

新都心軸拠点導入機能等調査研究

報告書

平成21年3月

津市都市計画部都市整備課

目 次

1. 調査概要	1-1
1-1. 調査目的	1-1
1-2. 調査フロー	1-3
2. 現況調査	2-1
2-1. 津市の概況	2-1
2-2. 対象地域の現況	2-24
3. 関連計画の整理	3-1
3-1. 上位計画における新都心軸の位置付け	3-1
3-2. 関連計画の動向	3-5
3-3. 社会情勢の変化	3-10
4. 計画課題の整理	4-1
4-1. 中心市街地の賑わい再生	4-1
4-2. 交流促進の仕掛けづくり	4-3
4-3. 既存ストックの有効活用	4-4
4-4. 都市機能の効率的な再編	4-5
5. 新都心軸形成ビジョンの策定	5-1
5-1. 新都心軸に求められる機能と役割	5-1
5-2. 新都心軸形成に向けてのコンセプト・基本方針	5-3
6. 拠点地区基本構想の策定	6-1
6-1. 土地利用のイメージ	6-1
6-2. まちづくり構想図の作成	6-3
7. 拠点地区連携基本構想の策定	7-1
7-1. 連携のイメージ	7-1
7-2. 連携施策の検討	7-3
8. 実現化方策の検討	8-1
8-1. 事業手法	8-1
8-2. 事業推進方策の検討	8-3
9. 参考資料	9-1
9-1. 類似事例調査	9-1
9-2. 用語説明	9-12

1. 調査概要

1-1. 調査目的

平成20年4月、津市の目指すべき将来像とこれを実現するためのまちづくりの方向性を示す津市総合計画（以下「総合計画」という。）がスタートした。

総合計画においては、津なぎさまちから、大門・丸之内地区を経て、津インターチェンジ周辺地区に至るまでの間を新たに「新都心軸」と位置付け、中長期的な展望のもとに、県都としての求心力を高めることを目指すこととしている。

このことから、本調査は、総合計画に示す基本方針や既存の各種調査結果等を踏まえつつ、本市における将来の都市構造等から、新都心軸整備の必要性や役割、津なぎさまち地区、大門・丸之内地区及び津インターチェンジ周辺地区（以下「拠点地区」という。）それぞれにおける導入機能のあり方、拠点地区間の連携方策のあり方等を調査・研究し、その方向性を明らかにすることで、今後の着実な事業推進に資することを目的に実施する。

(1) 調査期間

平成20年9月1日～平成21年3月31日

(2) 調査対象範囲

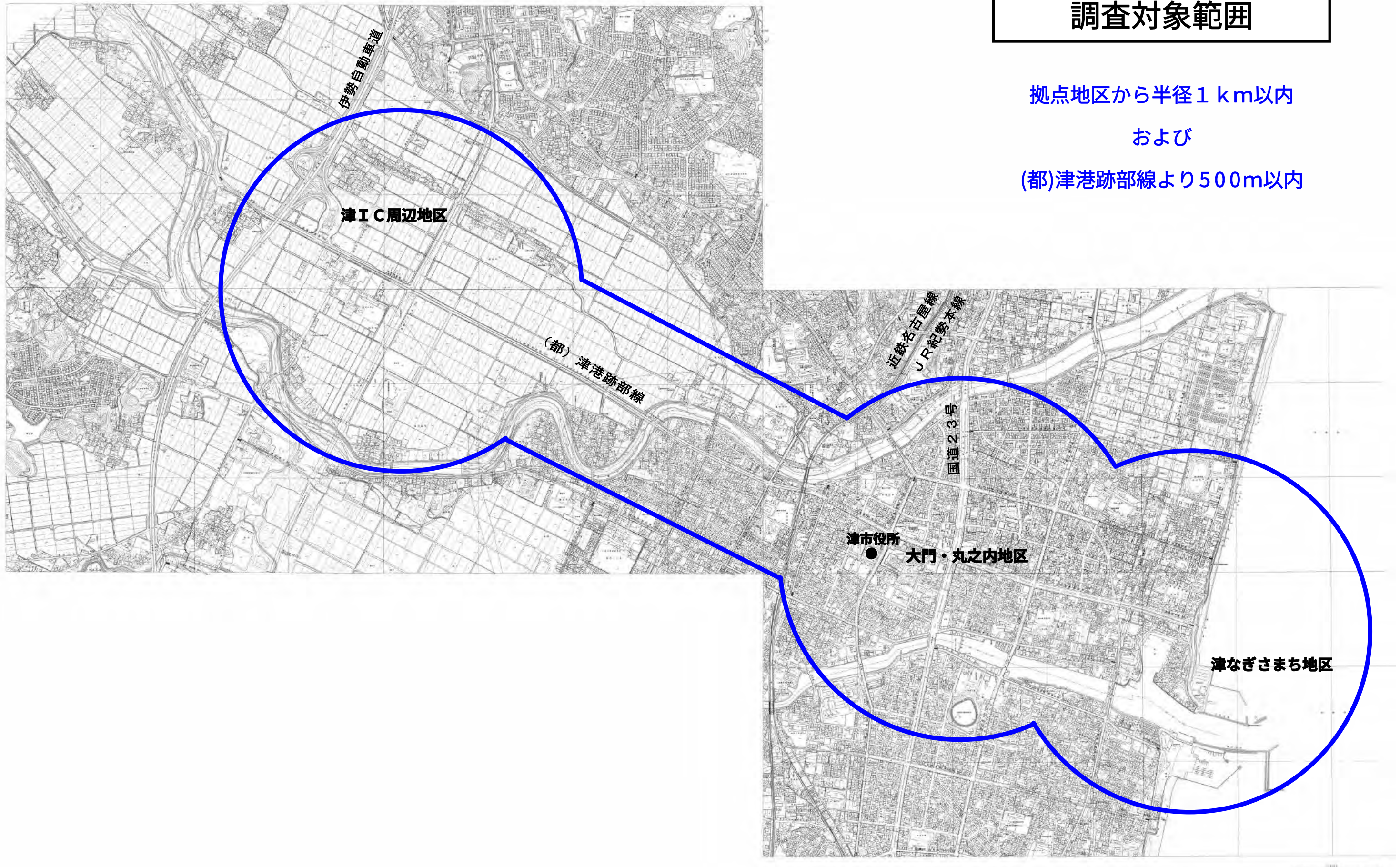
調査対象範囲の位置図を次ページに示す。

調査対象範囲

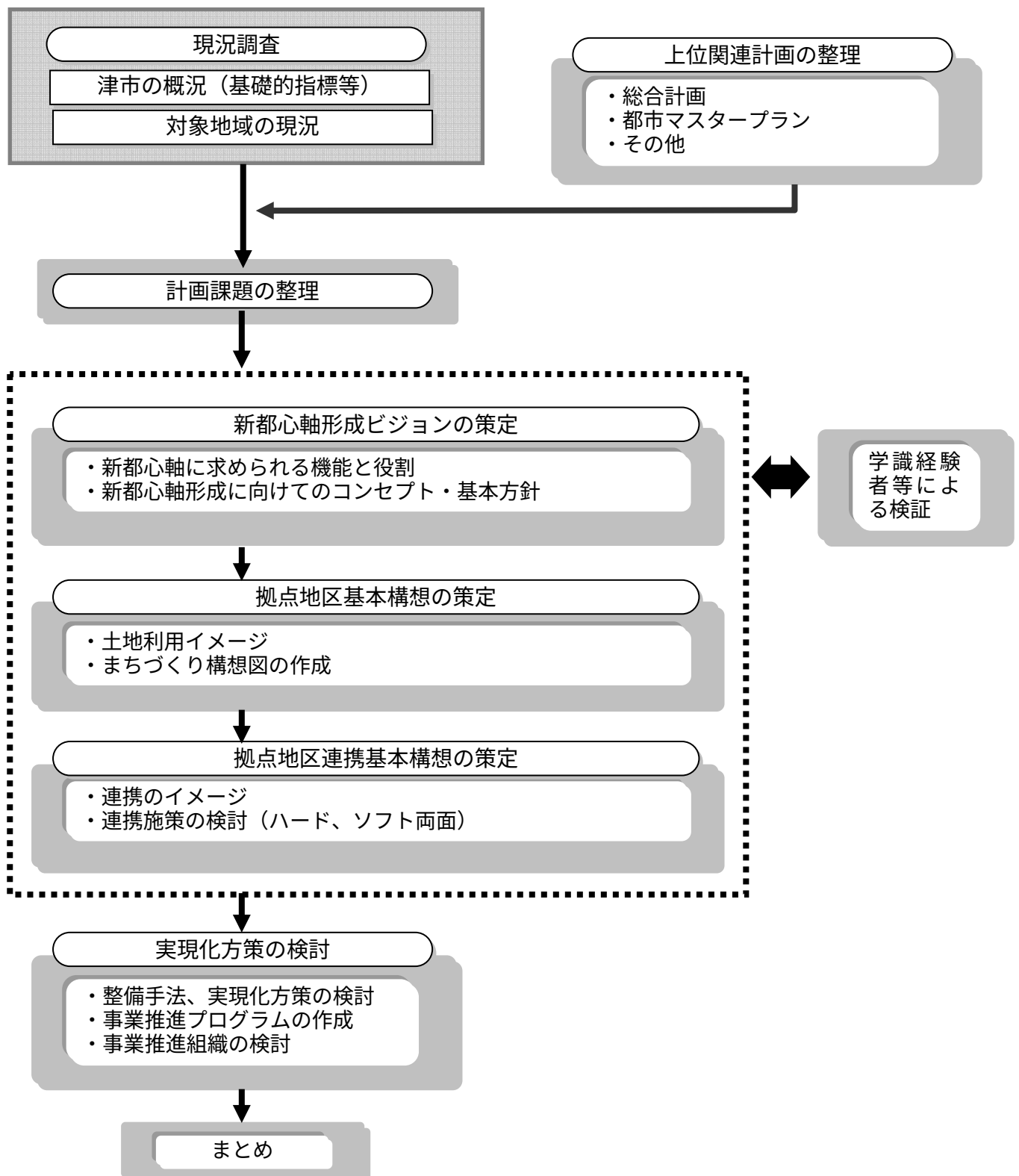
拠点地区から半径1 km以内

および

(都)津港跡部線より500m以内



1-2. 調査フロー



2. 現況調査

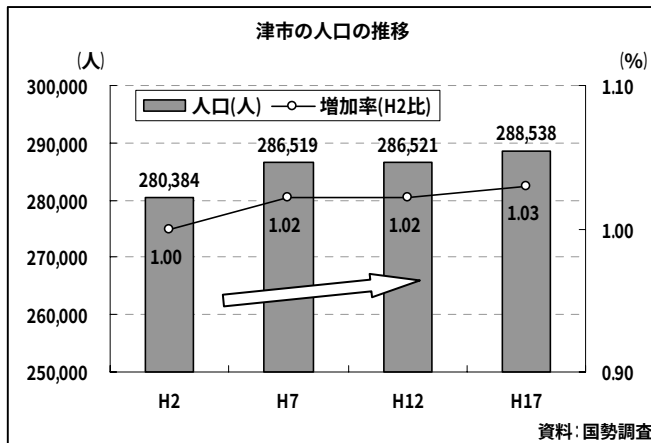
2-1. 津市の概況

以下では、津市の人口、年齢構成、世帯数、産業構造の推移など、本調査の推進に必要な基礎的指標の動向を整理するとともに、他都市との比較により津市の現状を把握する。

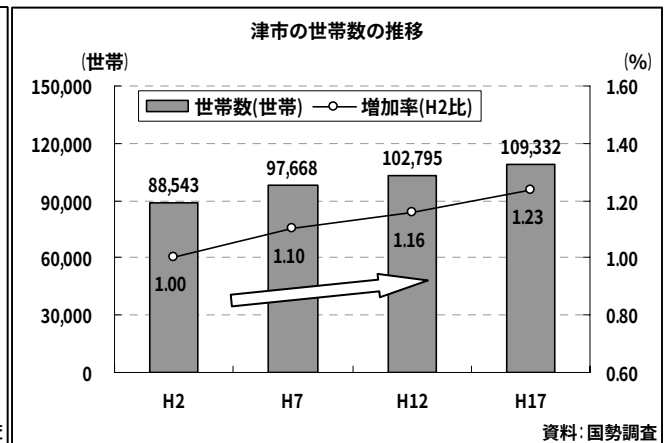
(1) 人口

1) 人口・世帯数の推移

- 津市の人口および世帯数は、平成2年から17年までの間は、増加傾向にある。



津市の人口の推移



津市の世帯数の推移

2) 他都市との比較

- 津市の人口および世帯数の推移は、三重県全体の平均と同様の傾向にあるが、四日市市、鈴鹿市、松阪市と比べて、増加率は低い傾向にある。

津市と他都市との比較

人口の推移

	H2	H7	H12	H17	増加率 (H17/H2)
津市	280,384	286,519	286,521	288,538	1.03
四日市市	285,015	296,623	302,102	303,845	1.07
鈴鹿市	174,105	179,800	186,151	193,114	1.11
松阪市	159,625	163,131	164,504	168,973	1.06
伊勢市	104,164	102,632	100,145	97,777	0.94
三重県	1,792,514	1,841,358	1,857,339	1,866,963	1.04

資料：国勢調査

世帯数の推移

	H2	H7	H12	H17	増加率 (H17/H2)
津市	88,543	97,668	102,795	109,332	1.23
四日市市	89,165	98,890	107,090	112,108	1.26
鈴鹿市	53,594	57,774	62,960	69,122	1.29
松阪市	48,188	54,245	56,087	61,616	1.28
伊勢市	32,488	34,158	35,022	35,998	1.11
三重県	546,117	596,909	636,682	675,459	1.24

資料：国勢調査

3) 人口の将来予測

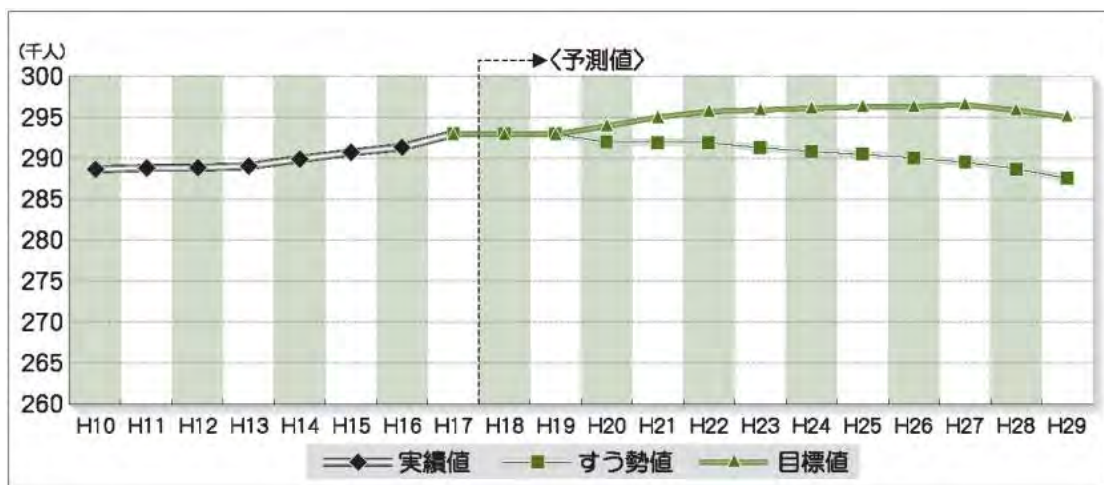
- 総合計画では、今後の総人口は減少局面に移行すると想定しており、すう勢値としては、平成24年に約29万1千人程度、平成29年には28万7千人程度と見込んでいる。目標値としては、企業誘致などによるまちづくりの積極的な推進により、平成24年で29万6千人程度、平成29年で29万4千人程度と見込んでいる。
- 国立社会保障・人口問題研究所が発表した『日本の市区町村別将来推計人口』（平成20年12月推計）によると、平成17年度から30年後となる平成47年度には、津市の人口は約25万人に減少すると予測されている。

表 将来の総人口の推移

		実績値	予測値		
		平成 17 年 2005 年	平成 19 年 2007 年	平成 24 年 2012 年	平成 29 年 2017 年
すう勢値	(千人)	292	292	291	287
目標値	(千人)	292	292	296	294

資料：総合計画

図 将来の総人口の推移



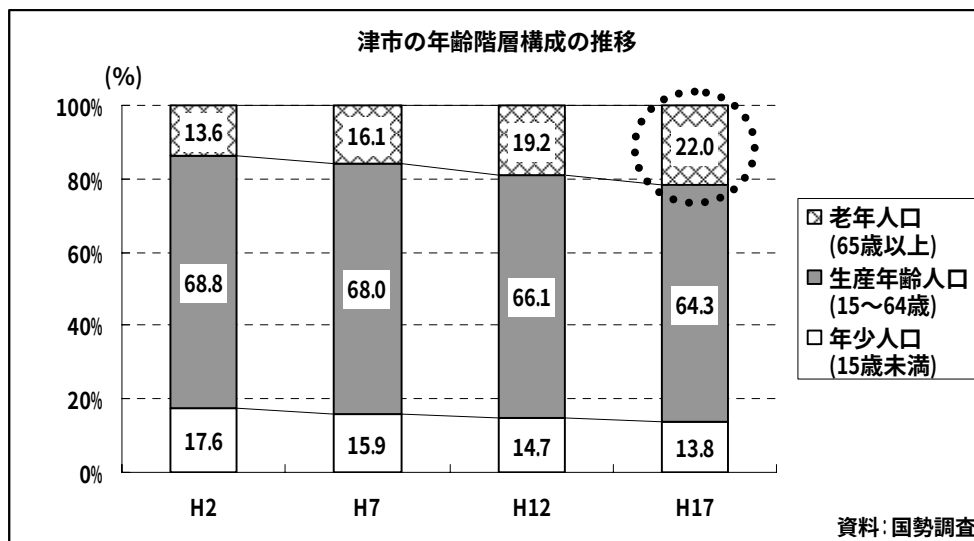
総人口の推移と今後の見通し

資料：総合計画

(2) 年齢階層別構成

1) 年齢階層構成の推移

- 少子高齢化が急速に進展しており、平成17年時点で、市民の5人に1人は65歳以上の高齢者が占めている。
- 国立社会保障・人口問題研究所が発表した『日本の市区町村別将来推計人口』（平成20年12月推計）によると、平成17年度から30年後となる平成47年度には、津市の少子高齢化傾向はさらに進み、市民の3人に1人が65歳以上の高齢者になると予測されている。



2) 他都市との比較

- 津市は、四日市市や鈴鹿市と比べて、少子高齢化が進んでいる。
- 年齢階層別構成は、三重県全体とおおむね同様に推移している。

他都市の年齢階層別構成

年齢階層構成の推移

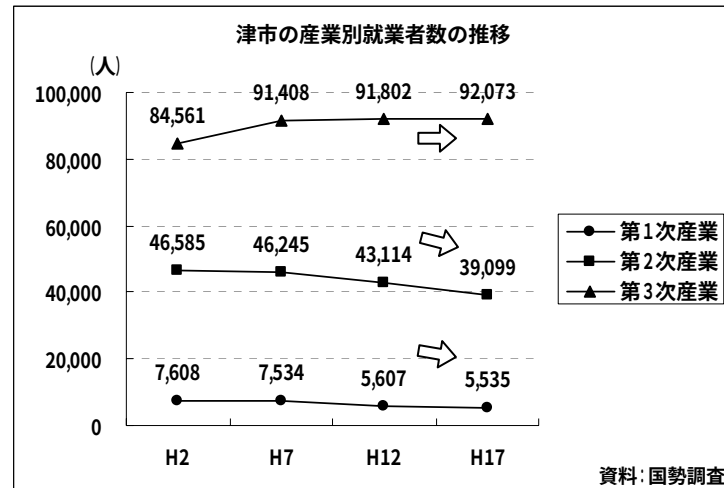
		H2			H17			増加率 (H17/H2)		
		年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳以上)	年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳以上)	年少人口 (15歳未満)	生産年齢人口 (15～64歳)	老年人口 (65歳以上)
津市	人口(人)	49,395	192,789	38,143	39,635	184,992	63,197	0.80	0.96	1.66
	構成比(%)	17.6	68.8	13.6	13.8	64.3	22.0	0.78	0.93	1.61
四日市市	人口(人)	53,024	200,529	31,250	46,099	200,024	56,609	0.87	1.00	1.81
	構成比(%)	18.6	70.4	11.0	15.2	66.1	18.7	0.82	0.94	1.70
鈴鹿市	人口(人)	33,908	122,362	17,740	30,790	130,366	31,934	0.91	1.07	1.80
	構成比(%)	19.5	70.3	10.2	15.9	67.5	16.5	0.82	0.96	1.62
松阪市	人口(人)	28,334	107,523	23,761	23,183	108,130	37,541	0.82	1.01	1.58
	構成比(%)	17.8	67.4	14.9	13.7	64.0	22.2	0.77	0.95	1.49
伊勢市	人口(人)	18,183	70,965	14,960	12,806	61,144	23,814	0.70	0.86	1.59
	構成比(%)	17.5	68.2	14.4	13.1	62.5	24.4	0.75	0.92	1.70
三重県	人口(人)	330,251	1,218,368	243,358	266,741	1,197,255	400,647	0.81	0.98	1.65
	構成比(%)	18.4	68.0	13.6	14.3	64.2	21.5	0.78	0.94	1.58

資料: 国勢調査

(3) 産業の動向

1) 産業別就業者数の推移

- 津市の第3次産業就業者数は、おおむね横ばい傾向にある。
- 第1次産業と第2次産業の就業者数は、減少傾向を示している。



2) 他都市との比較

- 津市は、四日市市、鈴鹿市、松阪市と比べて、第2次産業就業者の比率が少なく、第3次産業就業者の比率が高い傾向にある。

他都市の産業別就業者数の推移

産業別就業者数の推移

		H2			H17			増加率 (H17/H2)		
		第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業	第1次産業	第2次産業	第3次産業
津市	就業者数 (人)	7,608	46,585	84,561	5,535	39,099	92,073	0.73	0.84	1.09
	構成比 (%)	5.5	33.6	60.9	4.0	28.6	67.4	0.74	0.85	1.11
四日市市	就業者数 (人)	3,865	63,533	78,749	3,109	52,301	93,599	0.80	0.82	1.19
	構成比 (%)	2.6	43.5	53.9	2.1	35.1	62.8	0.79	0.81	1.17
鈴鹿市	就業者数 (人)	5,027	42,555	41,395	3,790	37,236	54,249	0.75	0.88	1.31
	構成比 (%)	5.6	47.8	46.5	4.0	39.1	56.9	0.70	0.82	1.22
松阪市	就業者数 (人)	6,584	29,424	42,967	4,453	27,251	50,986	0.68	0.93	1.19
	構成比 (%)	8.3	37.3	54.4	5.4	33.0	61.7	0.65	0.88	1.13
伊勢市	就業者数 (人)	2,478	17,379	31,224	1,534	13,446	31,303	0.62	0.77	1.00
	構成比 (%)	4.9	34.0	61.1	3.3	29.1	67.6	0.68	0.85	1.11
三重県	就業者数 (人)	66,786	355,104	474,467	45,103	306,113	557,537	0.68	0.86	1.18
	構成比 (%)	7.5	39.6	52.9	5.0	33.7	61.4	0.67	0.85	1.16

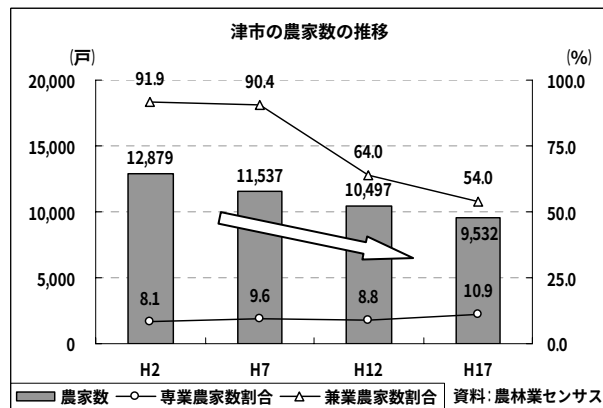
資料: 国勢調査

(4) 農業の動向

1) 農家数・耕地面積の推移

- 津市の農家数および耕地面積は減少傾向にある。特に、兼業農家数は平成2年から平成17年までの15年間に半減している。

① 農家数

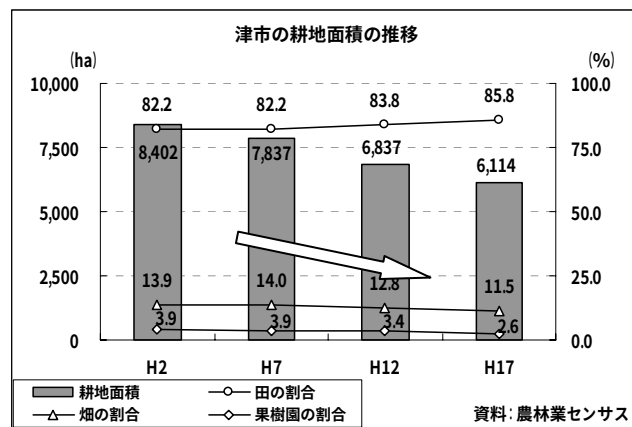


	H2 (戸)	H17 (戸)	増加率 (H17/H2)
農家数	12,879	9,532	0.74
専業農家	1,042	1,035	0.99
兼業農家	11,837	5,147	0.43

資料: 農林業センサス

津市の農家数の推移

② 耕地面積



	H2 (ha)	H17 (ha)	増加率 (H17/H2)
耕地面積	8,402	6,114	0.73
田	82.2	85.8	1.04
畑	13.9	11.5	0.83
果樹園	3.9	2.6	0.68

資料: 農林業センサス

津市の耕地面積の推移

2) 他都市との比較

- 津市における農家数や耕地面積は、平成2年から平成17年までの15年間に、約 3 / 4 に減少している。
- 1戸あたりの耕地面積や農業産出額には大きな変化がないことから、この15年間で農業の経営規模はほとんど変化していないと考えられる。

他都市の農業関連データの推移

農業関連データ (H17年)

	農家数 (戸)	販売農家 (戸)	販売農家率 (%)	耕地面積 (ha)	1戸あたり 耕地面積 (ha)	農業産出額 (千万円)	1戸あたり 農業産出額 (万円/戸)
津市	9,532	6,182	64.9	6,114	0.64	1,585	166.3
四日市市	4,855	3,022	62.2	3,339	0.69	925	190.5
鈴鹿市	5,056	3,524	69.7	4,690	0.93	1,719	340.0
松阪市	7,072	4,998	70.7	6,059	0.86	1,155	163.3
伊勢市	2,167	1,536	70.9	1,455	0.67	530	244.6
三重県	59,697	39,851	66.8	43,758	0.73	11,883	199.1

資料：農林業センサス

農業関連データ (H2年)

	農家数 (戸)	販売農家 (戸)	販売農家率 (%)	耕地面積 (ha)	1戸あたり 耕地面積 (ha)	農業産出額 (千万円)	1戸あたり 農業産出額 (万円/戸)
津市	12,879	9,444	73.3	8,402	0.65	2,069	160.6
四日市市	6,546	4,657	71.1	4,470	0.68	1,087	166.1
鈴鹿市	6,826	5,474	80.2	5,914	0.87	1,980	290.1
松阪市	9,576	7,389	77.2	7,839	0.82	1,665	173.8
伊勢市	2,861	2,146	75.0	1,920	0.67	490	171.2
三重県	83,427	62,373	74.8	59,541	0.71	15,749	188.8

資料：農林業センサス

増加率 (H17/H2)

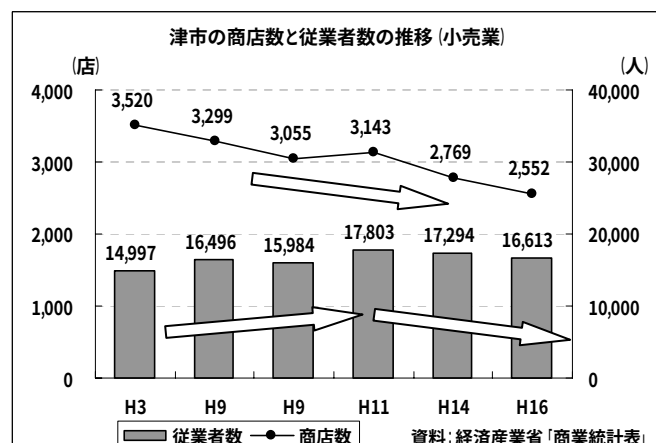
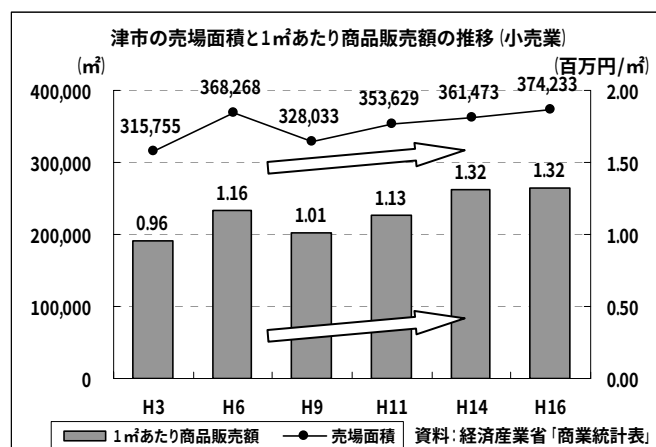
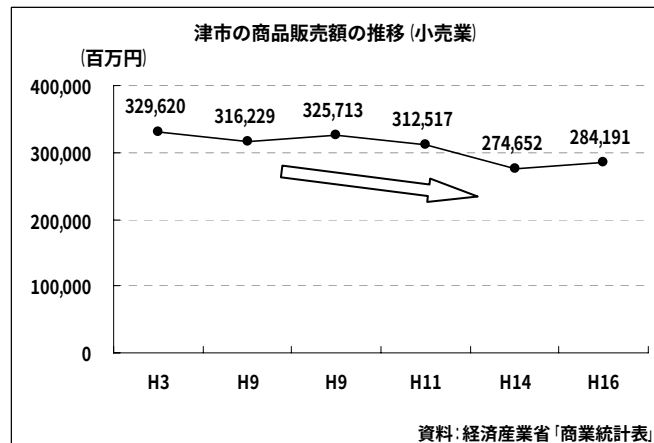
	農家数	販売農家	販売農家率	耕地面積	1戸あたり 耕地面積	農業産出額	1戸あたり 農業産出額
津市	0.74	0.65	0.88	0.73	0.98	0.77	1.04
四日市市	0.74	0.65	0.87	0.75	1.01	0.85	1.15
鈴鹿市	0.74	0.64	0.87	0.79	1.07	0.87	1.17
松阪市	0.74	0.68	0.92	0.77	1.05	0.69	0.94
伊勢市	0.76	0.72	0.94	0.76	1.00	1.08	1.43
三重県	0.72	0.64	0.89	0.73	1.03	0.75	1.05

資料：農林業センサス

(5) 商業の動向

1) 商品販売額・売場面積・商店数・従業者数の推移

- 津市の商品販売額は減少傾向にある。
- 売場面積および売場面積あたりの商品販売額が増加し、商店数が減少していることから、大規模商業施設の増加と、それに伴う商店街等の衰退傾向が現れている。
- 従業者数は、かつては増加傾向を示していたが、近年は減少傾向に転じている。



2) 他都市との比較

- 津市の商店数、商品販売額の推移は、三重県全体よりも増加率が低い傾向にある。

他都市の商店数と年間販売額の推移

商店数、年間販売額の推移

	H3		H16		増加率 (H16/H3)	
	商店数 (店)	年間販売額 (百万円)	商店数 (店)	年間販売額 (百万円)	商店数	年間販売額
津市	3,520	329,620	2,552	284,191	0.73	0.86
四日市市	3,799	393,642	2,742	341,390	0.72	0.87
鈴鹿市	1,962	198,110	1,534	190,823	0.78	0.96
松阪市	2,298	200,591	1,858	179,042	0.81	0.89
伊勢市	1,898	149,413	1,429	108,092	0.75	0.72
三重県	25,051	1,991,488	18,886	1,840,822	0.75	0.92

資料：経済産業省「商業統計表」

(6) 観光の動向

1) 津市の主な観光資源

- 津市は、津城跡や津観音寺に代表される歴史資源や、御殿場海岸の海水浴場に代表される自然資源および自然を活かしたレクリエーション施設、さらには津花火大会や各地での伝統的まつりなど、様々な観光資源を有している。

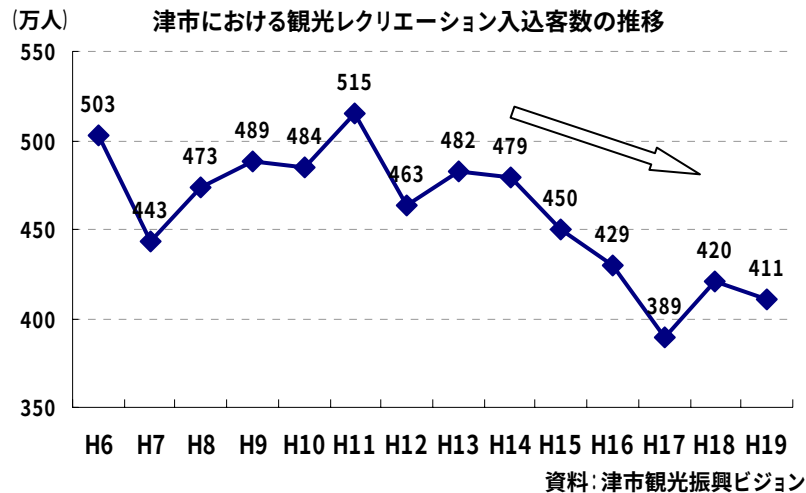
津市の主な観光資源

河芸地域	田中川の干潟、マリナー河芸、岐阜マリンスポーツセンター、弘法井戸、円光寺、小女子等の水産加工品、米、音と光の祭典、ざるやぶり神事、大般若経転読世だめし粥占い、獅子舞（尾前神社）、河芸中央公民館、本城山青少年公園、河芸町民の森公園、
芸濃地域	経ヶ峰、錫杖ヶ岳、安濃ダム、安濃川、錫杖湖（湖水荘、キャンプ場）、長徳寺龍王桜、普門寺の桜、棕本の大桜、河内溪谷のもみじ、上野城跡、角屋旅館、石山観音、旧明村役場庁舎、東日寺、美濃屋神社、成寛寺、淨蓮寺、普門寺、お茶、ずいき、いちご、落合の郷（体験工房）、いちご狩り、Geino X'mas、石山観音春まつり、棕本神社祇園祭、かんこ踊り、棕本獅子舞、河内溪谷紅葉のライトアップ、津市芸濃郷土資料館、芸濃総合文化センター、石山観音公園、錫杖湖ふれあい公園、錫杖湖畔キャンプ場、鈴鹿カントリー、Jゴルフ芸濃、霞ゴルフ倶楽部、錫杖湖水荘、料理旅館角屋、錫杖湖周辺
安濃地域	経ヶ峰（登山）、長谷山、安濃川、穴倉川、安濃菖蒲園、あほう温泉（安濃交流会館）、明治古墳、日本最古の刻書土器、毘沙門天立像（善福寺）、阿弥陀如来像、松原寺聖徳太子立像、大名塚古墳、善福寺、比佐豆知菅原神社、地酒、共佐豆知菅原神社の天神祭り、あほう「光れ!しかけ花火」祭り、津市安濃郷土資料館、サンヒルズ安濃、安濃中央総合公園、秋まつり
美里地域	経ヶ峰（登山）、長谷山、青山高原（風力発電施設）、長野川、柳谷川、桂畑川、穴倉川、長野氏城跡、家所城跡、高福寺薬師如来像、義大塚、七体地蔵、五百野皇女五稜、めなし地蔵、柳谷貝石山、梅ジャム、味噌、たけのこ、美里フラワービレッジ（直販所）、辰水神社（ジャンボ干支）、夏まつり、南長野のイルミネーション、かんこ踊り、美里龍神太鼓、高座原山の神、津市美里ふるさと資料館、美里文化センター、TOSHIN PRINCE HILL GC、青山高原、貝石山
香良洲地域	香良洲公園（老松）、海水浴場、香良洲神社（お木曳き）、梨、地酒、潮干狩り、たて干し、地引網、ふれあいのかおり、茅の輪くぐり、夜がらす、かんこ踊り、馬場の獅子舞、津市香良洲歴史資料館、サンデルタ香良洲、浜風公園キャンプ場、真砂、寿が乃家、松坂屋、香良洲海岸
津地域	長谷山、雲出川、安濃川、岩田川、ソテツ（円福寺）、結城神社（しだれ梅、梅まつり）、桜・つつじ（津偕楽公園）、海水浴場（御殿場、阿漕浦、賛崎）、津なぎさまち、伊勢湾海洋スポーツセンター、磨洞温泉涼風荘、津城跡、上津部田城跡、谷川土清旧宅、反古塚、寒松院（藩歴代藩主墓）、真教寺閻魔堂、忠盛塚、阿漕塚、雲出井水、泗水術観海流、千歳文庫、高田本山専修寺（御影堂、如来堂、山門、唐門、専修寺庭園）、一身田寺内町（環濠など）、三重大学（三翠会館、レイモンドホール）、津観音寺、四天王寺、神宮寺、八幡神社、西来寺、蓮光院、大宝院、浄明院、藤堂高虎、谷川土清、川喜田半泥子、平忠盛、江戸川乱歩、西嶋八兵衛、弘田龍太郎、たけのこ、梅、下仁田ねぎ、天むす、たいやき、いちご大福、うなぎ料理、小女子の海産物、地酒、みかん狩り、潮干狩り、たて干し、地引網、）津花火大会、ビーチバレーIN御殿場、津まつり、高虎楽座、一身田寺内町まつり、津の街音楽祭、唐人踊り、しゃご馬、八幡獅子舞、高虎太鼓・津音頭、やぶねり、かんこ踊り、お七夜、十日観音、節分会、人江和歌離子、偕楽公園春まつり、新町フェスタ、だいたて夜店、津・大門のおひなさん、中野獅子舞、白塚獅子舞、津市埋蔵文化財センター、津市水道資料館、津市一身田寺内町の館、石水博物館、三重県立美術館、メッセウイング・みえ、三重県総合文化センター、三重県人権センター、三重県教育文化会館、三重大学講堂、津リゾーションプラザお城ホール、津市アストプラザ、ツッキードーム、津市センターパレスホール、津都ホテル、ホテルグリーンパーク津、高田青少年会館、津市まん中交流館、津偕楽公園、お城公園、中勢グリーンパーク、青少年野外活動センター、津カントリー、公共学校共済プラザ洞津、三重県教育文化会館ホテルいせわん、ホテルエコノ津、ホテルサンルート津、津ターミナルホテル、ホテルルーツ津、フェニックスホテル、角喜草ホテル、ホテル御殿場、ビジネスホテルミナミ、美好屋、味の宿魚義、八百善、喜多荘、松屋旅館、桜水楼、ビジネス旅館若草、美杉旅館、ビジネス旅館近畿荘、夕風荘、みかさ旅館、いろは旅館、白浜旅館、民宿阿漕荘、ビジネス旅館途上園、くもずホテル、ホテルキャッスルイン津、ホテルエコノ津駅前、グランコート津西、ビジネスホテル三徳、津の海、高田本山専修寺、津花火大会
久居地域	金比羅山、青山高原（風力発電施設）、東海自然歩道、榊原自然歩道、雲出川、長野川、榊原川、つつじ・ススキ（青山高原）、旅館清少納言、湯元榊原館、榊原川八、白雲荘、河鹿荘、神湯館、ゆとり、味楽、湯の瀬、サンドセラビー砂羽、木造城址、戸木城跡、宮山城址、射山神社、長命水（榊の井）、芭蕉翁反古塚（芭蕉の小径）、妙華寺本堂、林性寺（涅槃図）、カリキの地蔵、石造キリシタン灯籠、桃園三地蔵、油正ホール、子午の鐘、銅灯籠（賢明寺）、榊原貝石山、雲出井水、賢明寺、蓮蔵寺、玉せん寺、光明寺、林性寺、野辺野神社、海泉寺、西田半峰、藤堂高通、上野英三郎、梨、地酒、古代米、にんじん、きゃべつ、梨狩り、サマーフェスティバルひさい（花火大会）、榊原温泉はたるまつり、榊原温泉さくらまつり、御湯（湯立神事）、献湯祭・献枝祭、榊原温泉秋の収穫祭、茅の輪くぐり、久居まつり、かんこ踊り、久居市民会館、ポルタひさいふれあいセンター、久居総合福祉会館、高通公園、久居中央スポーツ公園、青山高原CC、富士OGMエクセレントクラブ、伊勢大鷲コース、榊原温泉GC、伊勢温泉GC、地方公務員共済組合神湯館、久居グリーンホテル、ビジネスイン久居、ステーションホテルAU、魚宗旅館、矢野屋旅館、旅館むらかみ、ひのでや旅館、ルートイン久居インター、榊原温泉、りんご狩り
一志地域	矢頭山、雲出川、矢頭の大杉、コスモス（とことめの里）、石橋のエノキ、とことめの里一志、平楽寺木造金剛界大日如来坐像、大塚（上野山3号墳）、青巖寺（本堂、仏涅槃図）、延命寺石棺、誕生寺（産湯の井戸）、安楽寺、青巖寺、誕生寺、いちご、じねんじょ、いちご狩り、野口御神楽、其村獅子舞、弓引き神事、三重中央農協歴史資料館、一志中央公民館、井生樹木公園、大仰河川公園、矢頭中宮公園（キャンプ場、ハイキング）、伊勢中川CC、名松GC、一志GC、グランシエロGC、矢頭中宮公園
白山地域	青山高原、東海自然歩道、雲出川（家城ライン）、布引の滝、瀬戸ヶ淵、亀ヶ広桜並木、猪の倉温泉（ふよう荘、しらさぎ苑）、家城神社（こぶ湯）、千手観音立像（常福寺）、成願寺、白山比咩神社、寶珠山大観音寺、常福寺、米、醤油、味噌、ぬぐいの郷（直販所）、リバーパーク真見（滞在型市民農園）、くり狩り、かんこ踊り、小野の獅子舞、元取千本つき、亀ヶ広桜まつり、津市白山町郷土資料館、白山総合文化センター、白山ヴィレッジアザリアホテル、白山中央公園、東青山四季のさと、わかすぎの里（キャンプ場、プール、アスレチック）、青山公園保健休養地（キャンプ場、バターゴルフ、テニス、プール）、三重白山GC、三重中央CC、伊勢湾CC、白山ビレッジGC、TOSHIN LAKE WOOD GC、新フォレストCC、ザ・サードブレースCC、猪の倉温泉ふよう荘、シャトーフェニックス、旭屋旅館、魚丸本店、猪の倉温泉、わかすぎの里、青山高原保健休養地
美杉地域	大洞山、尼ヶ岳、池の平高原、俱留尊山、東海自然歩道、近畿自然歩道、君ヶ野ダム（湖畔の桜）、名張川（あまご釣り）、大ヶヤキ（真福院）、三多気の桜（桜まつり）、大ヶヤキ（国津神社）、シノノキ樹叢（東平寺）、オハツキイチヨウ（日神不動院）、美杉リゾート魚丸、霧山城跡、多気北畠氏城館跡、北畠氏城館跡庭園、日神石仏群、国津神社十三重塔、北畠神社、川上山若宮八幡神社、北畠顕能、こんにゃく、あまご料理、地酒、お茶、米（清流米）、しいたけ、あまごつかみ、そば打ち体験、城山クラインガルテン（滞在型市民農園）、道の駅「美杉」、火の谷体験工房、すぎ夏祭り納涼花火大会、ごんば祭、千本つき、丹生俣獅子舞、君ヶ野ダム公園桜まつり、精進祭、津市美杉ふるさと資料館、蔵王公園、美し郷霧山（ふるさと資料館、創作館、お祭り広場、アスレチック）、ヒストリーパーク塚原（オートキャンプ場）、スカイランドおおぼら（キャンプ場、天文台、バターゴルフ）、清流の里ぬくみ（キャンプ場）、フットパーク美杉（スポーツ施設、バーベキュー施設）、美杉GC、レークサイド君ヶ野、美杉リゾートホテル魚丸、油屋旅館、民宿くろそ、スカイランドおおぼら、美杉リゾート

資料：津市観光振興ビジョン

2) 観光入込客数の動向

- 津市における観光入込客数は約400万人（平成19年度）であり、平成11年度の約500万人をピークに減少傾向にある。
- 観光地別では、津地区の「津の海」や「津観音寺」などで、入込客数の減少傾向が見られる。



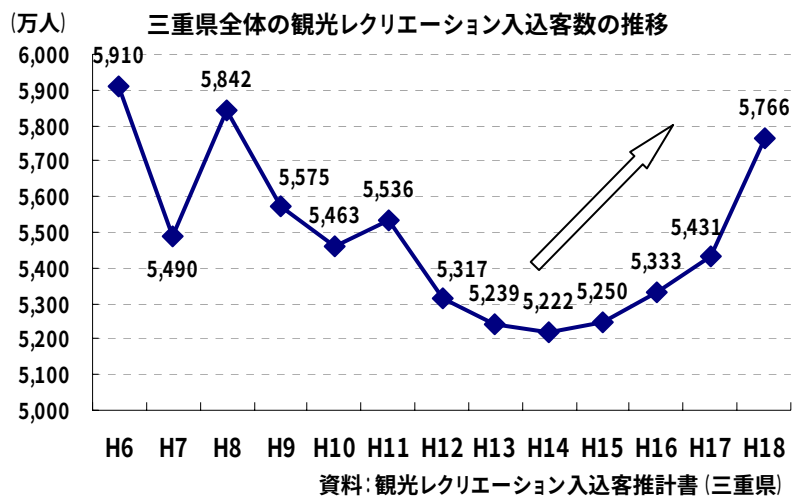
津市における観光レクリエーション入込客数の内訳

地区	施設	平成16年	平成17年	平成18年	平成19年
河 原 地区	マリーナ河原	86,000	23,081	23,081	24,700
	ぼるやふし津事				2,000
高 津 地区	石山観音	8,898	8,870	8,608	8,882
	錦州湖周辺	87,428	89,126	90,123	43,318
山 崎 地区	安瀬中央総合公園	30,000	30,000	30,000	30,000
	秋まつり	8,000	8,000	8,000	8,000
	あいの「光れしけけ花火」祭り	2,000	2,000	2,000	2,000
	経ヶ峰(磐山)	8,000	8,000	8,000	10,000
東 山 地区	あいの温泉			17,184	29,720
	青山公園	3,700	3,700	3,850	3,800
	経ヶ峰(磐山)	1,150	1,130	1,160	1,210
	めなし公園	3,150	3,150	3,150	3,000
津 市 地区	経ヶ山	590	590	590	590
	谷野氏城跡	750	750	750	740
	龍水神社	2,500	2,500	2,500	2,810
	津の海	519,905	500,000	384,500	330,000
津 市 地区	品田寺山青蓮寺	386,000	278,000	288,000	287,500
	みかん祭り	2,000	4,000	3,750	3,900
	徳安公園香まつり	70,000	80,000	50,000	50,000
	津観音寺	283,000	275,000	235,000	211,000
	津花火大会	120,000	130,000	130,000	140,000
	津まつり	350,000	290,000	280,000	280,000
	結城神社(梅まつり)	250,000	260,000	250,000	250,000
	三重県立美術館	22,472	25,100	31,250	11,180
	石水博物館		2,300	4,800	650
	ビーチバレーN館	5,000	5,000	5,000	5,000
香 良 地区	香良海岸	24,900	24,900	24,900	24,900
	横瀬温泉	423,283	326,349	310,356	372,058
	りんご祭り	800	800	800	790
大 津 地区	サマーフェスティバル	30,000	30,000	30,000	30,000
	梨祭り	2,640	3,600	3,600	3,200
	大津まつり	30,000	30,000	30,000	40,000
一 志 地区	矢野中宮公園	1,570	1,336	1,330	1,307
	とことめの里一志	429,123	433,161	427,356	401,692
百 山 地区	猫の温泉	110,971	97,400	92,906	101,000
	わかすの里	6,288	6,284	2,582	2,145
	青山公園保徳寺	11,011	11,011	11,052	11,540
	寶珠山大観音寺	25,945	24,624	24,529	22,601
南 部 地区	川上山宮八幡神社	895,000	881,000	884,000	886,000
	北島神社	26,800	27,700	27,600	30,600
	池の平高原	4,740	4,800	4,840	4,800
	スカイランドおぼろ	3,010	3,350	3,100	2,700
	レークサイド公園	17,032	18,486	18,326	18,868
	美杉リゾート	236,148	208,124	181,253	184,778
	道の駅「美杉」	48,903	45,969	41,606	39,972
合 計		4,490,896	4,262,726	3,892,664	4,203,463

資料：津市観光振興ビジョン

3) 他都市との比較

- 三重県全体の観光入込客数は約5,800万人（平成18年）であり、都市別では、伊勢神宮のある伊勢市の観光入込客数が最も多い。
- 近年は、熊野古道の世界遺産登録、伊勢神宮の式年遷宮、同神宮周辺の「おかげ横丁」の発展などにより、三重県全体の観光入込客数は大幅な増加傾向にありながら、津市では減少傾向にある。



他都市の観光レクリエーション入込客数（平成18年度）

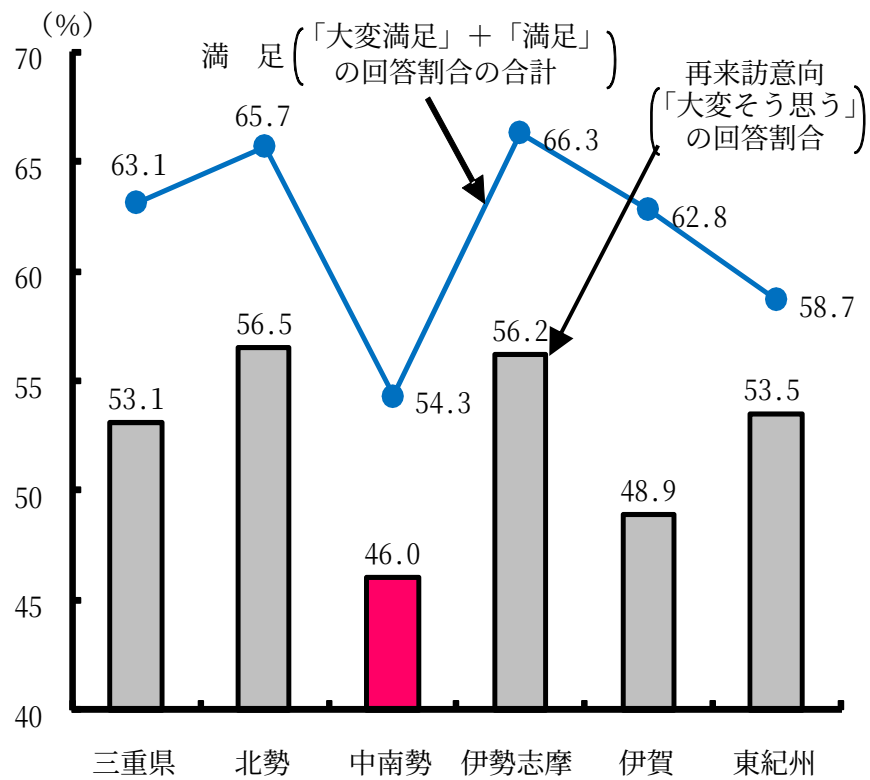


出典：津市観光振興ビジョン

4) 観光客の満足度と再来訪意向

- 津市を含む中南勢地域は、観光客の満足度および再来訪意向が、三重県内の他地域と比べて著しく低くなっている。

三重県観光客の満足度と再来訪意向



資料：三重県「観光レクリエーション入込客数推計書、観光客実態調査報告書(平成19年)」

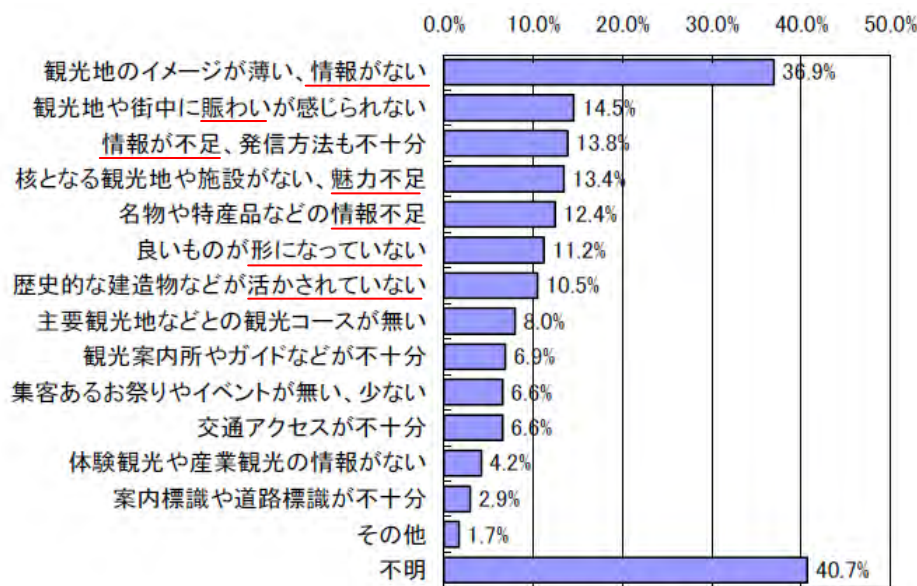
出典：三重銀総研 調査レポート

5) 観光や集客についての課題と期待

- 来訪者へのアンケートによると、津市の観光や集客についての課題として、「情報や魅力の不足」、「観光資源の活用不足」などを挙げる意見が多い。
- 津市民へのアンケートによると、津市の観光や集客についての期待として、「誇り、住みやすさ」、「景観」、「イメージアップ」、「賑わい」などを挙げる意見が多い。

(来訪者が) 津市の観光や集客について課題と感じていること

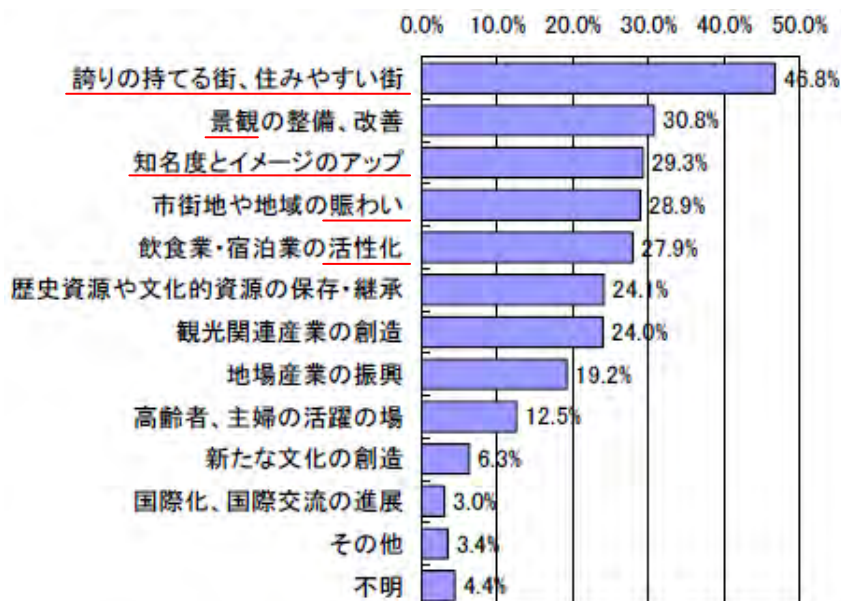
[津市アンケート調査結果(来訪者用)]



注:複数回答(該当全て)による (n=715)

(市民が) 観光・集客による活性化について期待する効果

[津市アンケート調査結果(市民向け)]



注:複数回答(該当全て)による (n=526)

出典:津市観光振興ビジョン

(7) インフラ施設の状況

1) 公共施設の立地状況

- 津市は、合併により現在の市域が形成されたため、旧市町村ごとに公共施設が分散して立地している。

本庁舎、庁舎（総合支所等）、出張所、警察署、消防署の分布



2) 鉄道の状況

- ・鉄道は、近鉄名古屋線、ＪＲ紀勢本線および伊勢鉄道が南北方向の骨格を形成している。
- ・その他、近鉄大阪線、ＪＲ名松線が山間地域と伊勢湾沿いの市街地とを結んでいる。
- ・駅別の旅客乗車人員をみると、津駅は概ね横ばいであるが、津新町駅は減少傾向にある。

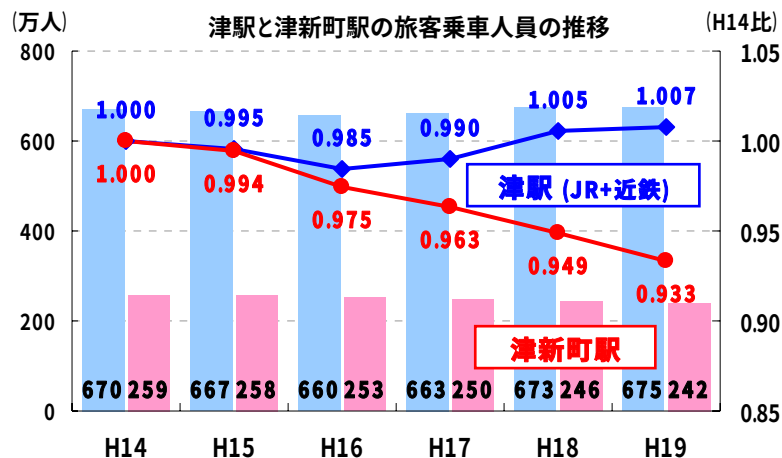
津市内の鉄道駅の旅客乗車人員

単位：人、％

路線名	駅名	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	H19/H14
ＪＲ 紀勢本線	一身田駅	390,756	393,995	387,738	388,160	382,251	392,597	100.5
	津駅	1,218,572	1,203,505	1,142,081	1,158,463	1,241,919	1,274,792	104.6
	阿漕駅	156,080	145,588	129,850	118,690	115,190	118,877	76.2
	高茶屋駅	202,037	195,707	192,290	189,191	204,376	196,372	97.2
	小計	1,967,445	1,938,795	1,851,959	1,854,504	1,943,736	1,982,638	100.8
ＪＲ 名松線	伊勢八太駅	—	—	—	9,218	9,292	8,783	—
	一志駅	—	—	—	39,450	35,288	34,162	—
	井関駅	—	—	—	1,214	1,612	1,590	—
	伊勢大井駅	—	—	—	3,841	4,327	4,088	—
	伊勢川口駅	—	—	—	5,260	6,416	6,854	—
	関ノ宮駅	—	—	—	4,849	5,214	5,166	—
	家城駅	—	—	—	80,412	84,984	90,174	—
	伊勢竹原駅	—	—	—	6,512	5,777	5,726	—
	伊勢鎌倉駅	—	—	—	3,126	3,218	3,075	—
	伊勢八知駅	—	—	—	7,369	8,667	7,134	—
	比津駅	—	—	—	4,290	4,483	4,957	—
	伊勢奥津駅	—	—	—	22,294	20,295	18,357	—
	小計	—	—	—	187,835	189,573	190,066	—
伊勢鉄道	津駅	565,089	544,500	509,578	550,957	641,111	680,814	120.5
	東一身田駅	23,140	20,280	24,720	24,401	23,454	27,251	117.8
	河芸駅	16,020	14,310	13,547	16,323	17,697	21,282	132.8
	伊勢上野駅	11,571	10,429	10,614	9,497	12,444	13,409	115.9
	小計	615,820	589,519	558,459	601,178	694,706	742,756	120.6
近鉄 名古屋線	千里駅	474,066	488,200	474,884	479,337	469,151	479,142	101.1
	豊津上野駅	265,802	268,810	259,489	253,005	245,436	247,094	93.0
	白塚駅	360,983	361,634	349,283	347,747	349,294	346,875	96.1
	高田本山駅	348,573	345,461	337,574	339,419	336,282	335,010	96.1
	江戸橋駅	1,408,644	1,444,714	1,483,296	1,542,747	1,598,354	1,648,967	117.1
	津駅	5,480,053	5,462,132	5,453,628	5,472,305	5,491,970	5,472,455	99.9
	津新町駅	2,591,997	2,577,051	2,526,447	2,496,740	2,460,892	2,419,112	93.3
	南が丘駅	493,245	509,749	526,981	530,244	526,057	525,024	106.4
	久居駅	2,139,666	2,163,566	2,139,872	2,127,209	2,135,371	2,121,338	99.1
	桃園駅	59,322	57,598	54,680	52,474	60,600	61,579	103.8
	小計	13,622,351	13,678,915	13,606,134	13,641,227	13,673,407	13,656,596	100.3
近鉄 大阪線	川合高岡駅	246,537	233,126	223,768	224,141	217,903	214,869	87.2
	伊勢石橋駅	30,523	28,774	27,830	28,920	28,769	27,316	89.5
	大三駅	109,634	114,685	112,617	112,646	105,113	95,578	87.2
	榊原温泉口駅	403,924	369,567	345,864	341,176	329,572	318,244	78.8
	東青山駅	41,909	42,271	36,632	34,542	29,796	27,306	65.2
	小計	832,527	788,423	746,711	741,425	711,153	683,313	82.1

注：平成16年度までのＪＲ名松線の旅客乗車人員は非公開。

資料：三重県統計書



資料：三重県統計書

3) バスの状況

- バス交通網は、主に津駅、三重会館及び久居駅を起点として、放射型にネットワークが形成されており、鉄道を補う公共交通機関として機能している。
- 中心市街地においては、大門・丸之内地区、津新町駅、津市役所本庁舎、商店街、病院などを循環運行するコミュニティバス「ぐるっと・つーバス」が1日8便運行されている。

民間バスは、主に津駅、三重会館及び久居駅を起点として放射型にネットワークが形成されている。これらの民間バスを補完するように、コミュニティバスや福祉バス、スクールバス、幼稚園バスなど様々なバスを運行している。

なお、バス交通の現状については、「津市公共交通システム調査・研究事業 中間報告書」（平成20年5月）において詳しく整理されている。



鉄道・民間バス・コミュニティバス・福祉バスなどのネットワーク

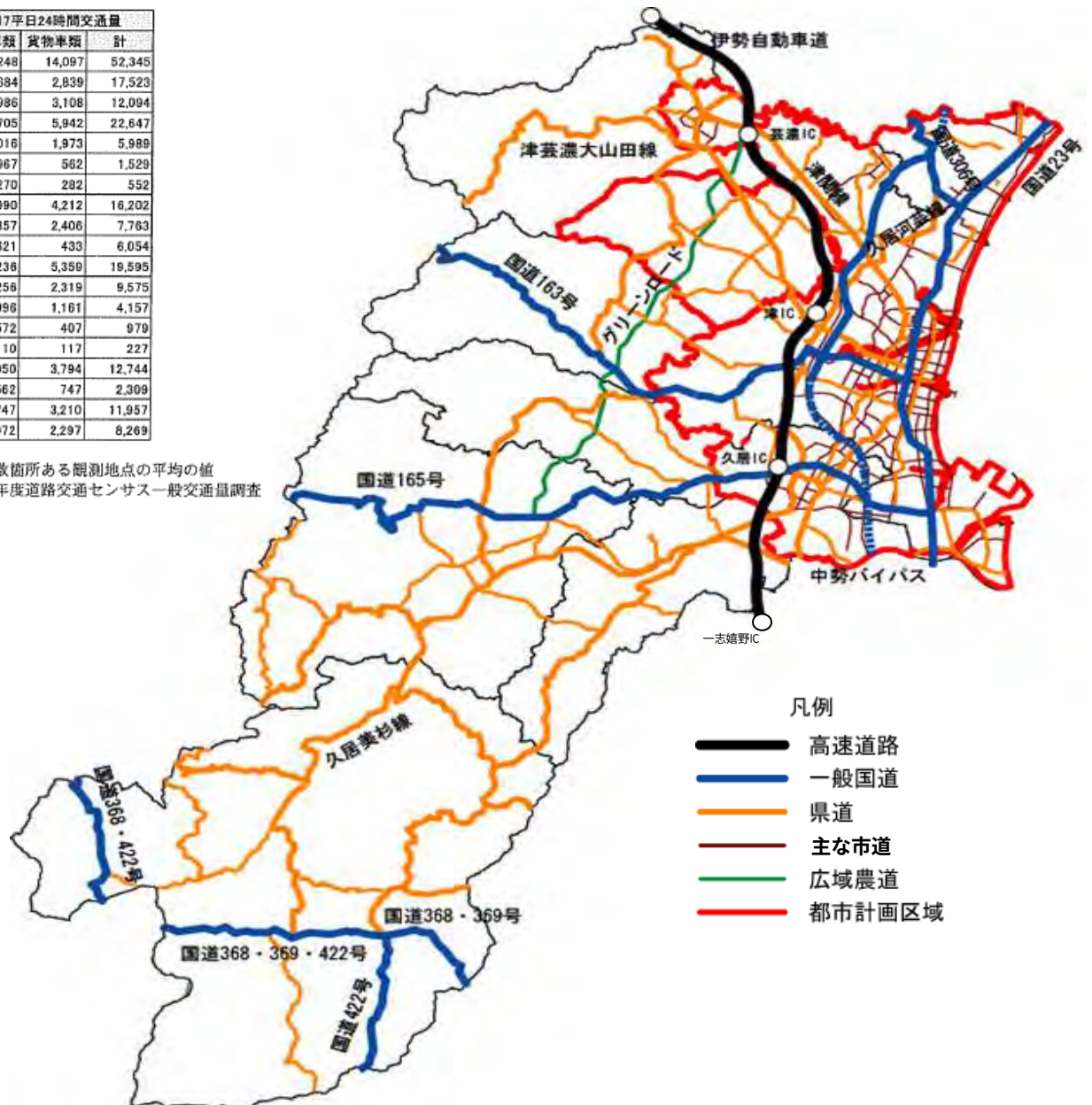
4) 幹線道路の状況

- 津市の幹線道路網は、伊勢自動車道、国道23号、国道23号中勢バイパスなど、主に南北方向に整備されている。
- 津インターチェンジなど、伊勢自動車道の各インターチェンジの出入交通量は、近年増加傾向にある。

道路交通量 単位：台

	H17平日24時間交通量		
	乗用車類	貨物車類	計
一般国道23号	38,248	14,097	52,345
中勢バイパス	14,684	2,839	17,523
一般国道163号	8,986	3,108	12,094
一般国道165号	16,705	5,942	22,647
一般国道306号	4,016	1,973	5,989
一般国道368号	967	562	1,529
一般国道422号	270	282	552
津関線	11,990	4,212	16,202
久居美杉線	5,357	2,406	7,763
津停車場線	5,621	433	6,054
松阪久居線	14,236	5,359	19,595
亀山白山線	7,256	2,319	9,575
松阪青山線	2,996	1,161	4,157
蟠野美杉線	572	407	979
青山美杉線	110	117	227
津芸濃大山田線	8,950	3,794	12,744
一志美杉線	1,562	747	2,309
久居河芸線	8,747	3,210	11,957
松阪一志線	5,972	2,297	8,269

注：各道路とも数箇所ある観測地点の平均の値
資料：平成17年度道路交通センサス一般交通量調査



伊勢自動車道各インターチェンジの出入交通量（1日平均）

(単位：台)

	平成15年度		平成16年度		平成17年度		平成18年度		平成19年度	
	出口	入口	出口	入口	出口	入口	出口	入口	出口	入口
芸濃インターチェンジ	1,787	1,774	1,828	1,825	2,364	2,241	2,547	2,449	2,665	2,533
津インターチェンジ	5,014	4,601	5,031	4,658	5,441	5,062	5,770	5,324	5,751	5,363
久居インターチェンジ	4,590	4,561	4,659	4,641	5,014	4,945	5,368	5,212	5,322	5,166

出典：津市観光振興ビジョン

5) 高速船の状況

- 津なぎさまちでは、中部国際空港を約40分で結ぶ高速船が毎時1本運行されている。
- 利用者数は1日平均約1,000人であるが、利用者数は減少傾向にある。



高速船の利用状況（津なぎさまち～中部国際空港）

（単位：日、人）

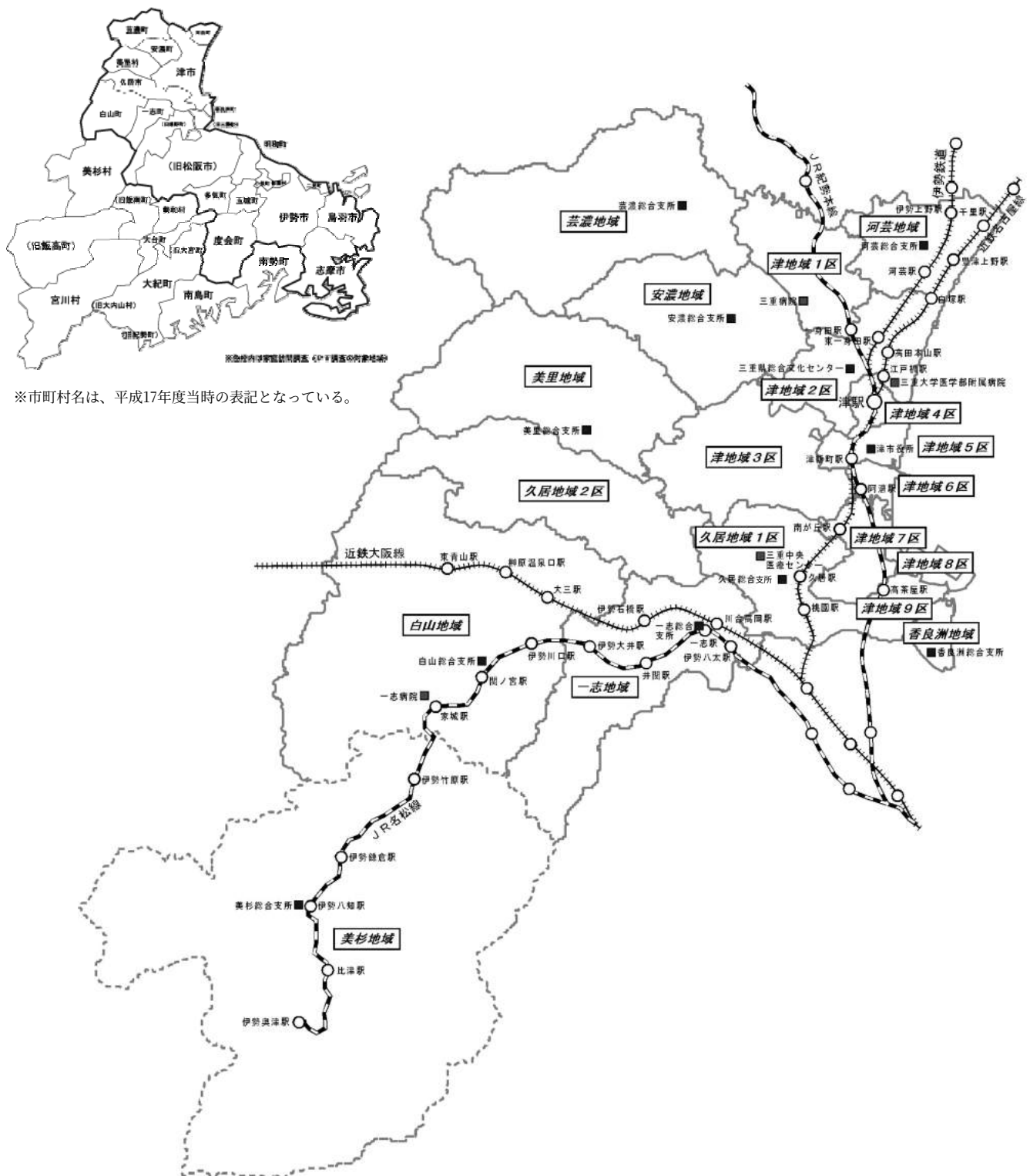
	日数	津なぎさまち発	中部国際空港発	合 計	1日平均	備 考
平成16年度	43	36,452	30,604	67,056	1,559	津航路開港(2/17)
平成17年度	365	223,818	209,370	433,188	1,187	1往復増便(1月)
平成18年度	365	194,746	192,776	387,522	1,062	四日市航路開港(4/1) 松阪航路開港(12/20)
平成19年度	366	162,876	161,403	324,279	886	100万人達成(8/8)

出典：津市観光振興ビジョン

(8) 交通流動の動向

以下では、平成17年度に実施された「中南勢都市圏総合交通体系調査※¹」（以下、中南勢PT調査という）および「津市公共交通システム調査・研究事業 中間報告書」（平成20年5月）に基づき、津市周辺における交通流動の動向について整理する。

中南勢PT調査の対象圏域を下图に示す。

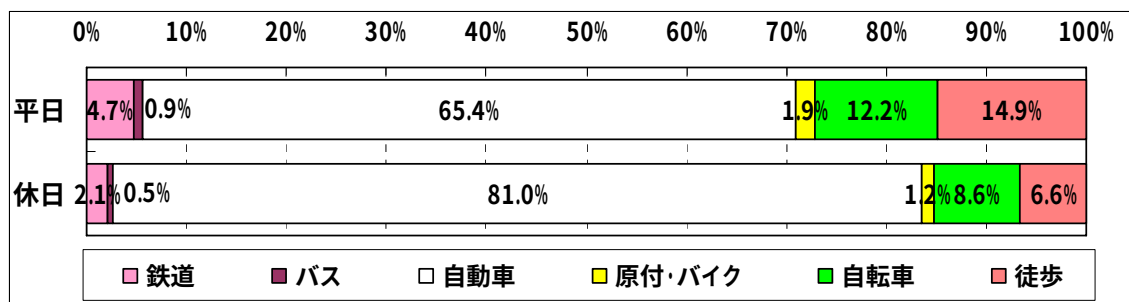


中南勢PT調査の対象圏域と津市のゾーニング

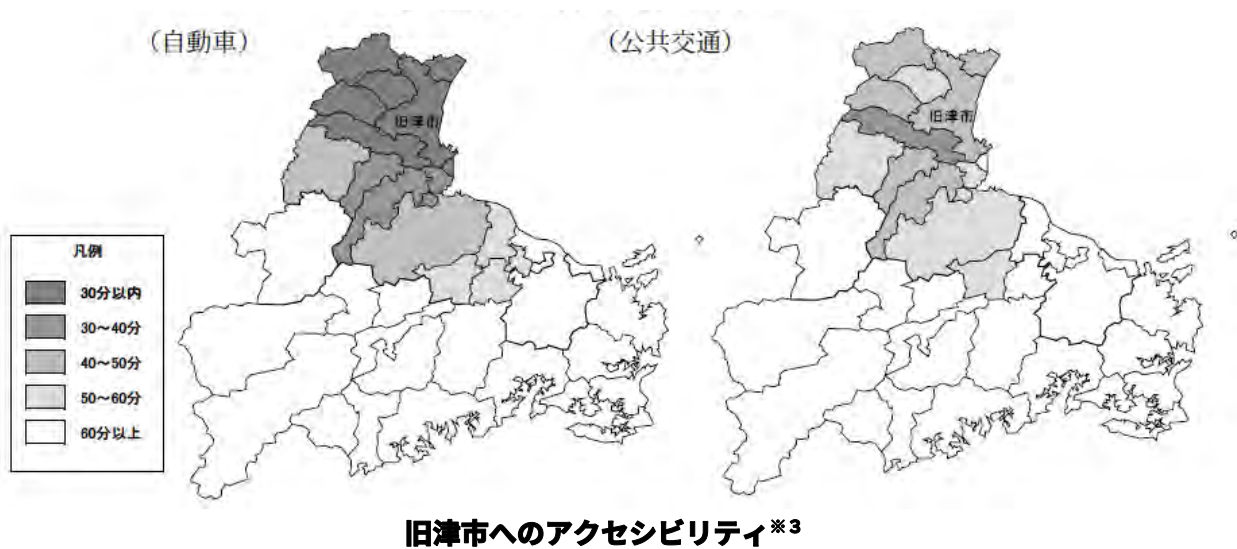
1) 代表交通手段

- 津市の代表交通手段（平日）は、自動車約65%、鉄道約5%、バス約1%であり、交通手段を自家用車に依存しており、公共交通利用が少ないことがうかがえる。
- 公共交通利用が少ない理由として、等時間圏域^{※2}が公共交通よりも自動車の方が広いため、公共交通の利便性が相対的に低いことが挙げられる。

津市の代表交通手段別構成比（平日・休日別）



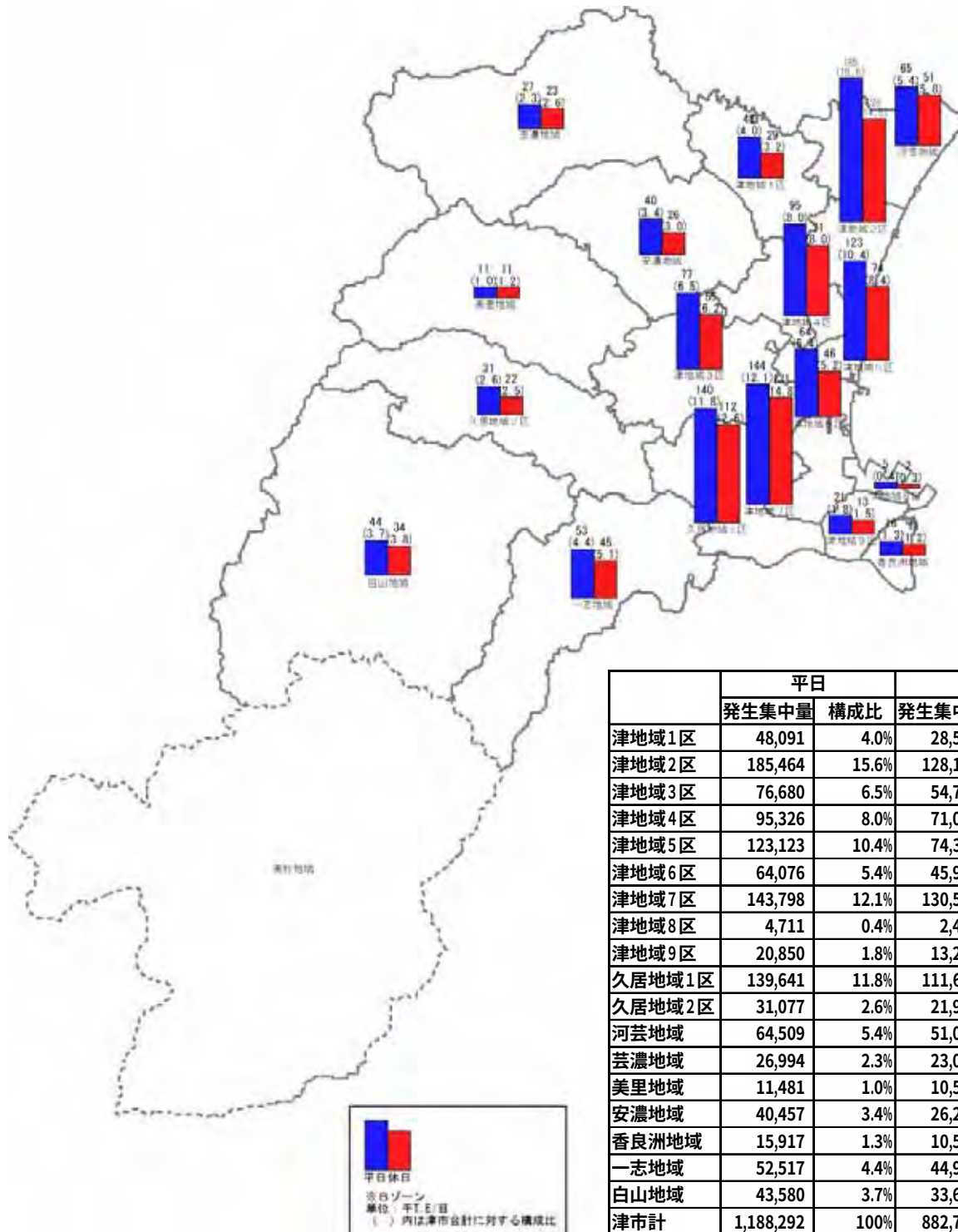
出典：中南勢PT調査



2) 発生集中特性

- ゾーン別発生集中量※⁵は、近鉄名古屋線沿線ゾーン（津地域2区、津地域4～7区）で平日、休日ともに約5割のトリップ※⁴が集中している。
- 海沿いのゾーンでの発生集中量が多く、それに応じて地域間流動も南北方向が卓越している。
- 津地域5区、津地域6区の発生集中交通量は、中心市街地を構成するゾーンとしては低い値となっている。

ゾーン別発生集中量

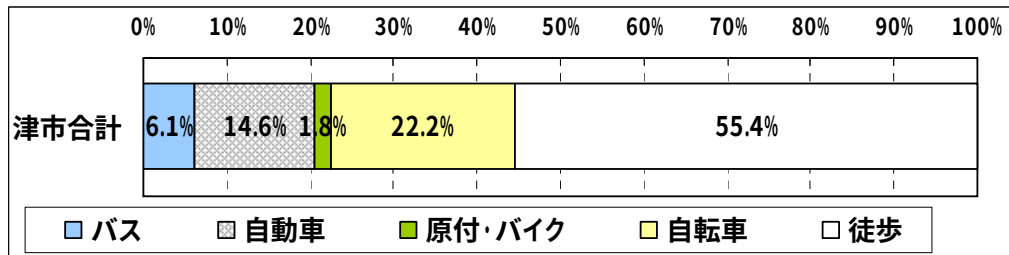
T.E:トリップエンド※⁵

出典：出典：中南勢PT調査

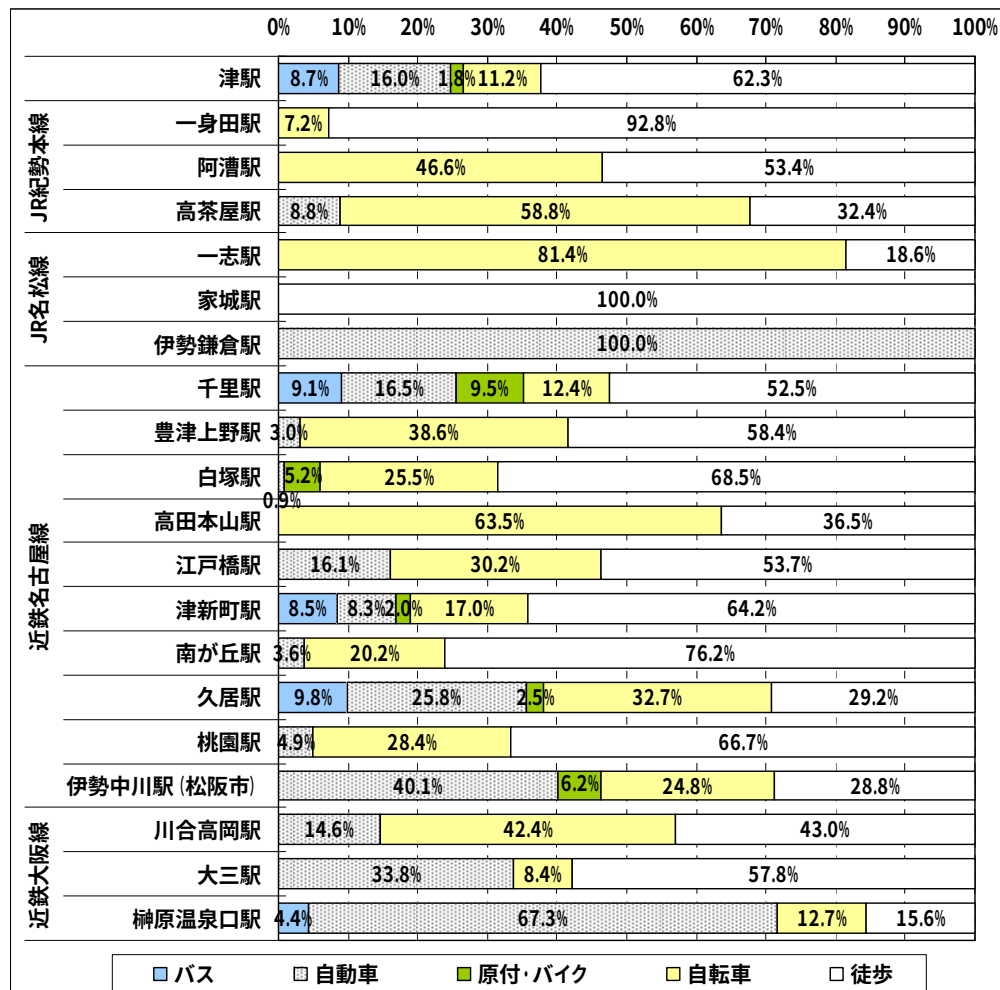
3) 鉄道端末特性

- 鉄道端末交通手段^{※6}は、徒歩が約55%と最も多く、バスは約6%を占めている。
- 駅別にみると、バス関連は津駅、千里駅、津新町駅、久居駅及び榊原温泉口駅の5駅のみで発生し、それ以外の駅は、駅によってアクセス手段が異なっている。

鉄道端末交通手段別構成比（津市合計、平日）



鉄道別端末交通手段別構成比（平日）



※鉄道駅は家庭訪問調査で回答があった駅のみを示す。高茶屋駅、一志駅、伊勢鎌倉駅、豊津上野駅、江戸橋駅、南が丘駅、桃園駅、川合高岡駅は路線バスが乗入っていない。

出典：出典：中南勢PT調査

利用駅別鉄道端末交通手段別のトリップ数内訳（平日）

単位：T.E（トリップエンド）

		バス	自動車	原付・バイク	自転車	徒歩	合計
津駅	JR線	75	98	0	116	872	1,161
	近鉄線	1,311	2,458	290	1,665	9,024	14,748
	伊勢鉄道線	0	0	0	0	28	28
	小計	1,386	2,556	290	1,781	9,924	15,937
JR紀勢本線	一身田駅	0	0	0	112	1,440	1,552
	阿漕駅	0	0	0	196	225	421
	高茶屋駅	0	82	0	550	303	935
JR名松線	一志駅	0	0	0	136	31	167
	家城駅	0	0	0	0	538	538
	伊勢鎌倉駅	0	28	0	0	0	28
近鉄名古屋線	千里駅	138	249	144	188	794	1,513
	豊津上野駅	0	46	0	594	899	1,539
	白塚駅	0	22	128	632	1,700	2,482
	高田本山駅	0	0	0	664	381	1,045
	江戸橋駅	0	474	0	891	1,581	2,946
	津新町駅	744	728	179	1,484	5,618	8,753
	南が丘駅	0	66	0	366	1,384	1,816
	久居駅	924	2,438	240	3,092	2,759	9,453
	桃園駅	0	31	0	180	423	634
	伊勢中川駅 (松阪市)	0	2,134	332	1,318	1,534	5,318
近鉄大阪線	川合高岡駅	0	267	0	774	785	1,826
	大三駅	0	320	0	80	548	948
	榊原温泉口駅	28	430	0	81	100	639

出典：出典：中南勢 P T 調査

2-2. 対象地域の現況

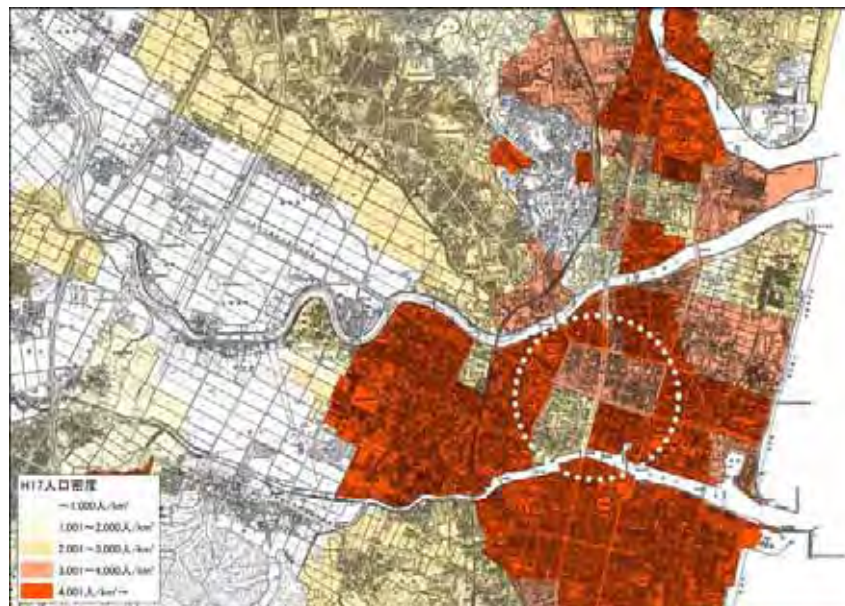
以下では、調査対象地域（新都心軸周辺）に着目して、人口の分布状況、各種施設の分布状況、法規制の状況などについて整理する。

(1) 人口

1) 町丁目別の人口密度

- 大門・丸之内地区周辺の人口密度は、D I D地区^{*7}としての目安である4,000人/km²を下回っており、ドーナツ化現象が顕著となっている。

津市の町丁目別の人口密度（平成17年）

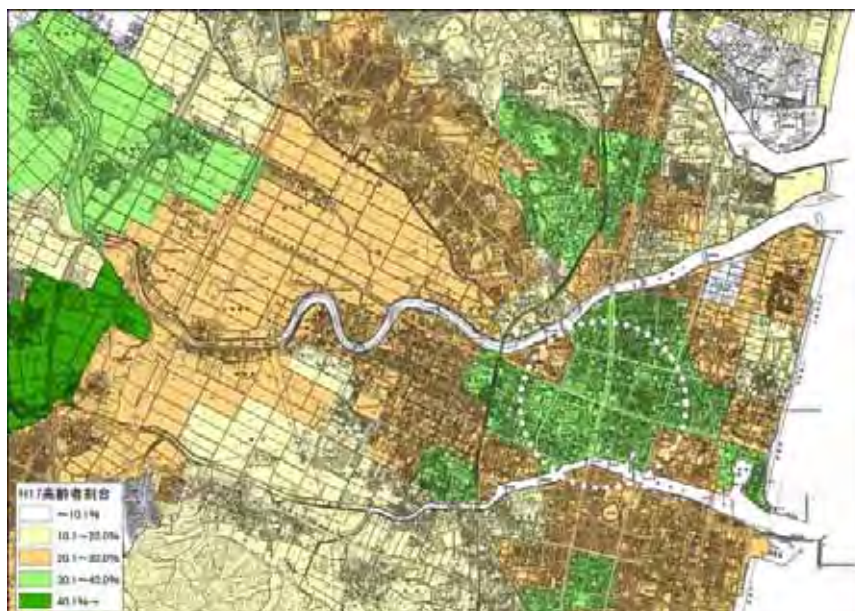


資料：平成17年国勢調査

2) 町丁目別の高齢化率

- 大門・丸之内地区周辺では、高齢者割合が30%を超える地区が集中している。

津市の町丁目別の高齢化率（平成17年）

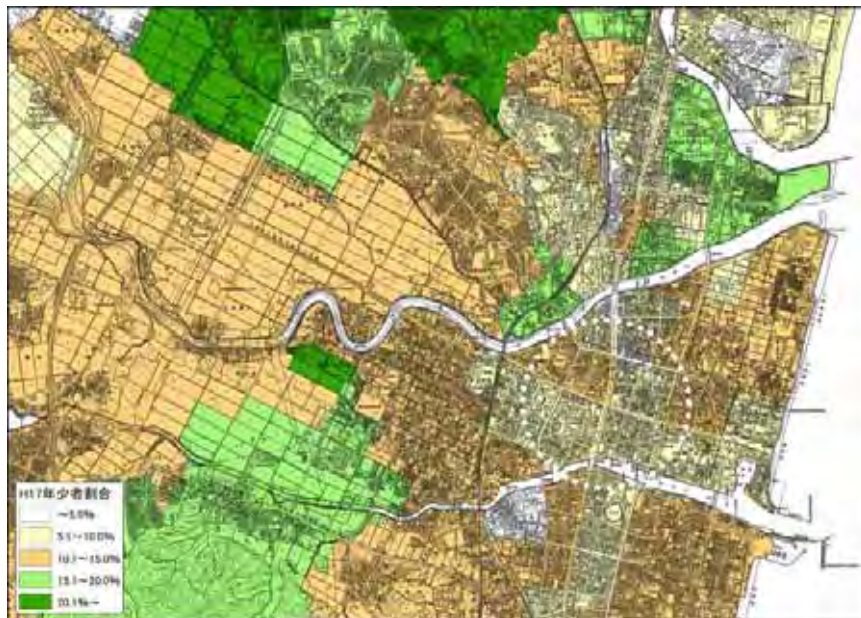


資料：平成17年国勢調査

3) 町丁目別の年少者割合

- 大門・丸之内地区周辺では、年少者割合が10%以下の地区が集中している。

津市の町丁目別の年少者割合（平成17年）



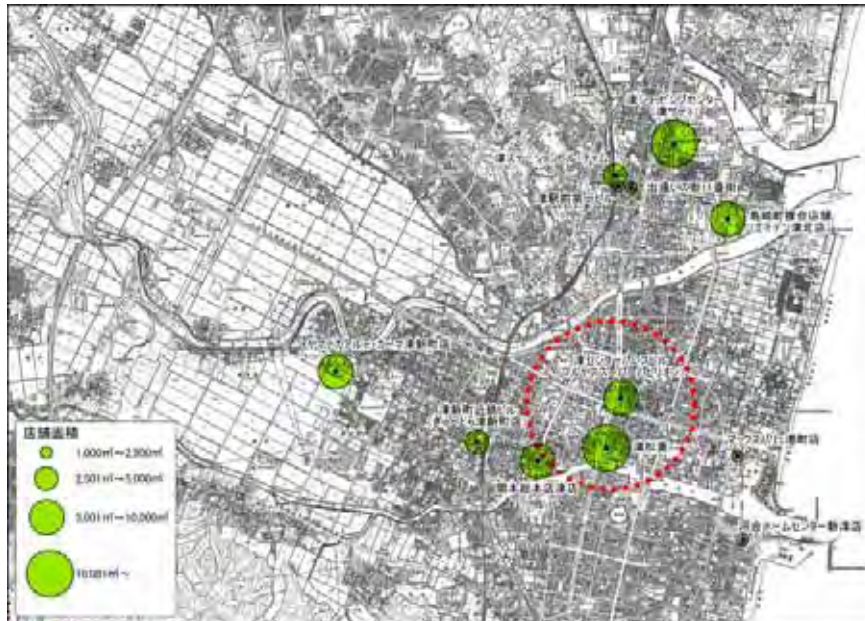
資料：平成17年国勢調査

(2) 各種施設等の分布状況

1) 大型店の立地状況

- ・ 大門・丸之内地区周辺では、大型店が撤退したため、現在では津センターパレスビルと津松菱のみが立地している。
- ・ 津なぎさまち周辺にはマックスバリュが立地しており、津IC周辺には大型店は立地していない。

大型店の立地状況（店舗面積1,000㎡以上）

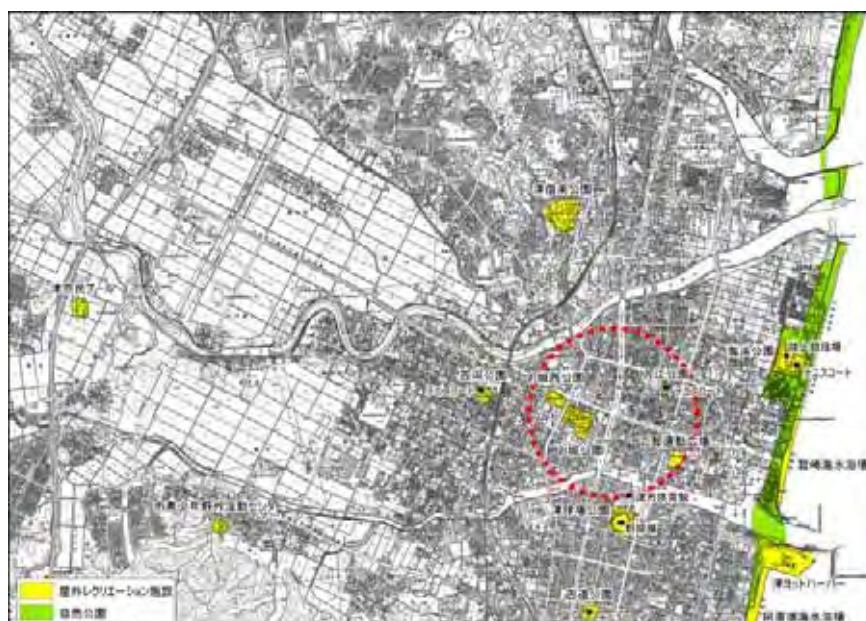


資料：全国大型小売店総覧2008

2) 屋外レクリエーション施設・自然公園の立地状況

- ・ 大門・丸之内地区周辺には、お城公園があり、津なぎさまち地区にはヨットハーバーや海水浴場が連担している。
- ・ 津IC周辺には屋外レクリエーション施設等は立地していない。

屋外レクリエーション施設・自然公園の立地状況

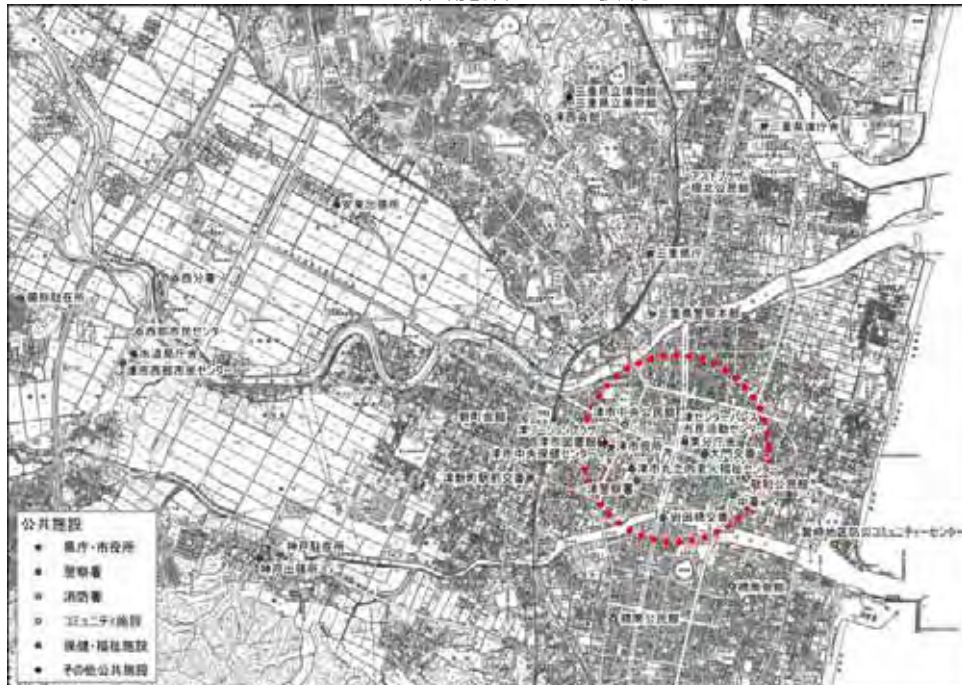


資料：平成18年度 津市都市計画基礎調査

3) 公共施設の立地状況

- 市役所等の公共施設の多くは、大門・丸之内地区周辺に集中して立地している。
- 県庁など一部の施設は津駅周辺にも立地しているが、その他の地区への立地は少ない。

公共施設の立地状況

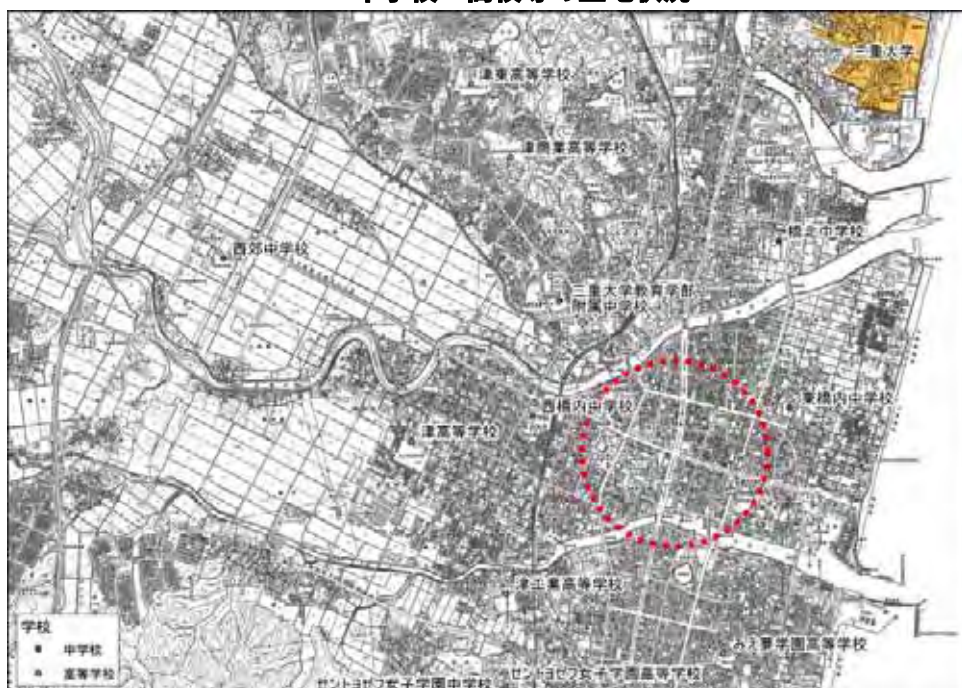


資料：平成18年度 津市都市計画基礎調査

4) 中学校・高校等の立地状況

- 津IC周辺には中学校が1箇所あり、大門・丸之内地区や津なぎさまち地区には中学校や高校が立地していない。

中学校・高校等の立地状況

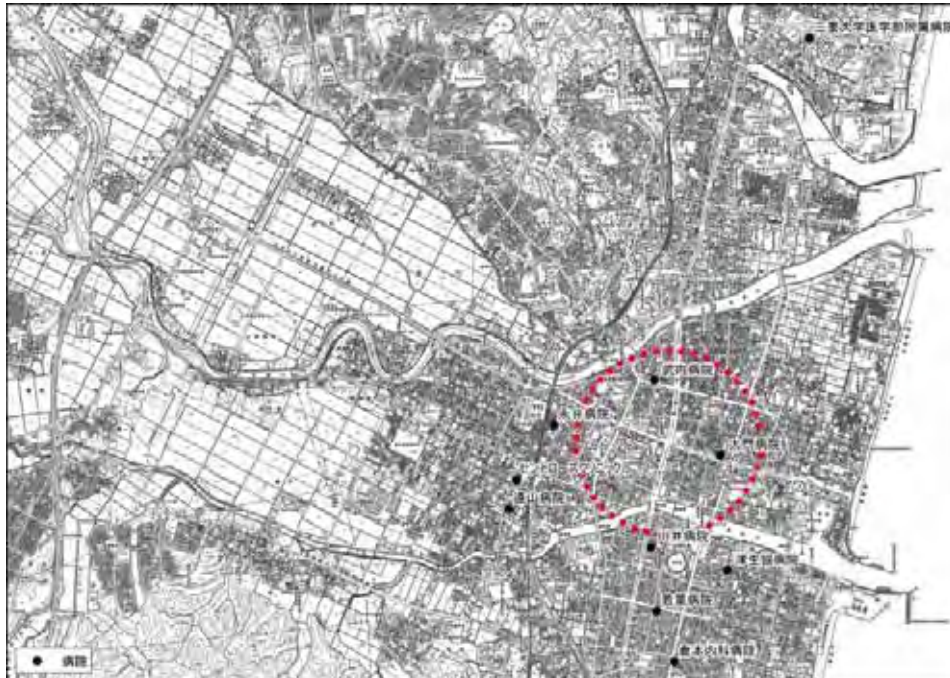


資料：平成18年度 津市都市計画基礎調査

5) 病院の立地状況

- 大門・丸之内地区周辺には、1次医療※⁸を担う病院が複数立地しているが、津なぎさまち地区には病院が立地していない。

病院の立地状況

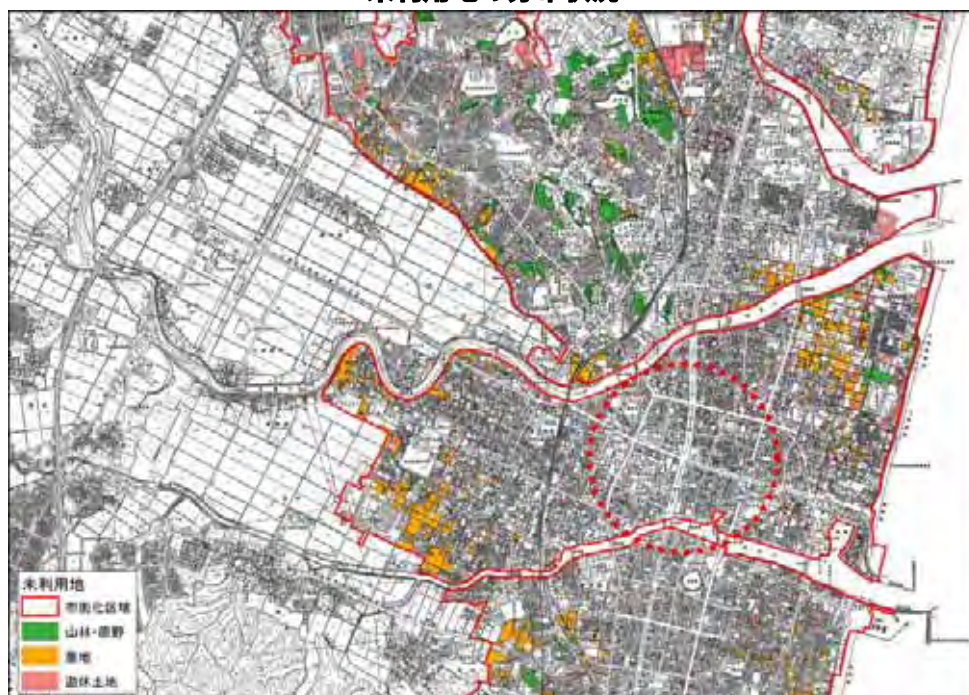


資料：平成18年度 津市都市計画基礎調査

6) 低未利用地の状況（市街化区域内）

- 市街化区域※⁹内における未利用地は少なく、市街化が進んでいる。
- 大門・丸之内地区などの中心市街地では空地や空きビルなどの低利用地が点在している。

未利用地の分布状況



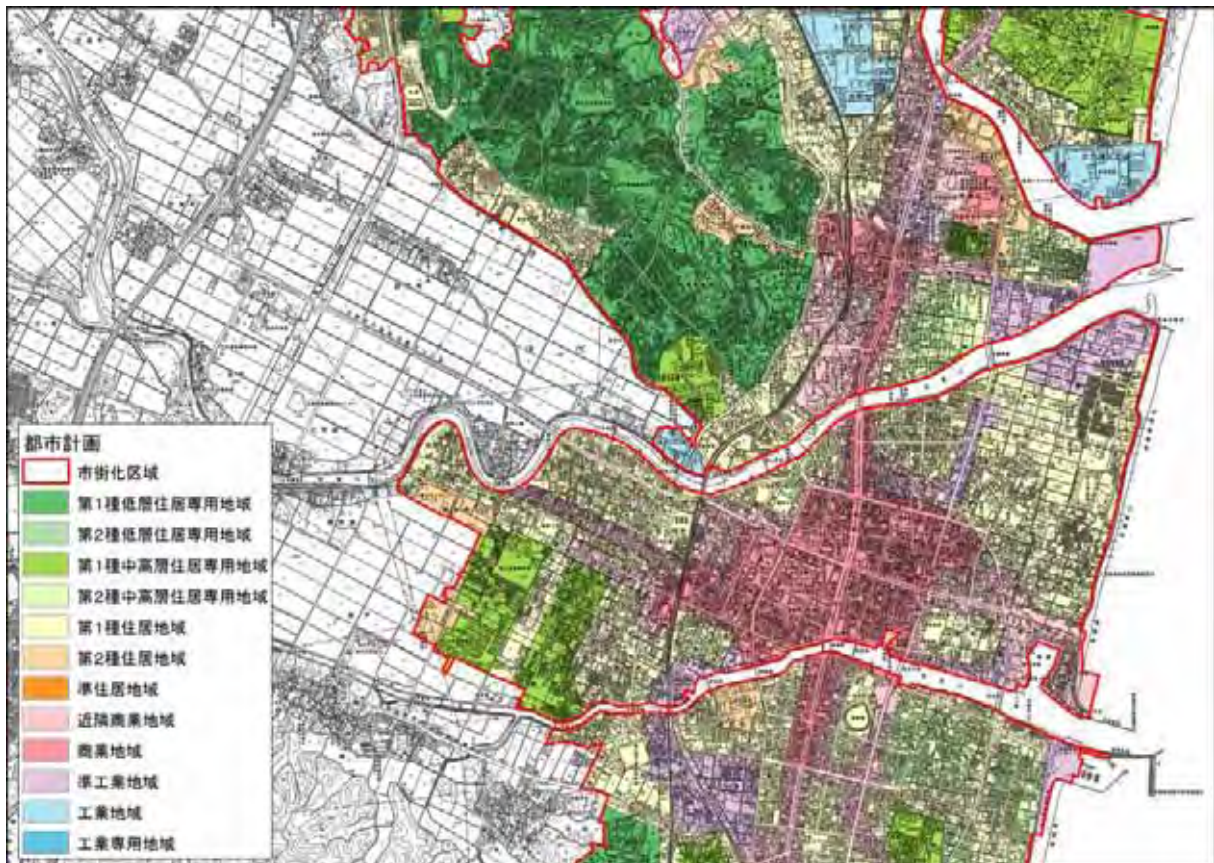
資料：平成19年度 津市都市計画基礎調査

(3) 法規制の状況

1) 都市計画（区域区分、用途地域）の状況

- 大門・丸之内地区周辺および津なぎさまち周辺は市街化区域にあり、商業地域および近隣商業地域に指定されている。
- 津IC周辺は、市街化調整区域※¹⁰となっている。

都市計画（区域区分、用途地域）の状況

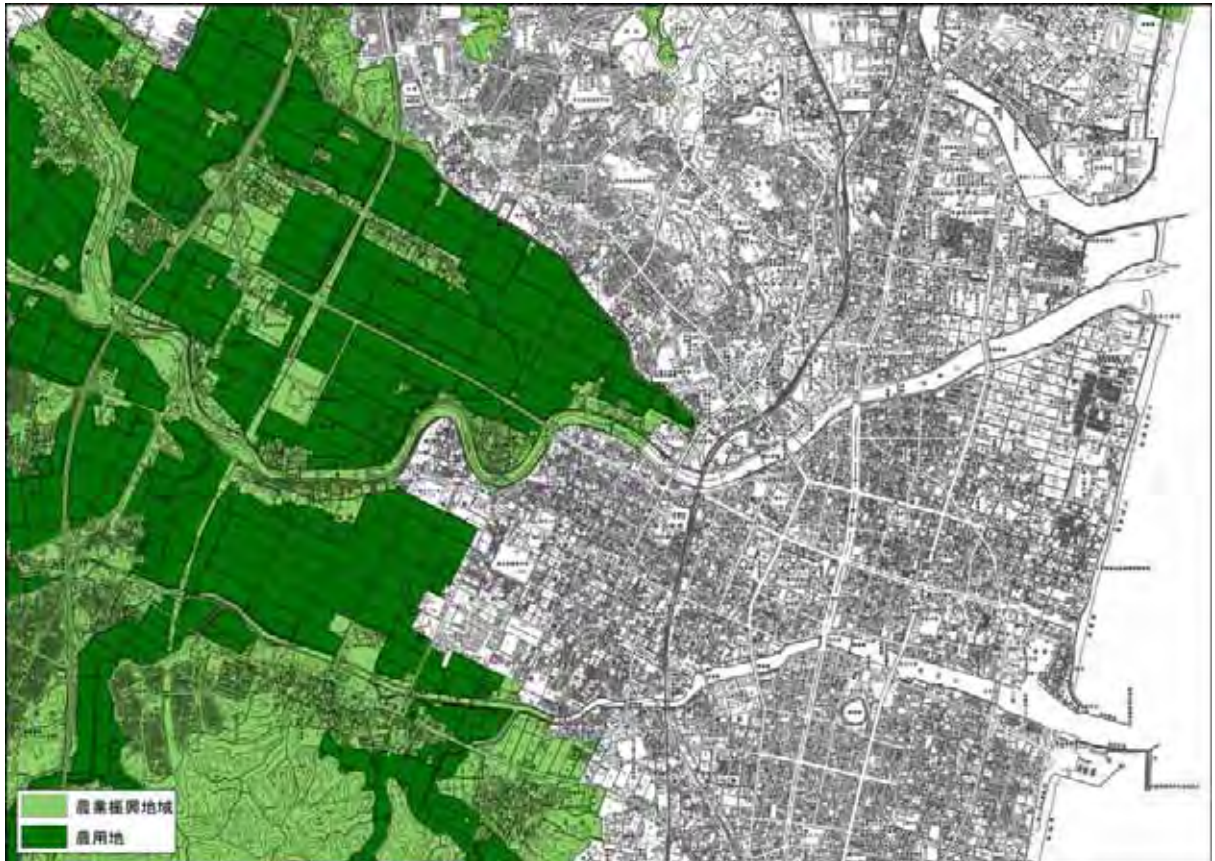


資料：平成18年度 津市都市計画基礎調査

2) 農業振興地域・農用地の状況

- 津IC周辺は、農業振興地域※¹¹に指定された農用地となっている。

農業振興地域・農用地の状況

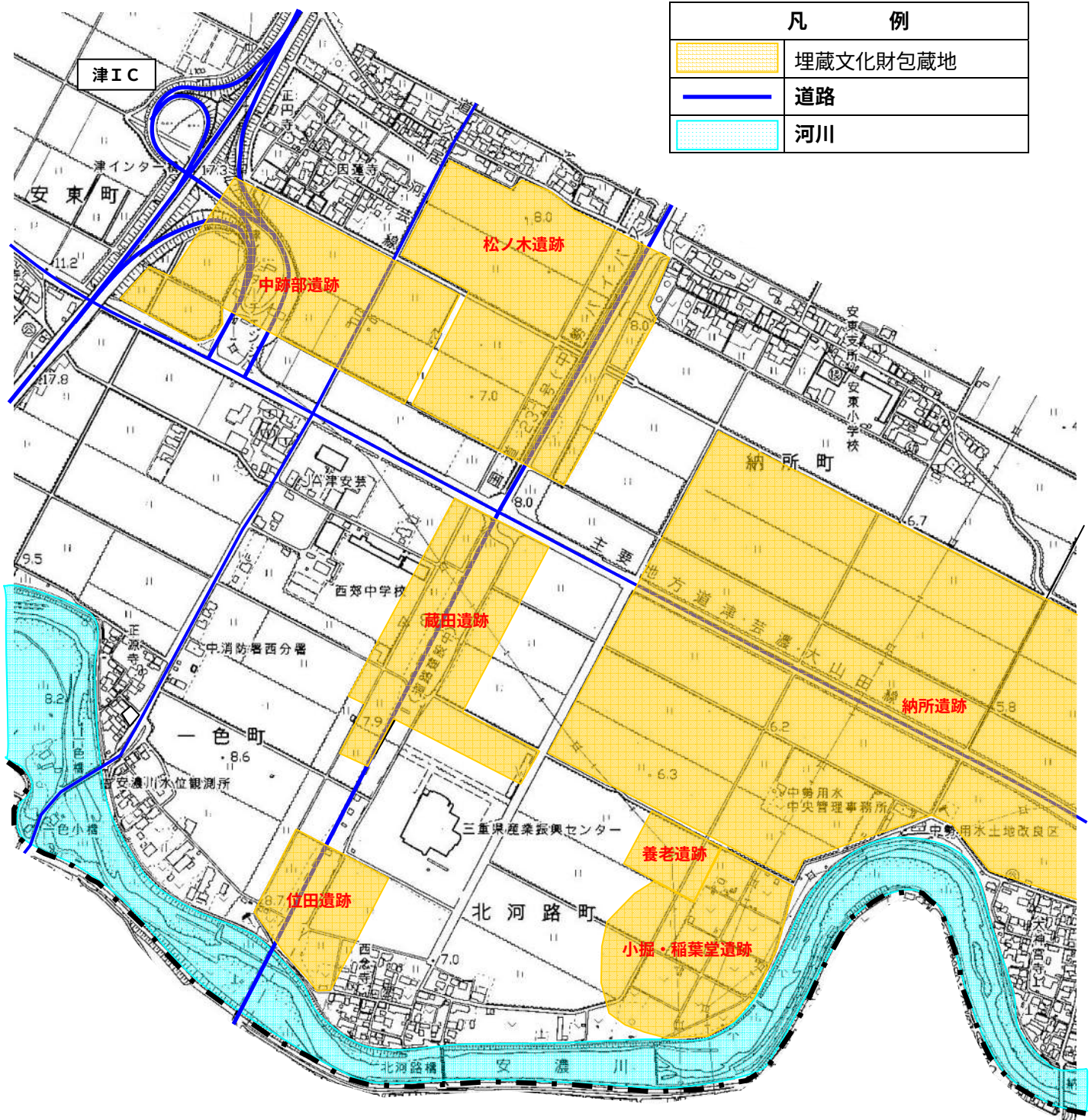


資料：平成18年度 津市都市計画基礎調査

3) 埋蔵文化財の状況

- 津IC周辺には、弥生時代、古墳時代を中心とした遺跡が存在している。

埋蔵文化財の状況



資料：津市遺跡地図

3. 関連計画の整理

3-1. 上位計画における新都心軸の位置付け

(1) 総合計画における位置付け

「総合計画基本構想（計画期間：平成20～29年度）」では、交流拠点である津なぎさまちから大門・丸之内地区を経て、新産業交流拠点の形成をめざす津インターチェンジ周辺にかけて、中長期的な展望のもとに、県都としての求心力を高めていくことができる『新都心軸の形成』を「未来を拓く都市空間形成プログラム」の一つとして挙げている。

プログラムの具体的な展開方向は以下のように示されている。

① 都市核（津城跡周辺地区の整備と活用）の整備

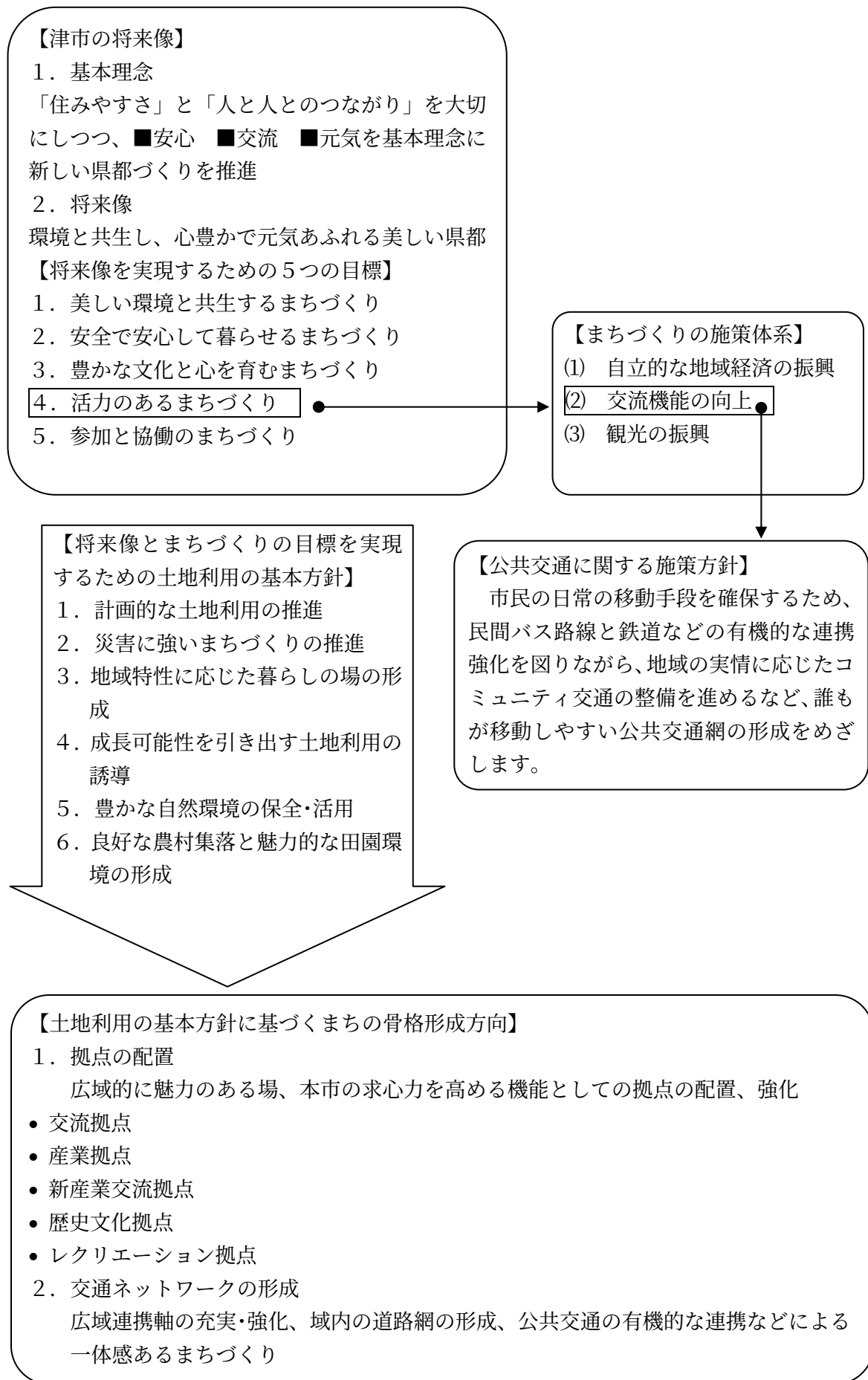
- 多様な交流の拠点として、都市核の中心を担う津城跡（お城公園）及びその周辺地区については、藤堂高虎公入府400年記念に関連する事業を実施するとともに、高虎公にゆかりのある自治体との歴史的つながりを大切にした交流を進めるなど、これを契機とした藤堂高虎公を活用したまちづくりを進め、魅力的な都市空間の創造を図ります。
- 津城の城跡としての価値を明確にし、次世代に伝えていくため、保存管理計画の策定のもと、歴史的価値の保存・活用を図ります。
- 市民の機運の高まりを踏まえつつ、津城跡の復元について、調査研究に取り組みます。
- 中心市街地の空き店舗や空き地等を活用し、大学生や短大生の活動スペースを設けるなど、若い力を活かしたまちづくりに取り組むとともに、市民が集まり、賑わいが創出できるよう、歴史・文化的機能など公共公益施設の誘導を図ります。
- 国道23号等において歩道のバリアフリー化や憩いの場等の道路環境の整備を促進するとともに、あんしん歩行エリアの形成に向けた取組を支援します。

② 津なぎさまちの整備

- 津なぎさまち及びその周辺については、県都の玄関口として、新たな交流と活力を創造する賑わいの創出を図るため、みなとまちづくりの推進に努めます。

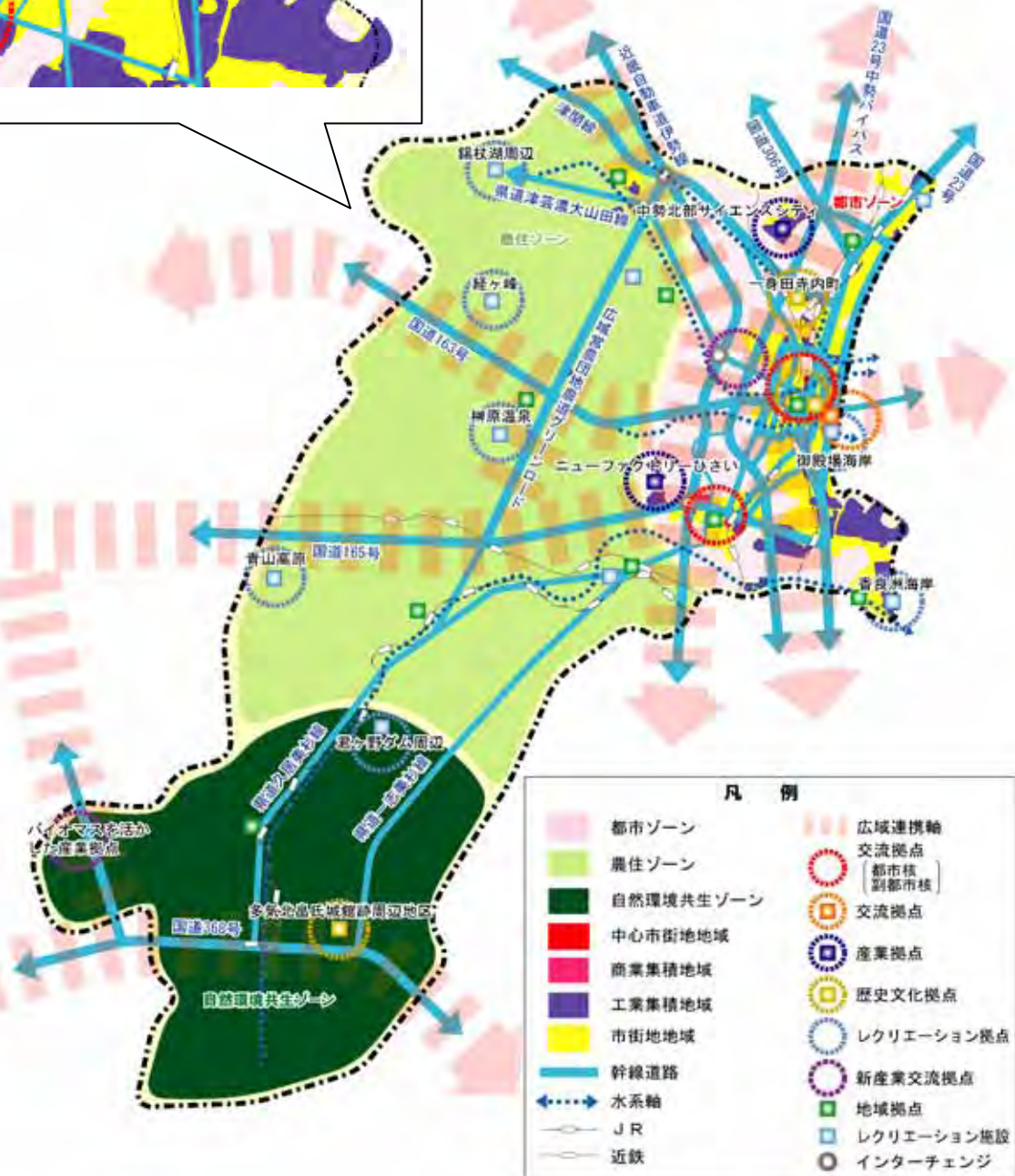
③ 新たな連携と交流を創出する新産業交流拠点の形成への取組

- 近畿自動車道伊勢線津インターチェンジ周辺地区においては、県都としての活性化を牽引し、本市の求心力をさらに高める観点から、中心市街地の活性化に寄与し、津なぎさまちを中心とするみなとまちづくりと連動した新都心軸の形成を図るため、本市の玄関口として圏域内外との交流を展開する新たな産業交流拠点機能の形成をめざします。



まちの骨格形成イメージ

都市ゾーンの中心部の拡大図



(2) 津市都市マスタープランにおける位置付け

「津市都市マスタープラン※¹²」は平成20年度現在、策定作業中であり、平成20年度中は、津市全体の土地利用の方向性や道路、公園、下水道など各分野別の基本方針などを示す全体構想の検討及び具体的な素案の作成作業を進めている。

その後、平成21年度にかけて、第1次案（全体構想）で示すそれぞれの基本的な方針等に基づき、各地域別の都市づくりの方針等を示す地域別構想の検討及び素案の作成を進め、最終案として整理を行い、平成21年末の策定を目指している。

以下、「津市都市マスタープラン骨子案」より抜粋した、現時点における「新都心軸」に関連する事項を示す。

都市づくりの基本理念・目標	
■ 基本理念	
○都市づくりのテーマ	「ひと・うみ・みどり 輝く県都“津市”」
■ 目 標	
○安全・安心に暮らせる都市づくり	
○活き活きとした交流が支える県都の風格ある都市づくり	
○地域特性が生きる拠点集約型の都市づくり	
○自然環境との調和を目指す都市づくり	

都市づくりの基本理念・目標

1) 都市構造や都市基盤整備について

- 成熟した都市型社会に向けた都市構造の再編
- 高齢者・障がい者・子どもなどに配慮した都市施設等の整備
- 環境負荷の少ない市街地の整備

2) 県都のメリットを活かした活力ある都市づくり

- ポテンシャルの高いエリアの計画的な土地利用の誘導
- 地域経済を支える産業基盤・用地の確保

3) 地域の特性を踏まえた都市づくり

- 地域の資源・特性を活用した魅力づくり
- 中心市街地の都心居住と交流機能の強化
- 魅力ある景観の形成

3-2. 関連計画の動向

(1) レッ津！夢みなとプラン

1) レッ津！夢みなとプランのねらい

レッ津！夢みなとプランのねらいは大きく以下の3つが掲げられている。

- ①「中部国際空港まで40分・紀伊半島の玄関」としての地の利を活かしたまちづくり。
- ②親水型海浜公園、マリーナなど魅力ある施設整備とその利用を通じて、海を日常生活にいっそう取り込み、海に開かれた、海に親しむまちづくり。
- ③海を向いたまちづくりを進め、“みなと”に近接する中心市街地の活性化。



2) 整備内容

津市の中心市街地に近接する賛岐地区において、海上アクセスターミナルや緑地、マリーナが一体となったにぎわいと潤いのある「みなと」を整備する事業。

用地造成：約6.7ヘクタール

施設計画：中部国際空港への海上アクセスターミナル（津なぎさまち）、栈橋、マリーナ、親水公園、防波堤、駐車場など

第1期計画として、平成17年2月の中部国際空港開港にあわせ、津なぎさまちの整備が行なわれた。

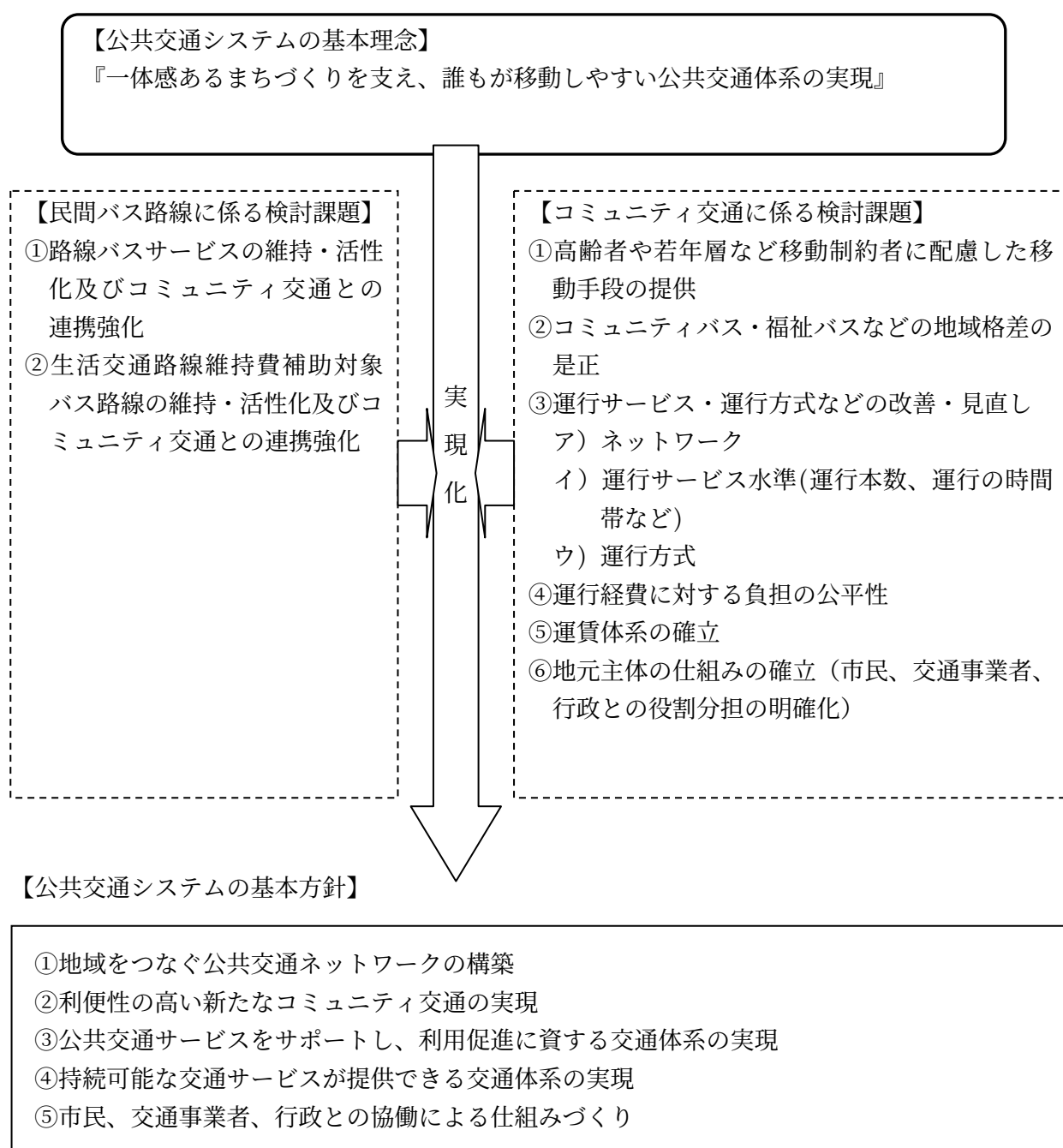


(2) 津市公共交通システム調査・研究事業

「津市公共交通システム調査・研究事業 中間報告書」（平成20年5月）において提案されている、今後の津市の公共交通システムの整備方針について、以下に転記する。

1) 公共交通システムの基本方針

公共交通システムの基本理念及び基本方針は、前章での検討課題や、上位計画でのまちづくりイメージ等を踏まえ、以下のように設定する。



2) 公共交通システムのネットワーク形成方針

①幹線・支線システムによるネットワーク形成を目指す

- ・本市は、三重県の市町で最も広大な面積を有しており、地域によっては1路線で都市核または副都市核へアクセスすると路線が長大となるため、事業の効率性、運行サービス及び採算性などの観点から、公共施設、総合支所、鉄道駅などを「乗継拠点」として位置付け、ネットワークの骨格を形成する。
- ・地域によって特性が異なる中で、地域と地域との連携強化による一体感の醸成と、市民生活の向上を図っていくため、鉄道、幹線システム、支線システムの3段階に機能分類することによって、階層的なネットワークの形成を目指す。
- ・一体感のあるまちづくりを支える公共交通ネットワークを形成するため、以下に掲げる方向性を目指すように再編する。

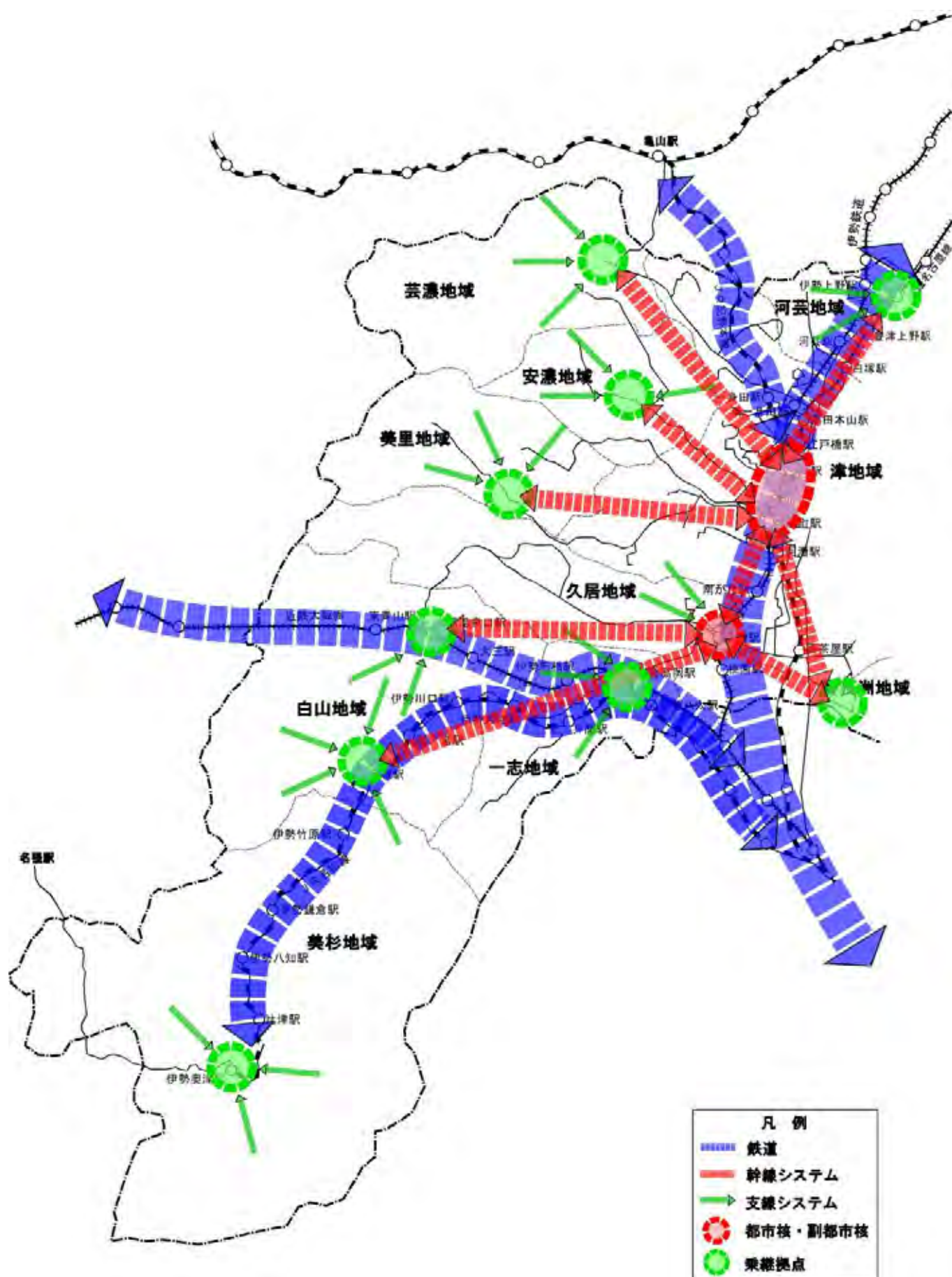
【ネットワーク形成の目指すべき方向性】

- 鉄道、幹線システム、支線システムとの連携による一体的なネットワーク形成を目指す。
- 可能な限り乗換え抵抗（乗換回数、運賃、運行ダイヤなど）の軽減を図りつつ、都市核、副都市核へのアクセスを可能とするネットワークを目指す。

②段階的な公共交通システムの形成を目指す

- ・バス路線を新設・変更する場合、沿線住民や利用者、民間バス事業者、道路管理者、警察などとの協議・調整や、財政負担等の面で多くの時間と費用を要する。
- ・このため、整備時期を短期、中期、長期の3段階に分割した上で、段階的に公共交通ネットワークを形成し、公共交通システムの基本理念「一体感あるまちづくりを支え、誰もが移動しやすい公共交通体系の実現」を目指す。
- ・短期の取組みとしては、現在運行中のコミュニティバスなどの運行サービスなどを見直すため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく協議会（以下、法定協議会という）を設置し、住民との合意形成や、関係機関との協議・調整を図りつつ、実現可能な路線から新たなコミュニティ交通の整備を目指す。

公共交通システムの骨格形成イメージ図



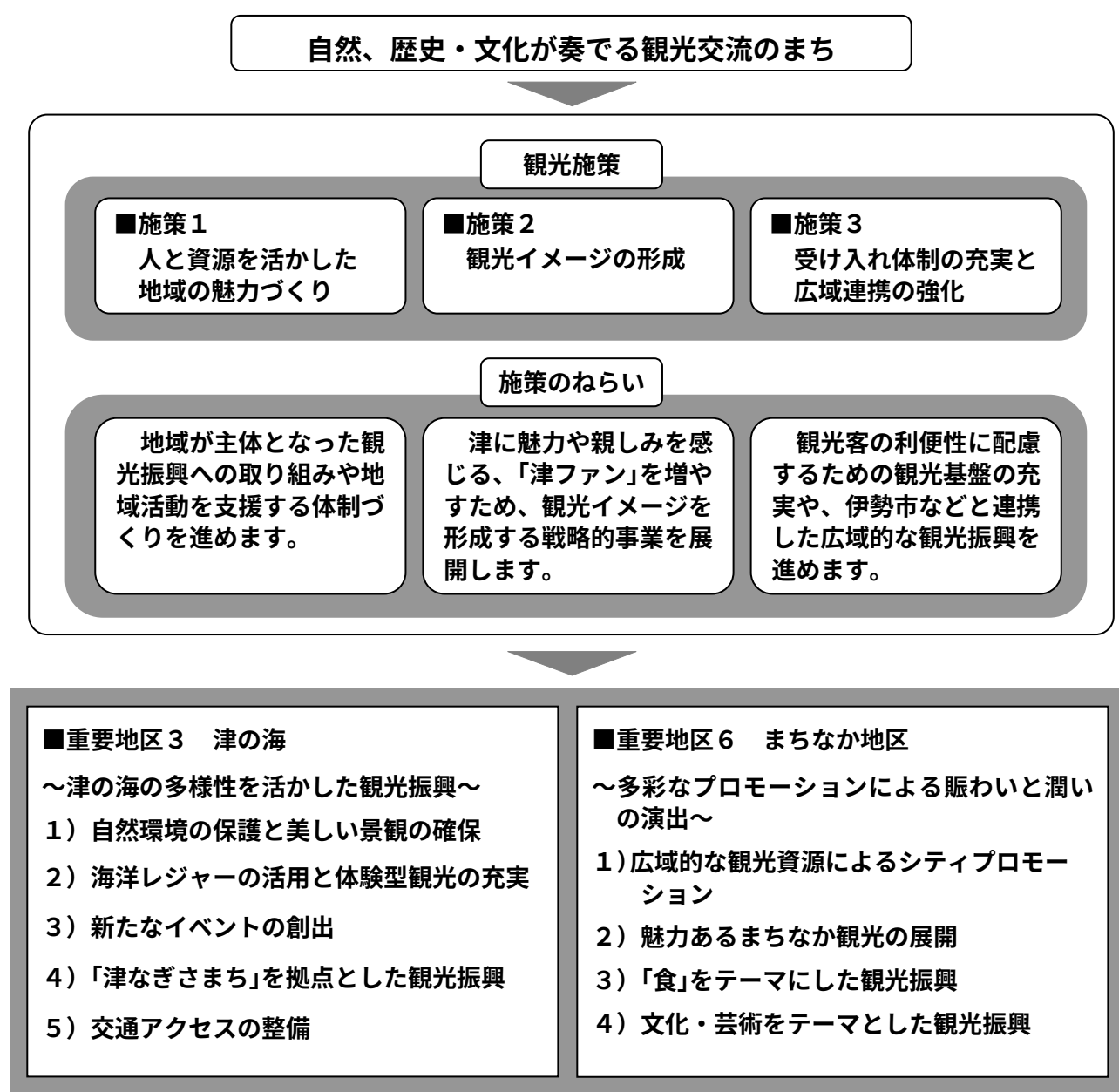
3) 津市観光振興ビジョン

津市観光振興ビジョンは、上位計画である「総合計画」の考え方を踏まえた津市における観光振興の基本となる計画である。

本ビジョンでは、津市の各地に点在する魅力ある観光資源を一体的なものとして捉え、市民、観光関連事業者、観光関連団体、行政などが協働して取り組み、津市の観光のあるべき姿、進むべき方向性を示している。

なお、本ビジョンでは6つの重点地区が設定されているが、そのうち「重点地区3 津の海」と「重点地区6 まちなか地区」は、本調査の対象地域内であるため、観光に関する方向性等について整合性に留意するとともに、今後関係機関と調整を図っていく必要がある。

津市観光振興ビジョンの抜粋



3-3. 社会情勢の変化

(1) 市町村合併

津市は、旧津市、旧久居市、旧河芸町、旧芸濃町、旧美里村、旧安濃町、旧香良洲町、旧一志町、旧白山町、旧美杉村の10市町村が平成18年1月1日に合併し、新「津市」として誕生した。

わが国は、少子高齢社会の進行や人口減少社会の到来、これに伴う財政の深刻化、さらには地方分権の進展など、大きな変革の時代を迎えている。

このような社会経済情勢のもと、津市では、市民の期待に応えられる自治能力の高い自立したまちとして、さらには魅力ある県都として持続的に成長することが求められており、これらが合併の背景ともなっている。

津市の圏域図



(2) まちづくり三法

「まちづくり三法」は、「都市計画法」「中心市街地活性化法」「大規模小売店舗立地法」の総称である。

1974年施行の「大規模小売店舗法(大店法)」の失敗がこの背景にある。大店法は、中心市街地の商店街を守るはずだったが、逆に大型商業施設の郊外出店を加速化させ、商店街の衰退を招くことになり、いわゆる「シャッター通り」を各地に出現させた。



2000年に大店法が廃止され、出店規制の一部を緩和した「大規模小売店舗立地法(大店立地法)」が、他の二法の改正と合わせ、「まちづくり三法」として施行された。しかし、今度は商業施設に加えて病院や学校などの公共施設までもが郊外に移転するようになったため、政府は、さまざまな都市機能を中心市街地に集中させる「コンパクトシティ」構想を打ち出した。

2006年に改正されたまちづくり三法では、10,000m²を超える大規模な集客施設に関しては、都市計画法で定められた商業地域、近隣商業地域、準工業地域の三つの用途地域のみに出店を許可しており、郊外への出店は公共施設も含めて原則として禁止している。(準工業地域では、特別用途地区を活用。特に地方都市においては、これを中心市街地活性化法の基本計画の国による認定の条件とすることを基本方針で明記。)

「三重県におけるまちづくりの動向 ～まちづくり三法の改正と今後のまちづくりの方向性～」より抜粋

改 正 前		改 正 後	
用 途 地 域	50㎡超不可	第一種低層住宅専用地域	同 左
	150㎡超不可	第二種低層住宅専用地域	
	500㎡超不可	第一種中高層住宅専用地域	
	1,500㎡超不可	第二種中高層住宅専用地域	
	3,000㎡超不可	第一種住居地域	
	制 限 な し	第二種住居地域	大規模集客施設については、用途地域の変更又は用途を緩和する地区計画決定により立地可能
		準 住 居 地 域	
		工 業 地 域	
		近 隣 商 業 地 域	
		商 業 地 域	
		準 工 業 地 域	
	用途地域の変更又は地区計画(再開発等促進区)決定が必要	工業専用地域	同 左
原則不可 ただし、計画的な大規模開発は許可 (病院、福祉施設、学校等は開発許可不要)		市街化調整区域	大規模開発も含め、原則不可 地区計画を定めた場合、適合するものは許可 (病院、福祉施設、学校等も開発許可必要)
制 限 な し		非線引き都市計画区域、 準都市計画区域の白地地域	大規模集客施設については用途地域の指定により立地可能。非線引き都市計画区域では、用途を緩和する地区計画決定でも立地可能

(資料) 国土交通省資料を基に三重銀総研作成

(注1) 大規模集客施設は、床面積1万㎡超の店舗、映画館、アミューズメント施設、展示場等。

(注2) 準工業地域では、特別用途地区を活用。特に地方都市においては、これを中心市街地活性化法の基本計画の国による認定の条件とすることを基本方針で明記。

4. 計画課題の整理

前章までで整理した津市の現況および関連計画の動向を踏まえ、津市における計画課題について検討する。

4-1. 中心市街地の賑わい再生

近年、中心市街地の活力が低下している。県都にふさわしい都市づくりを進めるためには、その核となる中心市街地の再生が重要と考えられる。

① 都心居住の促進

現況：都心人口の高齢化・低密度化

- ・ 県都にもかかわらず人口規模が県内他都市に比して必ずしも卓越しているとはいえない。
- ・ 中心市街地である大門・丸之内地区等において人口の低密度化（ドーナツ化現象）と少子高齢化が進んでいる。



計画課題：都心居住の促進

- ・ 都市の活性化を図るには、その中核となる中心市街地の再生が必要であり、そのためには中心市街地周辺に福祉、医療、文化等の生活利便機能の誘導、交通基盤の整備など暮らしやすい環境を整備する必要がある。

② 商店街の魅力向上等による競争力強化

現況：商店街の衰退

- ・ 商業販売額を見ても相対的に県内他都市を下回っており、商業における中心性が低くなっている。
- ・ 近年、中心市街地外での大規模商業施設の増加などにより、商店街などにある小規模商業店舗が衰退している。



計画課題：商店街の魅力向上等による競争力強化

- ・ 大型店と同じ商品やサービスを提供しても、大型店と同等の品揃えや低価格を保つことは難しいため、個性ある商品やサービスの取り扱い、および接客方法の差別化などにより魅力をアップし、商業機能の充実が求められている。
- ・ 商業機能だけでなく、居住機能、文化・教育、医療・福祉といった多様な都市機能と連携し、その複合化による魅力の向上も求められている。

③ 土地の有効活用

現況：都心での低未利用地の増加

- ・ 中心市街地内では大規模商業施設の跡地等低未利用地が点在していると同時に、ビル等における空きフロアが多くなっている。



計画課題：土地の有効活用

- ・ 中心市街地から大型店が撤退した跡地には、株式会社百五銀行の新本店の移転が計画されている。
- ・ 低未利用地の有効活用を誘導し、中心市街地の活性化につなげていく必要がある。

④ 公共交通の利便性向上

現況：自動車依存の都市構造

- ・ 代表交通手段別構成比を見ると自動車が卓越しており、鉄道・バスの利用割合は非常に低い。
- ・ 鉄道端末交通手段としてもバス利用の割合は非常に低い。



計画課題：公共交通の利便性向上

- ・ 自動車、船と鉄道・バスとの乗り継ぎ利便性を強化し、公共交通の利用促進を図る必要がある。
- ・ 特に大門・丸之内地区においては、三重会館等がバス交通の結節点となっているが、乗り換え拠点としての利便性は低く、鉄道駅との連携強化等、一層の利便性向上が求められる。

4-2. 交流促進の仕掛けづくり

観光等広域的な交流人口は県内他地域に比べて少なく、また交流の核となるべき都心にあっても交流が活発とはいえない状況にある。定住人口の増加があまり見込めない少子高齢社会にあって、県都にふさわしい都市づくりを進めるためには交流の促進は重要な課題といえる。

① 恵まれた交通条件の有効活用

現況：観光入込客数の減少

- ・ 鉄道網や伊勢自動車道、新名神高速道路などの幹線道路網の整備により中京圏や関西圏からも短時間でアクセスが可能であるなど、立地条件が良く、地の利がある。
- ・ しかしながら、伊勢市や熊野市などが観光地として賑わっているのに比べ、津市の入込客数が多いとは言えず、年々減少する傾向にある。



計画課題：恵まれた交通条件の有効活用

- ・ 交通の利便性が高いという「地の利」を有効活用して、広域幹線道路などを通過する人々をターゲットに、津市に訪れる動機を与え、かつ実際に訪れやすく、また訪れたいと思う仕掛けづくりにより、活性化につなげていく必要がある。

② 来訪者へのホスピタリティの向上

現況：来訪者の満足度が低い

- ・ 中南勢地域は観光客の満足度や再来訪意向が三重県他地域と比べて低い。
- ・ 来訪者が滞留しながら、地域情報を取得できるような空間や体制の整備が立ち遅れている。



計画課題：来訪者へのホスピタリティの向上

- ・ 地域資源を活用しながら来訪者が滞留したくなるような空間づくりや、津市をもっと楽しみたいと思うような体制づくり、基盤づくりといったハード・ソフト両面でのホスピタリティ^{※13}の充実が望まれる。

③ 多様な交流機会の創造

現況：都心での交流機能の低下

- ・ 中南勢PT調査におけるゾーン別発生集中量によると、津地域5区・6区は行政・商業・業務等の都市機能が集積する都心ゾーンとしては、人の動きが少なくなっている。
- ・ 都心では買い物やビジネス及び文化・教育等多様な目的に関わる交流の場としての機能が低くなっている。



計画課題：多様な交流機会の創造

- ・ 都心においては、商業・業務とともに文化・教育・レクリエーション^{※14}といった市民活動の場としての魅力を向上させ、多様な交流機会の創造を図る必要がある。

4-3. 既存ストックの有効活用

津市には歴史・文化、自然に関わる地域資源に恵まれているものの、それらを十分に都市づくりに活かしていない状況にある。住んでみたい、訪れてみたいと思われるような風格ある県都づくりのためには、恵まれた地域資源を活かしながら、津のアイデンティティ^{※15}を広域圏にアピールできるオンリーワンの都市づくりが求められる。

① 地域資源の活用による魅力向上

現況：歴史文化・自然資源の活用不足

- ・ 多彩な地域資源に恵まれているにもかかわらず、来訪者からは魅力不足といった意見がある。
- ・ 良いものが形になっていない、地域資源が活かしきれていない、といった意見もある。



計画課題：地域資源の活用による魅力向上

- ・ 中心市街地に隣接した海辺や田園といった自然資源を観光や市民の憩い・潤い及びレクリエーションの場として整備し、都市づくりに活かしていく必要がある。
- ・ 約1300年の歴史があり日本三観音の一つに数えられる津観音寺や、藤堂高虎公の入府400年を迎えた津城跡などの歴史資源を都市の発展・活性化につなげていく必要がある。

② 情報発信による知名度向上

現況：来訪者へのアピール不足

- ・ 津市への来訪者を対象にしたアンケートによると、津市は、幾多の観光資源がありながら、観光地として知名度が低いという現状にある。
- ・ 津市への来訪者を対象にしたアンケートによると、観光地、名物、特産品などの情報不足といった意見が多い。
- ・ 津市の知名度が低い端的な例として、「味噌カツ」「天むす」「たい焼き」などの食文化の発祥地は津市であると言われているが、全国的には知られていないことが挙げられる。食文化に限らず、歴史資源などについても同様のことが言えると考えられる。



計画課題：情報発信による知名度向上

- ・ 観光地や商業地としての魅力向上を図る取り組みを行い、都市のアイデンティティを構築するとともに、それらの取り組みについて他地域に積極的に情報発信することなどにより、津市に対する関心や知名度を高めていくことが必要である。

4-4. 都市機能の効率的な再編

津市は市町村合併により広大な市域を有することとなり、行政、商業、業務、文化等に関わる都市機能が分散している状況にある。合併の効果を最大限に引き出し、魅力ある県都として持続ある発展を進めていくためには、不足している都市機能の強化とともに、都市機能をコンパクトに集積させて、まちづくり三法の趣旨を実現することが望まれる。

① 分散した都市機能の集約

現況：都市機能の分散

- ・ 公共施設が市域に分散しており、非効率な公共サービスとなっている。
- ・ 大規模商業施設も郊外に多数立地しており、コンパクトな都市構造になっていない。



計画課題：分散した都市機能の集約

- ・ 人口減少や少子高齢化が進むと予測され、効率化の観点から、行政、商業・業務、文化・教育、医療・福祉等の施設の統合や再配置などにより都心への集約を促進する必要がある。

② 大規模公共施設等の更新と集約化

現況：大規模公共施設（健康スポーツ施設）の老朽化

- ・ 津市は県都でありながら、現在ある大規模公共施設（体育館、野球場、競技場等）は規模が小さいため、主要な大規模イベント等は他都市にて開催しているという状況にある。
- ・ また、老朽化が進んでおり、かつ分散して立地しているため、そのサービス水準は高いとはいえない。



計画課題：大規模公共施設（健康スポーツ施設）の更新と集約化

- ・ 中長期的な視点から大規模公共施設を更新し、かつ集約配置することで利便性やアクセス性の改善を図っていく必要がある。

5. 新都心軸形成ビジョンの策定

5-1. 新都心軸に求められる機能と役割

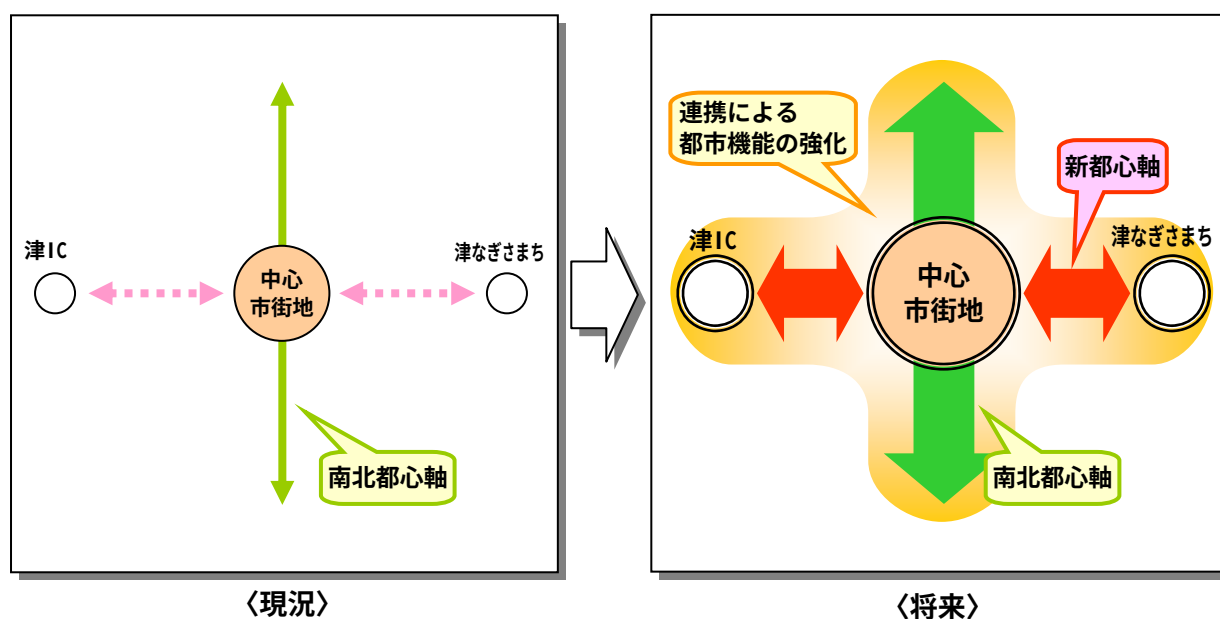
(1) 新都心軸の位置付け

■都心づくりの方向

県都の顔にふさわしい都心を形成するためには、居住、商業・業務、文化・教育、医療・福祉、交流等多様で高次な都市機能を集積させる必要がある。そのため、津駅周辺地区、江戸橋駅周辺地区、大門・丸之内地区および津新町周辺地区等を核として、さらなる都市機能の誘導を図り、魅力を高めていくための、整備充実を進めていく。そして魅力ある都心づくりのためには、都心内および都心以外との交流連携機能の強化も必要であり、南北方向の連携軸（南北都心軸）として国道23号沿いを位置づけ、沿線市街地のさらなる都市機能の誘導と、都市基盤の充実を促進する。これに加えて、中長期的に県都としての求心力を高めるため、東西方向の新たな都心軸の形成を目指すこととする。

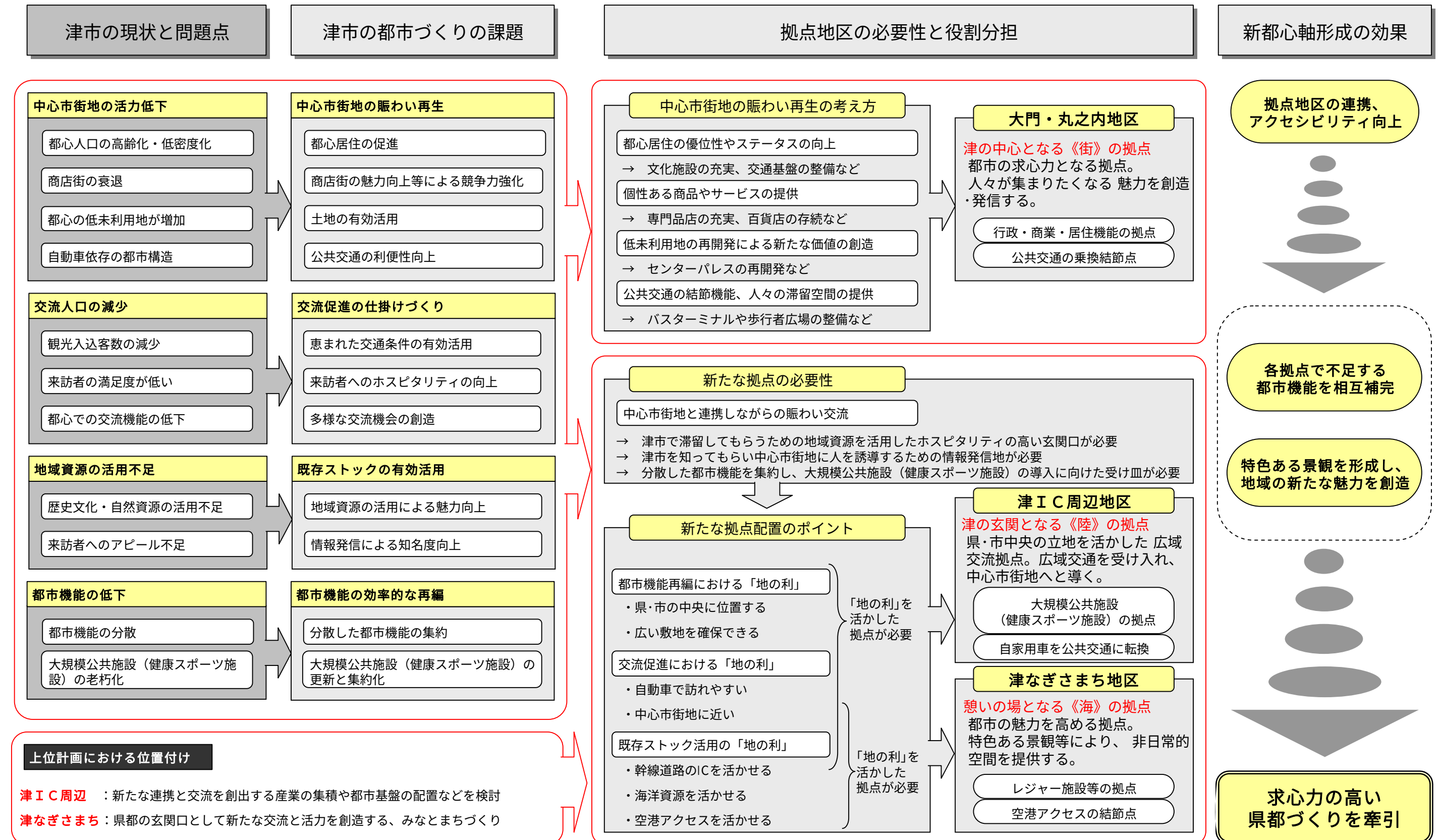
■新都心軸の位置づけ

南北都心軸は、国道23号沿道等に主たる行政、商業・業務、文化・教育等に係わる都市施設が立地しており、一定の機能を有しているが、海、中心市街地、内陸部に至る東西方向の連携は非常に弱い状況にある。この東西方向の連携軸は、南北都心軸との交点である中心市街地のさらなる賑わいづくりに資するとともに、南北都心軸のさらなる機能強化、ひいては津市全体の活性化を誘導する新たな都心軸（新都心軸）として位置づけられる。



(2) 拠点地区の必要性と、新都心軸に期待される効果

津市における都市づくりの課題を踏まえながら、拠点づくりの必要性、新都心軸形成の効果を整理する。



5-2. 新都心軸形成に向けてのコンセプト・基本方針

(1) 新都心軸のコンセプト

新都心軸に求められる役割を踏まえ、以下のようなコンセプトを設定する。

コンセプト： 『つなげる・つたえる・つどう』

つなげる
(交流・連携)

つたえる
(もてなし)

つどう
(癒し・賑わい)

- ①陸と海の拠点整備により、街の拠点（中心市街地）と広域圏をつなげる
- ②陸と海の拠点を、街の拠点（中心市街地）とつなげる
- ③津のアイデンティティ（個性や独自性、市民の愛着など）を確立し、まちの演出を通じて、広域圏に情報発信する
- ④各拠点の優れた交通条件や資源（海、歴史・文化、緑）を活用した来訪者へのもてなしにより、温かい心を伝える
- ⑤南北都心軸に不足している癒しにつながる機能（健康スポーツ、憩い）を強化して賑わいを誘導する
- ⑥癒しにつながる機能と南北都心軸が有する行政、商業、業務、文化、教育機能等とが一体となって、賑わいを誘導する

(2) 新都心軸形成に向けての基本方針

南北都心軸で不足する機能を新都心軸で補いながら、二つの軸が一体となって津市全体の活性化を誘導するような都市構造への転換を目指す。そのため、新都心軸の各拠点地区については、以下のような方針に基づくまちづくりを進め、それら拠点地区が一体となって津市全体の魅力が向上するよう連携の強化を図る。

① 津IC周辺地区

- 伊勢自動車道、中勢バイパスといった優れた交通条件を活かし、農業との調和を図る中で、南北都心軸で不足する健康・スポーツに係る施設整備や、情報発信機能の導入を進める。
- 企業立地の動向等、社会経済情勢の変化を見極めつつ、新たな産業機能の導入について検討する。

② 大門・丸之内地区

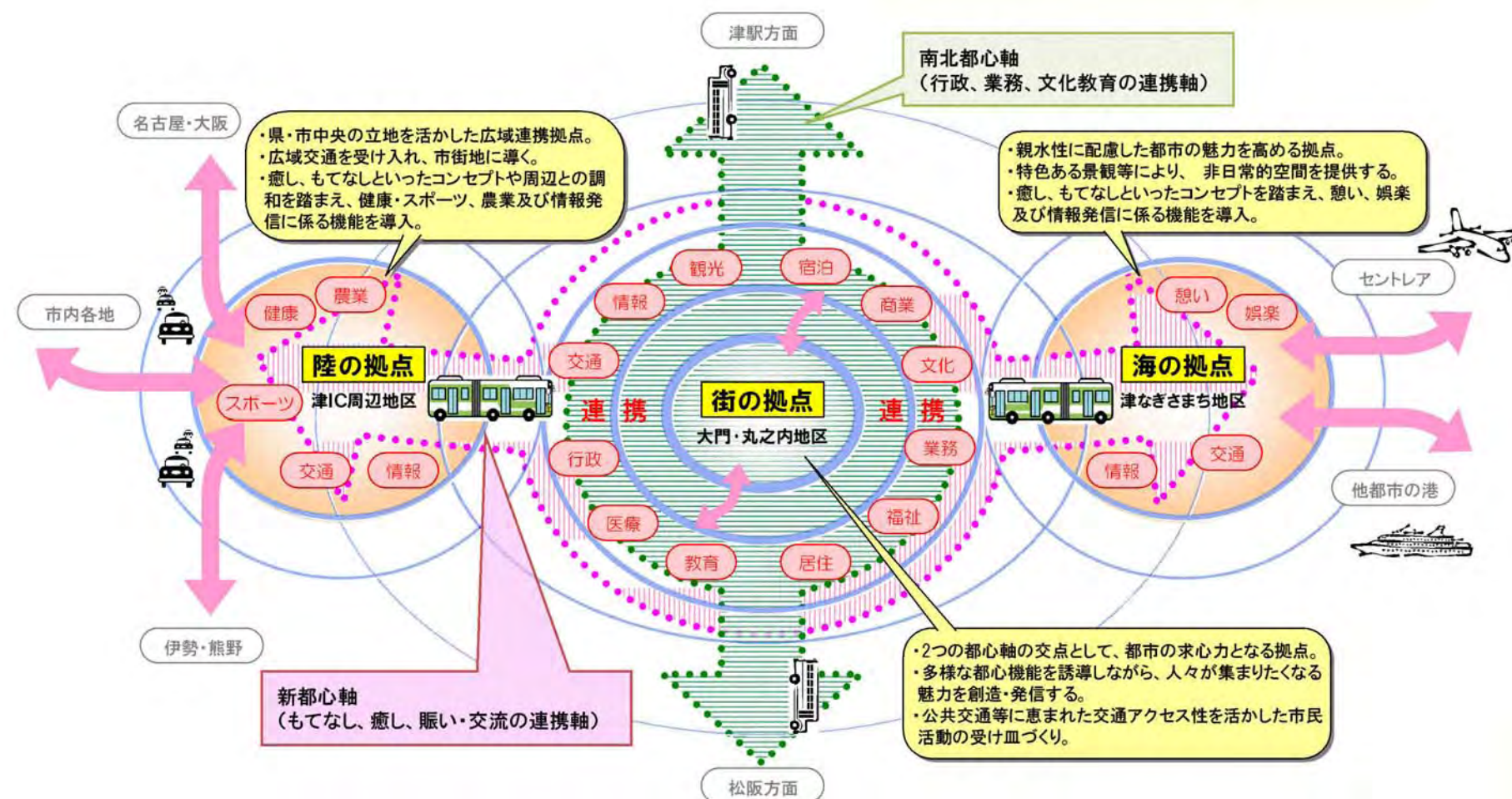
- 南北都心軸と新都心軸の交点に位置する中心市街地にあつては、歴史・文化といった地域資源を活かし、商業、居住、観光といった都市機能や、教育、文化、交流などの市民活動等、多様な機能が集積・複合化した、賑わいの核を形成する。

③ 津なぎさまち地区

- 中部国際空港につながる優れた交通条件を活かしながら、他都市の港との連携や情報発信機能の強化等、親水性を活かした憩いの空間づくりを進める。

④ 連携のあり方

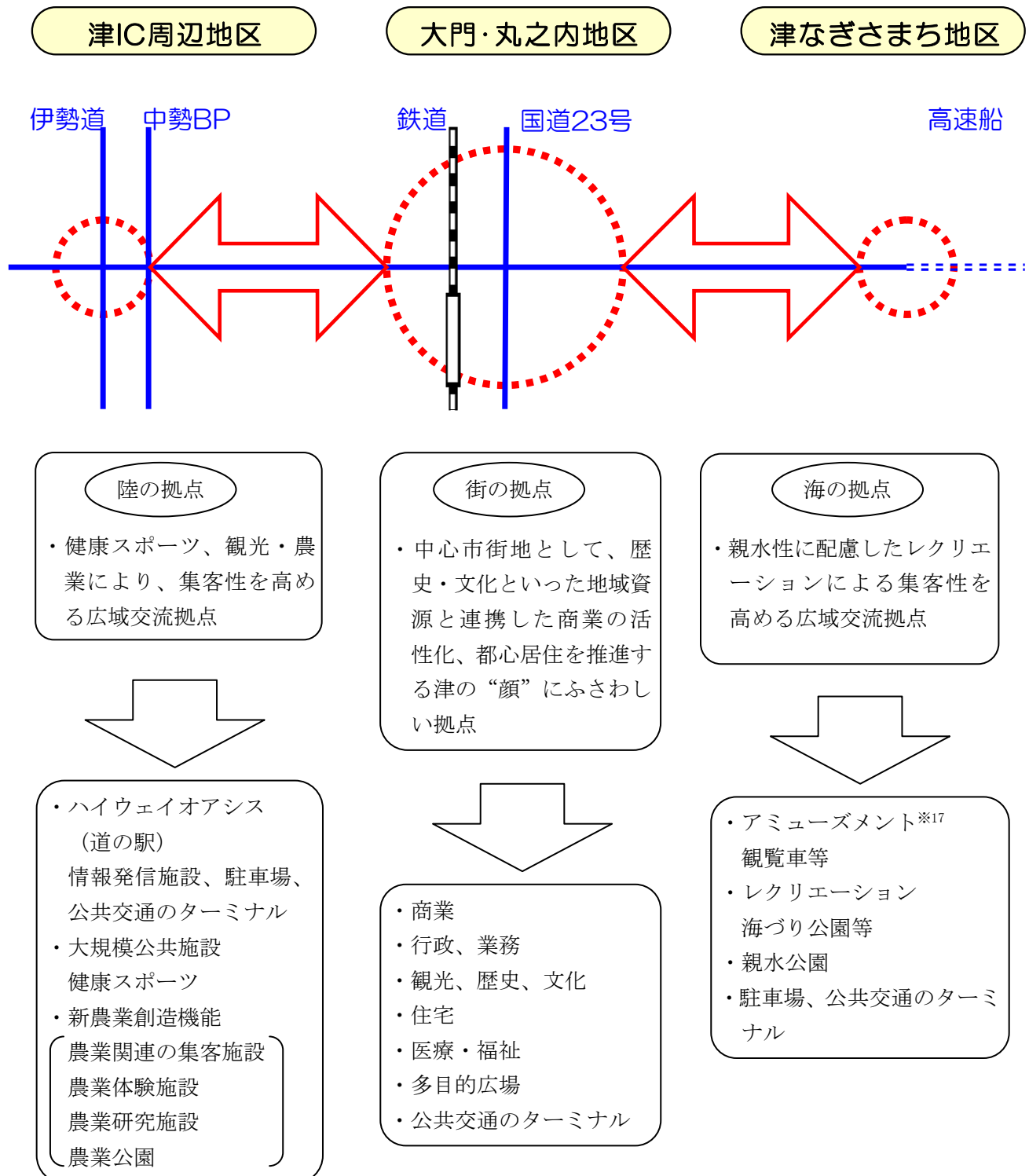
- 大門・丸之内地区を核として、三つの拠点地区の連携を強化するため、各拠点地区での交通結節機能の強化とともに拠点間を連結する公共交通サービスの導入を図る。
- 新都心軸は広域的な交流の受け皿としても機能するため、魅力あるランドマーク^{※16}の整備、津港跡部線沿道での良好な景観づくりにより、津を演出する。



6. 拠点地区基本構想の策定

6-1. 土地利用のイメージ

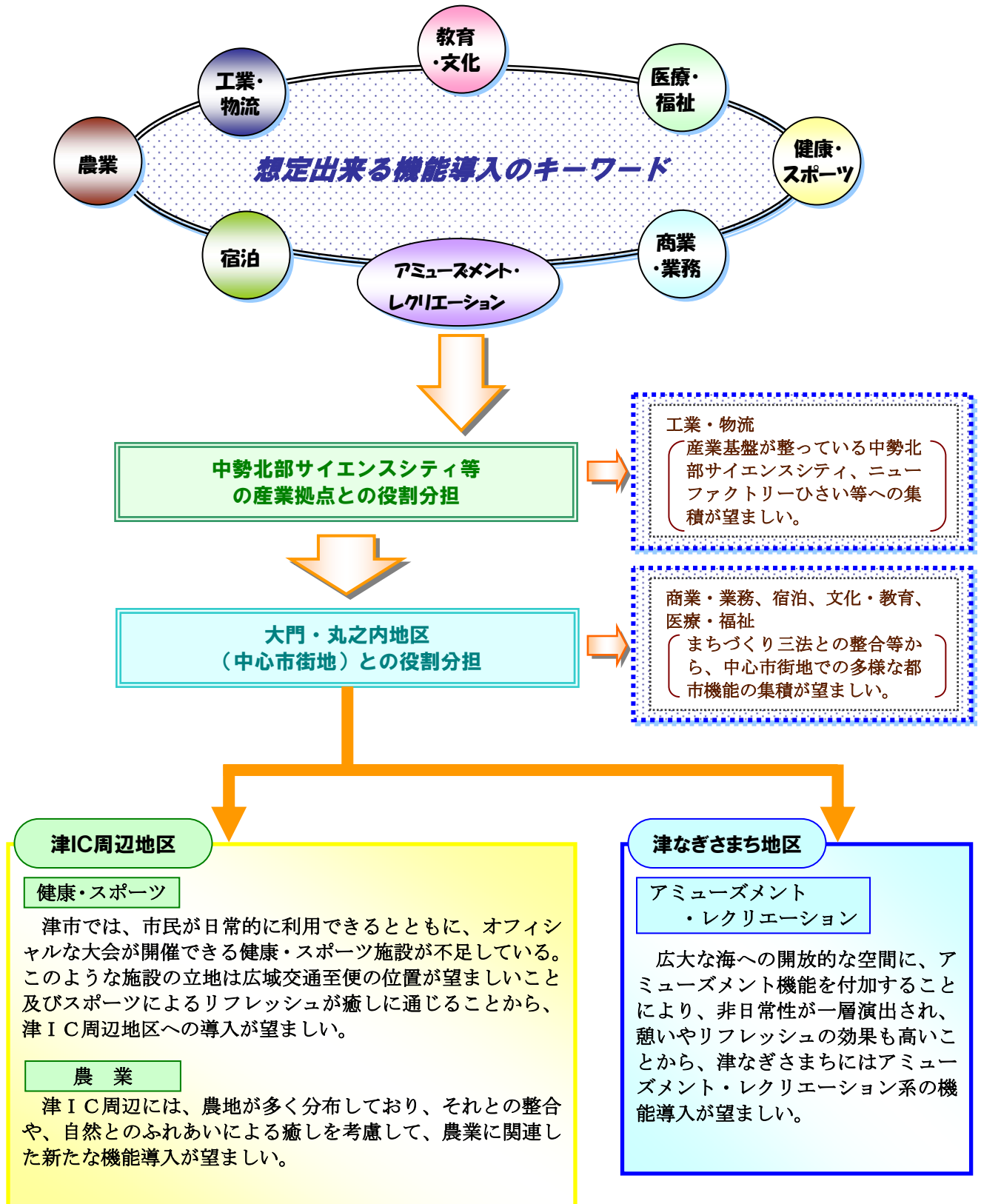
新都心軸の基本方針を踏まえて、各拠点地区での導入機能を以下のように設定する。



※津IC周辺地区、津なぎさまち地区の導入機能について次ページを参照

※津IC周辺地区、津なぎさまち地区の導入機能について

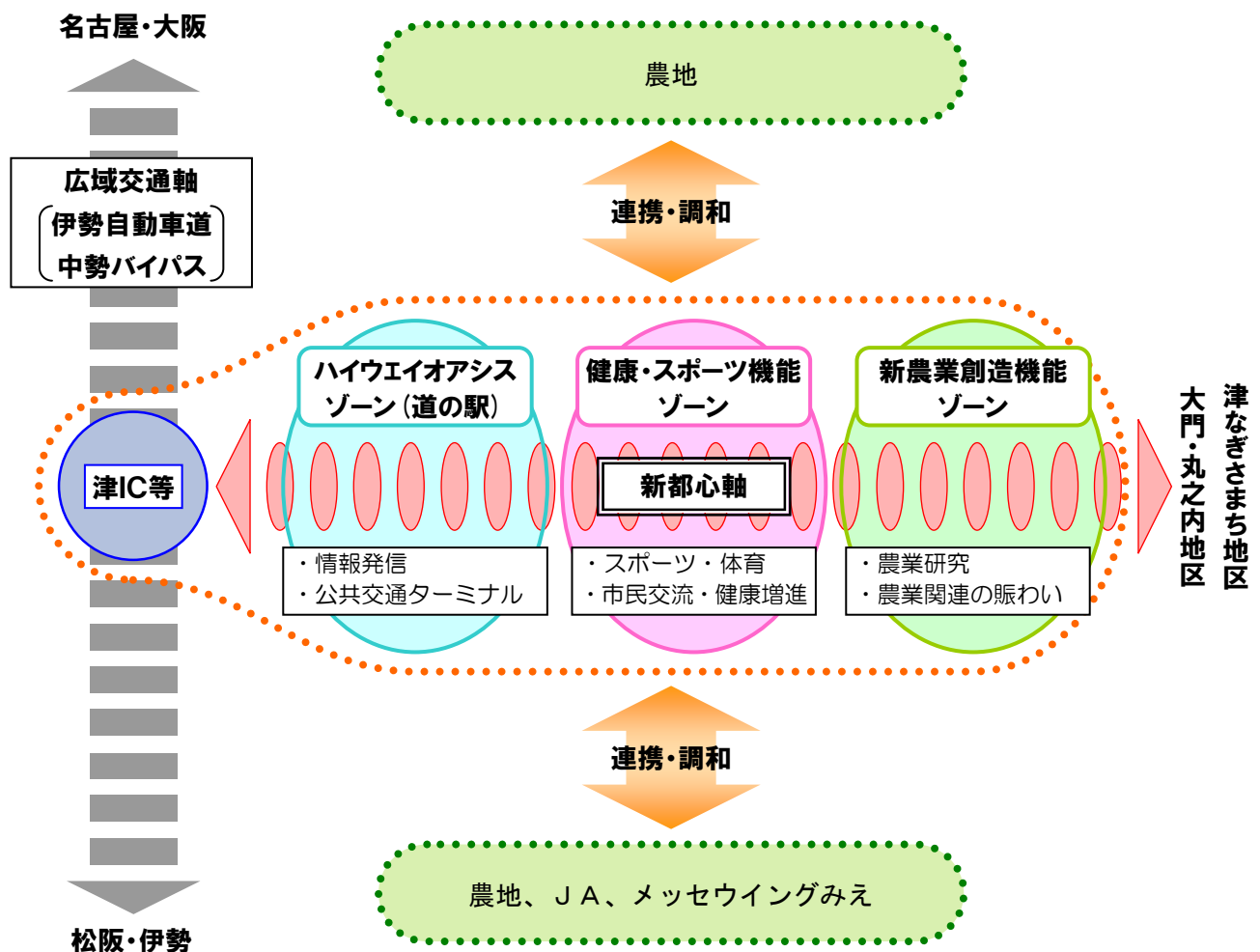
津IC周辺地区、津なぎさまち地区への導入機能として、いくつかの候補が考えられるが、市内の他の拠点地区との役割分担や、コンセプトとの整合等により、津IC周辺地区では、“健康・スポーツ”、“農業”に関連した機能を、津なぎさまち地区では“アミューズメント・レクリエーション”に関連した機能の導入を選定した。



6-2. まちづくり構想図の作成

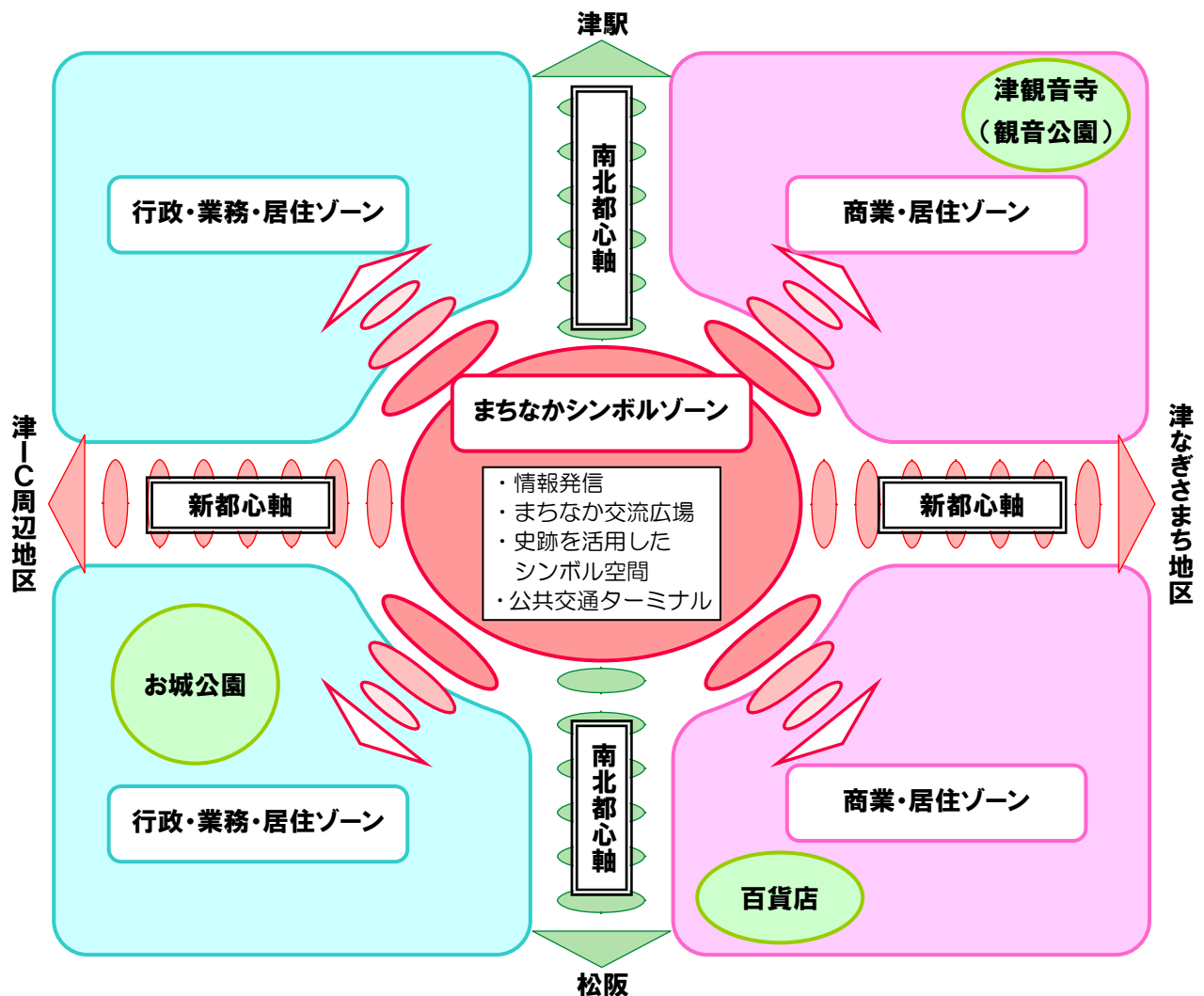
(1) 津 I C 周辺地区

ゾーン・導入施設メニュー		内 容
ハイウェイオアシスゾーン (道の駅)	情報発信	・津市の観光情報の提供や土産品等の販売を行い、中心市街地、津なぎさまち、さらには津市全体への興味を高め、津市への来訪意向上を高める施設
	パークアンドライド 駐車場、 公共交通ターミナル	・高速道路利用者が I C を出ることなく、公共交通で中心市街地、津なぎさまちにアクセスできるパークアンドライド駐車場、公共交通ターミナルの整備
新農業創造機能ゾーン ・農業関連の集客施設 ・農業体験施設 ・農業研究施設 ・農業公園		・J A と連携した産直市場（津市全体の農産品を集約）を設置し、訪問者だけでなく、市民も日常的に安全な食品が入手できる場の確保 ・市民農園等、訪問者、市民が農業を体験、学習できる施設 ・農業の付加価値を高めるための研究や二次製品の生産などの活動を行う施設
健康・スポーツ機能ゾーン		・周辺の田園風景に調和したスポーツ公園の整備 ・県都にふさわしい総合的なスポーツ施設 ・県大会や全国大会などの大規模なスポーツ大会を開催できる施設 ・全市的に市民が広く利用でき、健康づくりや競技スポーツ、生涯スポーツ活動の拠点となる施設



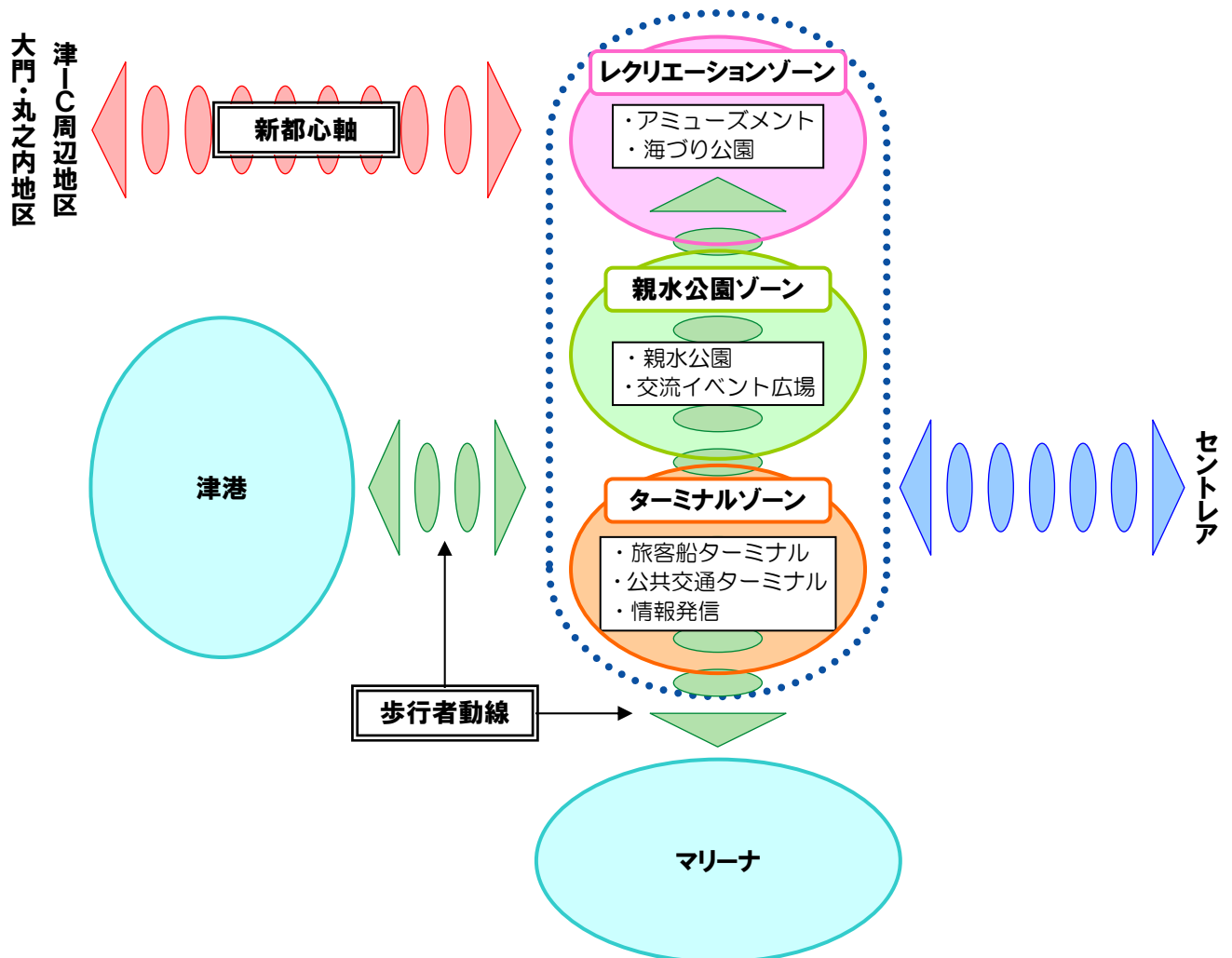
(2) 大門・丸之内地区

ゾーン・導入施設メニュー		内 容
まちなかシンボルゾーン	情報発信	・津市の観光情報等を訪問者に発信しながら、土産品等の販売を行い、中心市街地、津市全体に興味をもってもらえる施設
	多目的広場 (まちなか交流広場)	・南北都心軸、新都心軸が交わる拠点、津市の中心市街地にふさわしい賑わいと交流を演出する広場を設置 ・まちなかで憩い集える空間、イベント開催に資する空間として整備
	史跡を活用したシンボル空間	・津城跡の復元を行い、津市の観光資源、シンボル空間としての整備
	公共交通ターミナル	・バスの乗り継ぎ利便性を高め、中心市街地の交流機能を高めるための公共交通ターミナルを整備
その他		・行政・業務、交流、市民活動等の各種機能については、現況機能の活用とともに、公共施設の再配置等により機能強化を促進 ・商業機能については、商店街の空店舗活用や津観音寺、津城跡との連携により活性化を促進し、機能を強化 ・医療・福祉機能と一体的に都心居住を促進



(3) 津なぎさまち地区

ゾーン・導入施設メニュー		内 容
レクリエーションゾーン		・市民に非日常的空間を提供し、アミューズメント・レクリエーション機能を強化するため、観覧車（海辺のランドマーク）等の遊具、海づり公園等を整備
親水公園ゾーン		・海辺、浜辺を活かした親水性のある公園・広場の整備 ・市民の交流空間、イベント開催に資する空間の整備 ・海への眺望が楽しめる憩いの空間整備
ターミナルゾーン	情報発信	・津市の観光情報等を訪問者に発信しながら、土産品等の販売コーナーも設置し、中心市街地等への誘導を促進
	駐車場、公共交通ターミナル	・旅客者用の駐車場の拡充 ・市民、訪問者が公共交通で中心市街地等にアクセスできる、公共交通ターミナルの整備



7. 拠点地区連携基本構想の策定

7-1. 連携のイメージ

3つの拠点を連携し、新都心軸を形成するためには、各拠点地区での交通結節機能の強化及びそれら連絡する交通機関の整備といったハード面での対応とともに、津港跡部線沿道の良い環境づくりといったソフト面での対応も不可欠である。

従って、ハード・ソフト両面において、以下のような考え方により、次ページに示すイメージに基づく拠点間の連携を目指す。

(1) 連携の基本的考え方

1) ホスピタリティあふれる新都心軸

各拠点にある交通結節機能と情報発信施設を、拠点間連携の核的施設として位置付ける。

各拠点で様々な交通手段を利用する来訪者を受けとめ、情報を発信し、シームレス^{※18}な交通環境、憩い・潤いのある空間づくりを通じて、すべての拠点を回遊してもらうようなホスピタリティあふれる新都心軸を形成する。

2) 低炭素化社会に対応した交通環境づくり

津市の現状は、自動車交通への依存度が高い都市構造であるが、地球環境問題への対応や高齢化社会の進展による交通弱者の増加等を考慮した場合、新都心軸の連携は、バス等の公共交通や自転車などの交通手段へのシフト等、環境にやさしい都市構造への転換が望まれる。

そのため、各拠点に公共交通、自転車利用に対応した乗り継ぎ機能を配置し、津港跡部線におけるバス、自転車利用の促進、さらには、津駅、津新町駅等、鉄道駅との連携を強化する施策展開が必要である。また、長期的に津港跡部線の道路空間の再配分によりLRT^{※19}といった軌道系の交通手段の導入も検討する。

3) エリアマネジメントによる連携

エリアマネジメントとは、競争の時代に対応した都市づくりのため、地域の特性を重視し、地域の価値を高めるため、まちづくりに関わる様々な主体（市民、商店街、事業者、行政等）が一体となって、まちづくり活動を行っていくことである。

この考えをもとに、新都心軸地域をひとつのエリアにとらえ、行政だけでなく、各拠点の様々な主体が連携して、価値の高いまちづくりを進めていき、魅力ある景観づくり等を進め、新都心軸自体の価値を高める必要がある。

拠点地区連携イメージ

1) ホスピタリティあふれる新都心軸

各拠点地区の特性に応じた公共交通ターミナル、情報発信施設により、もてなし機能を充実させ、連携強化を進める

- ① 津IC周辺地区 ⇒ 伊勢自動車道、中勢バイパスといった広域交通の至便性を活かした陸の玄関口としてのもてなし機能
(ハイウェイオアシスの公共交通ターミナル、情報発信施設)
- ② 大門・丸之内地区 ⇒ 津市の“顔”、新都心軸の連携の核にふさわしい機能(まちなかの公共交通ターミナル、情報発信施設、多目的広場)
- ③ 津なぎさまち地区 ⇒ 中部国際空港に至る海の玄関口としての機能(公共交通ターミナル、情報発信施設)

(2) 低炭素化社会に対応した交通環境づくり

以下のような、ツールによって拠点間の連携を強化する

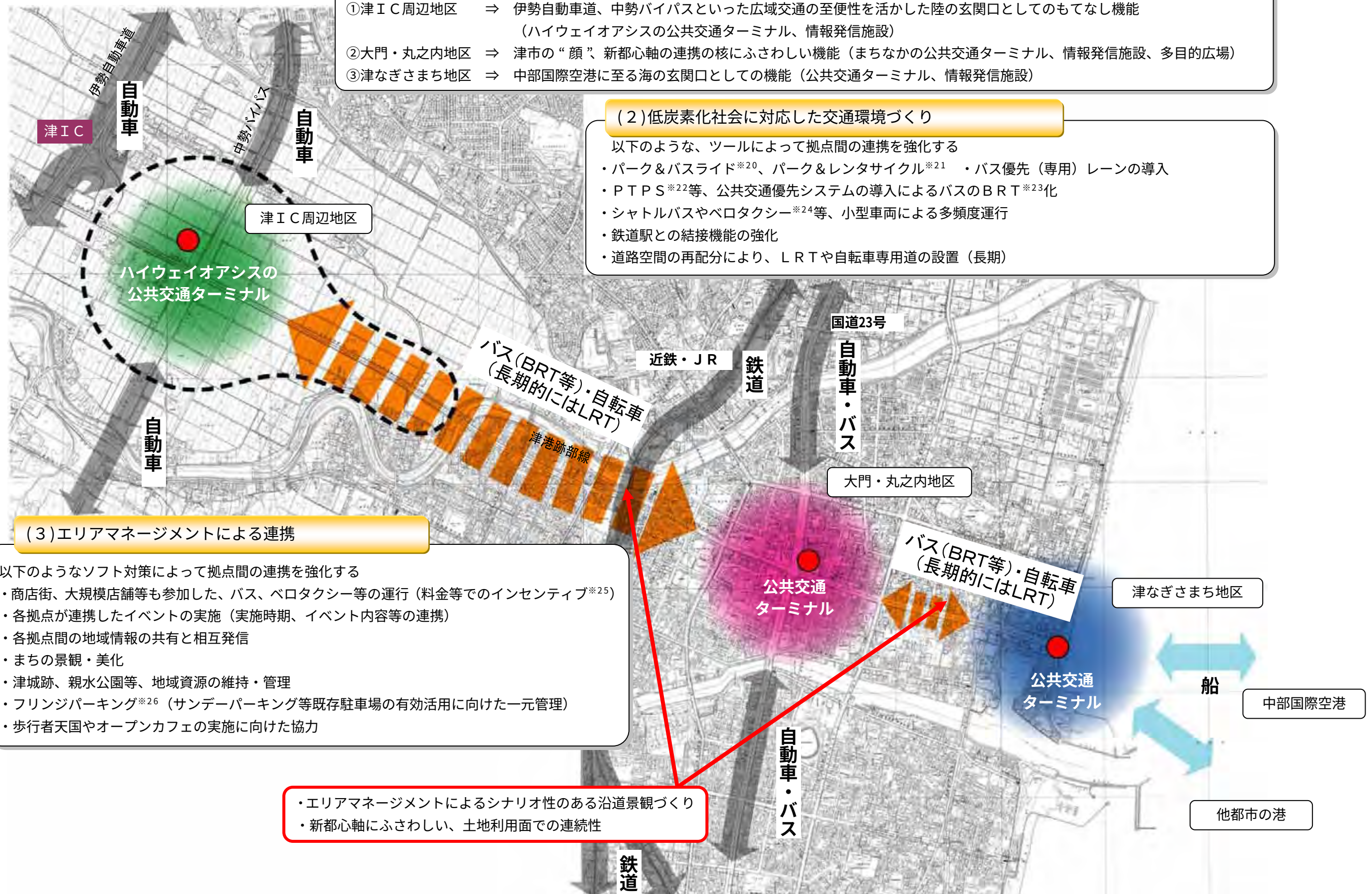
- ・パーク&バスライド^{※20}、パーク&レンタサイクル^{※21} ・バス優先(専用)レーンの導入
- ・PTPS^{※22}等、公共交通優先システムの導入によるバスのBRT^{※23}化
- ・シャトルバスやベロタクシー^{※24}等、小型車両による多頻度運行
- ・鉄道駅との結接機能の強化
- ・道路空間の再配分により、LRTや自転車専用道の設置(長期)

(3) エリアマネージメントによる連携

以下のようなソフト対策によって拠点間の連携を強化する

- ・商店街、大規模店舗等も参加した、バス、ベロタクシー等の運行(料金等でのインセンティブ^{※25})
- ・各拠点が連携したイベントの実施(実施時期、イベント内容等の連携)
- ・各拠点間の地域情報の共有と相互発信
- ・まちの景観・美化
- ・津城跡、親水公園等、地域資源の維持・管理
- ・フリンジパーキング^{※26}(サンデーパーキング等既存駐車場の有効活用に向けた一元管理)
- ・歩行者天国やオープンカフェの実施に向けた協力

- ・エリアマネージメントによるシナリオ性のある沿道景観づくり
- ・新都心軸にふさわしい、土地利用面での連続性



7-2. 連携施策の検討

本章では、連携のイメージで示した、公共交通機関の導入について検討する。

(1) 新都心軸の連携に向けた、公共交通機関導入の可能性

導入する公共交通機関として考えられるパターンは、大別すると下表のとおりとなる。

- 新都心軸に公共交通機関を導入する場合は、現状の津市の都市規模等を勘案すると、バス系が最も適すると考えられる。
- 今後の都市発展を考慮すると、L R Tなどの中量軌道系の公共交通機関の導入可能性についても、検討が必要と考えられる。

新都心軸への公共交通施策の導入メニュー

分類		高速鉄道系	中量軌道系	バス系
導入機関の例		地下鉄、モノレール、新交通システムなど	L R T、トロリーバス※ ²⁷ など	路線バス、基幹バス、B R Tなど
車両イメージ				
主な特徴	輸送力の目安	15,000人/時以上	3,000～15,000人/時	3,000人/時以下 連接化で一定の増強が可能。
	表定速度の目安	30～35km/h程度 (地下鉄)	20～30km/h程度 (L R T)	10～15km/h程度 (路線バス) 15～20km/h程度 (基幹バス) 20～25km/h程度 (B R T)
	整備費の目安	200～300億円/km (地下鉄) 50～150億円/km (新交通システム)	10～50億円/km (L R T)	5億円/km (B R T) 軌道を必要としないが、専用通路の整備が望ましい。
津市への適用性		地下鉄または全線高架となり高コストのため、適さない。	バス系で輸送力が不足する場合には、導入が考えられる。	現状の津市には最も適すると考えられる。

【参考事例】 L R T事例（富山ライトレール）

J R 西日本が運営していた J R 富山港線を第三セクターの富山ライトレール株式会社に移管し、L R T化した我が国初の本格的 L R T。開業以来、高齢者の外出機会の増加や自動車利用からの転換により、順調に乗客数を伸ばしている。また、富山駅の高架化にあわせて、L R Tの富山地方鉄道路線への乗り入れが計画されており、さらなる利用者の増加が期待されている。



【参考事例】 B R T事例（神奈川中央交通・ツインライナー）

神奈川県藤沢市において平成17年3月に導入。連接バス、P T P S（公共車両優先システム）、バスロケーションシステム※28の導入やバス停の整備、フィーダー（支線）バス※29の運行を行い、駅前の混雑緩和、定時性の確保、速達性の向上を図り、本格的 B R Tを目指している。



【参考事例】 B R T事例（京成バス）

幕張新都心地区（千葉市）では、幕張メッセのオープン以来、「職・住・学・遊」の複合機能が集積。それに伴い、駅からの当エリアへのバス需要が高まり、増便を繰り返し、輸送力の増強により対応してきたが、駅前広場の構造上、これ以上の増便が困難であることから、輸送力の向上に併せ、環境面・コスト面での効果が期待される連接バスを平成10年より導入。

今後は連接バスの機能維持・更新とともに、B R T化を実現し、各種情報提供やスピードアップを図ることで、利用者の利便性向上を目指している。



※ 参考データ ： 幕張本郷駅～幕張新都心地区間のバス便数は530便/日、輸送人員19,000人/日
ピーク時（午前8時台）は急行バスのみで24便/時、輸送人員3,000人/時

【参考事例】LRT導入時の整備費用（他都市の事例より）

宇都宮市においてLRT導入について本格検討した際に、整備費用は、約355億円と試算されている。

宇都宮市のLRT整備延長は約15kmを想定していることから、概算の整備費用は1kmあたり約24億円となる。

●LRTの整備費用について

下表の事業費は「新交通システム導入基本計画策定調査」(H15.3)において算定された額です。

(億円)

	事業費(※1)	整備主体(※2)	
		事業者	公共(国・地方)
車両(LRV)	70.0	35.0	35.0
走行路面・路盤	95.1		95.1
軌道施設(用地費含む)	44.2		44.2
軌道敷土工事	3.3		3.3
新設橋梁(鬼怒川及びJR横断部)	52.0		52.0
車両基地(用地費含む)	23.7		23.7
変電所(用地費含む)	2.4		2.4
電気・信号	60.0		60.0
停留場	1.0		1.0
測量・監督費	3.6		3.6
合計	355.1	35.0	320.3
財源別内訳 (※2)	事業者	35.0	
	国	94.6	
	地方	225.7	

※1 事業費：四捨五入しているため、合計とは合致しない

※2 整備主体／財源別内訳：「都市交通システム整備事業」(H19国土交通省創設)における『公設民営』方式を前提とする

【公設民営方式=公共が施設を整備し、民間が運営を行う方式】

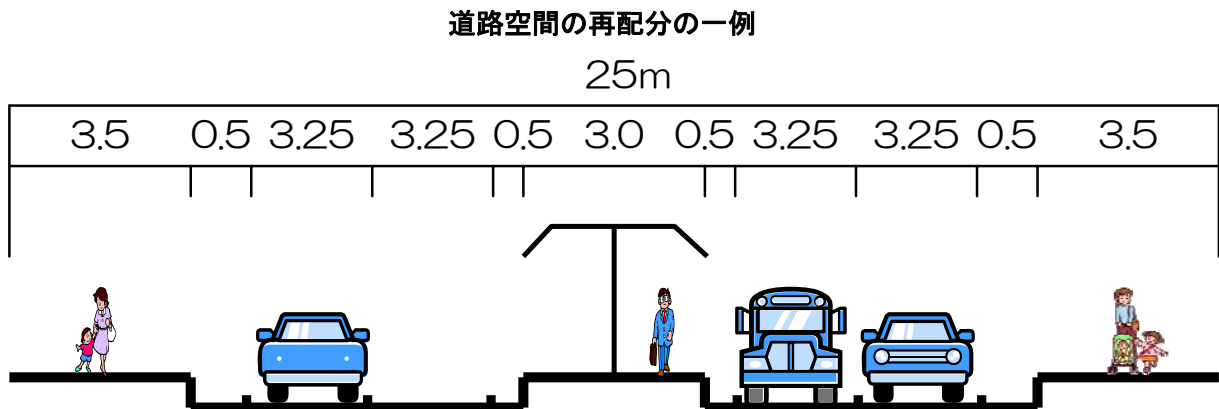
その他、整備費用を試算した事例として下記が挙げられる。

- ・京都市のLRT導入検討における整備費用：1kmあたり約22～33億円
- ・堺市のLRT導入検討における整備費用：1kmあたり約50億円

(2) 津港跡部線における道路空間の再構成イメージ

新都心軸上に位置する津港跡部線の道路空間の再構成により、新都心軸の連携を強化するための公共交通機関の導入空間を確保する。

津港跡部線の道路総幅員は25m程度であり、BRTやLRTの導入空間は物理的には確保可能と考えられるが、中心市街地であることを考慮した歩道幅員の確保や、車線数が片側2車線から1車線となり、かつ信号制御に制約を受けるなど、交通処理能力の低下への対処などが課題となる。



道路空間を再配分した事例（富山ライトレール）



(3) 新都心軸の連携に向けた課題と施策

新都心軸の連携強化に向けた課題と問題点を踏まえ、施策の方向性について整理する。

新都心軸の連携強化に向けた課題と考えられる施策

新都心軸の連携強化に向けた主な課題	現状のバス交通における主な問題点	施策の方向性	施策の具体例
【Keyword：利便性向上】 各拠点へのアクセス性向上 拠点間のアクセス性向上 鉄道駅との連携 既存都心軸（南北軸）との連携	輸送力が低い	運行本数の強化	路線の再編等 乗換ターミナル整備等
		輸送力の強化	車両の更新等 連結バス導入（BRT化）等 LRT導入等
	速達性が低い 定時性が低い	ソフト面の運行支援	PTPS導入等 バスロケーションシステム導入等
		ハード面の運行支援	バスレーン導入等 主要交差点の立体化等 LRT導入等
	運行頻度が低い	路線の延長短縮	乗継割引の導入等 ICカード導入等
		運行本数の強化	路線の再編等 乗換ターミナル整備等
	乗り換えが不便	南北都心軸と新都心軸との連携強化	路線の再編等 乗換ターミナル整備等
【Keyword：持続性確保】 利用者ニーズへの対応 沿線のまちづくりとの調和 管理運営の仕組みづくり 低炭素社会への対応	快適性が低い 乗降が不便	バリアフリー化など 利用者環境への配慮	車両の更新等 乗換ターミナル整備等 LRT導入等
	利用者が減少傾向 事業の採算性が低下	老朽化設備の更新	車両の更新等 乗換ターミナル整備等
		利用の促進	割引施策導入 パーク＆バスライドの推進等 沿線の土地開発促進等
	環境負荷が高い	環境性能向上	PTPS導入等 ハイブリット車の導入等 LRT導入等

8. 実現化方策の検討

8-1. 事業手法

各拠点地区および拠点間の整備・運営に係る方策を検討する。

(1) 財源確保の方向性

各拠点の施策ごとに財源確保の方向性を示す。

財源確保の方向性

	施策	財源確保の方向性
津IC周辺地区	・ I C接続道路 ・ 広場 ・ ハイウェイオアシス (パークアンドライド 駐車場、公共交通ターミナル、情報発信施設)	[まちづくり交付金] ・ 広場、パークアンドライド駐車場はまちづくり交付金における地域生活基盤施設として整備 ・ 公共交通ターミナル、情報発信施設は高次都市施設として整備
	・ 新農業創造機能	[まちづくり交付金] ・ 産直施設等、市民、訪問者が交流する施設については、まちづくり交付金における高次都市施設として整備 [農業振興に関わる事業] ・ 市民農園、体験農園等について、農業振興に必要な施設として整備
	・ 健康・スポーツ機能施設	[起債事業（合併特例債）] [都市公園事業] [まちづくり交付金] ・ 都市公園事業を基幹事業としてまちづくり交付金を活用
大門・丸之内地区	・ 公共交通ターミナル ・ 歩行者道（立体横断施設） ・ 広場	[まちづくり交付金] ・ 広場は、地域生活基盤施設として整備 ・ 公共交通ターミナル、情報発信施設、歩行者の立体横断施設は高次都市施設として整備
	・ 津観音寺と商店街の一体整備等ハード面での商業機能の強化	[市街地再開発事業、優良建築物等整備事業] ・ 商店街の再編、共同化 [まちづくり交付金] ・ 市街地再開発事業等を基幹事業として、まちづくり交付金を活用
津なぎさまち地区	・ 駐車場、公共交通ターミナル ・ 親水公園 ・ 情報発信施設 ・ 海づくり公園 ・ 歩行者道（人道橋）	[港湾事業] ・ 公共水面の埋めたてにあわせて、駐車場、公共交通ターミナル、親水公園、海づくり公園等の整備 [まちづくり交付金] ・ 情報発信施設、人道橋は、高次都市施設として整備
拠点間連携	・ バス路線再編 ・ P T P S 整備 ・ 車両の更新 (B R T化)	[地域公共交通活性化・再生総合事業] ・ 地域公共交通総合連携計画を策定し、事業費等の補助制度を活用 [バス利用促進等総合対策事業] ・ オムニバスタウン整備総合対策事業等における補助制度を活用

(2) 民間活力の導入

民間活力を導入する施設として、健康スポーツ施設、情報発信施設、アミューズメント・レクリエーション施設等が想定されるが、資金調達や管理運営および施設の所有形態等に応じて、以下のような事業手法が考えられる。

検討しうる主な事業手法のメニュー（メリット・デメリット等）

民間活力導入の度合い		民間活力導入度合い								
		低							高	
検討しうる主な事業手法		①直営方式	②DB方式 (Design-Build)	③包括的業務委託 方式	④DB+0方式 (右記DBと0の分離発 注)	⑤BT0方式（PFI） (Build-Transfer-Operate)	⑥BOT方式（PFI） (Build-Operate -Transfer)	⑦BOO方式（PFI） (Build-Own - Operate)	⑧公有地活用方式 (定借等)	
業務 分担	設計・建設	市	民間	市	民間	民間	民間	民間	民間	
	管理・運営	市	市	民間	民間	民間	民間	民間	民間	
市と民間事業者の契約形態										
資金調達		市	市	市	市	民間	民間	民間	民間	
施設 所有	契約期間中	市	市	市	市	市	民間	民間	民間	
	契約満了後	市	市	市	市	市	市	民間	民間	
評 価	概要	民間ノウハウはほぼ活用せず、従来どおり市が主導となるため内部説明はし易い反面、市が全てのアイデア等を構築する必要がある。	民間ノウハウを一定活用しつつ、事業者選定労力はPFI等より軽減できるが、ソフトの主体たる市の意向がハード面での民間ノウハウに相当程度制約を与える恐れが高い。	ハードとソフトの評価が裏返った上で、概ね左記評価と同様だが、ソフトの内容がハードの制約を受けうる事業であるほど、民間ノウハウ活用余地が一層乏しくなる。	ハード・ソフト両分野でそれぞれ最適な事業者を選定しうるが、ソフト面ではハード条件ありきのため、民間ノウハウ活用余地に制約が生じる。また、事業者の選定を2度行う必要がある。	左記DB0方式と同程度の民間ノウハウの活用に加え、市の財政負担の平準化、及び金融機関のモニタリング機能も期待できるが、民間の金利の高さの影響を受けると共に、BOT方式等と異なり、管理運営面での官民の事業範囲の明確化が必要となる。	左記BT0方式と異なり民間所有の施設となるため、管理運営も含め全ての業務が民間の事業範囲となる。一方、民間が施設を所有することに伴う公租公課（法人税の負担増も含む）の影響を受ける。	左記BOT方式に対する評価とほぼ同様となるが、事業期間満了後の本事業を取巻く環境やニーズが不透明な中で、その時点での資産の取扱いが事業者委ねられる点で市にとってリスクとも考えられる。	市は土地の確保以外に本事業に対する財政負担がなく地代も得ることから、最も効率的と言える。一方、そもそも事業の採算性が市場で確保されることが前提条件となるため、その見極めは非常に慎重に行う必要がある。	
	個別 判定	市の意向反映度	◎	ハード面：△ ソフト面：◎	ハード面：○ ソフト面：△	ハード面：△ ソフト面：△	△	△	△	
		民間ノウハウ活用度	×	ハード面：○ ソフト面：×	ハード面：×	ハード面：◎ ソフト面：△	◎	○	◎	
		市財政負担削減期待度	×	△	△	○	◎と○の間	◎と○の間	◎と○の間	◎
		リスク管理の効率度	×	△	△	△	○	◎	◎	△
		事業者選定の簡易度	◎	△	○	×	×	×	×	△
その他留意事項 (特に対応を検討すべき事項)		・建築資材の高騰 ・事業のモニタリング機能の確保	・建築資材の高騰 ・事業のモニタリング機能の確保	・建築資材の高騰 ・事業範囲外の部分の対応 ・指定管理者制度の取扱い	・競争環境の確保 ・建築資材の高騰 ・事業範囲外の部分の対応 ・指定管理者制度の取扱い	・競争環境の確保 ・建築資材の高騰 ・事業範囲外の部分の対応 ・指定管理者制度の取扱い	・競争環境の確保 ・建築資材の高騰 ・指定管理者制度の取扱い ・施設に対する抵当権の取扱い	同左	・競争環境の確保 ・事業安定性の評価方法（REIT等の対応含む） ・地代の取扱い	
主な参考事例		市の既存関連施設ほか	高崎市医療保健センター（仮称）・新図書館建設事業	指定管理者制度導入済みの多数の公立図書館ほか	府中市市民会館・中央図書館複合施設整備事業の一部が類似のスキーム	さいたま市（仮称）プラザノース整備事業ほか	桑名市図書館等総合公共施設整備事業	—	藤枝市南志太病院跡地公共民間複合施設整備事業（図書館＋大規模SC）	

※適用可能性が極めて低いと考えられる事業方式（例：官民共同出資方式（いわゆる3セク等））については、記載していない。

8-2. 事業推進方策の検討

(1) 事業推進プログラム

津市の現状およびまちづくりの方向性を踏まえ、各拠点地区の開発および新都心軸の連携強化に向けて、段階的な整備シナリオを立案する。

新都心軸の連携強化に向けた段階的整備

	拠点地区の開発	新都心軸の連携強化（公共交通機関の整備）		
		利便性向上		持続性確保
		ハード施策	ソフト施策	
STEP 1	■ 拠点開発・整備に向けての市民コンセンサスの形成 ■ 津IC周辺地区 ・開発許可、地区計画 ・関係機関との協議（高速道路・農政関係） ・健康・スポーツ機能施設の整備 ■ 大門・丸之内地区 ・公共交通ターミナル、多目的広場の整備 ・商業活性化 ・都心居住の推進 ■ 津なぎさまち地区 ・公有水面の埋立てに向けた協議	バスレーンの整備 バス車両の更新等	バス路線の改編 P T P S等の運行支援 乗継割引の導入	割引施策導入 パーク&バスライドの推進等
STEP 2	■ 津IC周辺地区 ・新農業創造機能の整備 ・ハイウェイオアシス(道の駅)の整備 ・公共交通ターミナルの整備 ■ 大門・丸之内地区 ・津城跡等を活用したシンボル空間の整備 ・商業活性化 ・都心居住の推進 ■ 津なぎさまち地区 ・公有水面の埋立て アミューズメント・レクリエーション施設整備 親水公園整備 公共交通ターミナル	連接バス導入（BRT化） 主要交差点の立体化等	ICカード導入 バスロケーションシステムの導入等	ハイブリッド車の導入等
STEP 3	■ 津IC周辺地区 ・市街化区域に編入 ・もてなし、癒し、賑い機能の保全 ■ 大門・丸之内地区 ・賑い、住環境の保全 ■ 津なぎさまち地区 ・癒し、もてなし、賑い機能の保全	LRT導入等		

- STEP 1・2として、PTPSの導入、バスレーンの整備、連接バスの導入等により、国土交通省が推進している「日本型BRT」に近い公共交通機関の導入を想定する。
- STEP 3として、津市の活性化に伴う輸送力強化の必要性に応じて、LRTの導入を想定する。

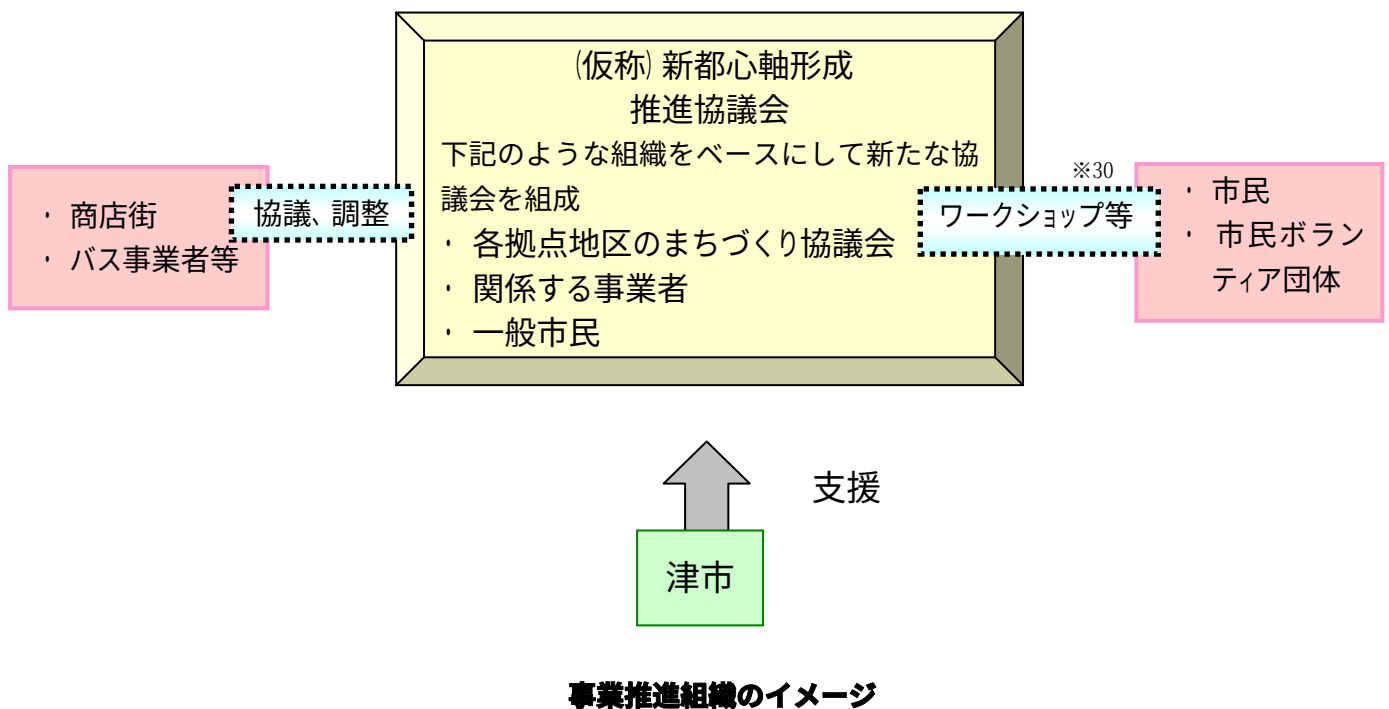
(2) 事業推進方策の検討

成長都市の時代から成熟都市の時代への移行に伴い、行政主体の都市づくりから市民、事業者が主体となって都市を管理運営することの必要性が高まっている。また、都市間競争が益々激化する情勢にあっては、画一的な都市から脱皮し、地域特性を重視した付加価値の高いオンリーワン都市が望まれる。

このような背景から市民、事業者、行政といった都市づくりに関わる多様な主体が協力しあって、まちを管理、運営する**エリアマネージメント**を重視したまちづくりが求められている。

従って、新都心軸の形成には行政、民間の協働が不可欠であることから、実現化に向けていかに新都心軸づくりの活動主体を推進組織にとり込み、各関係者間のコンセンサスを得るかが重要である。

将来的にはエリアマネージメントの運営主体に移行できるような事業推進組織が望ましいことから、各拠点で既に活動している組織をベースにして、3つの拠点全体のまちづくりを総合的に検討できるような組織が望ましい。



9. 参考資料

9-1. 類似事例調査

1. 目的

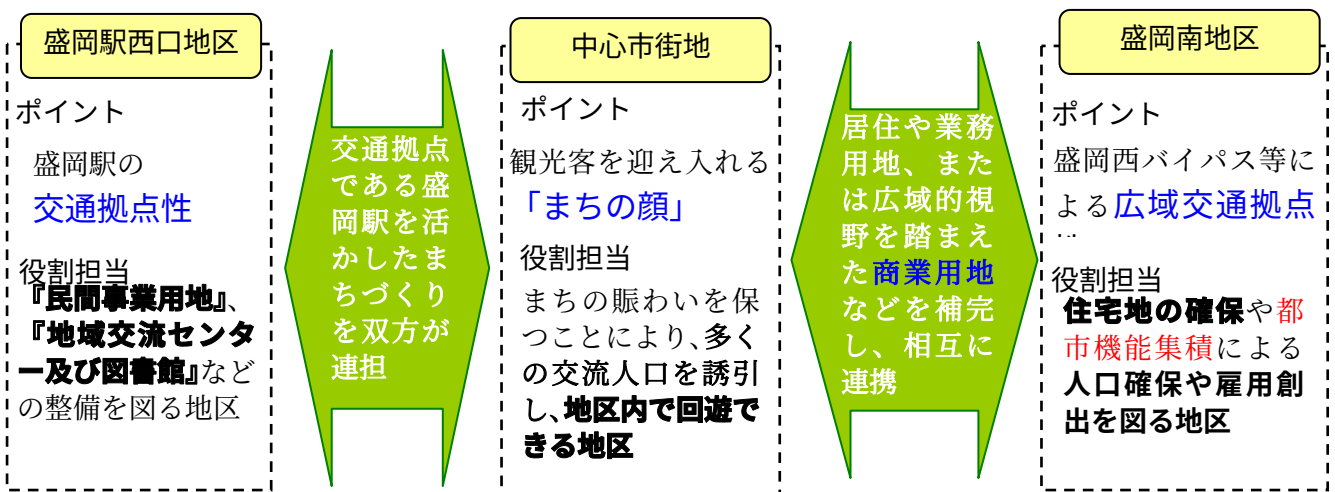
新都心軸形成にあたり参考となる類似都市等における都市拠点、都心軸整備及び新市街地形成に係る先進的な事例を調査・研究し、新都心軸形成を進める上で適用または応用可能であるかを探り、津市における都心軸の形成及び持続的な発展の一助とする。

2. 調査対象都市

本調査では、それぞれ都心軸、公共交通のサービス水準の向上、土地利用、都心居住に係る事業の促進による都市計画を行なっている以下の国内外5都市を対象に調査、研究する。

	都心(市)軸	公共交通 (バス)	公共交通 (LRT等)	土地利用の規制・誘導	都心居住推進 事業
盛岡市	○	○			
金沢市	○	○		○	○
富山市		○	○		○
クリチバ市	○	○		○	
フライブルグ市			○		

●各地区の役割



○ 盛岡南地区への大規模S.C誘致による効果と影響

都市軸上への大規模S.C誘致による中心市街地への影響

盛岡南地区に立地した大型店は、市外・県外からの新たな集客を生み出しているが、同時に、**中心市街地等の既存商業施設に影響を及ぼしている部分**もある。

以下、盛岡市の見解

盛岡市が東北地方北部の交流拠点都市としての役割を担うとともに、総合的發展を遂げるためには、中心市街地活性化による活力維持を最重要と位置づけ、かつ、中心市街地の経済面や居住人口への当面の影響は想定されるものの、盛岡駅西口地区及び盛岡南地区の計画的整備も必要と考える。



盛岡南地区の開発



盛岡南地区の用途地域

金沢市 <都心軸形成ビジョン>

○ 都心軸形成によるまちづくりに至った背景

金沢市では「小さくても世界の中で独特の輝きを放つ『世界都市 金沢』」を目指して、1997年に世界都市構想を掲げ、その中で世界都市であるための条件の1つとして、『活力があること』を挙げている。

しかしながら、金沢市では人口増加の影響により、**市街地の郊外への拡大**が進み、それに伴って、**住宅の郊外化**、**大規模商業施設の郊外立地**が進んだことで、**中心市街地の空洞化**が問題となっていた。

そこで、先の世界都市構想で挙げた『活力あるまち』を目指すために、都心軸形成によるまちづくりにより中心市街地の活性化を図るとしている。

○ 金沢市のプロフィール

●人口

金沢市の人口：454,607人 中心市街地の人口：62,245人（減少傾向 なお、全市人口の13.4%）
（H17国勢調査）

○ 都心軸と各地区に求める機能

●金沢市の都心軸の定義

高次の都市機能を適正配置、にぎわいと格調高い空間の創出（金沢港→金沢駅→武蔵ヶ辻→片町・香林坊に至る約7.5km）

●西部地区

県庁など広域行政関連施設、県立中央病院や老人保護施設などを活用した、健康・医療機能の一層の集積。

●駅西地区

近代的な金沢を象徴する地区として積極的に開発を推進。

●駅東地区

自然環境や伝統環境と調和した市街地整備。



図 金沢市の都心軸



石川県庁 新庁舎 （2003年移転）



金沢駅東広場（もてなしドーム）



市街地再開発事業
「ルキーナ」金沢

○ 「都心軸」位置づけ後のまちづくり ～土地利用編～

● 「都心軸」位置づけ後の流れ

1997年	都心軸形成ビジョン発表（金沢世界都市構想）
1998年	「市街地拡大の抑制」の方針（都市計画マスタープラン）
2000年	開発と土地利用の適正化を図るため、 ・「金沢市における土地利用の適正化に関する条例」を制定 ・「金沢市における市民参画によるまちづくりの推進に関する条例」を制定
2002年	大型店の郊外部への出店抑制と中心市街地への誘導を図ることを目的に「金沢市における良好な商業環境の形成によるまちづくりの推進に関する条例」（略称「金沢市商業環境形成まちづくり条例」）を制定
2003年	県庁が「西部地区」に移転

● 金沢市商業環境形成まちづくり条例

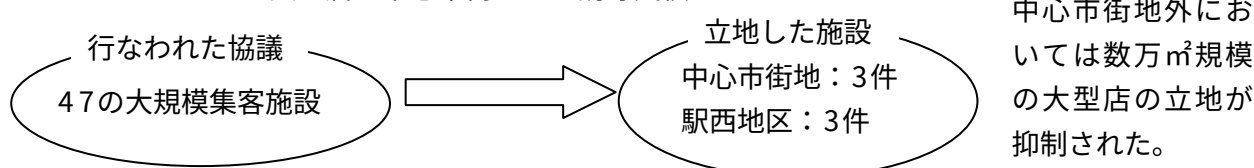
・ 概要

本条例は良好な商業環境の形成によるまちづくりの推進のために集客施設の建築等の手続きを定め、都市機能の適正配置を図るとともに、個性豊かで住みよい都市環境づくりを目指すことを目的としており、**大規模店舗の立地を中心市街地や地域拠点に誘導し、郊外部への出店を抑制**することでコンパクトなまちづくりを目指している。

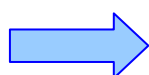
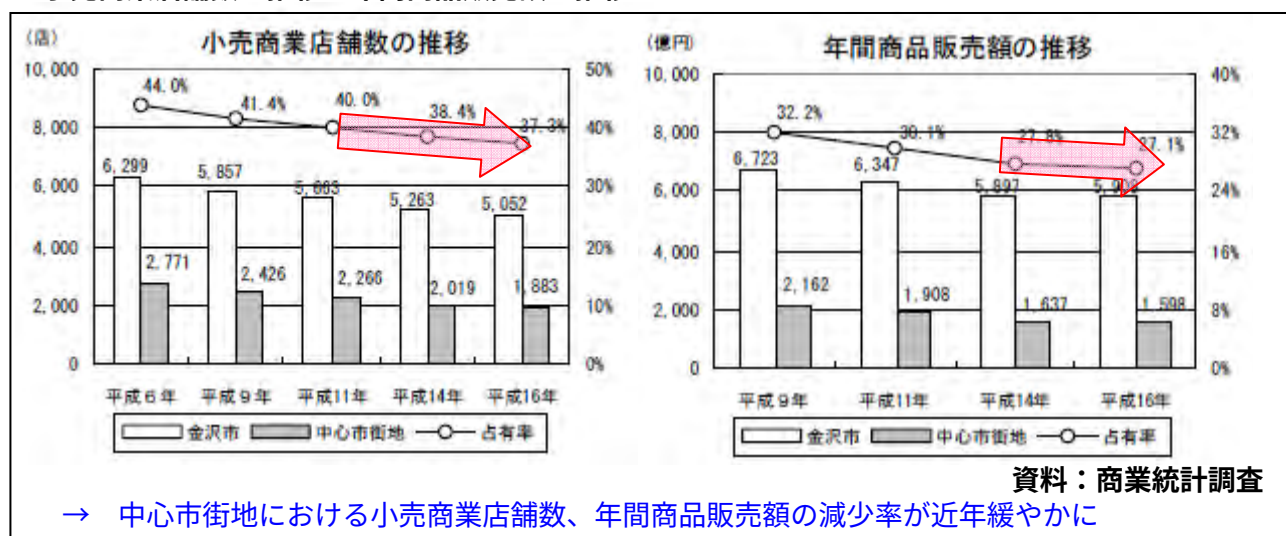
・ 必要な事前協議

事業者は床面積の合計が**1,000 m²以上の集客施設の建築等**（新築、増築、又は用途の変更）を行おうとするときは、設計の着手前に建築物の用途、規模等について市と協議しなければならない。

大型店の中心市街地への誘導実績



・ 小売商業店舗数の推移と年間商品販売額の推移



大型店の郊外立地の抑制及び中心市街地への誘導を含めた都心軸上への商業施設の集積施策の効果が徐々に出てきたと言える

富山市 <公共交通（LRT）を軸としたまちづくり>

○ 公共交通を軸としたまちづくりに至った背景

富山市は、車への過度な依存、分散居住、少子高齢化の進展が著しく、このままでは深刻な都市問題を引き起こしかねないため、これらの問題に対応すべく、**公共交通の活性化**を図り、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させる「コンパクトなまちづくり」を推進するに至った。

○ 富山市のプロフィール

●人口

富山市の人口：421,239人 中心市街地の人口：24,062人（減少傾向 なお、全市人口の約6%）
（H17国勢調査）

○ 富山市の現状と課題

■現状

- ・市街地密度の低下と市街地の拡散
- ・自動車交通への高い依存

■課題

1. 車を自由に使えない市民にとって、生活しづらいまち

市街地の外延化を背景に、自動車への依存が高まり、鉄道・バス等の公共交通が衰退の一途をたどり、車を自由に使えない市民にとって生活しづらいまちになっている。

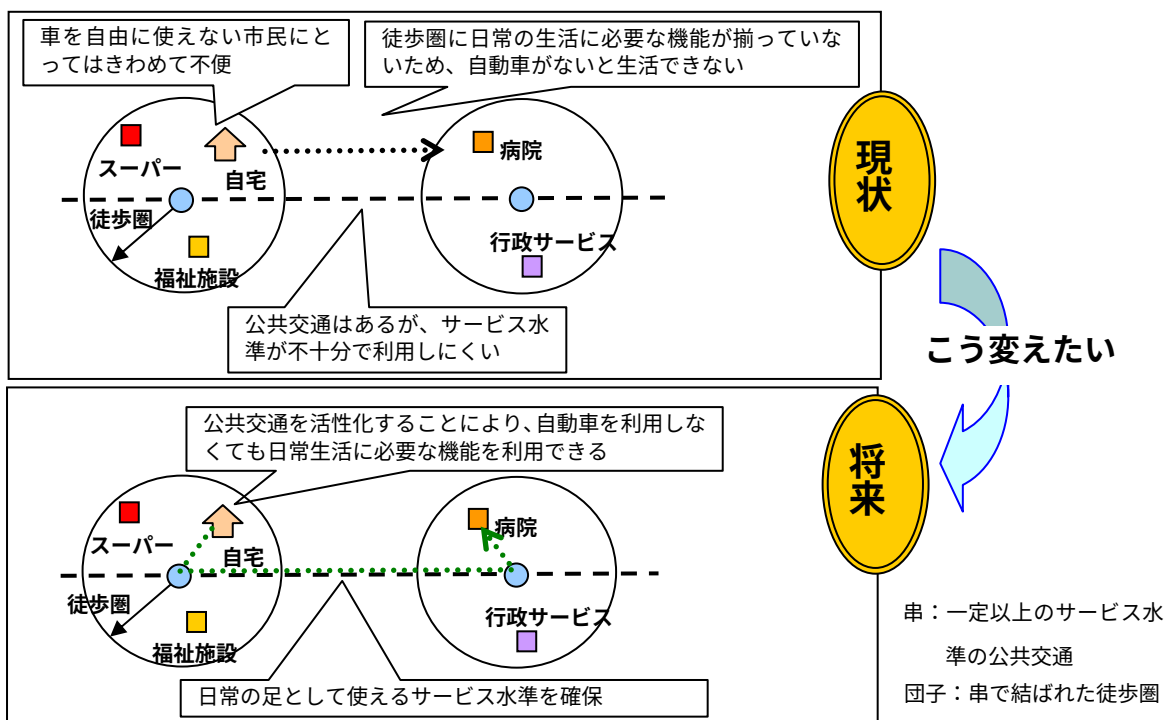
2. 都心の空洞化による都市全体の活力の低下と魅力の創出

市街地の外延化は、都市の空洞化を引き起こしており、都心の活力が大きく低下することで、税収減に繋がり、公共サービスの低下を招く。

○ 富山市のまちづくりにおけるコンセプト

■団子と串の都市構造

富山市では、今後の人口減少と超高齢化に備え、**お団子と串の都市構造**として『鉄軌道をはじめとする公共交通を活性化させ、その沿線に居住、商業、業務、文化等の都市の諸機能を集積させることにより、**公共交通を軸とした拠点集中型のコンパクトなまちづくり**』を目指している。



○ 公共交通軸・公共交通沿線居住推進地区の設定

■ 公共交通軸の設定

すべての鉄軌道と重要なバス路線区間を「公共交通軸」に設定

鉄軌道6路線・幹線バス24路線

① 鉄軌道における公共交通軸設定の考え方

鉄軌道は、富山駅を中心に放射状のネットワークを構成し、地域生活拠点と都心を連絡するにあたり、大量輸送性、速達性、定時性、広域性などの面で優れた交通機関であることから、すべての鉄軌道を「公共交通軸」に位置づけている。

② バス路線における公共交通軸設定の考え方

市内のバス路線のうち、鉄軌道を補完しながらコンパクトなまちづくりを形成するバス路線として、a)運行頻度の高い路線、b)地域生活拠点と都心を結ぶ路線、c)主要施設と都心を結ぶ路線を幹線バス路線とし、「公共交通軸」に位置づけている。

■ 公共交通沿線居住推進地区の設定

対象となる公共交通軸で、用途地域が設定されている区間
徒歩圏として鉄道駅から概ね500m、バス停から概ね300mの範囲

○ 富山ライトレールとの総合的なまちづくり

一 体系的な沿線整備

富山港線の路面電車化により利便性が飛躍的に向上することを契機に、沿線地区で体系的なまちづくりを展開している。

富山港線の沿線を「沿線活性化地域」として設定し、まちづくり交付金（事業費約70億円）を活用し、総合的なまちづくりを目指している。

1. 駅アクセスの改善

- ・駅前広場の整備
- ・フィーダーバス（2系統）
- ・自転車駐輪場の整備
- ・アクセス道路の整備

2. 駅周辺の住宅促進

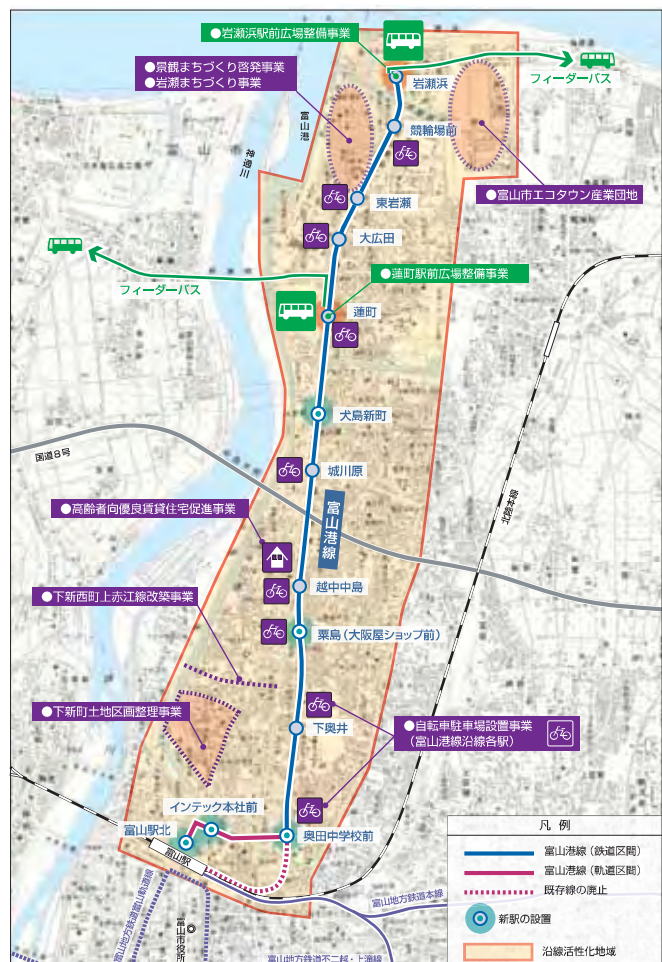
- ・高齢者優良賃貸住宅の促進
- ・土地区画整理事業の促進

3. 岩瀬浜地区におけるまちづくり促進

- ・散策路の整備
- ・古いまち並みの保存・活用
- ・休憩施設の整備



LRTとフィーダーバスのシームレスな乗り換え



LRTとの体系的な沿線整備

クリチバ市 <公共交通（バス）を軸としたまちづくり>

○ 公共交通（バス）を軸としたまちづくりに至った背景

1960年代に始まった新都市計画では、人間優先、環境共生、地方自治、市民参加、都市行政改革といった、先進国において今日の「まちづくり」の基本理念とも言える考え方が示され、かつそれらを実現したことにより世界から注目されている。

これらの取り組みの実績は、歴代市長のリーダーシップによるところが大きいといわれており、都市整備を行政の財力に見合った最小限の投資で行なう様々な工夫と同時に、市民の公共意識を高めることこそがまちづくりを推進するという考え方が浸透した。

○ クリチバ市のプロフィール

- ・ブラジル パラナ州の州都（サンパウロ州に隣接） 人口約170万人
- ・世界銀行の支援のもと、発展途上国大都市のモデルケースとして開発を推進
- ・独特な都市のマスタープランの「強力な」推進
 - 道路、土地利用、公共交通が3要素
 - 在来都市から放射状の開発軸（線形都市へ）
 - 開発軸内のみ都市活動が集中する規制
 - 都心は歩行者化、駐車場や大型店は規制
 - 郊外はグリーンベルト化（スプロール化の防止と洪水対策）
 - バスシステムの充実

○ 都市軸の設定

●クリチバ市の都市軸

- ・都心への活動集中を放射状の開発軸（都市軸）上に散らばらせる（図1参照）
- ・軸は2本の平行する3車線一方通行道路に挟まれ、幅2ブロック（図2参照）
- ・背骨部分は、4車線道路で両端が地区交通用、中央2車線が物理的に分離されたバス専用道路（図3参照）



※左図：赤と黄の部分がビジネスと商業の集積ゾーン。5本の都市軸にそって高層ビルが立ち並ぶように計画されている。

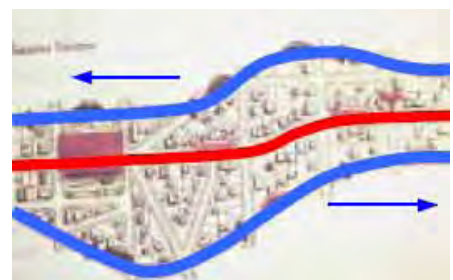


図2 3本の道路からなる都市軸①

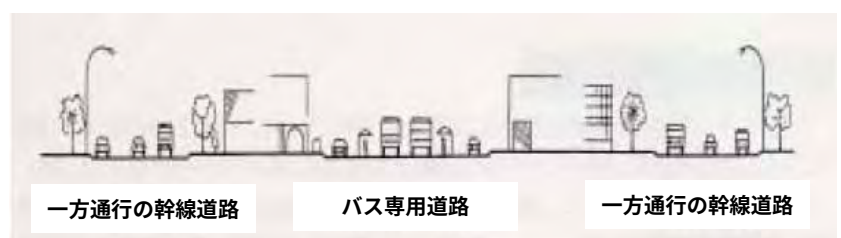


図1 クリチバ市の都市軸

図3 3本の道路からなる都市軸②

○ 都市軸と土地利用の連携

●用途・容積コントロールと都市軸の積極的な連携

- ・沿道は容積率400%、高さは無制限
- ・1～2階部分は業務商業用途の建築が認められているほぼ唯一の区域
- ・1ブロック離れると商業等は認められず、容積率も200%から段階的に小さくなる



高層ビルと住宅との明確なゾーニング

●都心部の開発及び規制等

- ・歩行者専用空間整備
- ・24時間モール
- ・大型車進入規制
- ・大型店建設凍結
- ・路外駐車場建設凍結
- ・歴史的建造物保全



歩行者専用空間

○ 特徴的なバス輸送システム

●統合的バス輸送システム(RIT)の特徴 (RIT: Rede Integrade de Transporte)

- ・都心軸のバス専用道路は、『定時性の確保』と『輸送容量の確保(3連接バスなど)』が重視されている。
- ・急行バスの他、中心市街地を走るシティ・センター、環状線を走る地区間バス、ターミナルと住宅地を結ぶフィーダーラインなどが色分けされ、輸送能力によって1～3両で構成される。
- ・停車時間を短縮することで車線あたりの輸送能力を向上させる目的で、チューブ型バス停が導入されている。計算上の輸送能力は14,000人/時となっており、LRTや新交通システムに遜色のない値である。
- ・市内のバスは、都市交通局管轄下の16の民営事業者によって運営されている。運賃収入は、都市交通局に一旦集められ、運行距離に応じて各事業者に配分されている。



フィーダーライン



チューブ型バス停

乗客数ではなく距離によって収入が決まるため、事業者はできるだけ運行本数を増やす。

専用道のため交通ラッシュが無く本数も多いため、市民はおのずとバスを活用ようになる。

バス業者にとっては、施設整備費負担がないことに加え、利用率が高いため(1日当たり延べ19万人の市民が利用)、料金が均一料金の0.85レアル(約50円)であるにも関わらず、事業採算は取れている。

フライブルグ市 <公共交通（LRT）を軸としたまちづくり>（環境型）

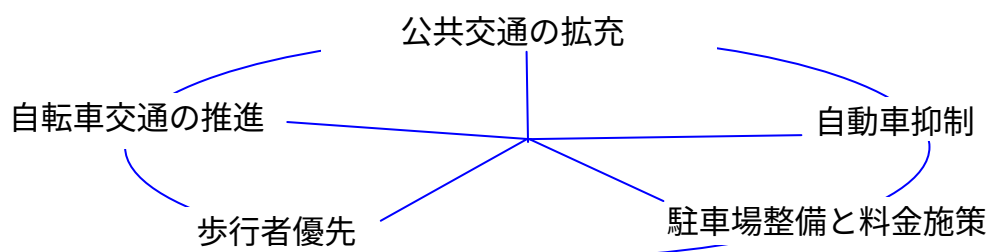
○ 公共交通（LRT）を軸としたまちづくりに至った背景

1992年に「ドイツの環境首都」に選ばれたフライブルグ市の環境に配慮した都市づくりの原点は、1970年代初めの原子力発電所建設計画への市民の反発であり、単なる反発に終わらず、市民からの具体的提案などがあり、70年代の初めには公共交通や自転車の利活用を打ち出した交通計画が策定され、環境に配慮した都市づくりが始まった。

○ フライブルグ市のプロフィール

- ・フライブルグ市は人口約20万人、ドイツ南部のバーデンビュルテンベルク州の都市
- ・ライン川の上流に位置し、またスイスとの国境にも近く、スイスのバーゼル市との交流も深い都市。

○ 公共交通施策の5つの柱



○ 公共交通の拡充

●路面電車の拡充

- ・市の中心部と人口増加が続いている市の西部をつなぐ路線の新設
 - 現在、路面電車によるカバー率（500m 駅勢圏）はフライブルグ市街地の約7割であり、今後も拡張する計画
- ・専用軌道化
- ・鉄道との乗り換え利便性の向上



路面電車路線網の拡充

●地球環境定期券の導入

フライブルグ市では、自動車から公共交通への転換を目途とし、公共交通の利便性の向上と料金の低廉化を図るため、1984年に環境保護定期券を導入し、また、1991年には、環境保護定期券の対象地域を2つの郡に拡大する形で地域環境定期券を導入した。これは、地域内のほぼ全ての公共交通に利用できる定期券で、鉄道、バス、路面電車の合計90路線、にわたり利用できる。



路面電車駅勢図

○ 自転車交通の促進

●自転車道の整備

1970年代から自転車道整備を進め、現在の延長は周辺自治体にかかる部分も含めて合計約400kmとなっている。近年は既存道路の一部を自転車道とするなどして拡張している。

●駐輪場の整備

市中心部では自動車の規制により、自転車による市中心部への流入が非常に多い。しかし、歩道等への駐輪自転車が多くの問題となってきたことから、中心部の駐輪場を積極的に整備し、1987年で2,200台であった駐輪台数は、2007年で5,725台にまで増加した。

●サイクル&ライドの推進

鉄道駅周辺にも駐輪場を整備し、サイクル・アンド・ライド（自転車と鉄道の乗り継ぎ）を推進している。



フライブルグ市の自転車道



フライブルグ市中心部の駐輪場

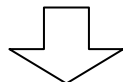
○ 歩行者優先・自動車抑制の促進

●フライブルグ市中心部の自動車排除

歩行者専用区域の設定

当時（1973年）

目抜き通りには2万台の交通量



店主の反対

来客減少を危惧

→試験導入へ

導入後のまち

- ・ まちなか周遊の増加による滞留時間の増加
- ・ オープンカフェ等の影響によるまち全体の売り上げ増加
- ・ 路面電車やバス整備について、市の強力なバックアップ



現在の課題

- ・ 地価の高騰
- ・ 地価高騰により地元の商店が淘汰され、チェーン店が増加

→まちの魅力低下

●駐車場の整備

幹線道路沿い

幹線道路の整備

+

パーク&ライドの促進

※路面電車の停留所付近には無料のパーク&ライド駐車場を整備

(中心部の居住者には優先駐車スペースの提供)

住宅地内

車道（車線）を減らし、歩道や緑地帯を設けており、事故の減少に繋がっている



市中心部の賑わいとLRT

9-2. 用語説明

脚注	初出頁	用語	説明
※ 1	P2-19	総合交通体系調査 (パーソントリップ調査)	人(パーソン)の移動(トリップ)についての調査であり、どのような人がいつ、何の目的で、どこから、どこへ、どのような交通手段で移動したかを調査したものです。
※ 2	P2-20	等時間圏域	ある地点から出発して、一定の時間内に移動できる範囲を指します。
※ 3	P2-20	アクセシビリティ	情報やサービス、ソフトウェアなどが、高齢者や障害者を含めたすべての人に利用可能かどうか、またその利用のしやすさのことです。 交通の用語では便の良さという意味になります。
※ 4	P2-21	トリップ	人がある目的をもって、ある地点からある地点へ移動する単位のことです。1回の移動でいくつかの交通手段を乗り継いでも1トリップと数えます。
※ 5	P2-21	発生集中量 (トリップエンド)	対象地域から発生するトリップと、対象地域へ集中するトリップを合計した値のことです。その単位はトリップエンドと呼びます。
※ 6	P2-22	端末交通手段	1つのトリップの中でいくつかの交通手段を用いている場合、出発地・目的地と代表交通手段(鉄道等)をつなぐ交通手段のことです。
※ 7	P2-24	D I D地区	人口集中地区を示しており、原則として人口密度が4,000人/km ² 以上の基本単位区等が市区町村の境域内で互いに隣接して、それらの隣接した地域の人口が国勢調査時に5,000人以上を有する地域が該当します。
※ 8	P2-28	1次医療	風邪や腹痛など日常的な疾病を対象とする医療を指します。比較的専門性の高い外来医療や一般的な入院医療を対象とするものは2次医療、緊急入院によって治療を受ける必要がある特殊で専門的な医療(脳卒中や心筋梗塞、交通事故など)は3次医療と言います。
※ 9	P2-28	市街化区域	都市計画において定められた、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域です。
※10	P2-29	市街化調整区域	都市計画において定められた、市街化を抑制すべき区域です。
※11	P2-30	農業振興地域	農業の近代化、公共投資の計画的推進など、農業の振興を図ることを目的に、「農業振興地域整備法」で定められた地域です。
※12	P3-4	都市マスタープラン	都市計画法第18条の2に基づき、市町村の都市計画に関する基本的な方針を定めています。
※13	P4-3	ホスピタリティ	訪問者を丁重にもてなすこと、またはその精神のことです。
※14	P4-3	レクリエーション	re-creationは再創造の意であり、仕事や勉強などの日常生活の疲れを癒し、精神的・肉体的に回復するための休養や気晴らし、または娯楽を指します。
※15	P4-4	アイデンティティ	ここでは、津の個性・独自性、津らしさ、市民の愛着などを指します。

脚注	初出頁	用語	説明
※16	P5-3	ランドマーク	ある特定地域の景観を特徴づける目印であり、山や高層建築物など、視覚的に目立つものを指します。
※17	P6-1	アミューズメント	週末やちょっとした空き時間を利用して気軽に気分転換ができ、身近にある「非日常空間」として楽しを提供してくれるレジャーを指します。(遊園地など)
※18	P7-1	シームレス	継ぎ目のない、の意であり、公共交通分野においては、乗継ぎ等の交通機関間の「継ぎ目」や交通ターミナル内の歩行や乗降に際しての「継ぎ目」をハード・ソフト両面にわたって解消することにより、出発地から目的地までの移動を全体として円滑かつ利便性の高いものとするを指します。
※19	P7-1	L R T	Light Rail Transitの略で、低床式車両(LRV)の活用や軌道・電停の改良により、乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた特徴を有する、次世代の軌道系交通システムのことです。
※20	P7-2	パーク&バスライド	バス停周辺に自家用車を駐車（パーク）して、バスに乗り換える（バスライド）ことです。
※21	P7-2	パーク&レンタサイクル	駐車場に自家用車を駐車（パーク）して、レンタサイクルに乗り換えることです。
※22	P7-2	P T P S	Public Transportation Priority Systems（公共車両優先システム）の略で、主にバスの進行方向にある交通信号機をバス優先とする（バスを検知して赤の短縮、青の延長などを行う）システムを指します。
※23	P7-2	B R T	Bus Rapid Transitの略で、バス専用車線や連節バスの導入などにより、比較的安価に高頻度・高速サービスを実現する交通システムのことです。
※24	P7-2	ベロタクシー	ベロ（velo）は自転車の意であり、高性能な自転車タクシーとその運営システムを指します。
※25	P7-2	インセンティブ	人や組織のモチベーション（やる気）を誘引するものであり、代表的なインセンティブとして、金銭的報酬、社会的評価、自己実現の場の提供などがあります。
※26	P7-2	フリンジパーキング	フリンジとは外周、外縁のことであり、都心部来街に際して、都心部周辺の駐車場に駐車し、そこから公共交通機関等で都心部までアクセスするシステムを指します。
※27	P7-3	トロリーバス	路面電車と同様に架線（トロリー）から集電して、バスと同様の車体・車輪で走行する交通機関です。軌道（線路）を必要としないため、無軌条電車とも呼ばれます。
※28	P7-4	バスロケーションシステム	無線通信やGPS（衛星測位システム）等によりバスの位置情報を収集し、バス停留所にて、あるいは携帯電話やインターネットを通じて、バスの進行状況等をバス利用者に提供するシステムのことです。
※29	P7-4	フィーダーバス	都市内基幹交通の末端交通であり、主に主要駅と住宅地を比較的短距離で結ぶバス交通です。
※30	P8-4	ワークショップ	さまざまな立場の人々が集まって、自由に意見を出し合い、互いの考えを尊重しながら、意見や提案をまとめ上げていく場です。