

1.全国的な地方都市の共通課題（都市をめぐる社会経済情勢の変化）

①人口減少、超高齢化社会、都市の拡散

・都市は、これまで人口の増加とともに、拡散しており、それに伴い人口密度は低下。我が国の総人口は2004 年をピークに減少

②都市経営コスト効率化の要請

・市町村の行財政基盤を強化する必要性から進められた平成の市町村合併により、行政が広域化。・地方公共団体は、借入金が急激に増加、それに伴い投資的経費は大幅に減少。今後、人口減少が進展する一方、高度経済成長期を中心に大量に整備されてきた都市施設の維持管理・改築更新費が増大し、新設・更新も困難。都市経営コストの効率化が求められる。

③地球環境問題への対応

・温室効果ガス排出量の削減に向け、従来のエネルギー関連機器や事業所毎の単体対策だけでなく、面的な広がりを持った視点から対策をとらえ直すことが重要なことから、低炭素型の都市構造の構築が必要。
・ヒートアイランド現象が冷房等の電力需要の増加をもたらし、さらに、排熱を増やして気温を上昇させるという悪循環に陥るほか、集中豪雨や局所的な大雨の発生など都市生活に影響。
・資源の枯渇が懸念されている中で、都市部に廃棄物として蓄積される資源を再生し有効活用が必要。

④激化する都市間競争

・グローバル化の進展で、国家間の人・モノ・金の流動性が高くなり、特に、成長著しい東アジア各都市との間で、都市間競争が激化。東京を始め我が国の大都市がグローバルな経済拠点として機能するために、都市政策としても急激に展開するグローバル経済のスピードに的確に対応する必要があるとともに、都市機能の高度化、都市の魅力の向上を図ることが大きな課題。
・世界の中でアジア各国の経済的位置づけは大幅に増大、我が国はアジア各国との関係の深化が必要。

⑤農地転用と開発

・都市郊外部等では、依然として農地転用は多く、農地転用後は資材置き場や駐車場等が雑然と拡がる。都市行政と農地行政の双方の土地利用コントロールの隙間に陥っている農地が、経済合理性の観点から容易に転用された結果、無秩序な市街化、営農条件の悪化など双方に望ましくない状況の悪化を惹起。
・食料自給率向上、食の安全から農業の重要性再認識。都市住民は農業体験の場や緑地機能を評価する等身近な自然を求めるニーズ顕在化。
・後継者不足等から耕作放棄地が増えているものの、都市内にも農地は多く存在。
・都市政策として「農地の土地利用コントロール」や「都市機能としての農地の位置付け」の検討が必要。

⑥価値観の多様化、ライフスタイルの変化（景観、地場産業の見直し）・環境・景観など「質」や「ストック」の重視へと価値観が転換しているが、量的充足の効率的な達成を目的とした従来政策では、都市の「質」的向上という課題に対応できず、建築紛争の発生など弊害が顕在化。
・価値観の変化や情報通信・環境技術の発達、それに伴う住まい方・働き方の変化に対応し都市政策も柔軟かつ多様化が必要。

法規制等

◆改正都市計画法

都市の健全な発展と秩序ある整備を図り、もつて国土の均衡ある発展と公共の福祉の増進に寄与することを目的としている。2006年5月に成立した改正都市計画法では、床面積1万平方メートル超の大規模集客施設の郊外への出店を大幅に規制し、「第2種住居」「準住居」「工業地域」には原則として出店ができなくなった。（2007年11月末施行）

◆地方自治法

地方公共団体における民主的にして能率的な行政の確保を図るとともに、地方公共団体の健全な発達を保障することを目的とする。地方分権改革を目指した改正（2000年4月1日施行）が行われ機関委任事務は廃止され、国と地方の関係は上下・主従の関係から対等・協力の関係へと変わった。

◆改正中心市街地活性化法（H18）

中心市街地における都市機能の増進及び経済活力の向上を総合的かつ一体的に推進するため、中心市街地の活性化に関する基本理念の創設、市町村が作成する基本計画の内閣総理大臣による認定制度の創設、支援措置の拡充、中心市街地活性化本部の設置等の所要の措置を講ずる。

◆大規模小売店舗立地法（H12）

地域の生活環境の保持のため大型店の出店に伴い発生する交通や騒音問題などについて設置者に配慮を求めるもの。

◆景観法・緑三法（H16）

都市、農山漁村等における良好な景観形成を図るため、良好な景観の形成に関する基本理念及び国等の責務を定め、景観計画の策定や景観形成のための規制、景観整備機構による支援等所要の措置を講ずる、景観についての総合的な法律

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
（津久見都市計画区域マスタープラン：大分県）

都市づくりの基本理念：産業や自然環境など地域固有の資源を活用し、都市機能の強化を図るとともに、広域交通網の利便性・効果を十分に活用したコンパクトな生活都市の形成を目指す。このため、海、山などの良好な自然環境を保全するとともに地域特性を活かしたまとまりのある市街地形成と効率的な土地利用の誘導を図る。

土地利用	・津久見駅から国道 217 号に至る青江地区および青江地区埋立地に商業地を配置し、それぞれの役割分担を明確にしながら商業施設の集積および既存商店街の活性化を図る。 ・現在一定の工場集積がある海岸沿いの石灰石関連産業の中心地区、下青江地区、徳浦地区などを工業地として配置し、都市基盤の維持充実に努める。 ・中心市街地周辺では、道路や下水道など一体になった土地区画整理事業を進め、良好な住宅地の供給に努めるとともに、住工混在の解消など、環境整備対策を図る。また、河川沿いの平坦地では、良好な自然環境に配慮した居住環境の維持や土地区画整理事業による良好な住宅地の供給を図る。
都市施設の整備	・東九州自動車道津久見インターチェンジの開設にともない交通量の増加が予想されることから、インターチェンジと中心部をつなぐ幹線道路の整備によって円滑な自動車交通の確保を図るとともに、公共交通との役割分担により自動車交通の軽減を図る。 ・市街化の動向を勘案しながら下水道および河川の整備を推進し、生活環境の改善に努めるとともに都市の健全な発展を図る。
市街地開発事業	・土地区画整理事業などの市街地開発事業を実施し、良好な市街地形成と土地利用の整序に努める。
自然環境の整備または保全	・本都市計画区域は、海と山に囲まれた豊かな自然環境下にあり、これらの自然環境の維持、保全や市街地内での公園の整備を図る。

2.本市の都市計画マスタープランの上位関連計画

第4次津久見市総合計画

「第4次津久見市総合計画」は、平成18年3月に策定された市の最上位の計画であり、平成27年度（2015）を目標年次として、まちづくりの基本理念、将来像、基本目標等を右のように掲げている。

みんなで描く津久見未来図

食の文化とライム産業が育む定住拠点

みんなで描く 津久見未来図

食の文化とライム産業が育む定住拠点

「ともにつくる ―参画と協働―」

「人も環境も健康 ―キラリと光る―」

「津久見から ―笑顔の発信―」

■将来像実現のための基本目標

基本目標1

つくみしかできない語らいのまち～市民活動・行財政分野～

基本目標2

もっとやさしいつくみのこれから ～保険・医療・福祉分野～

基本目標3

つくみっ子の笑顔があふれるまち ～教育・文化分野～

基本目標4

もっとつかおう、つくみの宝もの ～産業振興分～

基本目標5

つくります、暮らしやすいつくみ ～生活基盤分野～

基本目標6

つくみだからできる、美しいまち ～環境保全分野～

19,000人

（平成 27 年度）

津久見市防災計画（H20.3）

津久見市地域公共交通総合連携計画

津久見市循環型社会形成推進地域計画

津久見市環境基本計画

津久見市観光基本計画（H10.3）

：

津久見市活性化検討会

都市計画マスタープランの策定を予定している津久見市で、“津久見市の活性化”という幅広いテーマで、まちづくりに思いをはせる8名のメンバーが自由に議論を行ったもの。
津久見市の「強み」「弱み」「機会」「脅威」を整理した上で、津久見市の特性と課題をとりまとめている。

期間：平成20年9月4日～平成21年1月21日（計5回）

津久見市の都市的課題の抽出

津久見市の都市的課題の抽出

1.全国的な地方都市の共通課題(都市をめぐる社会経済情勢の変化) 赤字:津久見市活性化検討会の意見	
①人口減少、超高齢化社会、都市の拡散	
*以前より人口減少傾向（H12-17比 -7.4% 県下ワースト2） *自然動態、社会動態ともに減少 *全地域とも人口減少（多いところは-20%） *全市的に高齢化率が高い（特に半島・島嶼部） *地形的特徴から、都市の拡散はあまりできない	
②都市経営コスト効率化の要請	
*臼杵市との合併検討 *選択と集中(資源の分散を抑制) ・道路整備率：全体の67.5%（密集市街地部や鉄道横断箇所での遅れ） ・下水道整備率：DID地区内でも54.3%と低調（用途地域内28.9%）	
③地球環境問題への対応	
*本市ではこれまでも環境問題へ積極的に取り組んでいる。 ・ドリームフューエルセンター	
④激化する都市間競争	
*生活圏 ・市内通勤通学者は減少（H12-17比 -5%） ・20km圏域内の大規模集客施設の利用（商業施設が市内に少ない） ・通院は市内の病院 *商業（大規模集客施設） ・事業所数、従業員数、年間販売額の全てで減少。 *工業 ・事業所数、従業員数、年間出荷額の全てで減少。鉱業の県内シェアは（67.7%）依然高い。 *交通 ・バス、離島（船）での交通が不便 ・国道217号が混雑（混雑度2.26）し近年さらに悪化 *現況道路網 ・大半の道路は踏切交差、海岸部や山間部では屈曲部が多い狭隘道路 *観光 ・ICが完成したH14に日帰り客が、H17以降に宿泊客が増加。 しかし観光客数、宿泊数とも県下ワースト2（県内シェア0.3%） *利便性の向上が期待できる資源 ・インターチェンジ付近（水晶山）、津久見港（港オアシス）	
⑤農地転用と開発	
*農業 ・農家数減少（特に大規模農家）、耕地面積の減少、 柑橘類生産量の減少（H13-16比約-50%） ・荒れた農地の増加（農地転用状況は変化ないことから放棄されている） *市街地開発状況 ・土地区画事業が10地区決定、内第2千怒地区のみ施行中（ほぼ終り）	
⑥価値観の多様化、ライフスタイルの変化	
*豊かな自然環境、自然景観 ・湾内に点在する島々、半島部のリアス式海岸、海面に迫る山並みや みかん栽培の段々畑が織り成す多様な景観 ・日豊海岸国定公園、豊後水道県立自然公園 ・点在する朝日のビューポイント *市の観光、交流資源 ・青江ダム、仙水遊魚センター、つくみん公園（みなとオアシス）、マグロ漁業、無垢島、うみえーる、つく実や、花火 *つくみブランド みかん、海産物	

全国的な地方都市の共通課題と津久見市のデータから抽出された「津久見市の検討すべき課題因子」	
*人口減少の抑制（社会動態の減少を低減し、増加させる） *地形を生かしたコンパクトなまちづくりの実施 *適切な密度配置（市街地の再編）	
*合併後も「津久見らしさ」を残したまちづくり *選択と集中による基盤整備の推進（道路、下水道など）	
*循環型社会のモデル都市としてPR *今後もエコ・コンパクトシティを目指したまちづくりの実践	
*都市間競争では、津久見市の強みを活かし、選択と集中により近隣都市と差別化をはかることが必要。 （近隣都市同様、利便施設の誘致に走ることだけで問題は解決しない） *交通の利便性の向上 *現況道路網の見直しが必要。 *交流人口（主として観光客）を意識したまちづくりの実施 *津久見市が有する“利便性の向上が期待できる「水晶山」「津久見港」と津久見駅を結ぶ市街地の活性化を意識した土地利用のあり方の検討	
*耕作放棄地の整理、管理（≡スマートシュリンク）の考え方が必要（不要な農地は環境保全目的）	
*津久見の強みを積極的に活用したまちづくりの実施 *ハード（施設）だけでなく、ソフト対策（イベント等）や人材（キーマン）も含めた資源の活用を検討 *自然景観、市街地景観等の保全対策が必要	

1 豊かな自然環境と限られた平坦地
津久見市は、豊後水道に面した津久見湾を囲むように半島部のリアス式海岸が伸び、馬蹄形に山地が三方から囲むような地形となっている。特に、山林が海岸部まで迫るような地形が多いため、青い海岸線と緑の山林がコントラストをなすような景観が特徴となっている。一方、市街地等に利用できる平坦地は限られており、河口部と河川沿いの平地にまとまった市街地が形成されている以外は、海岸沿いや山地部に集落が点在する程度となっている。このため、中心市街地に近接する水晶山跡地を利用した新たな拠点形成が求められている。
2 人口流出による急激な人口減少
津久見市は、地形的に平地が少ないため、限られた土地に人口が密集する市街地形態が基本となってきた。このため、ゆとりある新しい住宅を求める世帯や、就業の場を市外に持つようになった世帯が市外へと流出するようになり、その結果、県下でも人口減少が著しい都市となってしまっている。 ただし、こうした人口減少は、地域によって傾向に差異が見られ、中心市街地や半島部では急激な人口減少が見られるのに対し、新たな住宅開発が行われた地域ではそれほど急激な減少は見られない。このうち、中心市街地においては、空き家・空店舗が多く発生しており、中心市街地に利用できる土地がないというかつての状況からは大きく変化しつつある。
3 特徴的な産業構造と地域産業の低迷
津久見市の産業は、ライム産業、マグロ漁、みかん栽培などが基幹的な産業となっており、いずれも津久見市のブランドともいえる特徴的な地域産業となっている。しかし、近年、これら基幹産業における従業者数は減少しており、生産額も横ばいもしくは減少傾向にあるため、さらなるブランド化や付加価値向上等による地域産業の活性化と雇用の創出が求められている。 また、本市の商業に関しても、買い物客が市外へと流出する状況となっており、中心市街地の活性化と連動して商業振興を図ることが必要となっている。
4 利便性の高い広域交通と未整備な地域内交通
東九州自動車道の佐伯ICまでの延伸によって、津久見市はさらに利便性の高い広域交通条件を備えることになった。また、市内地域間を連絡するトンネルが相次いで開通したことによって、地域間の交通利便性も大きく向上することになった。 しかし、津久見ICから中心市街地を連絡する道路の分かりにくさや、半島部や山地部における狭隘な道路、踏切箇所の多さなど、地域内交通の一部には未整備のままとなっている箇所が依然として多く残されている。また、未整備の都市計画道路も多く残されているが、新たな道路の整備によって必要性が低くなった路線や、鉄道を跨ぐという構造面から事業着手の進まない路線もあり、新たな道路網の検討、再構築が必要となっている。
5 循環型社会への対応
湾内に点在する島々、半島部のリアス式海岸が織り成す独特の景観は、日豊海岸国定公園内に、海面に迫る山並みや市街地を取り囲むように広がるみかん栽培の段々畑などの急峻地は豊後水道県立自然公園に指定されている。この風光明媚な景観を維持するためには、都市活動が環境負荷を与えることなく行われることが前提となる。そのため、まちづくりは循環型社会に対応した考え方に基づく必要がある。

※:上記全てについて影響するものであり、配慮事項的扱いとする

まちづくりの課題

1 豊かな自然環境と限られた平坦地

津久見市は、豊後水道に面した津久見湾を囲むように半島部のリアス式海岸が伸び、山林が海岸部まで迫るような地形が多いため、青い海岸線と緑の山林がコントラストをなすような景観が特徴となっている。一方、市街地等に利用できる平坦地は限られており、河口部と河川沿いの平地にまとまった市街地が形成されている以外は、海岸沿いや山地部に集落が点在する程度となっている。このため、中心市街地に近接する水晶山跡地を利用した新たな拠点形成が求められている。

2 人口流出による急激な人口減少

津久見市は、地形的に平地が少ないため、限られた土地に人口が密集する市街地形態が基本となってきた。このため、ゆとりある新しい住宅を求める世帯や、就業の場を市外に持つようになった世帯が市外へと流出するようになり、その結果、県下でも人口減少が著しい都市となってしまっている。ただし、こうした人口減少は、地域によって傾向に差異が見られ、中心市街地や半島部では急激な人口減少が見られるのに対し、新たな住宅開発が行われた地域ではそれほど急激な減少は見られない。このうち、中心市街地においては、空き家・空店舗が多く発生しており、中心市街地に利用できる土地がないというかつての状況からは大きく変化しつつある。

3 特徴的な産業構造と地域産業の低迷

津久見市の産業は、ライム産業、マグロ漁、みかん栽培などが基幹的な産業となっており、いずれも津久見市のブランドともいえる特徴的な地域産業となっている。しかし、近年、これら基幹産業における従業者数は減少しており、生産額も横ばいもしくは減少傾向にあるため、さらなるブランド化や付加価値向上等による地域産業の活性化と雇用の創出が求められている。また、本市の商業に関しても、買い物客が市外へと流出する状況となっており、中心市街地の活性化と連動して商業振興を図ることが必要となっている。

4 利便性の高い広域交通と未整備な地域内交通

東九州自動車道の佐伯ICまでの延伸によって、津久見市はさらに利便性の高い広域交通条件を備えることになった。また、市内地域間を連絡するトンネルが相次いで開通したことによって、地域間の交通便利性も大きく向上することになった。しかし、津久見ICから中心市街地を連絡する道路の分かりにくさや、半島部や山地部における狭隘な道路、踏切箇所の多さなど、地域内交通の一部には未整備のままとなっている箇所が依然として多く残されている。また、未整備の都市計画道路も多く残されているが、新たな道路の整備によって必要性が低くなった路線や、鉄道を跨ぐという構造面から事業着手の進まない路線もあり、新たな道路網の検討、再構築が必要となっている。

5 循環型社会への対応

湾内に点在する島々、半島部のリアス式海岸が織り成す独特の景観は、日豊海岸国定公園内に、海面に迫る山並みや市街地を取り囲むように広がるみかん栽培の段々畑などの急峻地は豊後水道県立自然公園に指定されている。この風光明媚な景観を維持するためには、都市活動が環境負荷を与えることなく行われることが前提となる。そのため、まちづくりは循環型社会に対応した考え方に基づく必要がある。

まちづくりの方向性（案）

* まちづくりの基本的な考え方（市域全体）

本市は豊後水道に面したリアス式海岸や多島景観、さらには海面に迫るみかんの段々畑等、豊かな自然がまちの身近にあります。

また、特急で小倉まで2時間30分、大分まで45分という時間距離にあるとともに、重要港湾津久見港や津久見インターチェンジの開通により物流拠点としての役目を担う等、本市は恵まれた交通立地条件を有しています。一方、人口流出は著しく、さらに近年は産業、農業人口も減少しており、全体的に活力の低下につながっています。

このような人口減少局面で発想の転換を図り、都市部にはできない、「津久見らしい“ゆとりある生活”」の視点を重視したまちづくりを目指します。

そのためには、本市が他市の利便性をより向上させるため、津久見インターチェンジ周辺の水晶山跡地の有効活用を図るとともに、周辺の交通機能の見直しを検討し、物流の高次化を図ります。

一方、本市は急峻な山地が市街地を取り囲んでいるという地形的特徴から、縁辺部へスプロールしにくい構造となっていますが、人口密度を見ても特別な差異は無いこと、農地が放棄されている状況等を踏まえると、土地の整除化を行いながら、津久見駅周辺の市街地の活性化等、土地利用の集約化等メリハリをつけた都市計画の施策が必要です。

* イメージ

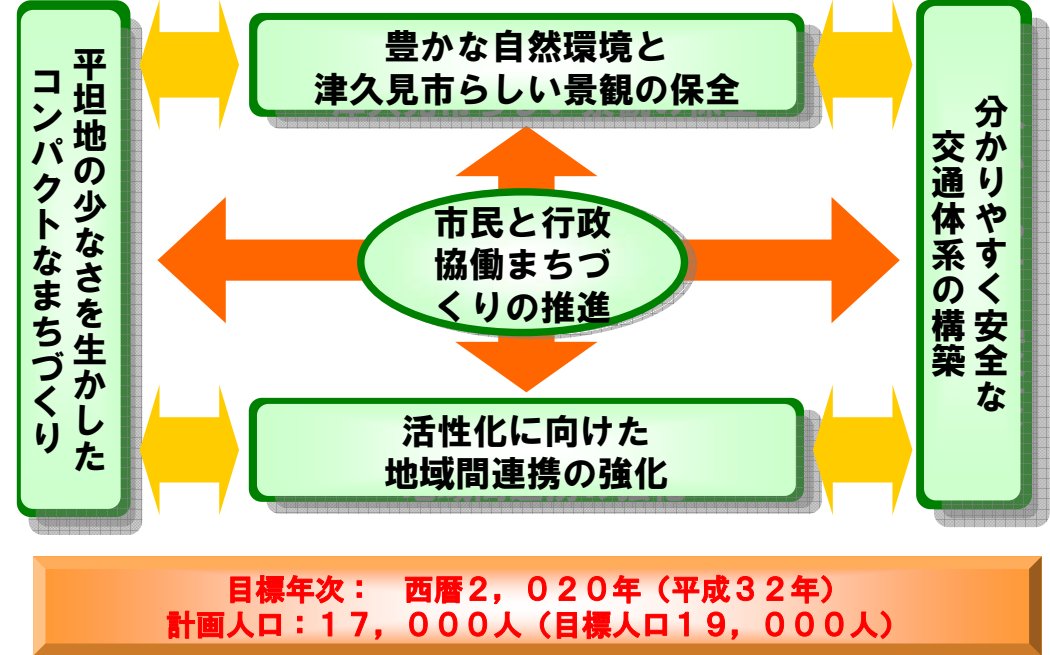
- ・豊かな自然を満喫しつつ、利便性も確保しながら、都市部にはないゆとりを感じながら生活ができる
- ・近隣市にない、津久見独自の味と風景を満喫できる（津久見の自然、文化、歴史、食事、産業で観光客をもてなす）
- ・交通便利性が高く、外市からのアクセスが容易であるため、多くの観光客が津久見を来訪し、物流の拠点となる

* キーワード

- ・コンパクトシティ
- ・選択と集中
- ・市街地の活性化（駅⇄港⇄IC）
- ・市民と行政（パートナーシップ）
- ・水晶山跡地活性化（面整備、交通機能充実）
- ・持続可能な循環型社会の形成
- ・誰もが安全安心
- ・自然景観の保全、活用
- ・快適（ゆとりある）生活
- ・観光振興
- ・つくみブランドの確立

まちづくりの基本目標概念図

目標年次と目標人口



【まちづくりの理念（案）】
～豊かな自然の中で、ゆとりをもって暮らせるまち～
～未来予想図～

まちづくりの基本目標（案）

1 豊かな自然環境と津久見市らしい景観の保全

津久見湾に伸びるリアス式海岸、背後に広がる緑豊かな山地やミカン畑等、市民が誇りとする豊かな自然環境を後世に引き継ぐ財産として保全を図る。港湾部に広がる大規模工場や大型船が往来する港湾景観は、海や山と一体となって津久見独自の景観を形成していることから、こうした地域独自の景観の価値を再発見して積極的に活用・PRに努める。

また、これらの豊かな景観を保全するため、都市活動が環境に負荷をかけない持続的発展が可能なまちづくりを行うものとする。

2 平坦地の少なさを生かしたコンパクトなまちづくり

人口減少社会、低環境負荷型社会への対応を図ると同時に、津久見の魅力や便利さが凝縮した市街地の形成を図るため、都市機能がコンパクトに配置された都市構造の構築を目指すものとする。このため、海や山に囲まれて平坦地が少ないという本市の特徴を生かして、新たな都市基盤整備を必要とする市街地の拡大は抑制し、現在の市街地内の低未利用地を活用することで、土地利用の集約化・高密度化を進める。

特に、既成市街地内においては、生活道路、公園・広場、下水道等の都市基盤施設の整備及び維持・管理の充実を図り、便利で快適な居住環境の創出を目指すものとする。

3 分かりやすく安全な交通体系の構築

本市では、鉄道、港湾、高速道路を密接に結びつけることができるという「強み」を持っていることから、これら広域交通体系の利便性を生かして、市外からの企業誘致、居住人口及び交流人口の増大を図る。このため、市街地内道路の案内性や走行性が悪いという「弱み」の解消に向けて、市内道路網の再構築を進める。また、幅員の狭隘な道路の改善、歩行者空間の確保等を進めることによって、誰もが安心・安全に歩いて暮らせるまちづくりを目指すものとする。

4 活性化に向けた地域間連携の強化

中心市街地と半島部をつなぐ道路を積極的に整備してきたことで、地域間の分断のおそれや利便性の格差は解消されつつある。このため、今後は、地域間をつなぐ道路の整備・改善を引き続き行うと同時に、産業、観光、交流等の地域間連携の強化によって、津久見市全体の利便性向上や活性化を目指すものとする。特に、高速道路ICから中心市街地を経て山地部や半島部に点在する観光資源へとアクセスする交通ネットワークの強化を図ることによって、交流人口の増大が津久見市の活性化へとつながるような仕組みの構築を目指すものとする。

5 市民と行政の協働まちづくりの推進

市民一人ひとりが、津久見に暮らす誇りと愛着を持つためには、市民と行政とが一緒になって津久見市の進むべき方向性を考え、その実現化に向けて共に力を発揮していくとが必要である。このため、行政と市民がパートナーとして対話しながら協働してまちづくりを進める体制を構築するとともに、市民の自主的・自発的なまちづくり活動が円滑に進められるような体制の構築を目指すものとする。