未整備都市計画道路のうち、田村高須線、内五曲長月町線、本町垣鼻線、高町松江岩内線などの未整備区間については、都市計画決定後の市街地形成状況や交通流動の状況をふまえ、適切な見直しを検討する。

② 生活道路の整備の推進

- ・市街地内や集落地内は、居住環境の改善、都市防災上の観点から道路の拡幅等により整備水準を高める。
- ・市街地郊外の進行市街地は、道路の拡幅整備、連続性を確保するなど、利便性の高い道路整備を図る。

③ 魅力ある道路空間の整備の推進

- ・(都) 松阪駅下徳田線、(都) 松阪駅松阪港線、(主) 松阪第二環状線、(都) 算所宮古線、(都) 下之庄小村線などは、シンボル道路として位置づけ、本市の玄関口にふさわしい道路景観整備を推進する。

- ・通学児童や高齢者などの交通弱者に安全で快適な歩行者空間を確保するため、歩道の整備・拡幅を図る。
- ・旧参宮街道など歴史的な景観を有する市街地は、道路整備とあわせて歴史的な街なみ景観の保全・修復を図る。

2) 公共交通機関の利便性の促進

① 駅前広場の再整備

- ・松阪駅西側の広場は、交通結節機能の強化に加えて、市街地再開発事業とあわせて再整備を図る。また、松阪駅東側の広場は、海上アクセスなどによる駅利用者の増大に対応するため、土地の有効利用の促進化を図る。

② 鉄道・バス利用の促進

- ・公共交通機関である鉄道やバスの相互連携強化を促進する。
- ・通勤・通学時の交通混在の解消、高齢者の移動手段の確保に向け、道路整備とあわせて利便性の高い系統的な運行体系の確立に努める。
- ・バス等の交通システムの充実や既存バス路線の利用促進に努めるとともに、地域住民と協働し、地域の実情に応じた交通体系の整備に努める。

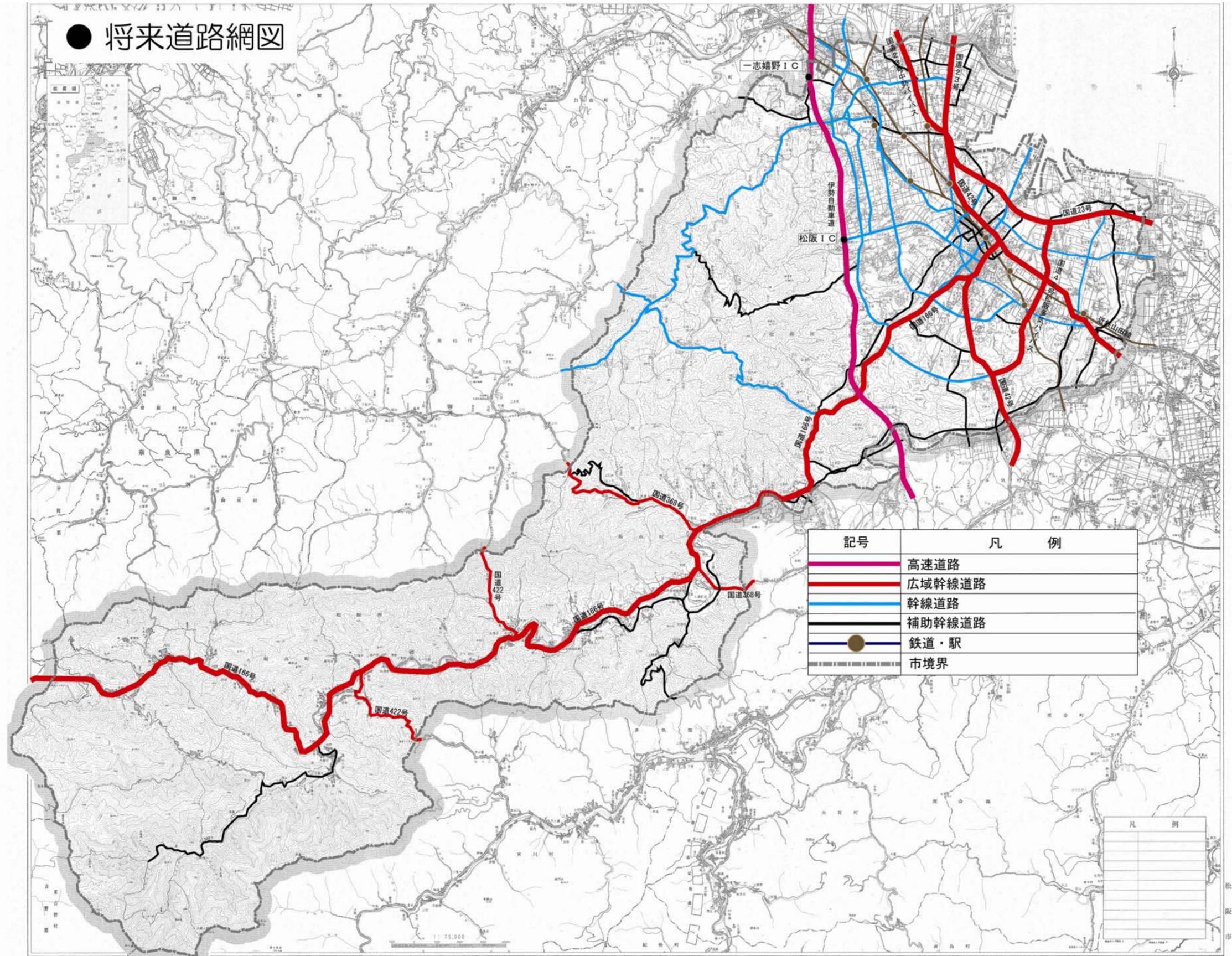
③ 海上アクセス利用の促進

- ・海上アクセスターミナルと市内各所を連絡する道路網整備とあわせて、バス運行の充実を促進する。

3) 駐車場・駐輪場の確保

- ・松阪駅や伊勢中川駅周辺等においては、鉄道利用の利便性を確保するため、駐車場及び駐輪場の確保に努める。

● 将来道路網図



記号	凡例
	高速道路
	広域幹線道路
	幹線道路
	補助幹線道路
	鉄道・駅
	市境界

凡例	

5-2 公園・緑地及び自然的環境の方針

1. 公園・緑地及び自然的環境の現状

(1) 公園・緑地の現状

平成 17 年度現在、本市では、都市公園として 184.8ha が計画決定され、このうち 91.9ha 開設済みとなっており、整備率は、49.7%となっている。

また、都市公園法施行令に基づく整備標準人口 1 人当り 10 m²/人に対し、開設済み面積は 6.0 m²/人となっているが、現在計画決定されている都市計画公園の整備が完了すれば、12.2 m²/人となる。

公園種別では、整備標準（参考値）に対し、地区公園、運動公園が充実しているが、近隣公園及び街区公園、総合公園は標準に満たない状況となっている。

さらに、市街地周辺の市街化調整区域内には、地域の景観を特徴づけている緑地が存在するが、規制の弱い隣接町では開発の進展によって失われつつある。

(2) 緑化の現状

市街地内には、松阪城周辺など古くからの地区には、寺社や屋敷内の緑地があり、学校施設等にもシンボルとなる樹木などが存在している。

公園整備、都市計画道路整備など公共施設整備に伴う、緑化に努めているものの、市街地内の緑は豊富とは言い難い状況にある。

(3) 自然的環境等の現状

1) 自然公園

本市には、奥香肌峡等の自然豊かな地域には室生赤目青山国定公園、赤目一志峡県立自然公園、香肌峡県立自然公園が指定されており、自然的環境とともに、観光資源ともなっている。

2) その他自然的環境

櫛田川、雲出川、三渡川、阪内川、中村川、中川、碧川、百々川、金剛川、愛宕川などの河川は、中山間地域の森林から豊富な栄養分を運び、肥沃な伊勢平野の形成に寄与して来ており、現在は市街地や農地・集落地の環境に、潤いを与えている。

また、鵜海岸や松名瀬海岸などの海岸部は、良好な海浜の環境により、レクリエーションにも活用されており、櫛田川河口部では干潟の優れた自然的環境を有している。

3) 文化財等の分布

特殊公園である宝塚古墳公園に代表されるように、本市には古墳等の文化財が多数存在しており、学習やレクリエーション利用などに活用可能なものも含まれている。

2. 公園・緑地及び自然的環境の課題

- ・ 東部地域の拠点的な施設として期待される松阪市総合運動公園など未開設の公園整備を推進するとともに、住区基幹公園のサービス圏外で人口増加が見込まれる地区などを中心に新たな都市公園を配置していく必要がある。
- ・ 公園が不足する地域では、古墳や河川、未利用地を活用しながら公園等の整備を進めることも必要となっている。
- ・ 市街地内、市街地周辺の緑地・樹木などの保全に努めるとともに、都市緑化を進める必要がある。
- ・ 市街地を取り巻く農地、中山間地域に至るまでの自然公園区域ともなる森林、河川及び海岸等は本市の自然的環境として保全に努める必要がある。
- ・ これらの緑地、文化財等の歴史資源を結ぶネットワーク化が必要となっている。

3. 基本方針

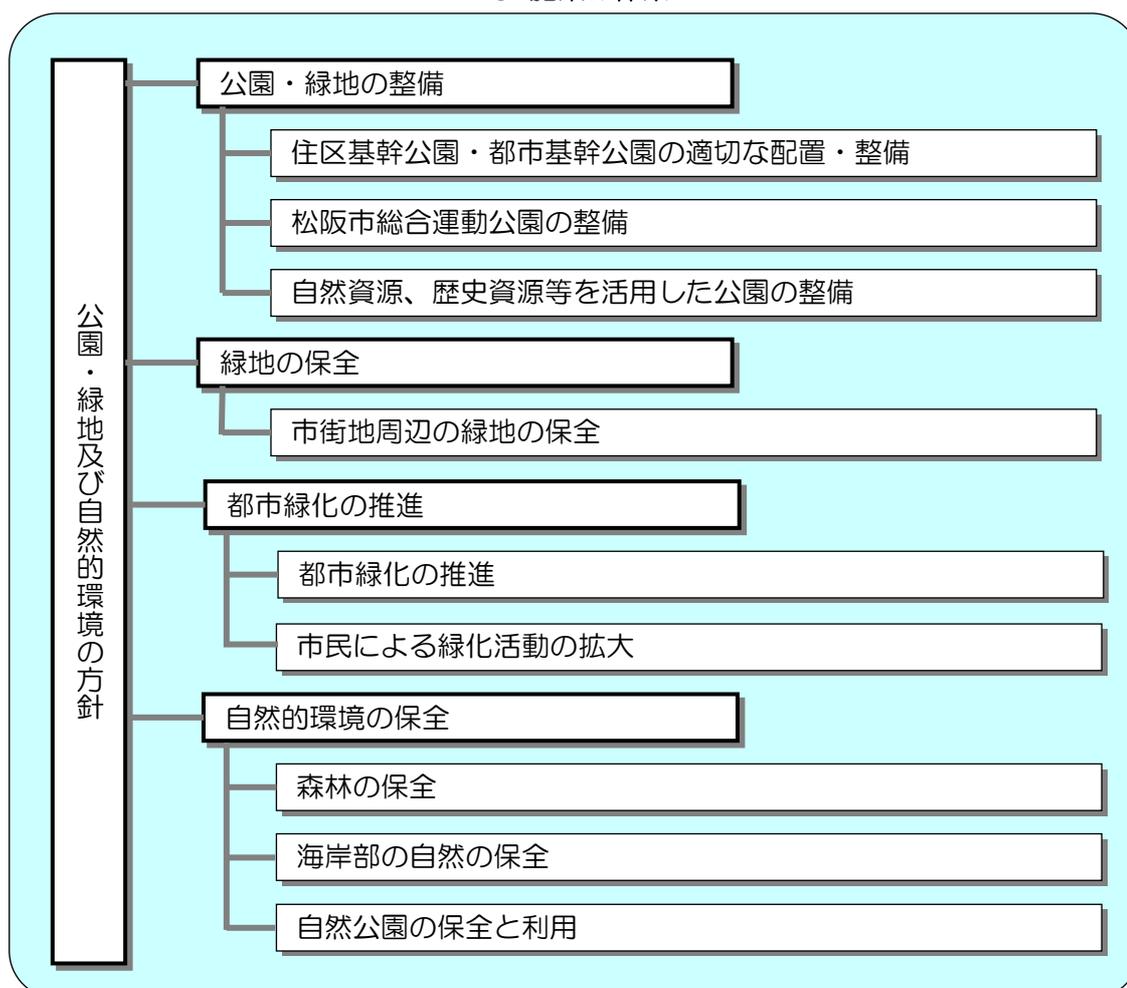
本市の都市公園の整備状況は、現在計画決定されている都市計画公園の整備が完了すれば、都市公園法施行令に基づく整備標準人口1人当たり10㎡/人を上回り、量的には充足する。

今後は、量とともに公園サービスの質を高めることが求められており、都市公園の整備状況や都市公園以外の公園類似施設等の配置状況を踏まえて、松阪市全体の公園の配置・整備の検討を進める。

また、市街地内、市街地周辺の緑地・樹木などの保全、都市緑化の推進、森林、河川及び海岸等の自然環境の保全と活用を進めるとともに、これらのネットワーク化を通じて、レクリエーション、環境保全、防災、景観形成等に寄与することが求められる。

このような状況をふまえ、以下の基本方針のもとで公園・緑地の整備、自然的環境の保全を推進する。

● 施策の体系



4. 公園・緑地及び自然的環境の配置方針

1) 都市公園・緑地の確保目標

目標年次（平成 37 年）における都市計画区域内人口 152,200 人に対し、20 m²/人を確保目標と設定し、都市公園・緑地を約 300ha 以上の確保を目標とする。

詳細については、緑の基本計画において検討を行う。

2) 公園緑地の配置方針

① 環境保全系統

本市の丘陵地・中山間地域に広がる自然公園区域及びその周辺は、自然環境形成上保全すべき緑地として配置する。

海岸部及び河川は、動植物の生息空間として保全・活用に努めるほか、櫛田川河口部の干潟の環境を保全・活用するために、新たな公園を検討する。

② レクリエーション系統

松阪公園、中部台運動公園、松阪市総合運動公園を引き続き、都市基幹公園として配置する。

日常のレクリエーション・学習機会と観光需要への対応のために、宝塚古墳公園の整備を進めるとともに、新たに天白遺跡、向山古墳などの歴史資源を活用した公園等を配置する。

中山間地域の自然公園区域は、ハイキングや自然観察などのレクリエーション空間として、保全・活用を図る。

また、海岸部・河川等は、海浜・水辺のレクリエーション空間として配置する。

③ 防災系統

広域避難場所となる中部台運動公園、カネボウ跡公園などの都市公園については、防災公園として配置する。

④ 景観構成系統

中山間地域の森林・集落地景観、農地と集落が広がる田園景観、市街地周辺の里山景観、市民のシンボルや眺望の場となる山頂、市域を形成してきた河川、海岸等は景観構成系統の緑地として位置づけ、今後も保全に努める。

また、市街地内に残された社寺・屋敷の緑、シンボルやランドマークとなっている巨樹などの保全に努める。

5. 公園・緑地及び自然的環境の整備方針

1) 公園・緑地の整備

① 住区基幹公園、都市基幹公園の適切な配置・整備

子どもの遊び場や高齢者の憩いの場の確保や市民の利用形態に配慮し、都市公園以外の公園類似施設の配置状況も踏まえ、松阪市全体の公園配置を検討し、松ヶ崎公園、ホオジ公園などの身近に利用できる公園の計画的な整備を進める。

さらに、長期未整備となっている鎌田公園、春日公園については、配置について再検討を行う。

② 松阪市総合運動公園の整備

松阪市総合運動公園は、松阪市のスポーツ・レクリエーションの拠点として期待されているとともに、東部地域の拠点としてもその整備が期待されており、当該公園の計画的な整備を進める。

③ 自然資源、歴史資源等を活用した公園の整備

複数の河川が流れる本市では河川改修等と併せた河川の公園的な利用が期待されることから、櫛田川河口部の親水機能等の整備、雲出川河川敷公園の活用及び維持、阪内川護岸の親水性の向上、中村川桜堤や河川敷の活用、碧川のハマボウの保全・活用など自然資源を活用した公園整備の検討を進める。海岸部においては、ふるさと海岸整備事業、伊勢湾西南海岸整備事業と併せた公園整備の検討を行う。

また、市街地周辺の丘陵地などを中心に多数の古墳・史跡が存在しており、日常のレクリエーション・学習機会と観光需要への対応を図るために、既存の松阪公園や宝塚古墳公園の充実とともに、天白遺跡、向山古墳などの歴史資源を活用した公園等の整備を検討する。

さらに、市街地内の未利用地、公共施設跡地などの活用が可能な場合には、これらを活用した公園整備等の検討を進める。

2) 緑地の保全

市街化区域内に残る貴重な緑地やランドマークともなる樹木などは都市に潤いをもたらしており、また、市街地周辺の緑地は、松阪市の景観を特徴づけている。

今後は、緑地保全制度の活用など市街地及び市街地周辺等の緑地の保全方策の検討を進める。

3) 都市緑化の推進

① 都市緑化の推進

既成市街地においては、(都)高町松江岩内線等の道路や公園の整備をはじめとした公共施設整備に併せて都市緑化の推進に努める。

また、土地利用転換や大規模な建築物の建替えなどは、良好な市街地環境を形成する絶好の機会であり、これらの建替えや新たな市街地環境の形成に併せた都市緑化を進めるために、緑化重点地区等の位置づけを検討するとともに、緑化に関する必要な支援を検討する。

② 市民による緑化活動の拡大

本市では、自治会等の活動の中で、道路・河川などの緑化や桜並木の整備などが自主的に行われている地区がある。今後は、市民・自治会等による自主的な緑化活動の紹介、顕彰などを通じて、既存の緑化活動をPRするとともに、緑化活動の裾野を広げていく。

4) 自然的環境の保全

① 森林の保全

森林は環境保全、景観形成、防災等にも重要な緑地となっており、人工林を中心とした荒廃が進んでいる森林については、地域森林計画等に基づく森林の整備・保全、適切な間伐の促進、伐採跡地の天然林化等の促進、人工林を中心とした中山間地域の水源涵養能力の向上など森林の保全に努める。

さらに、森林ボランティアなどによる森林の保全方策について検討を進める。

② 海岸部の自然の保全

本市には、海岸部に優れた自然的環境が息づいており、櫛田川河口部の干潟の保全、鵜海岸、天白海岸、松名瀬海岸の保全・活用、松名瀬海岸の松林の保全など海岸部の自然の保全に努める。

③ 自然公園の保全と利用

中山間地域においては、自然公園区域が指定されており、香肌峡県立自然公園、室生赤目青山国定公園など自然公園の保全を進める。

また、蓮ダム水源ビジョンに基づく周辺整備の検討、なめり湖周辺の整備について検討を進めるなど、豊富な自然資源の活用を進める。

5-3 河川・海岸、下水道の方針

1. 河川・海岸、下水道の現状

(1) 河川・海岸の現状

本市では、一級河川櫛田川、雲出川、中村川をはじめとし、櫛田川水系、雲出川水系、三渡川水系、阪内川水系、金剛川水系が、市域の西側から東側にかけて流下し、伊勢湾に注いでいる。これらの河川は、河川改修事業を中心に整備が進められているが、未改修部分もあるため、引き続き、改修整備を進めていく必要がある。

また、本市の平野部は水害が発生しやすい地形となっており、台風や豪雨等によって、各所で浸水被害が発生している。さらに、中山間地域においても、浸水・道路冠水などの被害が発生している。

このようななか、近年においては、開発の進展による排水問題が増加している。

本市には、伊勢湾に面して、津・松阪港海岸、狹師漁港海岸、伊勢湾西南海岸がある。現在、ふるさと海岸整備事業、伊勢湾西南海岸整備事業が進められ、海岸保全施設の改築、海岸景観の保全・復元、海岸利用のための利便施設の整備などが行われている。

(2) 下水道の現状

本市の下水道は、中勢沿岸流域下水道に接続する流域関連公共下水道となっており、平成18年度現在の松阪都市計画では汚水処理区域面積3,610ha、雨水排水区域面積2,667haで、松阪浄化センター約21.0haが配置されており、雨水排水のポンプ場は6箇所となっている。同じく嬉野都市計画では、汚水処理区域面積944ha、雨水排水区域面積256haで、雨水排水ポンプ場は2箇所となっている。さらに三雲都市計画では汚水処理区域530haとなっており、雨水排水は、農業系事業で対応している。

2. 河川・海岸、下水道の課題

- ・豪雨時の浸水対策のために、一級河川櫛田川、雲出川、中村川、二級河川三渡川、百々川、中川、愛宕川、金剛川、名古須川、準用河川碧川、真盛川などの河川改修を引き続き進める必要がある。
- ・三雲管内・嬉野管内では、開発の進展による排水問題が増加しており、一体的な排水計画の検討を行う必要がある。
- ・高潮・波浪等による災害に対する海岸整備事業の促進、海岸環境の保全を図る必要がある。
- ・市街地における浸水の防止のために、雨水排水施設の整備を進めるとともに、公共用水域の水質の保全を図るために、汚水処理施設については、公共下水道の整備及び農業集落排水施設の整備、合併処理浄化槽の普及を進めることが求められている。

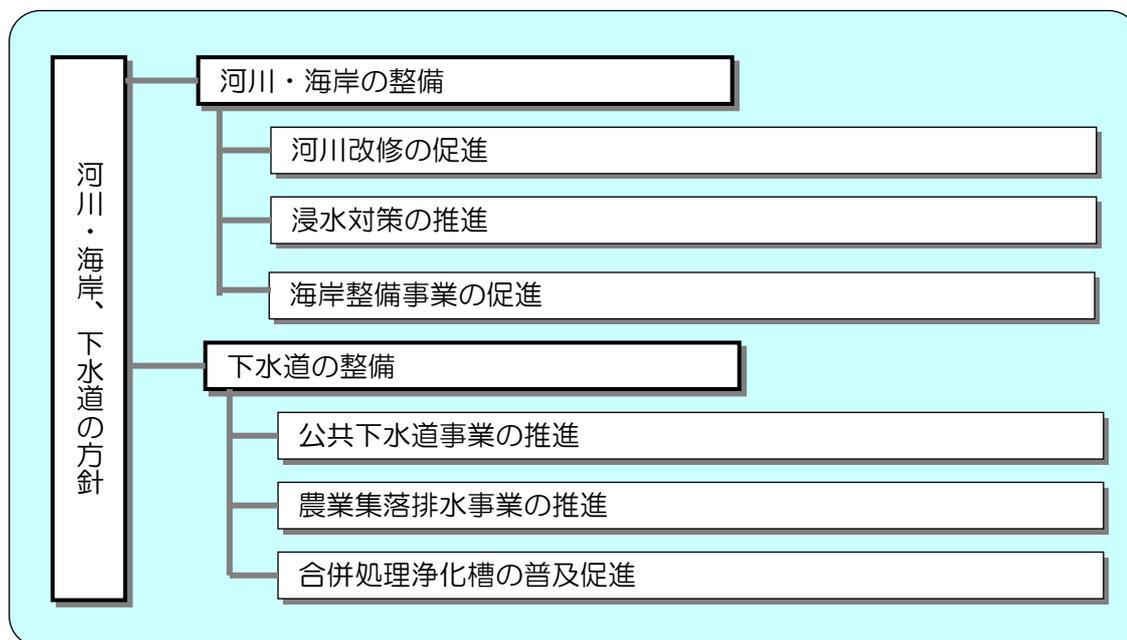
3. 河川・海岸、下水道整備の基本方針

本市では、台風等の際に市内各所で浸水被害が発生しており、引き続き、河川改修、海岸整備の促進を図るとともに、浸水対策の推進、嬉野・三雲管内の一体的な排水計画の策定等に努め、浸水被害の解消を図る必要がある。

また、市街地内の浸水防止のための雨水排水施設の整備を含めて、公共下水道事業等を推進し、公共用水域の水質保全を図ることが必要である。

このような状況をふまえ、以下の基本方針のもとで河川・海岸、下水道の整備を推進する。

● 施策の体系



4. 河川・海岸、下水道の整備方針

(1) 河川・海岸の整備

① 河川改修の促進

本市では、台風、低気圧等による集中豪雨時に浸水する箇所が多数存在しており、一級河川櫛田川、雲出川、中村川、二級河川三渡川、百々川、準用河川碧川、真盛川など、今後とも河川改修を促進する。

また、一級河川櫛田川、雲出川、中村川、二級河川中川、愛宕川、金剛川、名古須川などは、流下能力の維持・向上に向けた維持補修などを促進する。

② 浸水対策の推進

嬉野・三雲管内では、三渡川・中川・碧川周辺などで市街地・集落地を含めた浸水履歴がある。

今後は、嬉野管内・三雲管内における河川・公共下水道による雨水排水対策、農業系事業による雨水排水対策との調和を図りつつ、嬉野・三雲管内の一体的な排水計画の策定を進め、湛水防除事業などによる浸水地区の解消に努める。

③ 海岸整備事業の促進

ふるさと海岸整備事業、伊勢湾西南海岸整備事業を促進し、高潮・波浪等による災害に対する適切な防護水準を確保するとともに、海岸環境の保全と整備及び海岸の適正な利用を図る。

(2) 下水道整備の推進

① 公共下水道事業の推進

污水整備計画に基づき、計画的かつ効率的に整備を推進し、普及率の向上に努める。

また、併せて市街地の浸水対策として、雨水施設整備を計画的に進め、浸水被害の軽減に努める。

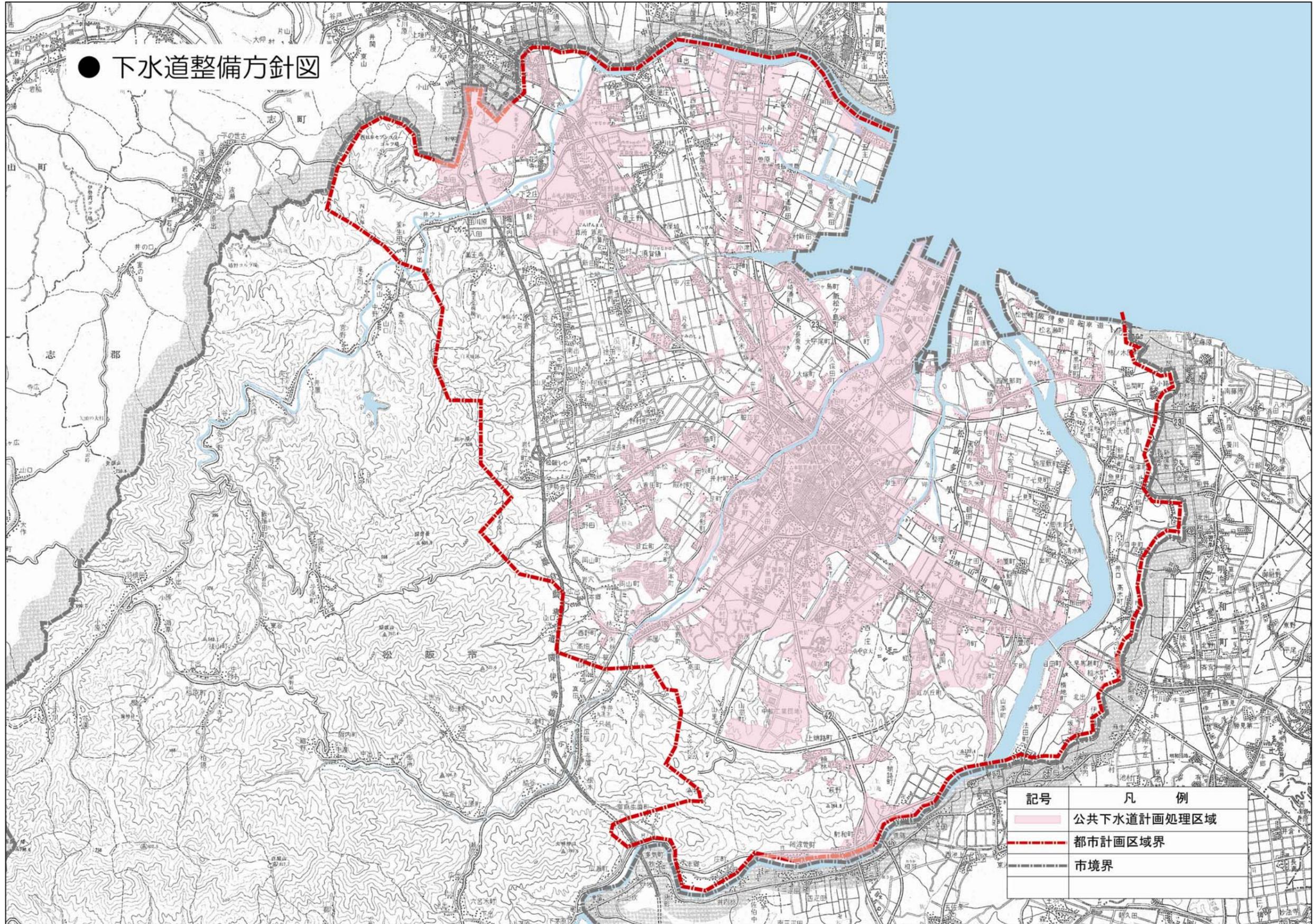
② 農業集落排水事業の推進

下水道整備区域外の農業集落で比較的まとまった地域については、農業集落排水事業を進める。

③ 合併処理浄化槽の普及促進

農業集落排水事業の対象とならない、中山間地域の小規模な集落地等においては、合併処理浄化槽の普及促進に努める。

● 下水道整備方針図



記号	凡 例
	公共下水道計画処理区域
	都市計画区域界
	市境界

5-4 市街地整備の方針

1. 市街地整備の現状

(1) 人口集中地区の状況

本市の人口集中地区は、本庁管内の松阪駅周辺のみ分布しており、市街化区域が設定された伊勢中川駅・嬉野振興局周辺をはじめとする各振興局管内などには人口集中地区は分布していない。

本市の人口集中地区の人口は、昭和55年以降増加傾向となっているが、平成7年から12年にかけてはほぼ横ばいとなっている。(平成17年にかけては市街地人口の増加が見られることから人口集中地区の人口も増加しているものと想定されるが、平成17年国勢調査結果の公表を待つ必要がある)。

人口増加に対応し、人口集中地区面積も拡大してきており、平成12年では12.3km²となっている。

この間人口密度は低下しており、昭和55年の60.7人/haから平成12年には49.3人/haとなっており、既成市街地内の高齢者のみの世帯の増加と、既成市街地周辺への世帯分離による核家族の住宅の立地による人口集中地区の拡散と考えられる。

(2) 市街地整備の状況

本市における計画的な市街地整備の状況を土地区画整理事業の実施状況で見ると、平成17年度現在までに、松阪都市計画で64.7ha、嬉野都市計画で57.1ha、合計121.8haの土地区画整理事業を実施してきている。

この土地区画整理事業の施行面積は、現在の市街化区域面積2,898.2haの4.2%となっており、市街地の大半は、松阪城の城下町や旧街道沿いの商店街などをはじめとする既成市街地や開発行為等によって形成されてきている。

(3) 市街地の現状

1) 商業地

本市の中心部である松阪駅周辺では、幹線道路沿道への商業・サービス業等の進出などに伴い、空き店舗や住宅を含めた空家・空地が増加し、空洞化が進行している。

また、中心部の商業系用途地域では、比較的高い容積率を活用したマンションの立地も見られ始めており、中心部における人口増加に寄与する一方、商業地としての集積が失われつつある。このことは比較的新しい嬉野管内の伊勢中川駅周辺の計画的に整備された土地区画整理事業区域でも見られ、商業地域へのマンションの立地など想定した市街地像と異なる土地利用が見られている。

一方、より大規模で複合的な商業施設の立地がさらに進んだことによって、幹線道路沿道などに立地してきた比較的小規模な沿道商業・サービス業等の撤退が見られ、沿道用地の空洞化も進んでいる。

2) 住宅地

核家族化の進展は、市街地の人口減少から高齢単身世帯等の増加、空家の発生に至る一つの要因であり、コミュニティの維持への懸念や、日常購買需要の低下により暮らしを支える小規模な商業集積の維持への懸念が想定される。

3) 工業地

一志嬉野インターチェンジ周辺や上川町などの工業系市街地では、都市的未利用地が存在している。

4) 歴史的なまち並み

殿町、魚町・本町、射和町・中万町、市場庄町などの歴史的な市街地等では、空家・空地の増加や近代的・現代的な建築物への建替えなどにより歴史的景観が失われつつある。

2. 市街地整備の課題

- ・ 中心市街地、住宅地における空洞化に対応し、適切な市街地の更新、中心市街地の活性化などに努めるとともに、工業系市街地における都市的未利用地への工業立地の促進を図る必要がある。
- ・ 市街地に残る歴史的なまち並みの保全に対する取り組みを進めるとともに、都市的未利用地の整序など適切な開発の誘導が求められる。

3. 市街地整備の基本方針

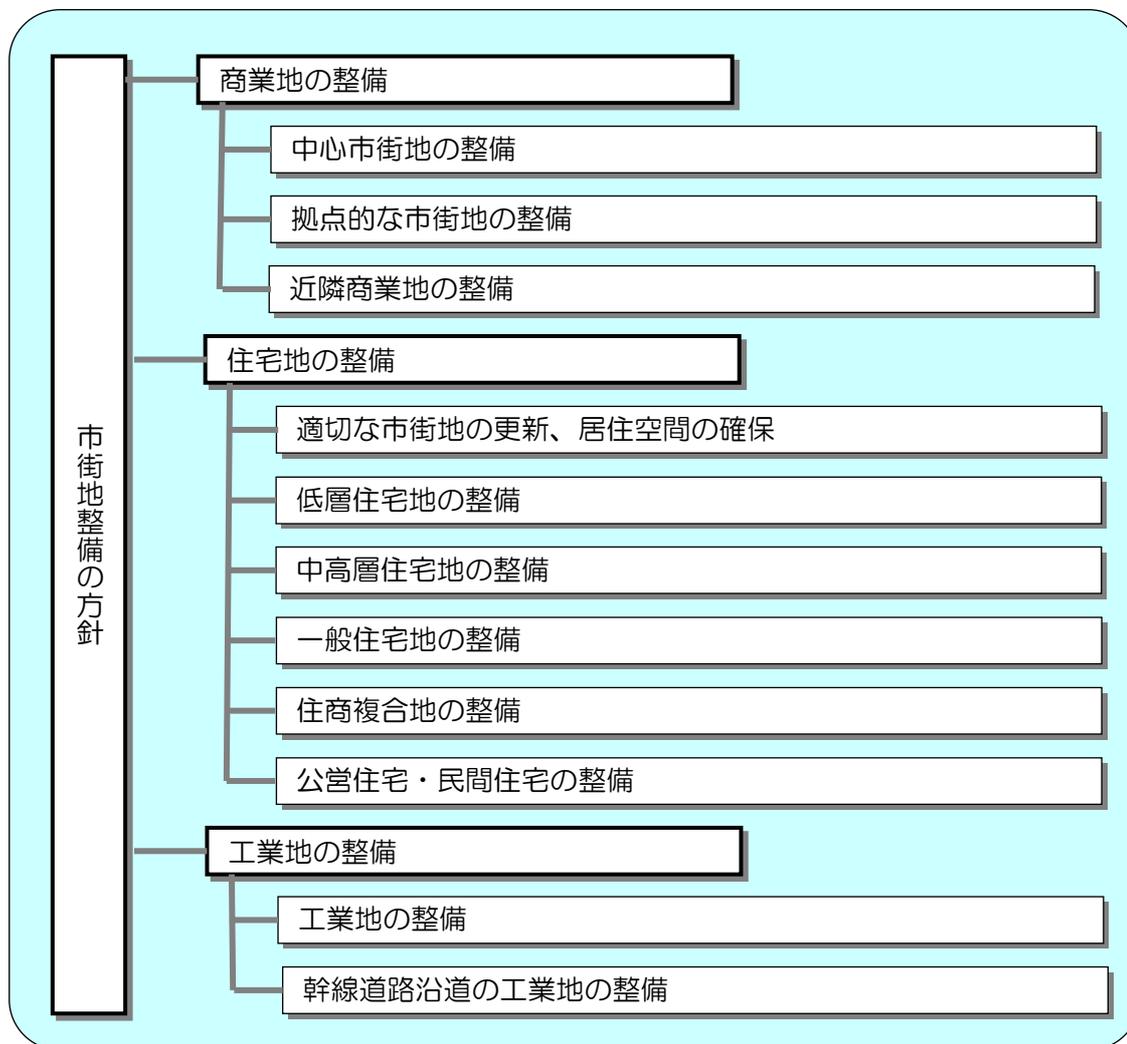
本市の中心部である松阪駅周辺では、幹線道路沿道への商業・サービス業等の進出などに伴い、空き店舗や住宅を含めた空家・空地が増加し、空洞化が進行している。その一方で、より大規模で複合的な商業施設の立地がさらに進んだことによって、比較的小規模な沿道商業・サービス業等の撤退が見られ、沿道用地の空洞化も進んでいる。

このように、高齢化の進展や経済情勢の変化に伴い都市的未利用地の増加が顕著になりつつあることから、現在の市街化区域を優先しながら、まちづくり機運の高い地区への「選択と集中」により、住・商・工の適切な配置と誘導、効率的で効果的な市街地整備を進める必要がある。

また、殿町、魚町・本町、射和町・中万町、市場庄町などの歴史的な市街地等では、空家・空地の増加や近代的・現代的な建築物への建替えなどにより歴史的景観が失われつつあることから、都市計画制度や景観法による各種制度を活用しながら、歴史的な街並みの保全・整備に努めていく必要がある。

このような状況をふまえ、以下の基本方針のもとで、市街地整備を推進する。

● 施策の体系



4. 市街地の整備方針

(1) 商業地の整備

1) 中心市街地の整備

松阪駅を中心とした中心市街地では、空き家、空き店舗対策を進めるとともに、駅前広場や道路等の基盤整備や市街地再開発事業等と合わせた、中心市街地の活性化に努める必要がある。

松阪駅西地区は、市街地再開発事業の導入により、土地の高度・有効利用を促進し、駅前広場の再整備と併せて、保健医療福祉総合センターを含めた複合施設の整備を図り、魅力と賑わいにあふれた中心商業地の整備を図る。

松阪駅東地区は、南三重の玄関口となる海上アクセスから直結する海上交通と鉄道交通の結節点としての機能を充実させるために、道路の修景整備等を行う。

神社や歴史的建築物が残されている中町周辺地区は、松阪市固有の街並み景観が残された店舗併用住宅地であり、歴史的街並み景観の保全と併せて、道路等の生活基盤の整備を図る。

2) 拠点的な市街地の整備

伊勢中川駅西側の嬉野中川町は、既に土地区画整理事業によって都市基盤が整備されており、引き続き整備済みの基盤条件を活かした適切な商業施設の立地を促進する。

豊原町、射和町及び中万町の飛び市街地は、歴史的な景観の保全に配慮しながら、地域の拠点となる市街地としての機能充実に努めていく。

3) 近隣商業地の整備

現在、官公庁施設の集積が進む、松阪駅東地区の商業地と連担する地区は、道路等の都市基盤整備と併せて土地利用を促進し、業務施設の集積を図る。

都市計画道路田村高須線沿道、国道23号沿道の市街化区域隣接地に立地する既存の大規模集客施設等の立地地区については、近隣商業地に位置づけ、商業地として活用していく。

パワーセンターなど一般住宅地内の既存の大規模集客施設は、用途地域の変更等の適切な対応を図る。

(2) 住宅地の整備

1) 適切な市街地の更新、居住空間の確保

地区計画等の規制・誘導方策の活用や建替え時のセットバックの指導等を図り、適切な市街地の更新や周辺における居住空間の確保の誘導に努める。

2) 低層住宅地の整備

久保町、下村町など一団の都市的未利用地が存在している地区では、面的整備の導入も含めて、戸建住宅地としての良好な居住環境の整備・保全・維持を図る。

桜町、光町などの既存の大規模住宅団地開発地区は、都市基盤が整備された計画的な住宅地であり、戸建住宅地としての良好な居住環境の保全・維持を図る。

3) 中低層住宅地の整備

五月町、泉町、小黒田町などの既成市街地や都市的未利用地が存在している地区では、道路等の生活基盤の整備と併せて、中低層住宅地としての良好な居住環境の整備・保全・維持を図る。

4) 一般住宅地の整備

中心市街地周辺の密集市街地は、人口の定住化、都市防災等の観点から、道路、公園、下水道等の都市基盤整備と併せて、居住環境の整備改善を図る。

伊勢中川駅周辺は整備済みの基盤を生かした住宅の立地誘導を進める。

石津町、高町、大津町など市街地の郊外や豊原町、射和町の飛び市街地に見られる、一団の都市的未利用地が存在している地区は、面的整備や地区計画制度導入などによる土地の整序と宅地化を進める。

準工業地域など比較的緩やかな用途地域の指定の区域は、可能な限り建築物用途の許容範囲の狭い用途地域への変更を検討し、居住環境の維持・保全に努める。

旧参宮街道沿道（西町、川井町）は、歴史的建築物が残された地区であり、歴史的街並み景観保全と併せて、商業系から住居系への用途地域の見直しの検討や道路等の生活基盤施設の整備を図る。

5) 住商複合地の整備

（都）田村高須線沿道や川井町の（都）高町松江岩内線及び（都）大平尾外五曲線の沿道については、後背地の居住環境との調和に努め、地区周辺の利便性の向上に資する住商複合地として整備を図る。

6) 公営住宅・民間住宅の整備

① 公営住宅・民間住宅の整備

公営住宅の整備は、引き続き公営住宅ストック計画に基づく事業の推進と適切な計画の見直しによる事業の継続的实施に努める。また、地域住宅計画の策定により、民間も含めた住宅整備を検討する。

② 高齢者向け住宅の整備

単身高齢者の増加など公営住宅のニーズは変化してきており、ニーズに対応した改装等の住宅の整備を進める。また、公営住宅のみでは、高齢者の住宅需要を満たすことは難しいことが想定されることから、高齢者住宅の普及や、高齢者賃貸住宅、介護アパートの整備・運営を促進する。

(3) 工業地の整備

1) 工業地の整備

松阪中核工業団地、大口工業地帯、上川工業地帯、天花寺工業団地をはじめとする既存工業地は、今後とも工業生産の活動拠点として位置づけ、都市基盤整備と併せて良好な工業地の整備・拡充を図る。

未利用地となっている一志嬉野インターチェンジ周辺の流通業務地区については、計画的な工業・流通業務施設の立地誘導により土地利用を促進する。

また、松阪中核工業団地周辺や既存の工場適地を中心に、今後の工業立地と適切な工業地整備を促進する。

臨海部の工業地のうち、大口町など住居等が立地している地区については、住工複合地として用途地域の見直しを検討する。

興和紡績跡地など長期に都市的未利用地となっている工業地については、周辺の一般住宅地を中心とする土地利用との整合性のもとでの適切な土地利用転換を誘導する。

2) 幹線道路沿道の工業地の整備

幹線道路沿道の工業地は、住・工または商・工の複合が見られており、住工複合地では、幹線道路の整備・拡幅と併せて、居住環境、生産環境の改善・向上に努め、住・工が共存した良好な住工複合地として整備を図る。

また、既存の大規模集客施設は、必要に応じて近隣商業地等に位置づける一方、今後の大規模集客施設の立地については、居住環境及び生産環境の保全に向けて、特別用途地区の指定による立地の制限を検討する。

5-5 その他都市計画施設等の方針

1. その他都市計画施設等の現状

(1) 供給処理施設の現状

現在の松阪都市計画、嬉野都市計画、三雲都市計画には、汚物処理場、一般廃棄物焼却施設、と蓄場、火葬場、墓園、市場など供給処理施設が配置されているほか、飯南管内・飯高管内にも火葬場等の施設が配置されており、今後、施設の再編を進める必要がある。

(2) 低・未利用の公共用地の現状

本市には、現在、低・未利用となっている公共用地があり、土地の有効活用が求められている。

(3) 上水道の現状

上水道及び簡易水道については、安全で安心な水を安定供給するという大きな役割を担っているため、災害時にも対応できる水道施設の耐震化をしつつある。

2. その他都市計画施設等の課題

- ・供給処理施設は、今後の施設再編の検討を踏まえ、適切な都市計画制度の手続きに基づく整備を進める必要がある。
- ・低・未利用となる公共用地・公共施設跡は、適切な活用を検討していくことが求められる。
- ・上水道及び簡易水道については、災害時の安定的な上水の供給のために、施設の耐震化を進める必要がある。

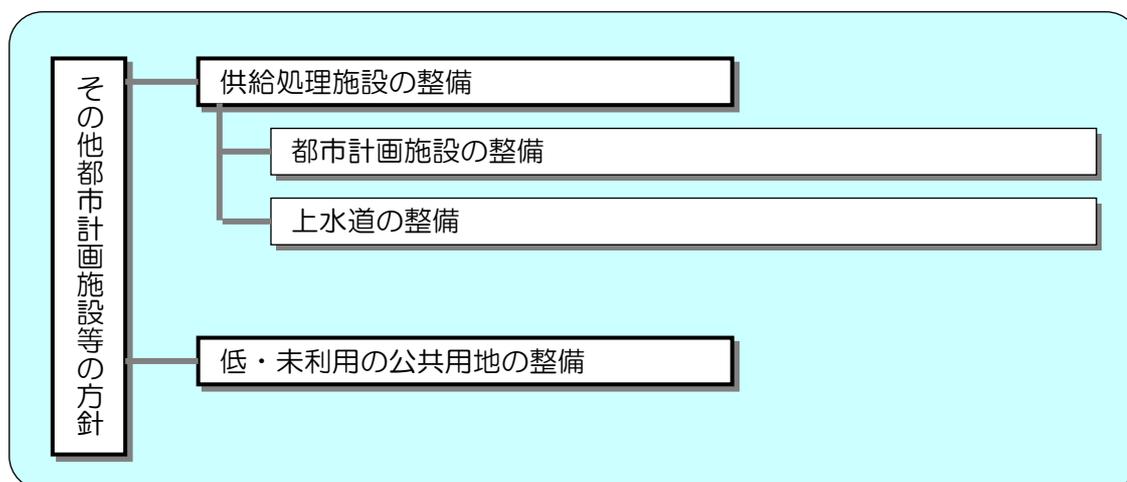
3. その他都市計画施設等の基本方針

合併に伴う都市の一体化と供給処理施設の再編に併せて、適切な配置・規模の都市計画決定を行っていくことが求められるほか、低・未利用の公共用地の適切な活用を進めることが必要である。

また、上水道については、災害時にも安定した供給体制を確立していくことが必要である。

このような状況をふまえ、以下の基本方針のもとで、その他都市計画施設等の整備を推進する。

● 施策の体系



4. その他都市計画施設等の整備方針

(1) 供給処理施設の整備

1) 都市計画施設の整備

合併や老朽化等に伴い、施設の更新や整備等が必要な都市施設があり、一般廃棄物焼却施設の適切な配置・更新・整備の検討、火葬場施設の適切な配置・更新、墓地の継続的な配置・確保、中央卸売市場の配置等について検討し、必要な整備を進める。

2) 上水道の整備

上水道については、災害時にも供給可能な体制に向けて、耐震管の採用、配水池等の既存施設の耐震化を進める。

(2) 低・未利用の公共用地の整備

低・未利用の公共用地・公共施設は、公共施設の用途変更・改装による再活用を含めて、全市的な見地から、地域で不足する施設の配置などの検討を進める。

5-6 安全・安心のまちづくりの方針

1. 安全・安心のまちづくりの現状

(1) 防災対策の現状

本市では、市街地等における浸水の抑制に向けた河川改修、海岸部の堤防改修、国道・県道の橋梁の耐震化、水道施設の耐震化などを進めるとともに、地域活動を通じた自治会・小学校単位の自主防災組織の育成など都市防災対策を進めてきている。

一方、本市の市街地・集落地は古くからの集積によって成立しており、阪神淡路大震災の際に比較的高い割合で倒壊を免れた昭和 56 年の建築基準法制度の改正に伴ういわゆる新耐震基準に適合する住宅等の建築物は少なく、大規模な地震の発生時の市街地・集落地全体の耐震性が懸念される。

また、市街地・集落地において消防車等緊急車両の進入・通行が困難な地域の存在が指摘されている。

(2) 安全・安心のまちづくりの現状

市内各地域で、児童・生徒の登下校時の交通上・防犯上の安全性が指摘されており、ハードな都市基盤の面では、歩道や防犯灯の設置などの不足が上げられている。

2. 安全・安心のまちづくりの課題

- ・密集地における建物の耐震化等による防災性の向上、公共施設の耐震性の継続的な改善、浸水履歴地を中心とした排水対策の展開、災害発生が懸念される地域の市街化の抑制、消防車の進入が困難な消防活動困難区域の解消など都市防災対策を進める必要がある。
- ・通学路・骨格的な生活道路の整備や、市街地・集落地における空家・空地対策などの空洞化防止及びコミュニティの継続性の確保策もまた、犯罪や災害の発生に対する地域の抑止力の向上に寄与するものと考えられる。これらの対策や、地域による防犯灯の設置支援なども含めて総合的な安全・安心のまちづくりを進める必要がある。

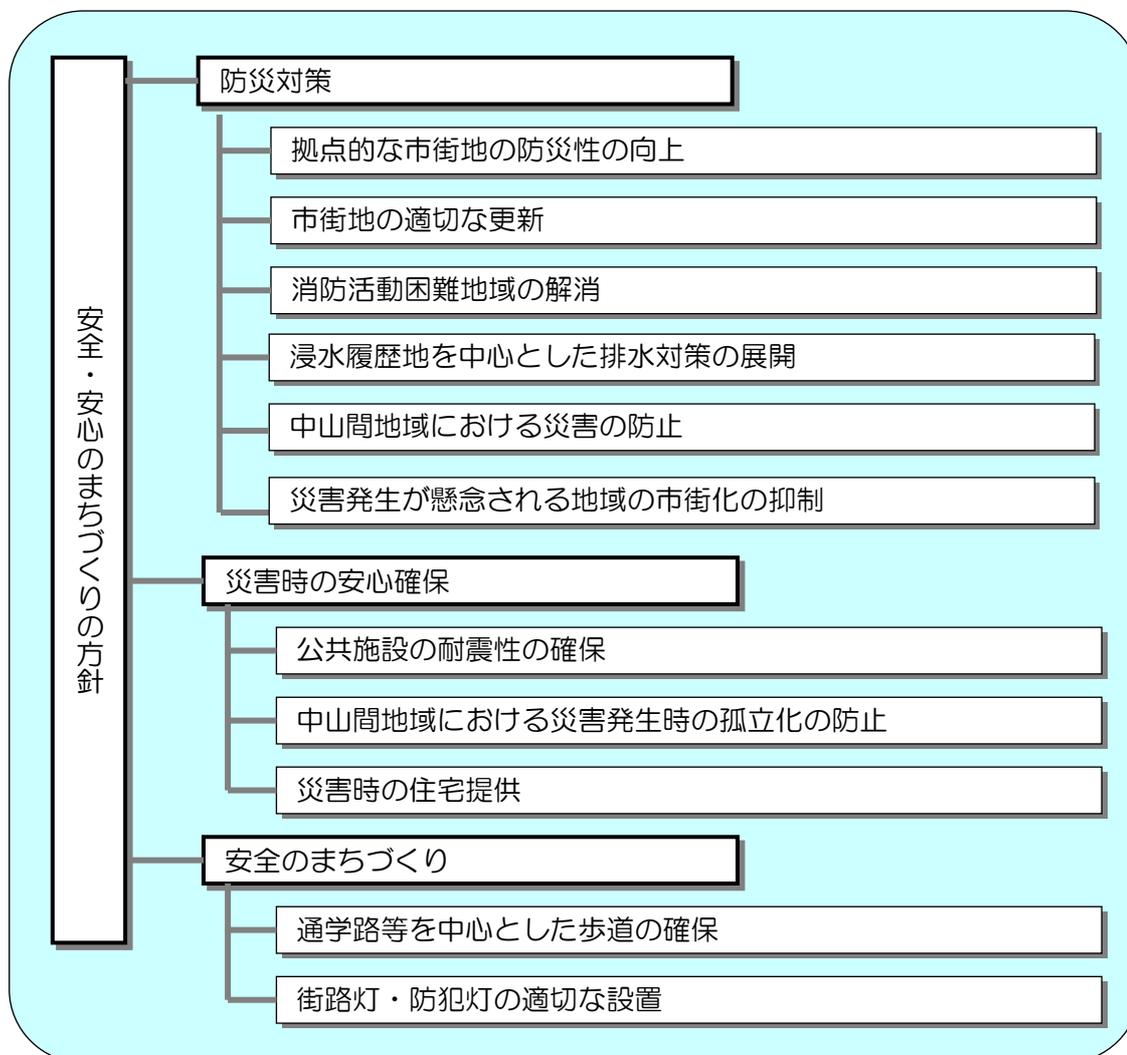
3. 安全・安心のまちづくりの基本方針

本市では、大規模な地震の発生時や台風等の集中豪雨等による災害の発生が懸念されることから、公共施設をはじめとする建物の耐震性の向上や排水対策など、市街地の防災性の向上に努めるとともに、災害発生が懸念される地域の市街化の抑制など、災害時にも安心できる都市基盤の整備が求められる。

さらに、通学路等への歩道の設置や防犯灯の適切な設置など安全のまちづくりを進めていくことが必要である。

このような状況をふまえ、以下の基本方針のもとで、都市防災対策、安全・安心のまちづくりを推進する。

● 施策の体系



4. 安全・安心のまちづくりの整備方針

(1) 防災対策

1) 拠点的な市街地の防災性の向上

不特定多数の市民・観光客等が利用する中心市街地などの商業系用途地域が指定された拠点的な市街地は、災害・火災発生時の延焼防止など他の地域より一層高い防災性の確保が求められる。

現在の松阪都市計画・嬉野都市計画では準防火地域の指定基準が異なっているが、一体的な建築指導による拠点的な市街地の防災性の向上に向けて、準防火地域指定の見直しを図る。

2) 市街地の適切な更新

本市の市街地には、災害時に危険を伴う可能性がある密集地が存在している。

今後は、一般木造住宅耐震診断・耐震補強の普及・啓発や地域住宅計画などにおいて市街地の耐震性向上の促進、消防水利の耐震性の確保や防火水道の設置に努めるとともに、建替え時のセットバックなどの指導により、生活道路及び広場など都市基盤の確保を誘導するなど市街地の適切な更新を促進する。

3) 消防活動困難地域の解消

消防車の進入が困難な地域の存在などが指摘されており、計画的に骨格的な生活道路の整備を進めるなど消防活動困難地域の解消に向けた取組みを検討する。

4) 浸水履歴地を中心とした排水対策の展開

豪雨時の浸水や排水問題等が発生しており、計画的な河川改修、海岸整備、下水道整備、湛水防除事業などを進めることによって排水対策の展開に努める。

5) 中山間地域における災害の防止

土砂災害や急傾斜地での崖崩れ等の災害の防止に向けて、砂防ダムなどの設置や保安林指定による森林の保護育成、急傾斜地における擁壁工などの事業を推進する。

6) 災害発生が懸念される地域の市街化の抑制

既存の洪水や津波などのハザードマップの活用を図り、災害発生時の被害が懸念される地区においては、災害の発生を未然に防止するために、市街化の抑制を図る。

(2) 災害時の安心確保

1) 公共施設の耐震性の確保

災害時の避難場所となる公共施設、避難経路、物資輸送経路となる幹線道路など、都市基盤の整備が不十分な地区があり、公共施設の耐震性の確保、震災等による橋梁の落橋防止の推進、国県道など重要な幹線道路の耐震補強の促進、水道施設の耐震化などを進める。

2) 中山間地域における災害発生時の孤立化の防止

中山間地域では、国道 166 号など冠水実績がある幹線道路の区間があり、災害発生時の孤立化が懸念される。迂回路の整備による道路の複層化に努めるとともに、道路の複層化が困難な地域では、備蓄の充実、防災ヘリコプターの活用等に努める。

3) 災害時の住宅提供

公営住宅では、火災発生時の被災者に対する住宅の提供等を行っているが、大規模な災害時における住宅提供は困難が予想される。

災害時などの住宅提供のあり方等について、必要に応じて検討を進める。

(3) 安全のまちづくり

1) 通学路等を中心とした歩道の確保

安全な通学の確保のために、通学路を中心とした歩道の確保が求められており、児童・生徒の通学状況を踏まえた歩道確保に努める。

2) 街路灯・防犯灯の適切な設置

安全な歩行・通行の確保のために、街路灯・防犯灯の設置等が求められているものの、設置には、地元負担・管理等の原則や設置基準への適合などが条件となっており、これらに対する理解を得ながら、市民と協働の安全なまちづくりを進める。

5-7 景観形成の方針

1. 景観形成の現状

本市の景観は、市域の西部を取り囲む山並みと、山地や丘陵地にみられる森林、広大な伊勢湾に集まるように流れる多くの河川、及びこれらの河川により形成された、海岸部の干潟、伊勢平野に広がる肥沃な農地などを基調としている。

また、恵まれた立地条件から形成された城下町や街道沿いの集落が今もその名残をみせている。しかし、近年の都市化や中心市街地、集落における少子高齢化の進展に伴い、これらの景観は失われつつある。

2. 景観形成の課題

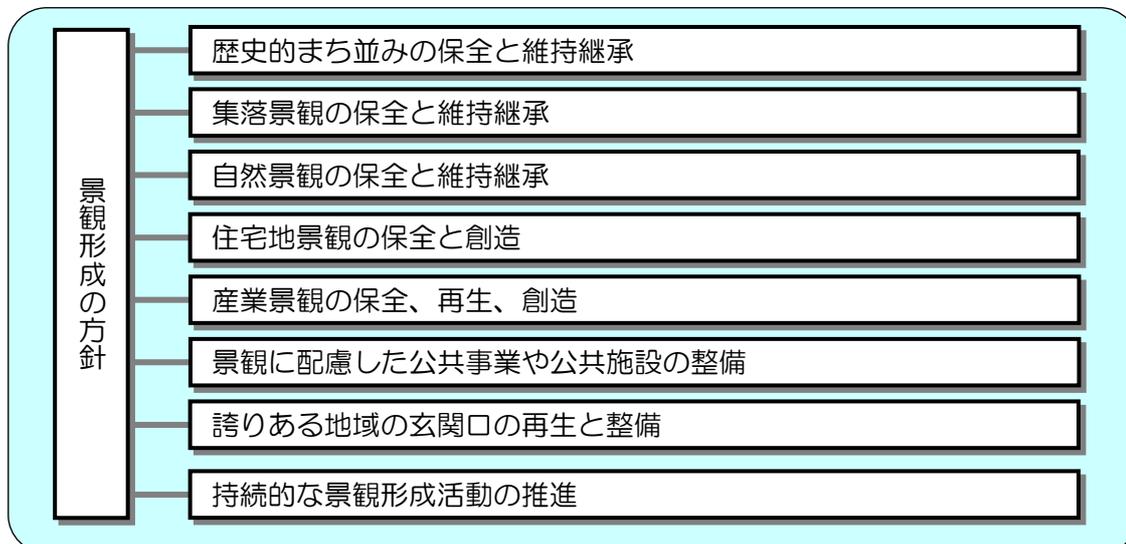
- ・ 景観計画及び景観条例の制定を踏まえ、都市計画制度や景観法の活用を図りながら、景観の保全・形成を重点的に図るべき、景観形成重点地区における景観づくりのルール具体化などが求められている。
- ・ 城下町の歴史・文化的な町並み保全への取り組み、幹線道路沿道や、河川・海岸の修景、緑化の促進、周辺の自然的景観や歴史的景観に配慮した公共事業やまち並みの整備、農山村の風景の保全に配慮した土地利用など、良好な景観の形成に向けた市民や事業者、行政の取り組みが求められている。

3. 景観形成の基本方針

本市には、中山間地域から海岸部まで広がる多様な自然的景観、城下町や街道沿いの歴史的景観など、多数の美しい景観が存在していることから、景観マスタープランの基本計画に基づき景観計画や景観条例を制定し、これらの景観の保全・形成を図っていく必要がある。

このような状況をふまえ、以下の基本方針のもとで、都市景観形成の整備を推進する。

● 施策の体系



4. 景観形成の方針

(1) 歴史的まち並みの保全と維持継承

先人たちがつくり上げてきた城下町の趣を残す殿町や魚町、本町などや射和町・中万町、市場庄町などの街道沿いに残る歴史的なまち並みを大切にし、これらの地域を景観形成重点地区として位置づけを検討するとともに景観のルール化を図り、地域のまちづくり活動や新たな文化、誇りを創出することにより、歴史的なまち並みの保全と維持継承を図る。

(2) 集落景観の保全と維持継承

農山村や漁村など地域におけるさまざまな人々の生活や営みにより築かれてきた景観を大切にし、将来に継承していくとともに、都市と農村や山村、漁村との交流促進等による新たなコミュニティの形成により、持続性のある生業と調和した集落景観を保全する。

(3) 自然景観の保全と維持継承

高見山地や台高山脈などの山並みや伊勢平野、伊勢湾や市域を縦断する櫛田川など地域の風景の骨格となっている地形を大切にし、これらへの眺望が確保できる場所や景勝地を市民とともに守り育てることにより、地域を特徴付ける誇りある美しい自然景観を保全及び維持継承する。

(4) 住宅地景観の保全と創造

郊外部や既成市街地周辺部における住宅地においては、地域住民が守れる身近なルールを定めるなど、ゆとりや潤い、親しみの持てる住宅地景観の保全と創造に努める。

(5) 産業景観の保全、再生、創造

中心市街地や伊勢中川駅周辺、中核工業団地などの商業、業務、工業、伝統・地場産業等の産業景観を本市の活力を支える新たな景観として認識し、これらの産業の持続的な営みが、来訪者や交流人口の増加や、これに関連する産業の再生・活性化につながることであり、産業の営みと調和した地域で親しまれるシンボリックな、魅力ある産業景観を創出する

(6) 景観に配慮した公共事業や公共施設の整備

道路や橋梁、公園などの生活や経済活動に必要な公共事業や公共施設は、地域の景観を構成する重要な要素である。

そのため、地域の良好な景観づくりに資するよう景観に配慮した整備を促進する。

(7) 誇りある地域の玄関口の再生と整備

駅前地区や高速道路インターチェンジ、幹線道路の市境界部など、本市の玄関口となる部分は、来訪者が本市の第一印象を感じる大切な場所であるため、松阪駅前広場の整備や（都）松阪駅松阪港線の修景整備などにより、地域の誇れる魅力ある景観となるよう改善し、または誘導することにより、地域の玄関口として再生・整備する。

(8) 持続的な景観形成活動の推進

快適な空間は、市民や事業者、来訪者、行政などによる持続的な活動によって、はじめて実現するものであり、日常的なこれらの活動が、地域のコミュニティを育み、結果として、美しい景観を保全・再生・創造することにつながる意味では不可欠なものである。そこで、適正な達成期間を定め、市民や事業者、行政の協働による良好な景観形成のための活動の継続及び推進を図る。

5-8 福祉のまちづくりの方針

1. 福祉のまちづくりの現状

本庁管内及び嬉野管内では、合併前に交通バリアフリー基本計画を策定し、松阪駅周辺及び伊勢中川駅周辺において、公共施設等のユニバーサルデザイン化に取り組んでいる。

本都市計画マスタープランの計画期間には、団塊世代をはじめとして高齢化が加速することが予想される。

2. 福祉のまちづくりの課題

- ・公共施設が集積し、各地域の拠点等となる市街地・集落地では、バリアフリー新法に基づく道路・公共施設のユニバーサルデザイン化の推進とともに、民間施設のユニバーサルデザイン化を促進することが求められている。
- ・市街地・集落地の適切な更新や周辺部における居住空間の確保によって、コミュニティの継続性を確保していくことも重要となっている。
- ・「歩いて暮らせるまちづくり」を進める一方、公共交通機関の充実など福祉のまちづくりが求められている。

3. 福祉のまちづくりの基本方針

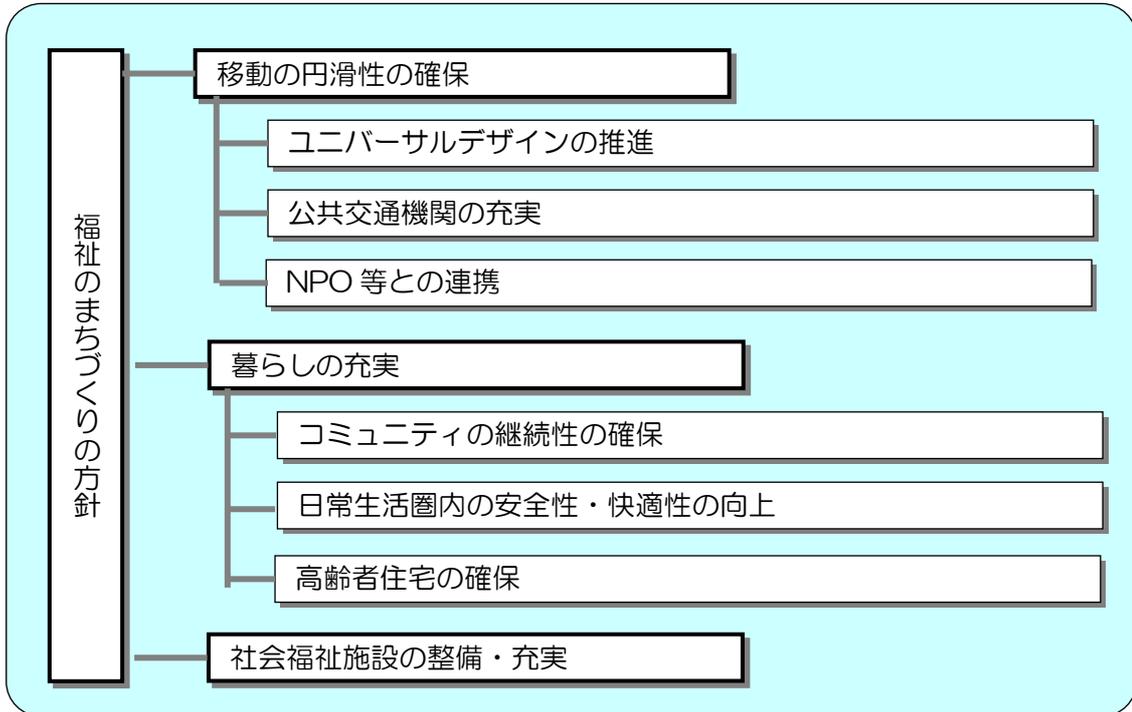
急激な高齢化が予想されるなか、高齢者をはじめとして全ての市民が安心して暮らし続けることができるまちづくりが求められている。

そのため、バリアフリー新法に基づくユニバーサルデザインの推進、公共交通機関の充実などを通じて、移動の円滑性・快適性の確保を図ることが必要である。

さらに、コミュニティの継続性の確保や歩いて暮らせるまちづくりの推進など暮らしの充実に努めることも求められている。

このような状況をふまえ、以下の基本方針のもとで、福祉のまちづくりを推進する。

● 施策の体系



4. 福祉のまちづくりの整備方針

(1) 移動の円滑性の確保

1) ユニバーサルデザインの推進

バリアフリー新法に基づき、松阪駅、伊勢中川駅の重点整備地区においては、公共交通事業者などと連携したエレベーター設置や歩道のバリアフリー化、都市計画道路、都市公園等をはじめとする公共交通施設等のユニバーサルデザイン化を進める。

不特定多数が出入をする民間施設に対しては、バリアフリー整備等の普及啓発を図り、まち全体のユニバーサルデザイン化を促進する。

2) 公共交通機関の充実

鉄道駅・海上アクセス等とバス交通の接続の利便性の向上のための駅前広場等の整備を進めるとともに、バス交通を補完するコミュニティバスの導入等による公共交通機関の充実や福祉有償運送事業等の充実に努める。

3) NPO等との連携

ボランティアセンターの整備・充実を図るとともに、NPO等ユニバーサルデザインに関する活動を行う団体との連携により、公共施設などでユニバーサルデザイン化のための改善すべき箇所の抽出や優先順位の検討などを進め、高品質なまちづくりを目指す。

(2) 暮らしの充実

1) コミュニティの継続性の確保

核家族化の進展は、高齢単身世帯等の増加や空家の増加の要因となっており、市街地・集落地の適切な更新や周辺部における居住空間の確保によって、住み慣れた地域における世帯分離や多世代が居住可能な住宅の供給を促進し、コミュニティの継続性の確保に努める。

2) 日常生活圏内の安全性・快適性の向上

徒歩圏内の街区公園や街角の休憩スポットとなるポケットパークの整備、歩行者・自転車が安全に通行できる自転車・歩行者道の確保、街路の緑陰の確保などを進め、日常生活圏内の安全性・快適性の向上を図る。

3) 高齢者住宅の確保

公営住宅における単身高齢者向けへの改装等ニーズに対応する住宅の整備を進めるとともに、高齢者住宅の普及や、高齢優良賃貸住宅、介護アパートの整備・運営の促進によって、地域で住み続けることができる高齢者住宅の確保に努める。

(3) 社会福祉施設の整備・充実

本市の地域福祉の活動拠点として、保健・医療・福祉総合センターの建設を推進する。

介護サービスの基盤整備に向けて、地域密着型サービス事業の展開・充実を図り、民間による特別養護老人ホーム、グループホームなどの施設の設置に向けて誘導、支援を行う。

また、障害者福祉の充実に向けて、福祉会館の活用、障害者日中一時支援施設、小規模作業所の整備促進を図る。

さらに、児童・家庭の福祉の充実に向けて、子育て支援センターの整備を図るとともに、特例保育の必要性の高まりに対応し、認定こども園などの整備や保育園の民営化の促進を図る。

5-9 観光のまちづくりの方針

1. 観光のまちづくりの現状

本市には、奈良県境から伊勢湾まで多様な自然資源のほか、松阪城跡をはじめとする歴史・文化資源、松阪牛をはじめとする豊富な特産品など、多様な観光資源を有しており、年間 150 万人～200 万人が訪れている。

今後は海上アクセスの開設に伴い、国内外からの観光客の誘致が期待される。

2. 観光のまちづくりの課題

- ・海上アクセスの開設に伴う広域的な交通流動の変化のインパクトを活用しながら、隣接市町を含めた豊富な資源のネットワーク化を図りつつ、自然的・歴史的景観の保全・整備を図るとともに、おもてなしの向上への取組みが重要となっている。

3. 観光のまちづくりの基本方針

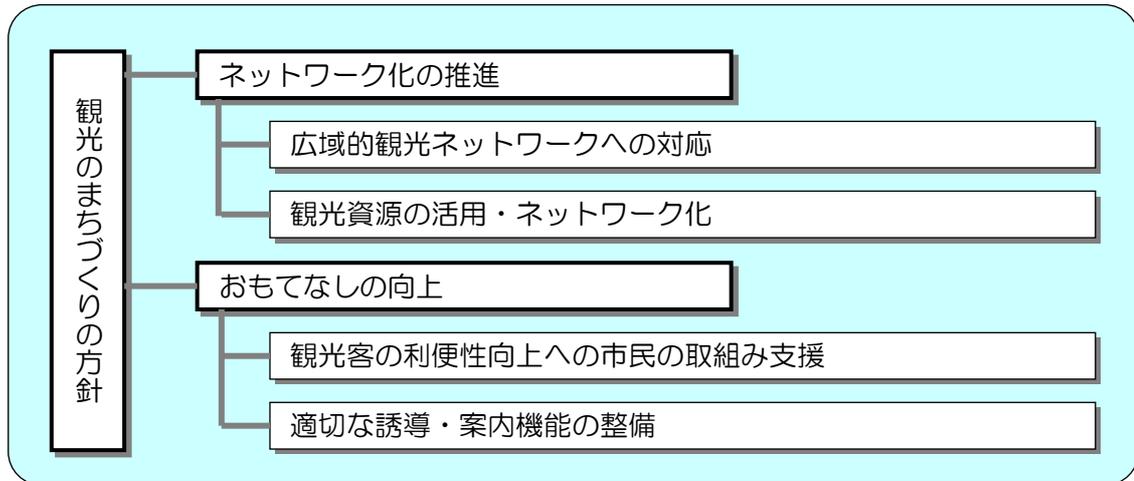
多様な自然・文化資源、松阪牛をはじめとする豊富な産品を有する本市においては、年間 150 万人～200 万人の観光客が来訪している。

海上アクセスの開設に伴い、さらなる集客が期待できることから、豊富な観光資源の保全・整備・充実を進めるとともに、広域的観光ネットワークへの対応を図り、交流人口を拡大していく必要がある。

また、観光客の利便性向上へ向けた市民の取り組みを支援するとともに、適切な誘導・案内機能の整備など、おもてなしの向上を図っていくことも求められている。

このような状況をふまえ、以下の基本方針のもとで、観光のまちづくりを推進する。

● 施策の体系



4. 観光のまちづくりの整備方針

(1) ネットワーク化の推進

1) 広域的観光ネットワークへの対応

中部国際空港への海上アクセスの開設に伴う観光面への影響が期待されており、南三重の玄関口として、海上アクセスを活用した伊勢志摩地域、東紀州地域、奈良吉野地域なども含む広域的な観光ネットワークへの対応を図る。

2) 観光資源の活用・ネットワーク化

市内には、優れた自然的環境や景観資源、文化資源が豊富にあり、それらの観光面での活用、観光資源を取り巻く緑地の保全、景観の保全整備を進める。

具体的には、自然資源や旧参宮街道などを活用した観光資源、松阪城址周辺、市場庄町などの景観、松浦武四郎記念館、街角博物館、古墳公園、飯南産業文化センター、道の駅茶倉、観光情報センター、スメール、キャンプ場、グリーンライフ山林舎、飯高の駅などのハイキングルート等の設定などによってネットワーク化を図る。

(2) おもてなしの向上

1) 観光客の利便性向上への市民の取り組みの支援

観光ルートの中点となる鉄道駅の無人化に伴うトイレの確保や町中の休憩所の整備など市民主体の取り組みへの支援要請があり、取り組みの熟度に応じて、適切な支援を検討していく。

2) 適切な誘導・案内機能の整備

観光客に対する適切な誘導・案内機能が不足していることから、市民が利用する公共施設への誘導を含めた適切な誘導・案内機能の整備を進めるとともに、公共交通施設等のユニバーサルデザイン化の推進、観光ルートや観光施設におけるバリアフリー整備等の普及啓発を図り、観光客の利便性の向上への取り組みを進める。