

都市計画法第6条の2に規定する
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

議案第2227号

仙塩広域都市計画区域の 整備、開発及び保全の方針 (別冊1)

平成22年3月

宮城県

仙塩広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

目 次

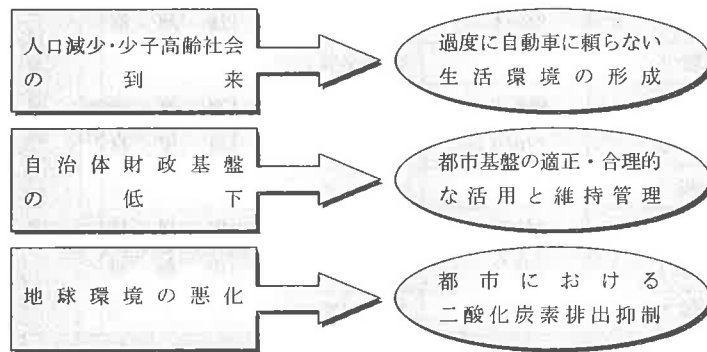
序. 見直しにあたっての基本的考え方.....	序-1
1. 都市計画の目標	1
(1) 基本的事項	1
(2) 都市づくりの基本理念	3
(3) 都市づくりの基本方針	5
(4) 将来都市圏構造	7
(5) 都市圏の将来像	8
2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	12
(1) 区域区分の決定の有無	12
(2) 区域区分の方針	13
3. 主要な都市計画の決定の方針.....	16
(1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	16
(2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	36
(3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	51
(4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	57

序. 見直しにあたっての基本的考え方

本方針の見直しにあたっては、次のような基本的考え方に基づき検討を行ったものである。

(1) 都市づくりに求められている課題

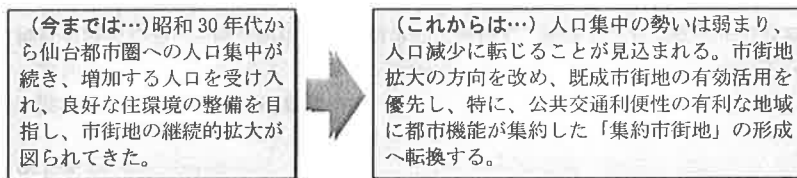
これからの都市づくりについて考えていくにあたっては、次のような課題が考えられる。



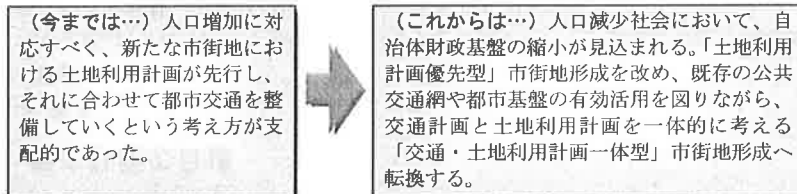
(2) 見直しにあたっての目標

人口減少など、社会全体が大きな転換を迎える中、都市づくりについてもこれまでの考え方を検証し、新しい方向を検討していくことが求められていることから、本方針見直しにあたっての目標を次のとおり設定した。

○ 目標1：「拡大基調」の市街地形成から「集約市街地」の形成へ転換



○ 目標2：「土地利用計画優先型」から「交通・土地利用計画一体型」市街地へ転換



(3) 市街化区域設定にあたっての基本的考え方

今後の新たな市街化区域の範囲は、生活・交通利便性の指標及び公共交通からの距離などを踏まえて考えられる「生活・交通条件」が有利な範囲内で設定していくことを原則とする。

ただし、「宮城の将来ビジョン」における「富県宮城」を実現するために必要な産業系市街地については、高速交通網や港湾・空港施設との連動性を重視し、I.C.からの距離などにより個別に市街地の範囲を判断する。

(4) 集約市街地周辺部における市街地のあり方

「生活・交通条件^{*1}」が有利な地域を人口・商業・業務など都市機能を集約すべき地域として明確化し、都市形成を展開する。

一方、その周辺部で、「生活・交通条件」について一定の水準を保持している地域については、「ゆとりある居住環境」の形成と、過度に自動車交通に依存しない「地域完結型生活環境」の形成を目指すものとする。

さらに、その外縁部に位置し、「生活・交通条件」に恵まれない飛び市街地などについては、将来における地域コミュニティの持続性に配慮し、関係市町村と連携し、継続してそのあり方を模索していくとともに、住宅政策その他ソフト施策との連携を重視したまちづくりを検討していくこととする。

*1：生活・交通条件

ある地点における公共交通の利便性、不特定の目的地への移動のしやすさ、商業業務・公共公益施設の選択肢の多さや職場への近接性等を要素して「生活のしやすさ」を指標化し、その指標に鉄道など公共交通の結節点への近接性や保全すべき農地や保全すべき自然環境の状況などを考慮して当該地点を評価したものを「生活・交通条件」として定義した。

鉄道駅に近く、その他バスなどの公共交通や自家用車など移動交通手段が多様で、公共公益施設や商業施設など生活利便施設に近く、かつその選択肢が多い地域は生活・交通条件が有利な地域となる。

公共交通軸から若干離れるが、都心部や地域拠点に比較的近い地域は生活・交通条件が一定水準以上の地域となる。

市街地の縁辺部で、バス運行の頻度が低く、近辺における生活利便施設の集積が乏しいような地域で、買い物や通勤の際に自動車での移動が必須となるような場合は生活・交通条件に恵まれない地域となる。

1. 都市計画の目標

(1) 基本的事項

① 目標年次

本計画は、おおむね 20 年後の平成 42 年を目標年次とし、仙塩広域都市計画区域における整備、開発及び保全の方針を定めるものとする。

ただし、区域区分の方針等については、おおむね 10 年後の平成 32 年を目標年次とする。

② 都市計画区域の範囲及び規模

本都市計画区域の範囲は、人口、土地利用、交通などの配置、利用の現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域とする。

すなわち、その区域は、北部は吉田川流域の一部、西部は大倉ダム、南部は阿武隈川、東部は太平洋に至る範囲で、仙台市、塩竈市、名取市、多賀城市、岩沼市、松島町、七ヶ浜町、利府町、大和町、富谷町、大衡村の 5 市 5 町 1 村にわたり、その範囲、面積は次のとおりである。

【都市計画区域の範囲及び規模】

名称	市町村名	範囲	規模	備考(行政区域)
仙塩広域都市計画区域	仙台市	行政区域の一部	44,293 ha	78,354 ha
	塩竈市	行政区域の全部	1,787	1,787
	名取市	〃	10,007	10,007
	多賀城市	〃	1,965	1,965
	岩沼市	〃	6,072	6,072
	松島町	行政区域の一部	5,400	5,404
	七ヶ浜町	行政区域の全部	1,327	1,327
	利府町	〃	4,475	4,475
	大和町	行政区域の一部	6,190	22,559
	富谷町	行政区域の全部	4,913	4,913
	大衡村	行政区域の一部	2,802	6,019
	合計		89,231	142,882

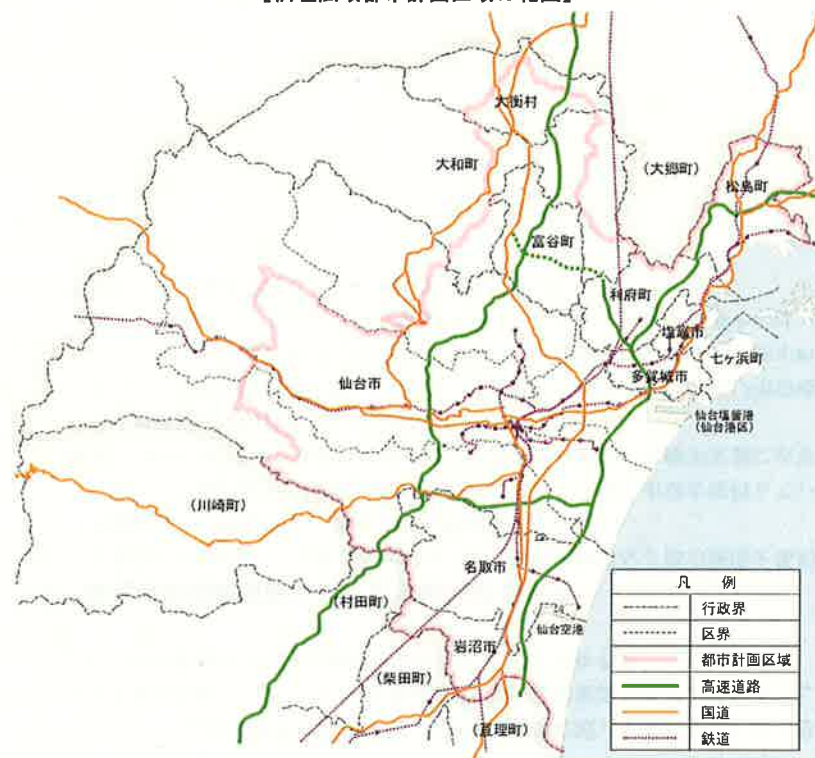
また、「宮城の将来ビジョン」(平成 19 年 3 月)における宮城県の将来人口見通しを基本とし、都市計画区域等の動向に基づき、本都市計画区域における将来人口を次のとおり想定する。

【都市計画区域のおおむねの人口】

	現況	平成 32 年	平成 42 年
都市計画区域人口	1,387 千人	1,382 千人	1,311 千人

注) 現況は平成17年値 (国勢調査、都市計画基礎調査)

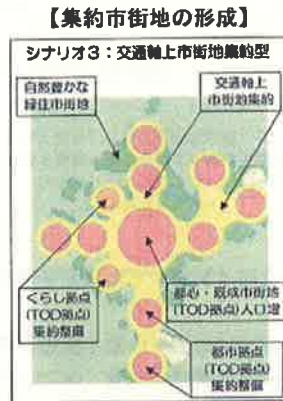
【仙塩広域都市計画区域の範囲】



(2) 都市づくりの基本理念

① 持続可能な集約市街地の形成

多様な都市機能がコンパクトにまとまり、都市基盤施設の効率化や二酸化炭素排出量の削減に配慮され、人口減少社会にあっても持続可能な集約市街地の形成を目指す。



出典：H17 仙台都市圏PT調査報告書

② 東北圏の発展を先導する中枢都市圏の形成

県土全体及び東北圏*1の発展を牽引していく中枢都市圏*2として、また、世界に開かれ、自立した都市圏として、国際交流、学術研究、さらには産業、観光等の多様な都市機能の集積、高度化を目指す。

【東北地方からみた仙台都市圏の位置づけ】



*1：東北圏

国土形成計画法に基づく「国土形成計画」において、青森県、岩手県、宮城県、秋田県、山形県、福島県及び新潟県の7県が「東北圏」と位置づけられている。

*2：中枢都市圏

高度な都市機能（国や大企業の地方単位の出先機関・支店、大学や研究開発機関、高度な病院等）を多数有し、地方ブロックの中心となる都市圏。

③ 仙台都心を中心とする基幹交通を軸とした多核連携型都市圏の形成

鉄道及び基幹的バス路線などの公共交通を軸として、鉄道駅・バスターミナルなどを中心とした地域において、拠点（中心核）の形成を誘導し、仙台都心、各地域拠点（中心核）、産業拠点が総合交通体系を通じて相互に連携・補完しながら、一体的に発展する多核連携型都市圏の形成を目指す。

【多核連携型都市圏の形成】



④ 豊かな自然と共生し、環境と調和した都市空間の形成

既存市街地への一層の都市機能の集積を図り、新たな市街地の拡大は必要最小限に抑制することにより、都市を取り巻く水田や里山、沿岸域などの豊かな自然を保全し、自然環境と共生する情緒豊かな都市空間の形成を目指す。

【主要な緑地の配置方針】



(3) 都市づくりの基本方針

今後、仙台都市圏では、前記の基本理念に基づきながら、以下に示す基本方針により都市圏の整備を推進していく。

① 集約市街地の形成

仙台都市圏の中で特に公共交通の利便性が高い市街地では、商業・サービス機能、医療福祉機能等の日常生活で必要となる都市機能が揃い、道路、公園、住宅等の既存ストックを活かしながら、自動車を使わなくても生活できる利便性の高い市街地の形成を図る。集約市街地の形成にあたっては、土地・建物の高度利用、中心市街地の活性化、密集市街地の環境改善などにより都市の再生を推進する。

② 中枢都市圏としての高次都市機能^{*1}の充実強化による魅力向上

中枢管理機能^{*2}、国際交流機能^{*3}、学術・研究開発機能等の高次都市機能の一層の集積を図り、東北圏の中枢都市として、また、世界に開かれ自立した都市圏として戦略的かつ重点的な機能向上を図り、東北圏における多彩な魅力を先導する。

*1：高次都市機能

日常生活を営む圏域を越えた広範な地域を対象とした、質の高いサービスを提供する都市機能。

*2：中枢管理機能

東北地方を統括する国の出先機関や企業の本社機能などを示す。

*3：国際交流機能

仙台空港・仙台塩釜港といった海外との結節点、国際コンベンションが開催可能な大規模なイベント会場、海外との交流を通じて高度な研究・開発機関（大学）など各種機能の総体。

③ 地域経済を力強く牽引する多彩な産業拠点の形成

富県宮城^{*4}の実現に向けて、地域経済を力強く牽引するものづくり産業^{*5}を支える産業拠点の形成を図る。

また、魅力的な都市圏中心核や地域中心核づくりのため、高付加価値型サービス産業^{*6}をはじめとした商業・業務機能のより一層の集積を進め、活気あふれる商業・業務地の形成を図る。

さらに、文化・歴史や自然環境・街並みを活かした観光産業拠点の形成を図る。

*4：富県宮城

「宮城の将来ビジョン」において県政運営の基本理念として、「産業を振興することにより経済基盤を確立し県経済の成長を図る『富県』を実現することに取り組む」としており、これを「富県宮城」という言葉で表現している。

*5：ものづくり産業

「宮城の将来ビジョン」において戦略的に支援することとしている製造業（電気機械、自動車、半導体など）。

*6：高付加価値型サービス産業

「宮城の将来ビジョン」において振興するとしている情報関連産業など。

④ 基幹交通を軸とした多核連携型都市圏の形成

世界に開かれた都市圏として、道路・鉄道・港湾・空港等の交通施設が有機的に結び付いた総合的な交通体系を確立する。また、交通需要マネジメントへの積極的な取り組みを進め、環境負荷の抑制を図る。

鉄道等の公共交通軸上に集約型の市街地を誘導し、商業・業務機能等を集積した「中心核」の形成を図る。また、産業拠点等の連携に必要な広域交通ネットワークの形成を進める。

各都市の「中心核」及び産業拠点が、公共交通軸や幹線道路網により相互に連携、補完する多核連携型の都市圏の形成を図る。

⑤ 誰もが安心して住み続けられる生活空間の形成

日常生活の基盤となる生活空間については、地域防災計画等との整合性に留意しながら防災機能等の向上を図り、誰もが安心して住み続けられる生活空間の形成を図る。

また、多様な居住ニーズや今後の住宅需要を踏まえながら、生活・交通利便性が高い地域^{*1}においては機能的で利便性の高い住宅市街地の形成を図る。その他の地域^{*2}においては、ゆったりと歩くことのできる歩道、適切な公園、緑地等の配置、緑の潤いを感じる良好な街並みや景観の形成などにより、地区の特性に応じたゆとりある住宅市街地の形成を図る。

*1：生活・交通利便性が高い地域＝集約適地 } 次ページ参照
*2：その他の地域＝周辺部

⑥ 緑豊かな美しい自然環境の保全

「杜の都」仙台は、豊かな街路樹などの都市緑地に加え、周辺には蕃山、太白山をはじめとした良好な丘陵地が広がっている。また、東部地域は特別名勝松島、多賀城跡などの自然・歴史的資源を有している。

市街地を取りまく田園や森林、海辺や川辺などの恵まれた自然環境、歴史的資源や文化的資源については、未来に引き継ぐべき財産として、今後も積極的に保全・再生し、これらと調和した潤いある都市空間の形成を図る。そして、住宅地、商業地等の適切な配置、健全な水循環系の構築や資源・エネルギー利用の効率化、熱環境改善のための緑地・水面等の効率的な配置等により、都市活動による環境への負荷が少ない都市の形成を図る。

(4) 将来都市圏構造

本都市圏では、これまでは増加する都市圏人口に対応するとともに、仙台都心部への一極集中を是正するため、地域生活圏の形成と均衡ある都市圏の発展を目指し、「多核型都市圏構造」を将来目標として都市づくりを進めてきた。

本方針においては、高齢化、人口減少社会を迎え、都市政策の大きな転換が求められていることを踏まえ、将来目指すべき都市圏構造を『多核連携集約型都市圏構造』と定義する。

「多核連携集約型都市圏構造」は、これまで目指してきた「多核型都市圏構造」の構築を継承しながら、「集約市街地」の考え方を導入するものであり、都市圏内を次のように区分し、それぞれの市街地の位置づけを行ったものである。

生活・交通利便性^{*1}が高く、公共交通軸を基本として居住者が徒歩や自転車で移動できる範囲に都市機能が揃い、都市の活力を集約すべき市街地を「集約適地」と位置づける。また、集約適地の中で、東北圏・仙台都市圏の中核機能を担う仙台都心を「都市圏中心核」、周辺各地域における主要駅やバスターミナルを中心とした拠点を「地域中心核」と位置づける。

さらに、集約適地以外の市街化区域は「周辺部」と位置づけ、生活・交通利便性の水準や、各地区の特性を見極めながら、自然環境と調和し、良好でゆとりある居住空間の形成を図る。

工業・流通業務機能については、幹線道路沿道やI.C.周辺など産業立地に有利な地域を「産業拠点」として位置づけ、高速交通網などにより港湾、空港との連携強化を図るものとする。

*1: 生活・交通利便性

日常生活を送る上で必要な各種都市機能や、周辺の目的地へのアクセスのしやすさ

集約適地	● 生活・交通利便性が高く、居住者が徒歩や自転車で移動できる範囲で日常の買い物や医療などの日常サービスを受けることができ、今後も市街地の活力を維持し、都市機能の集約化を図っていくべき市街地
都市圏中心核	● 東北圏を牽引する中核都市機能の集積、高度化を図っていくべき市街地
地域中心核	● 地域の主要駅やバスターミナルを中心とした地区で、各地域の拠点形成に必要な都市機能を集約すべき市街地
周辺部	● 生活・交通利便性の水準や、各地区の特性を見極めながら、自然環境と調和し、良好でゆとりある居住空間の形成を図っていくべき市街地
産業拠点	● 工業や流通業務機能を集積すべき市街地

【将来都市圏構造のイメージ】



(5) 都市圏の将来像

仙台都市圏の歴史的な都市形成過程は、古代～中世に多賀城、塩竈などの「東部」がまず発展し、次いで中世～近世に仙台藩の本拠として「中央部」が発展、近・現代になってさらなる都市の発展を支える地域として「北部」「南部」が発展し、各々が役割分担をしながら一つの都市圏が形成されてきた。

このような都市の形成過程を踏まえ、本都市圏を中央部、北部、東部、及び南部の4つの地域に区分し、各地域の特性にあわせた地域別の将来像を設定する。

そして、4つの地域各々の特性を活かしつつ、各地域が広域鉄道軸、広域道路軸によって有機的に連携することで一体化し、より魅力ある都市圏が形成されるものである。

● 中央部地域の将来像

概ねの範囲	仙台市
主要拠点	仙台都心：都市圏中心核、学術研究拠点 仙台市長町地区、仙台市泉中央地区：地域中心核 原町東部地区：産業拠点 仙台塩釜港：国際的な産業交通拠点
拠点	<ul style="list-style-type: none"> 世界的規模の交流の要となる中核、東北圏の発展を牽引する都市圏の中心としての役割を担う。高次都市機能を含む各種都市機能の集積を図るとともに、都心定住を促進する。 地域中心核である長町地区、泉中央地区は、周辺地域の中心として、また、重要な交通結節点として都市機能の集積を図る。 原町東部地区は、仙台都市圏の市場機能等を担う拠点として、仙台塩釜港とその周辺は国際的な物流機能等を担う拠点として、それぞれの産業機能の強化を図る。
交通	● 公共交通と幹線道路による総合的な交通体系を確立し、軌道系交通機関を基軸とした土地の高度利用や高次都市機能の集積、新たな市街地形成を支援、誘導する交通網の形成を図る。鉄道駅周辺など交通利便性の高い地域において、公共施設、公益施設や中高層住宅の立地を促進し、土地の有効利用を推進する。
歴史	● 伊達政宗公による開府以来、400年以上にわたって培われてきた仙台の歴史・文化を継承しつつ、緑に育まれた「杜の都」として、歴史・文化、緑豊かな都市環境をアピールできる落ち着いたゆとりのあるまちづくりを進める。また、市街地周辺部では、「居久根」などを含む美しい原風景の保全に努めながら、農地その他の自然環境と市街地の適正なバランスに配慮する。
レクリエーション	● 青葉山や蕃山、太白山、広瀬川、七北田川等、都市に潤いをもたらす緑と水の保全、創造を促進し、悠久の杜の都として自然環境の保全と潤いある都市空間の創造を図る。さらに、歴史的建造物、仙台七夕などの伝統行事、四季折々のイベントなど交流環境を育くみ、仙台ブランドを確立し国内外に発信する。

●北部地域の将来像

概ねの範囲	大和町、富谷町、大衡村
主要拠点	大和町吉岡地区、富谷町成田地区：地域中心核 北部中核工業団地：産業拠点
拠 点	● 地域中心核となる大和町吉岡地区及び富谷町成田地区では、地域中心核にふさわしい歴史的な文化や街なみに配慮した街づくりを図るとともに、居住機能の改善や商店街の活性化に向けた取り組みを推進し、経済・文化の中心として活性化を図る。
交 通	● 広域的な幹線道路網を活かして、仙台北部中核工業団地を中心とした工業、流通業務機能の強化を図り、「富県宮城」を先導する産業の集積、高度化を図る。 ● 中央部地域との連携を強化する公共交通軸の形成を図る。
歴 史 然	● 先人から受け継いだ豊かな地域資源と大地の恵みを活かし、里山の保全など自然と調和したゆとりある地域づくりを進める。
レクリエーション	● 船形連峰やセツ森、奥羽山脈に連なる森林、達居森と湖畔自然公園、昭和万葉の森、大亀山森林公園や宮城県民の森など豊かな森林環境を有しており、これらの自然環境を保全するとともに、森林レクリエーションエリアとしての活用を図る。

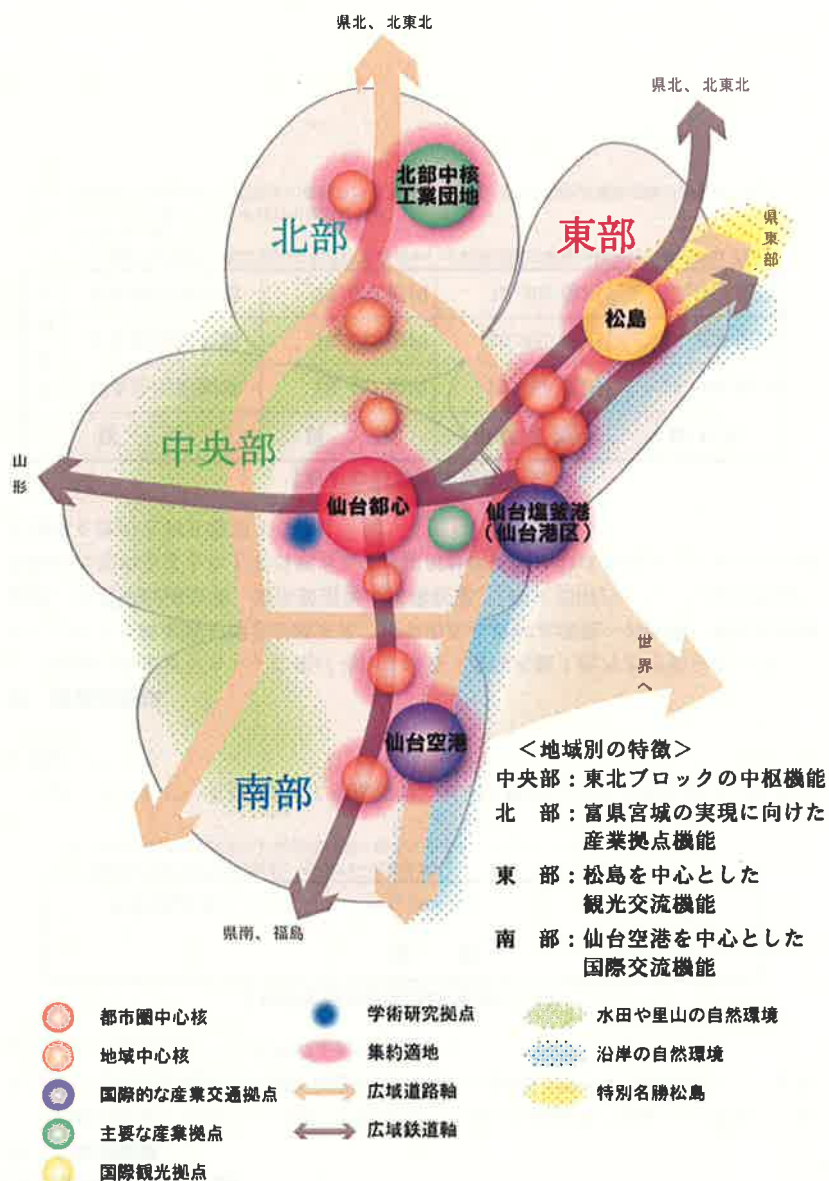
●東部地域の将来像

概ねの範囲	塩竈市、多賀城市、松島町、七ヶ浜町、利府町
主要拠点	塩竈市中心部、多賀城市中心部、利府町中心部：地域中心核 仙台塩釜港：国際的な産業交通拠点 松島：国際観光拠点
拠 点	● 地域中心核となる塩竈市、多賀城市、利府町、松島町の中心部においては、都市機能集積を図るとともに都心居住による定住化を促進し、歴史や風土を活かした魅力あるまち並みの創出や、回遊と賑わいある市街地形成を図る。 ● また、仙台塩釜港塩釜港区及びその周辺においては、仙台港背後地などと連携した産業活動を展開し、地域産業の活性化を図る。
交 通	● 三陸縦貫自動車道や北部道路などの高速交通体系や、仙台都心と繋がる恵まれた鉄道・幹線道路網を活かした産業の形成を図る。
歴 史 然	● 東北の玄関口、東北の中心地として栄え、日本三景「松島」をはじめとした優れた景観や先人から受け継いだかけがえのない歴史・文化を継承しつつ、港町の食文化を活かし、優れた自然や文化財の保全を図りながら、東北の文化の先進地として魅力あるまちづくりを進める。
レクリエーション	● 松島海岸周辺は、国際観光拠点として位置づけるとともに、周辺に広がる鹽竈神社や多賀城跡・遺跡等の歴史的・文化的な資源と連携し、歴史と文化を感じることが出来る街並みの創出を図る。 ● また、海洋や森林、スポーツのレクリエーション資源を活かし、国内外に開かれた魅力ある観光・スポーツ・レクリエーション拠点の形成を図る。

●南部地域の将来像

概ねの範囲	名取市、岩沼市
主要拠点	名取市中心部、岩沼市中心部：地域中心核 仙台空港：国際的な産業交通拠点
拠 点	● 地域中心核となる名取市及び岩沼市の既成市街地では、中心市街地の整備、活性化による都市機能の集積と都心居住による定住化を促進し、良好な住環境の整備、確保を図る。また、商業地については回遊性のある商店街や交流・ふれあいの形成を図り、中心市街地の再生を図る。
交 通	● 東北の国際交流の拠点となる仙台空港臨空都市の整備を進め、仙台空港を活用した臨空型産業の振興を図るとともに、仙台空港アクセス鉄道駅周辺の新たな商業業務地及び住宅地の整備を促進する。
歴 史 然	● 肥沃な土地や温暖な気候条件により居住環境に適した歴史と、古代より受け継がれてきた古墳や遺跡を保全し、街道の要所として栄えた宿場町としての歴史を活かしながら交流拠点となるまちづくりを進める。
レクリエーション	● 近郊の豊かな緑や農村景観、海岸などの良好な自然的景観の保全を図りつつ、地域の特質を活かし、愛島周辺地域などにおける森林の保全・活用や海岸地域におけるマリンレクリエーション機能の活用、豊かな食や歴史的遺産を活用した観光ルート整備などを図り、自然と親しみやすい空間を創出していく。

【都市圏の将来像（地域別）】



2. 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

(1) 区域区分の決定の有無

本都市計画区域では、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、今後とも引き続き区域区分を定める。

区域区分を定める根拠は、次に示す事由のとおりである。

- 本都市計画区域は、都市計画法施行令第3条に規定する大都市に係る都市計画区域に該当しており、都市計画法第7条第1項第2号の規定に基づき区域区分を定めるものとされていること。
- 昭和43年の都市計画法の改正当初から区域区分が指定されており、都市づくりにおいて区域区分制度が地域に広く定着していること。
- 様々な都市機能と県全体の半数を超える人口が集積しており、今後10年以内に人口がピークを迎え減少に転じると予測されるものの、世帯数・製造品出荷額等は一定の伸びが継続すると想定され、今後も新たな宅地需要が見込まれていること。
- 仙台市高速鉄道東西線の整備や、各工業団地における企業立地の促進、仙台空港及び仙台塩釜港(仙台港区)の都市基盤整備など、各都市機能の集積が進行中であり、適正な土地利用の誘導を図る必要があると考えられること。
- 仙台都心を中心に、国国道や鉄道等により周辺の都市と一体となった交通体系が形成され、今後とも効率的な交通網の整備とそれに合わせた計画的な市街地の形成が求められていること。
- 都市計画区域内に特別名勝松島や青葉山、蕃山、太白山、広瀬川、名取川等の豊かな自然環境を有しており、その保全とともにこれらと調和する都市空間の形成を都市づくりの基本としていること。

(2) 区域区分の方針

① 人口の規模

「宮城の将来ビジョン」(平成19年3月)における宮城県の将来人口見通しを基本とし、市街化区域及び市街化調整区域の過去の動向に基づき、将来における市街化区域のおおむねの人口を次のとおり推計する。

【市街化区域のおおむねの人口】

	現 況	平成32年
市街化区域人口	1,305千人	1,311千人

注1) 現況は平成17年(国勢調査、都市計画基礎調査)

注2) 平成32年値は今後新たに市街化区域に編入することを予定する区域の人口を含む

なお、人口のピークは平成27年前後で、ピーク時の人口はおおむね1,322千人と推計している。

② 産業の規模

「宮城の将来ビジョン」に掲げられている「富県共創!活力とやすらぎの邦づくり」という県政運営の理念を踏まえ、競争力ある農林水産業への転換、電気機械製造業、自動車関連産業、食品製造業の集積促進、「観光王国」としての体制整備を戦略的に進めることなどを目標とし、本都市計画区域における将来のおおむねの産業規模を次のとおり想定する。

【おおむねの産業規模】

区 分		現 況	平成32年	平成42年
生産規模	製造品出荷額等	18,487億円	23,850億円	28,609億円
	小売商業販売額	16,445億円	16,805億円	17,233億円
	卸売商業販売額	73,662億円	75,492億円	77,052億円

注1) 生産規模の現況は、製造品出荷額等は平成18年、小売商業販売額及び卸売商業販売額は平成19年(行政区域)

注2) デフレーター補正により平成17年価格に補正

注3) 現況値の出典資料は、製造品出荷額等が工業統計調査、小売及び卸売商業販売額が商業統計調査

③ 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

本都市計画区域では、集約市街地の形成を図るべく、現在計画的に整備を進めている新市街地の整備を促進するとともに、市街化区域において都市的利用がされていない土地(以下、「未利用地」という。)については、周辺の都市施設の配置状況などを勘案し、地区の実情に応じた最適な土地利用を誘導していくとともに、旧市街地における居住環境の向上や鉄道駅周辺における土地の高度利用等を促進し、必要以上の市街化区域拡大は行わないことを基本とする。

その上で、新たに市街化区域とする地域は、将来人口・世帯数に応じた住宅地需要及び地域の中心拠点性向上に必要な商業業務地需要の見通しをもとに、特に人口増加圧力が高い地域や、集約市街地形成に寄与する鉄道駅等に近接する区域を対象とする。

また、「宮城の将来ビジョン」の目標を見据え、工業出荷額の増加に対応した工業・流通業務地需要の見通しをもとに、幹線道路沿道や、高速道路インターチェンジに隣接する地域を対象とする。

これらについては、平成22年時点で市街化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あることを前提とし、将来市街化区域の概ねの規模を次のとおり想定する。

なお、市街化区域の編入に関係する各都市計画の変更にあたっては、農林漁業施策や環境政策等との整合を図るものとする。

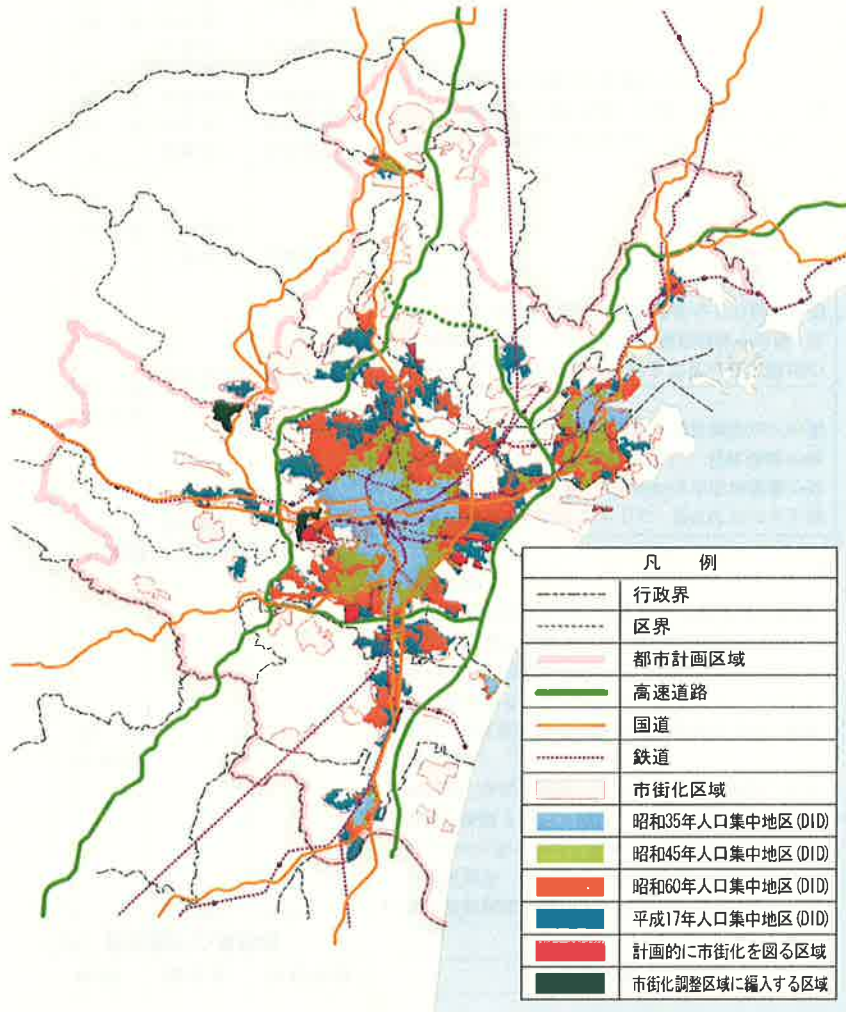
【市街化区域のおおむねの規模】

市町村	現 況	平成32年
仙台市	18,091 ha	17,892 ha
塩竈市	1,290	1,291
名取市	1,764	1,764
多賀城市	1,333	1,333
岩沼市	1,094	1,094
松島町	288	288
七ヶ浜町	416	416
利府町	917	917
大和町	957	957
富谷町	1,056	1,095
大衡村	508	500
合 計	27,714	27,547

注1) 現況は、平成21年5月告示による面積

注2) 平成32年目標値は、平成32年の市街化区域の人口(前ページ表参照)に対応する市街化区域のうち、本計画策定と同時に市街化区域に編入する区域及び市街化調整区域に編入する区域の面積を含む

【市街化の動向及び計画的に市街化を図るおおむねの区域】



3. 主要な都市計画の決定の方針

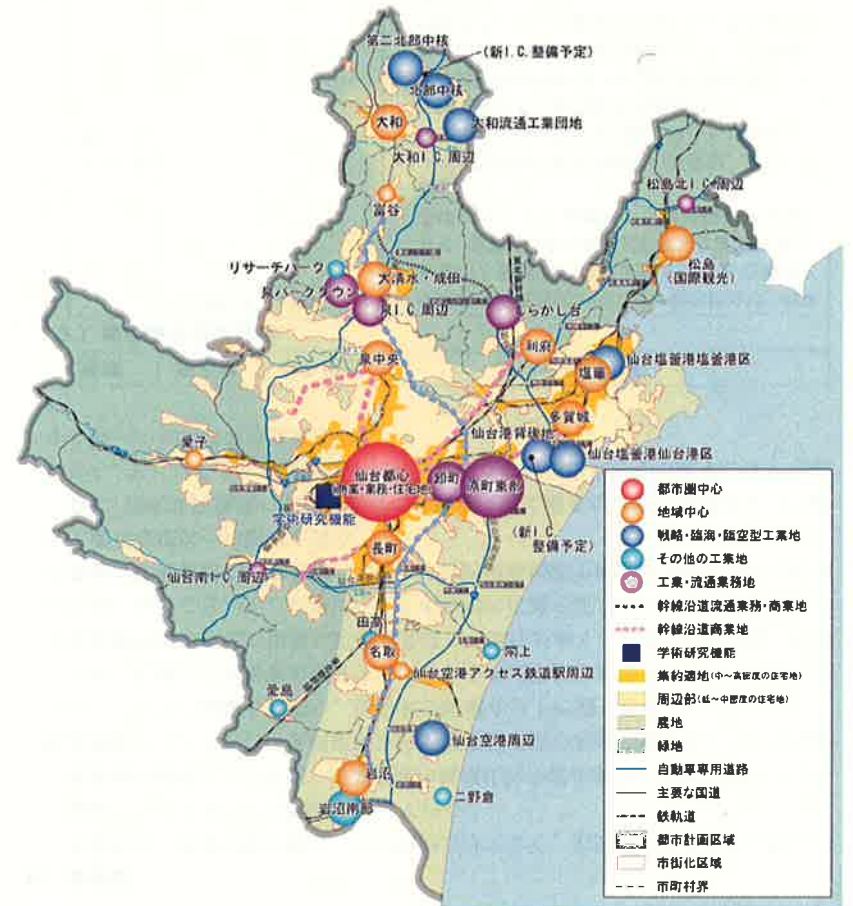
(1) 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

「多核連携集約型都市圏構造」実現のため、既存の関連計画等の位置づけ、市街地における各種機能の集積状況、交通条件等を踏まえ、業務地、商業地、工業地、流通業務地を配置する。

住宅地は、集約適地の中～高密度の住宅地を、周辺部には中～低密度の住宅地を配置し、良好な市街地の形成を図っていく。

一方、市街化区域の周辺において関連する法令により保全が図られている良好な自然地、農地等については、市街化調整区域としてその環境の維持を図っていく。

【主要用途の配置の方針】



① 主要用途の配置の方針

1) 業務地

業務地は、業務機能の集積状況や都市圏及び地域における中心性を勘案するとともに、多核連携集約型都市圏構造の形成に資するよう、交通軸とのアクセスに配慮し、区分及び配置を以下の通りとする。

地域	拠点名	中心地点	配置方針
ア) 都市圏中心業務地			
中央部 地 域	仙台都心	仙台駅	<ul style="list-style-type: none"> 既に業務機能の集積度が高く、仙台都市圏のみならず宮城県、東北圏の中心的な業務地として、全国レベル・県レベルの政治・行政機能や業務機能、金融・保険サービス機能、情報発信機能、研究開発機能、高度な医療・福祉機能などの強化、高次化を図る。 また、成長産業として期待される情報通信や娯楽等の都市型サービス産業や、デザイン、コンテンツなどの創造型産業等の立地を促進する。 さらに、産学連携等の取り組みを強化しながら、地域産業の特性や強みを活かした新産業の集積・創造を図る。
イ) 地域中心業務地			
中央部 地 域	長町地区	長町駅 長町南駅	<ul style="list-style-type: none"> 既存の集積を活かすとともに、長町における土地区画整理事業を推進し、計画的な市街地整備や交通結節点としての機能を強化し、業務機能や金融・保険サービス機能、医療・福祉機能などの集積を図る。
	泉中央地区	泉中央駅	<ul style="list-style-type: none"> 仙台市北部及び周辺市町村まで含んだ市街地の交通結節点としてふさわしい業務機能や金融・保険サービス機能、医療・福祉機能などの集積を図る。
北 部 地 域	大和町 吉岡地区	吉岡地区	<ul style="list-style-type: none"> 各市町村の主要駅周辺地域において、市町村レベルの行政機能や業務機能、金融・保険サービス機能、医療・福祉機能の集積を図る。
東 部 地 域	塩竈市 中心部 多賀城市 中心部	本塩釜駅 西塩釜駅 多賀城駅	
南 部 地 域	名取市 中心部	名取駅	
	岩沼市 中心部	岩沼駅	

2) 商業地

商業地は、消費活動の場としての役割だけでなく、生活圏の中心となる賑わいや地域らしさを形づくる機能を有している。

商業地の配置については、商業機能の集積状況や都市圏及び地域における中心性を勘案するとともに、多核連携集約型都市圏構造の形成に資するよう、交通軸とのアクセスに配慮しながら、区分及び配置を以下の通りとする。

なお、広域からの集客力を有するいわゆる大規模集客施設については、適正な土地利用や周辺環境の保持に影響を及ぼす可能性が高く、また、商業活動の影響が広域に及ぶことから、必要に応じて市町村の区域を越えた広域調整を行い、都市基盤の整備状況などを勘案しながら、特別用途地区や地区計画制度などを活用して適正な地区への誘導を図る。

特に、商業業務機能の集約や過度に自動車交通に頼らない市街地形成という観点から、主として公共交通機関を利用してアクセスが出来る都市圏中心核や地域中心核への立地誘導を基本とする。

地域	拠点名	中心地点	配置方針
ア) 都市圏中心商業地			
中央部 地 域	仙台都心	仙台駅	<ul style="list-style-type: none"> 商業施設の集積度が特に高い仙台都心は、隣県を含めた経済圏の消費活動を支える商業地として、百貨店、専門店など広域的な商圈を持ち、多様なサービスを提供する商業機能の集積を図る。 また、再開発や低未利用地の高度化、周辺商店街や横丁との連携など、駅を中心とした魅力的で回遊性が高い商業空間を創出する。 さらに、都市の賑わいを生み出す商店街は、新たな文化を創出する都市資源として、その魅力の向上とともに、集客・交流の求心性を高めていく。
イ) 地域中心商業地			
中央部 地 域	長町地区	長町駅・ 長町南駅	<ul style="list-style-type: none"> 住民の暮らしと地域の消費活動を支える地域中心商業地として、買回品・最寄品の両商業機能とサービス機能の向上を図る。
	泉中央地区	泉中央駅	
北 部 地 域	大和町中 心部	吉岡地区	
	大清水・ 成田地区	富谷町大清水・ 成田地区	
東 部 地 域	塩竈市中 心部	本塩釜駅 西塩釜駅	
	多賀城市 中心部	多賀城駅	
	利府町中 心部	利府駅	