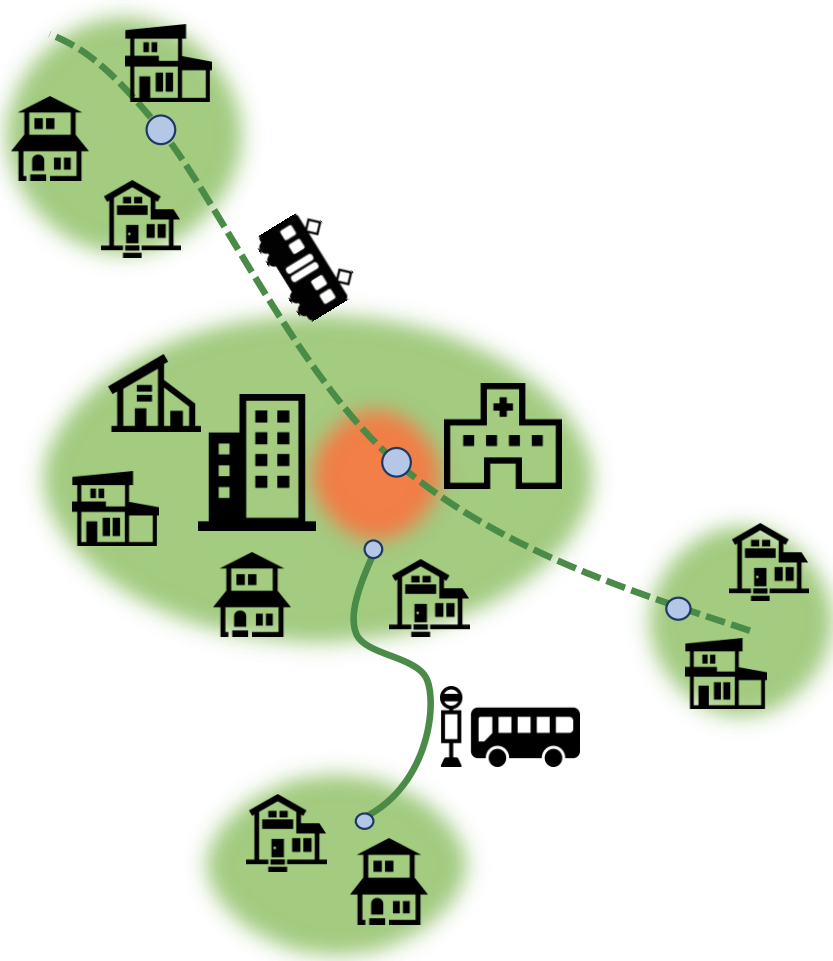


松阪市立地適正化計画

【概要版】



平成31年3月
松阪市



松阪市立地適正化計画について

計画策定の背景と目的

- 本市は、大部分の市街地は人口密度が高く、松阪駅、伊勢中川駅周辺を中心にコンパクトな市街地が形成されている。また、地域の特性を生かした良好な住宅地が形成され、JR、近鉄の鉄道路線が通るなど公共交通の利便性は高くなっている。
- 医療施設、福祉施設、保育園、商業施設の徒歩圏人口カバー率が特に低い状況にあり、今後人口減少が加速化すると、**コンパクトな都市構造の維持**をはじめ、利用者の減少による**生活サービス施設や公共交通サービスの縮小**につながるおそれがある。
- 立地適正化計画を策定することにより、今後の人口減少下において、人口密度や市民生活に必要な生活サービス機能を維持するとともに、「松阪市地域公共交通網形成計画」に基づき、地域の実情に応じたより効率的で効果的な地域公共交通ネットワークの形成を図り、**誰もが暮らしやすい都市の魅力を高めていき、持続可能な都市経営をめざす。**

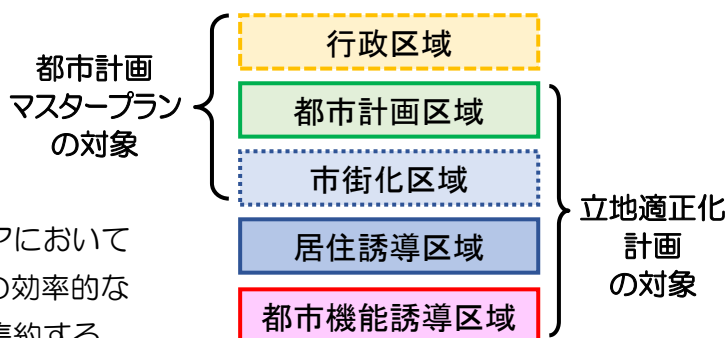
立地適正化計画制度の概要

- 都市再生特別措置法が平成 26 年 8 月に改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進するため、立地適正化計画制度が創設された。
- 立地適正化計画は、「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方に基づき、公共交通のネットワーク形成とあわせて、居住機能や医療、商業等のさまざまな都市機能を誘導することにより、持続可能な都市の実現を図る計画である。

- **都市全体の観点から、居住機能や福祉・医療・商業等の都市機能の立地、公共交通の充実に関する包括的なマスタープランを作成（市町村都市マスタープランの「高度化版」）**
- **民間の都市機能への投資や居住を効果的に誘導するための土俵づくり（多極ネットワーク型コンパクトシティ）**

※都市計画マスタープランとの関係

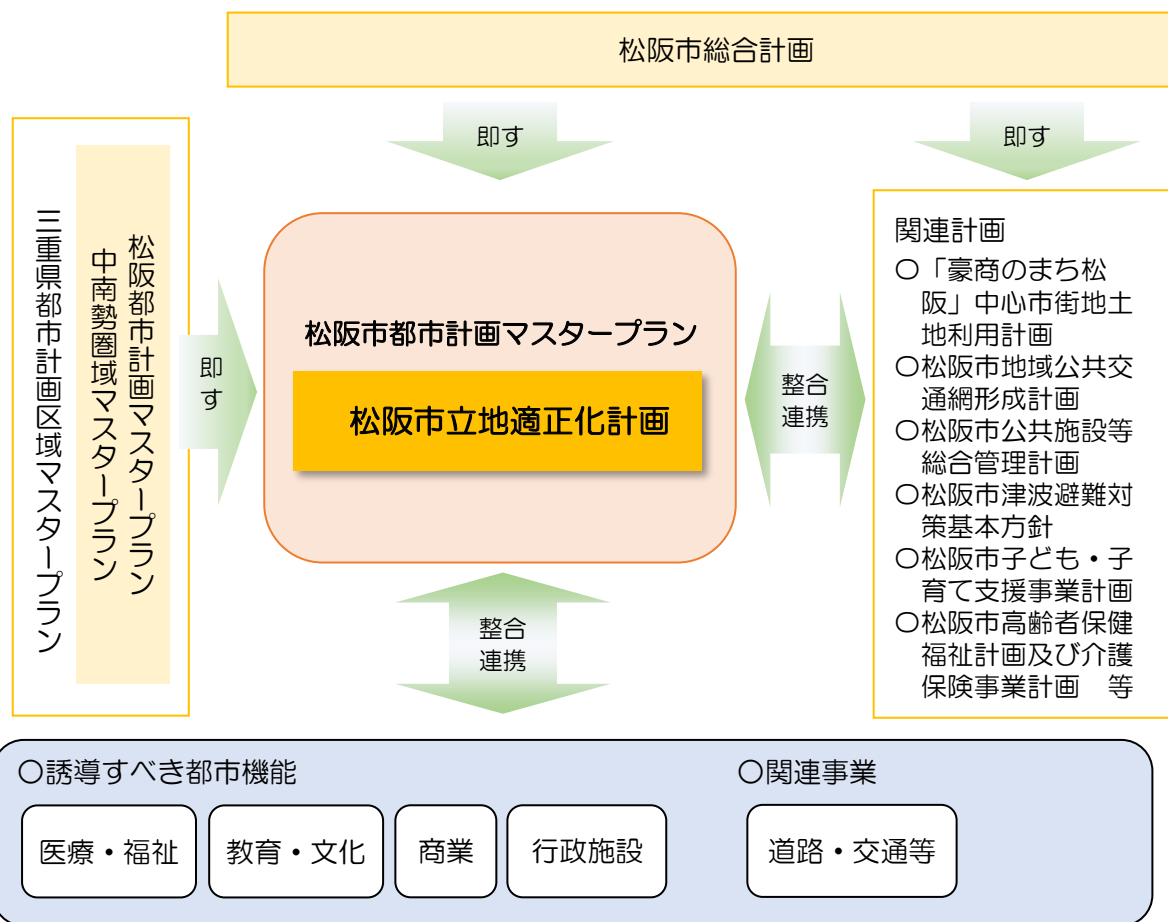
- 「都市計画マスタープラン」は、市域全体を対象とし、土地利用や都市施設の整備・開発、森林や農地の保全の方針を示す。
- 「立地適正化計画」は、一定のエリアにおいて人口密度を維持し、生活サービスの効率的な提供を図るため、都市機能を誘導・集約する。



計画対象区域と目標年次

- ・本計画は都市計画区域を対象とする。（都市再生特別措置法第 81 条第 1 項）
- ・目標年次は、概ね 20 年後の将来を見据え、2035（平成 47）年とする。

● 計画の位置づけ

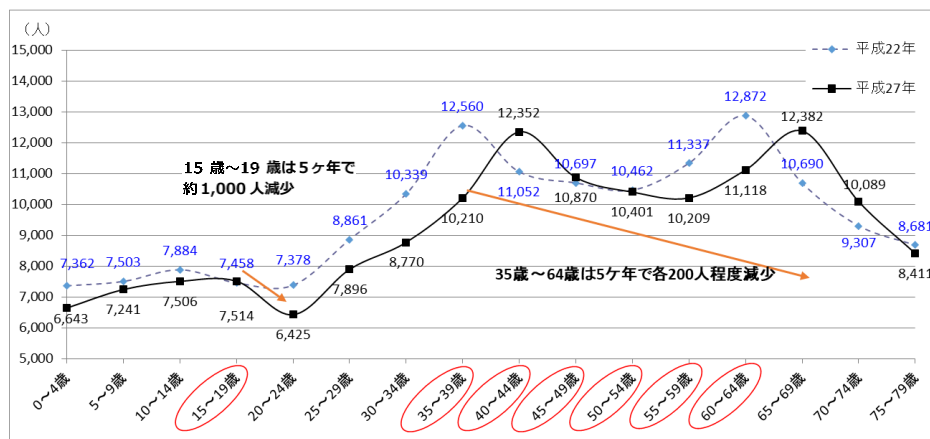


松阪市の現況

● 人口

○平成 22 年から平成 27 年の 5 歳階級別人口移動をみると、15 から 19 歳がその後の 5 ヶ年で転出により大幅に減少しており、35 歳以上の子育て世代も減少している。

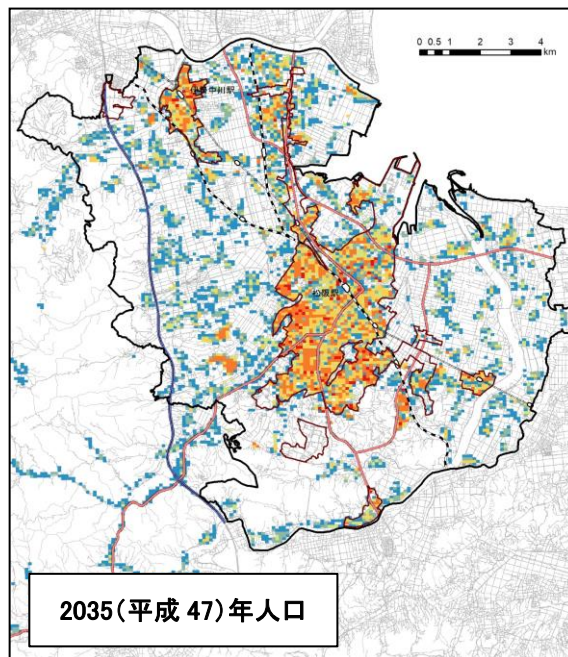
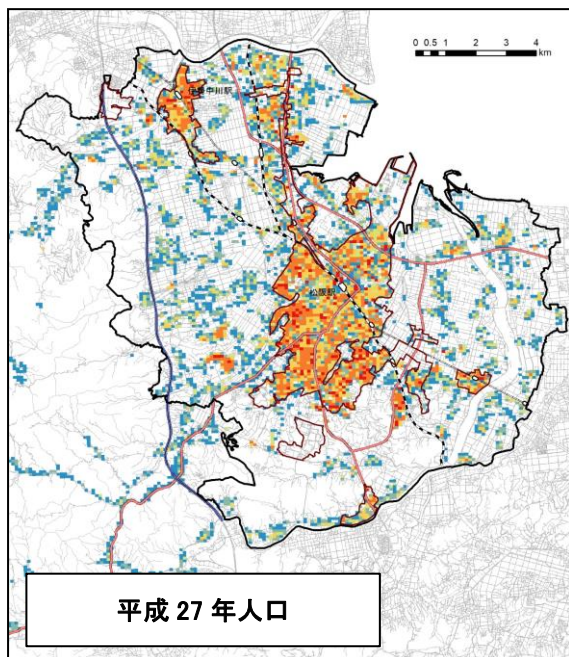
人口移動



都市構造の分析と課題

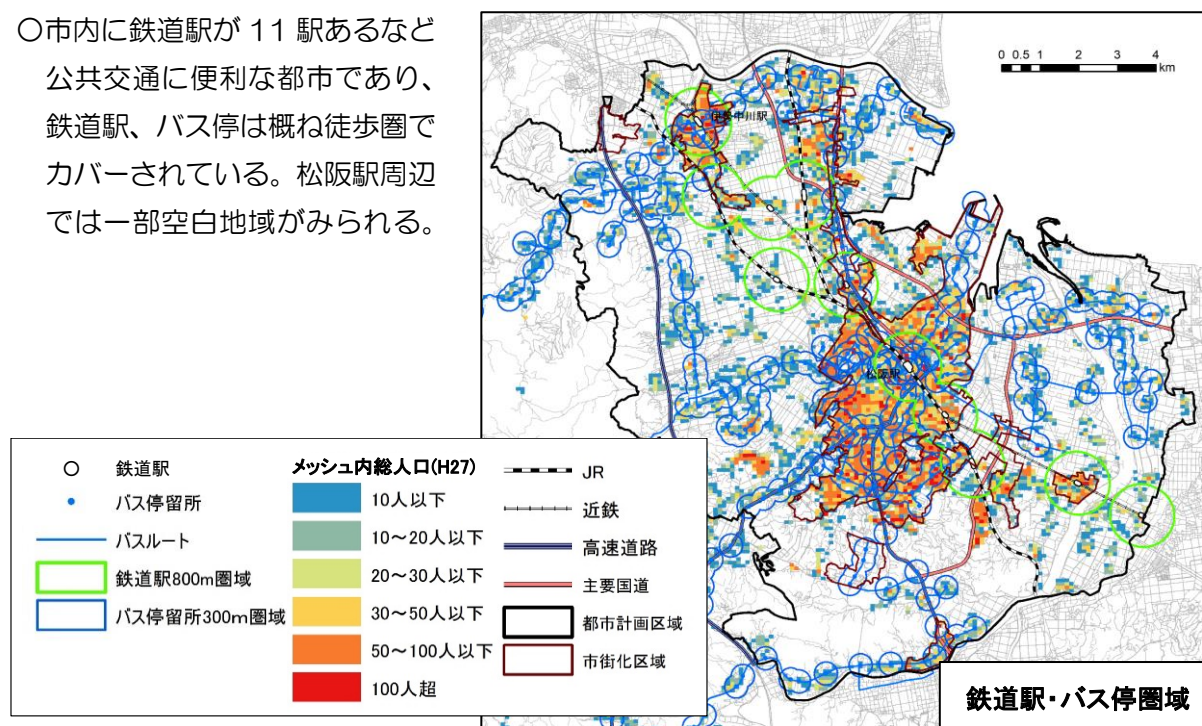
人口密度（100mメッシュ人口）

○平成 27 年から 2035（平成 47）年の動向をみると、2035（平成 47）年において、松阪駅及び伊勢中川駅周辺の市街地等で 100 人を超える地域が 100 人以下になるなど、全体的に減少が進むことが見込まれる。



鉄道駅・バス停

○市内に鉄道駅が 11 駅あるなど公共交通に便利な都市であり、鉄道駅、バス停は概ね徒歩圏でカバーされている。松阪駅周辺では一部空白地域がみられる。



● 解決すべき課題の抽出

① 若者や子育て世代の減少

○若者や子育て世代の人口減少に歯止めをかけるためには、商業・医療・福祉等の都市機能の充実、雇用の場の確保とともに、津波災害などの災害リスクの少ない区域への居住を誘導し、これら世代の定住化に取り組む必要がある。

② 松阪駅周辺市街地の衰退

○都市機能の向上などにより中心市街地における居住人口の減少を抑制し、歴史的市街地の特性に応じた人口密度を維持するとともに、観光客などの来訪者の増加などに取り組む必要がある。

③ 利用者減少に伴う公共交通サービスの低下

○民間路線バスや市運営のコミュニティバスが市内を網羅しているが、中心市街地周辺など一部の区域では、公共交通空白地域がみられる。また、人口減少に伴い、周辺地域の生活サービス機能の低下が懸念され、中心市街地と、各拠点の形成とこれを結ぶ公共交通ネットワークの強化とその利用促進が重要となっている。

基本方針

● まちづくりの目標

安全・安心で賑わいを高める快適環境都市「まつさか」の創造 居住誘導と都市機能の充実

● 課題解決に必要な施策・誘導方針

① 若者や子育て世代に やさしいまちづくり

○若者、子育て世代や高齢者世代にも配慮したまちづくりや、都市機能や公共交通サービスを維持するなど生活サービス施設等が確保された安全・安心で暮らしやすいまちづくりを展開することにより、若者や子育て世代などの流出を抑制し、居住誘導区域における人口密度の維持を図る。

② 中心市街地の活性化

○松阪駅周辺の市街地の活性化を図るため、適切な範囲で都市機能誘導区域を定め、必要な誘導施設を設定することにより、民間投資の効果的な誘導や、観光施策の取組、誰もが歩いて暮らせ、訪れやすい環境を整えるなど、都市機能の維持・誘導を図る。

③ 公共交通ネットワーク の充実

○拠点と連携した公共交通ネットワークの強化や、郊外住宅団地等における公共交通の確保など、公共交通の利便性を高めた移動しやすい交通環境の取組により、コミュニティバスの利用増加や外出率の増加による高齢者等の健康増進を図る。

居住誘導区域

● 居住誘導区域の基本的な考え方

居住誘導区域は、人口減少の中にあっても一定のエリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域である。

このため、居住誘導区域は、都市全体における人口や土地利用、交通や財政の現状及び将来の見通しを勘案しつつ、居住誘導区域内外にわたる良好な居住環境を確保し、地域における公共投資や公共公益施設の維持運営などの都市経営が効率的に行われるよう定めるべきである。

● 居住誘導区域の設定

居住誘導区域の設定については、基本となる市街化区域内で、以下のとおり設定するとともに、区域区分については、道路・河川などの地形地物を基本とする。

■ 居住誘導区域の設定

基本的条件

- ・ 都市計画区域を対象とし、その中で市街化区域を基本とする。

居住誘導区域に含める区域の条件

- ・ 住居系用途地域
- ・ 商業系用途地域（駅を中心部とする地域）
- ・ 準工業地域（住居系土地利用が図られている地域）
- ・ 交通サービス圏、生活利便施設サービス圏に含まれる居住性評価の高い地域

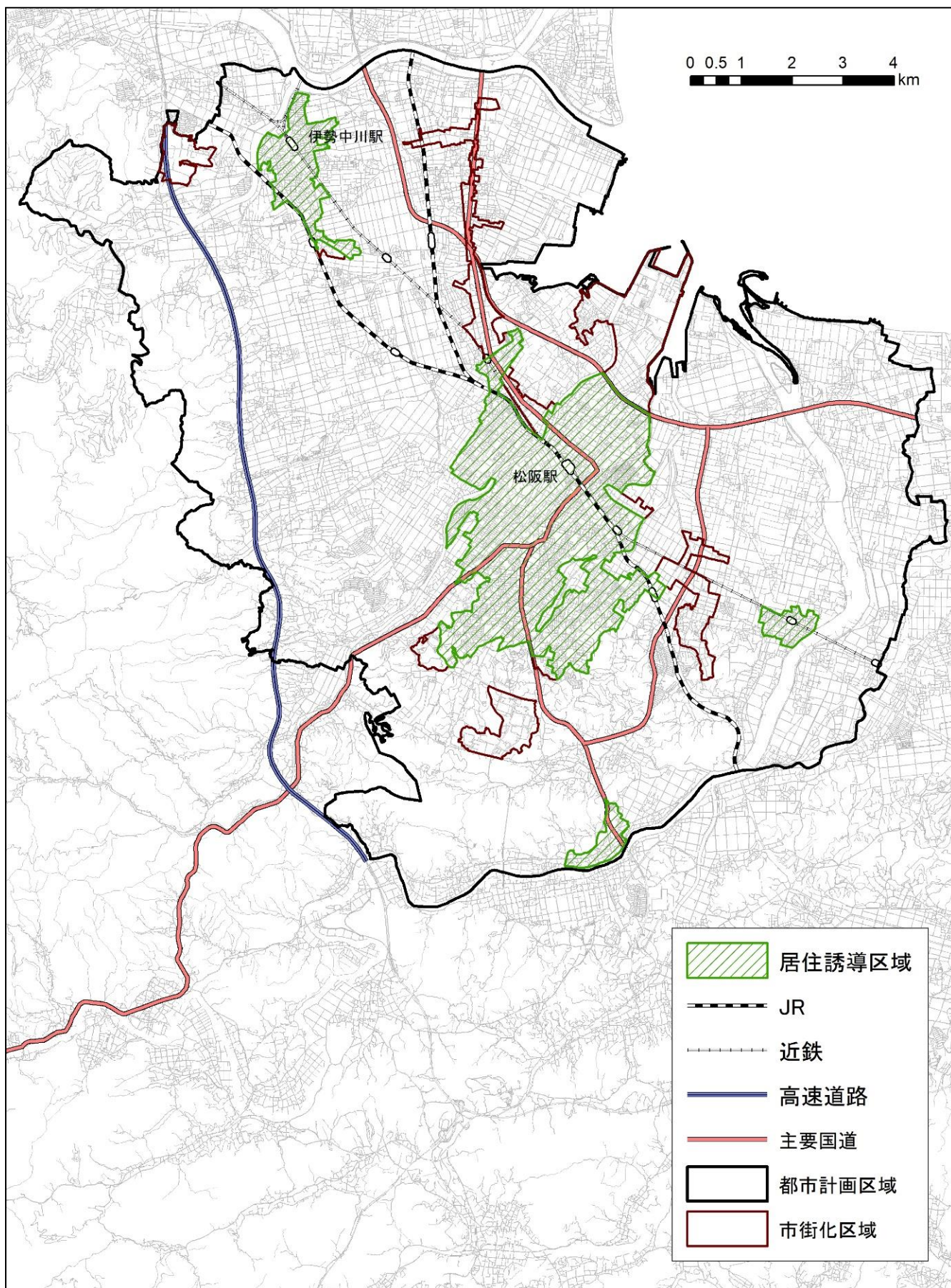
居住誘導区域に含まない区域の条件

- ・ 土砂・津波災害特別警戒区域等
- ・ 津波浸水想定 2.0m以上の区域（原則）
- ・ 工業専用地域、特別工業地区
- ・ 居住の誘導が困難な区域

居住誘導区域の設定

- ・ 道路・河川などの地形地物を基本に区域設定

■ 居住誘導区域



都市機能誘導区域と誘導施設

都市機能誘導区域の設定方針

○都市機能誘導区域は、都市機能が一定程度充実している区域や、周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等に設定するものであることから、松阪市都市計画マスタープランにおいて都市核と位置づけられており、ほかの拠点よりも有する機能・施設数の多い松阪駅周辺地域に都市機能誘導区域を設定する。

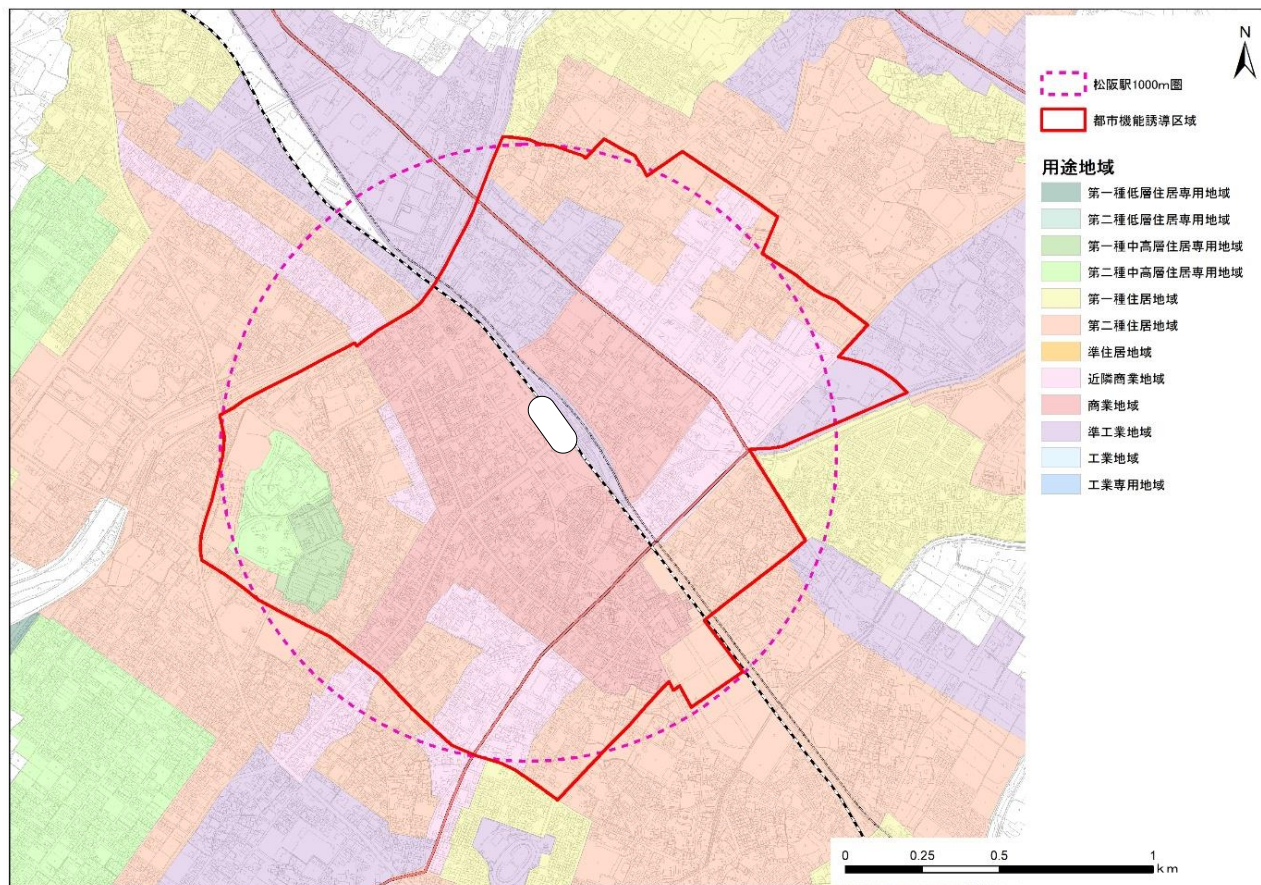
■ 拠点が有する機能（都市機能誘導区域の周辺にある施設数）

施設 拠点	商業	医療		福祉	子育て支援		文化		交通	
	スーパー等	病院	診療所	入所施設等	保育園	幼稚園	文化センター	公民館等	鉄道駅	バス停
松阪駅周辺	3	2	19	8	5	1	1	4	2	31

都市機能誘導区域の設定

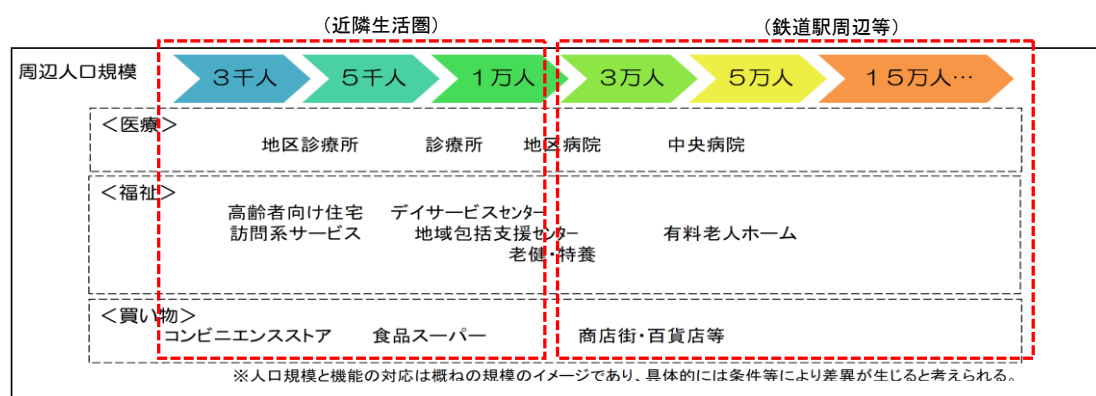
都市機能誘導区域の設定について、対象となる松阪駅周辺において駅から半径 1,000m 以内を基本とし、区域区分については、道路・河川などの地形地物を基本とする。

■ 都市機能誘導区域



誘導施設の基本的な考え方

- 誘導施設は都市機能誘導区域ごとに立地を誘導すべき都市機能増進施設を設定するものであり、当該区域に必要な施設を設定することとなるが、具体の整備計画のある施設を設定することと考えられる。
- この際、当該区域及び都市全体における現在の年齢別の人口構成や将来の人口推計、施設の充足状況や配置を勘案し、必要な施設を定めることが望ましい。
- 都市機能誘導区域外において、当該誘導施設が立地する際には、届出を要することに留意し、誘導施設が都市機能誘導区域内で充足している場合等は、必要に応じて誘導施設の設定を見直すことが望ましい。また、誘導施設が都市機能誘導区域外に転出してしまう恐れがある場合には、必要に応じて誘導施設として定めることも考えられる。



誘導施設

誘導施設	定義の根拠等
駅西地区複合施設	宿泊機能を有する複合施設（宿泊者以外も利用できる商業機能（レストラン・カフェ等）を有する施設）
病院（二次救急医療機関）	医療法第1条の5に規定する病院のうち、入院を要する救急医療を担う医療機関
中規模店舗	大規模小売店舗立地法第2条第1項に規定する店舗面積が5,000㎡以上の店舗
銀行・信金等（本店）	銀行法第4条に基づく免許を受けて銀行業を営む銀行、信用金庫法第4条に基づく免許を受けて金庫事業を行う信用金庫、中小企業等協同組合法第9条に基づく信用協同組合の本店
市庁舎	市域全体の施設利用の中核的機能を有する本庁舎・分庁舎
産業活性化施設	三井家発祥の地などを生かし、地域や産業の活性化につなげる機能を有する松阪駅周辺の産業機能支援施設（カリヨンビル）、産業振興センター
観光交流施設	市民や観光客の観光交流活動を支える施設のうち、豪商のまち松阪観光交流センター
文化財建造物及びその展示施設	本居宣長に関する資料などを展示する本居宣長記念館、本居宣長旧宅
福祉会館	松阪市福祉会館条例に定める福祉会館

誘導施策

● 居住誘導区域における居住を維持・誘導するための施策

- 若者や子育て世代の居住や観光客も利用できるまちなかの憩いの場を確保するなど、空き家・空き地の活用を促進し、低・未利用地対策を図る。
- 若者や子育て世代の定住・移住を促進するなど、居住誘導区域において、三世代での同居・近居等の促進を支援することで、安心して暮らせる居住環境の形成を図る。
- 高齢者等が住み慣れた地域で、心身ともに健やかに暮らせるよう「松阪市健康づくり計画」に基づき、地域における健康づくりの取組を支援する。
- 安全で安心して暮らせる居住環境を確保するなど、地震や風水害などの多様な自然災害に対して、ハード面・ソフト面での取組を推進する。

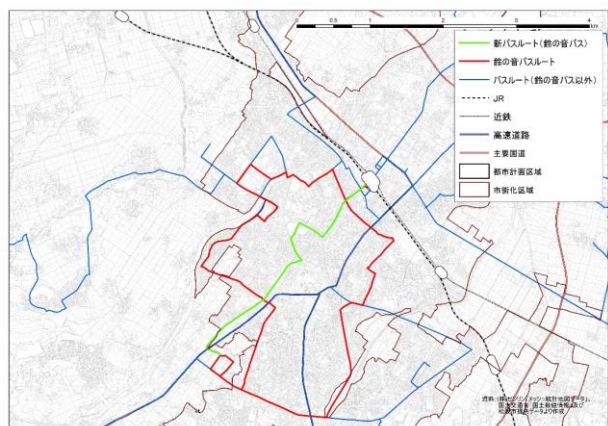
● 都市機能誘導区域における誘導施設を維持・誘導するための施策

- 「豪商のまち松阪」中心市街地土地利用計画に基づき、松阪駅周辺の市街地の活性化を推進する。
- 松阪駅の周辺市街地等では、公共サービスの維持・向上を図るため、「松阪市公共施設等総合管理計画」に基づき、公共施設等の再編に取り組む。
- 松坂城跡などの歴史・文化を生かした交流を促進するため、“豪商のまち松阪”や“まちあるき”を楽しむ観光の振興とともに、外国人観光客等の受け入れ体制の充実に努める。



● 公共交通の形成に関する施策

- 松阪駅南西の市街地において、バスルートの改善などにより、中心部に存在している公共交通空白地域の解消を図るとともに、周辺部から、鉄道・バスともに本市の公共交通の拠点である松阪駅への移動時間の短縮などアクセス性の向上を推進する。
- 住宅団地などの郊外市街地においては、公共交通の利便性を維持するため、デマンド交通の導入など、拠点と連携する公共交通ネットワークの形成を検討する。
- バスの円滑な交通を確保するため、その路線となる幹線道路等の計画的整備に努める。



届出制度

● 居住誘導区域外における届出の対象となる行為

○居住誘導区域外で一定規模以上の開発行為や建築行為を行おうとする場合、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となる。（都市再生特別措置法第88条第1項）

- ・住宅とは、戸建て住宅、共同住宅及び長屋等の用に供する建築物をいい、寄宿舍や老人ホームは含まれない。
- ・いずれの行為の場合も、行為の敷地が居住誘導区域の内外に渡る場合は、届出対象として取り扱われる。

開発行為	建築行為等
① 3戸以上の住宅の建築目的の開発行為 ② 1戸又は2戸の住宅の建築目的の開発行為で、その規模が1,000㎡以上のもの	① 3戸以上の住宅を新築しようとする場合 ② 建築物を改築し、又は建築物の用途を変更して3戸以上の住宅とする場合

● 都市機能誘導区域外における届出の対象となる行為

○都市機能誘導区域外で誘導施設を有する開発行為や建築行為を行おうとする場合、これらの行為に着手する日の30日前までに、行為の種類や場所などについて、市長への届出が必要となる。（都市再生特別措置法第108条第1項）

- ・いずれの行為の場合も、行為の敷地が都市機能誘導区域の内外に渡る場合は、届出対象として取り扱われる。

<開発行為>

○誘導施設を有する建築物の建築目的の開発行為を行おうとする場合

<建築等行為>

- ① 誘導施設を有する建築物を新築しようとする場合
- ② 建築物を改築し、誘導施設を有する建築物とする場合
- ③ 建築物の用途を変更し、誘導施設を有する建築物とする場合

都市計画区域内

居住誘導区域

都市機能誘導区域

届出不要

届出必要



届出必要

※都市機能誘導区域に係る誘導施設を休止し、又は廃止しようとする者は、その30日前までに、その旨を市長に届け出なければならない。（都市再生特別措置法第108条の2第1項）

数値目標と進行管理

① 若者や子育て世代にやさしいまちづくり

目標指標		基準値	目標値
居住誘導区域の人口密度	若者や子育て世代の流出抑制や高齢者世帯の同居・近居等の促進により居住誘導区域の人口密度の維持をめざす。	41.0 人/ha (平成 27 年)	41.0 人/ha (2035 (平成 47) 年)

② 中心市街地の活性化

目標指標		基準値	目標値
中心市街地歩行者交通量	誘導施設の維持・誘導や観光施策の取組などにより歩行者交通量の増加をめざす。	12,251 人/日 (平成 30 年 3 月) ※	13,200 人/日 (2035 (平成 47) 年)

※平成 30 年 商店街交通量調査結果

③ 公共交通ネットワークの充実

目標指標		基準値	目標値
コミュニティバス（鈴の音バス）年間利用者数	公共交通の利便性の向上により、コミュニティバスの利用者の増加をめざす。	88,983 人 (平成 29 年)	115,000 人 (2035 (平成 47) 年) ※

※松阪市地域公共交通網形成計画(平成 31 年)

● 期待される効果

本計画に位置づける施策を実施することで、上記に示す目標の達成をめざす。

その結果、居住誘導区域内の魅力が向上し、都市機能誘導区域内における地域経済の活性化、地域公共交通の経営の安定化が期待され、市民が快適に住み続けることができる持続可能なまちの形成を図る。

● 計画の評価と見直し

本計画を策定後、概ね5年毎に目標値等の達成状況を評価・分析するとともに、松阪市都市計画審議会に報告する。

また、評価・分析結果や松阪市都市計画審議会の意見を踏まえ、必要に応じて、本計画の見直しを行う。

松阪市立地適正化計画 概要版

■発行日 平成 31 年 3 月

■発行 三重県松阪市

■編集 松阪市建設部都市計画課

〒515-8515 三重県松阪市殿町 1340 番地 1

電話：0598-53-4168

E-mail:tos.div@city.matsusaka.mie.jp