

第4章 都市機能誘導区域

1 基本的な考え方

効率的な都市づくりを推進していくためには、行政・医療・福祉・商業・子育て支援などの生活サービス施設が都市拠点に集積するとともに、都市拠点及びその周辺への居住を誘導することで各種サービスの効率的な提供が図られるといった都市構造が重要となります。

都市機能誘導区域は、それら各種サービス施設の集積を誘導していく地域として位置付け、施設利用者が行き来しやすい移動利便性が高い地域に設定します。

本市においては、今後増加が見込まれる高齢者への対応のため、移動利便性が高い地域へ各種サービス施設の誘導を図ることが必要と捉え、鉄道駅を始めとする交通拠点周辺及び鉄道駅から連続する中心市街地において都市機能誘導区域を検討します。

(参考) 都市機能誘導区域検討の概要

- 医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域

① 都市機能誘導区域を定めることが考えられる区域

- 都市全体を見渡し、**鉄道駅に近い業務、商業などが集積する地域等、都市機能が一定程度充実している区域**
- 周辺からの公共交通によるアクセスの利便性が高い区域等、**都市の拠点となるべき区域**

② 区域の範囲

- 一定程度の都市機能が充実している範囲で、かつ、**徒歩や自転車等によりそれらの間が容易に移動できる範囲**で定めることが考えられる。



③ 区域の数

- 地域の実情や市街地形成の成り立ちに応じて**必要な数を定める**。

※資料：改正都市再生特別措置法等について（国土交通省）

2 都市機能誘導区域の方針

都市機能誘導区域は、居住地からの移動利便性が高い地域であることが望ましいことから、検討対象とする区域は、一定のサービス水準や利用者数を有する鉄道駅を拠点駅として選定したうえで、都市構造上の本市の中心的拠点の1つである中心市街地周辺を含め検討します。そのうえで、各拠点における具体的な区域の検討については、現状における各種サービス施設の立地状況や鉄道の利用者数等の状況などのほか、鉄道駅までの移動利便性の状況（バス路線や道路網など）を勘案した上で、災害リスクを有する区域との整合を図りながら設定します。

都市機能誘導区域設定の基本的条件

- 津市総合計画、津市都市マスタープランなどの上位・関連計画における拠点配置との整合
- 拠点駅から徒歩圏の範囲を基本
- 境界については、道路や地形地物、用途界など明確なものとする
- 工業系用途地域や災害リスクの高い区域は含まない

具体的な区域の検討については、前述した方針に基づき、以下のステップで検討します。
また、都市機能誘導区域は、都市機能（行政・医療・福祉・商業・子育て支援等）の集積や関連計画における各種方針との整合のほか、広域的な交通利便性や本市が有する歴史的な市街地形成にも配慮し、検討を進めます。

ステップ1

【その1】拠点候補駅の抽出

都市機能誘導区域の区域設定に当たり、移動利便性の高い鉄道駅を選定するため、都市計画区域内に位置する駅を対象に、一定のサービス水準（1日当たり片道30本以上）を満たす駅を下記のとおり抽出しました。下記駅から利用状況などの選定の目安を設け、拠点候補駅を抽出しました。

<拠点駅の選定の目安>

- 条件1：1日当たり片道30本以上のサービス水準が確保された駅
- 条件2：1日当たりの乗降者数が3,000人以上の駅
(バリアフリー法に基づき移動円滑化を図る駅)
- 条件3：市街化区域内に立地している駅
- 条件4：防災上、災害リスクを有する区域に立地していない駅

| 路線名 | 近鉄（名古屋線） | | | | | | | | | 伊勢鉄道 | | | JR（紀勢本線） | | | | | |
|-----------|----------|-------|-----|-------|------|----|------|------|-----|------|-------|-----|----------|----|------|----|-----|------|
| | 千里駅 | 豊津上野駅 | 白塚駅 | 高田本山駅 | 江戸橋駅 | 津駅 | 津新町駅 | 南が丘駅 | 久居駅 | 桃園駅 | 伊勢上野駅 | 河芸駅 | 東一身田駅 | 津駅 | 一身田駅 | 津駅 | 阿漕駅 | 高茶屋駅 |
| 条件1 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | ● | | ● | | | |
| 条件2 | ● | | | | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | ● | | ● | | |
| 条件3 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | ● | | ● | ● | ● |
| 条件4 | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| 条件を全て満たす駅 | ● | | | | ● | ● | ● | ● | ● | | | | | ● | | ● | | |

※津駅は近鉄、伊勢鉄道、JRが重複しているため、条件1及び条件2については合算した数字で判断

ステップ1

【その2】拠点駅の設定

抽出した拠点候補駅を基に、下記の項目を総合的に勘案し、都市機能誘導区域の中心となる拠点駅を以下の4駅に選定しました。

- ・ 上位・関連計画の拠点配置
- ・ 都市機能（生活サービス施設）の充足度
- ・ 現状の利用特性（駅利用者数等）
- ・ 広域的な交通利便性（急行停車駅）

※急行停車駅でないものの一定の基準を満たす「千里駅、南が丘駅」については、継続的に拠点駅としての必要性を検討します。

| 指標 | 乗車人員 | 居住人口 | 行政サービス施設数 | 商業施設 | 病院施設数 | 診療所等施設数 | 福祉施設数 | 教育施設数 | 子育て支援施設(保育施設含む) | 金融施設 | |
|--------------|----------|-------------|--------------------------|---------------------------------|-----------------|-------------------------|-------------------|------------------------------|--------------------------------------|-----------------|----|
| 抽出定義 | 人/日(H25) | 駅1km圏域の居住人口 | 1km圏内にかかる「役所」「支所」「出張所」の数 | 1km圏内にかかる百貨店、総合スーパー及び食品スーパーの施設数 | 1km圏内にかかる「病院」の数 | 1km圏内にかかる「診療所(19床以下)」の数 | 1km圏内にかかる「福祉施設」の数 | 1km圏内にかかる「教育施設(小・中・高・大学等)」の数 | 1km圏内にかかる「保育施設等」「地域子育て支援センター」「児童館」の数 | 1km圏内にかかる金融施設の数 | |
| 近鉄 (名古屋線) | 千里駅 | 1,550 | 5,026 | 0 | 2 | 0 | 1 | 4 | 2 | 3 | 2 |
| | 江戸橋駅 | 4,959 | 12,777 | 0 | 2 | 1 | 2 | 4 | 5 | 3 | 6 |
| | 津駅 | 15,271 | 11,490 | 1 | 2 | 0 | 9 | 7 | 2 | 5 | 17 |
| | 津新町駅 | 6,651 | 15,156 | 1 | 4 | 2 | 9 | 22 | 6 | 7 | 11 |
| | 南が丘駅 | 1,611 | 10,277 | 0 | 1 | 0 | 2 | 5 | 2 | 2 | 1 |
| | 久居駅 | 5,787 | 12,527 | 1 | 2 | 1 | 11 | 17 | 1 | 10 | 8 |

赤字：拠点駅として位置付けた駅

ステップ2

徒歩圏域等の検証

- ・ 『ステップ1』で位置付けた拠点から1kmの範囲を基本に設定（津新町駅については、三重会館前の交差点から500mの範囲も考慮）
- ・ 各拠点の圏域の連続性に配慮

ステップ3

境界の具体化

- ・ 1kmの範囲に隣接する都市機能サービス施設がある場合はその施設を含める
- ・ 道路や地形地物、用途など明確なものとする

都市機能誘導区域の設定

ステップ1～3の検討結果を総合的に精査し、都市機能誘導区域を設定
なお、区域の名称は、「津市都市マスタープラン」の拠点配置と整合を図り、都市拠点周辺を『都市拠点エリア』と設定

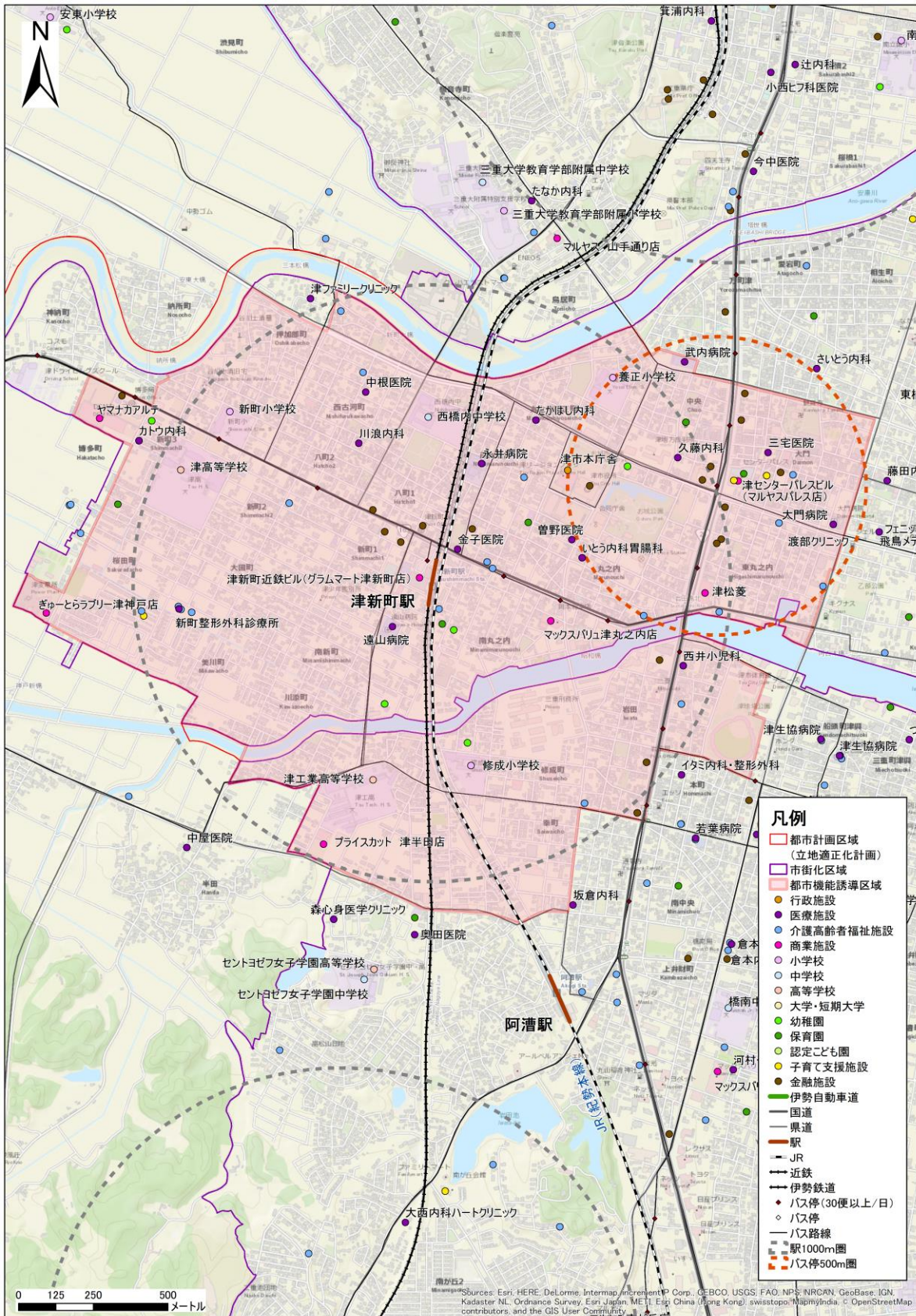
以上の手順により、都市機能誘導区域は次頁以降に示します。

3 都市機能誘導区域の設定

■都市機能誘導区域【津駅・江戸橋駅周辺地区】



■都市機能誘導区域【津新町駅周辺地区】



■都市機能誘導区域【久居駅周辺地区】

