

10.都市空間 10-(11)-① 久居駅周辺地区都市再生整備事業

副都市核としてふさわしい、にぎわいのある安全・安心に暮らせるまちづくりを進めるため、国の社会資本整備総合交付金を活用し、久居駅周辺地区都市再生整備事業を実施

事業対象面積

164ha

事業期間

平成27年度
～令和元年度

事業費

約83億88万円

【財源内訳】

国交付金	17億1,980万円
合併特例事業債	44億4,310万円
起債	9億5,280万円
一般財源	10億8,899万円
その他	9,619万円



① (仮称)津市久居ホール整備事業
期間：H27年度～R1年度
整備費：57億4,478万円



久居総合支所跡地に、久居市民会館に代わる新たな文化芸術拠点を整備

② まちづくり再生支援事業
期間：H27年度～30年度 事業費：150万円

津市久居アルスプラザを核とした周辺地区のにぎわいの創出や活性化について、地域とともに検討

③ 市道新町野口線道路改良事業
期間：H27年度～R1年度
整備費：5億8,149万円

久居駅東口のロータリーまで拡幅された市道を、南側県道まで自転車歩行者道付道路として拡幅整備



④ 久居駅東西口広場・東口駐輪場・東口駐車場整備事業
期間：H27年度～R1年度
整備費：9億8,567万円

久居駅東西口広場の再整備に合わせ、久居駅東口に駐輪場・駐車場を新たに整備



⑤ 久居体育館ユニバーサルデザイン化事業
期間：H28年度～29年度
整備費：4,861万円

正面出入り口の自動ドア化、トイレ、シャワー室等の改修を実施し、誰もが利用しやすい施設を整備



⑥ 久居交流広場整備事業
期間：H27年度～29年度
整備費：1億7,398万円

久居市民会館跡地に、災害時に一時避難場所としても活用できる市民交流広場を整備



⑦ 久居駅東口防災施設・耐震性貯水槽・防災備蓄倉庫整備事業
期間：H28年度～R1年度
整備費：1億1,831万円

久居駅周辺利用者の災害時における支援活動などが円滑に行えるよう、駅東口に一時避難場所等を整備



⑧ 避難路整備事業
期間：H27年度～R1年度
整備費：6億4,654万円

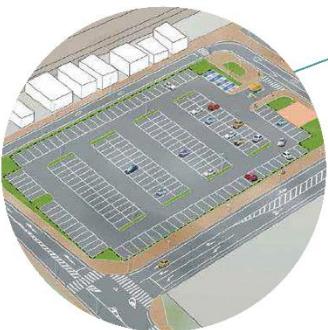
成美地区内の既設開水路を暗渠化し、災害時における歩行者の避難路として活用





Change 変わります！久居駅東口

問い合わせ 建設整備課 ☎229-3311 ☎29-3345



Change 1 平成30年10月OPEN予定! 市営駐車場を整備

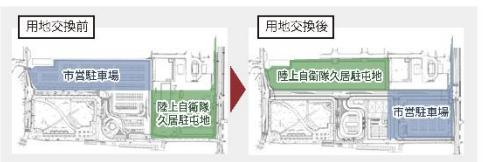
防衛省東海防衛支局と用地交換を行った場所へ、有料の市営駐車場を新たに整備します。

整備時期 平成29・30年度

総事業費 1億4,300万円

収容台数 普通車201台、おもいやり駐車場4台

※現在、工事に伴い、久居駅東口駐車場の収容台数が減少しています。ご理解とご協力のほどよろしくお願いします。



Change 2 さらに安全に利用できる道に 市道新町野口線を改良

久居駅東口のロータリーまで拡幅されている市道を、さらに南側県道まで整備します。交差点の改良も行うことで、久居駅へのアクセス向上を図るとともに、安全な歩行者空間を確保します。

整備時期 平成29~31年度

総事業費 4億5,400万円



Change 3 副都市核としてふさわしい駅前へ 駅前ロータリーを改築

久居駅東口ロータリーを改築して、副都市核の交通結節点としてふさわしい空間整備を行い、利便性・安全性の向上を図ります。

整備時期 平成30・31年度

総事業費 4億9,500万円

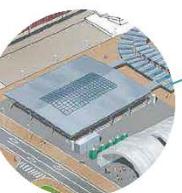
整備内容 歩道部の屋根、ベンチ(12基)、バス・タクシー乗降場、一般車・身体障がい者用乗降場、時計塔



津市では久居地域において、市の副都市核としてふさわしい、にぎわいある安心・安全に暮らせるまちづくりを進めています。平成27年度から国の社会資本整備総合交付金を活用して久居駅周辺地区まちづくりを進めています。平成27年度から国の社会資本整備総合交付金を活用して久居駅周辺地区まちづくりを進めています。平成27年度から国の社会資本整備総合交付金を活用して久居駅周辺地区まちづくりを進めています。駅東口のさらなる活性化に向けて、総事業費15億6,900万円を投じ、整備を行っていきます。

広報 津 平成29(2017)年12月16日号より

Change 4 駅へのアクセス良好! 駐輪場を新設



久居駅東口に有料の駐輪場を新たに整備し、利便性の向上を図ります。なお、駅北東部にある現在の久居駅前公共自転車駐車場(駐車台数428台)については、新しい駐輪場を建設後、解体して無料の平面駐輪場として再整備します。

整備時期 平成31年度

総事業費 2億1,800万円

収容台数 自転車480台、原付30台(予定)



Change 5 災害に備えた最先端の広場 防災広場が誕生

災害時に、久居駅周辺での支援活動が円滑に行えるよう、一時避難場所などの整備を行います。平常時には広場として利用できるよう、景観にも配慮します。

整備時期 平成31年度

総事業費 2億5,900万円

整備内容 マンホールトイレ5基

防災備蓄倉庫1棟

耐震性貯水槽1基

防災サイン1基

エアーテント3基(災害時のみ設置)

かまどベンチ5基(緑の風公園に整備)



マンホールトイレ
下水管上にテントを立てて
仮設トイレが完成



かまどベンチ
平常時は無いベンチ。
災害時はかまどに変身



防災サイン
案内板をスライドすると
災害時に掲示板に早変わり

令和2年2月1日号 広報津より

Vol.93 (2020.2.1) Mayor's Column

新しくなった久居のまち ～祝生誕350年～

津市長 前葉 泰幸



津藩主藤堂高虎公の孫、高通公が雲出の平原を一望に見渡す野辺野の高台で城下町づくりを始め、「この地に永久に鎮居する」ことを願い「久居」と命名して今年で350年になります。高通公の愛した風土の下、久居藩5万3,000石では廃藩置県まで202年間、16代にわたり安定した治世が続きました。

今年はまた、昭和45(1970)年に久居市が誕生して50年に当たります。古くから栄えた街道筋の商業に加えて、工業団地への企業進出、榎原温泉の観光、久居インターチェンジ周辺の開発、住宅団地の造成等により順調に発展してきた久居は、市制施行35周年を迎えた平成18(2006)年、中勢の中核となる都市圏をつくるべく、津市との合併に踏み切りました。三重県内での平成の大合併において、市と町村、あるいは町村同士の合併はあまたあれど、2つの市が他の町村とともに新しい市をつくったのはここだけです。将来を見据えた先達たちの思い切った決断でした。

久居のまちづくりは新・津市に引き継がれ、合併15年目にして久居駅周辺は副都市核にふさわしい姿に生まれ変わります。

駅東口は自衛隊久居駐屯地との用地交換により実現した幅員17mの道路が南北をまっすぐに貫き、205台収容の駅前駐車場、510台分の駐輪場、広いロータリーと大型のエアテントが3基設置できる防災広場が完成します。駅西口では風雨が吹き込むなどの課題があった待合所を改築。故障しがちだった噴水は障がい者用駐車スペースに作り替えました。来月には、成美地区の老朽化した幹線水路1.1kmを改修、暗渠化して避難路として利用可能にする事業が完了します。

久居体育館のユニバーサルデザイン化事業では正面入り口の自動ドア化、トイレ、シャワー室の改修を実施し、久居市民会館跡地には久居交流広場を整備しました。そしていよいよ6月、旧久居市役所跡地で建築を進めてきた久居アルスプラザがオープンします。久居駅からのアクセスロードとなる商店街にはカラー舗装が施され、歩いて楽しめるまちになります。

5年間で総額約86億円を投じた都市再生事業は久居命名350年、久居市制50年の年に完了し、お披露目の日を迎えることとなりました。伊勢湾を望む恵まれた大地に築かれてきた繁栄の歴史を胸に、久居400年に向けて新たな都市づくりに歩みを進めてまいりましょう。

10.都市空間 10-(12)-① 狹あい道路の整備

■狭あい道路整備事業(令和7年度予算 17,439千円)

平成28年9月より、幅員4m未満の生活道路を着実に拡幅するため「狭あい道路整備事業」を開始しました。後退部分を寄附していただける方を対象に、その費用の一部を助成し、市が道路整備を行います。

事業の概要

■ 後退部分の寄附

- 測量、分筆登記及び除却に要する費用を助成
補助金(3,078千円)
- 寄附していただく用地に対し報償金を支出
報償金(2,484千円)

■ 後退部分の整備

- **市が道路整備(11,877千円)**

対象の道路

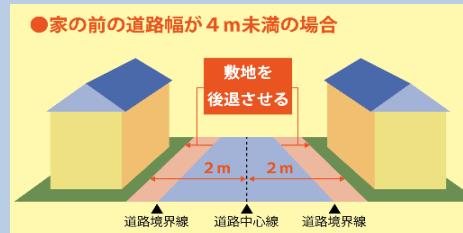
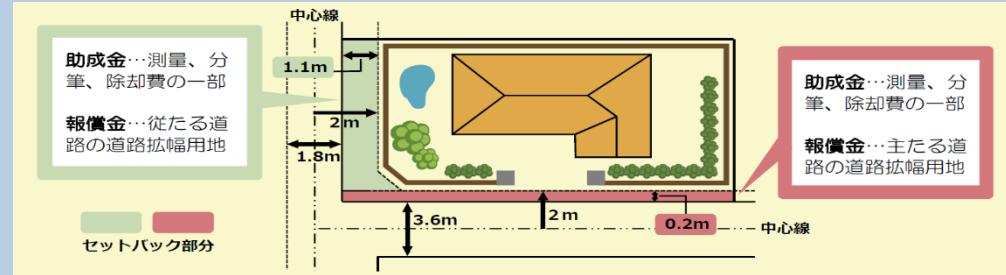
■ 市が維持管理する次に掲げる道路

- 建築基準法第42条第2項の規定に係る道路
- 幅員1.8m以上4m未満の市認定道路
- 建物が立ち並んでいる幅員4m未満の道路

助成金・報償金の交付実績と道路整備の実績

	交付対象(上限額)	平成28～令和3年度	令和4年度	令和5年度	令和6年度	令和7年度	合計
測量 分筆	・道路拡幅用地の測量、分筆(12万円、3万円) ・所有権以外の権利の抹消登記(5千円)	225件	51件	38件	20件	9件	343件
		32,977,000円	7,607,000円	5,403,000円	2,975,000円	1,240,000円	50,202,000円
除却費	・道路拡幅用地内にある門・塀等の除却、 水道メーター・排水ます等の移設(50万円) ※除却等に要する費用の1/2	81件	16件	13件	7件	5件	122件
		9,447,000円	1,170,000円	1,261,000円	659,000円	500,000円	13,037,000円
報償金	・全ての道路拡幅用地(100万円) ※路線価に寄附面積を乗じて得た額の1/2	189件	51件	39件	20件	9件	308件
		38,787,069円	6,175,000円	5,389,000円	2,298,000円	2,012,000円	54,661,069円
道路整備費	・市が道路拡幅用地を整備し、維持管理する	146件	6件	44件	23件	7件	226件
		145,190,437円	30,149,295円	72,582,703円	21,710,272円	6,812,300円	276,445,007円
合計		226,401,506円	45,101,295円	84,635,703円	27,642,272円	10,564,300円	394,345,076円

助成金・報償金の対象事例



敷地後退イメージ図

敷地後退イメージ(国土交通省HPより)

事業の推進状況

	寄附延長	寄附面積
平成28年度 ～ 令和3年度	6,119m	5,520m ²
令和4年度	1,094m	696m ²
令和5年度	1,056m	692m ²
令和6年度	529m	528m ²
令和7年度	315m	336m ²
合計	9,113m	7,772m ²

平成28年5月1日号 広報津より



Mayor's Column

セットバック費用を助成します
～狭い生活道路を広げましょう～

津市長 前葉 泰幸



建築基準法は、都市計画区域内における建築物の敷地が幅4m以上の道路に接していることを求めていました。しかし、法律が施行された昭和25年当時、古くからの市街地には既に4m未満の道路がそこかしこに存在していました。建築基準法の前身にあたる市街地建築物法ができた大正8年の時点では道幅9尺(約2.7m)以上が最低条件だったことも理由の一つです。

そこで、幅が4m未満の道路に接する敷地に、既に建築されていた建物は適法とし、建て替えの際に順次道路から敷地を後退させるセットバックを求めていくことになりました。土地所有者のご協力により、いすれは4mの道路幅が確保されることを想定した措置です。言い換えると、道路の中心より2mに満たない部分の個人の敷地は道路と見なされ、そこに門や塀などを含めた建築物を築造することは認められないと成了ったのです。

しかしながら、法律の施行から66年が経過する今でも、セットバックが完了しない狭い道路は数多く残ったままです。そればかりか、いったんセットバックして完了検査を受けた後、塀だけ元の位置に設置するといった違法事例も後を絶ちません。

このことについては、合併前の旧津市議会においても平成14年ごろから厳しく指摘する声が上がっておりました。建築確認の厳正化を求める意見や、セットバック費用の一部助成により長期的な視野で問題解決を図る提案が出ていました。それに対し市当局は、違法事案に対する是正指導を行うにとどまり、助成金についても財政負担などを

理由に消極姿勢を貫いていました。「これでは狭い道路はいつまでたってもなくなるらしい」との指摘に対しては、研究会を立ち上げて検討中との答弁に終始していました。

何よりもどかしいのは、きっちりと敷地後退に応じてくださった市民からのご要望にも応じることができていなかったことです。後退した道路部分の整備などを求められても、市に用地を寄付していただかない限り、そこはあくまで個人の土地だからです。

市民の善意に応えられない市政であってはいけません。敷地を削って道路としてご提供くださる所有者だけにどこまでも負担を要求するばかりでは血の通った行政とは言えません。狭い道路解消のために新たな財政負担が将来にわたって継続的に発生するとしても、重要な施策に優先的に財源を確保するのは当然のことです。津市の将来のまちづくりにかかるこの重大な問題は、市民のご理解とご協力なしに解決することは不可能なのです。

そこで、新たに助成制度の創設を決意し、建築確認を所管する部局と道路整備に責任を持つ部局に対して、連携し一致協力して迅速に制度を構築するよう働き掛けました。懸案の事業費は国からの交付金を活用することで確保します。

新しい助成事業は今年の秋から始まります。道路後退線の確定のための測量や道路用地を市にご寄付くださる際の分筆登記手続き、後退用地内の塀や樹木などの撤去に要する費用の一部を助成します。敷地が対象道路などに挟まれていたり、敷地角部分を削って見通しを確保し安全に通行できるようにしたりする場合には報償金もご用意します。寄付を受けた道路用地は迅速な整備を心掛けます。

対象となる敷地にお住まいの市民の皆さん、どうかこの助成事業をご活用ください。住みやすい津のまちを目指して、まずは敷地単位でコツコツと身近な生活道路を広げていきましょう。

10.都市空間

10-(13)-① JR名松線の全線復旧・利用促進①

平成21年10月の台風18号での被災により、家城駅～伊勢奥津駅間(17.7km)で代行バスによる運行が続いているJR名松線は、全線運行再開に向けて、津市・三重県・JR東海の3者で復旧工事を推進してきました。

【復旧事業費および復旧工事状況】

事業名	総事業費	事業実施個所数
水路整備事業 (津市が実施)	約7億5,000万円	26
治山事業 (三重県が実施)	約4億7,100万円	19
鉄道施設復旧事業 (JR東海が実施)	約4億6,000万円	38

【復旧箇所の様子(水路整備・軌道整備)】



全て完成

平成28年3月26日 全線復旧！

平均利用者数(家城駅～伊勢奥津駅間)(JR東海による)

〔復旧前〕
約90人／日

〔復旧後〕
約180人／日

(H28.3.26～H29.3.25)

運行再開後、延べ66,000人が乗車
(H28.3.26～H29.3.25)



全線復旧から9年が経過し、更なる利用促進に向けて行政と市民が一体となり利用促進に取り組んでいます！【令和7年度予算 7,660千円】

10.都市空間 10-(13)-② JR名松線の全線復旧・利用促進②

●全線復旧後の利用状況

●名松線接続の観光スポット臨時バス運行実績および市営コミュニティバスへの移行

平成29年度から三多気の桜方面、また平成30年度からはミツマタ群生地への臨時バスを名松線と接続して運行しました。令和3年度からは観光対応コミュニティバスとして観光スポットの見頃に応じて運行しています。



【三多気の桜】



【ミツマタ群生地】

年度	臨時バス利用人数
平成29～31年度	延べ845人
令和2年度	延べ16人※新型コロナにより4日中2日中止、桜まつり中止
年度	備 考
令和3年度～	観光シーズンのみコミュニティバスに土日、祝日を追加運行

●名松線利用者無料臨時バス利用実績

※津市調べ

年度	期間	JR名松線利用人数	無料臨時バス利用人数
H29	5月（5日間） 【ゴールデンウイーク】	1,510人	835人
	10月（2日間） 【アサギマダラ週間】	111人	19人
	11月（3日間） 【北畠氏館跡庭園ライトアップ】	700人	400人
H30	4月上旬（2日間） 【桜開花期間（臨時）】	531人	87人
	4月～5月（7日間） 【ゴールデンウイーク】	1,248人	627人
	10月（5日間） 【アサギマダラ週間】	575人	263人
	11月（3日間） 【北畠氏館跡庭園ライトアップ】	345人	227人

年度	期間	JR名松線利用人数	無料臨時バス利用人数
H31 / R1	4月～5月（7日間） 【ゴールデンウイーク】	1,113人	401人
	10月（3日間）※うち1日、台風接近のため中止 【アサギマダラ週間】	34人	17人
	11月（3日間） 【北畠氏館跡庭園ライトアップ】	256人	157人
R2	4月～5月※新型コロナ対策のため中止 【ゴールデンウイーク】	中止	中止
	10月（3日間）※新型コロナ対策のため中止 【アサギマダラ週間】	中止	中止
	11月（3日間）※新型コロナ対策のため中止 【北畠氏館跡庭園ライトアップ】※行事も中止	中止	中止

※令和3年度以降は臨時バスを津市コミュニティバスと統合して運行します。
桜や紅葉など観光シーズンに土日・祝日を基本に運行します。

●電動アシスト付きレンタサイクル利用実績

<平成27年10月20日:レンタル開始

平成28年3月26日:JR名松線復

(R7.11.30現在)

名松線全線復旧後、レンタサイクル利用者が急増し、観光名所や、森林セラピー®基地の新緑の癒しの風を感じていただいております。無料で借りられる、電動アシスト付き自転車は、名松線降車後の観光に最適なツールとして大好評です。

年度	H27	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	R7	累計
貸出実績（人）	286	1,953	1,134	1,010	870	674	597	660	698	719	406	9,007

10.都市空間

10-(13)-③ JR名松線の全線復旧・利用促進③

行政の取組

■ JR名松線の魅力発信・PR活動

- メディアでの情報発信、各種イベントでのPR
- JR東海、地域関連団体と連携した取り組み

【平成28年度】

- ・H28.3月 乗ってお得名松線沿線おもてなし巡り加盟店発足
- ・H28.7月 三重テラス(東京)PR、なぎさまちフェスタPR
- ・H28.10月 小学生作品展開催
- ・H29.1月 第40回つ黛、ローカル鉄道展他PRイベント開催
- ・H29.3月 名松線全線復旧1周年記念イベント開催

【平成29年度】

- ・H29年度 複数のイベントにて名松線をPR
- ・H29.6月 三重テラス(東京) 第45回つ黛名松線PR
- ・H29.8月 名松線で行く宿題解決プラン・自然満喫プラン開催
- ・H29.10月 小学校作品展アストプラザ5階にて開催
- ・H30.1月 三重テラス(東京)岐阜県・三重県共同ローカル鉄道展
久居農林高等学校名松線弁当レシピコンテストを開催
- ・H30.2月 金山総合駅(愛知県)、松阪市武四郎まつりPR
- ・H30.3月 名松線全線復旧2周年記念イベント開催

【平成30年度】

- ・H30.4月 春の美杉満喫ツアーを開催
- ・H30.6月 三重テラス(東京) 第54回つ黛名松線PR
- ・H30.7月~8月 名松線で行く！宿題解決と自然満喫プラン開催
- ・H30.10月 鈴鹿市F-1グランプリPR、小学校作品展開催
- ・H31.1月 金山総合駅(愛知県)名松線沿線魅力PR
- ・H31.3月 名松線全線復旧3周年記念イベントを名松線を守る会と共に開催

【令和元年度】

- ・R1.8月 名松線で行く！宿題解決と自然満喫プラン
- ・R1.9月 金山総合駅(愛知県)名松線沿線魅力PR
- ・R1.10月 小学校作品展開催、鈴鹿市F-1グランプリ他PR出展
- ・R1.12月 美杉まるごと大集合PR

【令和2年度】

- ・R2.8月 名松線で行く！宿題解決と自然満喫プラン(中止)

【令和3年度】

- ・R3.4月~6月 名松線写真パネル展示(三重県庁舎、松阪市庁舎)

【令和4年度】

- ・R4.4月 名松線写真パネル展示(三重県庁県民ホール)
- ・R4.10月 名松線写真パネル展示(鉄道の日記念イベント)
- ・R4.11月 三雲文化祭PR
- ・R5.2月 名松線写真パネル展示(ほっとギャラリー)

【令和5年度】

- ・R5.4月 名松線写真パネル展示(三重県庁県民ホール)
- ・R5.11月 小学生作品展示、三雲文化祭PR

【令和6年度】

- ・R6.8月 伊勢奥津駅給水塔の文化財登録に向けた調査実施
- ・R6.12月 伊勢奥津駅給水塔が国の登録有形文化財建造物となる

【令和7年度】

- ・R7.12.7 名松線全線開業90周年記念事業＆第7回終着駅サミットを開催

■ パーク＆ライドの運用(H27.7.21~)

一志庁舎と白山庁舎の駐車場の一部を名松線利用者駐車場(無料)として開放

■ レンタサイクルの運用(H27.10.20~)

名松線利用者の美杉町内移動の利便性向上のため、町内3か所でレンタサイクルを無料貸出

【美杉庁舎】【伊勢奥津駅前】【道の駅美杉】

また、令和3年度からは白山町地内家城駅周辺にもレンタサイクルポートを設置

■ 無料臨時バスの運行(H28年度~)

ゴールデンウイーク、アサギマダラ観賞期間(10月)、北畠氏館跡庭園ライトアップ(11月)

等に合わせて、伊勢奥津駅前等から観光地へ無料臨時バスを運行

令和3年度のコミュニティバス再編に合わせ、観光シーズンの無料バスをコミュニティバスと統合して運用を開始



■ JR東海との主な連携

- ・H30.2月 金山総合駅(愛知県)名松線沿線魅力PRにて制服着替え記念撮影

- ・H30.3月 名松線全線復旧2周年記念イベント

俳句コンテスト入賞作品を名松線車内でアナウンス

- ・H30.7月~8月 名松線で行く！宿題解決と自然満喫プラン
制服着替え記念撮影と名松線クイズ大会

- ・H31.1月 金山総合駅(愛知県)名松線沿線魅力PRにて制服着替え記念撮影及び模擬体験

- ・H31.3月 名松線全線復旧3周年記念イベント

開催に実施協力。制服着替え記念撮影及び模擬体験等

- ・R1.5月 伊勢奥津駅にてJRさわやかウォーキングを開催(初開催、JR主催)

- ・R1.8月 名松線で行く！宿題解決と自然満喫プラン
名松線クイズ大会と制服着替え記念撮影等

- ・R2.11月 伊勢奥津駅にてJRさわやかウォーキングを開催(JR主催)

- ・R7.12.7 90周年事業に併せ記念列車出発式を開催



市民団体の取組

■名松線を守る会

景観整備(沿線の竹の伐採:2回実施)、PR活動

- ・H28.3.26 名松線開通80周年・全復旧記念事業
- ・H28年度 PRイベント3回実施
- ・H29.3.26 JR名松線全線復旧1周年記念イベント
- ・H29年度 PRイベント3回実施
- ・H30.3.25 JR名松線全線復旧2周年記念ウォーク
- ・H30年度 PRイベント5回実施、市の事業に協力
- ・H31.3.24 JR名松線全線復旧3周年記念イベント開催
- ・R1.5.25 JR東海さわやかウォーキングに協力
- ・R1.8.2~3 名松線宿題解決プラン参加者お出迎え、お見送り
- ・R1.8.8 三重県内高校生新聞部の名松線取材に対応
- ・R1.10.13 津まつりにてPR
- ・R1.10.27 森林の市(大阪)にてPR
- ・R1.12.14 ぶららんま(大阪)にてPR
- ・R2.8.1~2 名松線親子ツアー
- ・R2.10.17~18 名松線アサギマダラ観賞ツアー
- ・R2.11.14~15 名松線紅葉周回バス運行
- ・R2.11.29 JR東海さわやかウォーキングに協力
- ・R3.7.23~24 名松線親子ツアー
- ・R4.3.26~27 名松線ミツマタウォーク、桜巡りバス実施
- ・R4.7.23~24 名松線親子魚つかみツアー
- ・R4.10.15 名松線アサギマダラバスツアー
- ・R4.11.20 名松線紅葉バスツアー
- ・R5.3.25 名松線ミツマタウォーク&紙すき体験
- ・R5.3.30 名松線お花見バスツアー
- ・R4年度 津市コミュニティバスを利用して名松線をPR
- ・R5.4.8 名松線三多気お花見ツアー
- ・R5.7.29~30 名松線親子魚つかみツアー
- ・R5.10.1 名松線松阪もめん体験ツアー(初の美杉町民向けイベント)
- ・R5.11.16 名松線君ヶ野ダム湖畔紅葉ツアー
- ・R6.3.10 国宝高田本山参拝と醤油づくり体験
- ・R6.3.24 名松線ミツマタウォーク
- ・R6.3.28 名松線お花見バスツアー
- ・R6.7.20~21 名松線魚つかみツアー
- ・R7.1.19 名松線でお伊勢参り
- ・R7.2.23 名松線で斎宮めぐり
- ・R7.3.22 名松線ミツマタウォーク
- ・R7.3.27 名松線お花見バスツアー
- ・R7.4.12 名松線三多気お花見ツアー
- ・R7.5.6 名松線六田こんにゃくと苔玉づくり体験
- ・R7.7.19 名松線魚つかみツアー
- ・R7.12.7 名松線90周年記念事業に実行委員会として参画



■津市観光ボランティアガイド・ネットワーク協議会

- ・H27年度 JR名松線復旧記念ウォークを10回開催
第1回～第10回 参加者合計 810人
- ・H28年度 名松線で巡る一志・白山・美杉のいいとこ発見
名所旧跡ガイドとして全5回協力(8月～12月まで)
- ・H29年度～R1年度 沿線ええとこめぐり 毎年度全6回
- ・R2年度 沿線ええとこめぐり 全6回(新型コロナの影響で1～3回中止)
- ・R3年度～R6年度 沿線ええとこめぐり 每年度全6回

■竹原地域活性化協議会

- ・H30.11.25 ちどりの里15周年感謝祭(伊勢竹原駅にて名松線利用客をおもてなし)
- 八知地区活性化協議会
- ・H30.3月～毎年3月
名松線全線復旧記念イベントを開催(伊勢八知駅)
- ・R2年度(新型コロナの影響で中止)

■太郎生地域づくり協議会

- ・毎年10月 名松線で『アサギマダラに出会うツアー』開催(H28年スタート)
- ・R4年度 「アサギマダライベント」を名松線を守る会と共に

■多気の郷元気づくり協議会

- ・H29.11月 名松線無料臨時バス運行日の1日間『おもてなしの宴』開催
- ・R4年度 津市PTA連合会わくわく体験イベントを名松線利用で実施

■名松線を元気にする会

- ・H28.3.26 全線復旧記念イベント
- ・H28.8.28 伊勢奥津駅からボンネットバスを運行
- ・H28.9.11 名松線に乗って遊んで楽しんでNew体験イベント
- ・H29.5.21 美杉春の陣(北畠神社コスプレイベント)
- ・H29.11.19・26 伊勢奥津駅からボンネットバスを運行
- ・H30.11.18 伊勢本街道奥津宿の陣(伊勢奥津駅からボンネットバス運行、本街道散策等)
- ・R1年度 名松線PRグッズを作製し、各イベントにてPR活動を実施
- ・R2年度～R7年度 名松線ミニフォトブック第3～8版を作製しPR
- ・R7.12.7 名松線90周年記念事業に実行委員会として参画

■おこしなして市場

- ・R1.12.14 美杉(うますぎ)市場開催
- ・R2.11.29 JRさわやかウォークに合せ美杉市場開催

■北畠氏館跡庭園ライトアップ実行委員会(H28年度～)

- ・毎年11月 北畠氏館跡庭園ライトアップ事業にて名松線無料臨時バスと連携
- ・R2年度～R4年度(新型コロナの影響で中止)
- ・R5.11.11～12 4年ぶりのライトアップ実施 500名を超える盛況
- ・R6.11.8～9 関東や関西から若い方が来場、SNSで発信される
- ・R7.11.21～23 3日間開催約600名が来場

平成28年8月1日号 広報津より



Mayor's Column

奇跡の名松線

津市長 前葉 泰幸



JR名松線が6年ぶりに全線復旧した3月26日、終点伊勢奥津駅には大勢の地元住民や鉄道ファンらが詰めかけ、一番列車の出発を祝いました。

ホームでのテープカットの時のことです。集まった報道陣を前にして、JR東海の柘植康英社長は見知った顔に気が付かれたようでした。「東洋経済新報社から取材に来ている」。そうつぶやき、式典後、記者に歩み寄っていかれました。

「今日は北海道ではなかったのですか?」「いえ、もちろん名松線です!」。北海道新幹線の開業日にも関わらずローカル線の運行再開が有名経済誌からも注目されるほど、名松線復活の陰には奇跡とも呼べるたくさんの熱いドラマが隠れています。

名松線はこれまで幾度となく災害と廃線の危機を乗り越えてきました。国鉄が赤字計上を始めた頃の昭和43年、名松線は鉄道路線としての使命を終えたとされる「赤字83線」に選定され、地元では廃線が意識されるようになります。国鉄再建法成立後の昭和57年には、台風被害のため全線不通となるなか、輸送密度が1日4千人未満の「特定地方交通線」としてまたも廃止対象路線区に指定されました。このまま廃線を迎えてはならないと地元美杉は全村あげて熱心な存続運動を展開し、翌年の全線復旧にこぎつけます。昭和60年には代替バス道路の未整備を理由に指定から除外されました。廃止を免れたのは全国85の路線の中で名松線と岩手県の岩泉線の2線のみでした。

しかし、その後も災害は容赦なくこの2線を襲います。平成21年10月の台風直撃で甚大な被害に見舞われた名松線に対し、JR東海は不通となっ

た家城—伊勢奥津駅間をバス輸送に転換すると発表します。地元では過疎化の進行に危機意識を持ち、地域活性化に向け森林セラピーを立ち上げるなどしていた矢先の突然の出来事でした。もはやこれまでかと悲観的なムードも漂う中、美杉の人々は果敢に立ち上がります。当時の地元人口は5,900人ほど。この動きに津市自治会連合会が素早く呼応し、瞬く間に反対署名活動が津市全体に広がりました。わずか3ヶ月足らずで集まった約11万6千名もの想いは行政を動かし、JRを交渉のテーブルに呼び戻します。たとえ復旧したとしても今後も同様の災害が発生するとの懸念を示すJR東海に対し、治山治水の整備を県と市が行うことで平成23年5月、運行再開の三者協定が結ばれたのです。一方、平成22年に土砂災害に見舞われた岩泉線はそのまま廃線となり明暗を分けることとなりました。

通院通学、買い物など生活の足として、また、美しい自然と歴史・文化遺産へと人を呼び込む観光資源として、名松線は地域に根差した、なくてはならない鉄道です。丹生保ご出身の三浦佑之・立正大学教授(作家三浦しをんさんのお父様)は昭和62年に出版された『村落伝承論』(五柳書院)の序章に、当時の地元への思いを込められています。近代において、「異郷(都市)と村とを直接繋いでいるのが鉄道」であり、都市にとって村落が「価値をなくしてしまった」からといって「その鉄道を剥ぎとってしまう行為は村落を潰してしまうこと以外に何の意味も持たない」と。

沿線の方々は「名松線を絶対に守る」という熱い想いで、今後の存続の鍵を握る名松線の利用促進に向け地元の魅力発信に取り組まれています。名松線沿線が都市を魅了し、人を呼び込む地域であり続けるよう、津市も全力で応援してまいります。行楽シーズンに合わせ、土休日とイベント開催時などに伊勢奥津駅から北畠神社行きの無料臨時バスを運行するほか、無料のレンタサイクルもご用意しました。ぜひ名松線でお出かけください。

10.都市空間 10-(14) 千歳山の整備

平成20年4月1日、川喜田半泥子の創作の地として、また、藤堂藩ゆかりの地として歴史深く、市街地にまとまって緑が残された貴重な地でもある千歳山の寄附を受け、「津市千歳山を考える会」や市民現地視察会の開催等を踏まえ整備の方向性を検討。



【整備の方針】

市街地に残された貴重な自然の保全と、川喜田半泥子が過ごした往時を感じる公園として整備

□:整備対象区域

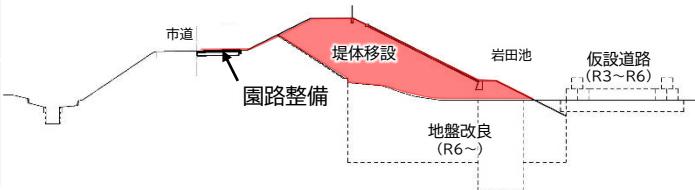
面積:約74,000m²
(津球場約6個分の広さ)

【整備の流れ】

千歳山			
年度	H26	H27	合計
事業費 (千円)	3,340	11,432	14,772
整備 内容	基本計画 基本設計 測量 試掘調査 通路修繕		



【完成断面図】



岩田池公園										
年度	H28	H29	H30	R1	R2	R3	R4	R5	R6	合計
事業費 (千円)	3,363	1,432	8,905	12,036	22,662	17,032	15,006	18,487	19,009	(予算額) 145,030
整備 内容	実施設計(サブエントランス)	補償積算	用地取得 実施設計 (園路)	地質調査	実施設計 (堤体移設)	工事 (サブエントランス 造成)	工事 (園路整備のための仮設道路)		工事 (仮設道路、 地盤改良等)	工事 (地盤改良等)

10.都市空間

10-(15)-① 官民連携事業によるHOWAパーク (中勢グリーンパーク)の整備

<事業の経過・今後の流れ>

[H9~29年度]市民の健康増進・憩い・交流の場として、平成9年度から総合公園「中勢グリーンパーク」の整備を開始。計画面積約28.3haのうち、第1期、第2期及び第3期の約16.2haのうち一部のエリア(未開園エリア)を除く約14.5haを平成29年度に開園

[H29~R1年度]平成29年6月に創設された国の交付金が重点的に配分されるPark-PFI制度を活用し、事業可能性調査を実施

- 調査内容
- 内閣府が官民連携導入可能性についてヒアリング調査を実施(H30年2月)
 - 来園者への調査(利用者ニーズアンケート、来園者数) (H30年10月)
 - 先進地事例などの調査研究
 - サウンディング型市場調査(第1回目:R1年5月、第2回目:R1年9~10月)

事業の可能性を確認

[R2年度以降] Park-PFIを活用した未開園エリアの整備開始

Park-PFIを活用した官民連携事業の事業者を募集 (R3年1月21日)

<公募時に求めた内容>

「広域的な誘客」、「利用層の拡大」、「一年を通じた賑わいの創出」など、さらに魅力あふれる公園づくり

【公募対象公園施設】飲食施設の整備・運営を行う(民設・民営)

【特定公園施設】管理棟、日陰施設、芝そりグレンデ、トイレ等の整備を行い、特定公園施設整備費用の9割かつ1億5,300万円を上限

第1次審査、第2次審査において公募設置等計画を審査し、設置等予定者(事業者)を決定 (R3年7月13日)

【事業者】中勢GP未来会議

代表法人 株式会社 宝輪

構成法人 株式会社 浅井農園、イケダアクト株式会社

事業者が提出した公募設置等計画を認定 (R3年12月14日)

第1次審査、第2次審査において公募設置等計画を審査 (R3年5~7月)

基本協定の締結 (R4年1月)

特定公園施設に係る建設・譲渡契約の締結 (R4年2月)

事業者による施設整備 (R4年2月~R5年3月)

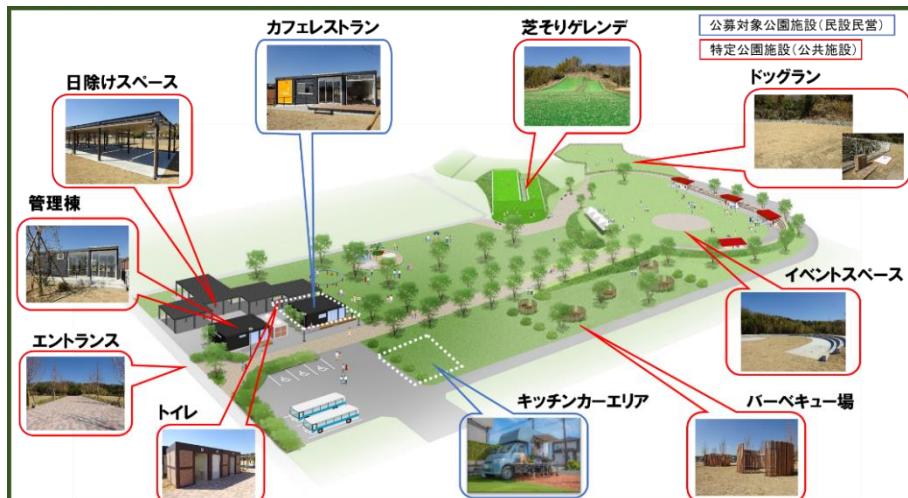
令和5年4月1日 新たなエリアの開園

中勢グリーンパーク Park-PFI事業のねらい

- 『飲食施設がない』『日陰が少ない』『子育て世代以外の利用が少ない』という課題を解決して、より魅力的な公園に!
- 収益施設(飲食店など)を民間事業者の費用で、民間事業者が整備する。
- 公共部分(日陰施設、管理棟、トイレなど)の整備費用に、収益施設から見込まれる収益の一部を充てることで、市負担額の軽減を図る。



[Park-PFI事業による整備エリア]



◆ 年間来園者数の推移 (従前の年間来園者数 約12万6千人)

- R5年度 約22万人
- R6年度 約22万人

令和4年2月1日号 広報津より



公園にも民の力を

津市長 前葉 泰幸

中勢グリーンパークは、産業団地「中勢北部サイエンスティ」の一角にある県内最大規模の総合公園です。

■親子で遊べる人気スポット

平成13年にその一部を開園して以降、これまで約38.7億円をかけ芝生広場や大型遊具、幼児用の遊び場などを継続して整備してきました。

豊かな自然に囲まれた総面積28.3ヘクタールの広大な敷地はレクリエーション、スポーツ、イベントなどさまざまな用途に利用され、幅広い年代の方に親しまれています。

■課題は利用者ニーズへの対応

年間12万6,000人を数える来場者からは、「原っぱやアスレチックなどで子どもたちが思い切り遊べる」「ウォーキングや犬の散歩に最適」といったお声を頂く一方で、「日陰が少ない」「飲み物が買えない」などといったご不満も寄せられます。「子どもが迷子になった時どこに申し出たらよいのか分からぬ」という、大規模公園として備えるべき機能の不足も指摘されていることから、津市は平成29年春、基盤整備が終了した未開園エリアに売店や休憩所を備えた管理棟を建設することを決めました。

■予算確保の壁

しかし、新たに事業計画を作成し、建設費の2分の1の国交付金の獲得に向け県に要望書を提出したところで、交付金の財源不足という問題に直面することになりました。

その頃、津市は香良洲高台防災公園、千歳山への進入路ともなる岩田池公園、国体会場となる津球場公園内野球場の整備がそれぞれ本格化する時期にありました。そこに中勢グリーンパークの管



理棟建設費を加えると、津市が配分を求める交付金の額は年間2,000万円程度から1億円以上に跳ね上がります。全国的に都市公園整備にかかる交付金予算の確保が年々厳しさを増す中、県が国に対し増枠を求めるることは極めて困難であるとの見解が示されたのです。

中勢グリーンパークは、都市計画が決定した平成9年より整備を継続しているものの、開園しているのは未だ半分の14.5ヘクタールです。ここで事業を中断するわけにはまいりません。

同年8月、国の公園担当の専門官に事情を説明しようと、国土交通省中部地方整備局を訪問したところ、このほど創設されるに至った官民連携事業を活用してみてはどうかと勧められました。

■突破口は民の力で

ちょうど2カ月前に都市公園法が改正され、津市と同様に公園事業予算の不足に悩む自治体に向け、民間資金の導入により財政負担の軽減を図る「Park-PFI」という制度が創設されたところでした。

この制度は、都市公園の事業目的利用の規制を緩和し運営期間や建ぺい率などの特例措置を設けることで、採算がとれるビジネスを展開できる環境を整え、民間事業者に公園運営への参画を促すものです。

自治体は、まず公募で都市公園内に売店や飲食店など収益を生む施設を設置・管理する民間の事業者を選定し、その事業者が公園内の特定エリアに収益施設と広場や園路、植栽などの公共施設を一体的に整備します。整備費用については、収益施設の全額に加え、公共施設の1割以上を民間事業者が負担することが求められることから、自治体は9割以下の負担で公園整備が可能になる仕組みです。

新制度を推進するため、国は自治体負担の2分の1を交付する予算を別枠で確保しており、中勢グリーンパークの整備事業がその対象と認められれば、国交付金の重点配分を受けることが可能になります。

■新事業は入念な調査から

津市は、中勢グリーンパークの未開園エリアに、このPark-PFI事業を活用する方針を固め、事業化の可能性調査を開始しました。来園者へのアンケート調査で利用者のニーズを改めて確認したうえで、平成31年3月、「サウンディング型市場調査」を実施したところ13者のエントリーがありました。

公園の施設整備や運営管理、収益事業の展開に関心のある小売、飲食、サービス、物流・倉庫、遊具、スポーツ、農業生産、警備・清掃、造園、建設、リースなど幅広い業種から多彩なご提案をいただき、2回にわたりて詳細な個別対話を行いました。9月には実証実験としてグルメ祭りや参加型イベントを開催し、4,000人の来場者の反応を探りました。

■津市のPark-PFI活用プラン

調査の結果、来園者のニーズに応える収益施設の整備が民間のビジネスとして成り立つ確証が得られたことから、令和3年1月、津市は中勢グリーンパークへのPark-PFI導入に向け事業者の募集を開始しました。

カフェなどの収益施設の建設費用全額と、管理棟、トイレ、屋根のある日陰施設、芝そりゲレンデなど津市が設置を希望する公共施設の整備費用についても1割以上を民間事業者がその収益を還元するかたちで負担し、津市の負担額の上限を1億5,300万円とするプランです。

同年7月、審査の結果、不動産賃貸、農園、建設の3社が構成する企業グループが選定され、新たなエリアにはドッグランやバーベキューゾーン、多目的広場やキッチンカーエリアを含む施設が整備されることになりました。来年春のオープンを目指して間もなく工事が始まります。

20年余り整備を続ける中勢グリーンパークに、開園当時は考えられなかった斬新な手法で、官民連携のプロジェクトが展開されます。民の力を活用して公費投入を抑制しつつ、来園者には質の高いサービスを提供するため、津市におけるPark-PFI事業を堅実に進めてまいります。

10.都市空間 10-(16)-① 地籍調査の推進①

津市の地籍調査の現状

- 昭和51年度に事業着手(旧美里村)
- 津市の地籍調査進捗率

年度	令和6年度末
進捗率	6.13%
※事業対象面積: 689. 24km ²	(調査済み累計面積: 42. 26km ²)

- 現在、河芸町、白塚・栗真等にて実施中
- 三重県下の地籍調査進捗率 9.86%

地籍調査事業の効果

- 土地境界をめぐるトラブルの未然防止
- 登記手続の簡素化・費用縮減
- 土地の有効活用の促進
- 各種公共事業の効率化・コスト縮減
- 災害復旧の迅速化
- GISによる多方面での利活用 など



(出典：国土交通省 地籍調査Webサイト) (令和5年度末)

津市の取組

H26	H27	H28	H29	H30	H31・R1	R2	R3	R4	R5	R6
-----	-----	-----	-----	-----	--------	----	----	----	----	----

H26.12 重点整備区域の 設定	H28.3 津市地籍調査 事業計画の策定	H30.12 津市地籍調査 事業計画の見直し	モデル事業実施 ・山村境界基本調査 (リモセンターアセム事業) ・地籍整備の効率化業務	モデル事業実施 ・効率的手法導入基本調査 (MMS活用型) ・国がMMS等を活用して官民 境界に関する基本的情報を 整備するとともに、從来型 との検証を行う	R3 次期津市地籍調査 事業計画の検討	R5.3 第二次津市地籍調査 事業計画の策定
-------------------------	----------------------------	------------------------------	--	--	---------------------------	------------------------------

H27.1
津市地籍調査推進
協議会の設立

R2.1.27~
後期地籍調査推進協議会が始動

H29.4
用地・地籍調査推進室を新設

H31.4
用地・地籍調査推進課に組織改編

津市の地籍調査事業の展開

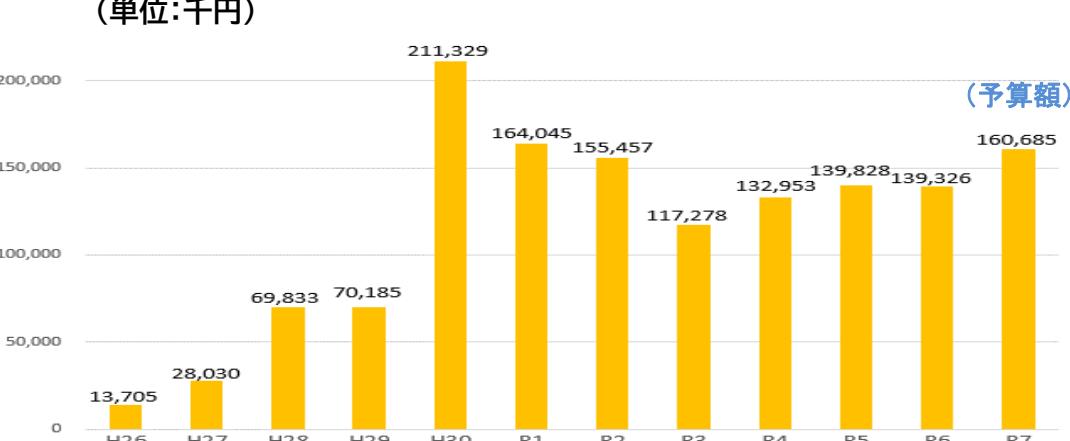
南海トラフ大地震に伴う津波災害に備え、重点整備区域において官民境界の明確化ができた今、津波災害時における沿岸地域のより迅速な津波災害時のライフライン等の速やかな復旧・復興のため、一筆ごとの境界明確化を図り、重点整備区域の地籍調査完了を目指します

重点整備区域における事業計画

調査地区	面積	事業手法	令和5	令和6	令和7	令和8	令和9	令和10	令和11	令和12	令和13	令和14
① 河芸②その2	0.66	一筆地調査			↔	↔						
② 雲出①	1.60	一筆地調査		↔	↔	↔						
③ 雲出・高茶屋	2.20	一筆地調査			↔	↔						
④ 河芸③	1.66	官民境界等先行調査	↔									
		一筆地調査	↔	↔	↔	↔						
⑤ 白塚・栗真	0.78	一筆地調査			↔	↔						
⑥ 白塚	0.94	街区境界調査	↔									
		一筆地調査		↔	↔	↔						
⑦ 江戸橋・桜橋①	1.39	街区境界調査	↔									
		一筆地調査			↔	↔	↔					
⑧ 江戸橋・桜橋②	1.20	街区境界調査	↔									
		一筆地調査				↔	↔					
	10.43											

事業費

(単位:千円)



実施場所





シロモチくんとゴーちゃんが語る津市政 vol.31

地籍調査ってなあに? ～土地の地図は正確なのかな?～

土地の所有者や地番、地目および面積などは、一筆(1区画)ごとに登記簿に記載されています。ところが登記所備え付けの地図の約半分は古い時代のもので、境界や面積が不正確なため、土地取引やまちづくりに支障をきたすことがあります。津市は、精度の高い地図を作るために、「地籍調査」を加速化します。

ねえねえ、シロモチくん、「地籍調査」って初めて聞いたんだけど、なあに？

うへん・・・ゴーちゃん、この三脚の上に器械がのっかっているものをぞいでいる人を見かけたことある？

あるある！同じ格好をして離れたところに長い物差しを持っている人もいるよね～。



この精密な器械は測量士さんが土地を測るときに使うものなんだ。「地籍調査」はこうやって土地の境界点を正確に測ることなんだよ。

へえ～、どうしてそんなことしなくちゃいけないの？

ゴーちゃん、登記簿って知っているよね。それには、1区画ごとに誰の土地で、どのくらいの広さなのか書かれているんだけど、その土地の場所を示した地図の全部が正確なわけじゃないんだ。

え～！知らなかつたわ。びっくり！

土地の地図の大半は明治時代の地租改正のときに作られたものなんだ。当時は土地の持ち主が自分たちで土地を測って役人が検査する方法をとったり、測量の技術も未熟だったりしたこともあって現状と一致しないことが多いんだ。だからきちんと調査と測量をやり直す地籍調査を進めているんだ。

広報 津 平成28(2016)年9月1日号
「シロモチくんとゴーちゃんが語る津市政」より

じゃあ、津市はどのくらい地籍調査が済んでいるの？

津市の進捗率は平成27年度末で約3%だよ。三重県全体の平均9%より低くて、県内で29市町中19番目なんだ。

進んでいないとなにか困ることがあるの？

自分の土地の境界がはっきりしないと、相続で土地を分けたり、土地を売買したりするときに境界の確認に時間がかかるトラブルのもとになるよね。まちづくりも思うように進まないし、地図が不正確なまま災害が発生して土地の目印までなくなってしまったりしたら復興事業の妨げにもなるんだよ。

南海トラフ巨大地震の発生が心配されるけど、もしものときは大丈夫？

津波被害が発生したときに備えて、津市では平成27～36年度までの10年間で、沿岸部の地籍調査を集中的に実施していくことにしたんだよ。津波の最大浸水深がおおむね2m以上と想定される区域のうち、国道23号より東の区域約2,600haを「重点整備区域」に設定したんだ。



どうやって地籍調査を進めていくの？

「津市地籍調査事業計画」をまとめて、沿岸部の「どの地区を、いつ、どんな方法で」事業を実施していくか決めたんだ。巨大地震はいつ起こるか予測できないから、地籍調査のあらゆるメニューを使って効率的に事業を進めていくつもりだよ。

いざというときに備えて、スピード感を持って事業を進めてくれたら安心ね。

どんどん地籍調査を進めるために、国も測量に必要な基準点を打ってくれるなど協力してくれているんだ。

私たちにもなにか協力できることははあるの？

よく聞いてくれたね。地籍調査は土地所有者の皆さんとの協力が欠かせないんだよ。土地の境界は、公図・測量図・登記簿などを参考にして、関係する全ての立会人が納得した上で決めていくんだ。その境界立会に欠席する人がいるとき、境界が決まらず、正確な地図を作ることができないんだ。測量に掛かる費用は市・県・国が負担するから、皆さんに費用は掛からないんだよ。だからぜひ参加してほしいんだ。

みんなの協力があってこそこのまちづくりのね。災害被害も心配だし、私たちも地籍調査に協力しなきゃね。



平成28年9月1日号 広報津より



Mayor's Column

地籍調査を進めます

津市長 前葉 泰幸

古来、新しい政治が始まる時には必ず、国を治めていくために人と土地とが調査されてきました。

古くは大化の改新後に導入された班田収授の制度までさかのぼりますが、全国規模で行われた初めての調査は太閤検地です。戦国の世を勝ち抜いた武将豊臣秀吉は、度量衡を統一して農地を測量し土地の石高などを定めました。

明治維新政府が実施した地租改正事業では土地の所有が認められ地価が定まりました。測量により作成された図面は、現在法務局に備え付けられている公園のもとになっています。しかし、当時の測量方法や技術の未熟さもあり非常に不正確で、登記などの際に混乱を招く原因となっています。

第二次大戦後、疲弊した日本を再建するには、国土資源を最大限に活用することが不可欠でした。しかし、その前提となる土地の基礎的な情報が未整備のままで復興はおぼつかません。昭和26年、国土調査法が制定され、「地籍調査」が行われることになりました。調査主体は市町村です。土地登記簿上の一筆ごとの土地について、所有者・地番・地目・境界を調査し、面積の測量を行います。作成した「地籍簿」および「地籍図」は法務局に送られ、精度の高い登記内容に更新されます。

それから60年以上たった現在、津市における地籍調査の進捗率はわずか3%。三重県全体でも平均9%と、全国の51%に対し非常に低くなっています。

地籍調査が完了していない土地では、様々な不都合が生じます。登記簿と実際の面積とが食い違うことによる土地売買のトラブル、隣地との境界争いなどといった身近な問題のみならず、開発事業や公共事業にも時間と労力と費用がかかり、大規模災害時には復興を妨げる要因ともなります。有名な例の一つが六本木ヒルズです。地籍調査が未実施であったため境界調査に4年もの歳月を費

やし事業が長期化しました。17年をかけたこの開発は大資本でなければ手に負えないほど大きな障害を抱えた事業だったといえましょう。

一方で、東日本大震災の津波被害により市内全域が壊滅的な被害を受けた宮城県名取市では移転先、移転元ともに地籍調査が実施済みでした。ほぼ全ての境界杭や鉢が喪失して土地の境界が不明となつたものの、地籍調査の成果を活用することで調査、測量等を省略し、大幅な経費縮減と速やかな防災集団移転促進事業の着手が可能となりました。

時代とともに地域の土地利用の姿が変わり、従来土地の境界として相互に承認されてきた目印（「物証」）がなくなったり、境界に関する記憶（「人証」）が失われてしまったりする前に、正確な土地情報を残しておくことが強く求められている今、津市は、地籍調査のスピードアップを図る方針を決定しました。予算と人員には限りがあるため、特に人口が集中し、万一、南海トラフ地震が発生した場合に甚大な被害が懸念される沿岸部を重点整備区域に定めます。10年間で調査を完了する高い目標を設定し、予算を従来の3倍に増やすと同時に、国に対しても積極的な要望活動を始めています。

法務局は、人口集中区域のうち公園と現況が著しく相違する地図混乱地域を対象として独自に調査を進め、登記所の正式な地図を作製する事業を行っています。地籍調査と基本的には同じ内容ですので、津市の該当地域においてもご協力いただけるよう要望しています。国土交通省には、基準点の設置や地形測量など地籍調査の基礎となる前段階の調査の実施をお願いしたところ、都市部官民境界基本調査の対象として採択していただきました。この結果を頂戴し、官民境界を先行して決めていく調査を進めることで地籍調査の加速化を図ります。

調査を進めるには膨大な人手が必要となります。素図作成や現地立会などについては、技術面から土地家屋調査士の皆さんにご協力をいただくこととなりました。

地籍は、地域に必要な社会基盤であり、未来に残すべきインフラの一種です。後世に役立つ投資と信じ、地道にしっかりと取り組んでまいります。

建設発生土の処分地を確保！

河芸地域の養鰻池跡地を有効活用し、
公共事業のスピードアップを図ります。

問い合わせ 用地 229-3179 地籍調査推進課 229-3345

道路や河川工事で発生する掘削土や堆積土砂である「建設発生土」は、処分に多大な費用がかかるだけでなく、受け入れ先の立地や許容量により、工事の進捗にも影響を及ぼします。そこで津市では、河芸町上野の養鰻池跡地を取得し、処分地として管理・運営することで、建設発生土の処分地不足の解消を図ります。



01 建設発生土の処理の歴史

かつて、建設発生土は受注者が民有地において処分することができましたが、令和2年度から処分にかかる経費を発注者(主に国・県・市)が担い、発注者の責任において適正に処分することになりました。



令和2年3月
受注者により民有地へ
適正に処分(自由処分)

令和2年4月
・「三重県土砂等の埋立て等の規制に関する条例」施行→**排出者責任が明確化**
・「三重県建設副産物処理基準」改定→**自由処分の撤廃(発注者の責任)**

02 津市におけるこれまでの建設発生土の処理方法

- ①香良洲高台防災公園での受け入れ
- ②現場内利用または工事間流用
- ③処理費を支払い民間事業者で処理

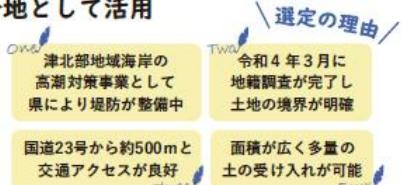
✓ 建設発生土の処分に費用がかかり、工事費が増加

✓ 受け入れ先不足による治水対策への影響や、工期延長の懸念



03 河芸町上野の養鰻池跡地を処分地として活用

平成12年頃まで運用されていた養鰻池跡の土地を新たに取得し、建設発生土の処分地として管理・運営しています。総事業費は9億6,400万円で、令和6年度から12年度まで建設発生土を受け入れる計画です。受け入れ手数料として1m³当たり2,000円を徴収し、管理・運営に係る費用を全て賄います。



養鰻池跡地はどうなるの？

建設発生土の処分地 Q&A

住民への影響は？

低騒音・低振動型機械を使用し、防砂ネットや仮囲いを設置するなどして工事を進めます。

また池に起因するユスリカの発生も改善される見込みです。



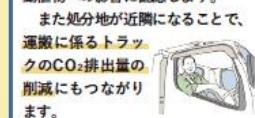
大雨による影響は？

既存の排水先である排水管と同等の流出量となるよう、調整池を新たに作ります。



環境への配慮は？

排水系統を変えず、濁水流を流さない等の対策を講じ、周辺環境や動植物への影響に配慮します。



道路整備もするの？

処分地整備に伴い、周辺道路の拡幅のほか、住宅地側に幅6mの道路を新たに作ります。この道ができることで、住宅地から国道23号や河芸町島崎町線へも出やすくなります。



処分地の高さは？

三重県により整備中の堤防に合わせ、処分地の高さも6mとし、景観を保ちつつ津波対策も講じます。



市民のメリットは？

河川などの水底に溜まった土砂等を撤去することで、大雨等に伴う河川氾濫を抑制することができます。また、公共事業の建設発生土を処分地で受け入れることで、更なる事業推進を図ることができます。



養鰻池跡地
所在…河芸町上野 面積…70,798m²

受け入れ期間・事業費は？

51.5万m³を、約6年間かけて埋め立てます。受け入れ手数料として1m³当たり2,000円を徴収することで、処分地の管理・運営などに係る総事業費9億6,400万円を手数料で賄うことができます。

埋め立て後はどうなるの？

建設発生土の受け入れ終了後、カーボンニュートラルを踏まえ太陽光発電などの自然エネルギーを利用した施設としての活用を検討していきます。

- 公共事業の残土処分地不足を解消
- 津市全体の公共事業の促進と流域治水に寄与
- 実質コストゼロで処分地の管理・運営費が賄える

令和7年度 当初予算 65,018千円
(工事請負費等)

令和5年8月1日号 広報津より



姿を変える養鰻池

津市長 前葉 泰幸



大正から昭和にかけて、津市の伊勢湾岸では養鰻が盛んに行われていました。大正10(1921)年における旧津市の水産物産出額は鰻が3割を占める第1位となり、戦前戦後のピーク時には京都、大阪への一大供給地として、沿岸部の低湿地に水田などを活用した多くの路地池が造られました。

三重県は、静岡・愛知とともに養鰻がいち早く導入された先進養鰻産地として長らく国内生産量9割のシェアを誇っていましたが、昭和50年代に入ると配合飼料によるハウス加温式養鰻の普及に伴い生産地が地方に分散し、四国、九州などの新興産地にその座を譲り渡すことになります。成鰻の輸入が増加の一途をたどったことも要因となり、収益が低下した養鰻業者の廃業が相次ぎました。

■産業用地・競艇場などに転用された養鰻池

津市もその例外ではなく、養鰻池が次々と宅地化されるなどしてその姿を変えていくなか、河芸町上野地内、田中川河口から南に広がる池の一角では、平成に入ても養鰻経営を続ける池主のビニールハウスが立ち並んでいました。

平成12(2000)年に最後の経営者が廃業を決め役目を終えた上野の養鰻池は、他用途への転用がかなわず、埋め立てて土地を造成するには莫大な費用がかかることから、所有者が活用の方策を見出せないまま現在に至っています。近隣の住民からは、ユスリカの発生による生活環境への影響もあり、池をこのままの状態にしておくことへの懸念が示されていました。

■残土管理の強化を図る県の取り組み

この遊休池を公共工事で発生する残土、すなわち建設発生土の受け入れ先として活用するアイデアが持ち上がったのは令和2(2020)年のことです。

同年4月、三重県は「建設副産物処理基準」を改定し、公共事業の建設発生土を発注者の責任で適正に処理することに改めました。それ以前は、受注者が自らの責任と費用で残土を処分することとされ、発注者である津市は残土処分場までの運搬費のみを支払うにとどまり、処分費を負担することはありませんでした。

津市は平成25年から香良洲高台防災公園の造成に公共工事の建設発生土を無料で受け入れていたことから、改定後もしばらくの間、残土の処理費用は抑えられていました。しかし、令和4年度に香良洲高台の受け入れが終了すると、津市発注の公共工事は、新たに残土の処分費が加算されるようになったばかりか、処分場を求めて遠隔地に持ち込まざるを得ない残土の運搬費まで跳ね上がり、予算内での事業の進捗に影響が及び始めました。

■香良洲高台から河芸養鰻池へ

建設発生土の受け入れ先を津市内に確保できれば、公共工事のコストが下がり、限りある予算でより多くの事業を実施できます。その候補地として浮上したのがこの旧養鰻池です。

7万m³の広大な池の東側では、現在、高潮対策としての海岸堤防が整備中です。その堤防と同じ6mの高さまで土を積み上げる場合、津市域内の公共事業から排出される建設発生土の6年分にあたる51.5万m³の受け入れが可能です。

上野の旧養鰻池は国道23号から500mと交通アクセスが良く、地籍調査が昨年完了したばかりで土地の境界が明確なことから、事業の円滑化とコスト縮減効果も期待できます。池の買収費用に加え、搬入された土を造成し、排水処理や安全対策を施す経費が必要になりますが、受

け入れ手数料を充てることで独立採算事業として成り立つ見通しがつきました。池主からは、公共的な用途であれば協力する意向が示されています。

■受け入れ地造成・実質コストゼロ

いよいよ、池を新しい姿に変え土地の価値を高める事業が動き出します。今後、市議会に予算を諮っていくことになりますが、次のような手順で事業を進めることを想定しています。

令和6年度からの受け入れ開始に向け、まず、7名の地権者からの用地買収交渉を進めるとともに、予定地の測量設計にとりかかります。アクセス道路となる市道国道大蔵園海岸線の一部狭隘部分100mについては年度内に幅員6.7mまで拡幅することとします。津市手数料徴収条例を改正し、1m³当たり2,000円の処理料を徴収できるようすれば、総事業費約10億円を津市の財政負担なく賄うことができます。

近接する大蔵園の住環境の保全には万全を期します。造成予定地に降る雨水は、新設する調整池を経てこれまで通り田中川に排水し、大蔵園側の法勾配は1:1.8(29度)と緩やかにします。大蔵園と造成予定地の間に新設する幅員6mの道路は緩衝帯としての機能のみならず、大蔵園から河芸町島崎町線へのアプローチを容易にする新ルートとして地域の利便性を高めます。

■令和時代の池の価値

明治、大正の時代に、伊勢湾に面した塩害田や荒れ地が養魚場へと姿を変え養鰻業の隆盛をもたらしたように、上野の養鰻池は建設発生土の受け入れ先としての新しい使命を帯び、地権者、地元住民、そして津市に大きな経済的価値をもたらす土地となることが期待されています。令和時代に再び生まれ変わる養鰻池の活用事業を着実に実行に移してまいります。

10.都市空間 10-(18) 津駅前北部土地区画整理事業

概要

津都市計画事業津駅前北部土地区画整理事業
施行面積 115,740m ²
事業期間 平成7年度～令和11年度
整備内容 都市計画道路4路線 延長962m 公園2箇所 面積3,498m ² 等
公共用地率 施行前 12.01% 施行後 30.26%
総事業費 148億100万円 (財源内訳) 国費 35億6千291万円 市債 29億8千243万円 市費 82億5千566万円

事業の目的

当地区は、県都の玄関口である津駅に隣接する地区でありながら、道路等公共施設が未整備で、交通のない路となっており、密集市街地を形成していました。

このため地区内の都市計画道路4路線の整備と、区画道路、公園等の公共施設を整備し、周辺の土地利用との整合を図りつつ、都市防災にも充分配慮し交通の円滑化、宅地利用増進を促進し、安心・安全で住みやすく健全な市街地の造成を図ることを目的とし実施しました。

事業の完了

令和6年10月25日に換地処分の公告を行い、清算を残すのみとなりました。



整備前の状況

狭い道路と老朽家屋



緊急車両通行不可
災害時に被害拡大のおそれ

下水道整備の遅れ



大雨時に浸水被害が発生

駅前の宅地利用増進

基盤整備の遅れ、狭い道路や
密集市街地等の課題解消

日常生活における利便性の
向上及び災害対策

総合的な整備の必要性

II

土地区画整理事業の
実施！！

整備後の状況 都市基盤の整備



都市計画道路には歩道の設置、電線類の
地中化を行い、安全・安心な交通網を確保

区画道路の整備



道路幅員を6mとし、上下水道も整備して快
適で安全なまちへと生まれ変わりました

10.都市空間 10-(19)-① 津駅周辺道路空間検討の国・県・市の取組



<これまでの取組>

令和2年7月	令和3年3月	令和3年7月	令和4年3月	令和4年7月～	必要な機能の調査・検討	具体的な整備方針の検討	具体的な事業内容の検討	事業計画策定
県と市で津駅周辺道路空間検討会を設立	津駅周辺道路空間検討会において津駅周辺道路空間の基本的な方向性をとりまとめる	国、県、市で津駅周辺道路空間検討委員会を設立	津駅周辺道路空間検討委員会において「津駅周辺道路空間の整備方針」をとりまとめる	国、県、市で津駅周辺道路空間再編検討委員会を設立	<ul style="list-style-type: none"> 課題や機能強化の必要性 課題を踏まえ求められる機能・役割の方向性等 	<ul style="list-style-type: none"> 計画の対象範囲 整備のイメージ等 	<ul style="list-style-type: none"> 施設配置計画 事業区分・役割分担等 	事業化

津駅西口駅前広場の再整備



通学時の混雑状況 無秩序な停車車両の滞留
津駅西口駅前広場基本方針

【基本方針の概要】

- ① 即効性かつ連続性のある駅前広場再編
- ② 交通流動の秩序化
- ③ 駅前広場全体の最適化

【配置計画(案)の検討】

ゾーニング、配置・動線を検討

令和6年度

津駅西口駅前広場整備の基本計画策定の取組

・津駅西口駅前広場エリアマネジメント会議

交通の整序化と交通事業者の主体的な管理運営を検討(5回開催)

・駅利用者及び市民への意見募集(4回実施)

津駅西口駅前広場の基本計画(R7.3策定)



整備イメージ

令和7年度

津駅西口駅前広場整備に係る測量・設計

令和8年度の工事着手を目指す

令和7年度

津駅周辺シェアサイクル実証実験事業

ラストワンマイルの移動円滑化と回遊性向上の可能性を検証し、将来的な津駅の交通結節点機能の強化につなげる

津駅周辺の道路空間整備



駐輪場の再整備

○新たな利活用の可能性



雑然と置かれた駐輪場

令和6年度

駐輪場及び津駅東西自由通路の整備及び運営に係るPPP/PFIの導入可能性調査結果を取りまとめ

令和7年度

官民連携による、交通ターミナルと一体となった駅周辺整備の可能性検討

民間のノウハウを活用し、津駅周辺全体の賑わい創出と活性化に繋げる

津駅東西自由通路の整備

○横断歩道橋の通行止

○津駅東西自由通路の事業主体を「津市」に決定(R5.8.21)



通行止めの横断歩道橋

津駅東口周辺道路空間の再編

津駅東口周辺まちづくり懇話会

地域の意見を集約し、津駅周辺道路空間再編検討委員会へ伝達

令和5年度

賑わい創出実験(R5年10月、12月)



【三重県・懇話会】
Ueda Park's lively (10月)



【懇話会・民間団体】
駅前広場's lively (12月)

令和6年度

令和7年度

・賑わい・防災・回遊性をテーマに東口駅前に整備する機能を検討

賑わい・滞留空間・防災機能向上の必要性を確認



津駅周辺道路空間再編検討委員会

国・県・市

- ◆津駅周辺道路空間の整備方針(R4.3策定)の具体化
- ◆交通拠点の機能強化の検討

交通拠点の課題抽出
機能強化の必要性
求められる機能・役割の方向性

令和7年度

・津駅周辺基盤整備の方向性(ビジョン)(R7.7策定)
(国の官民連携基盤整備推進調査費を活用)

津駅周辺地区交通戦略の策定
・交通結節点整備を戦略的に推進

津駅周辺基盤整備の方向性 (ビジョン)の策定(令和7年7月)

国、県及び本市が連携した津駅周辺基盤整備の取組を加速させた上で、整備方針を具体化することを目的に、津駅周辺地区の特性や課題を踏まえ、目指す将来像を示したビジョンを本市が策定

津駅周辺基盤整備の基本理念

「みえ県都の顔となり、**地域の活力**を引き出し、**災害にも強い**空間へ」

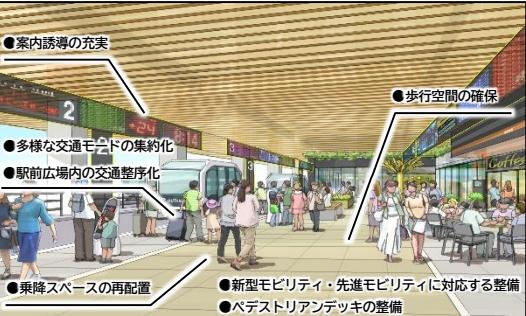
津駅周辺基盤整備のコンセプト



津駅周辺の将来の利用イメージ

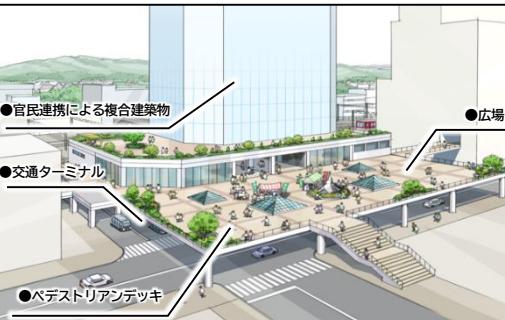
目標①

誰もが使いやすく快適に移動できる
駅周辺の**交通結節機能**の充実



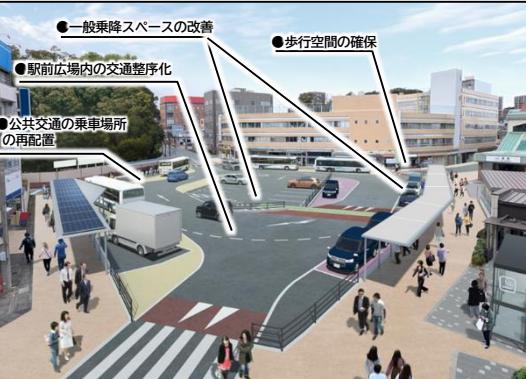
目標③

多様な人々が集い、都市拠点の魅力が向上する
官民連携による**にぎわい・滞留空間**の創出



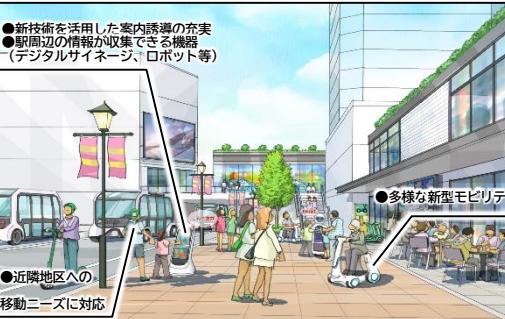
目標④

東西の地域がつながり、交流が深まる
駅を中心とした**東西連携**の強化



目標⑤

駅を拠点に、自然に人が集まる
駅とまちなかの**回遊性**の向上



10.都市空間 10-(19)-④ これからの津駅

令和7年1月1日号 広報津より

これからの津駅

問い合わせ 建設政策課 ☎229-3194 ☎229-3345

鉄道やバスが集まる交通結節点である津駅周辺の課題解消に向けて、国・県と役割分担し、連携して津駅周辺道路空間の再編に取り組んでいます。今後は、津駅周辺基盤整備の方向性を示すグランドデザインを策定し、官民連携による駅周辺の活性化につなげます。



津市 津駅西口駅前広場



現状



整備イメージ

課題

- 一般送迎車の乗降場に明確なルールがなく、一般交通と公共交通が交錯して危険
- 歩道が狭く、通勤・通学時の歩行者とバス利用者の滞留により、歩道が混雑

このように変えます!

混雑解消と危険回避のため、再整備を進めます!

- 中央部へ一般送迎車の乗車・待機場(16台分)を設置
- 駅舎近くへ降車場(4台[※])を設置 ※うち1台は身体障がい者優先
- 歩行者の動線に応じて歩道を拡幅(4~6mへ拡幅)

- 今後のスケジュール
- 令和7年3月…基本計画の策定
 - 令和7年度中…詳細設計
 - 令和8年度…~再整備工事の着工

課題

- 鉄道利用者以外は駅舎内連絡通路の利用が不可
- 整備後49年が経過した地下道の老朽化
- 大雨や高潮・津波発生時の地下道の浸水
- 整備後56年が経過した歩道橋の老朽化による通行止め

これからのイメージ

- 駅東西の安全・快適な移動が可能となり、利用者等の利便性が向上
- 東西移動の円滑化による、新たな人の流れの創出と駅周辺地域の活性化
- 地震・津波発生時に駅西側への避難経路として活用し、防災機能を強化

津市 津駅東西自由通路



現状



写真: 奈良市提供

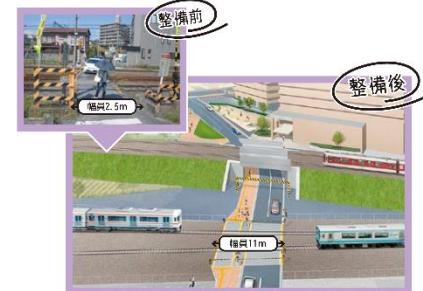
これからのイメージ

- 歩道拡張によるぎわい空間の利活用
- ほこみち制度[※]の活用による道路空間の民間利用を促進

津市 大谷踏切

令和6年12月28日開通

アクセスが良好になり、渋滞緩和と歩行者・自転車の安全性が向上



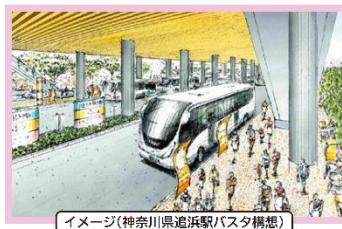
国 津駅東口駅前広場周辺 バスタ構想 (調査中)



現状

課題

- 高速バスや送迎バスなどの乗降場が駅周辺に点在
- 一般車とタクシーの動線が錯綜
- 送迎車による混雑
- 高潮・津波による浸水の可能性



イメージ(神奈川県追浜駅バスタ構想)

- これからのイメージ
- 乗降場を再構築し交通結節点の機能を強化
 - 駅前広場を立体的に活用し防災機能を強化
 - 民間事業者と連携し、にぎわいを創出

三重県 県道津停車場線

課題

- 県都の玄関口としてのにぎわいや魅力の不足
- 待ち合わせ場所や集合場所となる滞留空間の不足

これからのイメージ

- 歩道拡張によるぎわい空間の利活用
- ほこみち制度[※]の活用による道路空間の民間利用を促進

※にぎわいのある道路空間を構築するための道幅の指定制度



現状



歩道拡張後のイメージ

令和7年1月1日号 広報津より

Vol.150(2025.1.1)
**市長
コラム**
Mayor's Column

津駅の新しい姿に向けて

津市長 前葉 泰幸



■津駅北・大谷踏切の開通

昨年12月28日、大谷踏切の拡幅工事が完成し、4年ぶりに開通の運びとなりました。

乗用車1台しか通行できなかった幅員2.5mの踏切を4倍超の11mに広げ、対面2車線に加え幅員3mの歩道も新設し、近鉄と主要地方道津閑線の間には歩行者自転車専用のスロープを設けました。桁下2.4mの高さ制限がネックとなっていた近鉄架道橋は、高規格の救急車が通行可能な高さ3.2mを確保しました。

歩行者の安全確保と車両のスムーズな通行が実現し、津駅北側における東西連絡機能が強化されました。

■西口ロータリー改変

津駅西口駅前広場の改変構想も具体化してきました。令和5年9月、「津駅西口駅前広場エリアマネジメント会議」を設立し、交通事業者、交通規制当局としての三重県警察、道路管理者である津市、地元自治会、沿道ビルのオーナー、行政(国、県)が協議を重ね、バス、タクシー乗り場や荷捌き車両の停車スペース、進入ルートなどを調整することによりロータリー内の配置および動線を最適化し、安全性と利便性の確保を図る方針を決定しました。

今年度、レイアウトの検討を進めるに当たっては、国土交通省国土政策局の「官民連携による地域活性化のための基盤整備推進支援事業」に選ばれた全国9事業の一つとして国から調査費の交付を受けたことで、より詳細な検討を加えることが可能になりました。

■市民生活に大きく関わる西口周辺道路

朝夕のラッシュ時、西口ロータリーは公共交通と送迎のための自家用車が交錯し、駅から伸びる歩道

は電車利用の通勤通学客に加え、駅を東西にまたいで通学する学童たちで混雑します。

そこで、ご利用になる方々のお考えを広く伺おうと、令和6年5月、配置計画案とイメージパースを作成し意見を募集したところ、6月までに389件のご意見が寄せられました。

修正を加え、エリアマネジメント会議を経て9月に公表したVer.2には136件、11月のVer.3に対しては93件のご意見を頂きました。

■駅利用者から寄せられたお声をかたちに

西口駅前広場を日常的に利用される方々の気付きやアイデアを繰り返しお伺いしたことにより、当初の構想は利用者の視点に沿って大きく変更が加えられました。

公共交通については、津駅西スクランブル交差点近くの路上から発車し渋滞の一因となっている津西高校行きの直通路線バスを、ロータリー内の南側に新設する乗り場に移し、乗車待ちの高校生の行列が歩道を塞ぐことのないようにします。

さらに、このスペースを企業や学校の送迎バスと観光バスの乗り場としても活用することにより、これまでのようにロータリー中央部に停車中の送迎バスに乗り込もうとして道路を横切る危険性をなくし、歩道から安全に乗車できるように配置を整えます。

一般車については、パーキングロット周辺で送迎車が交錯する無秩序で危険な現状を改め、駅に上がるエスカレーター近くに降車専用の停車場を設けるとともに、ロータリー中央部の築山を撤去して迎えの自家用車が短時間待機できるスペースを設置します。

朝夕の通勤通学時間帯に歩行者があふれる3.5~4mの歩道は、4~6mに拡幅し、小さな子どもたちも安全に通行できるようにします。

他に休憩や待ち合わせができる場所、分煙施設を設けるなど、ご意見を踏まえて改訂を重ね、12月23日にVer.4を公表しました。1月10日までご意見を募集しております。

■西口駅前広場は3年以内の完成を目標に

今年度の調査では、津駅周辺基盤整備の方向性(ビ

ジョン)を示すこととなります。そのうち西口ロータリーの再編については、配置計画案の度重なる改訂に伴い、新しい姿が次第に固まってきました。事業費は概算で3億円ほどに上る見込みであり、都市交通戦略の再編整備事業として事業採択が受けられるよう国土交通省都市局に要望を重ねているところです。来年度、実施設計を行い、駅利用者への影響を極力抑えつつ、3年以内の完成を目指します。

■東西自由通路の検討に着手

今回策定するビジョンには、西口駅前広場の他に、西口周辺の駐輪場の整備と東西自由通路についても、事業イメージを盛り込むべく作業を進めています。中でも東西自由通路については、津駅の構造を新しい形に変えていく大きな事業となり、さまざまな観点から掘り下げた議論が必要です。西口同様に、そのたたき台を示し、鉄道事業者はもちろん、駅利用者や駅周辺の事業者など多くの方々のお考えを伺っていくこととなります。

■東口バスターミナルへの期待

現在の姿となって半世紀が経過した津駅周辺の道路空間が新しい交通拠点として再構築されると市民の関心を集めているのが、駅東口のバスターミナル構造です。

国は、現在全国23カ所で鉄道やバス、タクシーなど、多様な交通モードがつながる集約型の公共交通ターミナルを官民連携で整備するプロジェクトを展開しています。津駅東口もその一つとして、国土交通省道路局において必要性の調査が進められているところで、整備方針調査、事業計画調査へとステップアップしながら事業化へと近づけます。

バスターミナル建設を機に、県も駅東口から東に向かう県道津停車場線を再整備し、歩行者空間を拡張して賑わいを創出する計画を進めています。

年間663万人の乗降客を数える津駅周辺地区が県都の玄関口にふさわしい姿となるよう、国、県、市が連携して、利便性が高く活力あるエリアづくりに取り組んでまいります。

10.都市空間

10-(20)-① 大門・丸之内地区

未来ビジョンに基づくまちづくり

エリアプラットフォーム「大門・丸之内 未来のまちづくり」による官民連携の取組

令和5年度の取組

- ①道路空間活用実験
「ふらっと大門・丸之内」
- ②広場・公園の美化活動
- ③SNSによる情報発信



令和6年度の取組

- ①シェアサイクルの導入実験
- ②公園空間活用実験
「ふらっと大門・丸之内 @お城前公園」
- ③将来的な道路空間のあり方の検討
- ④ふらっと大門・丸之内 まんなかランチひろば
- ⑤地域のホームページ作成



令和7年度の取組(予定)

- シティプロモーション事業
- ①大門・丸之内デジタルマップの作成
 - ②観音公園での社会実験
 - ③道路将来図の作成
 - ④ふらっと大門・丸之内 まんなかランチ広場
 - ⑤ふらっと大門・丸之内@お城前公園
 - ⑥花苗植栽活動
 - ⑦情報発信・広報事業



エリアプラットフォームの設立と未来ビジョンの策定

- 令和3年度 現況調査、課題整理、方向性の検討
- 令和4年度 津市大門・丸之内地区未来ビジョン策定委員会の設置

令和5年3月20日

- ・エリアプラットフォーム「大門・丸之内 未来のまちづくり」の設立
- ・「津市大門・丸之内地区未来ビジョン」策定

未来ビジョンの5つの目標

- | | |
|---------------------|------------------------------|
| 目標1 人が集い、交流、活動できるまち | 先導的取組
「リーディングプロジェクト」 |
| 目標2 楽しく歩いて回遊できるまち | お城公園、お城前公園、観音公園、津市まん中広場などの活用 |
| 目標3 エリア価値の高いまち | 立町・大門大通り、国道23号の活用、新たな移動手段の導入 |
| 目標4 魅力情報が発信されるまち | 空き地・空き家・空き店舗の活用 |
| 目標5 持続可能なまち | 地域が一体となった情報発信 |
| | 清潔な空間づくり、安全・安心なまちづくり |

未来ビジョンに基づき、官民が連携して新たなまちづくりを推進

10.都市空間

10-(20)-② 大門・丸之内地区

未来ビジョンに基づくまちづくり

大門・丸之内地区の土地・建物の活用促進に向けた取組

地区の不動産の特徴・課題

大門・丸之内地区は、太平洋戦争により市街のほとんどを焼失したが、戦後速やかに実施された戦災復興土地区画整理事業によって、現在の市街地の基盤が整備された。

特徴

土地は整序されているものの、間口が狭く、奥行きの深い土地が連なっている

課題

細長い空き店舗・空き地が点在する状態では、時代に即した次の土地利用が進みにくい

不動産所有者の意向

大門・丸之内地区の不動産所有者約130人に意向調査を実施[R4～R6]

地権者の意向

「すぐには売却・賃貸できない」
「地価が下がっていて、売る気にならない」
「具体的な活用提案がなく、相続登記をしていない」

とはいえる

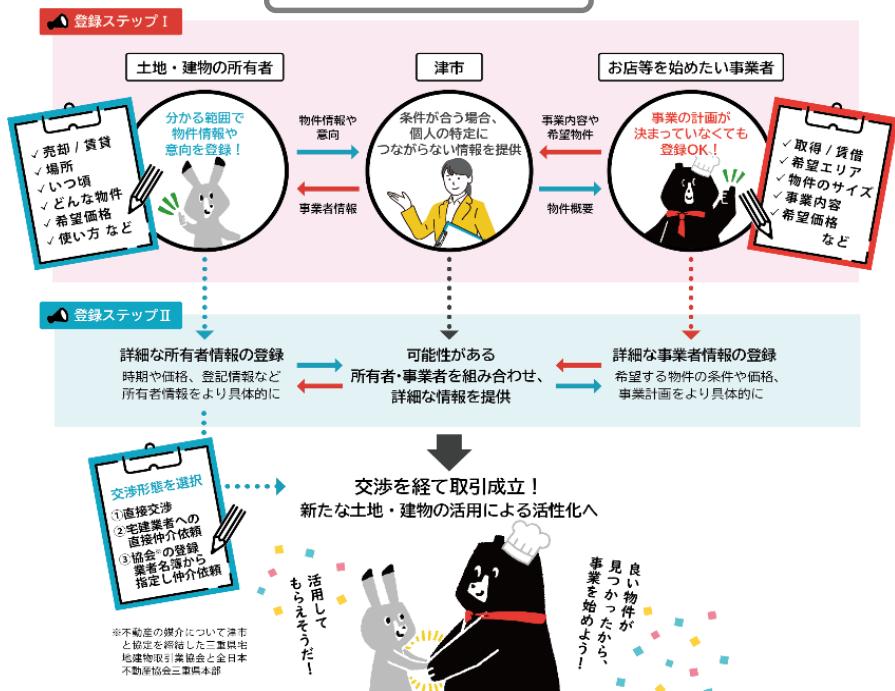
「何とかしたい」
「いずれ時期がきたら」

といった、
活用を求める声が届く

こういった大門・丸之内地区の不動産の特徴・課題、不動産所有者の意向を受けて、津市独自の新たな仕組みを創設

津市大門丸之内土地・建物活用意向登録システム

仕組みと流れ



3つの特徴

特徴1

将来の意向にも対応

所有者 将来の売却・賃貸の意向も登録できる
事業者 事業計画が決まっていなくても登録できる

特徴2

津市が土地の集約・再編も視野に入れた面的に俯瞰したコーディネートを行う

特徴3

守秘義務が課せられている津市職員が運用を行い、同意なく公開・提供されることがない

津市が所有者の意向と事業者の希望を把握し、情報を安全に管理しながら所有者と事業者を結び付ける

新たな土地・建物の活用を目指す

令和4年3月1日号 広報津より



Vol.118(2022.3.1)

Mayor's Column

夢をかたちに

津市長 前葉 泰幸



国道23号の江戸橋・白塚口間は渋滞が激しい場所です。朝は、市中心部に向かう南行きだけでなく、三重大学病院前に右折する車が滞る北行きの双方向で車の長い列ができてしまいます。

国道の西側で中勢バイパスの工事が進む中、東側にも津市を南北に貫く道路を建設し、渋滞解消を図ろうとするのが、昭和48年に都市計画決定された河芸町島崎町線です。この県道は、津松阪港海岸栗真町屋工区の堤防整備が平成23年度に事業化されたことに伴い、堤防と一体施工する三重大学東側から建設が始まりました。

■期待される「第3の江戸橋」

工事は志登茂川左岸河口付近から北に向かう形で進められていますが、南に向けて志登茂川河口に橋が架かり、国道23号江戸橋三丁目と島崎町が直接つながなければ、江戸橋北詰交差点に車が集中する問題の解決にはなりません。津市は、この「第3の江戸橋」の実現を一貫して県に要望してきたものの、多大な事業費を要することから、県の前向きな姿勢が示されることはありませんでした。

平成28年春に堤防兼用区間1.0kmが完成した後、栗真町屋町から白塚町に向け北進する道路工事を見守る地元の方々にも、南側の志登茂川河口架橋は「夢の懸け橋」と称され、事業化はまだ先のことと受け止められていました。

そこで、津市は都市の交通体系の骨格形成に大きく影響する架橋の早期実現を目指し、平成29年夏、河芸漁港から上野地区海岸の1.2km区間に、堤防整備と一体施工する形で市道を建設することを決定しました。県のみならず市も河芸町島崎町線の整備に参画することで北進のスピードアップを図り、県に志登茂川を渡る南進架橋の着工を粘り強く求めることが最良の方策だと判断したからです。

今年度、ついに県内部で事業の優先順位の調整が行われ、橋梁区間を含む道路予備設計と路線測量、地質調査の予算が措置されました。北進を道路事業で進めながら、同時に南進を街路事業で着手する予算が確保され、「第3の江戸橋」が構想図から設計図面へと変わる局面を迎えたのです。

■発信が共感を呼ぶ

困難なプロジェクトを「夢」で終わらせないためには、事業化への意欲を力強く表明し、行動に移す必要があります。これまで、中勢バイパスの4車線化や大谷踏切の拡幅など、実現への道筋が見えない段階から、掛け声倒れとの批判も甘んじて受ける覚悟で、事業の必要性をあらゆる場面で訴えてまいりました。

声を上げることでプロジェクトへの関心が高まり、問題解決に向けた知見が集まります。市民の励ましが推進力となり、行政内部からも障害を乗り越える方策が生み出されるなど、各方面のご理解をいただいて道が開けてきたことは本当にありがたいことです。

今年、未だ構想段階にあるプロジェクトで、目標の設定に向け広く発信していきたいのが、津駅周辺整備と大門・丸之内のまちづくりプランです。

■津駅前に好機到来

津駅周辺が現在の姿になって50年が経過しようとしています。折しも、令和2年5月の道路法の改正により、バス、タクシー、トラック等の事業者専用の停留施設が道路附属物として新たに位置付けられました。駅ロータリーのバス、タクシー乗り場を道路事業で整備し、ひいては、自家用車の送迎スペースや歩行者空間を拡張するなど、未来を見据えた再編事業に取り掛かるチャンスが訪れたことになります。

同年7月、県からお声掛けをいただき、津市も参加して「津駅周辺道路空間検討会」で議論が始まりました。今年度は、国・県・市が設置する「検討委員会」に発展し、駅東口が更なる発展を可能にする機能を備えた空間へと進化するための調査が進んでいます。県は独自に駅前通りにおける実証実験にも取り掛かりました。

津市は、国や県の駅東口における事業の地元調整に協力するにとどまらず、駅西口の再整備に向けた独自調査を同時に進めました。駅西口も西部丘陵地の住宅開発に伴う利用者の増加による混雑状況の緩和や通行車両の安全確保への取り組みなどを求められています。西口の利便性の向上はもちろん、東西連携のあり方を含め、津駅が県都の玄関口にふさわしい姿になるよう、国や県との連携を深めてまいります。

■注目される大門・丸之内

大門・丸之内では、未来ビジョンづくりが始まりました。今年度から国の「官民連携まちなか再生推進事業」を活用した基礎調査を実施しています。大門・丸之内の将来像を描くため都市計画の観点から調査分析し、地権者や商店主、企業、まちづくり会社、商工会議所などの民間と行政が連携して「エリアプラットフォーム」を創設することで、まちづくりを進めようとするものです。

津都ホテル撤退後にリオ・ホテルズが進出し、現在、津センターパレスビルは改装工事の真っ最中です。4月下旬に開業予定の新しいホテルは、その斬新なデザインとおしゃれな空間に滞在すること自体を目的とする宿泊客の獲得を目指しており、大門・丸之内に新たな魅力が加わるものと期待されています。地元の皆さまからは、これを機に、まちの姿を思い切って変えていきたいというお声を頂くようになりました。

駅前整備が国土交通省の道路局所管であり、ゴールが直轄国道23号事業の実施であるのに対し、都市局の予算を頂いている大門・丸之内の事業はまちの未来の姿を描き、地域の皆さまのご希望を伺いながら、目指す土地利用の方向性を次期都市マスタートップランに反映させることがゴールとなります。必要とあらば都市計画決定を変えていくことも視野に入れ、思い切った未来ビジョンを策定します。

津市の核と位置付けられている駅前と大門・丸之内のプロジェクトは、コロナ禍で社会が大きく変容する中でのスタートとなりました。細やかな情報発信を心掛け、将来を見据えたまちづくりに、より多くのご意見を頂戴しながら、広い視野と緻密な戦略をもって歩みを進めてまいります。

令和4年12月1日号 広報津より

Vol.127(2022.12.1)
Mayor's Column

土地が手に負えなくなる前に

津市長 前葉 泰幸

■対話で気づく変化の兆し

市内37の地区でそれぞれ年に2回、地域の皆さまとフリートークを行う地域懇談会は、新型コロナウイルスの感染拡大により、令和2年2月、260回目の開催をもって休止を余儀なくされました。ようやく再開にこぎつけたのは本年7月。市役所が感染症対策に注力していた2年半の間に、市民が所有する土地に関わる問題が一気に顕在化していました。

■山を守る

「手入れを怠っていた森林に入り、管理のための間伐を始めた」「間伐したいのだが、荒れた里山に入る励みになるような支援策はないものだろうか」といった話は、以前はなかったことです。美杉木材市場で昭和54(1979)年に1m³当たり4万833円を付けたスギ・ヒノキの価格が令和元(2019)年には1万819円まで落ち込むなど、木材価格が40年間低迷を続けた結果、山林所有者の多くは整備への関心が薄れ、自分の山を特定することさえ難しくなっていました。

令和元年度、森林環境譲与税の創設により新たに市町村が森林管理の役割を付与されると、津市は迷わず全額を森林整備に投することを決め、山の持ち主全員に将来の管理方針を問う経営管理意向調査を開始しました。令和3年度までの判断分だけで7割の山林について津市への管理委託希望が示される一方で、3割相当の1万2,000筆を超える森林については自ら管理するとの回答が寄せられました。山の手入れを始めたのはこの3割の山主の一部です。

折しも、地域脱炭素の推進とウッドショックによる木材価格の高騰を背景に山への関心が高まってきていました。放置されてきた森がそこかしこで息を吹き返す動きに呼応して、津市は新たな補助金を創設し、5ヘクタール未満の中小規模の森林の間伐や植栽の支援を始めました。新制度を推進するのは、民間商社で山林管理26年の経験を持ち津市に転職した林業振興室長率いる6人の少數精銳部隊です。これからも森林関係者と顔の見える関係を構築し、小規模山林所有者のご希望やお悩みに寄り添ってまいります。

■農地を残す

10年前、津市近辺の田の小作料は「1反1俵」と言われていました。1反は約10アール、すなわち1,000m²の田で米は約8俵収穫されることから、その8分の1を地主に納めれば田を借りることができました。

ところが、近年は農業者の高齢化と後継者不足で田を貸したい人が増加の一途をたどり、需給のバランスが崩れ出しました。それでも、農地の所有者は田を放置して周囲の田畠に悪影響を及ぼすわけにはいきません。扱い手と呼ばれる耕作者に無料で貸し出せるのは恵まれているほうで、管理料を支払って管理してもらうようになるのは時間の問題だという「負の小作料」の話は以前からたびたび耳にすりました。

再開した地域懇談会で聞く話は、さらに深刻な事態の発生を如実に物語ります。「扱い手から受託を断られた水回りの悪い田や、山間部の不整形地が次々と耕作放棄地になっている。比較的条件の良い農地であっても、近くの扱い手が手一杯で受けきれない。仕方なく遠隔地の扱い手に委ねた結果、田植えはするものの、その後の管理がなされない。畠畔や法面は雑草だらけだ」というのです。

扱い手の高齢化が進行していることも問題です。津市内の扱い手141人のうち、70歳以上が57人(40.4%)、60歳以上は106人で実に4分の3を占め、高齢の扱い手の中には、経営面積を徐々に縮小する動きが見られます。

所有する農地をどうするのか、集約に成功したとして扱い手の確保は可能なのか、集落を挙げて徹底的な話し合いの上、合意した姿を地図に落とし込むことが待ったなしで求められています。国は農業経営基盤強化促進法を改正し、目標とする農地利用の姿を示した各地区の地図を「地域計画」として作ることを市町村に委ね、その期限を来年度から2年間に設定しました。耕作を継続し農地を未来に残すチャンスです。市役所職員は、農業委員会、農協、土地改良区ら関係者とともに集落に入り、じっくり腰を据えて取り組みます。

■まちなかに住まう

津市が大門・丸之内の中心市街地活性化に乗り出したのは平成11(1999)年のことです。まちのビジョンを示す基本計画が策定され、まちづくり会社が設立されました。5年

間で2度の改定を経て高虎楽座や夜店といったイベントの開催や無料駐車サービスなどを実施してきたものの、郊外へと向かう人流の変化には抗えず、津駅前の飲食店街のにぎわいとは対照的な状況でした。

平成23年、市政をお預かりすることとなり生まれ育った宿屋町に戻ってきた私に、由緒ある伊勢街道沿いの商業地に代々店を構えるまちの人々の多くは、「おかげり。このまちで商売を続ける私たちをぜひ応援して欲しい」と、津市の商業振興策に引き続き期待を寄せていました。

時は令和へと移り、コロナ禍で打撃を被ったまちなかには「高齢になったが後継ぎがない。これからは思い切ってまちを変えてほしい」と話す店主の姿があります。「自分たちのまちやからな」と、自主的にまちづくりの会合に参加する頗もしい若手も現れました。再開後の地元懇談会では「市役所がやっと本気を出したか」と変化を待ちわびた方々からの厳しい意見も頂戴しました。

地元の方々ですらまちの現在と未来についての考え方はお一人お一人異なります。その中で、大門・丸之内のまちのかたちを80年ぶりに変える試みが始まろうとしています。

多様な土地利用を可能にするため、都市計画の手法も活用し、用途地域や容積率の見直し、地区計画の策定などを視野に入れます。新たなまちなかの姿を創り出し地域の価値を高めることを目指すこの取り組みには、なにより地権者の方のご理解が必要です。市役所に求められるのは、地域に入って一軒一軒に説明を尽くし、土地や建物の将来の利活用計画を時間軸とともに地図に落とし込む作業をこつとつ続ける姿勢です。

■問われる覚悟

時代が大きく変化する過程で浮上した中山間地、農地、市街地の課題に対しては、所有者自らが希望する土地の将来像に向けて行動を開始することが解決に向けた第一歩となります。

同時に、行政には、地域と腹を割った徹底的な話し合いを重ね、山、田畠、まちのかたちを協同作業で描いていく覚悟が求められます。

土地の所有者が自ら手をかけ育ててきた山林、田畠、先祖代々の商売地を価値あるものとして次世代に引き継ぐため、職員とともに地域で行動を起こしてまいります。

10.都市空間

10-(22)-① リニア中央新幹線における三重県駅の状況

リニア中央新幹線のルート及び開業時期

平成26年(2014年)10月、東海旅客鉄道株式会社(JR東海)による東京・名古屋間の工事実施計画が認可され、リニア中央新幹線の建設が開催されました。令和9年(2027年)以降に東京・名古屋間が先行開業する予定で、名古屋・大阪間は最短で令和19年(2037年)に開業する予定です。

リニア中央新幹線ルート概念図



出典:三重県地域連携・交通部 広域交通・リニア推進課が作成した
「三重県リニア基本戦略(概要版)(R6.3)」を津市が一部加工

リニア三重県駅候補地概略位置図



(上図)出典:リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会令和4年度臨時総会資料を津市が一部加工

JR東海において、上図で示す龜山市内の3つのエリアが検討されており、3km幅の概略ルート及び直径5km円の概略駅位置が示される予定となっています。

令和5年3月1日号 広報津より

市長
コラム
Vol.130 (2023.3.1)
Mayor's Column

リニアで変わるまちの姿

津市長 前葉 泰幸



東京・大阪を1時間で結ぶ超電導リニアの研究は、東海道新幹線の開業2年前の昭和37(1962)年に始まりました。半世紀の時を経た平成26(2014)年、夢の実現に向け時速500kmの磁気浮上式リニアモーターカーが東京・大阪を67分で結ぶリニア中央新幹線の建設が始まりました。先行する東京・名古屋間の開業は令和9(2027)年、大阪までの延伸開業は最短で令和19(2037)年を目指してJR東海が整備を進めています。

これまで東海道新幹線が担ってきた国土の大動脈輸送を新しいルートで二重系化するリニア中央新幹線は、沿線地域のみならず日本全体に活力をもたらす国家的プロジェクトです。1時間という移動時間は、通勤、通学といった都市内の移動に近づき、三大都市の距離感はぐっと縮まります。リニア全線開業により都市間を気軽に移動できる環境が整い、関東・中部・近畿圏が一体化した人口7,000万人規模の巨大都市経済圏「スーパーメガリージョン」が出現します。

リニア沿線となる三重県には名古屋・奈良・大阪ルートの中間駅が設けられ、圏域間、地域間の交流と連携の拠点としての機能が期待されています。津市や鈴鹿市に近い亀山市内の3つのエリアが候補地となっており、令和5年度中にもJR東海から計画段階環境配慮書が公表され、概略のルートと駅位置が判明することが見込まれています。

開駅は最短で14年先ですが、リニア効果を最大化するためにも今のうちから開通後の市民のライフスタイルの変化を予測し、まちの未来像を描いておくことが重要です。

大阪まで約20分、東京まで約60分と所要時間が大幅に短縮されるリニアを有効活用するため、三重県駅の近くに安価な、できれば無料の駐車場が設けられると利便性が大いに高まります。津なぎさまちが663台の無料駐車場を完備し、津エアポートラインで中部国際空港にアプローチする方々にご愛顧いただいているようなサービスを、リニア駅でも実現したいものです。

アクセス道路の整備も欠かせません。渋滞なくスピーディーに駅に向かうための幹線道路を建設すれば、自家用車はもとより、連絡バスの運行も容易になります。交通政策から道路計画を検討し、都市づくりにつないでいけば、鉄道と駅が新しいまちを形成することになります。

リニア駅の候補地周辺は、ほぼ亀山都市計画区域に指定されていますが、市街化区域と市街化調整区域の区分がない非線引き都市計画区域です。しかも用途地域が指定されているエリアは一部に過ぎず、ほぼ白地地域と言っても過言ではありません。津・鈴鹿・亀山三市の境界線をいったん外して広域的観点からリニア駅周辺地域に新たな都市計画を決定し、用途地域を指定すれば、無秩序な開発を抑制しつつ都市機能を備えた市街地の形成が可能になり、駅候補地の南側に位置する津市域においても住宅、オフィス、研究所などの立地促進が期待されます。

リニア三重県駅の開設は、豊里、芸濃、河芸など津市北部のまちの姿が大きく変わる可能性をもたらし、美里、安濃、白山など津市西部にお住まいの方の生活利便性も向上します。市民の快適な暮らしと地域経済の発展を見据え、先手を打って、望ましいまちの姿を描いてまいります。