

第1章 松阪市の現況と課題

1-1 上位計画

(1) 松阪市総合計画

① 基本構想

平成28年度から2025（平成37）年度

② 基本計画

平成28年度から平成31年度

③ 将来の都市像

ここに住んで良かった・・・みんな大好き松阪市

④ 松阪市総合計画における7つの政策

- | | | |
|-------------|--------------|----------|
| 1 輝く子どもたち | 2 いつまでもいきいきと | 3 活力ある産業 |
| 4 人と地域の頑張る力 | 5 安全・安心な生活 | 6 快適な生活 |
| 7 市民のための市役所 | | |

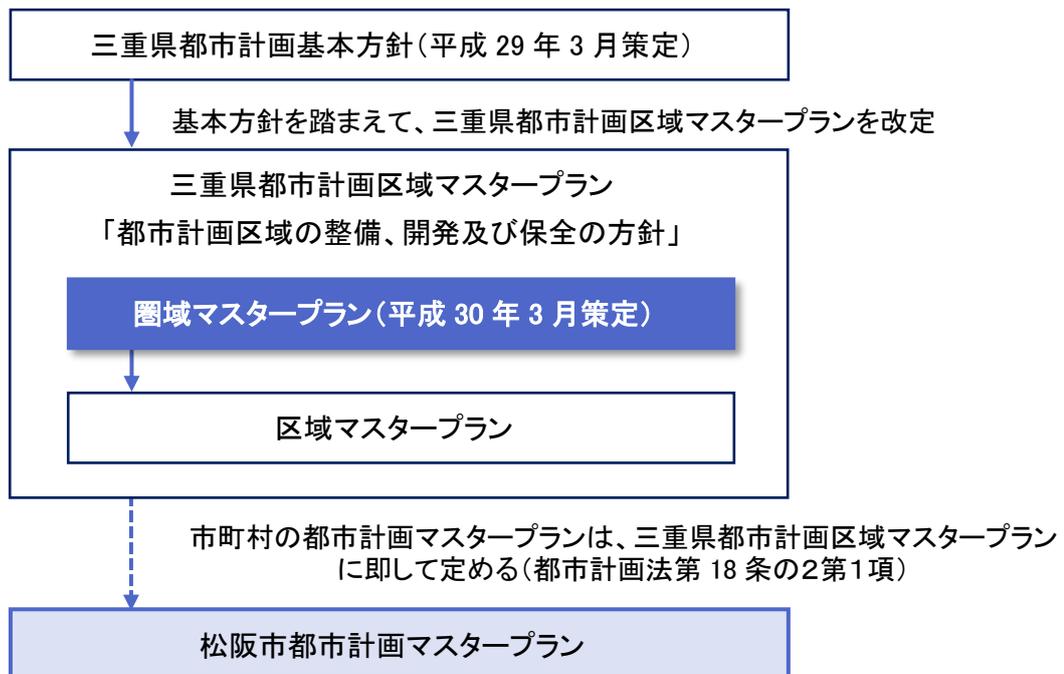


総合計画における政策体系

(2) 三重県圏域マスタープラン（三重県都市計画区域マスタープランの一部）

三重県都市計画基本方針が平成 29 年 3 月に策定、三重県圏域マスタープランが平成 30 年 3 月に策定され、その内容も踏まえて、都市計画マスタープランを見直していく必要がある。

■ 三重県都市計画区域マスタープランの位置づけ



① 都市計画の理念

『三重の中枢を担い、世代を超えて育む文化・教育・スポーツの都市（まち）』

② 都市計画の目標

【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－

【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－

【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－

【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－

【県民と共に考える地域づくり】

資料：中南勢圏域マスタープラン（三重県）

1-2 基本的な指標の整理

① 自然

●位置及び地勢

松阪市は、三重県のほぼ中央に位置しており、東は伊勢湾、西は台高山脈と高見山地を境に奈良県に、南は台高山脈の白倉山、迷岳を境に多気郡に、北は雲出川を隔てて津市に接している。

総面積は 623.58km²で、その多くを森林が占めている。(耕地 12.3%、宅地 4.9%、森林 68.6%)。

松阪市の市域は、東西方向に約 50 km、南北方向に約 37 kmと東西に長く延びており、地域によって様々な違いがある。

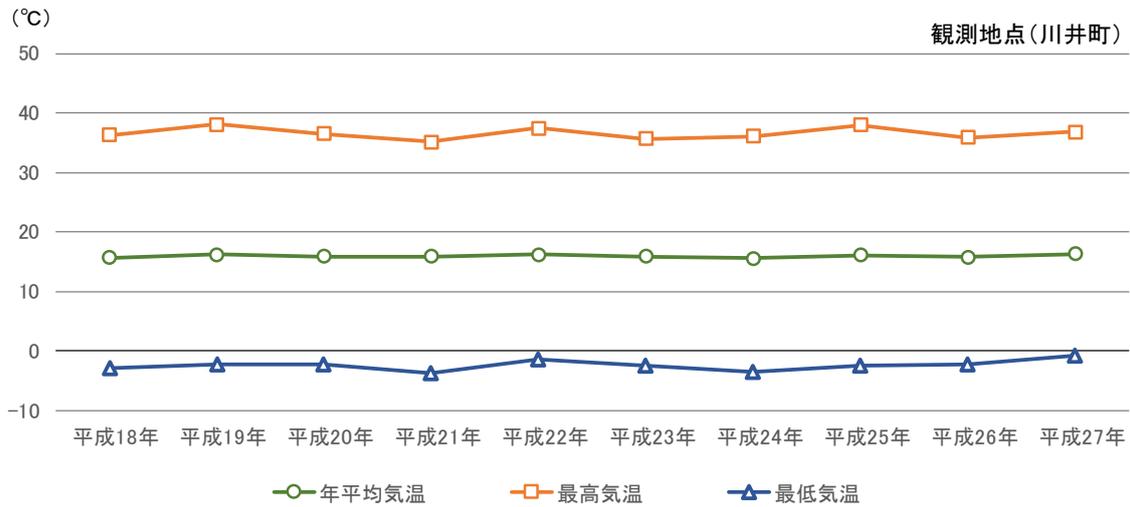
一部の地域では、地形や生産面の条件が不利なことから集落機能や生産機能の低下が著しく、過疎地域自立促進特別措置法や山村振興法などの指定を受けている。



● 気候

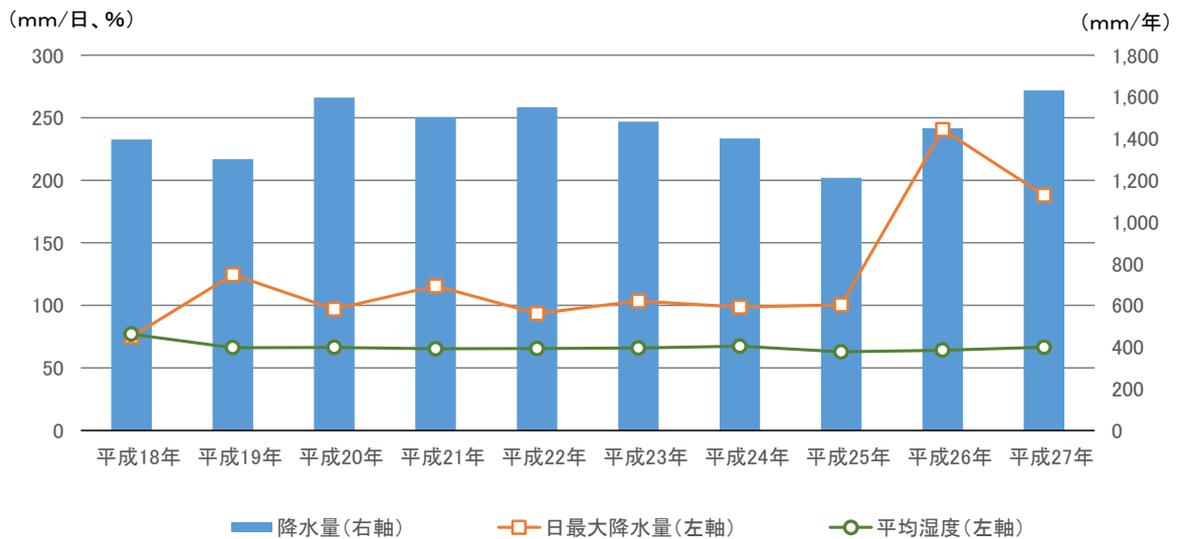
気候は概ね東海型の気候区に属し、西部は寒暖の差がやや大きく内陸的な特性を持っている。年間平均気温は 14～16℃で、全般的に温暖でおだやかな気候である。

降水量は平野部では年間 1,500 mm程度となっているが、山間部では年間 2,000 mm～3,000 mmとかなり多くなっている。



資料：松阪地区広域消防組合

気温(年平均・最高・最低)の推移



資料：松阪地区広域消防組合

降水量・湿度の推移

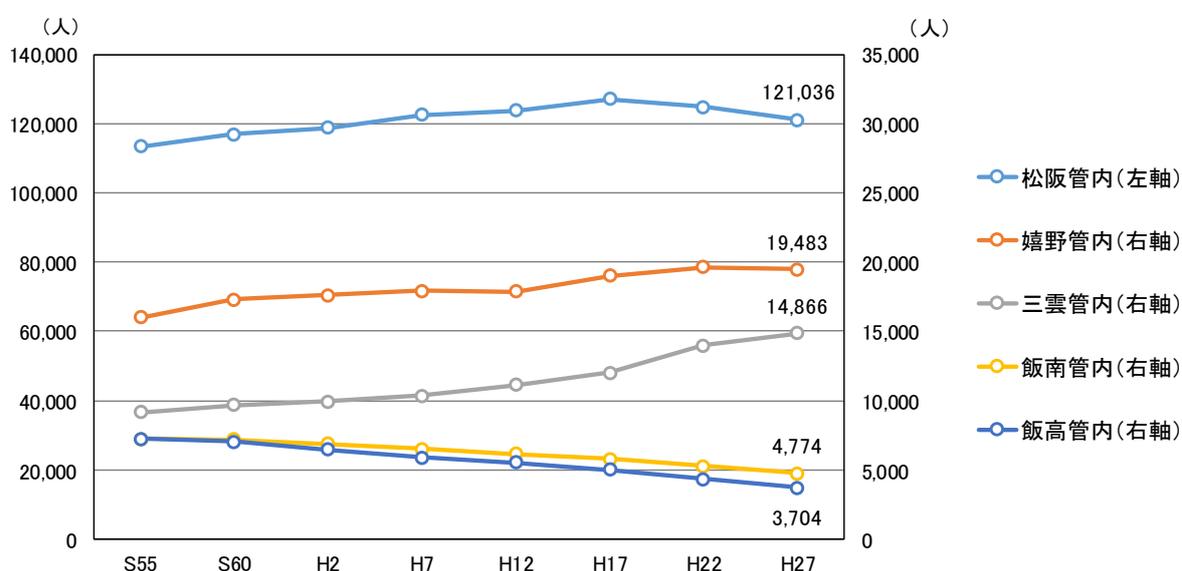
② 人口・世帯

本市の人口は、平成 27 年（国勢調査）で 163,863 人となっており、平成 17 年から平成 22 年にかけて減少に転じており、平成 22 年から平成 27 年にかけては減少割合が拡大している。

人口の約 74%を松阪管内が占めており、嬉野管内、三雲管内をあわせた市の東部に人口の 90%以上が集中する状況となっている。

地域別では、三雲管内において増加がみられる一方、これまで増加傾向にあった松阪、嬉野管内で減少がみられ始めている。また、山間部の飯南管内、飯高管内においては、減少が続いている。

世帯数は、市全体では増加しているものの、増加割合は減少傾向にある。また、世帯人員（世帯規模）は、市全体で減少傾向にある。



資料：国勢調査

地域別人口の推移

地域別人口の推移(単位:人)

| 人口 | S55 | S60 | H2 | H7 | H12 | H17 | H22 | H27 | 構成比 |
|-------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|---------------|
| | | | | | | | | | |
| 松阪管内 | 113,481 | 116,886 | 118,725 | 122,449 | 123,727 | 127,142 | 124,754 | 121,036 | 73.9% |
| 嬉野管内 | 15,994 | 17,329 | 17,611 | 17,903 | 17,884 | 19,021 | 19,637 | 19,483 | 11.9% |
| 三雲管内 | 9,181 | 9,680 | 9,941 | 10,336 | 11,158 | 12,008 | 13,983 | 14,866 | 9.1% |
| 飯南管内 | 7,257 | 7,194 | 6,891 | 6,528 | 6,180 | 5,800 | 5,299 | 4,774 | 2.9% |
| 飯高管内 | 7,272 | 7,066 | 6,457 | 5,915 | 5,555 | 5,002 | 4,344 | 3,704 | 2.3% |
| 松阪市計 | 153,185 | 158,155 | 159,625 | 163,131 | 164,504 | 168,973 | 168,017 | 163,863 | 100.0% |
| 前年度比 | — | 3.1% | 0.9% | 2.1% | 0.8% | 2.6% | -0.6% | -2.5% | — |

資料：国勢調査

地域別世帯数の推移(単位:世帯)

| 人口 | S55 | S60 | H2 | H7 | H12 | H17 | H22 | H27 | 構成比 |
|-------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| | | | | | | | | | |
| 松阪管内 | 32,775 | 34,628 | 36,846 | 40,400 | 43,256 | 47,265 | 47,750 | 47,837 | 74.8% |
| 嬉野管内 | 4,234 | 4,656 | 4,946 | 5,349 | 5,768 | 6,749 | 7,351 | 7,459 | 11.7% |
| 三雲管内 | 2,323 | 2,520 | 2,662 | 2,947 | 3,370 | 3,969 | 5,059 | 5,437 | 8.5% |
| 飯南管内 | 1,908 | 1,901 | 1,878 | 1,832 | 1,841 | 1,823 | 1,764 | 1,693 | 2.6% |
| 飯高管内 | 2,106 | 2,121 | 1,941 | 1,885 | 1,852 | 1,810 | 1,687 | 1,522 | 2.4% |
| 松阪市計 | 43,346 | 45,826 | 48,273 | 52,413 | 56,087 | 61,616 | 63,611 | 63,948 | 100.0% |
| 前年度比 | — | 5.4% | 5.1% | 7.9% | 6.6% | 9.0% | 3.1% | 0.5% | — |

資料：国勢調査

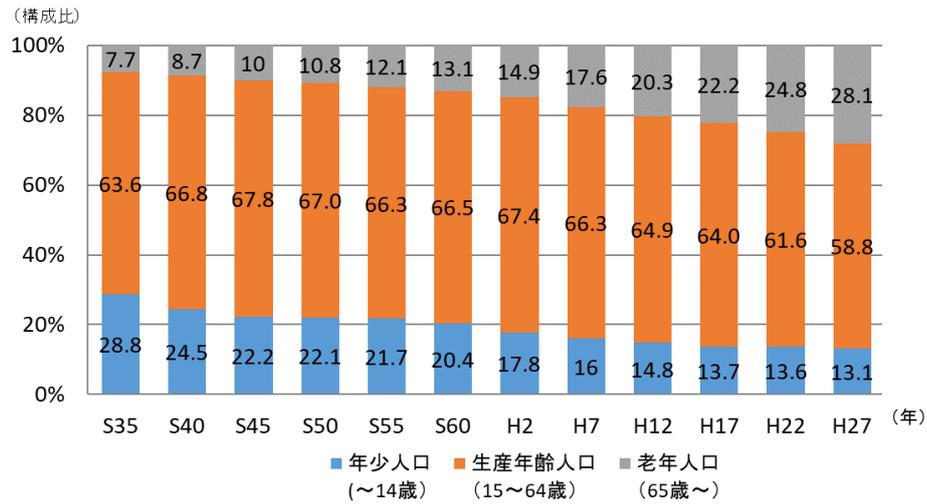
地域別世帯あたり人員の推移(単位:人/世帯)

| 世帯数 | S55 | S60 | H2 | H7 | H12 | H17 | H22 | H27 |
|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 松阪管内 | 3.46 | 3.38 | 3.22 | 3.03 | 2.86 | 2.69 | 2.61 | 2.53 |
| 嬉野管内 | 3.78 | 3.72 | 3.56 | 3.35 | 3.10 | 2.82 | 2.67 | 2.61 |
| 三雲管内 | 3.95 | 3.84 | 3.73 | 3.51 | 3.31 | 3.03 | 2.76 | 2.73 |
| 飯南管内 | 3.80 | 3.78 | 3.67 | 3.56 | 3.36 | 3.18 | 3.00 | 2.82 |
| 飯高管内 | 3.45 | 3.33 | 3.33 | 3.14 | 3.00 | 2.76 | 2.57 | 2.43 |
| 松阪市計 | 3.53 | 3.45 | 3.31 | 3.11 | 2.93 | 2.74 | 2.64 | 2.56 |

資料：国勢調査

③ 年齢3区分別人口割合

年少人口比率は昭和35年以降下がり続けており、平成27年時点では、全体の13.1%まで減少している。また、老年人口比率は上がり続けており、平成27年時点では、全体の28.1%まで増加している。



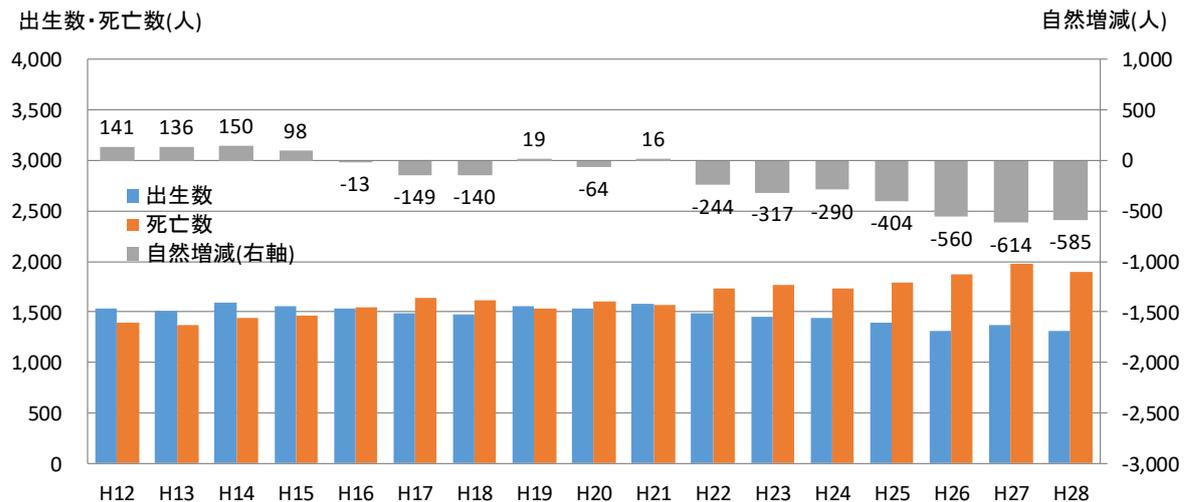
資料：国勢調査

※比率は、小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある
年齢3区分別人口の推移(構成比)

④ 人口動態

出生と死亡による「自然増減」は、平成 15 年頃までは出生数が死亡数を上回る「自然増」であった。平成 16 年以降は、死亡数が出生数を上回る年が増え、平成 22 年以降は死亡数が出生数を上回る「自然減」が継続し、減少数も大きくなっている。

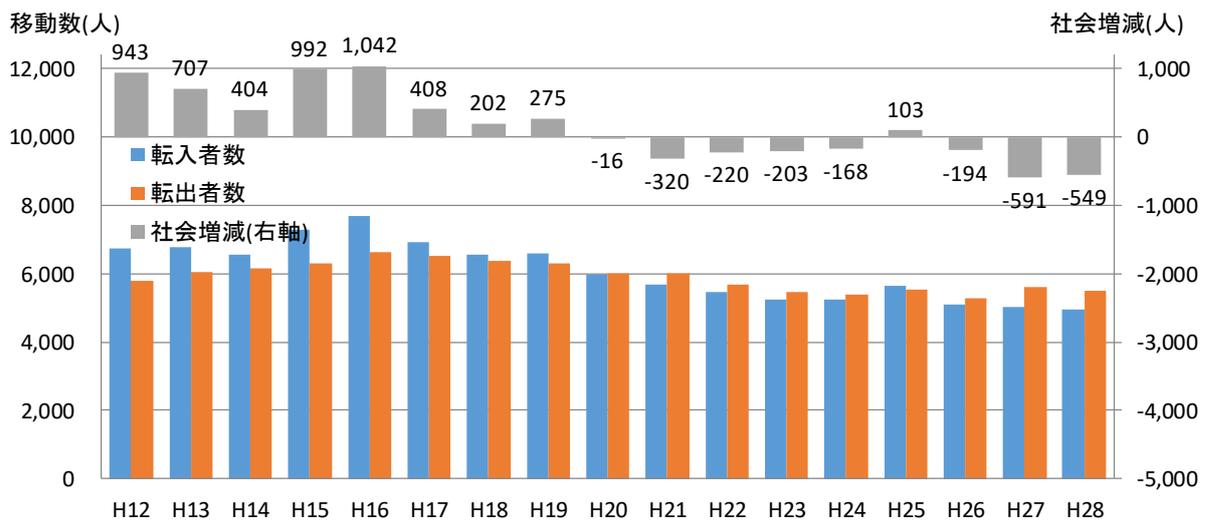
社会増減は、平成 19 年頃までは概ね転入超過（社会増）であったが、平成 20 年以降は、平成 25 年を除き転出超過（社会減）となっている。



※期間は前年10月1日～9月30日。2005年の市町合併以前の移動数は、各市町の合計値

資料：三重県市町累年統計より作成

自然増減(出生数・死亡数)の推移



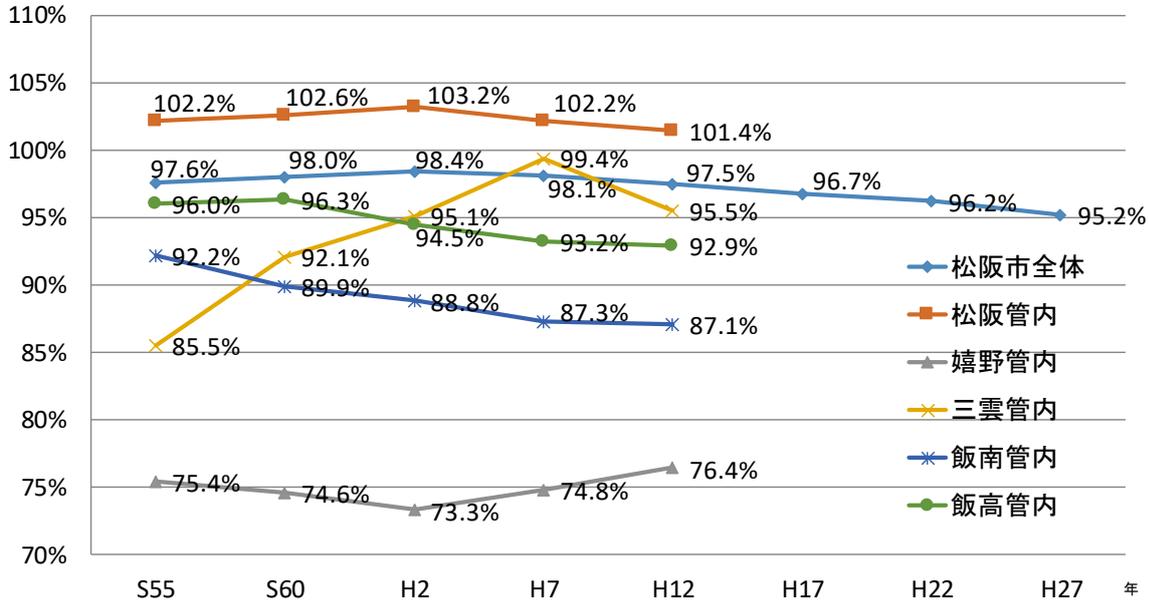
※期間は前年10月1日～9月30日。2005年の市町合併以前の移動数は、各市町の合計値

資料：三重県市町累年統計より作成

社会増減(転入・転出者数)の推移

⑤ 昼間人口

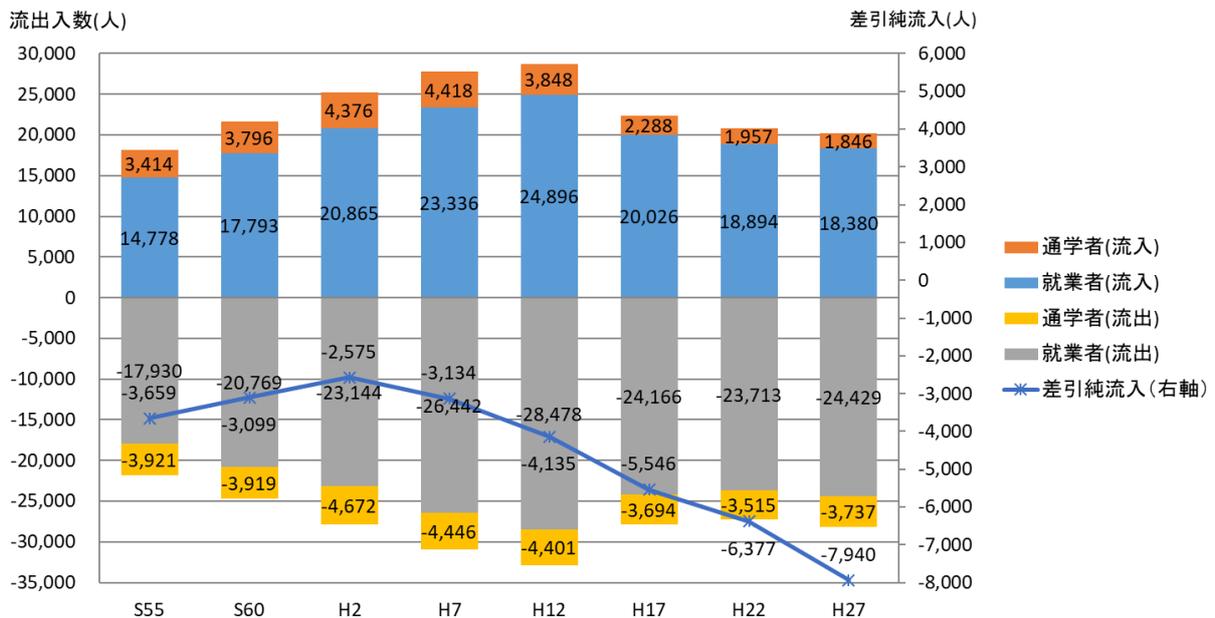
昼間人口の推移をみると、松阪市全体では昼間人口比率が低下しており、市外に通勤・通学する市民が増えている。



※市町村合併により、平成17年以降の旧市町別データはない

資料：国勢調査

昼間人口比率の推移(地域別)



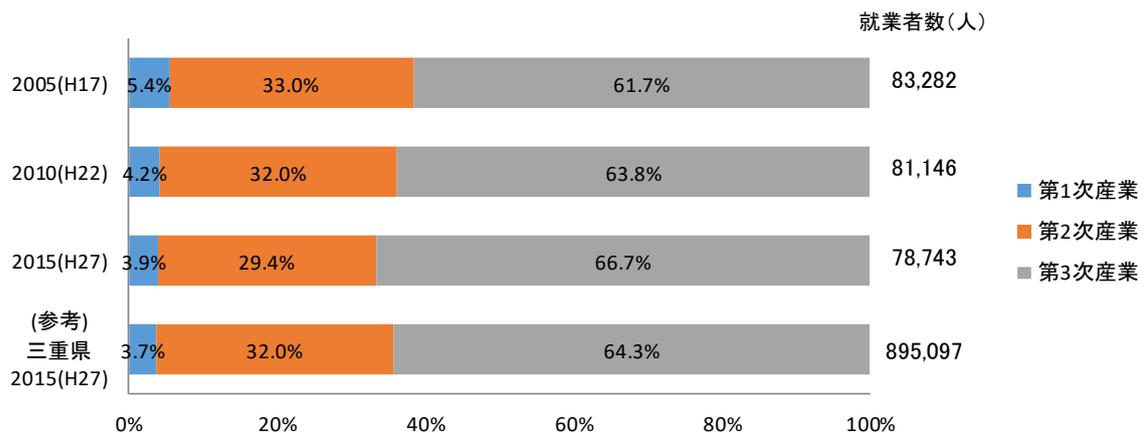
資料：国勢調査

昼間人口の推移

⑥ 産業

松阪市の就業者数は、平成27年時点で78,743人となっており、産業別就業者の構成比を平成22年と平成27年で比較すると、第1次産業は4.2%から3.9%に、第2次産業は32.0%から29.4%に減少する一方、第3次産業は63.8%から66.7%に増加しており、三重県平均と比較すると、第2次産業の割合が少なく、第3次産業の割合が多い構成となっている。

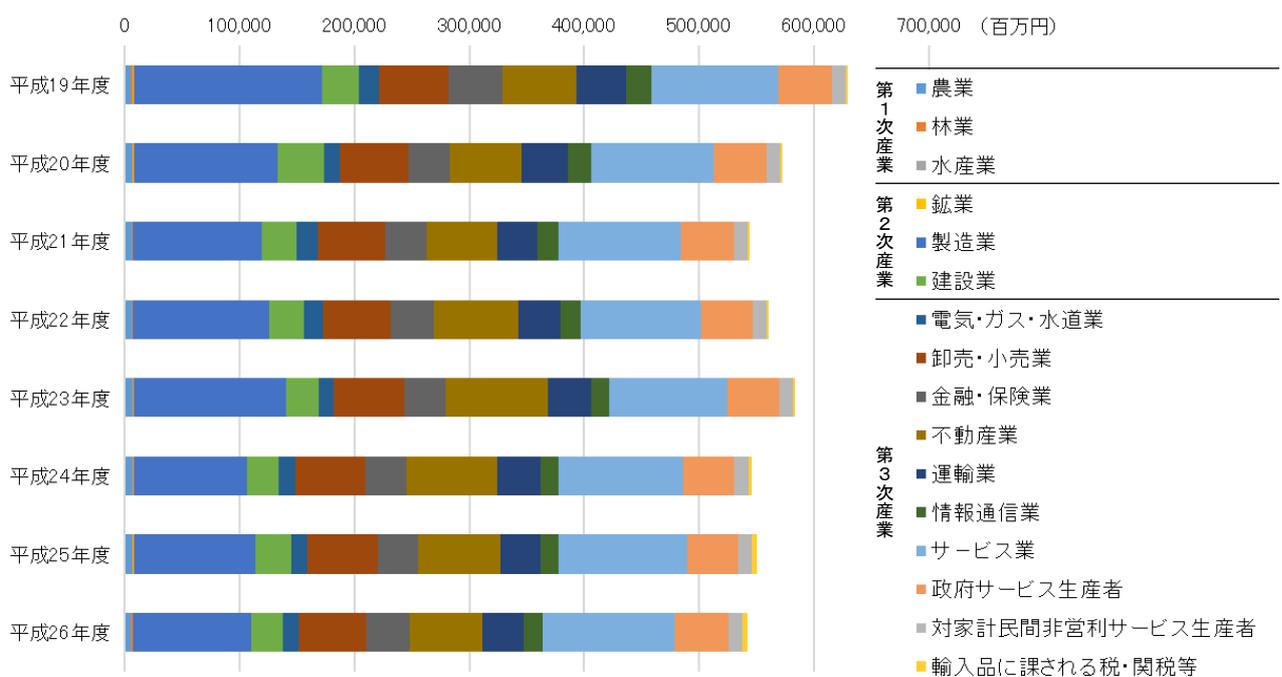
総生産額は平成26年度時点で約5,417億円となっており、近年多少の増減はあるもののほぼ横ばいで推移している。産業別生産額の構成比の推移については第2次産業が減少傾向である一方、第3次産業が増加傾向にある。



資料：国勢調査

※比率は、小数点第2位を四捨五入しているため、合計が100%にならない場合がある

産業別就業者数の構成比



資料：平成26年度三重県の市町民経済計算

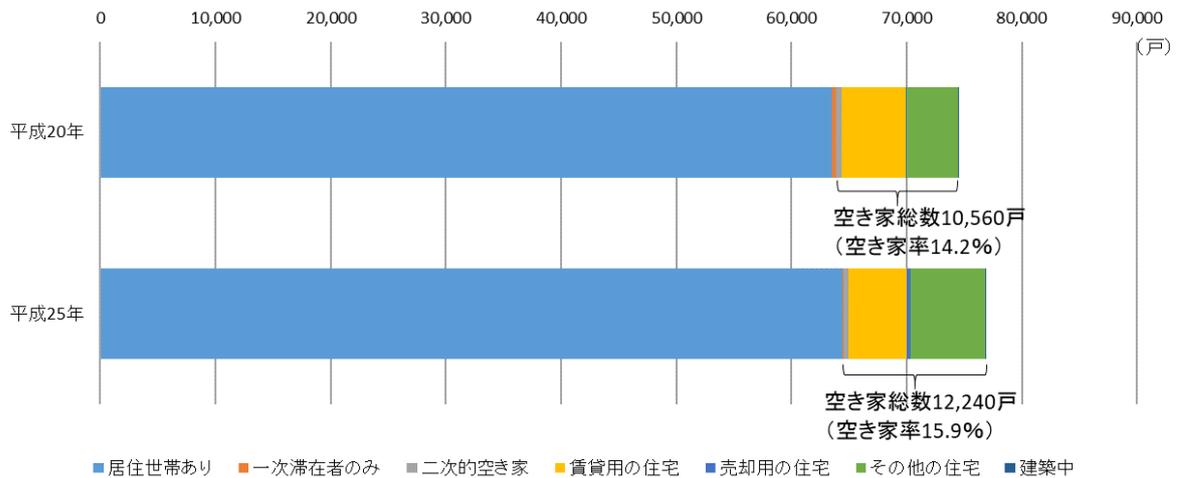
経済活動別市内総生産の推移

⑦ 住宅

住宅・土地統計調査によると、平成 25 年の松阪市内の住宅数は 76,920 戸となっている。

そのうち、居住世帯のある住宅が 64,430 戸となっており、耐震性のない住宅が約 2 割（12,470 戸）と推計されている。

また、空き家（二次的住宅、賃貸の住宅、売却用の住宅、その他の住宅）が 12,240 戸となっており、空き家率は 15.9%となっている。



資料：住宅・土地統計調査

居住世帯の有無別住宅数

空家等実態調査(※1)による空家等軒数

(単位：軒数)

| 調査結果 | 軒数 | 建物の状態(※2) (現地調査票「居住の可能性」) | |
|------|-------|------------------------------|-------|
| | | 状態 | 軒数 |
| 空家等数 | 3,109 | A | 1,154 |
| | | B | 1,123 |
| | | C | 758 |
| | | 不明(未記載) | 74 |

※1：松阪市が空家等対策計画の策定のため、平成 29 年度に市内全域を対象にした外観調査及び平成 30 年度に実施した所有者アンケート調査による空家等実態調査で把握した軒数

※2：建物の状態

A：すぐに住めそうな空家(適切な管理がされており、居住可能な状態)

B：少し手を加えればすぐに住めそうな空家(居住するには簡単な修繕等が必要)

C：住めない空家(居住するには建て替え又は相当な修繕等が必要)

不明(未記載)：上記A～Cの判定(チェック)が未記載

市における住宅耐震化の状況

単位：戸

| | | | H20 年度末 | H25 年度末 | H26 年度末 |
|---------------------------|-----------|-------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 住宅総数 | | | 63,550 | 64,430 | 64,870 |
| 耐震性のある住宅戸数(①+②) (耐震化率) | | | 48,480 (76.3%) | 51,960 (80.6%) | 52,660 (81.2%) |
| 昭和 56 年以降建築① | | | 41,240 | 45,990 | 46,750 |
| 昭和 55 年 以前建築の 住宅総数 | 耐震性 あり | 木造住宅(※1) | 4,720 | 3,960 | 3,970 |
| | | 木造以外の住宅(※2) | 2,520 | 2,010 | 1,940 |
| | | 計② | 7,240 | 5,970 | 5,910 |
| | 耐震性 なし | 木造住宅(※1) | 14,270 | 11,830 | 11,590 |
| | | 木造以外の住宅(※2) | 800 | 640 | 620 |
| | | 計 | 15,070 (23.7%) | 12,470 (19.4%) | 12,210 (18.8%) |

※1 木造住宅とは、木造の戸建て、長屋、共同住宅であり、平成 25 年度末時点で 15,790 戸。

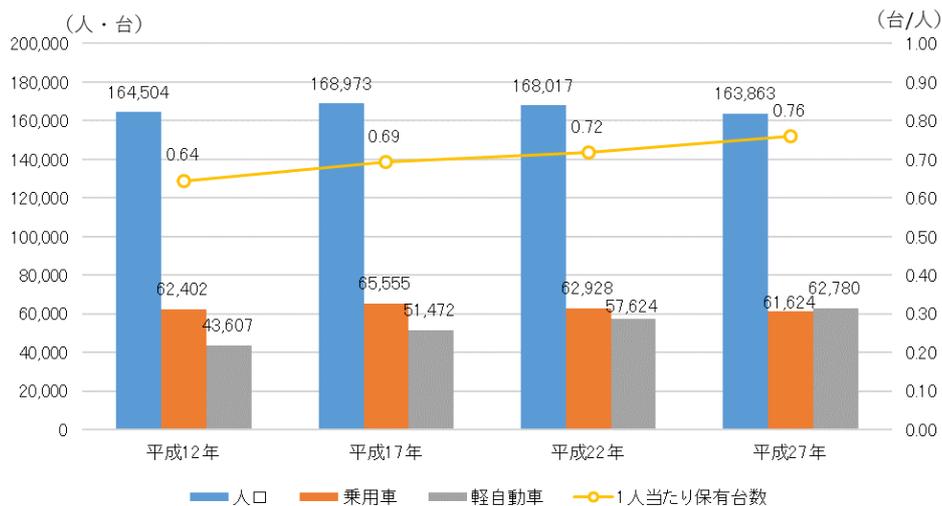
※2 木造以外の住宅とは、鉄骨、鉄筋コンクリート、その他の構造の戸建、長屋、共同住宅。平成 20 年、25 年度末の住宅総数、「昭和 56 年以降建築」は統計調査値、それ以外の値はすべて市において推計して算出。

資料：耐震改修促進計画

⑧ 交通

● 自動車の保有台数

乗用車の保有台数は横ばい、軽自動車の保有台数は増加しており、市民一人あたりの自動車保有台数は増加傾向にある。

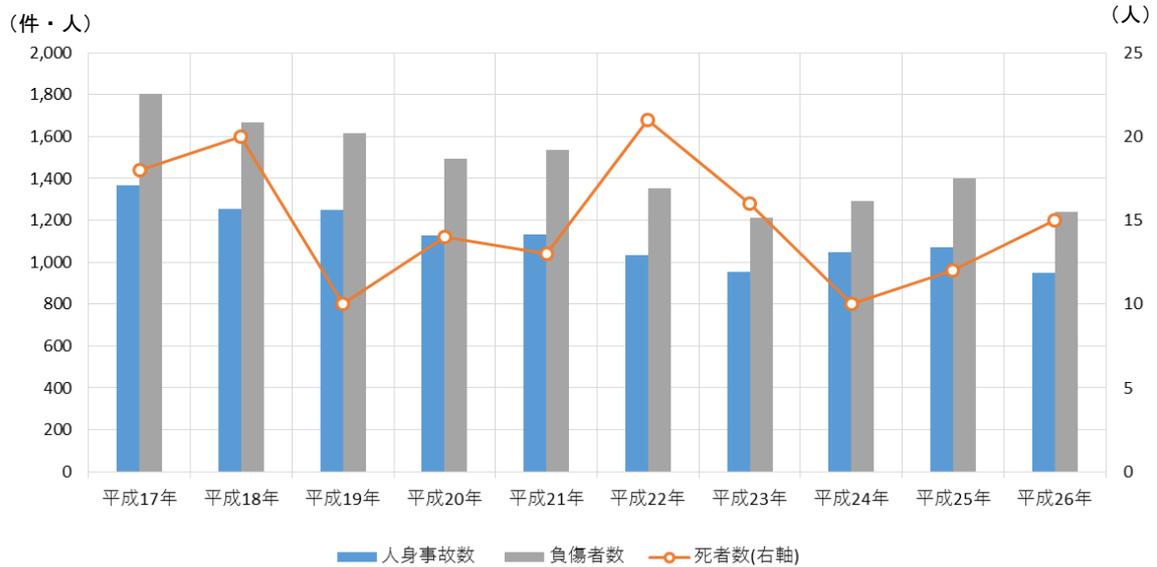


資料：国勢調査、三重県統計書

自動車保有台数の推移

●交通事故の推移

交通事故の件数は平成 23 年度まで減少傾向にあったが、増加に転じ、平成 26 年度は再び減少に転じている。負傷者数、死者数も増減を繰り返している。



資料: 松阪市統計書

交通事故件数の推移

●鉄道駅別旅客乗車人員の推移

旅客乗車人員の推移をみると、市全体では平成 22 年度以降、増加と減少をくり返しているが、伊勢中川駅や伊勢中原駅など、増加傾向にある鉄道駅もみられる。

鉄道駅別旅客乗車人員の推移

単位: 人/年

| | | 平成 22 年度 | 平成 23 年度 | 平成 24 年度 | 平成 25 年度 | 平成 26 年度 | 平成 27 年度 |
|----|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| JR | 六軒 | 30,772 | 33,873 | 37,434 | 41,763 | 36,057 | 34,319 |
| | 松阪 | 614,420 | 605,287 | 591,099 | 602,988 | 570,402 | 570,640 |
| | 徳和 | 147,246 | 150,989 | 151,740 | 157,841 | 148,014 | 152,913 |
| | 上ノ庄 | 3,833 | 3,107 | 4,311 | 4,290 | 3,863 | 3,658 |
| | 権現前 | 17,461 | 15,205 | 12,927 | 12,801 | 11,172 | 11,159 |
| 近鉄 | 漕代 | 47,511 | 47,993 | 50,037 | 53,767 | 58,623 | 70,419 |
| | 櫛田 | 230,384 | 229,114 | 227,431 | 232,641 | 235,109 | 246,880 |
| | 東松阪 | 377,458 | 370,424 | 374,947 | 379,407 | 355,944 | 373,048 |
| | 松阪 | 2,711,639 | 2,698,393 | 2,747,303 | 2,875,045 | 2,784,438 | 2,795,441 |
| | 松阪(JR 経由) | 1,840 | 2,048 | 1,233 | 1,198 | 3,029 | 1,477 |
| | 松ヶ崎 | 194,225 | 194,374 | 198,609 | 196,445 | 187,576 | 189,451 |
| | 伊勢中原 | 66,882 | 61,897 | 66,233 | 73,534 | 81,442 | 95,518 |
| | 伊勢中川 | 1,348,949 | 1,352,496 | 1,353,269 | 1,407,101 | 1,394,815 | 1,449,161 |
| 合計 | 5,792,620 | 5,765,200 | 5,816,573 | 6,038,821 | 5,870,484 | 5,994,084 | |

資料: 三重県統計書

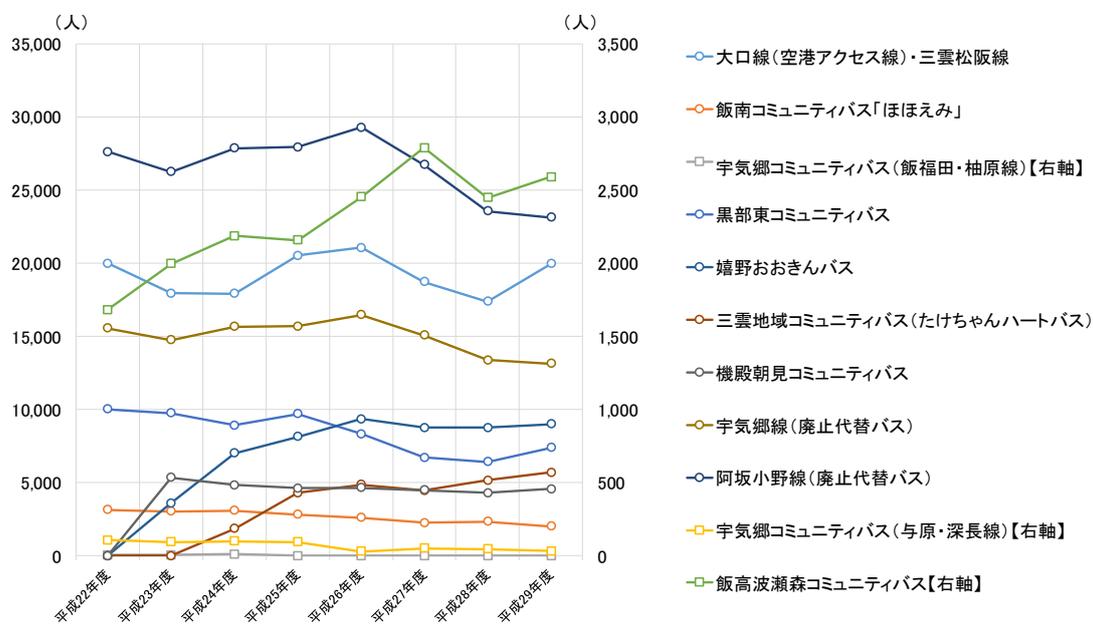
●コミュニティバスの利用者数の推移

コミュニティバスの利用状況の推移をみると、増加と減少を繰り返しながら横ばい傾向にある。

コミュニティバスの利用状況

単位：人

| | 平成 26 年度 | 平成 27 年度 | 平成 28 年度 | 平成 29 年度 |
|--------------------------|----------|----------|----------|----------|
| 市街地循環線(鈴の音バス) | 86,792 | 89,837 | 92,892 | 88,983 |
| 大口線(空港アクセス線)・三雲松阪線 | 21,054 | 18,738 | 17,391 | 19,967 |
| 飯南コミュニティバス「ほほえみ」 | 2,613 | 2,259 | 2,345 | 2,023 |
| 宇気郷コミュニティバス(飯福田・柚原線) | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 宇気郷コミュニティバス(与原・深長線) | 30 | 52 | 46 | 34 |
| 黒部東コミュニティバス | 8,347 | 6,714 | 6,419 | 7,392 |
| 飯高波瀬森コミュニティバス | 2,453 | 2,788 | 2,449 | 2,590 |
| 嬉野おおきんバス | 9,358 | 8,771 | 8,755 | 9,015 |
| 三雲地域コミュニティバス(たけちゃんハートバス) | 4,862 | 4,463 | 5,174 | 5,693 |
| 機殿朝見コミュニティバス | 4,660 | 4,496 | 4,315 | 4,564 |
| 宇気郷線(廃止代替バス) | 16,470 | 15,088 | 13,375 | 13,132 |
| 阿坂小野線(廃止代替バス) | 29,293 | 26,726 | 23,571 | 23,129 |



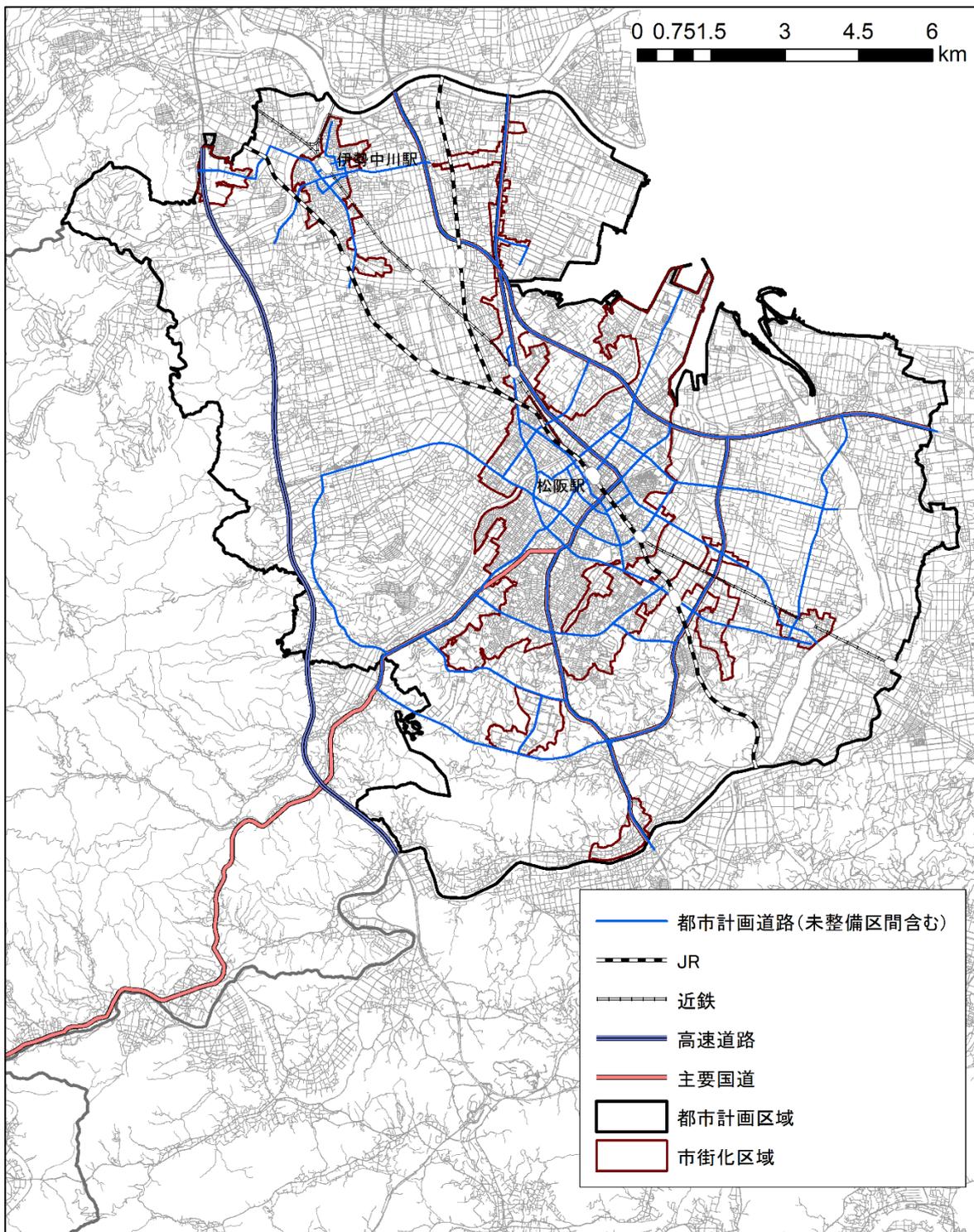
資料：松阪市商工政策課

コミュニティバス輸送状況の推移(市街地循環線を除く)

⑨ 都市施設の状況

● 道路整備状況

松阪都市計画区域内には、33路線、総延長137,180mの都市計画道路が都市計画決定されており、施工済総延長は63,851m、概成済総延長は64,225m、整備率は46.55%となっている。



平成30年4月1日時点

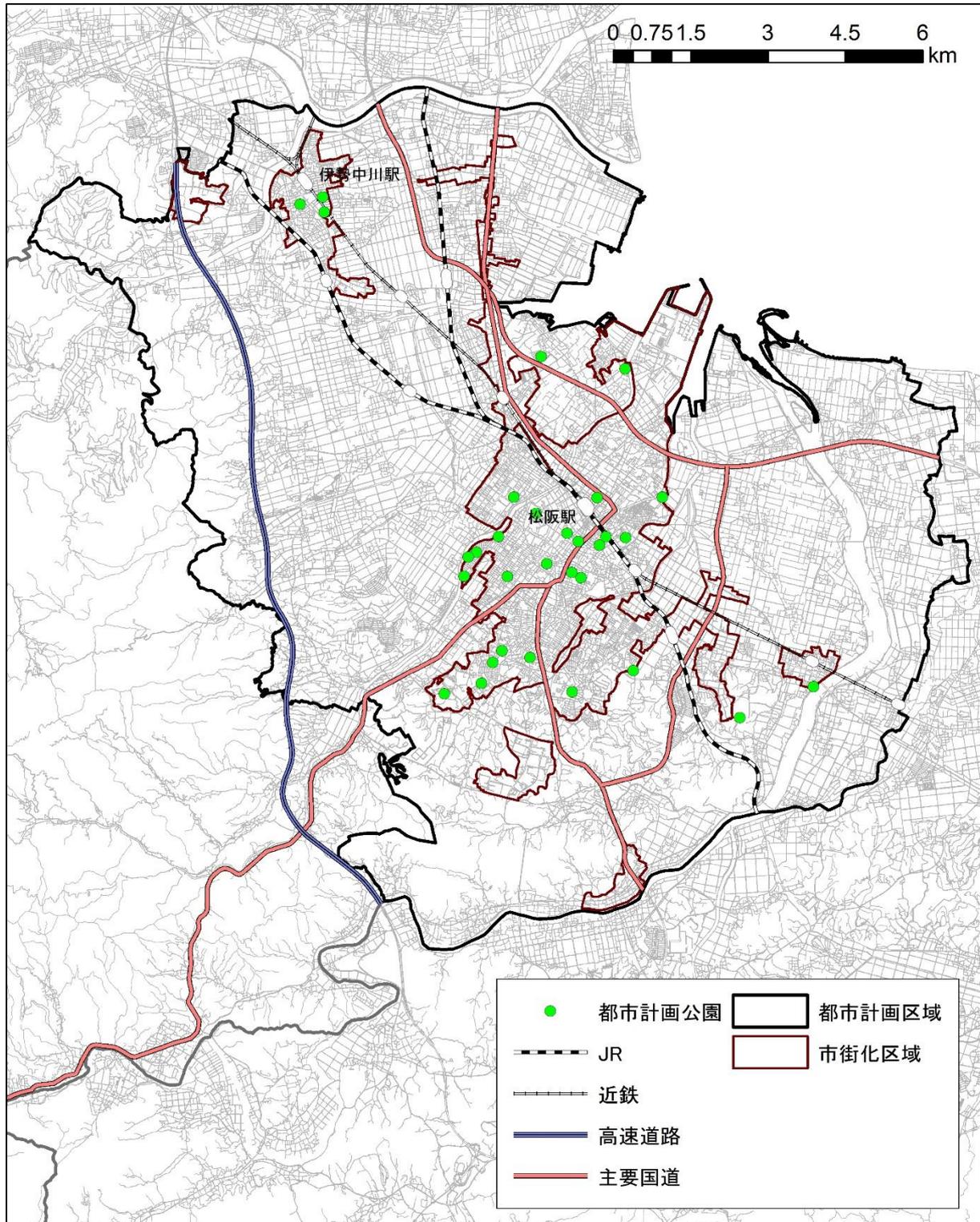
資料: 松阪市都市計画課

都市計画道路の状況図

●公園の整備状況

市内には 33 の都市計画公園（運動公園：2、総合公園：1、地区公園：2、近隣公園：3、街区公園：24、特殊公園：1）が都市計画決定されている。

143.855ha のうち 90.442ha が供用されており、供用率 62.9%となっている。



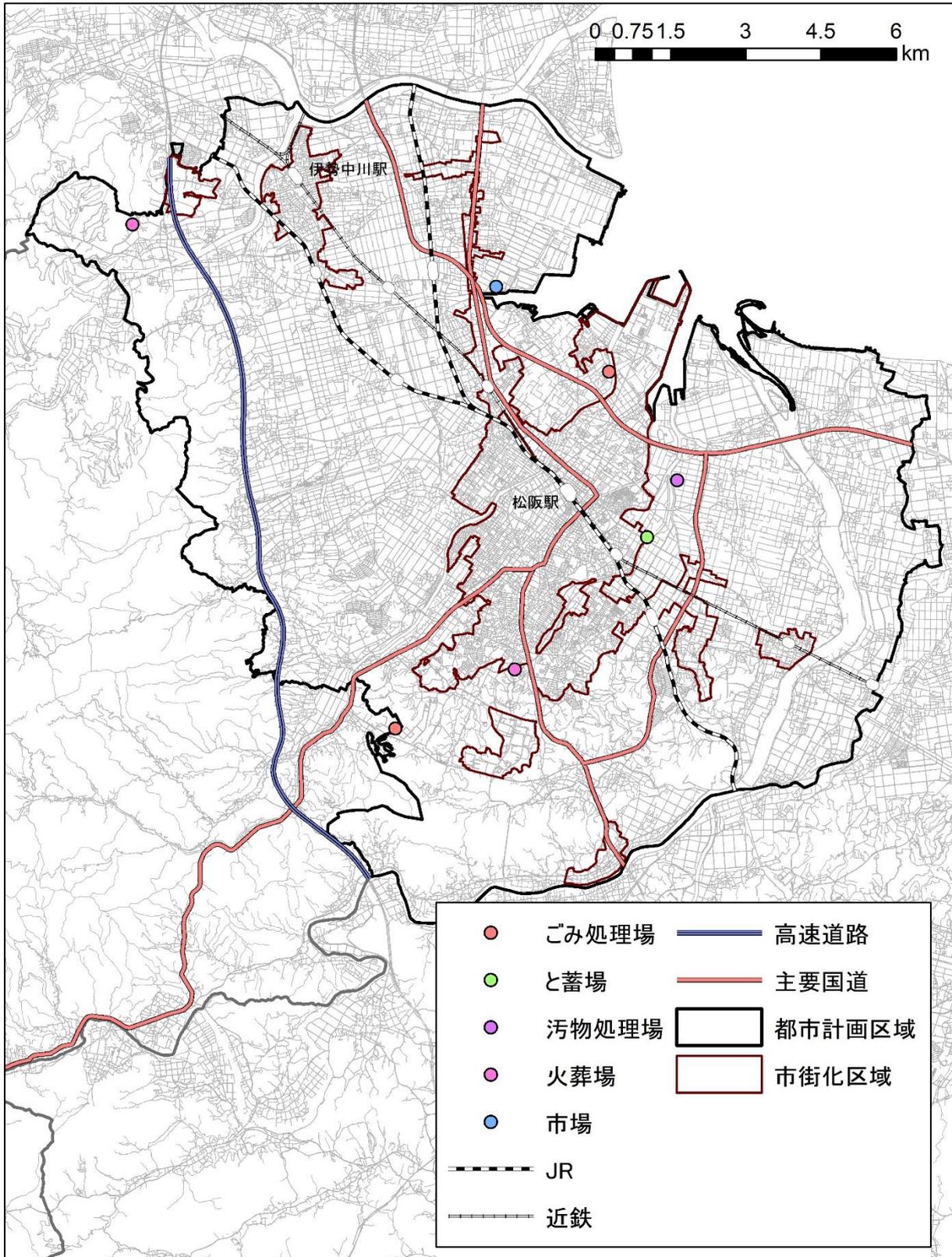
平成 24 年 5 月 31 日 時点

資料：松阪市都市計画課

都市計画公園の分布図

●その他都市施設の状況

その他の都市施設として、市内には汚物処理場、ごみ処理場、と畜場、火葬場、墓園、市場が都市計画決定されている。



平成 30 年 2 月 1 日 時点

資料: 松阪市都市計画課

その他都市施設の分布図

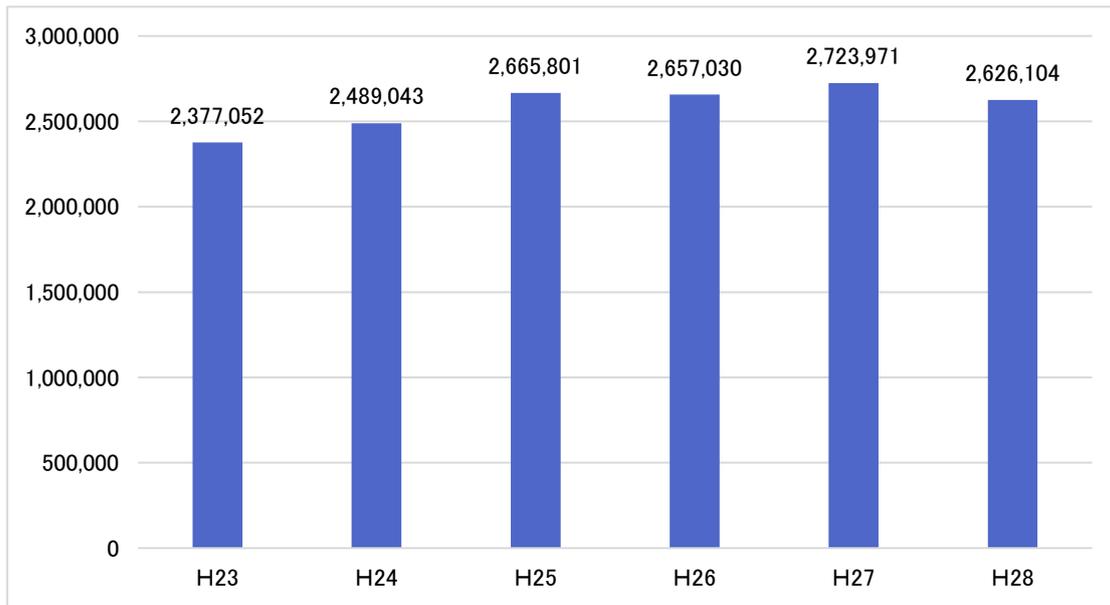
⑩ 観光

観光レクリエーション入込客数は、概ね横ばいで推移している。

市内には様々な観光資源があり、入込客数については、松阪農業公園ベルファームなどの郊外の公園、氏郷まつりなどの祭りやイベント、道の駅「飯高駅」などの集客が大半を占めている。

観光レクリエーション入込客数推計書(松阪市分)

単位：人

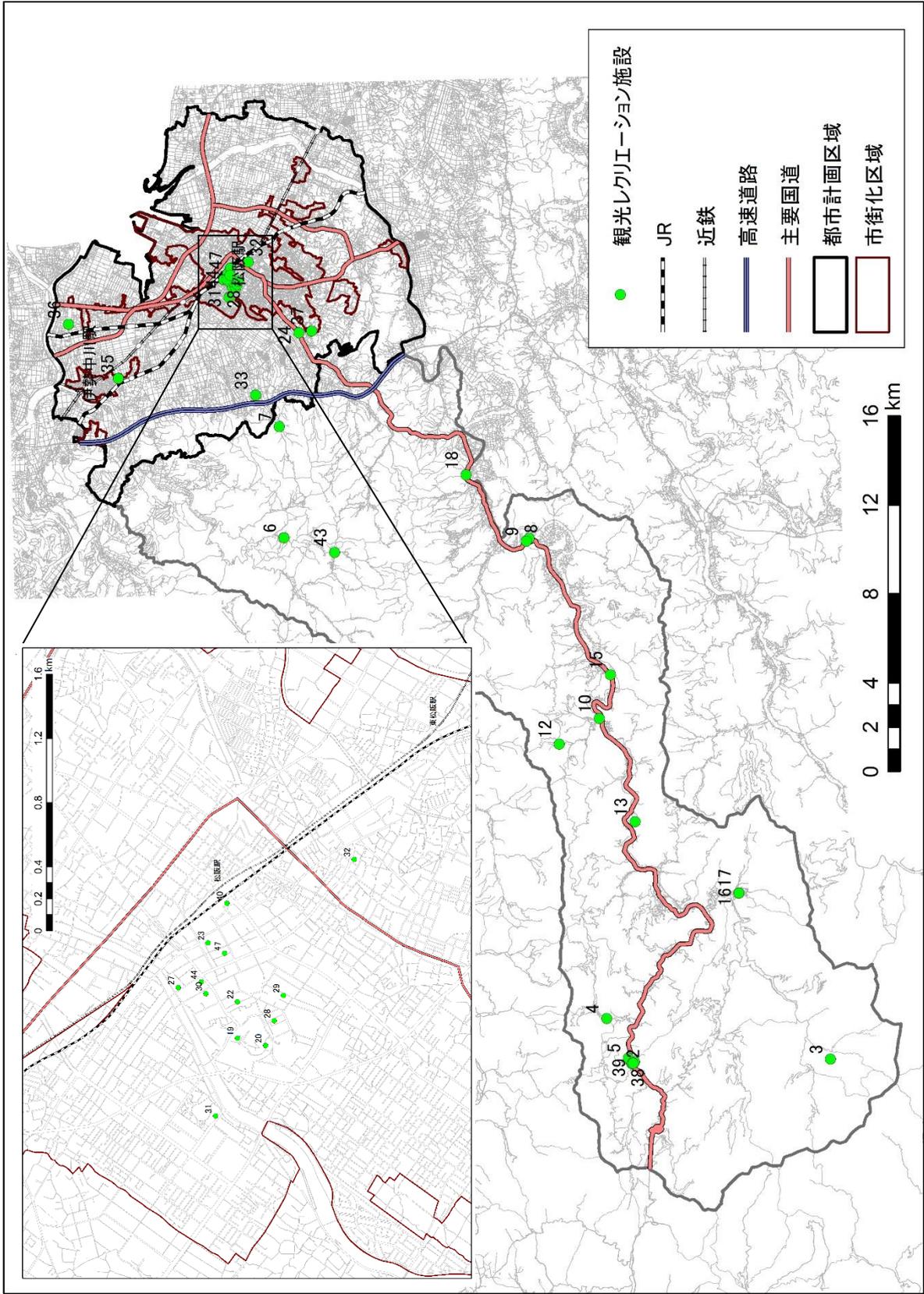


資料：松阪市統計要覧

観光レクリエーション・施設及びイベント一覧

| No | 名称 | No | 名称 | No | 名称 |
|----|---------------|----|--------------------|----|---------------------|
| 1 | 台高山脈 | 17 | 香肌峡温泉 森のホテルスメール | 33 | 松阪農業公園 ベルファーム |
| 2 | 口窄泰運寺 | 18 | 大石不動院 | 34 | 嬉野町おおきん祭り |
| 3 | 蓮峡谷 | 19 | 歴史民俗資料館 | 35 | 嬉野考古館 |
| 4 | 三峰山 | 20 | 本居宣長記念館 | 36 | 松浦武四郎記念館 |
| 5 | 波瀬植物園 | 21 | 松名瀬海水浴場 | 37 | みえこどもの城 |
| 6 | 伊勢山上 | 22 | 松阪公園 | 38 | グリーンライフやまびこ |
| 7 | 森林公園 | 23 | 岡寺山継松寺 | 39 | 波瀬駅 |
| 8 | リバーサイド CHAKRA | 24 | 中部台運動公園 | 40 | まつさか交流物産館 |
| 9 | 道の駅「茶倉駅」 | 25 | 松阪祇園まつり | 41 | 初午大祭 |
| 10 | 荒滝不動尊 | 26 | 氏郷まつり | 42 | 宣長まつり |
| 11 | 櫛田川流域 | 27 | 旧小津清左衛門家 | 43 | うきさとむら |
| 12 | つつじの里荒滝 | 28 | 御城番屋敷 | 44 | 松阪もめん手織りセンター |
| 13 | 林間キャンプ場 | 29 | 原田二郎旧宅 | 45 | 松阪牛まつり (松阪肉牛共進会) |
| 14 | 山林舎 | 30 | 旧長谷川治郎兵衛家 | 46 | みくもの七夕笹かざり |
| 15 | 道の駅「飯高駅」 | 31 | 松阪市文化財センター | 47 | 鈴の音市 |
| 16 | 松阪わんわんパラダイス | 32 | 小津安二郎青春館 | | |

資料：松阪市統計要覧（平成28年度）



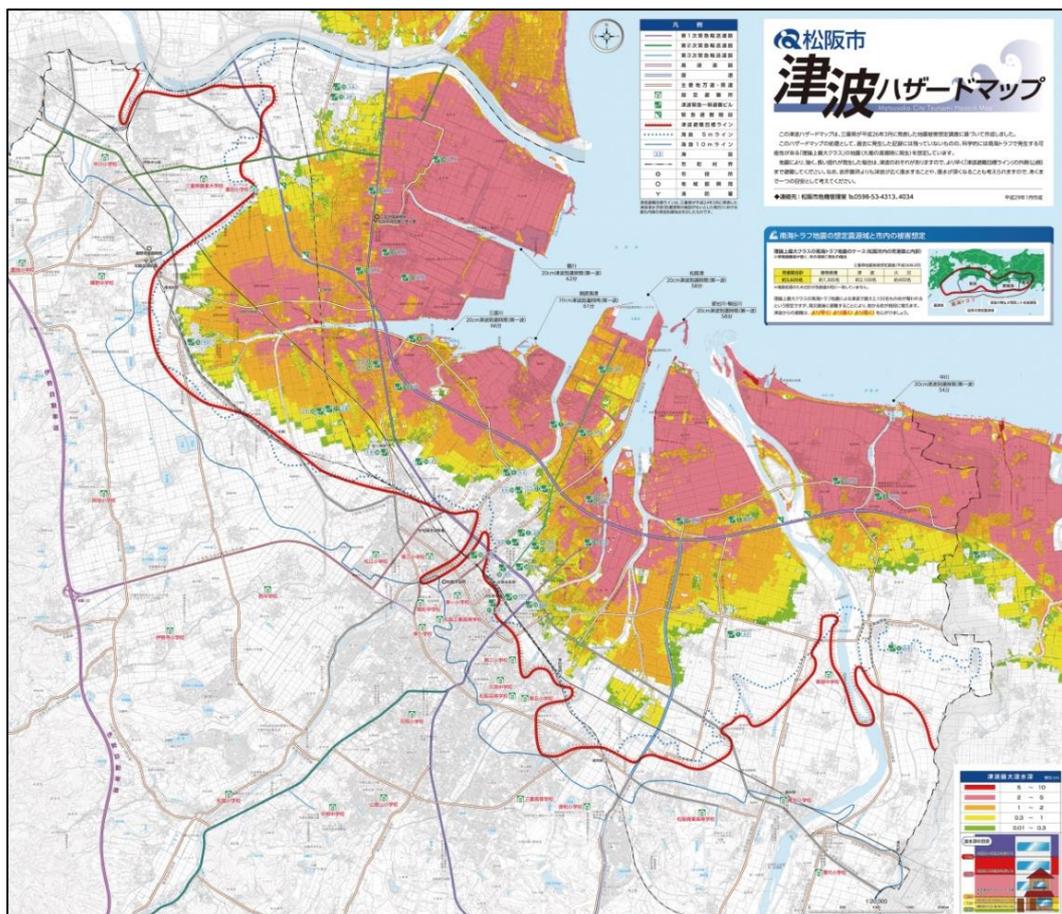
観光レクリエーション施設

⑪ 防災

松阪市では、平成 18 年 3 月に三重県の平成 17 年度想定をもとにした津波ハザードマップを作成したが、平成 26 年 3 月に三重県が新たな地震被害想定を公表したことを受け、より最新の情報を提供するために、理論上最大クラスの南海トラフ地震を想定した津波ハザードマップを作成した。

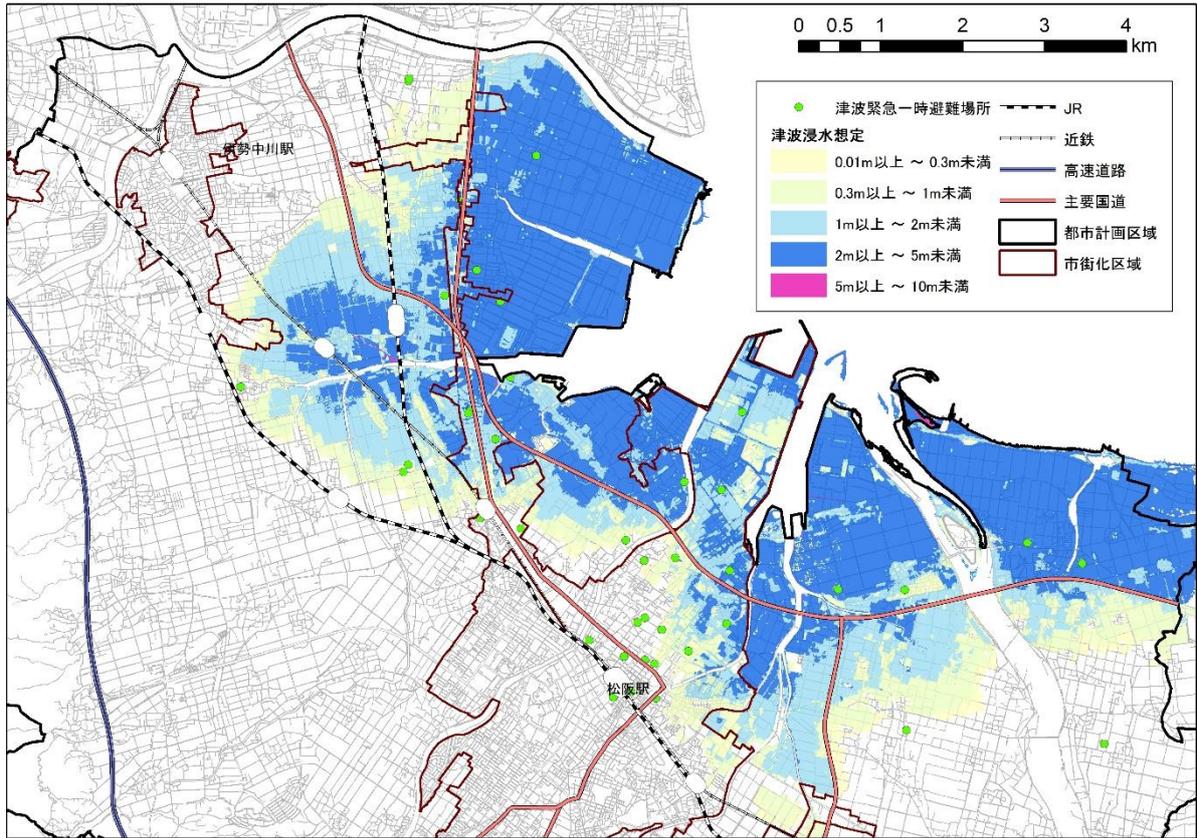
なお、三重県が平成 24 年 3 月に発表した津波浸水想定「マグニチュード 9.0 で防潮堤等が無い場合」が、松阪市での最悪の状況を想定したものとなっており、その外側ラインを「津波避難目標ライン」として位置づけている。

また、津波浸水想定区域内の企業・事業者が所有する建物について、喫緊の対策として津波警報発表時等に逃げ遅れた人等がやむを得ず避難する緊急的、一時的な「津波緊急一時避難ビル」として利用を行うための協定締結を推進している。



資料：松阪市防災対策課

松阪市津波ハザードマップ



資料: 松阪市防災対策課

津波浸水想定区域及び津波緊急一時避難ビル

津波緊急一時避難ビル(平成30年8月30日時点 協定締結)

| No | 避難場所名 | No | 避難場所名 | No | 避難場所名 |
|----|--------------|----|-----------------|----|-----------------|
| 1 | 第四小学校(校舎) | 16 | 医療法人まとかた(大西病院) | 31 | エースイン・松阪 |
| 2 | 鎌田中学校(校舎) | 17 | 東部カントリーエレベーター | 32 | 松和自動車学校 |
| 3 | 朝見小学校(校舎) | 18 | 丸亀ビル | 33 | マンション「アンジュ」 |
| 4 | 機殿小学校(校舎) | 19 | アピタ松阪三雲店 | 34 | マンション「アンジュV」 |
| 5 | 西黒部小学校(校舎) | 20 | JA一志東部旧米ノ庄支店 | 35 | マンション「エスポワールM」 |
| 6 | 港小学校(校舎) | 21 | 亀井ビル | 36 | マンション「エスポワールMⅡ」 |
| 7 | 松阪市リサイクルセンター | 22 | クリーニング米若 本社 | 37 | マンション「M's コルテ」 |
| 8 | 松ヶ崎小学校(校舎) | 23 | JA一志東部旧小野江支店 | 38 | マンション「シャンティーク」 |
| 9 | 東黒部小学校(校舎) | 24 | 松阪ショッピングセンターマーム | 39 | マンション「フェリーチェ」 |
| 10 | 中原小学校(校舎) | 25 | 国土交通省 紀勢国道事務所 | 40 | マンション「メルベージュ」 |
| 11 | 米ノ庄小学校(校舎) | 26 | 恩賜財団済生会 松阪総合病院 | 41 | マンション「メルベージュⅡ」 |
| 12 | 天白小学校(校舎) | 27 | イオンモール明和 | 42 | 株式会社大戸鋼材センター |
| 13 | 三雲中学校(校舎) | 28 | フレックスホテル | 43 | 松阪商工会議所 |
| 14 | 鶴小学校(校舎) | 29 | ホテル ザ・グランコート松阪 | 44 | 松阪浄化センター |
| 15 | 小野江小学校(校舎) | 30 | ホテル AU 松阪 | | |

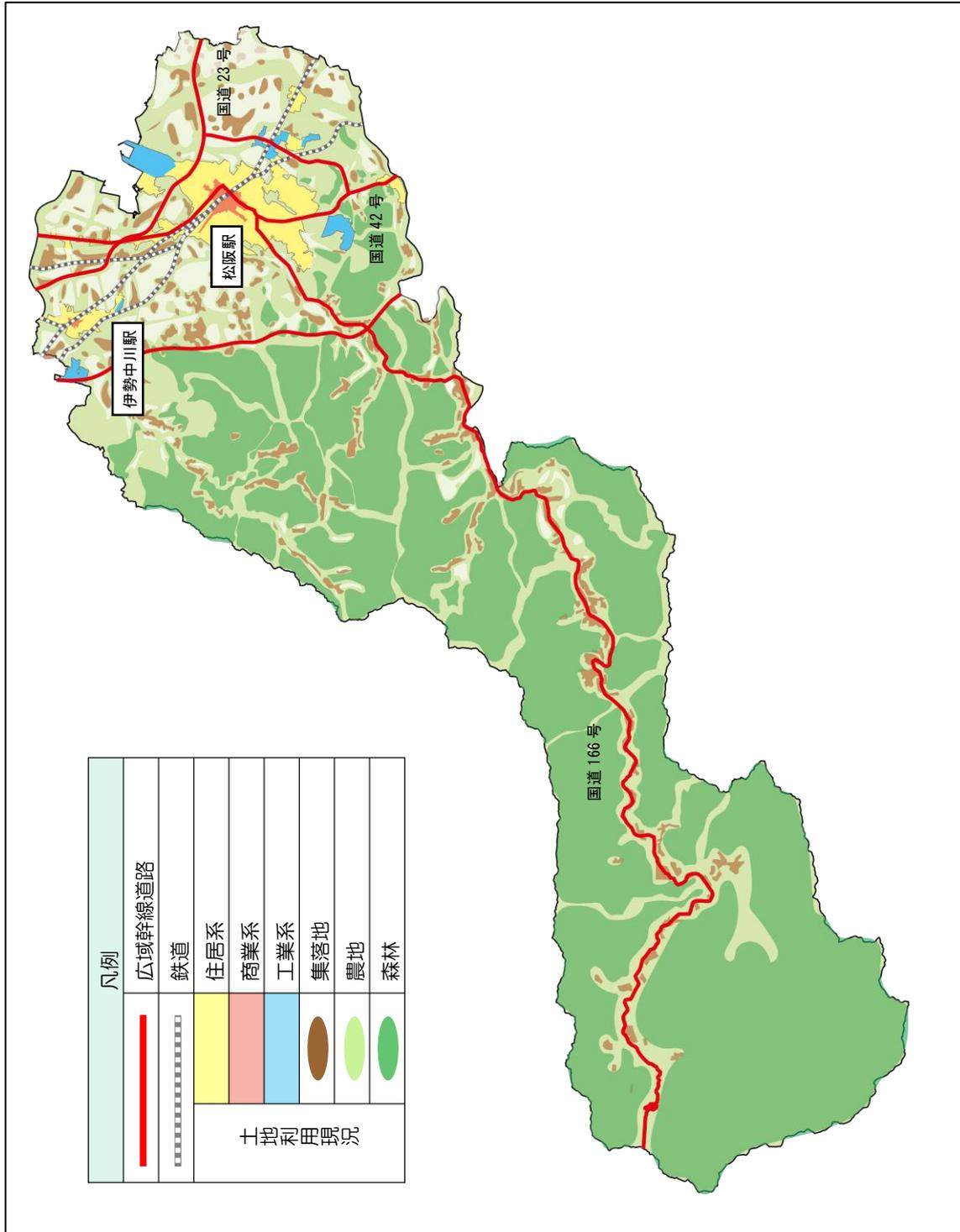
資料: 松阪市防災対策課

1-3 土地利用の現況

① 土地利用の現況

松阪市全体の土地利用の現況をみると、市域の大半は農地、森林などの自然的土地利用が占めており、都市的土地利用は市東部の都市計画区域内に集中している。

都市計画区域外の大半を森林が占めており、国道 166 号沿いに集落地が立地している。



土地利用現況図

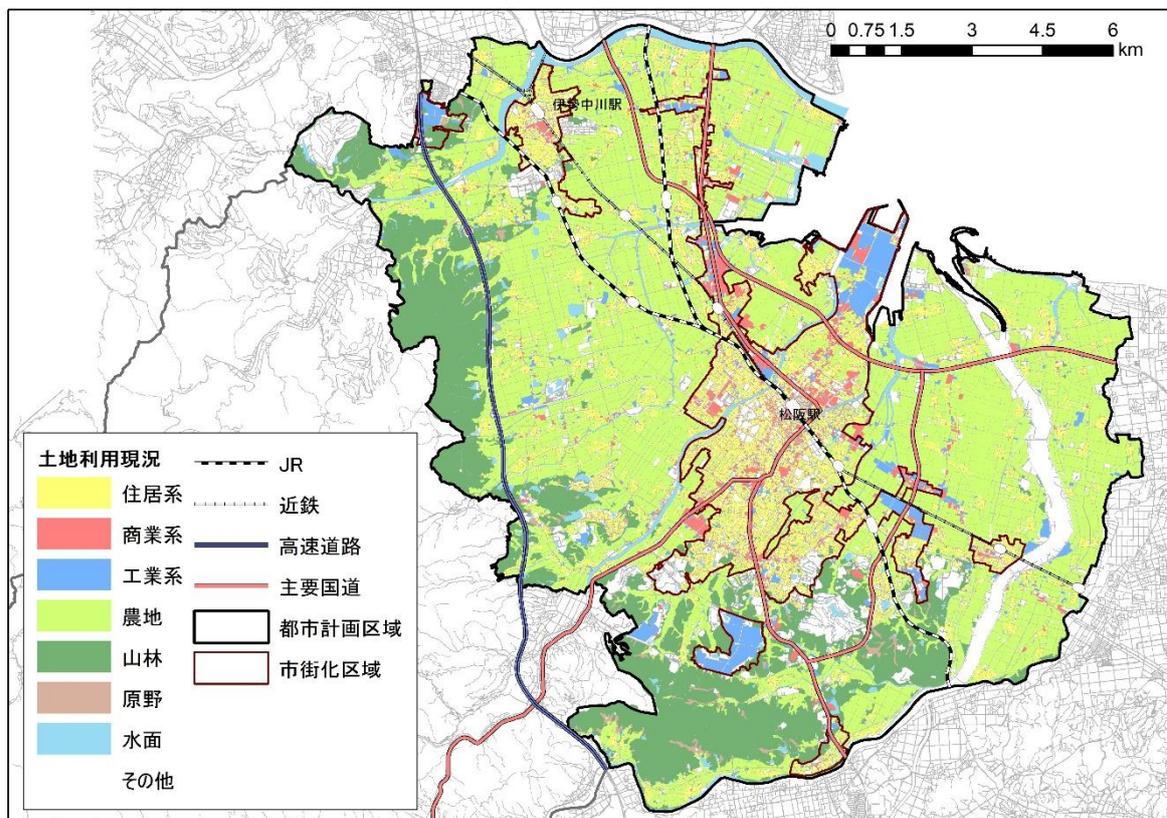
都市計画区域内の土地利用の現況をみると、農地が42.9%と最も多く、次いで山林が16.1%となっている。

住居系は約10%となっており、松阪管内及び伊勢中川駅周辺にまとまった住宅地が形成されている。また、商業系は2.8%となっており、松阪駅周辺や国道沿道に立地している。

土地利用現況

単位: ha

| | 松阪 | 嬉野 | 三雲 | 合計 | |
|--------------|---------|---------|---------|---------|-------|
| 住居系 | 1,325.5 | 258.5 | 192.9 | 1,776.9 | 10.6% |
| 商業系 | 373.0 | 25.0 | 75.9 | 473.8 | 2.8% |
| 工業系 | 452.9 | 52.9 | 43.3 | 549.1 | 3.3% |
| 農地 | 5,006.7 | 1,179.1 | 1,023.7 | 7,209.5 | 42.9% |
| 道路 | 1,083.2 | 230.4 | 182.5 | 1,496.2 | 8.9% |
| 港湾施設等用地 | 14.2 | 0.0 | 0.0 | 14.2 | 0.1% |
| 鉄道 | 31.0 | 20.2 | 16.3 | 67.5 | 0.4% |
| 山林 | 2,186.6 | 524.1 | 2.9 | 2,713.6 | 16.1% |
| 公益施設用地 | 174.7 | 26.3 | 17.1 | 218.1 | 1.3% |
| レクリエーション施設用地 | 123.1 | 106.8 | 2.3 | 232.1 | 1.4% |
| 公共施設用地 | 60.3 | 9.7 | 19.4 | 89.4 | 0.5% |
| 原野 | 78.6 | 7.2 | 2.5 | 88.2 | 0.5% |
| 水面 | 396.8 | 133.0 | 166.9 | 696.8 | 4.1% |
| 公園緑地 | 116.4 | 8.5 | 7.8 | 132.7 | 0.8% |
| 教育施設用地 | 90.6 | 61.8 | 11.3 | 163.7 | 1.0% |
| その他 | 706.5 | 75.0 | 101.9 | 883.4 | 5.3% |



資料：都市計画基礎調査（平成24年）

土地利用現況図(都市計画区域内)

② 開発動向（新築）

都市計画区域内における建築確認申請の推移をみると、各地区とも、増減を繰り返しており、平成25年度は900件以上が申請されている。

三雲管内については、平成24年5月31日より区域区分（線引き）を行っており、それ以降の申請を見ると、市街化区域より市街化調整区域での申請が多くなっている。

都市計画区域内の建築確認申請の推移

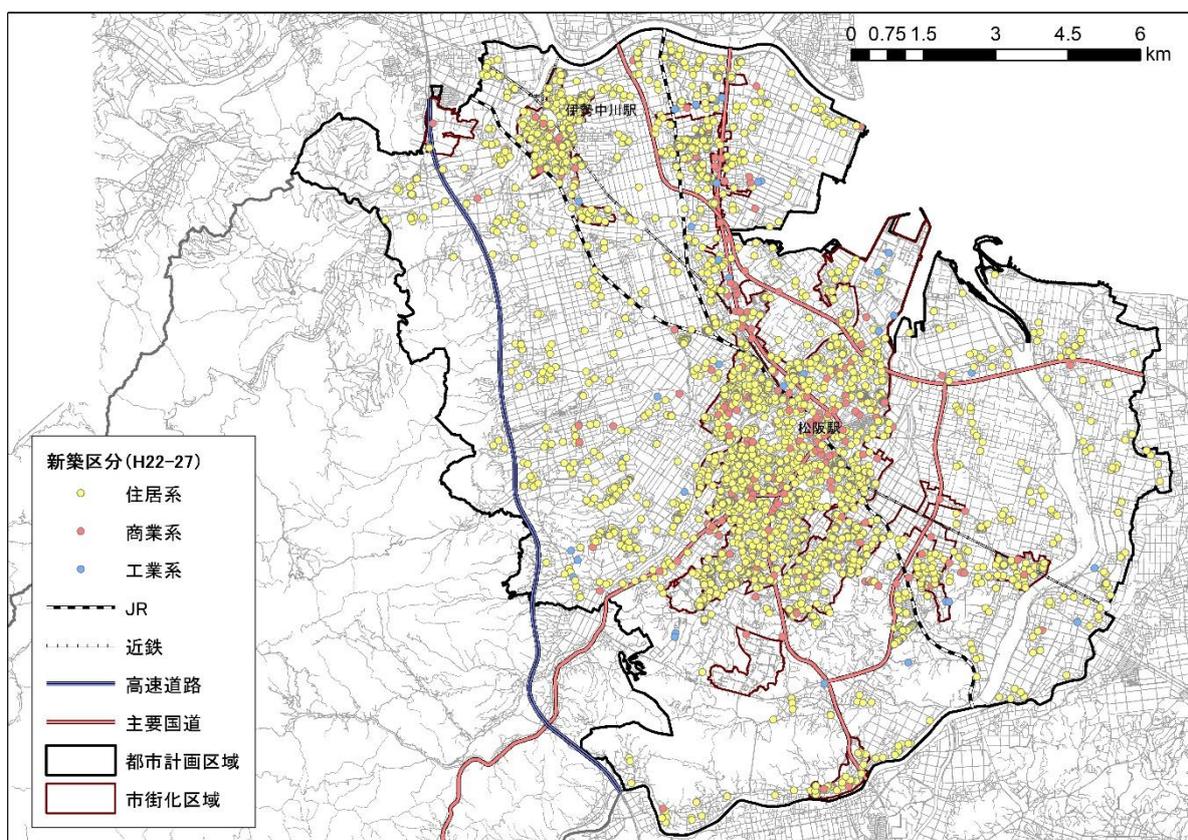
単位：件

| | 総数 | | | 市街化区域 | | | 市街化調整区域 | | |
|--------|-----|-----|-----|-------|-----|----|---------|----|-----|
| | 松阪 | 嬉野 | 三雲 | 松阪 | 嬉野 | 三雲 | 松阪 | 嬉野 | 三雲 |
| 平成20年度 | 670 | 133 | 158 | 491 | 92 | — | 172 | 38 | — |
| 平成21年度 | 568 | 90 | 191 | 416 | 57 | — | 147 | 32 | — |
| 平成22年度 | 591 | 114 | 156 | 415 | 74 | — | 174 | 40 | — |
| 平成23年度 | 590 | 84 | 157 | 437 | 56 | — | 151 | 27 | — |
| 平成24年度 | 561 | 75 | 125 | 419 | 49 | 7 | 139 | 26 | 87 |
| 平成25年度 | 637 | 149 | 161 | 479 | 109 | 20 | 153 | 40 | 141 |
| 平成26年度 | 537 | 91 | 96 | 421 | 62 | 4 | 112 | 28 | 92 |
| 平成27年度 | 510 | 103 | 81 | 408 | 69 | 7 | 101 | 32 | 74 |
| 平成28年度 | 565 | 78 | 90 | 452 | 50 | 12 | 109 | 27 | 78 |
| 平成29年度 | 556 | 104 | 95 | 446 | 82 | 14 | 109 | 21 | 81 |

※区域外と工事とりやめを含む総数

資料：松阪市建築開発課

※旧三雲町の区域はH24.5.31より線引き



資料：都市計画基礎調査（平成28年）

新築の分布図

③ 農地転用

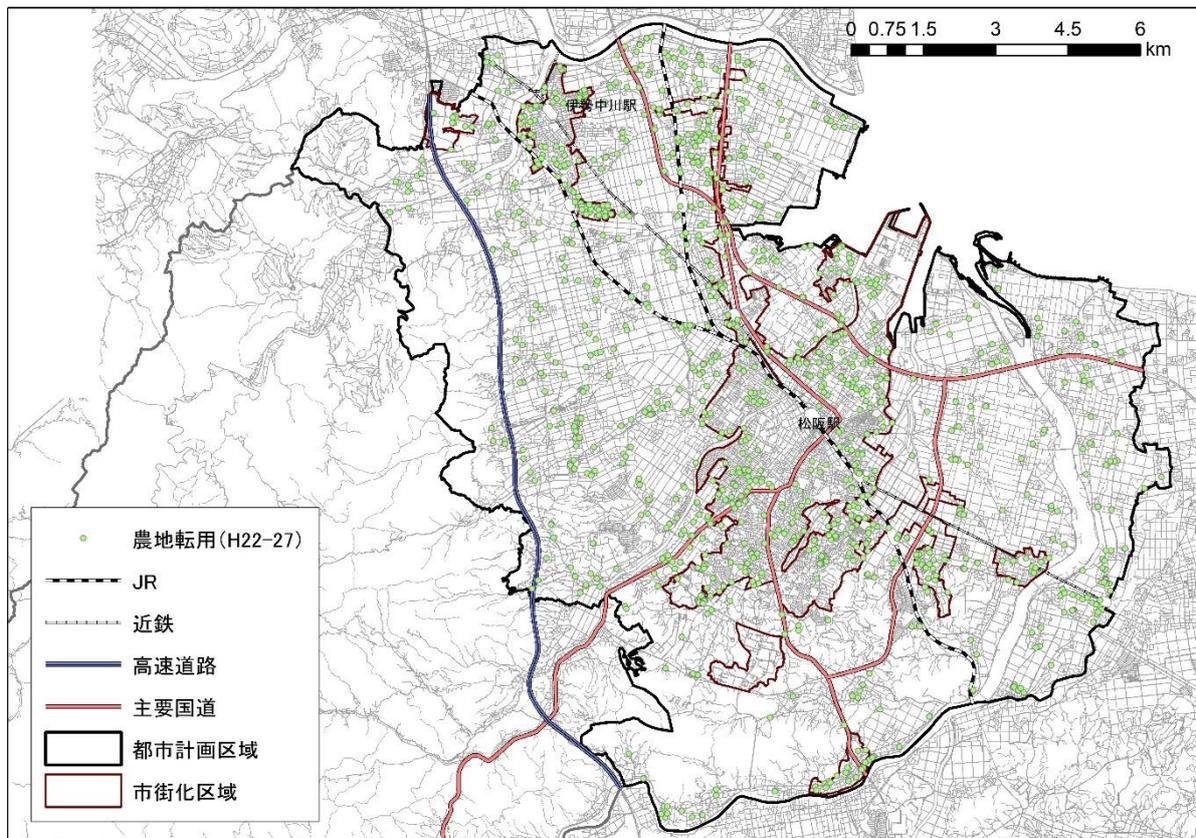
農地転用の状況を見ると、年度により増減はあるものの、ほぼ横ばいで推移している。市街化調整区域の農地転用件数が多く、幹線道路沿道等での農地転用が多くみられる。

農地転用の状況

単位：件、ha

| | 松阪管内 | | | | 嬉野管内 | | | | 三雲管内 | |
|-----|-------|-------|---------|-------|-------|--------|---------|------|-------|-------|
| | 市街化区域 | | 市街化調整区域 | | 市街化区域 | | 市街化調整区域 | | 用途地域外 | |
| | 件数 | 面積 | 件数 | 面積 | 件数 | 面積 | 件数 | 面積 | 件数 | 面積 |
| H17 | 155 | 8.39 | 216 | 13.46 | 32 | 1.41 | 38 | 2.75 | 64 | 5.51 |
| H18 | 140 | 6.65 | 233 | 16.01 | 28 | 1.21 | 40 | 2.15 | 100 | 7.13 |
| H19 | 136 | 5.90 | 203 | 13.99 | 21 | 0.72 | 80 | 2.41 | 83 | 7.16 |
| H20 | 205 | 8.25 | 209 | 13.14 | 34 | 0.72 | 24 | 1.40 | 120 | 10.62 |
| H21 | 122 | 4.77 | 291 | 18.18 | 14 | 0.49 | 25 | 0.90 | 70 | 5.90 |
| H22 | 53 | 2.01 | 62 | 3.71 | 115 | 5.72 | 14 | 0.38 | 14 | 0.79 |
| H23 | 42 | 1.52 | 75 | 2.83 | 117 | 4.35 | 19 | 0.49 | 11 | 0.48 |
| H24 | 61 | 2.04 | 52 | 2.37 | 113 | 4.41 | 20 | 0.77 | 16 | 0.62 |
| H25 | 87 | 2.78 | 77 | 3.22 | 164 | 6.00 | 16 | 0.54 | 13 | 0.27 |
| H26 | 60 | 2.27 | 78 | 3.74 | 138 | 6.01 | 15 | 0.69 | 14 | 0.61 |
| H27 | 103 | 16.26 | 90 | 5.26 | 193 | 10.90 | 23 | 1.02 | 17 | 0.58 |
| 合計 | 1,164 | 60.83 | 1,586 | 95.90 | 2,750 | 146.12 | 236 | 8.44 | 292 | 12.97 |

資料：都市計画基礎調査(平成28年)



資料：都市計画基礎調査(平成28年)

農地転用の状況図

1-4 都市構造の現況

(1) 都市計画区域

① 松阪地域

松阪地域は、本市の中心市街地である松阪駅周辺で商業系の土地利用が形成され、それを取り囲む形で住居系の土地利用が形成されている。中心市街地では、活性化に向けた各種施策を計画的かつ総合的に展開している。また、幹線道路沿道には沿道商業地が形成され、郊外型大型店が立地している。工業系の土地利用は、臨海部の大口工業団地、内陸部に上川工業団地、松阪中核工業団地が形成されている。一方、市街地外の東部や西部では集落・農地が広がり、近畿自動車道伊勢線以西は、森林が大部分を占めている。市街化区域縁辺部の高町、川井町、久保町などでは宅地化が進んでおり、市街化調整区域では、松阪中部平成台やレインボータウン高田などの住宅団地が開発されている。

鉄道は近鉄山田線、JR 紀勢本線、JR 名松線の3路線が通り、松阪駅は本市の中心駅となっている。道路は西部に高規格幹線道路である近畿自動車道伊勢線が整備されており、松阪ICが設置されている。さらに、国道23号、42号、166号の広域幹線道路や主要地方道・一般県道等の地域幹線道路が整備されているとともに、(都)東町松江岩内線、(都)松阪公園大口線、(都)大平尾外五曲線、(都)松阪バイパス、(都)三渡櫛田橋線等の都市計画道路により、市街地では放射・環状型の道路網が形成されつつある。

公園は、都市公園である松阪公園や中部台運動公園、農業公園であるベルファームが整備されているほか、東部地域の拠点的な施設として松阪市総合運動公園の整備を推進している。

公共下水道は、下水道計画区域を定め計画的に整備を推進している。河川は櫛田川、阪内川などが伊勢湾に流下しており、良好な水辺景観が形成されているとともに、櫛田川河口では干潟が残されており動植物の生息・生育の場となっている。

城下町や旧街道のまちとして発展してきた松阪地域では、殿町、魚町・本町、射和町・中万町などで、歴史的なまちなみや歴史的建造物などが残されており、貴重な景観資源、観光資源となっている。

② 嬉野地域

嬉野地域は、伊勢中川駅周辺において、土地区画整理事業により、新市街地が形成され、それを取り囲む形で農地が広がっている。新市街地では、大規模な商業施設や低層戸建住宅のほか、マンション、アパートなどの共同住宅の立地も進行したが、伊勢中川駅東側にある共同住宅では空き家がみられる。

鉄道は、近鉄名古屋線、近鉄大阪線、近鉄山田線、JR名松線の4路線が通り、伊勢中川駅は名古屋・大阪都市圏等の結節点となっている。

道路は、近畿自動車道伊勢線一志嬉野ICが設置され、その周辺には、天花寺工業団地が立地しているものの未利用地が存在している。また、(主)嬉野美杉線、(主)松阪久居線が幹線道路として整備されているとともに、(都)中勢バイパス、(都)小山宮古

線の整備が進められており、概ね格子状の道路網が形成されつつある。

公園は、土地区画整理事業により街区公園が整備されている。公共下水道については、下水道計画区域を定め計画的に整備を推進している。河川は中村川、雲出川、三渡川などが伊勢湾に流下しており、良好な水辺景観が形成されている。

地域内には天白遺跡、向山古墳などの歴史文化資源や文化的集落景観がみられるほか、近畿自動車道伊勢線以西の丘陵地にはゴルフ場が立地している。

③ 三雲地域

三雲地域は、区域の中央を南北に縦貫する国道 23 号沿道にロードサイド型店舗が立地し、南部には三重県地方卸売市場が立地している。その他の大部分は農地が広がっている。国道 23 号及び 42 号周辺の集落地において、平成 29 年 3 月 10 日に都市計画法第 34 条第 11 号に基づく区域指定がされ、指定区域内で戸建住宅が建築されている。

鉄道は、近鉄山田線、JR 紀勢本線、JR 名松線の 3 路線があり、松ヶ崎駅周辺では整備が行われている。道路は国道 23 号、42 号、(一) 嬉野津線、(一) 白山小津線が整備されているとともに、(都) 中勢バイパスの整備が進められており、格子状の道路網が形成されつつある。

公園は、雲出川河川敷公園が整備されている。公共下水道については、下水道計画区域を定め計画的に整備を推進している。河川は雲出川、三渡川、碧川などが伊勢湾に流下し、碧川や鵜海岸には豊かな自然環境や自然景観が残されている。

本地域は低地であるため、豪雨時は農地、集落を含めて浸水しやすく、湛水防除施設など各種施設の整備を進めている。地域内には、伊勢街道の市場庄町のまちなみ、松浦武四郎記念館や松浦武四郎誕生地などの歴史文化資源や観光資源がある。

(2) 都市計画区域外

都市計画区域外の土地利用は、国道 166 号、(一) 小片野駅部田線、(主) 嬉野美杉線などの幹線道路沿道に集落・農地が形成されており、その他の大部分は森林となっている。また、国道 166 号沿道には、概ね地域住民を対象とした商業・業務施設が集積しており、周辺には住宅地が形成されている。その他の地域では人口の流出、高齢化などに伴い、集落内では空き家の発生がみられるほか、森林、農地の荒廃化が懸念されている。

道路網は、国道 166 号、(一) 小片野駅部田線、(主) 嬉野美杉線、(主) 合ヶ野松阪線、(主) 松阪青山線を幹線道路として道路網を形成している。また、(主) 嬉野美杉線、(主) 合ヶ野松阪線、(主) 松阪青山線などの整備が進められている。

河川は、櫛田川、阪内川、中村川などが伊勢湾に流下し良好な水辺景観が形成されている。また、県立赤目一志峡自然公園、県立香肌峡自然公園が指定されているなど豊かな自然環境は観光資源となっている。

飯南・飯高管内は、大部分を森林が占め、国道 166 号、県道などの幹線道路沿道に集落地が形成されており、谷合に農地が広がっている。

地域では人口の流出、高齢化などに伴い、空き家の発生がみられるほか、森林、農地

の荒廃化が懸念されている。

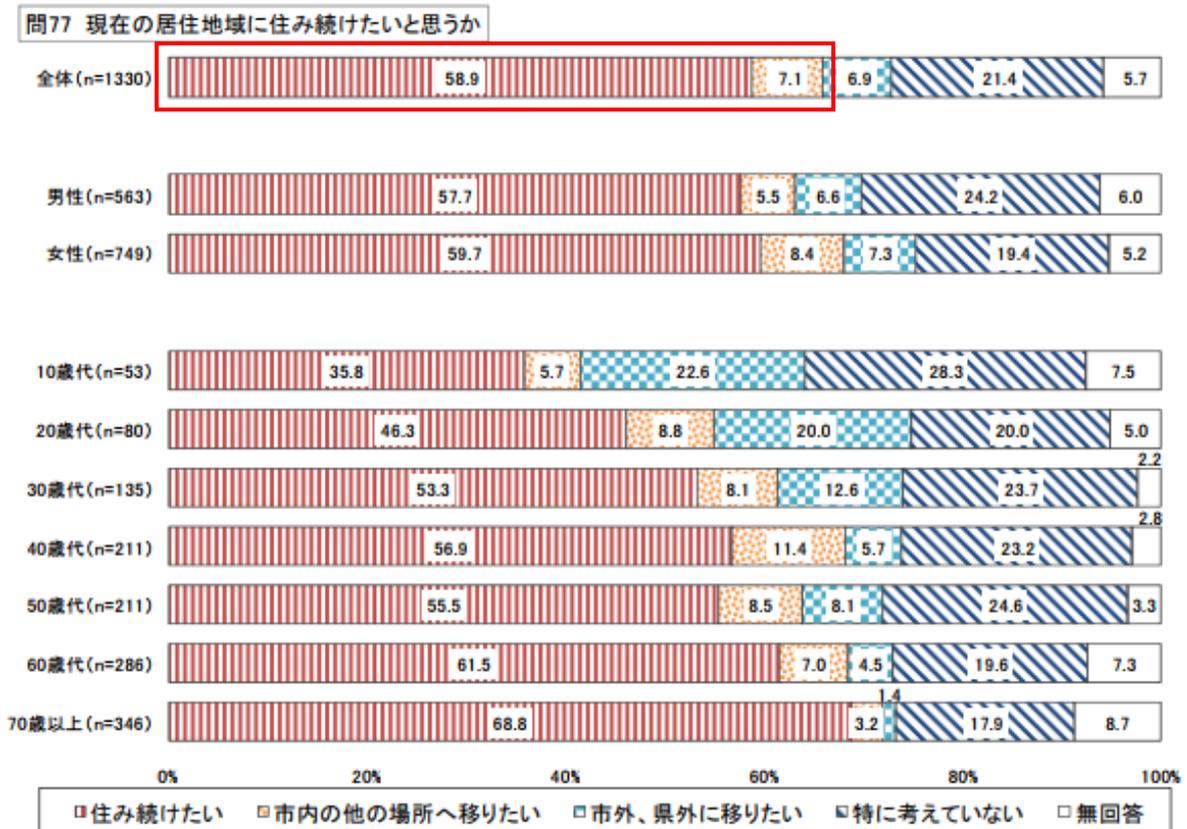
道路は、東西を横断する国道 166 号を中心として、国道 368 号、422 号、(一)片野飯高線、(一)蓮峡線などの幹線道路が整備され、国道 368 号仁柿峠バイパスの整備や国道 166 号(田引)の改良などが進められている。

本地域の豊かな山林は水源かん養の役割を果たし、櫛田川の源流域となっている。蓮川に建設された蓮ダムは、洪水調節機能をはじめ、水力発電および下流域への水道用水の供給など、重要な役割を担っている。また、室生赤目青山国定公園、香肌峡県立自然公園の豊かな自然環境に恵まれており、自然を生かしたハイキングコースやウォーキングコース、リバーサイド茶倉や道の駅「茶倉駅」をはじめ、道の駅「飯高駅」、森のホテルスメール、つつじの里荒滝、グリーンライフ山林舎などは地域の観光・レクリエーション資源となっている。

1-5 都市づくりに関わる市民意向

(1) 松阪市への居住について

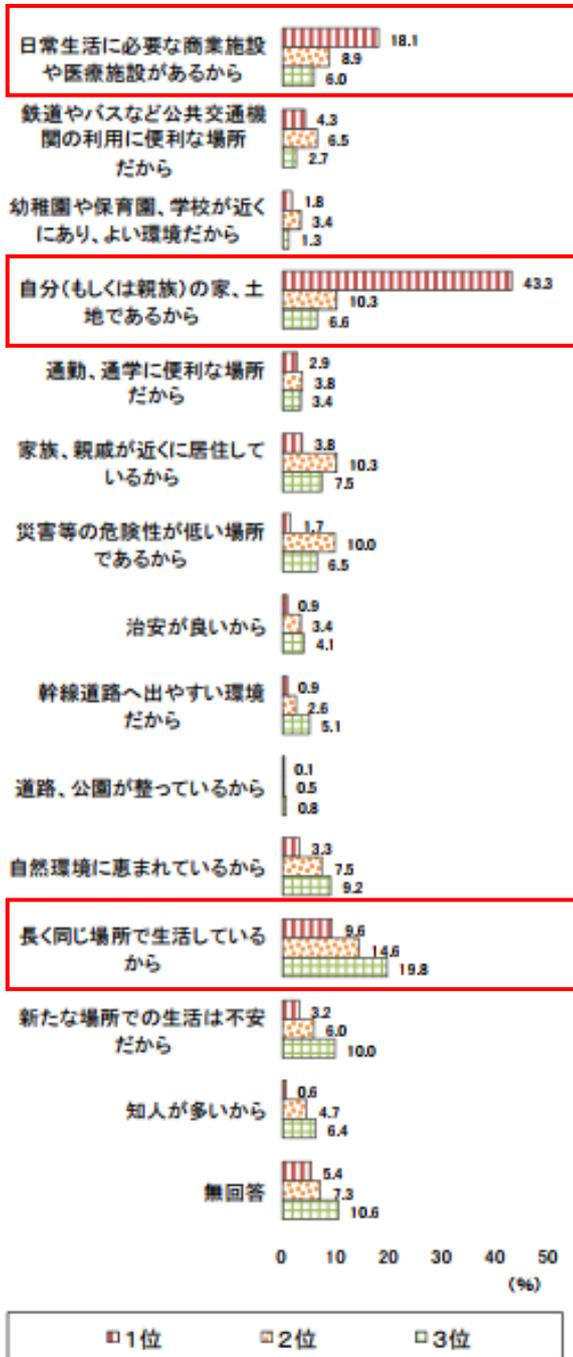
平成 29 年度市民意識調査（3,000 人アンケート）で、松阪市に住み続けたいかを調査した結果、「住み続けたい」が 58.9%、「市内の他の場所へ移りたい」が 7.1%と、回答者の約 66%が「松阪市に住み続けたい」と回答している。



資料：松阪市市民意識調査結果（平成 29 年度）

住み続けたい理由としては、「自分（もしくは親族）の家、土地であるから」が最も多く、次いで「日常生活に必要な商業施設や医療施設があるから」、「長く同じ場所で生活しているから」となっている。

問 78 住み続けたい理由（優先順位の高い順に3つ選択）



資料：松阪市市民意識調査結果(平成 29 年度)

一方、住み続けたくない理由としては、「鉄道やバスなど公共交通機関の利用に不便な場所だから」が最も多く、次いで「日常生活に必要な商業施設や医療施設が整っていないから」、「災害等の危険性が高い場所であるから」となっている。

問 79 住み続けたいと思わない理由（優先順位の高い順に3つ選択）

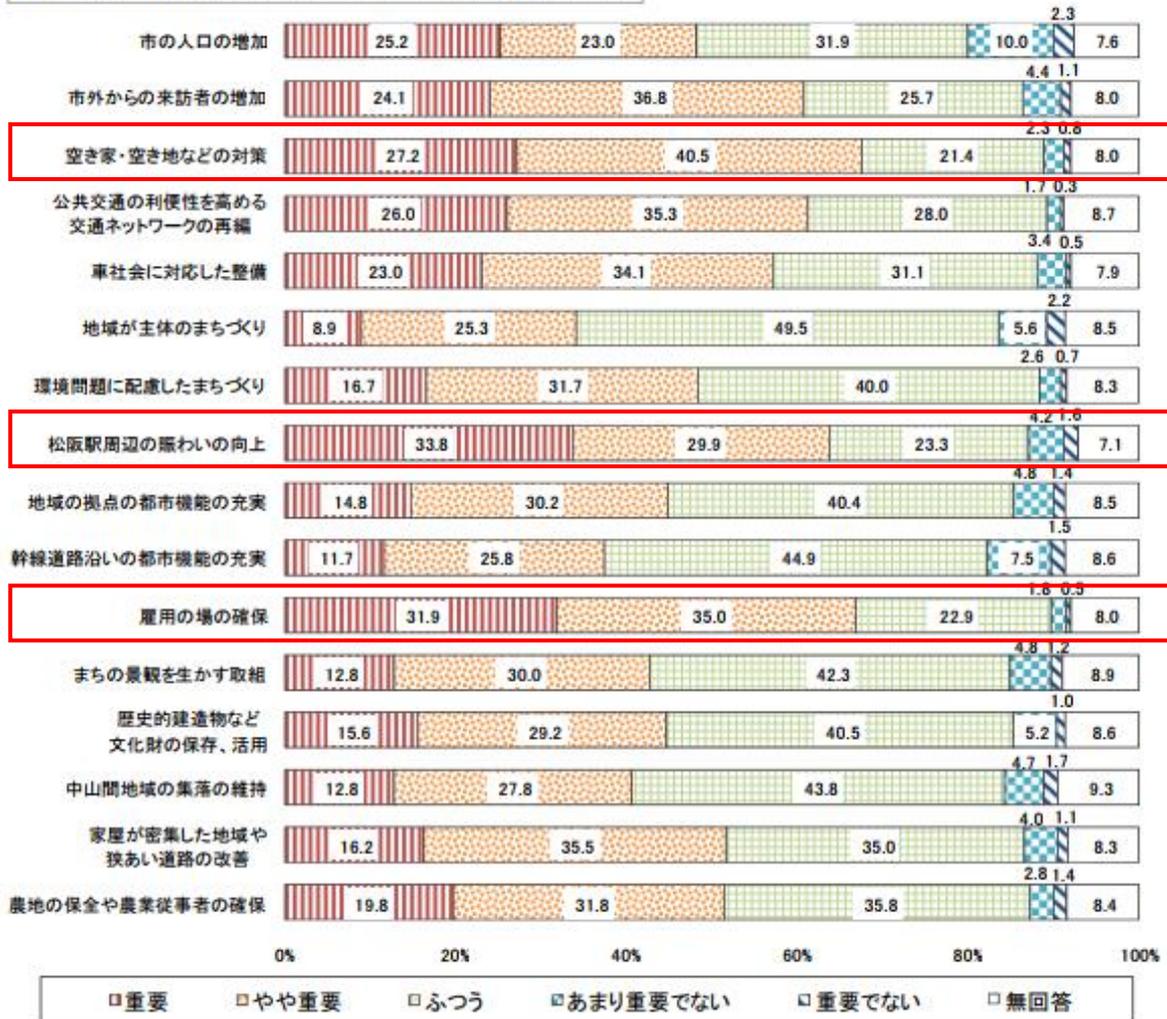


資料：松阪市市民意識調査結果(平成 29 年度)

(2) 松阪市のまちづくりについて

今後 20 年間の松阪市のまちづくりを進めるにあたり、各項目の重要度を調査した結果、「重要」「やや重要」の合計の割合が高いものは、「空き家・空き地などの対策」が 67.7%、「雇用の場の確保」が 66.9%、「松阪駅周辺の賑わいの向上」が 63.7%となっている。

問68 今後20年間のまちづくりを進めるにあたり、重要だと思うこと



資料: 松阪市市民意識調査結果(平成 29 年度)

1-6 都市づくりの課題の抽出

(1) 一体の都市、地域の中心市としての整備・開発及び保全の必要性

① 都市計画区域の統合

松阪・嬉野・三雲の3つの区域に分かれていた都市計画区域を、平成24年5月31日に「松阪都市計画区域」へと統合している。

今後は、統合された都市計画区域において、一体の都市として市街化区域内の有効な土地利用、新たな雇用の場所確保に向けた市街化区域の拡大などの整備・開発及び保全を進めていく必要がある。

② 地域間の連携強化

現在の交通体系は、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が、松阪駅と嬉野・三雲・飯南・飯高の各管内の結節性、及び管内相互の結節性の強化が求められる。

今後は、これまでの道路網を、松阪駅と各管内との結節、管内相互の結節を強化する道路網の配置を含めて見直し、各管内の役割分担・機能分担と相互の連携を強化することによって、都市の一体化を支える基盤整備を進めることが必要である。

さらに、広域幹線道路の整備への対応として、既存のインターチェンジ、鉄道駅、市街地等との連絡性を高めることも重要である。

③ 広域連携の強化

今後、地方においては、大幅な人口減少と急速な少子高齢化が見込まれており、このような状況を踏まえ、安心して暮らせる地域を各地に形成し、地方都市への人の流れを創出することが求められる。

このため、国においては、中心市と近隣市町村が相互に役割分担し、連携・協力することにより、圏域全体として必要な生活機能等を確保する「定住自立圏構想」を推進している。

松阪地域においても、平成27年10月に、松阪市、多気町、明和町、大台町の1市3町で構成する「松阪地域定住自立圏共生ビジョン」を策定しており、今後は、行政や文化の中核である圏域の役割に応じた都市づくりが求められる。

④ 「豪商のまち松阪」中心市街地土地利用計画の推進

松阪駅を中心とした中心市街地において、公共施設の配置を中心とした土地利用計画を策定しており、松阪駅西地区の整備・活用、松坂城跡や歴史的建造物の保全・活用等を位置づけている。20年後のまちづくりの方向性として、多様な都市機能の増進に寄与する将来都市像を設定しており、実現に向けた取組を進める必要がある。

(2) 土地利用

① 現況の土地利用の維持・増進に向けた適切な土地利用の誘導

基本的には、現況の土地利用の方向を維持しつつ、適切な整備・開発及び保全を誘導することによって、持続可能な土地利用を進める必要がある。

② 人口減少社会の到来に向けた適切な市街地の確保等

本市全体の世帯数は増加しているものの、世帯あたり人員数は減少し、核家族化が進んでいる。また、人口は平成 17 年をピークに減少に転じ、平成 22 年から平成 27 年にかけては 4,000 人以上減少している。今後も少子高齢化の進行に伴い、人口減少が著しくなることが予測される。

こうした中で、地域別の人口は、三雲管内で増加している一方、松阪・嬉野・飯南・飯高管内では減少しており、地域によって異なる動向がみられる。

拡大型の都市づくりではなく、既成市街地等が持つ利便性を活用したコンパクトなまちを実現していくために、人口・世帯数が増加している地区の人口を適切に収容する市街地のあり方を検討する一方、急激な人口減少がみられる中山間地域では、コミュニティの維持と自然環境保全の担い手としての人口定住化策を検討することが求められる。

③ 農地の保全

一部に開発意向がみられるものの、営農意欲が高い地区もあり、引き続き農地の保全に努めていくことが求められる。

一方、担い手の高齢化や減少によって、農地の保全への対応が困難となり、鳥獣による農作物への被害が深刻化する問題が発生している。担い手の育成と地域営農の推進、消費者ニーズを踏まえた食の安全・安心、地産地消、食育の推進、地域の特性を生かした農業の推進、都市と農村の交流を含めた農業・農村の活性化とあわせた農地の保全が必要である。

④ 丘陵地・中山間地域の森林の保全

木材・木製品価格の低迷による林業の衰退により、丘陵地・中山間地域の人口減少・少子高齢化が加速しており、森林の荒廃、伐採地の未植樹の問題がみられる。

水源かん養や土砂災害の防止も含めた多様な機能を有する森林保全の維持が懸念されるとともに、局地的な集中豪雨が増加していることも踏まえると、自然災害の発生リスクが高まっていると考えられる。平成 26 年 4 月に創設された「みえ森と緑の県民税」の活用や計画的な森林づくりを進めることが求められる。

⑤ コミュニティの継続性の確保等に向けた土地利用の更新

本市の古くから集積した市街地・集落地では、狭隘な旧街道等に面して、間口の狭い宅地が連なる地区が多く、自動車利用に頼らざるを得ない現在の生活様式と相まって、多世代居住が困難な状況となっている。

空き家・空き地の発生の抑制を含めて、これらの市街地・集落地におけるまちづくり

やコミュニティの継続性を確保していくためには、当該地区の適切な土地利用の更新や周辺の土地利用のあり方を検討していく必要がある。

⑥ 市街化区域内における低・未利用地の整序

幹線道路網の整備による立地条件の変化によって、市街化区域外縁において商業系開発などが行われている一方、市街化区域内には農地などの都市的未利用地が残っている。

法制度の改正動向を踏まえた商業系開発の適切な誘導が求められる一方、市街化区域内農地の整序や市街化調整区域への編入の検討が必要となっている。

⑦ 適切な開発の誘導

ミニ開発による旺盛な住宅立地が進行している地区では、行き止まり道路などの発生などが見受けられ、これらの発生を抑制していくためにも、計画的なまちづくりが求められる。

一方、新しい共同住宅の進出により、旧来の市街地内の共同住宅に空き家がみられるなど、需要と不均衡な住宅供給による市街地の空洞化が懸念されており、適切な共同住宅のあり方が求められる。

さらに、住居系と工業系の土地利用が混在している地区や、住居系を中心とした土地利用・建物利用に対し、商業系用途が指定されている地区などもあり、住環境や事業環境の保全や今後の人口減少を見据えたバランスある土地利用を誘導するために用途地域指定の見直しを検討する必要がある。

⑧ 地域の拠点となる市街地の機能充実

本市東部・南部の市街地は、各地域の拠点的な地区であり、一部には歴史的な景観が形成されている地区がある。

今後は、歴史的な景観や営農意欲等との調和のもとで、道路や下水道等の生活基盤の整備や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必要がある。

⑨ 工業系土地利用の適切な誘導

本市の工業は、過去の統計から事業所数、従業者数とも減少傾向にある。

工業系市街地の一部に農地や工場跡地等の未利用地が残る箇所がみられる。

そのため、工業系市街地等への計画的な工業立地の誘導による土地利用の促進が必要であるとともに、産業適地調査結果を踏まえ企業立地が必要な地区では、周辺の土地利用との整合のもと、工業地の整備と企業立地の促進を図る必要がある。

さらに、近畿自動車道伊勢線や（都）中勢バイパス等の広域交通の利便性を生かし、産業適地の調査結果を踏まえて、企業立地を促進する必要がある。

(3) 市街地及び集落地等の整備

① 市街地等の空洞化への対応

本市の商業は、過去の統計から商店数、従業者数、年間販売額とも横ばいから、減少傾向にある。こうしたなかで、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き家・空き地が増加し、空洞化が進行している。

また、松阪駅周辺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みられはじめており、駅周辺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みられる。

これらを踏まえ、松阪駅を中心とした中心市街地の活力の向上を図るために、空き家、空き店舗対策とともに、「豪商のまち松阪」中心市街地土地利用計画を推進することにより、中心市街地の活性化を図る必要がある。また、伊勢中川駅周辺の機能充実が求められ、沿道用地もあわせて、適切な活用を誘導する必要がある。

② 住環境の保全

市街地では、住居系を中心とした土地利用・建物利用に対し、準住居地域や準工業地域など比較的緩やかな用途地域が指定されている。今後建替え等が進行した際に、住環境と新たな建築物との調和が懸念されており、住環境の保全が求められる。

③ 多世代が複層的に居住する市街地・集落地・住宅団地への誘導

核家族化の進行は、市街地・集落地の人口減少から高齢単身世帯等の増加、空き家の発生に至る一つの要因であり、市街地・集落地の空洞化・高齢化が懸念されている。

また、市街地周辺の住宅団地では、将来的に同時期の高齢化などが懸念されており、コミュニティの継続性の確保に向けて、多世代が複層的に居住する市街地・集落地・住宅団地に誘導するために、適切な更新や周辺における居住空間の確保が求められる。

④ 中山間地域における人口定住化の促進

中山間地域では、人口減少・少子高齢化の進行により、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店舗の撤退などが懸念される。

空き家バンク制度等を活用し、定住の促進等を図る必要がある。

(4) 道路・交通体系

① 交通体系整備に伴う道路交通網の配置検討

(都) 中勢バイパスは、松阪市、津市、鈴鹿市を連絡する広域的な幹線道路として早期整備を求められる路線であり、津・松阪工区が平成 24 年 2 月 5 日に開通している。

(都) 松阪バイパスは、松阪市街地の環状機能を併せ持ち、慢性的な交通渋滞の緩和を目的に計画された路線であり、平成 30 年 3 月に全線開通している。

開通後の交通流動の変化は、都市構造・土地利用の変化に大きく影響することから、広域幹線道路の整備促進や4車線化、交通渋滞の緩和に努めていくとともに、鉄道駅、インターチェンジ等の交通拠点と新たな交通拠点の結節性を強化するため、道路交通網の配置検討が求められる。

② 幹線道路網の計画的な整備

松阪管内と各振興局並びに各振興局間の連絡、各集落地から各振興局や鉄道駅などへの連絡は、主に国道・県道等の幹線道路が担っており、これらの連絡性を高めるために、今後とも国道・県道・都市計画道路をはじめとする幹線道路網の計画的な整備が求められる。

③ 長期未整備の都市計画道路の見直し

長期未整備の都市計画道路の見直しは、全国的に進められつつある。本市においても、平成 26 年度に都市計画道路の見直しを行い、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や、歴史的な資源との調和が必要な路線などの廃止・見直しを行った。

今後、地域、広域的に必要な性を評価し、見直しを行うことが求められる。

④ 通学路などの計画的かつ継続的な整備

学校、教育委員会、道路管理者、警察等が連携して策定する「通学路交通安全プログラム」に基づく PDCA サイクルの継続的な取組を進めるため、通学路となっている路線を中心に、歩道新設や拡幅、安心路肩整備、ブロック塀の補強または撤去、狭隘な幹線道路における一方通行規制やゾーン 30 の導入検討も含めて、関連機関との調整のもとで通学路の計画的かつ継続的な整備が求められる。

⑤ 骨格的な生活道路の整備

古くに形成された市街地や集落地では、地区内の道路が狭く、災害・火災の発生時における消防車の進入や避難経路の確保に懸念がある地区もあり、骨格的な生活道路の整備が求められる。

⑥ 公共交通の確保

自動車の利用が困難な方の利便性の確保や自動車利用の低減による環境保全に向けて、コミュニティバスを含めたバス路線網の充実が求められる。

また、南三重の玄関口である点を踏まえ、広域的な観光の視点から、鉄道駅との接続の確保やバス路線の利便性の向上などが求められる。

(5) 公園・緑地及び自然的な環境

① 計画的な公園の整備

松阪市総合運動公園は東部地域の拠点的な施設として整備を進めるとともに、地域のニーズに沿った都市公園のリニューアルや全体的な区域の見直し検討が必要である。

一方、長期未整備となっている公園等もあり、配置等の再検討が必要である。また、供用開始後年月が経過し、老朽化した遊具等もあることから、今後の更なる高齢者人口の増加を見据え、子供対象遊具から高齢者向け遊具や健康遊具への転換と、利用頻度の低い施設については撤去するなど、安全で快適な利用を確保することが求められると同時にコストを抑えた公園の維持管理が求められる。

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、松阪市の景観を特徴づけている市街地周辺の緑地を含めて緑地や樹木の保全が求められる。

③ 河川・旧道等を活用したネットワーク化

伊勢湾を望む海岸部を含めて、櫛田川、雲出川などの河川の水辺や、伊勢街道・和歌山街道などの旧道は、本市の自然資源・歴史資源を結びつける軸となっており、徒歩・自転車による快適で安全な移動経路として、また、生き物の生息空間の連続性を高める軸として、河川・旧道等を活用した公園・緑地のネットワーク化が求められる。

④ 都市緑化の推進

本市内では、自治会活動をはじめとした各種地域団体の活動を通じた道路、河川への植栽などの取組が進められており、これらの活動を積極的に評価・PRするとともに、活動の拡大を進めることによる都市緑化の推進が求められる。

⑤ 自然的環境の保全・創出

民有林の適切な間伐や主伐、伐採跡地の再造林（広葉樹等）を促進し、森林の保全とともに多面的機能の発揮や、自然公園区域の保全と利用が求められる。

また、櫛田川河口部の干潟や鵜海岸などの海岸部の保全と活用や、緑地保全制度の活用などによる身近な動植物の生息域の確保など、自然的環境の保全が求められる。

(6) 河川・海岸・下水道

① 河川の整備

近年、台風や集中豪雨等による洪水や浸水等の被害は増大の一途であり、市内を流れ

る河川の櫛田川、三渡川、雲出川、金剛川水系等の中小河川を含む河川整備を引き続き進めることが必要である。

② 雨水対策の整備促進（床上浸水ゼロ）

市街地及び人口密集地域における浸水被害の解消に向けて公共下水道（雨水）計画に基づく雨水管渠の整備と宅地開発の進行に伴う雨水流出抑制の検討並びに指導を行う必要がある。

また、雨水ポンプ場の機能を維持するため、計画的な施設の更新と増設に取り組む必要がある。

③ 開発による浸水被害の抑制

浸水履歴のある市街地や集落地では、透水性舗装や雨水浸透柵など雨水流出抑制施設の設置を促すなど、雨水排水問題を解決するために、官民が一体となって取り組める施策について検討を行う必要がある。

④ 海岸の整備

海岸部では、干潟や動植物の生息域等を確保するため、海岸の自然環境・自然景観の保全と活用に努める必要がある。

⑤ 港湾の整備

港湾部においては、背後市街地の安全・安心を確保するため、高潮などによる災害対策等に取り組む必要がある。

⑥ 汚水処理施設の整備促進

公共用水域の水質保全及び住環境の改善を目的とした公共下水道（汚水）施設の整備を継続して取り組むとともに、下水道計画区域内の未整備区域や計画区域外の地域においては、国の示す方針に従い時間軸での合併処理浄化槽の活用を視野に入れた汚水処理方式の検討、整備を行うことが必要となる。

(7) その他の都市計画施設等の整備

① その他の都市計画施設の整備

一般廃棄物処理施設、火葬場などの施設は、都市計画施設であり、都市計画制度の手続きを踏まえて配置・規模等を決定し、整備することとされている。

平成 28 年 5 月に策定した松阪市公共施設等総合管理計画における位置づけを踏まえて、老朽化した火葬場など既存施設の整理統合などの適正な配置と規模等を都市計画に定め、計画的な整備を進める必要がある。

また、総合計画で新たに位置づけられた廃棄物最終処分場についても検討を進めることが求められる。

② 水道水の安定供給について

人口減少社会の進行に伴い水道事業の安定した経営が課題となる中で、安全で安心な水道水を供給するため、水道施設の老朽化に伴う施設更新や震災を想定した施設の耐震化に努める必要がある。

③ 低・未利用公共用地の適切な活用

本市には、現在、低・未利用となっている公共用地がある。

これらの低・未利用の公共用地・公共施設跡については、将来活用する見込みの有無を判断し、効率的かつ効果的な対応について、民間等の活用を含めてその手法を検討していくことが求められる。

(8) 安全・安心のまちづくりの推進

① 交通事故・犯罪・災害の未然防止

通学路・骨格的な生活道路の整備や、市街地・集落地における空き家・空き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についても、交通事故や犯罪、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。これらの対策により総合的な安全・安心のまちづくりを進める必要がある。

② 防災対策の推進

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、地震時に通行を確保すべき道路沿道の建築物の耐震化、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。

さらに、東日本大震災の教訓を踏まえ、ハード・ソフト両面からの総合的な対策の実施による防災・減災の徹底を図ることを目的として、平成 25 年 11 月に「東南海・南海地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」が「南海トラフ地震に係る地震防災対策の推進に関する特別措置法」（東南海・南海法が南海トラフ法）に改正された。本法に基づき、松阪市は南海トラフ地震防災対策推進地域及び南海トラフ地震津波避難対策特別強化地域に指定されており、近い将来発生が危惧される南海トラフ地震に対して、地理的特性に依りて、その被害の低減に向けた都市計画の方針を定めることが求められる。

(9) 景観の形成

① 景観計画に基づく良好な景観の保全・形成

本市の景観は、丘陵地・中山間地域に広がる森林から流下する数多くの河川により形成された、伊勢湾の海岸・海浜景観を望む伊勢平野の肥沃な農地を基調に、恵まれた立地条件から形成された城下町や旧街道沿いの歴史的な建築物の集積がみられてきたが、

都市化とともに、古くに形成された市街地・集落地の空洞化が進行し、これらの景観は失われつつある。

本市では、平成 20 年度に景観条例、景観計画を作成し、良好な景観の形成に関する基準や届出制度を設けて、市域全域を緩やかに規制するとともに、良好な景観の形成が特に必要で地域住民の合意が得られた地区を景観重点地区として指定している。

今後は、都市計画制度や建築基準法に基づく諸制度、三重県屋外広告物条例の活用を図りながら、良好な景観の保全・形成を進めていくことが求められる。

② 歴史的まちなみの保全・整備

幹線道路沿道・河川・海岸の修景・風景の保全、緑化の促進、自然的環境・歴史的環境の保全、河川・水路の流水の通年化などによる農村の風景づくりなど、ゆとりや快適さが感じられる都市景観形成に向けた取組が必要である。

また同時に、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・集落地では、空き家・空き地の増加や近代的・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、景観計画及び景観条例等に基づき、建築物等の景観誘導を行うとともに、景観重点地区の修景整備に対する助成や、都市計画制度や景観法による各種制度を活用しながら、歴史的なまちなみの保全・整備に努めることが求められる。

(10) 福祉のまちづくりの推進

① 子育て世帯や高齢者に優しいまちづくり

少子高齢化の中で、次代の社会を担う子どもを安心して産み、育てることができる環境を整備する必要がある。

高齢社会において地域包括ケアの推進、地域共生社会の実現をめざすために日常生活に密着した施設整備やサービスをそれぞれの生活圏域で展開を図る必要がある。一方、介護人材の確保や交通の利便性等を考慮しつつ、さらに高齢者のみならず障がい者や児童などとの共生型サービスや施設の相互利用の促進を図るうえでは市街地など人口集中エリアでの展開を将来的に考えていくことも必要である。

② ユニバーサルデザイン、バリアフリーの推進

公共施設が集積し、各地域の拠点となる市街地・集落地については、重点的な道路・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必要がある。

また、交通弱者の移動の利便性を確保するための公共交通機関の充実などが求められる。

(11) 観光のまちづくりの推進

① 観光資源の活用

松阪市は特徴のある歴史・文化や美しい自然など豊富な観光資源を有しており、その魅力を生かす施策が求められる。

② 観光交流の促進

観光資源を活用し、交流人口の増加による地域活力の維持・向上を促進するためには、歴史・文化・自然などの景観に配慮した魅力ある観光地を形成する必要がある。あわせて、アクセス環境の整備を進めることで観光客の利便性の向上を図る必要がある。

(12) 計画の推進

① 地域のまちづくりへの支援

本市では、地域主体のまちづくりの展開を進めており、地域のまちづくりへの支援が求められる。

② 事業の効率化と各種制度の活用

事業実施にあたっては事業間の調整による事業の効率化や各種制度の活用による財政負担の軽減が必要であり、事業目標の設定と効果の把握・検証を通じた一層の説明責任の向上など、都市経営の視点からの取組が求められる。

また、都市計画事業実施の財源である都市計画税の適切な課税による受益と負担の明確化や、適切な開発指導と情報共有なども含めて計画の推進に向けた取組が必要となっている。