

湖西市都市計画マスタープラン

～改定素案～

令和6年3月25日現在

湖 西 市

目次

序章 計画策定にあたって

- 1. 都市計画マスタープランとは.....3
- 2. 湖西市都市計画マスタープランの概要.....4

第1章 湖西市の現状と都市づくりの課題

- 1. 湖西市の現状.....8
- 2. 湖西市の都市づくりの課題.....28

第2章 全体構想

- 1. 都市づくりの基本理念.....40
- 2. 将来都市像.....44
- 3. 将来都市構造.....46
 - (1) これからの時代に求められる都市の骨格形成のあり方.....47
 - (2) 広域の中での本市の位置づけ.....48
 - (3) 本市における主要施設の配置と人口分布構造.....49
 - (4) 本市の都市づくりの基本理念・将来都市像の実現に必要な
都市構造の考え方.....50
 - (5) 湖西市が目指す将来都市構造.....58
- 4. 分野別都市づくり方針.....60
 - 4-1 土地利用の基本方針.....61
 - 4-2 都市施設整備の基本方針.....67
 - 4-3 都市環境と景観の基本方針.....73
 - 4-4 都市防災の基本方針.....77

第3章 まちづくりの実現に向けて

- 1. 多様な主体との連携・共創によるまちづくりの推進.....85
- 2. 都市計画制度等の活用.....87
- 3. 都市計画マスタープランの見直し.....91

巻末

- 1. 用語の解説.....94
- 2. SDGs との対応表.....96

※本文中、アンダーラインを引いた語句は、巻末「用語の解説」において意味を解説しています。

序 章

計画策定にあたって

1. 都市計画マスタープランとは
2. 湖西市都市計画マスタープランの概要

序 章

計画策定にあたって

○「計画策定にあたって」について

本章では、都市計画マスタープランの法的位置づけや役割など、都市計画マスタープランに関する基本的な事項について整理し、「湖西市都市計画マスタープラン」の概要として、策定の背景や上位・関連計画との関連、またマスタープランの構成要素について示します。

1. 都市計画マスタープランとは

1-1 都市計画マスタープランの法的位置づけ

○都市計画法に規定された

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」

都市計画マスタープランは、都市計画法第18条の2に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、市町村が行う都市計画の最も基本となる計画です。

1-2 都市計画マスタープランの役割

○長期的なまちづくりの考え方の明確化

都市計画マスタープランは、将来目指すべきまちの姿を「将来都市像」として定め、その実現に向けた長期的なまちづくりの考え方を明らかにするものです。

○都市計画の決定・変更等の根拠

都市計画マスタープランは、市町村が行う都市計画（土地利用・都市施設・市街地開発事業・地区計画）の決定や変更等の根拠となるものです。

○まちづくりの担い手のための「まちづくりガイドライン」

都市計画マスタープランは、市民、市民活動団体、事業者、行政など、まちづくりの担い手の連携のあり方やまちづくりの進め方、また具体的な実現方策等を示した「まちづくりガイドライン」として共有・活用されるものです。

1-3 都市計画マスタープランにおける「将来」

○概ね20年後の将来を見据えたプラン

都市計画マスタープランは、概ね20年後の将来を見据えて定めます。なお、社会・経済情勢の大きな変化などがあった場合には、必要に応じて見直しを行います。

2. 湖西市都市計画マスタープランの概要

2-1 湖西市都市計画マスタープラン改定の背景

○改定された上位・関連計画との整合

近年、上位計画となる湖西市総合計画の改定（2021年）、都市政策分野では湖西市立地適正化計画（2021年）や湖西市地域公共交通計画の策定（2022年）、第2次湖西市観光基本計画（2021年）や第3次湖西市環境基本計画（2021年）、湖西市津波防災地域づくり推進計画（2024年）などの関連分野の計画策定、さらには国の新広域道路交通計画（中部ブロック）に（仮称）浜松湖西豊橋道路が位置付けられるなど、上位・関連計画の状況変化を踏まえ、まちづくりの基本的な考え方を見直す必要が高まってきていました。

○都市計画マスタープラン策定から令和6年3月で10年経過

湖西市では2014年（平成26年）3月に20年後の将来を見据えた現行の都市計画マスタープランを策定しましたが、2024年（令和6年）3月で計画期間の折り返し時期である10年が経過することから、計画を見直す契機と捉え、都市計画マスタープランを改定することとしました。

○社会・経済情勢の大きな変化

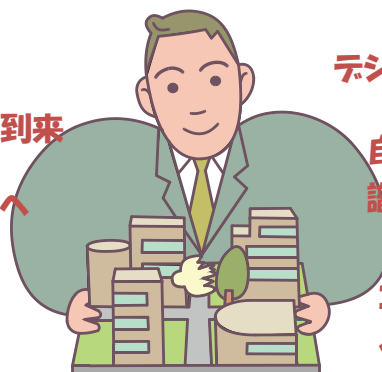
少子高齢化・世帯数減少社会の本格的到来、コロナ禍を契機としたライフスタイルの変化、南海トラフ巨大地震、異常気象により頻発化・激甚化する自然災害に対する意識の更なる高まり、さらにSDGs、デジタル技術の利活用、カーボンニュートラルへの対応が求められるなど、都市を取り巻く社会・経済情勢は大きく変化してきており、わが国は時代の変革期を迎えています。

本市においても、このような時代の変化に対応した将来都市像を描き、それに基づくまちづくりを適切に進める必要があります。

少子高齢化・
世帯数減少社会の到来

カーボンニュートラルへの
対応

SDGsへの対応



デジタル技術の利活用

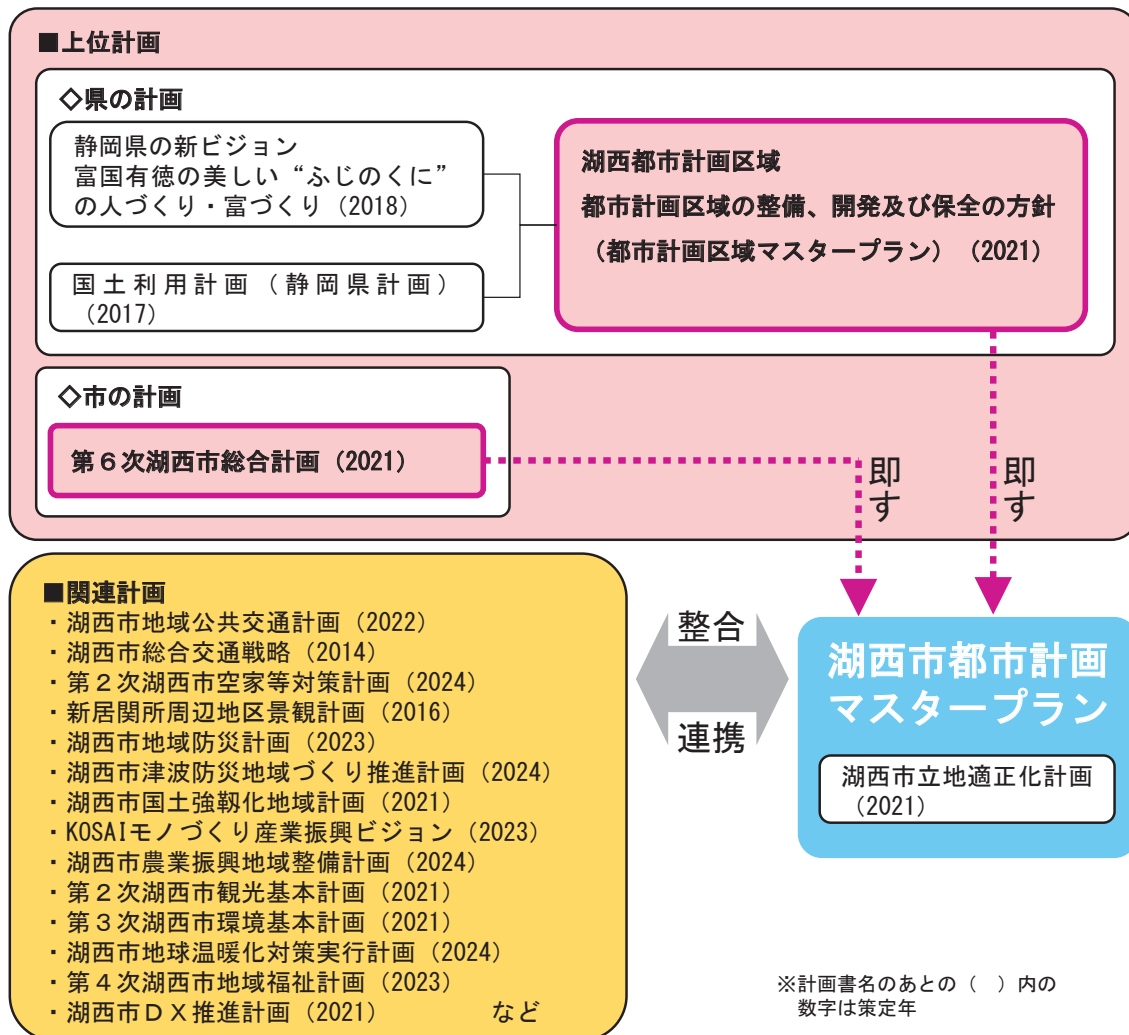
自然災害に対する意識の
更なる高まり

コロナ禍を契機としたラ
イフスタイルの変化

2-2 湖西市都市計画マスタープランの位置づけ

○上位計画に即し、関連計画と整合・連携

湖西市都市計画マスタープランは、本市が策定する「総合計画」や、静岡県が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」といった上位計画に即すとともに、交通、産業、観光、防災、環境、景観など関連する他分野の計画と整合・連携を図って策定しています。



2-3 湖西市都市計画マスタープランの構成

○全体構想、まちづくりの実現に向けて で構成

湖西市都市計画マスタープランは、市全体としての都市づくりの考え方を示した「全体構想」に加え、まちづくりの実現に向けた道すじである「まちづくりの実現に向けて」で構成しています。

全体構想

湖西市の広域的な位置づけや社会・経済情勢の動向、また上位計画を踏まえた、湖西市全体のまちづくりの方針



実現に向けた道すじ

まちづくりの 実現に向けて

市民、市民活動団体、事業者及び行政等のまちづくりの担い手の共創によるまちづくりの考え方、まちづくりの具体的な制度の活用や個別施策推進の考え方

第1章

湖西市の現状と 都市づくりの課題

1. 湖西市の現状
2. 湖西市の都市づくりの課題

第1章

湖西市の現状と都市づくりの課題 の課題

1. 湖西市の現状

1-1 都市の位置

本市は、静岡県最西端に位置し、浜松市及び愛知県豊橋市に隣接する面積 86.56km²の都市です。本市の東西距離は約 11km、南北距離は約 13km で、南北にやや長い形状をしています。

また、本市の東部は浜名湖に面し、南部は遠州灘に面しています。



図. 湖西市の位置

1-2 自然的状況

本市は、浜名湖や遠州灘のほか、市域北西部に位置する湖西連峰など、周囲を水や緑に囲まれた、豊かな自然環境を有しています。

また、本市には湖西連峰や市域南部の丘陵地を源とする河川が多くあり、これらの大部分が浜名湖に向かって流れています。

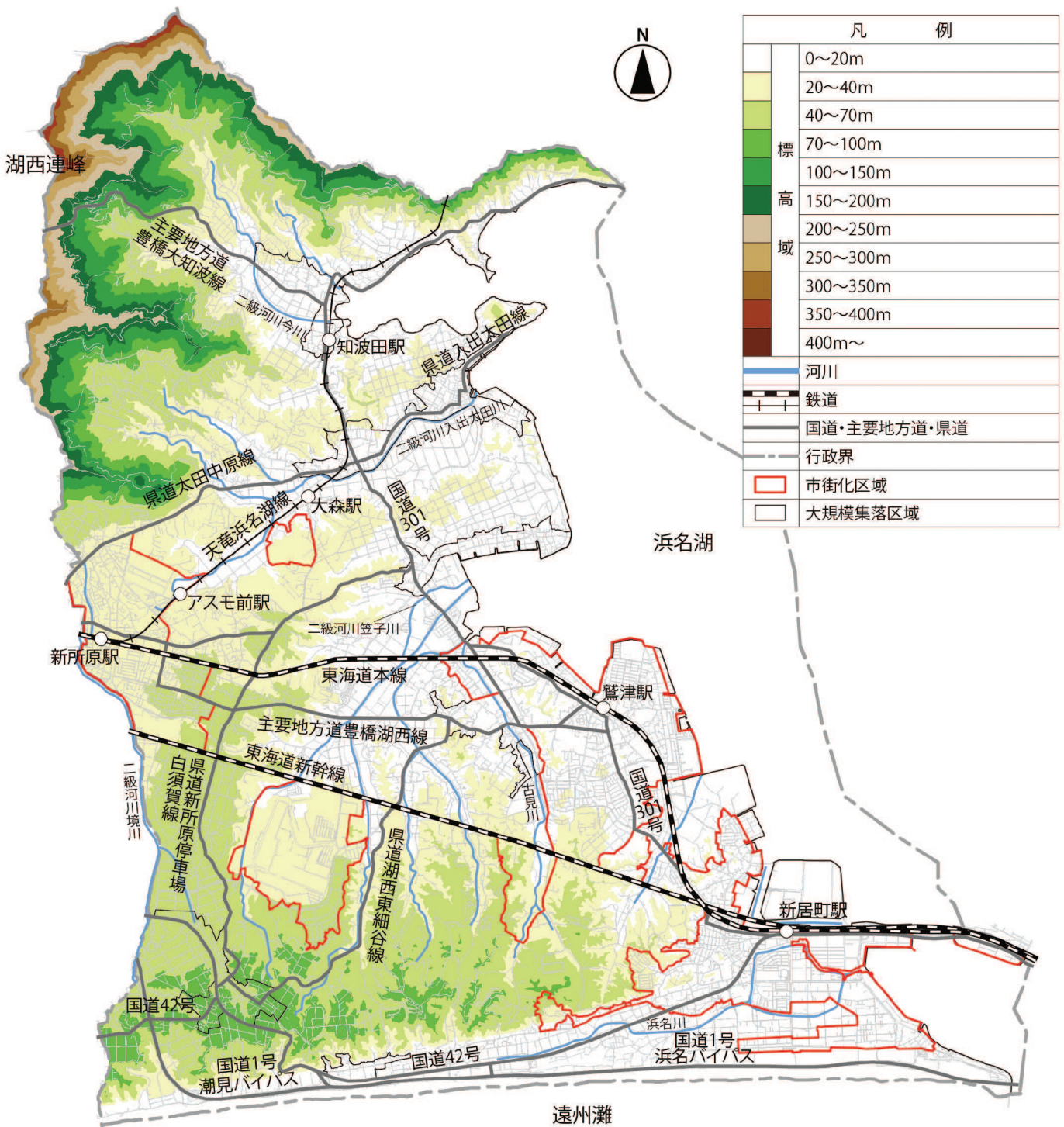


図. 自然概況

1-3 人口・世帯

(1) 人口及び世帯数の推移

国勢調査による2020年（令和2年）の本市の人口は57,885人であり、2005年（平成17年）をピークに減少に転じています。

一方、総世帯数は23,005世帯で、経年的に微増傾向が続いています。また、世帯構成人員の平均は約2.5人であり、経年的に微減傾向が続いています。

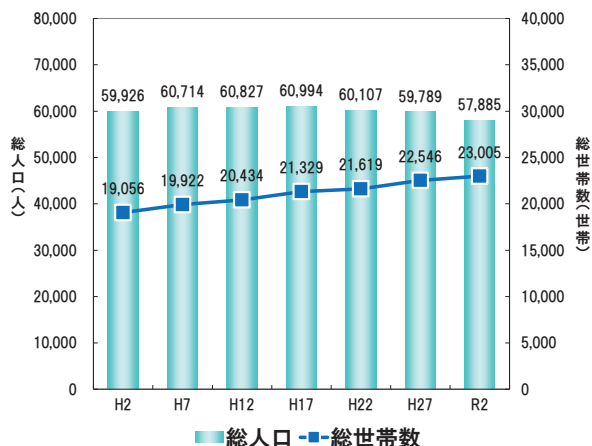
15歳未満の年少人口は、子育て世代人口の減少と配偶者のいる割合の減少もあって実数・構成比ともに年々減少しており、少子化の傾向が強まっています。

一方、65歳以上の老年人口は、実数・構成比ともに年々増加しており、高齢化の傾向が強まっています。

また、15歳以上65歳未満の生産年齢人口は、1995年（平成7年）をピークに実数・構成比ともに減少に転じています。

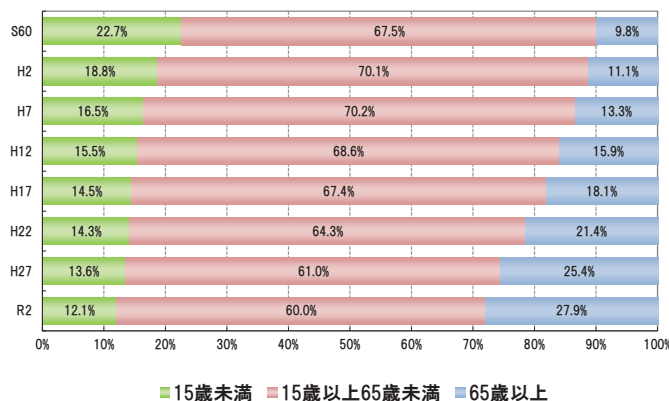
本市の年齢3区分別人口割合を全国や静岡県と比較すると、年少人口及び生産年齢人口割合はやや高く、老年人口割合はやや低い状況にあります。

【人口及び世帯数の推移】

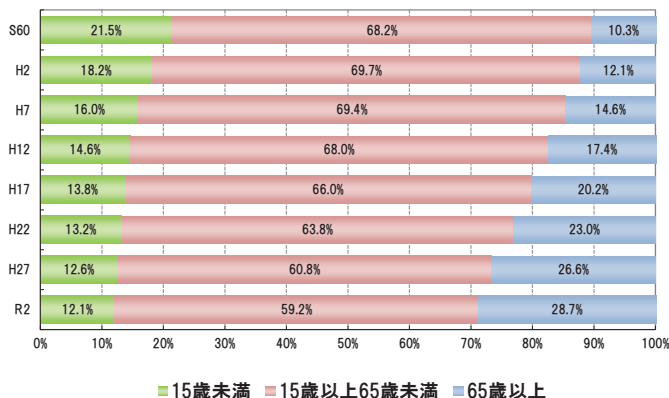


出典:各年国勢調査

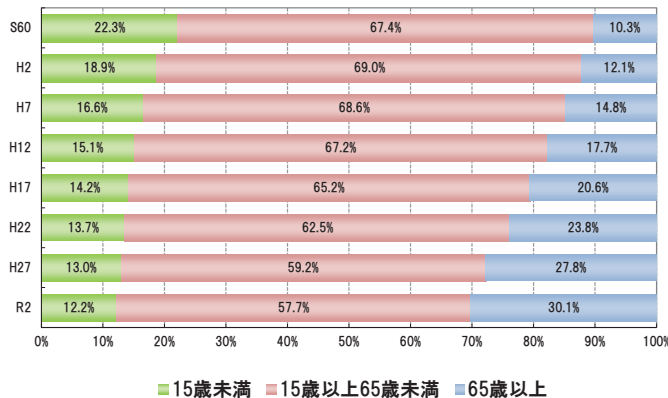
【年齢階層別人口割合の推移(湖西市)】



【年齢階層別人口割合の推移(全国)】



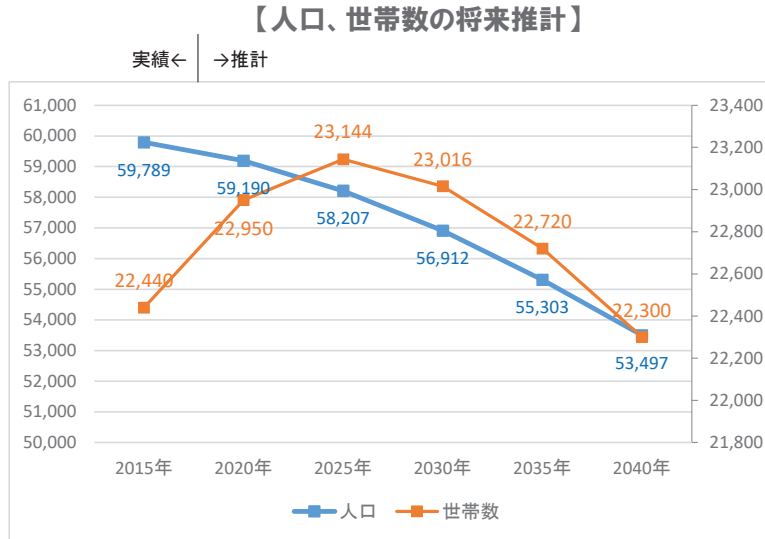
【年齢階層別人口割合の推移(静岡県)】



出典:各年国勢調査

(2) 人口及び世帯数の将来予測

国立社会保障・人口問題研究所による推計によると、本市の人口は2015年（平成27年）の59,789人から、2040年（令和22年）には53,497人に減少することが予測されています。本市の世帯数は2025年（令和7年）までは増加傾向で推移するものの、その後は減少傾向に転じると予測されています。

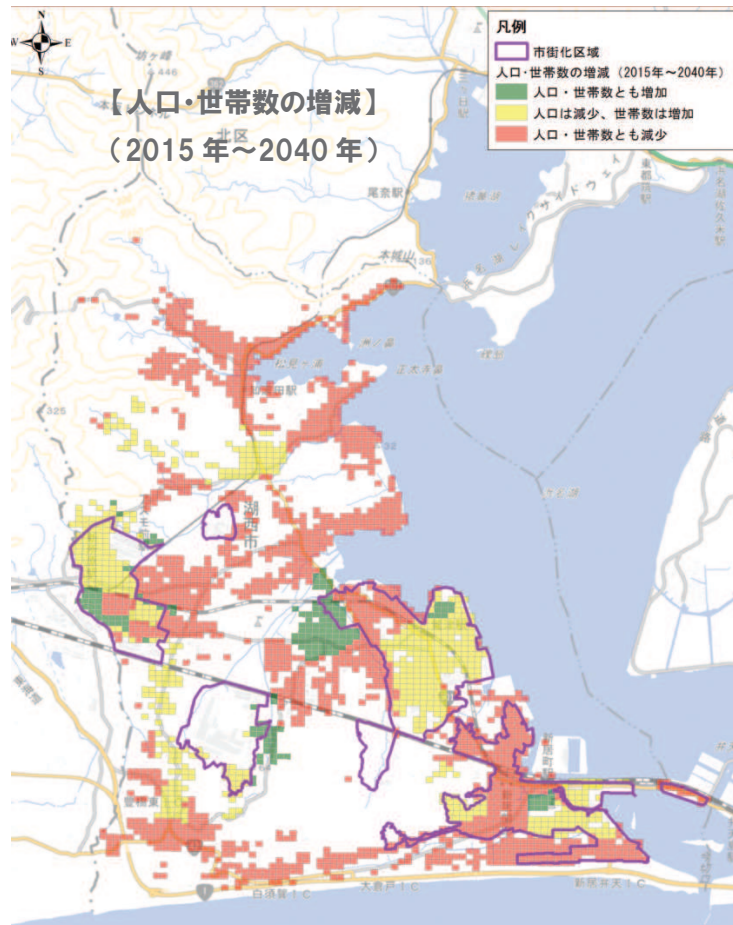


出典：国立社会保障・人口問題研究所（2018年推計）

2015年（平成27年）～2040年（令和22年）にかけて、人口・世帯数ともに減少する地区が多く見られ、空き地・空き家の発生が懸念されます。

地区別に見ると、大きく見て市街化調整区域は市街化区域より人口・世帯数ともに減少する地区が多く見られます。

市街化区域で比較すると、東部地域（新居地区）は、中部地域（鷺津駅周辺）、西部地域（新所原駅周辺）に比べて、人口・世帯数ともに減少する地区が多く見られます。

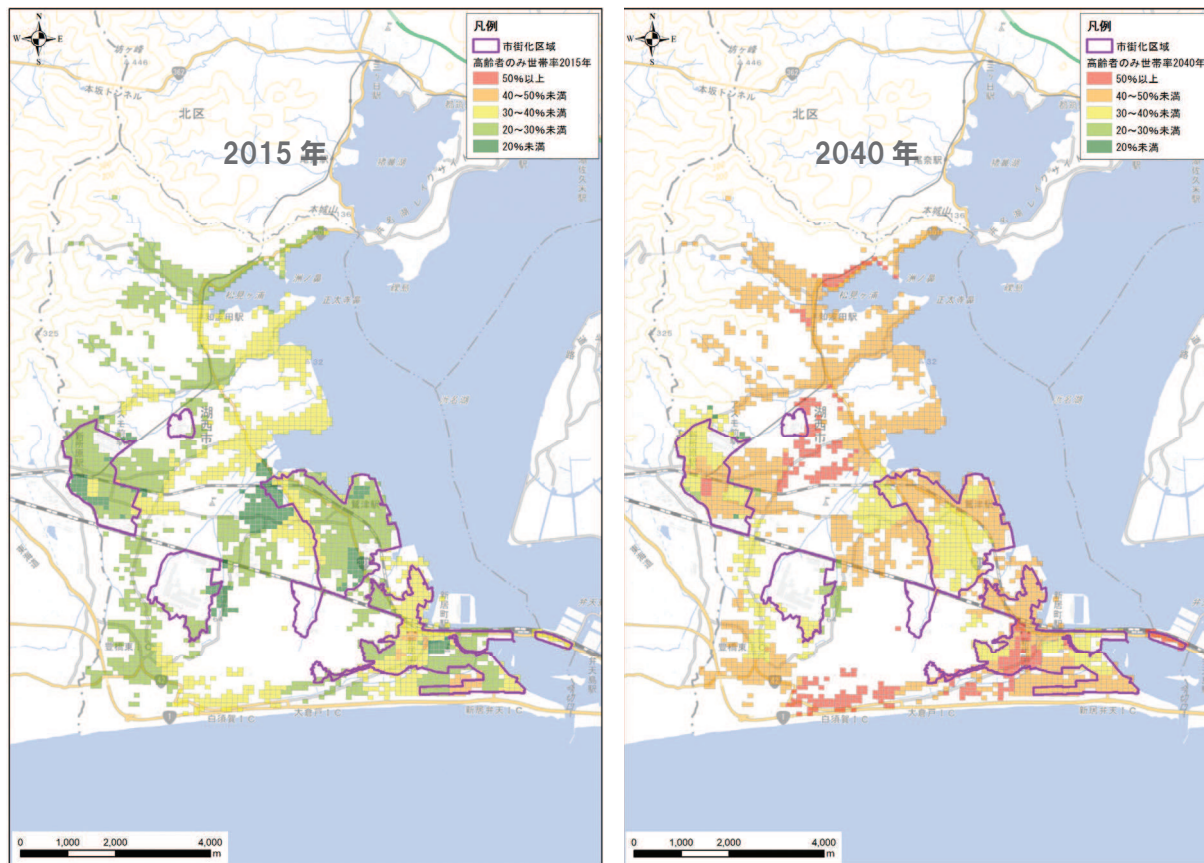


出典：国立社会保障・人口問題研究所（2018年推計）

高齢者のみ世帯率は、2015年（平成27年）には40%以上の地区があまり見られませんが、2040年（令和22年）には多くの地区で高齢化率が大きく上昇し、40%以上の地区数が3分の1程度まで増加します。

地区別に見ると、大きく見て市街化調整区域は市街化区域より高い傾向にあります。

【高齢者のみ世帯率】

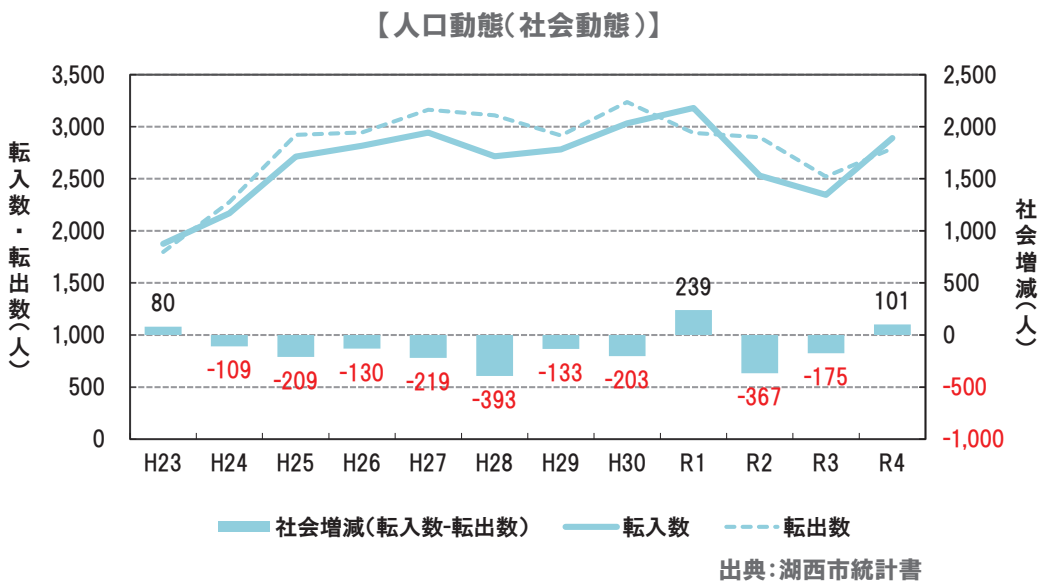
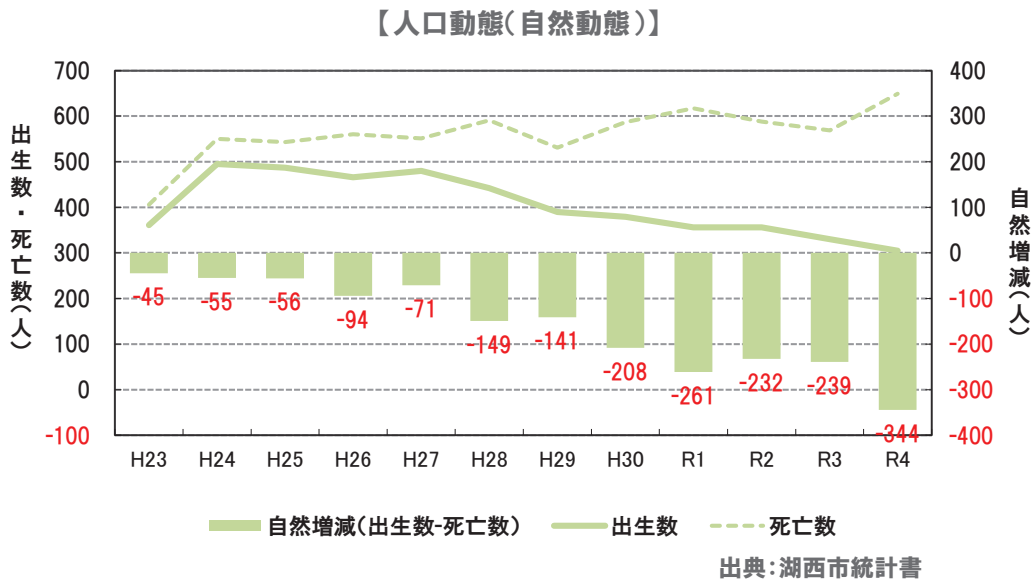


出典：国立社会保障・人口問題研究所

(3) 人口動態

本市の人口動態のうち、自然動態については、死亡数が出生数を上回る「自然減」の状態が続いており、かつ自然減が拡大する傾向にあります。

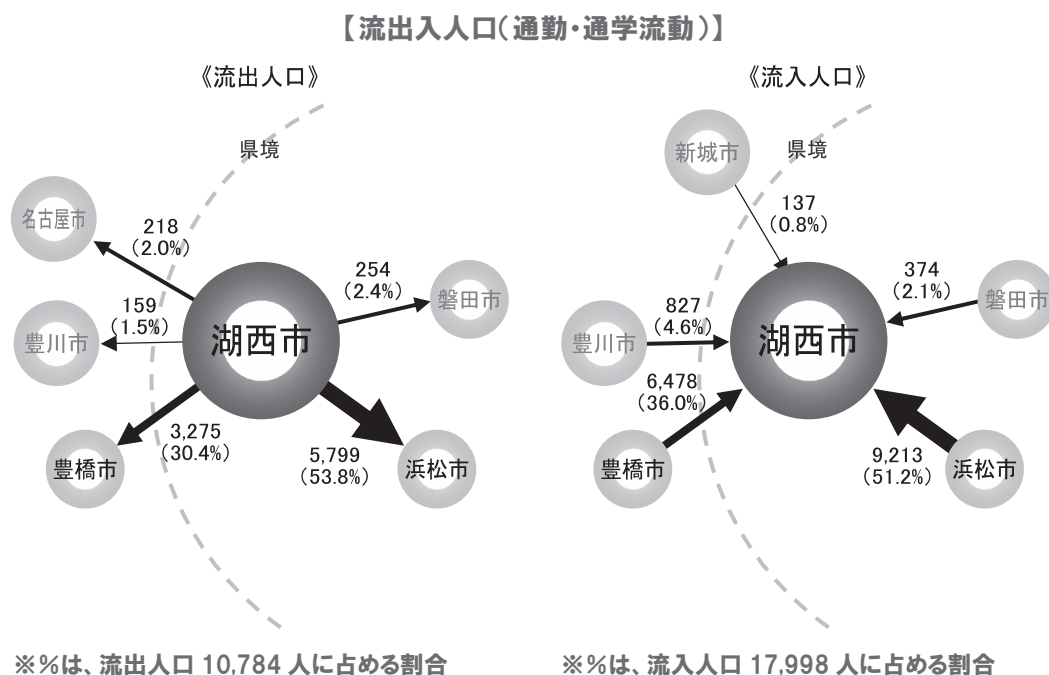
一方、社会動態については、平成23年、令和元年、4年を除き、毎年転出数が転入数を上回る「社会減」の傾向が続いています。



(4) 流出人口（通勤・通学流動）

2020年（令和2年）の国勢調査によると、本市への流入人口は17,998人（常住地「不詳」を含む）で、本市からの流出人口10,784人（従業地・通学地「不詳」を含む）を大きく上回っており、市外への流出よりも市内への流入が多い状況となっています。

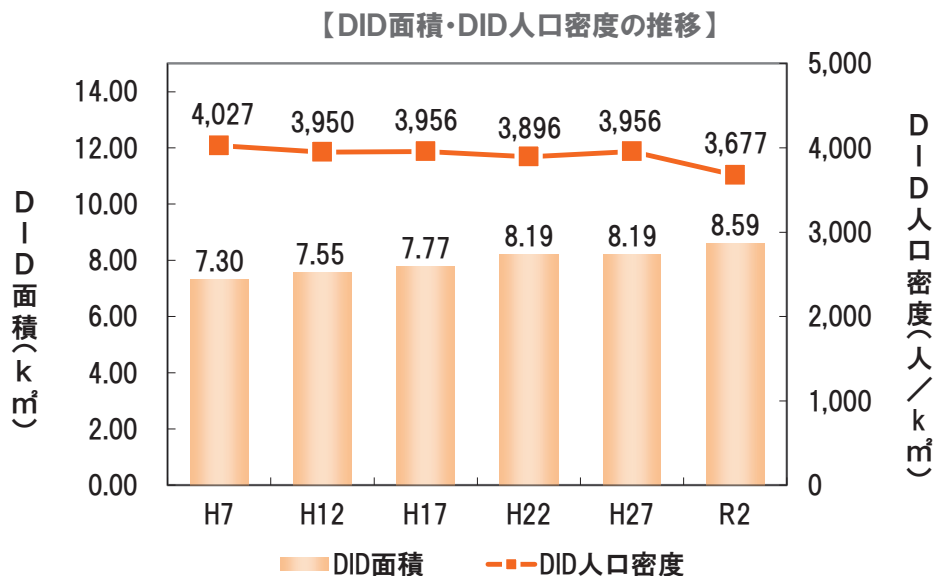
また、流出人口・流入人口ともに、浜松市が最も多く、次いで愛知県豊橋市となっています。



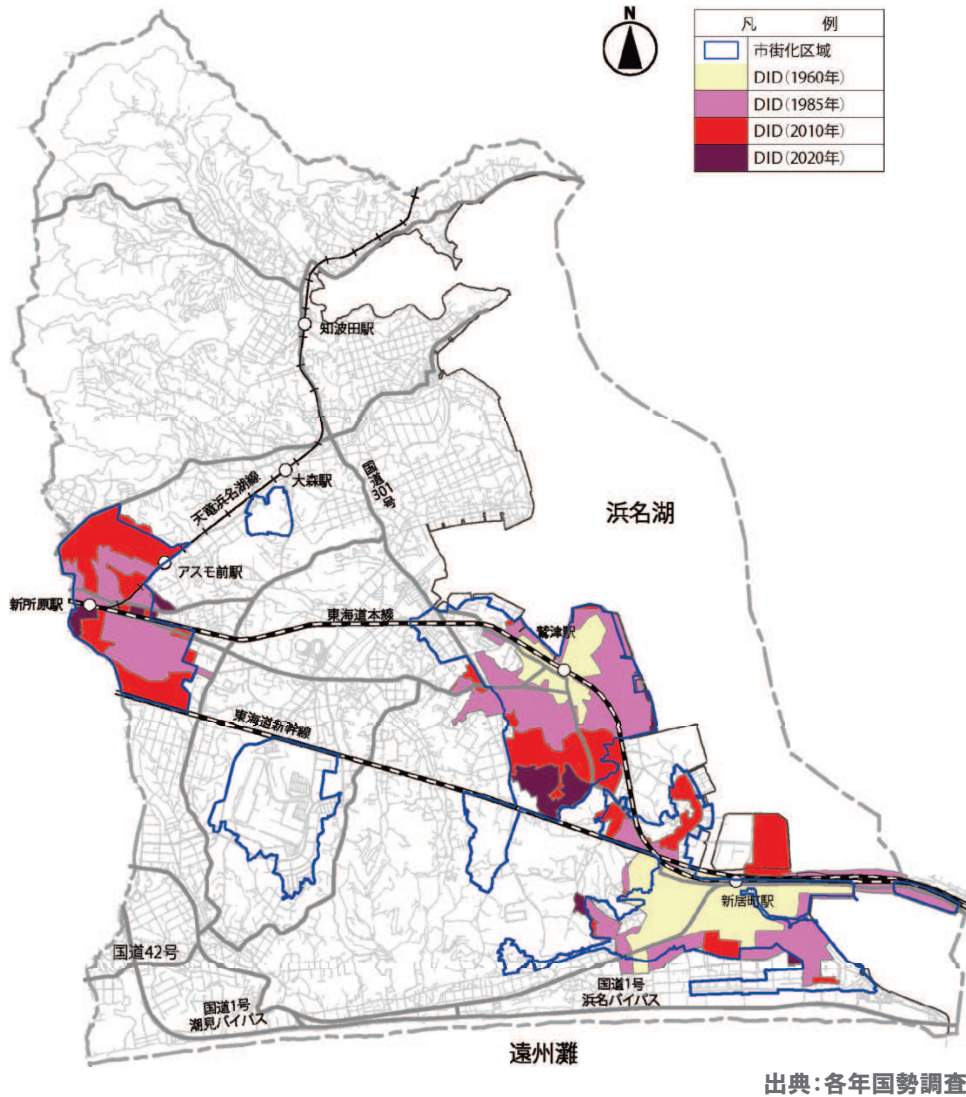
出典：令和2年国勢調査

(5) DID面積・DID人口密度の推移

本市のDID面積は1995年（平成7年）から2020年（令和2年）まで増加傾向にあります。DID人口密度は緩やかな減少傾向を示しています。低密度な市街地の拡大が進んでいると言えます。



本市の人口集中地区（D I D）は、1960年（昭和35年）には、鷺津地区と新居地区の2地区に存在し、新所原駅周辺地区には存在していませんでした。1985年（昭和60年）には、鷺津地区、新居地区、新所原駅周辺地区3地区になり、鷺津地区と新居地区の面積も拡大しました。その後、2014年（平成26年）改定時に検討に用いた2010年（平成22年）、2020年（令和2年）には、さらに拡大しました。



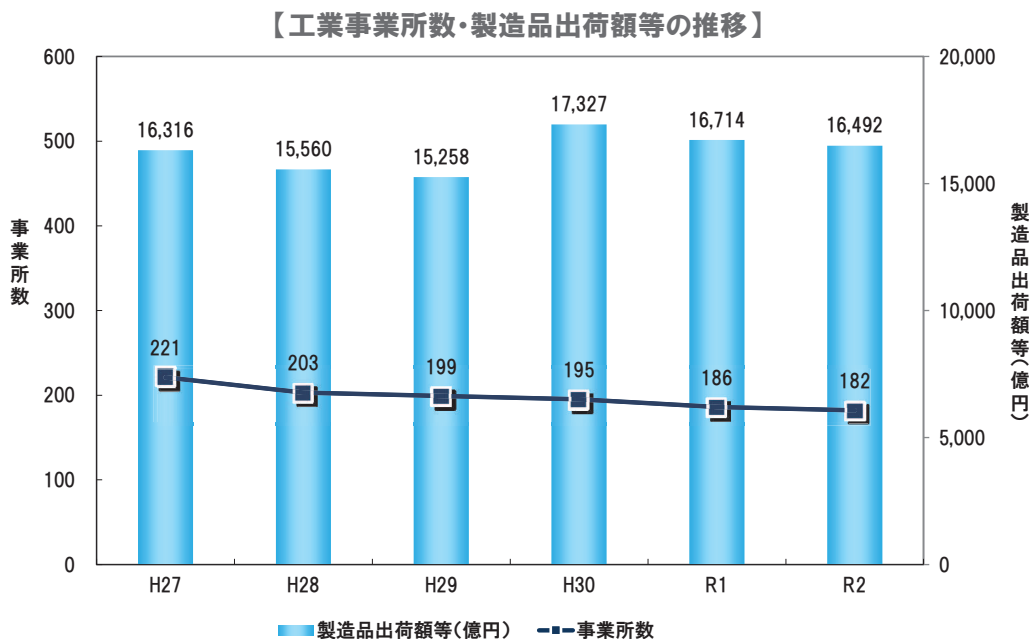
出典：各年国勢調査

図. DIDの変遷

1-4 産業

(1) 工業の推移

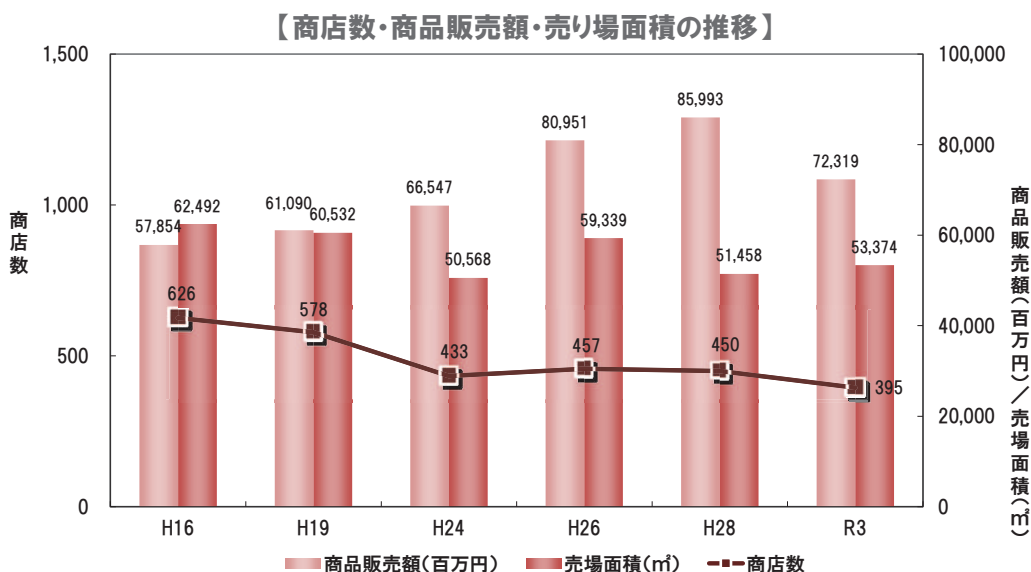
本市の工業事業所は、経年的に減少傾向にあります。また、製造品出荷額等は、1.6兆円前後で推移しています。



出典：各年静岡県工業(静岡県公表)

(2) 商業の推移

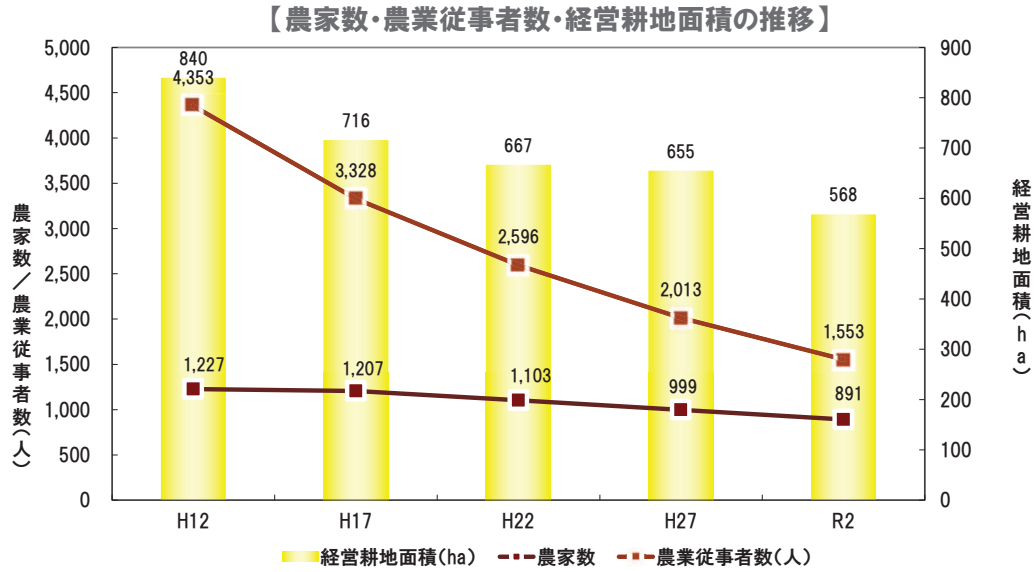
本市の商店数、売場面積は、経年的に減少傾向となっています。商品販売額は、2004年(平成16年)以降は増加傾向で推移していましたが、2021年(令和3年)に減少に転じました。



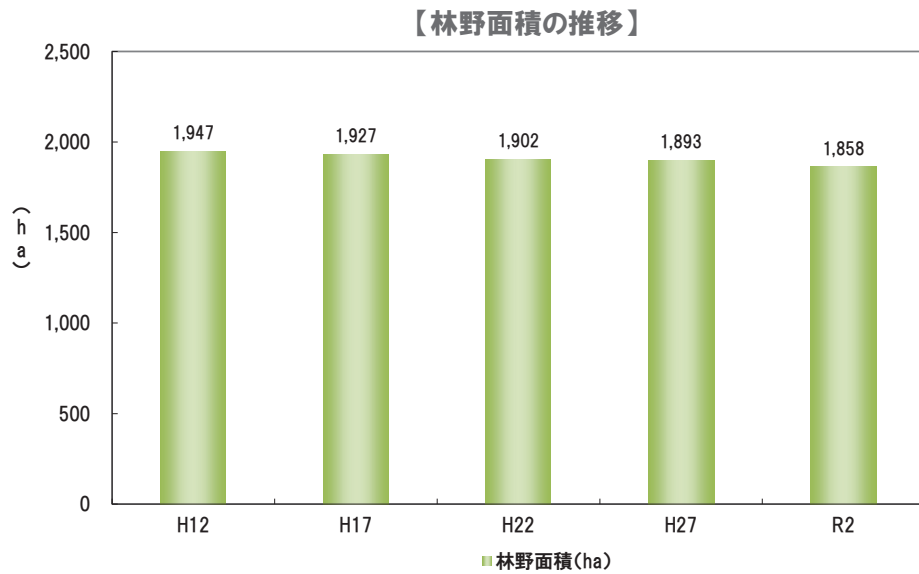
出典：平成19年商業統計調査報告書(静岡県公表)、平成24、28、令和3年経済センサス-活動調査
平成26年商業統計調査

(3) 農林水産業の推移

本市の農家数、農業従事者数、経営耕地面積は、経年的に減少傾向となっています。



本市の林野面積は、経年的に緩やかな減少傾向となっています。



1-5 土地利用

2022年（令和4年）度都市計画基礎調査によると、本市は、全体の約69.9%が「山林」や「農地」などの自然的土地利用であり、豊かな自然環境を有しています。また、「山林」と「農地」の割合は約3：2となっています。

市街化区域では、市街化区域全体の面積に対して自然的土地利用が約11.4%、都市的土地利用が約88.6%となっています。都市的土地利用としては、「住宅用地」が最も多く、次いで「工業用地」となっています。また、自然的土地利用としては、「山林」が多くなっています。

市街化調整区域では、市街化調整区域全体の面積に対して自然的土地利用が約79.7%、都市的土地利用が約20.3%となっています。自然的土地利用の傾向は市全体の傾向と概ね同様であり、大部分を「山林」「水面」及び「農地」で占めています。また、都市的土地利用は「道路用地」が最も多く、次いで「住宅用地」となっています。

【土地利用現況】

単位：ha

市街地区分	自然的土地利用						都市的土地利用											合計
	農地	山林	水面	自然	その他の自然的土地利用	小計	宅地				公共・公益施設用地	道路用地	交通施設用地	その他の公的施設用地	その他の空地	小計		
							住宅用地	商業用地	工業用地	農林漁業施設用地								
市街化区域	38.3 3.1%	60.1 4.9%	12.0 1.0%	2.9 0.2%	27.5 2.2%	140.9 11.4%	377.3 30.4%	54.5 4.4%	304.6 24.6%	1.6 0.1%	738.0 59.6%	77.5 6.3%	155.9 12.6%	30.1 2.4%	0.0 0.0%	96.6 7.8%	1,098.1 88.6%	1,239.0 100.0%
市街化調整区域	1,359.6 18.3%	2,050.3 27.6%	1,912.2 25.8%	133.9 1.8%	454.3 6.1%	5,910.4 79.7%	340.7 4.6%	51.8 0.7%	124.1 1.7%	95.1 1.3%	611.8 8.2%	146.5 2.0%	403.9 5.4%	48.1 0.6%	0.0 0.0%	296.3 4.0%	1,506.6 20.3%	7,417.0 100.0%
合計	1,398.0 16.2%	2,110.4 24.4%	1,924.2 22.2%	136.8 1.6%	481.9 5.6%	6,051.3 69.9%	718.0 8.3%	106.3 1.2%	428.7 5.0%	96.7 1.1%	1,349.8 15.6%	224.0 2.6%	559.8 6.5%	78.2 0.9%	0.0 0.0%	392.9 4.5%	2,604.7 30.1%	8,656.0 100.0%

出典：令和4年度 都市計画基礎調査

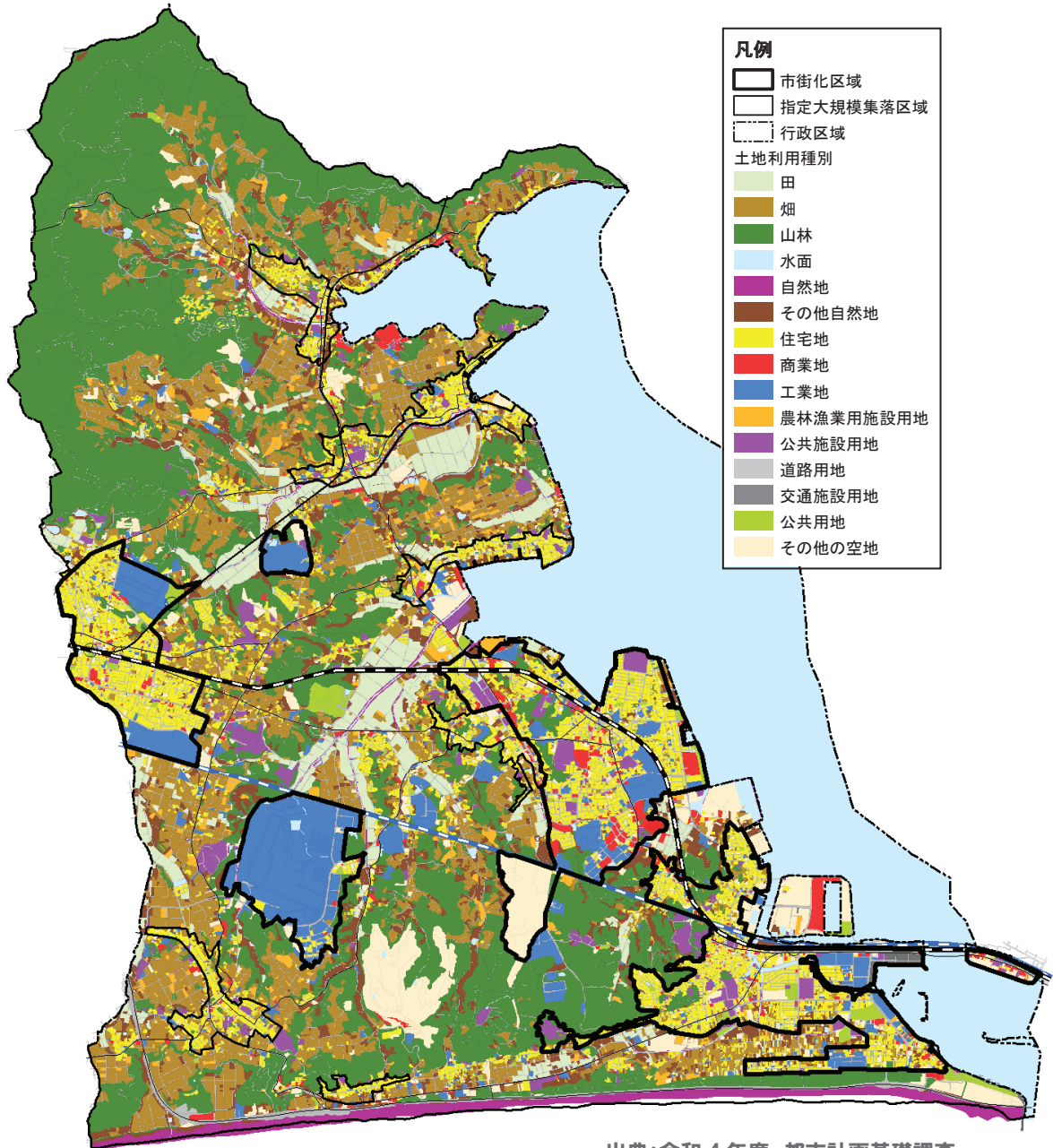


図. 土地利用現況

出典:令和4年度 都市計画基礎調査

1-6 道路交通

(1) 道路交通体系

本市の道路交通は、市南部に国道1号浜名バイパス、国道1号潮見バイパス、国道42号、浜名湖岸に沿って南北方向に国道301号などの主要幹線道路が配置されています。また、主要地方道豊橋湖西線、一般県道太田中原線、一般県道入出太田線などの幹線道路が東西方向に配置されている体系となっています。

国が計画を進めている（仮称）浜松湖西豊橋道路が市の北部地域を横断することになり、インターチェンジアクセス道路を含む道路ネットワークの構築が課題となっています。

(2) 自動車交通量

令和3年度全国道路・街路交通情勢調査によると、本市の自動車交通量は、国道1号浜名バイパスでは30,000台/日を超える交通量、国道301号では平日を中心に交通量が多くなっており、10,000台/日を超える交通量となっています。

これら交通量の多い国道では大型車の通行も多く、特に国道1号浜名バイパスでは平日の大型車混入率が30%~40%と非常に高くなっています。また、市街地を通る国道301号も10%前後の混入率となっています。

なお、自動車混雑度は、大部分の国道や主要地方道で高くなっており、全市的にピーク時において交通渋滞が発生している状況にあります。特に国道1号浜名バイパスや国道301号では、市外から市内にかけての区間で混雑度が非常に高く、激しい交通渋滞が発生しています。



図. 現況自動車交通量(平日 24h 交通量)

出典:令和3年度全国道路・街路交通情勢調査

1-7 公共交通

(1) 鉄道交通体系

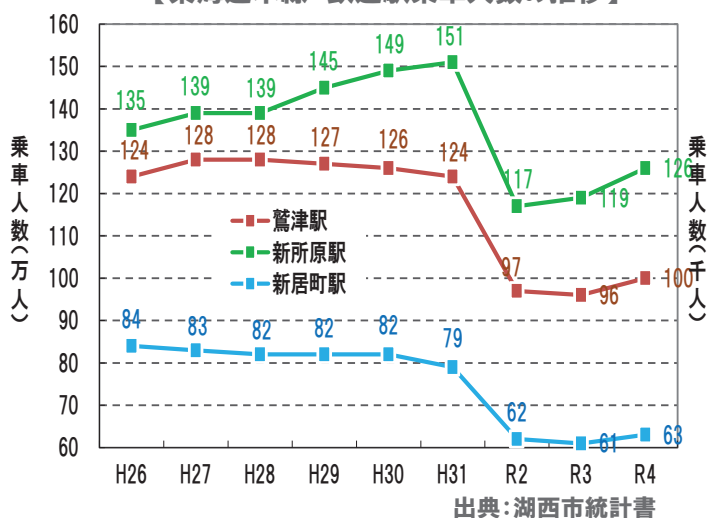
本市の鉄道交通は、東海道本線及び天竜浜名湖線があります。東海道本線の駅として、鷲津駅、新居町駅及び新所原駅が設置されており、新所原駅は天竜浜名湖線が接続しています。また、天竜浜名湖線の駅は新所原駅のほかアスモ前駅、大森駅及び知波田駅が設置されています。

(2) 鉄道駅乗車人数

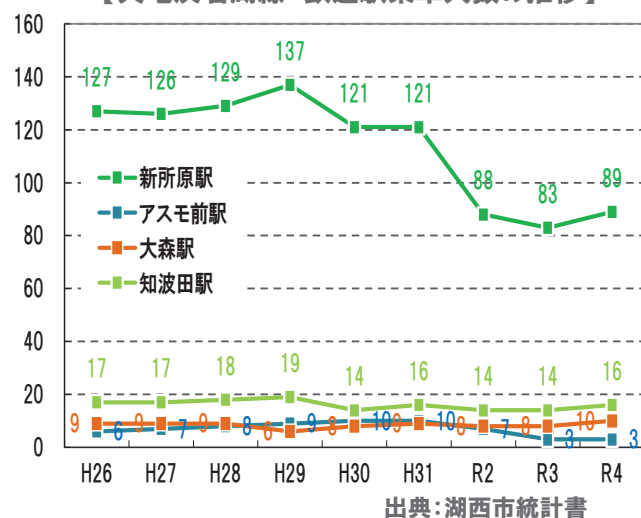
東海道本線の鉄道駅乗車人数は、新所原駅が最も多く、鷲津駅、新居町駅と続いています。乗車人数は3駅とも新型コロナウイルス感染症の影響で2020年（令和2年）に大きく減少しています。感染症の影響が現れる以前の状況を見ると、新所原駅は、2019年（平成31年）までは概ね増加傾向を維持していました。鷲津駅及び新居町駅は2018年（平成30年）まで大きな増減はみられませんでした。

一方、天竜浜名湖線の鉄道駅乗車人数は新所原駅が突出して多く、以下、知波田駅、大森駅、アスモ前駅と続いています。このうち、新所原駅の乗車人数は新型コロナウイルス感染症の影響で2020年（令和2年）に大きく減少しています。

【東海道本線 鉄道駅乗車人数の推移】



【天竜浜名湖線 鉄道駅乗車人数の推移】



(3) 市内バス路線等

市内のバス路線は、本市が運行するコミュニティバス（コーちゃんバス）の路線があります。コミュニティバスは、市民の日常生活の足として活用してもらうよう民間に委託して運行しているバスであり、集落拠点とJR駅とを結ぶ知波田入出線、JR駅間を結ぶ新居鷲津線などが設けられています。

また、公共交通空白域を解消する目的で、自宅と指定施設とを結ぶ移動手段として、デマンド型乗合タクシー（コーちゃんタクシー）を運行しています。

さらに、市内を運行する企業シャトルバスを有効活用し、市民も利用可能なものとする「企業シャトルBaaS（バース）」の実証実験を、2020年（令和2年）度から開始しています。

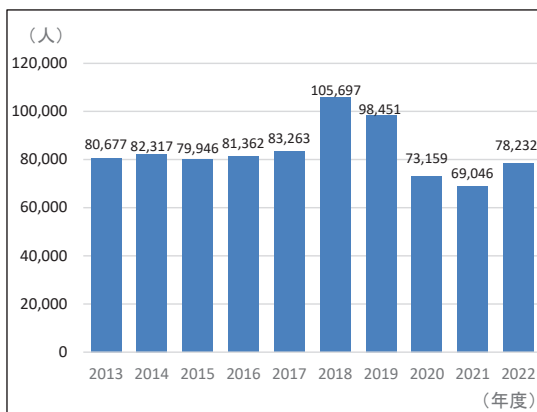
(4) コミュニティバス利用者数

コミュニティバス（コーちゃんバス）の利用者数は、2013年（平成25年）度から8万人/年程度で推移しています。2018年（平成30年）度については、自主運行バス浜名線がコーちゃんバスに移行されたため、利用者数が105,697人/年と増加しました。鉄道と同様、2020年（令和2年）度に大きく落ち込みましたが、2022年（令和4年）度は増加に転じています。

(5) デマンド型乗合タクシー利用者数

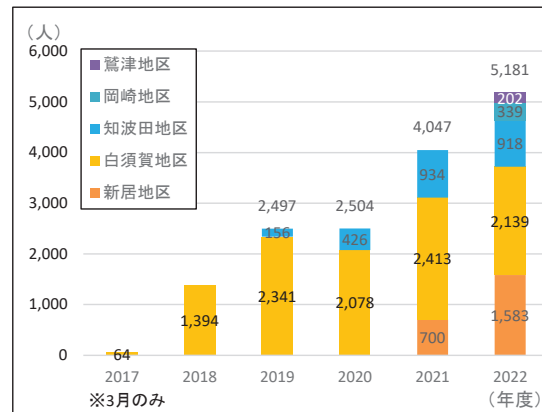
デマンド型乗合タクシー（コーちゃんタクシー）の利用者数は、2018年（平成30年）度は1,400人/年程度でしたが、2019年（平成31年）度、2020年（令和2年）度は2,500人/年程度で推移していました。2021年（令和3年）度からは新居地区、2022年（令和4年）度からは鷲津地区と岡崎地区を新たに運行地区としたことから増加傾向で推移しています。

【コーちゃんバスの利用者数の推移】



出典:湖西市地域公共交通計画
湖西市地域公共交通資料

【コーちゃんタクシーの利用者数の推移】



出典:湖西市地域公共交通計画
湖西市地域公共交通資料

1-8 都市整備

(1) 市街地開発事業

本市では、これまで土地区画整理事業による市街地開発を多く実施してきており、2020年（令和2年）度末現在で20地区246.5haが施行済、1地区48.6haが施行中となっています。施行済・施行中を合算すると、その規模は295.1haとなり、本市の市街化区域面積の約23.8%に相当します。

本市の土地区画整理事業は、その大部分が1998年（平成10年）ごろまでに事業着手されたものであり、産業の発展に伴う人口増に対応するため、土地区画整理事業によって多くの住居系市街地が形成されてきました。

(2) 都市計画道路

本市の都市計画道路は、市全体で29路線59,650mが都市計画決定されており、2020年（令和2年）度末現在で約69.6%に相当する41,530mが改良済となっています。また、市街化区域内における1km²あたりの整備水準は約1.7kmとなっています。

都市計画道路のうち、3・3・2向島弁天線や3・4・4住吉線など12路線が全線改良済となっています。

(3) 公園・緑地

都市計画公園は、2020年（令和2年）度末現在、街区公園、近隣公園及び運動公園が11箇所、30.81haが都市計画決定され、そのうち18.31haが開設済みであり、開設率は約59%です。なお、市街化区域内での開設率は約32%、市街化調整区域内での開設率は約65%であり、市街化区域内での整備がやや遅れている状況にあります。

(4) 下水道

本市の公共下水道は、2020年（令和2年）度末現在、浜名湖・新居処理区が計画されており、計画排水区域1,146haのうち575ha（約50%）が供用されています。また、処理場は、湖西浄化センター及び新居浄化センターが供用されています。

地域別の公共下水道整備状況をみると、鷺津市街地及び新居市街地では整備が進んでいますが、新所原市街地では整備が遅れています。

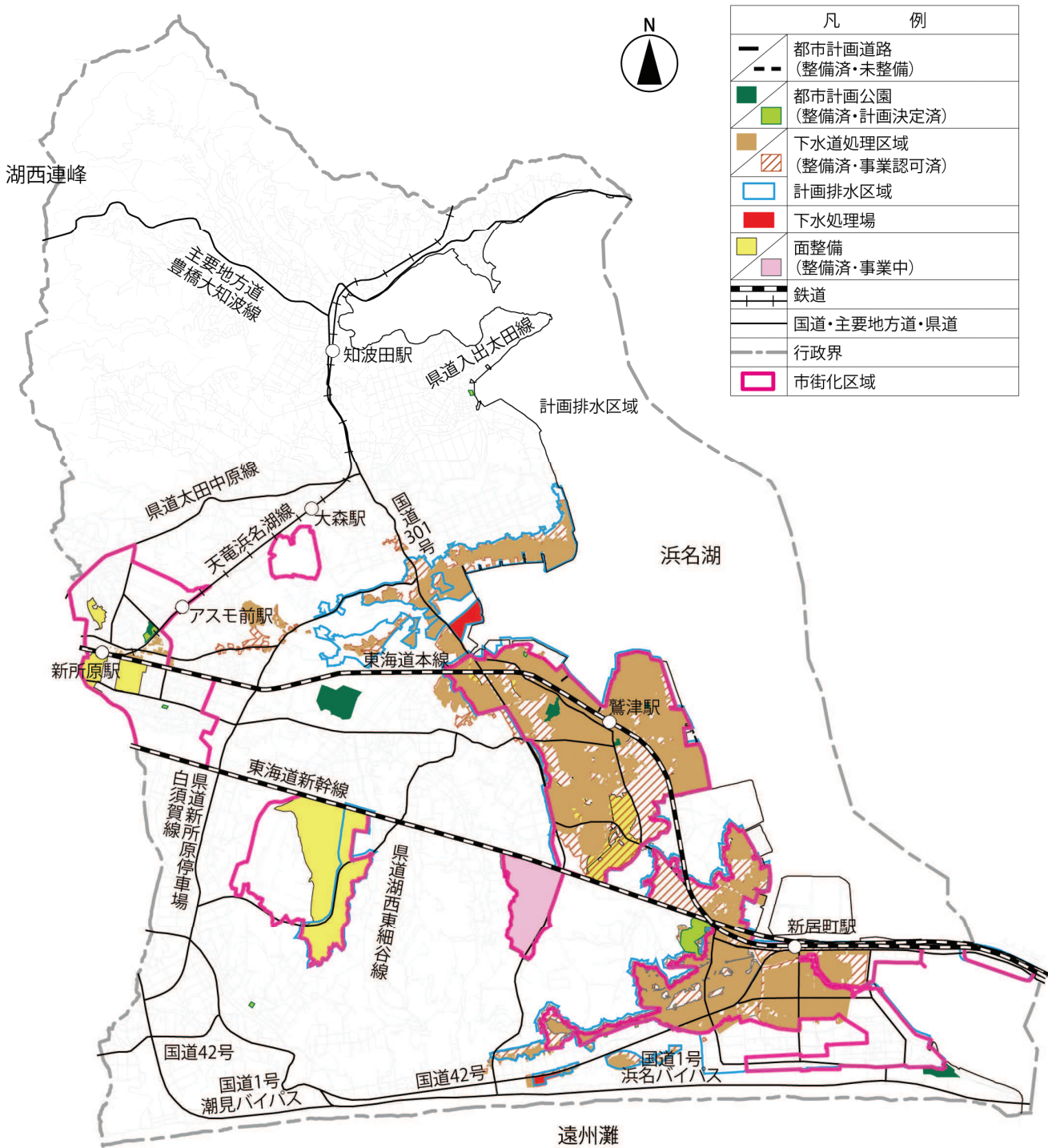


図. 都市整備状況

出典:令和3年都市計画基礎調査、平成30年都市基本計画

(5) 防災

本市には、県管理の2級河川が6河川、市管理の準用河川が17河川ありますが、これらの河川の中・上流部を中心に、未改修区間が多く存在しています。

国道1号バイパス、国道42号及び国道301号の大部分は県指定の緊急輸送路となっています。また、一般県道太田中原線や一般県道新所原停車場日の岡線などは、市指定の緊急輸送路となっています。

災害時の活動拠点施設として、市役所や健康福祉センターなどが指定を受けているほか、市立湖西病院及び浜名病院が救護病院に指定されています。また、湖西運動公園、浜名湖競艇場及びみなと運動公園はヘリポートの指定を受けているほか、小学校・中学校、高等学校及び特別支援学校や、アメニティプラザなどが指定避難所となっています。

静岡県第四次地震被害想定によると、南海トラフ巨大地震が発生した場合、遠州灘海岸一帯や浜名湖岸の一部で、発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす最大の津波（以下、レベル2津波という）による浸水被害が想定され、津波災害警戒区域（イエローゾーン）が指定されています。また、新居地区を中心として津波の危険がある際に一時的に避難できる施設や場所が指定されています。

崖状の自然地形が市内全域に点在しており、その多くは土砂災害警戒区域等（レッドゾーン及びイエローゾーン）に指定されています。

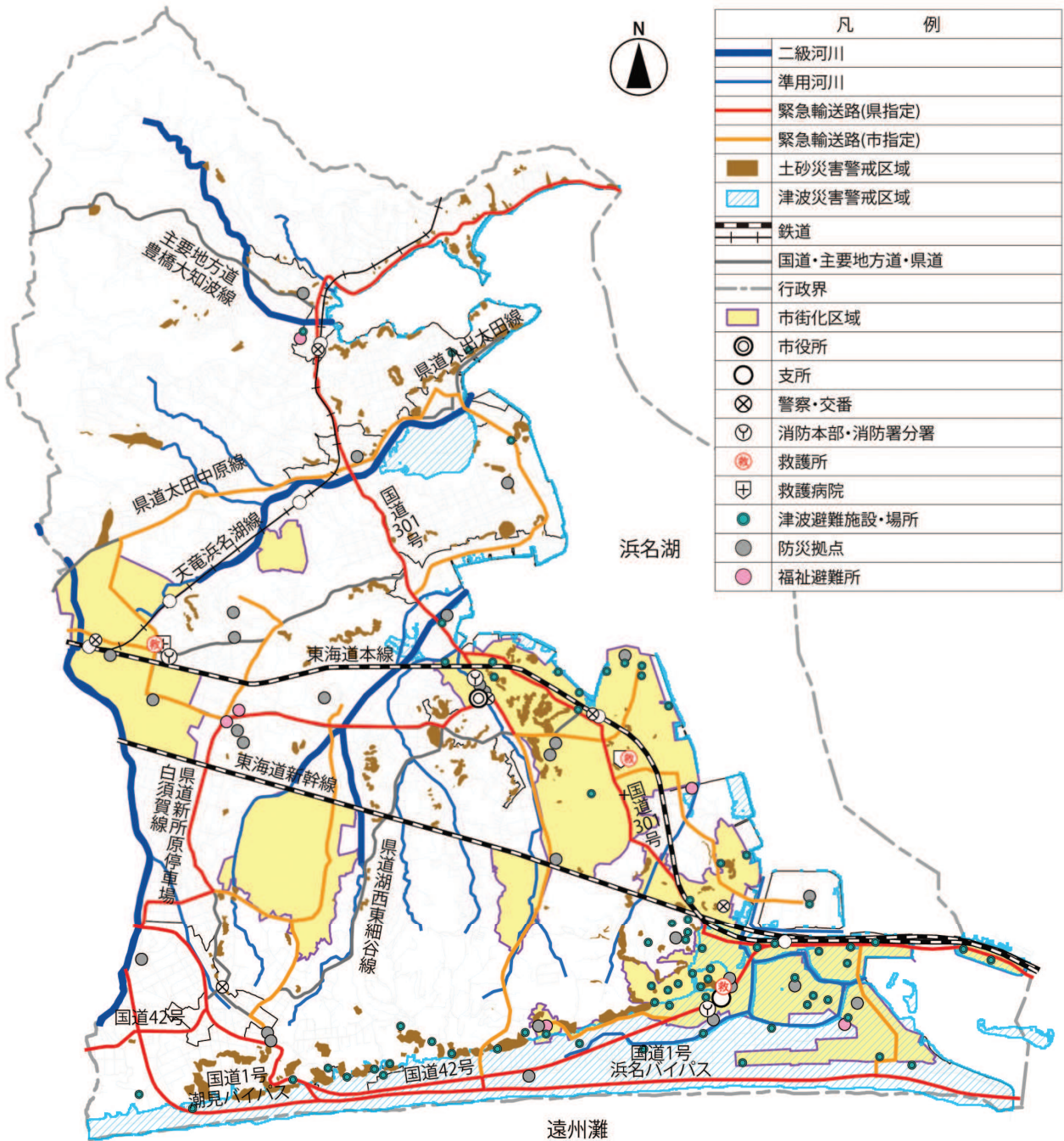


図. 防災施設の整備状況

出典：湖西市ハザードマップ

2. 湖西市の都市づくりの課題

2-1 少子高齢化・世帯数減少社会の到来を

踏まえた安全安心で快適なまちづくり

○あらゆる世代が暮らしやすいまち

全国的な傾向と同様、本市でも少子高齢化の傾向は年々強まっており、令和4年度に実施したまちづくりアンケートでは「子育てしやすいまち」「高齢者にやさしいまち」が上位に位置しています。このことから、あらゆる世代にとって魅力的かつ暮らしやすいまちづくりが求められています。

○低密度な市街地の拡大、空き地・空き家の増加への対応

本市では2005年(平成17年)をピークに人口が減少に転じましたが、近い将来世帯数も減少に転じると予測されています。今後、社会増などにより一時的に人口・世帯数が回復する可能性はありますが、長期的には減少していくことが予想されるため、空き地・空き家の増加に伴って市街地の密度低下が見込まれます。今後は空き地・空き家の活用も図りながら、市街地密度の維持に取り組んでいく必要があります。

○既存集落におけるコミュニティの維持

少子高齢化・世帯数の減少傾向は、市街化調整区域の既存集落において顕著に現れ、コミュニティの維持が困難になってくることが予想されます。今後は、市街化調整区域であることを踏まえつつ、定住化の促進に向けた検討が必要です。

○利便性の高い地域公共交通の維持

高齢化率が年々高まってきている中、今後は特に高齢者の日常生活の足を確保することが重要であり、東海道本線や天竜浜名湖線などの鉄道交通との連絡、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの運行の充実など、既存の公共交通の利便性を高めることが必要です。さらに、持続可能な公共交通のため、あらゆる資源を活用して移動の足を確保する方策を検討することが重要です。

本市では移動手段としての自動車の利用が圧倒的に多く、公共交通の利用が少ないこと、路線ルートやダイヤがわかりにくいこと、乗り継ぎ等の利便性の低さが課題となっています。

2-2 地域のストックや資源を最大限活用した 産業の活性化によるまちづくり

○市内のモノづくり企業の集積を活かした産業の活性化

本市の発展は、製造業を中心とする産業に支えられてきたと言っても過言ではなく、雇用の創出等に大きく寄与してきました。しかし、新型コロナウイルス感染症や極端な円安による影響等、産業を取り巻く情勢は厳しさを増しています。

本市においては、今後も都市活力の源である工業が維持・発展するまちづくりが必要であり、既存企業の事業拡大や市外への流出防止に加え、新たな企業の誘致を進めるため、企業立地促進奨励金などのソフト施策と合わせて、土地の確保と産業活動を支える道路等のインフラの整備・充実が必要です。

○農・商・工の連携による地域振興

今後整備が予定されている（仮称）浜松湖西豊橋道路IC周辺地区では農業的な土地利用との健全な調和を図りつつ、有効な土地利用を図ることが必要です。この区域では周辺の農地で生産される農産物等とインターチェンジ周辺のポテンシャルを活かして、農産物等の生産、加工、流通、販売といった農工商連携を図る区域としての土地利用が望まれます。

本市には、「浜名湖うなぎ」、新居のブランド牡蠣「プリ丸」や「湖西ポーク」などがあり、こうした地域の資源を活用して、地域の活性化や交流人口の拡大を推進する必要があります。

○浜名湖、東海道の歴史等資源の活用

本市は、東は浜名湖、南は太平洋に接し、北部には緑あふれる湖西連峰といった豊かな自然環境に恵まれており、これらを活かした観光・交流・レクリエーション資源を多く有しています。

また、旧東海道沿いに発達した新居宿や白須賀宿には、往時の街道文化を現代に伝える貴重な歴史・文化資源が数多く残されています。

都市の活力を生み出すためには、暮らしやすい都市環境の創出による定住人口の維持・回復や、産業の振興による雇用の確保のみではなく、新しい人の流れをつくる関係人口の創出・拡大を図っていくことが必要です。そのためには、本市が有する多様な地域資源の魅力と個性を高めていくまちづくりが必要です。

2-3 激甚化・頻発化する自然災害に備える

まちづくり

○地震・津波への備え

東日本大震災以降、東海地震に加え、南海トラフ巨大地震の発生が危惧されています。本市においても、地震動による建築物の倒壊や火災の延焼拡大に加え、特に遠州灘海岸一帯の市街地や既存集落地において、津波による浸水被害が懸念されています。

レベル2津波に対しては、被害を防止・軽減するためのレベル2津波対応防潮堤の検討に加え、避難するための命山や津波避難タワー等の津波避難施設の整備を引き続き推進する必要があります。

○河川氾濫等への備え

近年多発傾向にある局地的な大雨や集中豪雨などによって、国内各地で河川の洪水や内水氾濫による浸水被害が発生しています。

本市の二級河川においては、想定し得る最大規模の降雨により破堤又は溢水した場合に、その氾濫水により浸水が想定される区域が示されています。

計画規模を超える降雨による河川氾濫に対しては、流域治水の考え方を踏まえ、集水域から氾濫域にわたる流域のあらゆる関係者で、ハードとソフトの両面から水害を軽減させる対策を実施することが必要です。

○土砂災害への備え

大雨や地震等が引き金となって、山やがけが崩れたり土石流が発生したりして、家屋が被害を受けたり人命が失われる土砂災害が全国各地で発生しています。

本市においても、がけ崩れや土石流による土砂災害のおそれがある区域として、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

市内に点在する土砂災害（特別）警戒区域においては、災害から市民の生命と財産を守るため、擁壁等の構造物の整備と警戒避難体制等の整備といったハード対策とソフト対策の両方を進めることが必要です。

○防災指針の策定

災害リスクや警戒避難体制の整備状況、災害を防止又は軽減するための施設の整備状況や整備の見込みを総合的に勘案し、災害リスクの高い区域は、新たな市街地の整備や開発、居住等の誘導は行わないことが必要です。

○復興のための備え

津波や河川の氾濫等を想定した減災対策は講じるとしても、自然災害は激甚化・頻発化しており、気候変動なども考慮すると、想定を超える被害への備えは必要です。万一発生した際に被るリスクをあらかじめ予測し、有事に備え、事前復興まちづくりを進めておくことが必要です。

2-4 環境と調和・共生するまちづくり

○豊かな自然環境との調和・共生

本市は、浜名湖や湖西連峰などの豊かな自然環境を有しています。これらの水や緑は、動植物の生態系を支えているとともに、都市生活にうるおいをもたらし、訪れる人々に楽しみや感動を与えています。このような多様な機能を有しているグリーンインフラを保全することが重要です。

近年、太陽光発電用のパネルが設置されることが増えてきました。再生可能エネルギーの取組として利点もありますが、景観阻害、パネルの反射光、土砂流出のトラブルなど、環境悪化などによる近隣住民とのトラブルも増えています。

本市では、今後も豊かな水や緑からなるグリーンインフラを大切にしながら有効に活用するなど、自然環境と調和・共生するまちづくりを進めるとともに、地域の良好な景観を保全するためのルールづくりが必要です。

○カーボンニュートラルの実現

日常生活や産業活動などの都市活動に伴い排出される二酸化炭素等の温室効果ガスが、地球温暖化の原因の一つとされています。このような温室効果ガスの排出を抑制する取組や、二酸化炭素の吸収を促進する取組が必要です。

今後は、市街地や生活圏の無秩序な拡大・分散を抑制しながら都市機能の集約化を図るとともに、道路整備による交通渋滞の緩和や自家用車から自家用車以外の交通手段への利用転換、次世代自動車の導入に向けたインフラ整備の促進などにより、温室効果ガスの排出量を減少させることが必要です。

併せて、都市緑化の促進や樹林地の保全など、二酸化炭素の吸収に貢献する取組も必要です。

2-5 コロナ禍を契機とした新しい暮らし方や 働き方の多様化に対応したまちづくり

○ライフスタイルの多様化への対応

コロナ禍においては、テレワークをはじめとしたオンラインコミュニケーションの利活用が急速に進みました。デジタル化の進展は、リモートでの仕事の打合せ、食料品・衣料品のネットショッピングなどを増加させ、人々の移動を減らすことになりました。また自宅で過ごす時間が増えたことで、余暇時間も増加し、その過ごし方も選択肢が増えました。このようにコロナ禍は、人々の働き方、消費行動、居住地の選択といった暮らしの幅広い場面に影響を及ぼしました。今後もこの流れは変わらないと考えられることから、多様な暮らし方や働き方などに対応できるまちづくりを進めていくことが必要です。

○デジタル化の進展への対応

デジタル技術の進展により、データや新技術を導入し新たな価値の創造を図るDXの取組が全国各地で始められています。

AIを活用した配車システムの導入や自動運転技術の実証実験などの交通分野での取組、都市空間データの防災や環境分野における都市のマネジメントのための活用が広がっています。

本市においても、豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支える人間中心のまちづくりの実現に向け、DXの推進が求められています。

2-6 多様な主体との連携・共創によるまちづくり

○多様な主体との共創

少子高齢化・世帯数減少社会の本格的な到来により、地域における生活環境や生活様式の変化に伴う地域課題の複雑化・多様化が進むことが見込まれます。今後のまちづくりを実践していくには、市民、自治会、市民活動団体、事業者、行政などの多様な主体が、それぞれの持つ強みを主体的に発揮しながら、より一層連携して取り組む必要があります。既存の公共施設の運営やリニューアル、空き地や空き家の活用など様々な場面で、多様な主体との共創が必要となります。

○民間資金の活用

少子高齢化・世帯数減少社会の本格的な到来により、今後は社会保障支出が増大し、公共施設の整備や維持管理など、社会資本整備に充てられる財源は限られてきます。また、これまでに整備された社会資本の多くは老朽化が進んでいることから、一定の公共サービス水準を確保するための施設の維持・更新も必要になります。

社会資本は、都市生活や都市活動を支える上で必要不可欠なものですが、社会資本整備に充てられる財源が限られる状況下においては、従来の整備・開発に重点を置いたまちづくりでは、財政上都市を持続させることは難しくなります。

今後は、限りある財源を効果的に活用するとともに、民間の投資を促しながら、健全で適正な都市経営を実現するためのまちづくりが必要です。

第2章 全体構想

1. 都市づくりの基本理念
2. 将来都市像
3. 将来都市構造
4. 分野別都市づくり方針

第2章

全体構想

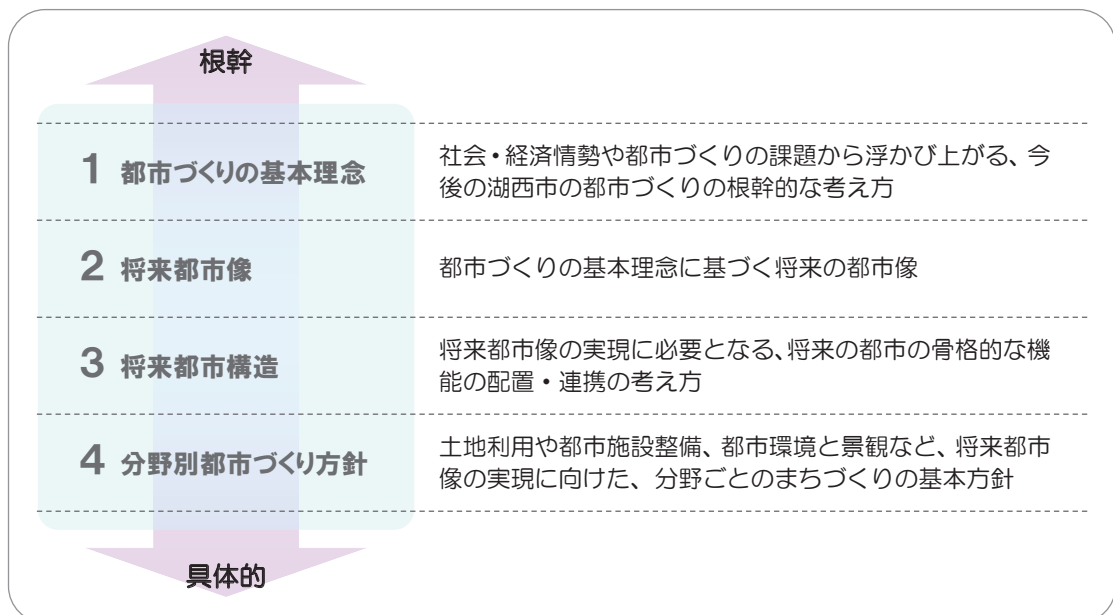
○「全体構想」のねらい・構成

「全体構想」は、近年の社会・経済情勢に加え、本市の現状や将来に対する市民の意向などから導かれたまちづくりの課題を踏まえた上で、今後の本市のまちづくりの考え方を全市的・長期的な観点で定めたものです。

まちには、さまざまな人が暮らし、働き、訪れます。このような中でまちづくりを進めていくためには、まちに関わるすべての人が、本市が目指すまちの姿やまちづくりの目標について理解し、共有することが望まれます。

そのため、全体構想は、将来の本市のまちづくりの考え方について段階的に理解を深めることができるよう、根幹的な考え方から具体的な考え方へと移行していくような構成にしています。

(全体構想の構成と各項目の概要)



全体構想の体系図

1. 都市づくりの 基本理念

基本理念①

「職住近接」による持続可能な集約・連携型都市の構築

基本理念②

産業の集積と連携により新たな価値と活力を創造する都市の構築

基本理念③

災害の最小化と迅速な復興による安心して暮らせる都市の構築

基本理念④

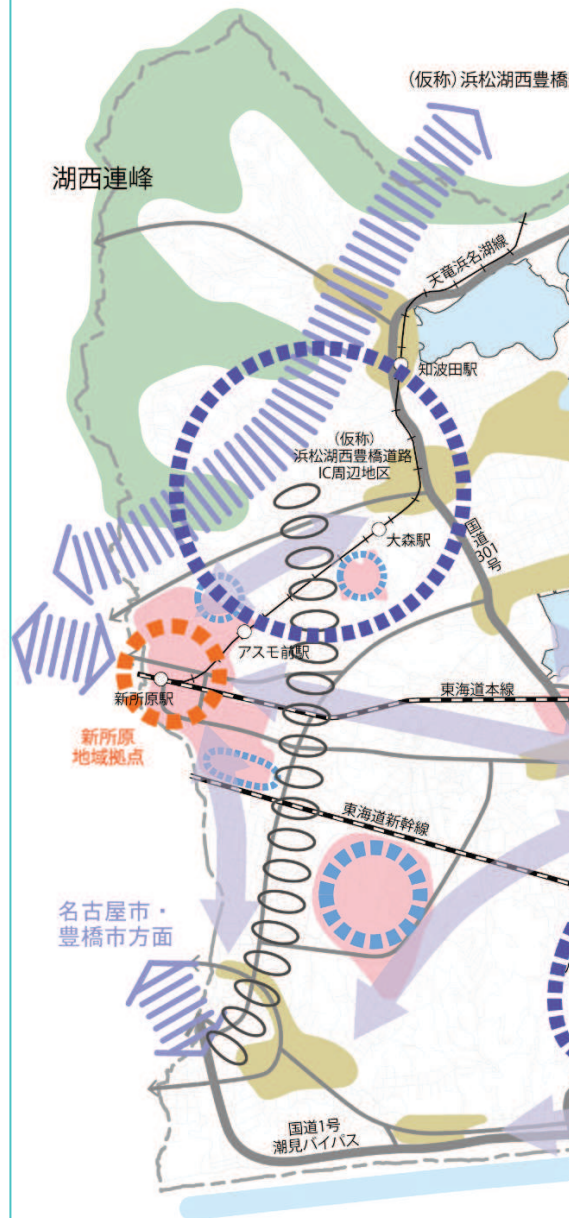
豊かな自然や歴史などの地域資源を活用した都市の構築

2. 将来都市像

「産業活力」と「職住近接」により
持続可能な発展を目指す都市
湖西

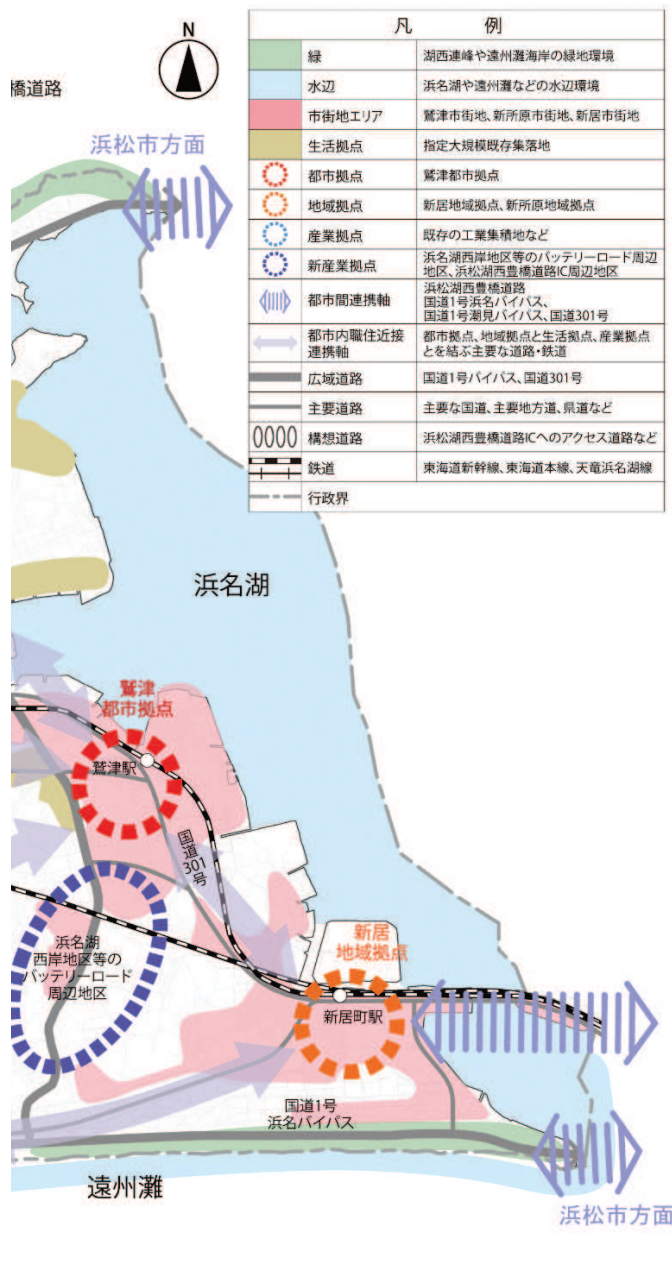
3. 湖西市が目指す

湖西市が目指す
集約・連携



将来都市構造

目指す将来都市構造
多型の都市構造



4. 分野別都市づくり方針

4-1 土地利用の基本方針

- (1) 市街化区域の
土地利用の基本方針
(住居系、商業系、工業系、
その他)
- (2) 市街化調整区域の
土地利用の基本方針

4-2 都市施設整備の基本方針

- (1) 都市交通体系の整備方針
(道路交通体系、公共交通体系、
移動空間)
- (2) 公園の整備方針
- (3) その他都市施設の整備方針
(下水道、斎場、ごみ焼却場)

4-3 都市環境と景観の基本方針

- (1) 緑地環境の保全・創出
(都市の骨格となる緑地環境、
生活に身近な緑地環境)
- (2) 良好な景観の保全・形成
(湖西市ならではの景観、
都市拠点のまち並み景観、
生活景観、
地域資源を活かした景観)
- (3) 環境負荷の軽減

4-4 都市防災の基本方針

- (1) 自然災害に備えた
くらし環境の創出
(地震津波対策、治水対策、
土砂災害)
- (2) 防災指針の策定
- (3) 事前都市復興計画の策定

注) バッテリーロード：(都) 大倉戸茶屋松線のうち、国道1号浜名バイパス大倉戸ICから(都) 谷上大沢線との交差点までの通称

1. 都市づくりの基本理念

基本理念①

「職住近接」による持続可能な集約・連携型都市の構築

●市街地における良好な住宅地の創出

東海道本線の各駅の周辺では、市街地環境の整備が進められてきました。今後は、都市機能の充実に加え、子育て世帯や高齢者世帯など、居住世帯のニーズに対応した質の高い良好な住宅の立地により定住と交流を促進し、誰もが安心して快適・便利に暮らし続けることのできる、活力ある都市を構築します。

また、市街地内の未利用地や、今後増加が想定される空き地、空き家を活用するなどして、市街地の密度を高め、都市機能と居住の集積を図ります。

本市は、多くの製造業が立地する県内でも有数の産業都市であることから、近隣都市から多くの就業者が流入してきています。このような市外から通勤してくる就業者が本市の未来を担う新たな活力となるよう、職場が近く便利で快適な居住環境の創出を図り、職住近接による定住化を促進します。

●郊外の地域活力を向上する住宅地の創出

本市の郊外部には大規模な既存集落地が形成されていますが、人口・世帯数の減少や少子高齢化の進行を背景に、地域活力の低下が懸念されています。このため、既存集落地を中心とする地域では、緑豊かな自然環境やのどかな営農風景と調和・共生した落ち着いたある居住環境を創出し、地域コミュニティ・地域活力の向上を図ります。

●市内の拠点間ネットワークの強化

誰もが、いつでも、既存の市街地や生活拠点から都市拠点や地域拠点、産業拠点到円滑かつ安全に移動できる道路網や公共交通網をより強化していきます。

湖西市が提案する「職住近接」とは

職場と住居との距離が近いことを指します。

職場と住居が近いことで通勤時間を短縮することができ、そうして生まれた時間を、家族との時間や趣味の時間に充てられるなど、ゆとりあるライフスタイルが実現できます。

基本理念②

産業の集積と連携により新たな価値と活力を創造する都市の構築

●産業の活性化

本市は、県内でも有数の産業都市であり、製造品出荷額等は常に上位に位置しています。特に、輸送用機械器具製造業と電気機械器具製造業は本市の基幹産業として立地・集積が進んでおり、これらの製造品出荷額は市全体の出荷額の9割以上を占めています。

今後も、製造業をはじめとする既存産業の集積を維持するとともに、新たな企業立地を促進し、浜松市や東三河地域、南信地域など、広域圏での交流・連携を深め、本市の産業活力が維持・向上する都市を構築します。

●高い付加価値を創造する産業の立地促進

本市には、ハイブリッド車や電気自動車の車載用蓄電池など、カーボンニュートラルに貢献し、次世代モビリティを支える次世代自動車関連産業等が集積しています。

今後も、こうした地域の特性を生かして高い付加価値を創出し、地域に経済的効果をもたらす分野の産業立地を促進する都市づくりを進めていきます。

●農林漁業と連携した新たな産業の創出

農林漁業との健全な調和を図りつつ、都市の活力の向上を図っていくためには、特色ある農水産物や美しい農村景観などの地域資源を活用して、農林漁業と商工業、観光業も含めた産業全体の連携を促進し、地域の稼ぐ力の好循環を生み出す都市づくりを展開していきます。

基本理念③

災害の最小化と迅速な復興による安心して暮らせる都市の構築

●あらゆる自然災害に備えた安全で安心なくらし環境の創出

本市では、甚大な被害が想定されている地震・津波被害や、近年、激甚化かつ頻発化している豪雨災害や土砂災害など、あらゆる自然災害に対し、市民の生命・財産を守るため、ハード・ソフト両面での防災・減災対策を積極的に進め、安全で安心して暮らし続けることのできる都市を構築します。

●大規模災害に備えた事前復興の準備

南海トラフ巨大地震をはじめとする大規模地震により、延焼火災や津波被害が発生した場合は、長期間に渡って都市機能が麻痺する状態に陥る恐れがあります。被災後は早期の生活再建のための速やかな復興が求められることから、防災・減災対策と並行して、事前に被災後のまちづくりを考え準備する取組を進めます。

基本理念④**豊かな自然や歴史などの地域資源を活用した都市の構築****●豊かな自然資源の保全・活用**

浜名湖や遠州灘の沿岸水景と、湖西連峰や里山等の緑は、市内を流れる河川により有機的に連携され、温室効果ガスの発生抑制や、都市の防災性の向上、レクリエーションや憩いの場の提供、野生生物の生息・生育環境の確保といった多面的機能を有しています。

これらの自然環境をグリーンインフラとして適切に整備・保全していくとともに、交流を促進する観光資源として活用し、自然に包まれ、自然と共生した都市を構築していきます。

●歴史資源の保全・活用

本市の歩みの一端を今に伝える文化財に指定されている貴重な歴史資源を保全し、交流を促進する観光資源として活用し、歴史を身近に感じる都市を構築します。

2. 将来都市像

都市づくりの基本理念を踏まえ、本市の将来都市像を以下のように定めます。

湖西市の将来都市像

「産業活力」と「職住近接」により

持続可能な発展を目指す都市 湖西

本市は、緑豊かな湖西連峰、雄大な浜名湖や遠州灘の良質な海浜景観を背景に、古代から人々が暮らしていた歴史のある都市です。その中に農水産業が活発に行われ、本市の発展基盤となった産業群が存在しています。

これらの個性的な自然・歴史資源の継承、また都市活力の源となる産業の発展とともに、鉄道駅周辺や街道沿いに生活圏が形成されてきました。

今後は、豊かな自然・歴史を守り、活かしながら、産業活力をさらに高めることに加え、魅力的な暮らし環境の整備による職住近接の実現、さらには、災害に対する都市の安全性を高めることにより、誰もが湖西市に住みたい・住み続けたいと思えるような、持続可能な発展ができる都市の形成を目指します。

歴史資源の保全・活用



新居関跡

文化の継承



諏訪神社奉納煙火

豊かな自然



満開のトキワマンサク

活力ある産業



浜名湖西岸地区

3. 将来都市構造

本市が目指す将来都市像の実現に向けて、基本的な土地利用のあり方や、都市機能の配置・連携のあり方など、将来の都市の骨格とすべき要素を将来都市構造として設定します。

具体的には、少子高齢化・世帯数減少社会の本格的到来など、社会・経済情勢の変化を背景とした「これからの時代に求められる都市の骨格形成のあり方」を念頭に置きながら、「広域の中での本市の位置づけ」や「本市における主要施設の配置と人口分布構造」を踏まえた上で、「本市の都市づくりの基本理念・将来都市像の実現に必要な都市構造の考え方」を導き出し、「湖西市が目指す将来都市構造」を設定します。

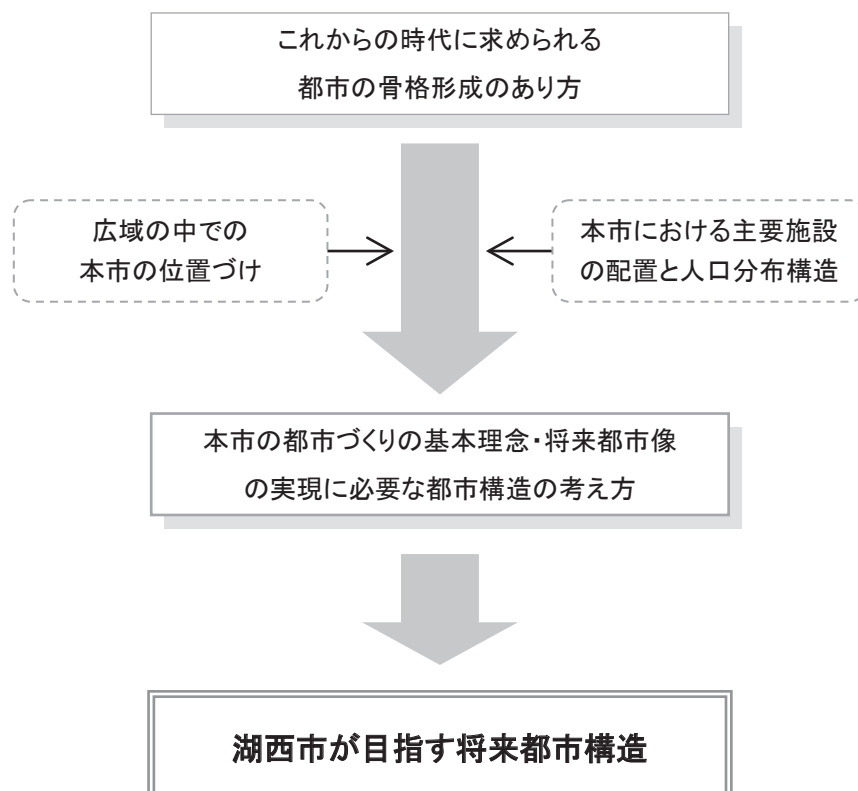


図. 将来都市構造の設定の流れ

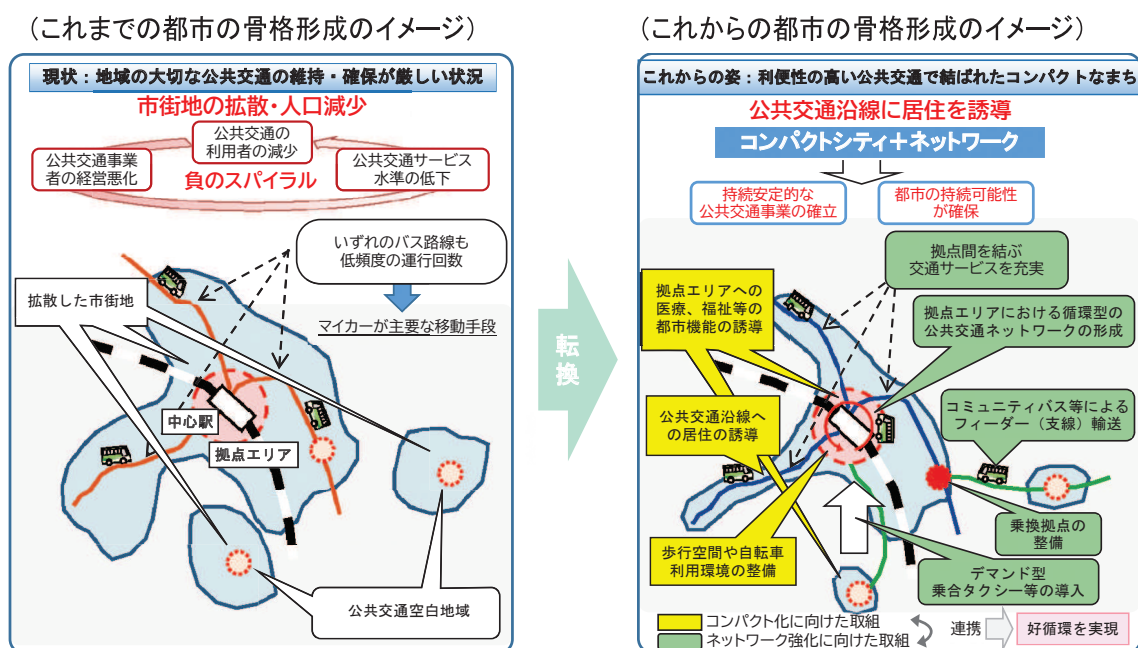
(1) これからの時代に求められる都市の骨格形成のあり方

人口が右肩上がりに増加していた時代は、郊外開発が進み市街地が拡散してきました。今後は少子高齢化・世帯数減少が見込まれており、拡散した市街地のままで人口が減少し居住が低密度化すれば、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。また、近年の水災害の頻発化・激甚化等を受けて、防災・減災を主流にした安全・安心な社会づくりが強く求められています。加えて、社会資本の老朽化が急速に進展しており、厳しい財政制約の下で老朽化への対応も求められています。

このような中で、高齢者でも出歩きやすく健康で快適な生活を確保すること、子育て世代などの若年層にも魅力的なまちにすること、財政面や経済面で持続可能な都市経営を可能とすること、脱炭素型の都市構造を実現すること、さらには災害に強いまちづくりを推進すること等が求められています。このため、都市全体の構造を見直し、コンパクトなまちづくりとこれと連携した公共交通のネットワークを形成することが重要になっています。

したがって、これからは、人口増加を前提とした考え方を転換し、少子高齢化・世帯数減少社会のもとでも持続することができる、健全で魅力的な都市づくりを進める必要があります。

そのためには、市街地の無秩序な拡散と低密度化を抑制しながら、日常生活に必要な都市機能を基幹的な公共交通の結節点に集約配置する「集約・連携型都市構造」を形成し、メリハリのある市街地の形成と適正かつ効率的な都市経営を実現する必要があります。



出典：立地適正化計画作成の手引き R5.3 改定版（国土交通省都市局）、一部加筆

図. 拡散型都市構造から集約・連携型都市構造への転換のイメージ

(2) 広域の中での本市の位置づけ

本市は、静岡県西端に位置していることから、静岡県と愛知県とを連絡する交通の要衝地として、東西・南北方向の広域交通網が形成されています。

東西方向の広域交通網としては、市域南部に国道1号浜名バイパス及び国道1号潮見バイパス、国道42号などの幹線道路が、また市域中部に東海道新幹線及び東海道本線の鉄道が配置されています。このうち、国道1号浜名バイパス及び国道1号潮見バイパスは、浜松都市圏及び豊橋都市圏に直接連絡しているほか、市域西部において国道23号豊橋東バイパスが接続しており、広域物流拠点である三河港への連絡を容易にしています。

南北方向の広域交通網としては、市域東部に国道301号が配置されているほか、本市と掛川市とを結ぶ天竜浜名湖線が市域西部から北部にかけて配置されています。このうち、国道301号は東名高速道路三ヶ日ICへのアクセス道路であり、東名高速道路、新東名高速道路及び三遠南信自動車道などの広域交通体系と本市とを結ぶ重要な道路として位置づけられます。

また、市域北部には、東名高速道路三ヶ日JCTと三河港とを結ぶ（仮称）浜松湖西豊橋道路の整備が計画されており、市内にインターチェンジが開設されることで高速交通体系へのアクセス性の向上が期待されています。



図. 広域の中での本市の位置づけ

(3) 本市における主要施設の配置と人口分布構造

現在の本市の主要施設の配置と人口分布構造は、以下のとおりとなっています。

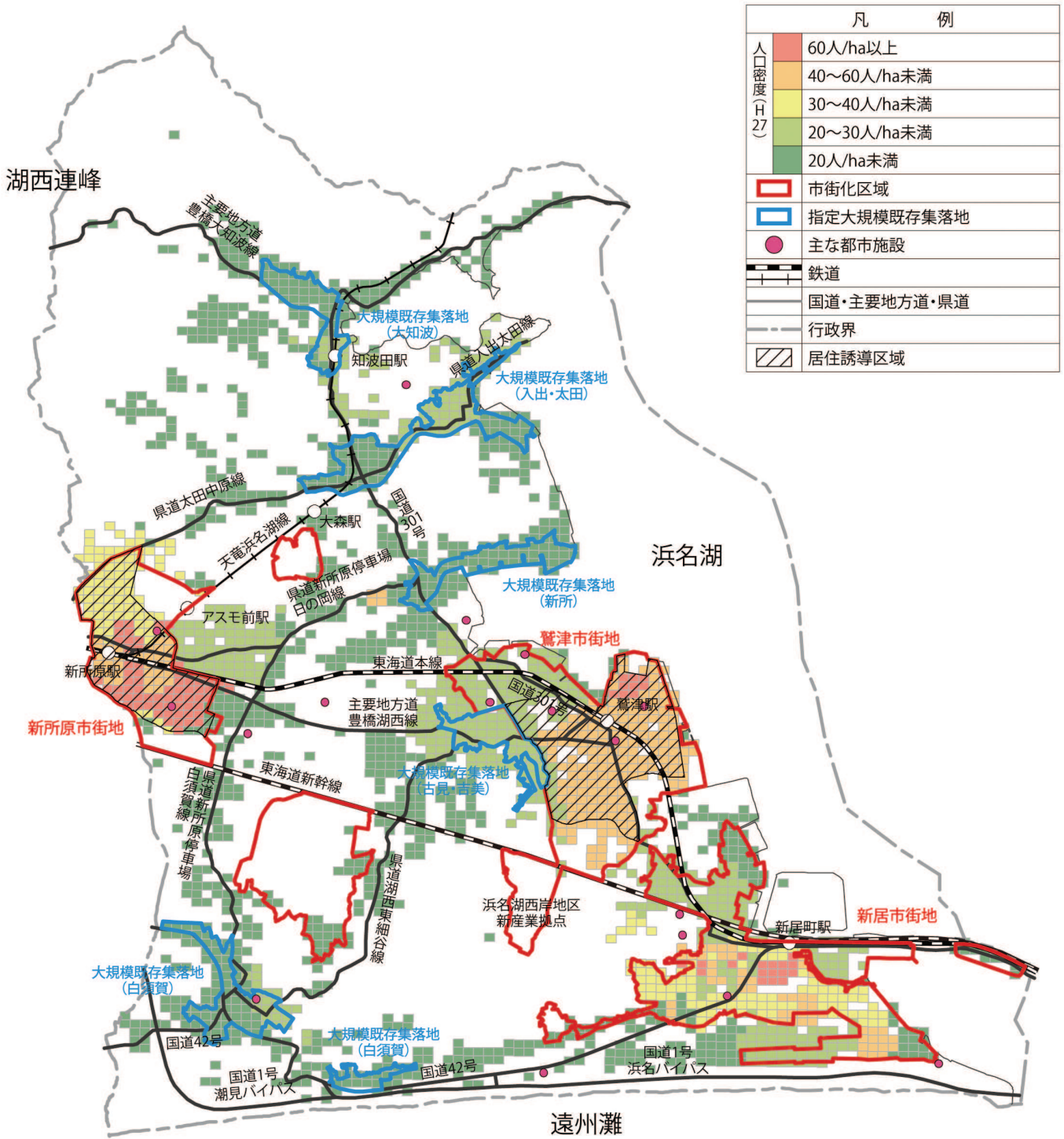


図. 本市における現在の主要施設の配置と人口分布構造

(4) 本市の都市づくりの基本理念・将来都市像の実現に必要な都市構造の考え方

将来都市像の前提として定めた4つの基本理念に沿って、湖西市が目指すべき将来都市構造の構築に必要な考え方を整理します。

① 「職住近接」による持続可能な集約・連携型都市の構築

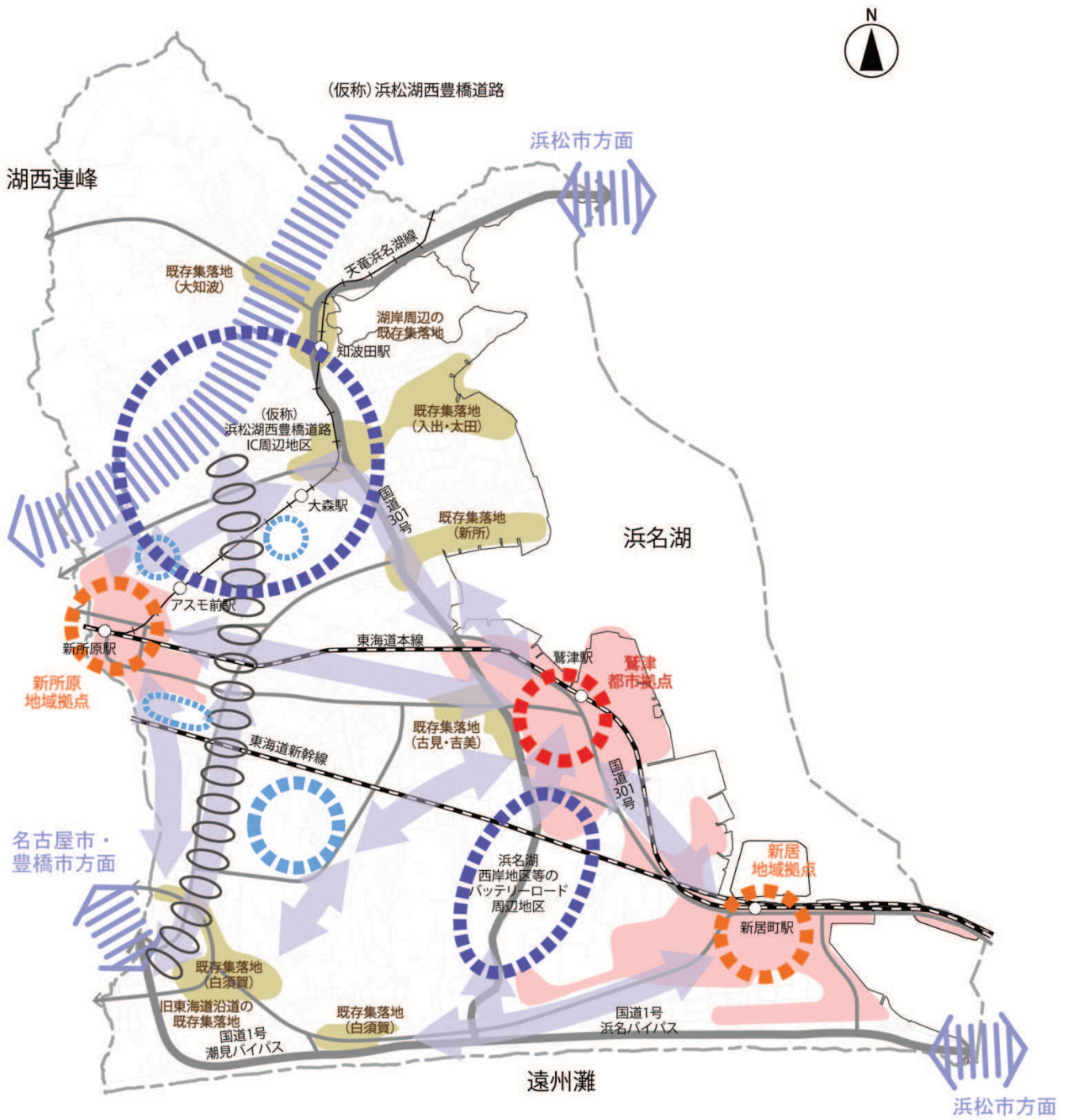
の実現に必要な都市構造の考え方

●市街地における都市の拠点の形成・充実と拠点間の連携

市役所や中心市街地を含む鷺津市街地には、本市の中核機能を担う都市拠点を、また、東西の玄関口である新居市街地及び新所原市街地には、地域の生活や観光交流を支える地域拠点を形成し、それぞれの拠点の役割に応じて居住や都市機能の集積を図り、地域の機能や魅力を高めます。これらの拠点間を、また市街地周辺部の産業拠点との間を、道路・公共交通ネットワークで連携する機能的な都市構造とします。

●既存集落地における地域づくりと拠点間の連携

北部の湖岸周辺や南部の旧東海道沿道に形成されている既存集落地では、周辺に広がる良好な自然景観や田園景観と調和した個性ある地域づくりを進めながら、日常的な生活利便性の維持・向上を図るため、身近なエリアに必要な機能を確保するなど、くらし環境を整えるとともに、生活拠点として位置づけ、都市拠点・地域拠点・産業拠点とを道路・公共交通ネットワークで連携する機能的な都市構造とします。



凡 例			
居住エリア	新産業拠点	鉄道	
生活拠点	都市間連携軸	行政界	
都市拠点	都市内職住近接連携軸	構想道路	
地域拠点	広域道路		
産業拠点	主要道路		

図. 「職住近接」による持続可能な集約・連携型都市の実現に必要な都市構造の考え方

②「産業の集積と連携により新たな価値と活力を創造する都市」

の実現に必要な都市構造の考え方

●産業拠点の維持・形成と効率的な道路交通体系の実現

本市には、輸送用機械器具製造業や電気機械器具製造業を始めとする工業の集積地があります。また、浜名湖西岸地区では、都市基盤の整備による新たな産業用地が創出され、高い付加価値を生み出す成長ものづくり分野の生産機能や研究開発機能の立地が進みつつあります。

本市では、既存の工業集積地を産業拠点として位置付け、社会情勢や技術革新に合わせて機能更新を図っていくとともに、さらなる産業活力の向上のため、浜名湖西岸地区等のバッテリーロード^{注)}周辺地区を新産業拠点として位置付け、拠点機能の充実を図るとともに、物流の迅速化と市街地における円滑な交通の実現に寄与する都市構造とします。

さらに、インターチェンジによる高速交通体系との結節点を最大限都市活力の向上に活かすため、(仮称)浜松湖西豊橋道路I C周辺地区についても、新産業拠点として位置付けをします。

注) バッテリーロード：(都)大倉戸茶屋松線のうち、国道1号浜名バイパス大倉戸I Cから(都)谷上大沢線との交差点までの通称

●農業生産環境の維持、農工商連携の促進

農業就業者の高齢化や後継者不足により耕作放棄地が増加し、土地利用上及び景観形成上の課題が生じています。

本市では、農地への集約化や意欲のある就農希望者への農地の提供等により効率的な農業生産環境を整えつつ、農工商連携を促進し地域の稼ぐ力を高める取組を進めます。

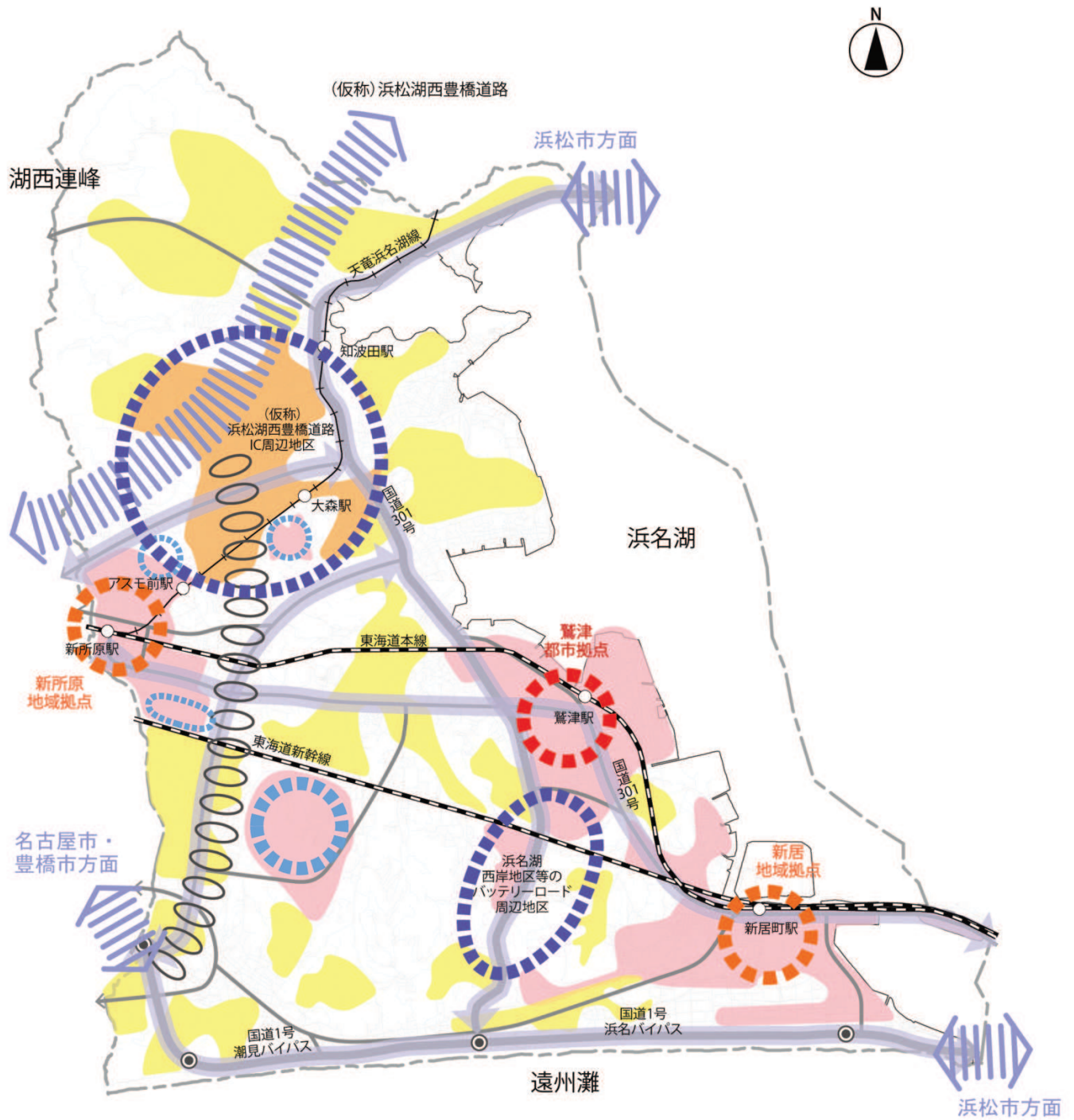
今後、整備が予定されている(仮称)浜松湖西豊橋道路I C周辺地区では、農地の集約化を図るとともに、遊休地を活用して農工商が連携した土地利用を図ることができる仕組みを検討します。

●生活交流や観光交流を支える魅力的な商業空間の形成

鷲津都市拠点では、多くの市民が生活し交流する中心市街地として、商業・業務機能をさらに集積・高度化することにより、賑わいのある魅力的な商業空間を形成します。

新所原地域拠点では、地域住民の交流や、湖西連峰等への観光客との交流を意識した、賑わいのある魅力的な商業空間を形成します。

新居地域拠点では、地域住民の交流や、新居関所や寺道、小松楼等への観光客との交流を意識し、新弁天地区や新居弁天地区と連携を図ることにより、賑わいのある魅力的な商業空間を形成します。



凡 例			
	農業生産環境の維持等		産業連携エリア
	市街地エリア		産業拠点
	都市拠点		新産業拠点
	地域拠点		都市間連携軸
	広域道路		主要道路
	構想道路		鉄道
	産業集積を活かす交通軸		行政界
	インターチェンジ		

図. 「産業の集積と連携により新たな価値と活力を創造する都市」の実現に必要な都市構造の考え方

③「災害の最小化と迅速な復興による安心して暮らせる都市」

の実現に必要な都市構造の考え方

●自然災害に備えた市街地・生活拠点の形成

自然災害から市民の生命・財産を守る市街地・生活拠点の形成を図るため、地震・津波災害に対しては、建物等の倒壊を防ぐための耐震化の促進、延焼火災の防止や災害応急活動の場となる空地の確保、最大規模の津波の被害を防止・軽減するためのレベル2津波対応防潮堤の検討、津波から避難するための命山や津波避難タワー等の津波避難施設や避難路整備の更なる推進等のハード整備により都市構造の強化を図ります。

豪雨災害に対しても、河川氾濫に対する流域治水の考え方を踏まえ、流域のあらゆる関係者で水災害対策を実施するなど、ハード・ソフトの対策を効果的に進めることができる都市構造とします。

●応急活動や迅速な復旧・復興を支えるネットワークの構築

災害直後の避難、救出をはじめ、物資供給等の応急活動を支える緊急輸送路のリダンダンシーを確保するため、(仮称)浜松湖西豊橋道路と連絡する道路ネットワークの構築を図ります。また、緊急輸送路網と一体となって応急活動や迅速な復旧・復興を支える拠点機能が効果的に発揮される都市構造とします。

●災害リスクの軽減に向けた市街地・生活拠点の形成

災害が発生したとしても被害を最小化するため、それぞれの区域の災害リスク、警戒避難体制の整備状況、災害を防止し、又は軽減するための施設の整備状況や整備見込み等を総合的に勘案し、災害リスクの高い区域から低い区域への居住や各種都市機能を誘導します。

また、たとえ被災したとしても迅速な復興が図られるよう、基礎的データの収集、復興体制、復興手順、復興まちづくりの目標、実施方針の検討等の復興事前準備を進めるなど、事前復興まちづくり計画の検討・策定に取り組みます。



図. 「災害の最小化と迅速な復興による安心して暮らせる都市」の実現に必要な都市構造の考え方

④「豊かな自然や歴史などの地域資源を活用した都市」

の実現に必要な都市構造の考え方

●緑・水辺の保全と活用

湖西連峰や市内に連なる大小の丘陵地、低地を流れる河川や浜名湖岸、遠州灘海岸沿いの緑地は、本市の水と緑による自然環境の骨格を形成しています。

こうした緑地や水辺空間は、グリーンインフラとして市民に安らぎや潤いをもたらす、レクリエーションの場を提供し、また、二酸化炭素の吸収という面では、カーボンニュートラルに貢献する等、多面的機能を発揮しています。

本市では、これらの骨格的な自然環境や良好な景観を、貴重な資源として保全するとともに、賑わいの創出のために活用する都市構造とします。

湖西連峰から連なる樹林地や水辺沿いの緑地を保全する一方、海洋性レクリエーションが盛んな新居弁天地区や松見ヶ浦沿岸に観光拠点を配置します。

●歴史資源の保全と活用

本市は、東海道の要所として古くからの人の往来があり発展してきました。現在も当時の趣を残している歴史資源として、鎌倉時代に盛えた応賀寺、平安時代に栄えた寺院の跡が残る大知波峠廃寺跡、南北朝時代から信仰の拠点となっている本興寺などの神社仏閣が残されています。

また、江戸時代には東海道五十三次の宿場である新居宿や白須賀宿が設けられ、特に新居宿には、日本で唯一現存する関所建物「新居関跡」があり、国の特別史跡に指定されています。

本市では、これらの多様な歴史資源を本市に住む人の文化・くらしの主柱として後世に残すとともに、本市を訪れる人との交流を促進する観光資源として活用するための都市構造を構築します。歴史・文化的資源を有し、まち歩きにより宿場町全体を体験できる「新居関跡」周辺に観光拠点を配置します。

●湖西ならではの良好な景観の形成

浜名湖の水辺、湖越しに眺める湖岸線、背景となる湖西連峰の山並みが、本市の典型的な景観構造を構成しています。また、旧東海道は歴史を感じることが出来る本市を代表する景観軸となっています。さらに、既存の集落地周辺は良好な農村景観が広がる区域を形成しています。こうした湖西ならではの景観構造を基盤として、良好な景観形成を進めていきます。



凡 例			
	緑の保全と活用を図るゾーン		市外から市内への重要なアクセスルート
	水辺の保全と活用を図るゾーン		市内の主要なアクセスルート
	歴史資源の保全と活用を図るゾーン		ゾーン内回遊イメージ
	緑		水辺
	主な水辺資源		主な歴史資源
	広域道路		主要道路
	鉄道		行政界

図. 「豊かな自然や歴史などの地域資源を活用した都市」の実現に必要な都市構造の考え方

(5) 湖西市が目指す将来都市構造

これまでの考え方を総合的に踏まえ、本市では、湖西連峰や浜名湖等の豊かな自然環境を保全しながら、基幹的な公共交通である東海道本線沿線に都市機能を集約する拠点を配置して機能強化を図るとともに、鉄道や地域公共交通などにより、拠点間、拠点と周辺都市、拠点と既存集落地との連携を促進する「集約・連携型の都市構造」を目指します。

湖西市が目指す将来都市構造

集約・連携型の都市構造

「集約・連携型の都市構造」を目指す上で、都市機能を集約する拠点は、東海道本線の鷺津駅、新居町駅及び新所原駅の各駅を中心とする市街地に配置します。

このうち、鷺津駅を中心とする鷺津市街地は「都市拠点」として位置付け、市民や来訪者など、あらゆる人が集まり交流する本市の中心地として、医療・福祉、子育て・教育、商業、文化、行政などの都市機能の集約を図ります。

また、新居町駅を中心とする新居市街地や新所原駅を中心とする新所原市街地は「地域拠点」として位置付け、地域における生活・交流の中心地として、居住機能のほか、生活に身近な商業・業務機能、自然や歴史などの地域資源を活かした観光機能などの充実を図ります。

地域コミュニティ・地域活力の維持を図る「生活拠点」は、合併前の旧町村の中心地を含む指定大規模既存集落地に配置します。

「産業拠点」は、既存の工業地である東海道新幹線南側の笠子地区の一団の工業地、新所原市街地の北部及び南部に位置する工業地、天竜浜名湖線大森駅に近接する工業地を「産業拠点」と位置付けます。また、浜名湖西岸地区等のバッテリーロード周辺地区及び市北部の（仮称）浜松湖西豊橋道路IC周辺地区を「新産業拠点」として位置付け、本市の活力を生み出す源とします。

誰もが、いつでも都市内を安全・快適に移動でき、「都市拠点」や「地域拠点」及び「生活拠点」におけるサービスを楽しみ、また、「産業拠点」に快適に移動でき「職住近接」を実感できるよう「都市内職住近接連携軸」を形成します。また、隣接する都市圏との連携を強化し、産業活動の効率化や観光等により地域の活性化を促す「都市間連携軸」を形成し、「都市内職住近接連携軸」及び「都市間連携軸」を有機的に連携させ、地域公共交通及び自動車交通のネットワークの充実・強化を図ります。

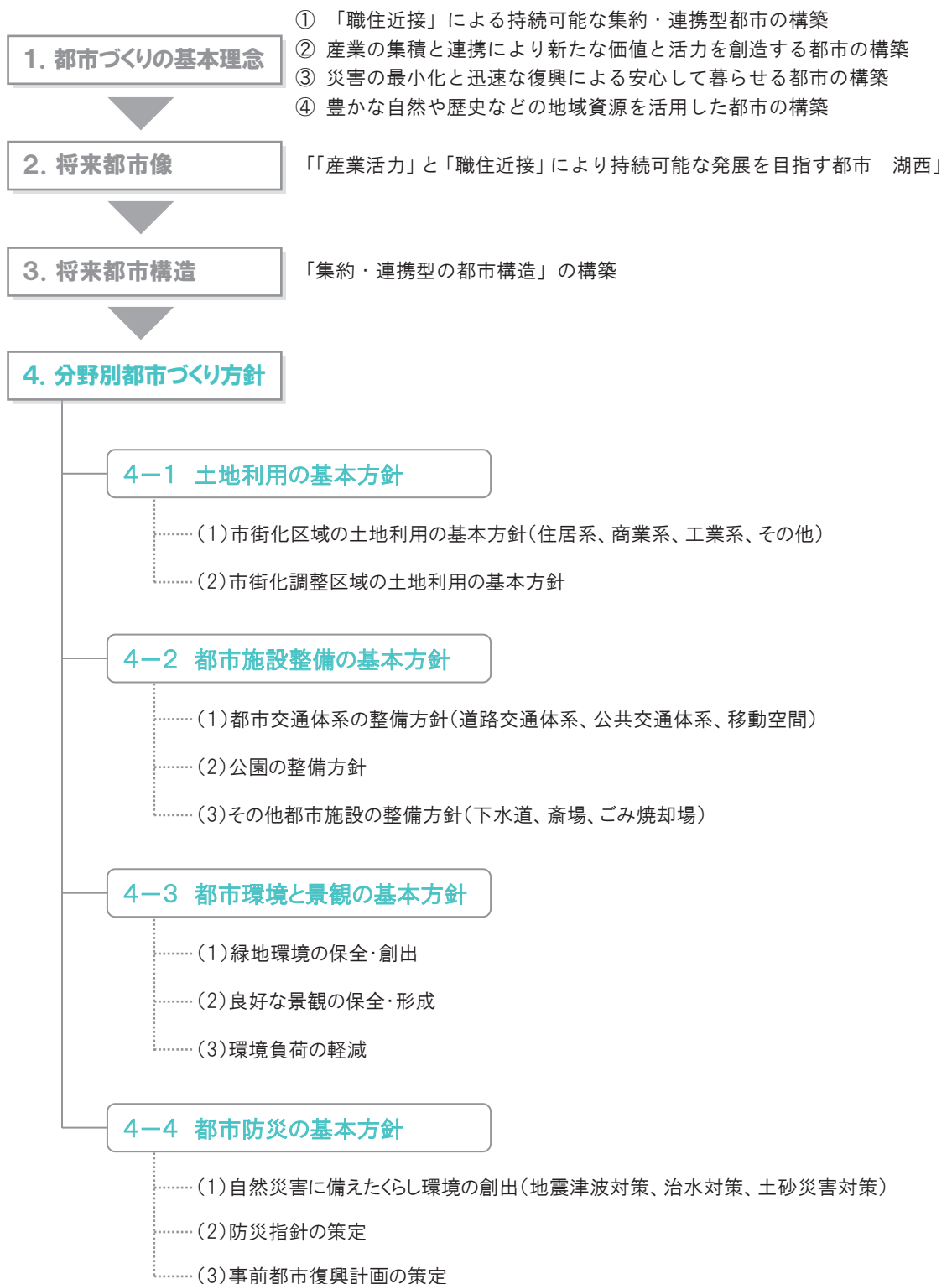
「都市間連携軸」は、国道1号バイパス、国道301号及び今後整備が予定されている（仮称）浜松湖西豊橋道路がその機能を担います。また、「都市内職住近接連携軸」は、東海道本線、天竜浜名湖線、国道42号、国道301号、主要地方道豊橋湖西線などがその機能を担います。

〈将来都市構造図〉



4. 分野別都市づくり方針

分野別都市づくり方針は、都市づくりの基本理念、将来都市像及び将来都市構造の考え方を受けて、今後の都市づくりを総合的・計画的に進めていくために、各種施策の実施に関する基本的な考え方を整理したものです。



4-1 土地利用の基本方針

●土地利用に関する基本的な考え方

土地利用の基本方針として、ここでは、市街化区域の基本方針と市街化調整区域の基本方針を掲げています。

市街化区域では、市街地の特性に応じた健全かつ機能的な土地利用を実現するため、用途地域等の地域地区の適切な運用を図るとともに、地区単位で特徴を生かしたまちづくりを実現するため、地区計画等の制度の活用を推進します。市街化区域の中で特に、立地適正化計画の都市機能誘導区域・居住誘導区域への集約を図ります。産業用地など新たな宅地の開発にあたっては、農地や山林などの未利用地を優先的に活用しつつ、土地区画整理事業等の市街地開発事業や民間活力を活かした宅地開発事業などにより、良好な宅地の創出と道路等都市基盤の整備を計画的に進めます。住宅や商業施設などの新たな供給にあたっては、居住誘導区域や都市機能誘導区域を優先するとともに、空き地や空き家の積極的な活用を検討します。なお、空き地・空き家の活用にあたっては、中心市街地の活性化や移住定・住促進、観光・交流振興、高齢者や子育て支援等のまちづくりの課題を踏まえ、新たな用途への転用について検討します。

市街化調整区域では、現在の良好な住環境や農業・自然環境の保全を図ります。また、大規模既存集落においては、地域コミュニティや地域活力の維持・向上を図るため、定住化の促進に寄与する制度の導入について検討します。

(1) 市街化区域の土地利用の基本方針

① 住居系土地利用の基本方針

■ 住宅専用地

- ・下モ田地区や風の杜地区、また梅田ノナカ地区や柏原地区などは、低層または中高層の住宅専用地として位置づけ、土地区画整理事業等の計画的な開発により形成された、ゆとりと落ち着きのある良好な住環境を維持するため、地区計画等のまちづくりルールの適正な運用を図ります。
- ・新所原駅の北側に位置する境田川地区において、低層を中心とした良好な住宅地を形成するため、土地区画整理事業を推進します。
- ・居住誘導区域内の住宅地において、市内企業の就業者が職場の近くに居住し、「職住近接」が図られるよう、民間宅地開発等による住宅の供給を促進します。

■ 一般住宅地

- ・住宅専用地以外の住宅地を一般住宅地として位置づけ、住宅以外の施設との共存に配慮しながら、良好な住環境の維持・創出を図ります。
- ・居住誘導区域内の住宅地において、住宅専用地と同様に、民間宅地開発等による住宅の供給を促進します。

② 商業系土地利用の基本方針

■ 中心商業・業務地

- ・鷲津駅前地区から、(都) 南部幹線及び(都) 鷲津駅谷上線沿道周辺に広がる商業地は、都市機能誘導区域として多くの市民が利用する中心商業・業務地として形成します。
- ・中心商業・業務地では、本市の都市拠点として商業、業務など高次都市機能の維持及び向上を図るため、土地の高度利用や地区計画などのまちづくりルールの導入を検討し、魅力的な商業施設やサービス施設等の立地を促進します。
- ・コロナ禍を契機とした新しい暮らし方・働き方に対応したコワーキングスペース機能を有する施設の立地を検討します。

■ 観光商業地

- ・本市の地域拠点に位置する新居町駅南側、(都) 泉町通線及び(都) 浜名線沿道の商業地は、観光拠点と位置付け、地域住民のほか、新居宿や浜名湖等を訪れる観光客が利用する観光商業地として形成します。
- ・地域住民の生活利便性や、観光客の買い物利便性をより高める、魅力的な商業施設やサービス施設等の立地促進を図るため、地区計画などのまちづくりルールの導入を検討します。
- ・空き店舗の活用を促し、商業地としての魅力の維持・向上を図る取組を検討します。

■地域生活商業地

- ・本市の地域拠点に位置する新所原駅北側の商業地は、地域住民や周辺企業に通勤する就業者等が利用する地域生活商業地として形成します。
- ・地域住民や就業者の生活利便性をより高める、魅力的な商業施設やサービス施設等の立地促進を図るため、地区計画などのまちづくりルールの導入を検討します。

■沿道利用地

- ・（都）大倉戸茶屋松線や（都）谷上大沢線、また（都）三ツ谷谷上線などの幹線道路沿道については、道路交通利便性を活かした商業・業務施設等が立地する沿道利用とし、周辺の住宅等と調和した道路沿道環境の形成を図ります。
- ・市役所等が立地する（都）大倉戸茶屋松線の沿道利用地は、本市の都市拠点として行政、文化、福祉など高次都市機能の維持及び向上を図るため、地区計画などまちづくりルールの導入を検討します。

③工業系土地利用の基本方針

■工業専用地

- ・東海道新幹線南側の笠子地区の一団工業地、新所原市街地の北部及び南部に位置する工業地、天竜浜名湖線大森駅に近接する産業拠点周辺は、生産機能等に特化した工業専用地として位置づけ、今後とも土地利用の維持を図ります。

■一般工業地

- ・工業専用地の隣接地や、市街地の縁辺部に位置する三ツ谷地区等の工業地は、さまざまな用途や規模の工場が立地する一般工業地として位置づけ、今後とも土地利用の維持を図ります。

■軽工業地

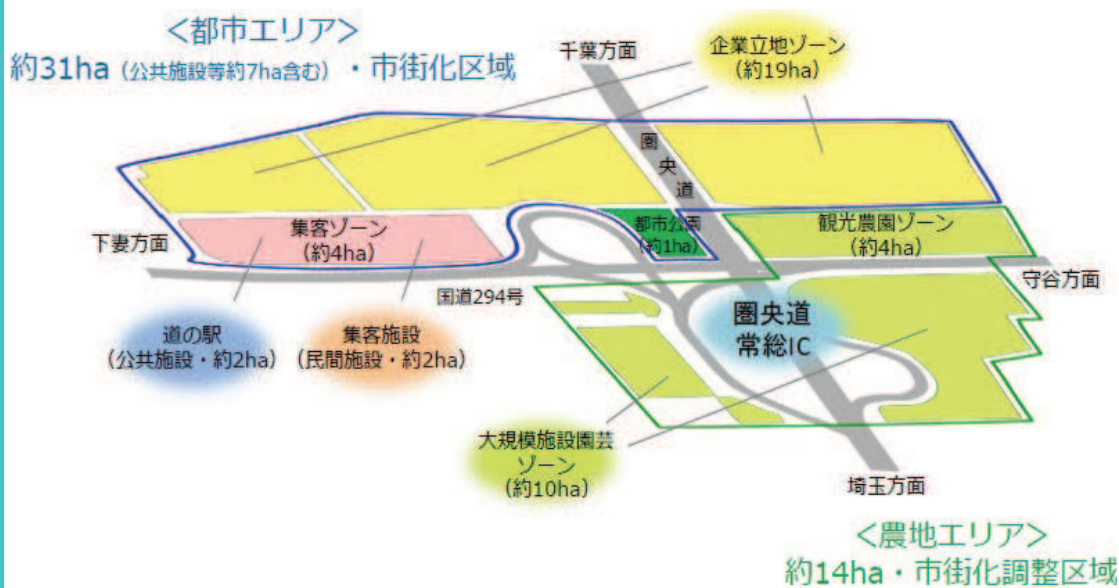
- ・鷲津駅北側や新居市街地の南部に位置する工業地は、軽工業地と位置づけ、住環境と生産環境の調和に努めます。

■新産業地

- ・浜名湖西岸地区等のバッテリーロード周辺地区や（仮称）浜松湖西豊橋道路ⅠC周辺地区は、本市の産業活力を創出する新産業拠点として、地域の特性を活かし高い付加価値を創出する産業を中心とする土地利用や、農工商連携を推進する土地利用を図るため、農業的な土地利用との健全な調和を図りつつ、計画的な都市基盤の整備を推進します。

コラム 農工商連携によるインターチェンジ周辺開発の事例

茨城県常総市では、圏央道常総IC周辺整備事業として、食と農の融合による産業団地を整備しました。この産業団地は、常総IC周辺の約45haにおいて、農業生産エリア（農地エリア）と産業団地エリア（都市エリア）を集積し、生産、加工、流通、販売が一体となった地域の核となる区域として整備されました。



出典) 圏央道常総インターチェンジ周辺地域整備事業概要書 (R2.7 常総市)

④ その他の土地利用の基本方針

■ 港湾関連施設地

- ・ 浜名港における港湾機能を維持し、水辺環境の活用を図るため、港湾の周辺部一帯を港湾関連施設地と位置づけ、港湾計画に基づく適切な土地利用を推進します。

(2) 市街化調整区域の土地利用の基本方針

■生活拠点

- ・「大規模既存集落」に指定されている主要集落地及びその周辺を生活拠点に位置づけ、定住化による地域コミュニティや地域活力の維持・向上を図るため、「市街化調整区域における地区計画の適用の基本的な方針」を策定し、地区計画の導入を促すとともに、優良田園住宅制度等を活用し、ゆとりある空間を活かした良好な住環境の保全を図ります。

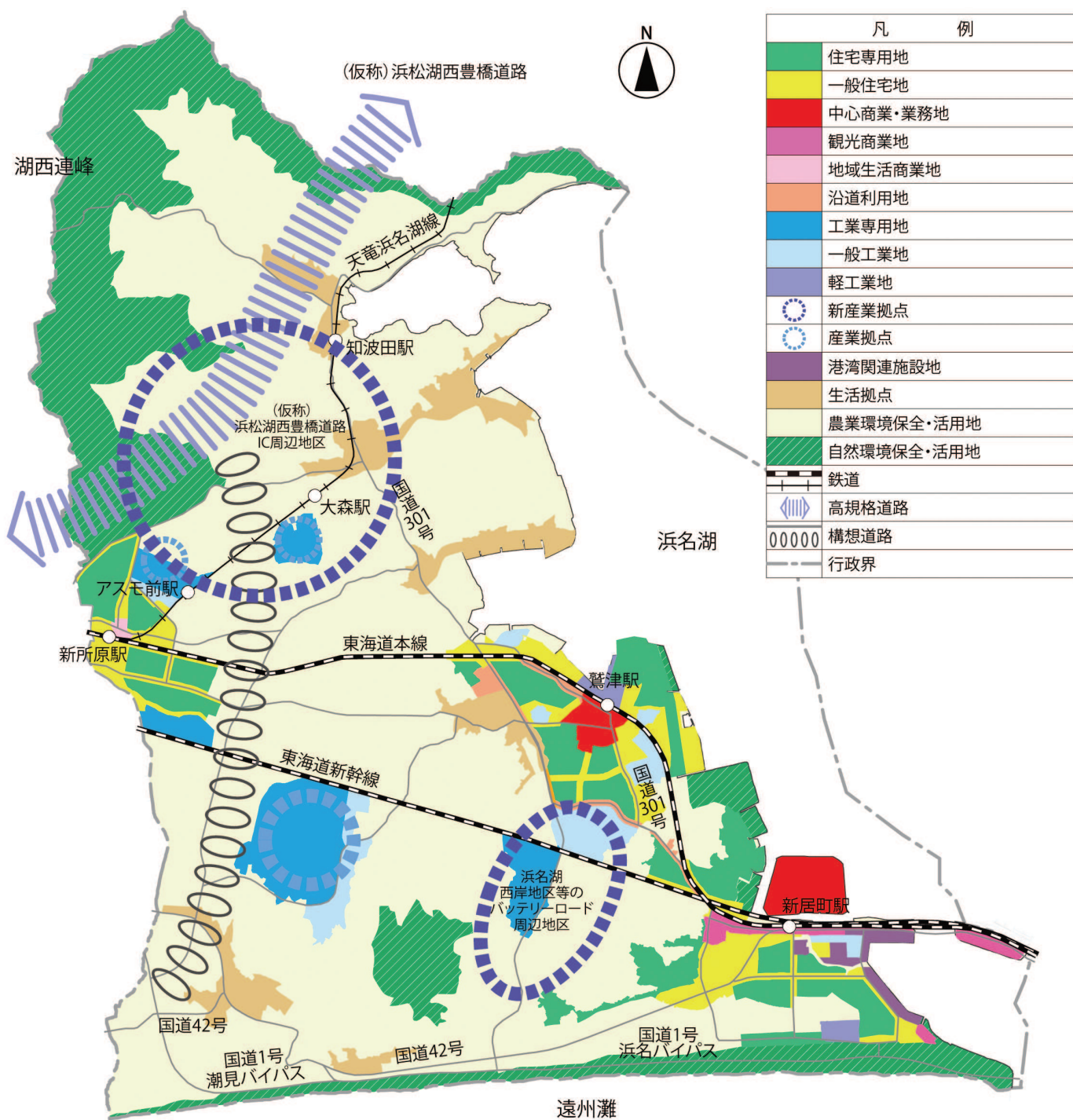
■農業環境保全・活用地

- ・市街地の周辺一帯に広がる農地や既存集落地は、農業環境保全・活用地として位置づけ、現在の緑豊かな営農環境を維持するため、無秩序な開発の抑制と集团的優良農地の保全を図ります。
- ・恵まれた交通条件を背景として農業と観光との連携を図るため、地域資源を活用した事業機会、就業機会を創出し、地場産品のメニュー化や観光農業、農畜産物を加工した特産品の開発など、6次産業化、農商工連携等の取組みを推進し、都市との交流拡大による地域活性化を推進します。
- ・農地の荒廃化に伴う農業生産性の低下や田園景観の悪化を防止するため、農地の集団化や流動化等について検討します。

■自然環境保全・活用地

- ・湖西連峰の豊かな山林、遠州灘海岸や浜名湖岸の樹林地や砂浜等の自然地は、良好な自然環境を有しているため、重要なグリーンインフラとして今後も保全します。また、ウォーターアクティビティ施設等が集積する新居弁天や松見ヶ浦沿岸等の区域は、観光拠点として位置付け、観光レクリエーション等の場として有効に活用します。

〈土地利用の基本方針図〉



4-2 都市施設整備の基本方針

●都市施設整備に関する基本的な考え方

都市施設整備の基本方針として、ここでは、都市交通体系、公園及びその他都市施設の整備方針を掲げています。

都市施設全般として、将来都市構造の実現に向けた新規整備や老朽化に伴う既存施設の更新は、優先度の高いものから順次進めていきます。

都市交通体系のうち、道路交通体系については、それぞれの役割に応じた機能を確保するための整備・維持管理を推進します。また、(仮称)浜松湖西豊橋道路の整備に合わせてインターチェンジへのアクセス道路の整備を推進します。公共交通体系については、鉄道駅等の交通結節点の機能及び利便性の向上に必要な整備・維持管理を推進するほか、市民の日常的な移動手段を確保するため、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等の公共交通サービスの維持・充実に図ります。

市民の豊かな暮らしを実現し、支えるため、日常的な憩い・交流の場となる生活に身近な公園や、下水道、斎場及びごみ焼却場などの供給処理施設の整備・維持管理を推進します。



(都) 大倉戸茶屋松線

(1) 都市交通体系の整備方針

① 道路交通体系の整備方針

都市内交通の円滑化による活発な都市活動を創出・維持するため、市内道路網を主要幹線道路、幹線道路、補助幹線道路及び生活道路に区分し、整備と維持管理を推進します。

■ 高規格道路

- ・ 東名高速道路、新東名高速道路、三遠南信自動車道及び三ヶ日JCTと三河港を結ぶ（仮称）浜松湖西豊橋道路の整備を促進します。

■ 主要幹線道路

- ・ 広域化する人、物の活発な交流を支えるため、県内主要都市や中京都市圏等、広域を連絡する主要幹線道路として、国道1号浜名バイパス及び国道1号潮見バイパスの整備・維持管理を促進します。

■ 幹線道路

- ・ 主要幹線道路を補完し、本市に隣接する浜松市や愛知県豊橋市との日常的な連携を強化し、本市における主要な拠点間の円滑な移動を可能とする幹線道路として、国道42号、国道301号及び県道新居浜名線の整備・維持管理を促進します。
- ・ 鷲津市街地や新居市街地における通過交通による交通混雑を緩和するため、国道301号から国道1号浜名バイパス大倉戸ICへ連絡する（都）大倉戸茶屋松線（通称：バッテリーロード）の整備推進や（都）南部幹線の整備促進を図ります。
- ・ （仮称）浜松湖西豊橋道路の整備に合わせ、（都）長谷岡崎線の拡幅・延伸など、市域西側における南北軸となるインターチェンジへのアクセス道路の整備を推進します。国道1号潮見バイパスや国道23号豊橋東バイパスとインターチェンジとを連絡するアクセス道路は、国道301号とともに湖西市内の骨格的な道路網を構築します。

■ 補助幹線道路

- ・ 幹線道路を補完し、市内の円滑な移動に寄与する（都）鷲津駅谷上線や（都）表鷲津漁港線等の補助幹線道路の整備を推進します。

■ 生活道路

- ・ 日常生活の利便性や快適性、また災害時の安全性向上を図るため、生活道路の整備を推進します。また、狭あい道路等、自動車のすれ違いが困難な生活道路については、道路幅員の拡幅による狭あい部の解消など、地域の特性や実情に合わせた整備を推進します。

②公共交通体系の整備方針

公共交通である鉄道の利用促進や利便性向上を図るとともに、誰もが市内を安心して移動できる交通環境を創出するため、都市拠点、地域拠点及び生活拠点等を連絡するコミュニティバスやデマンド型乗合タクシー等による地域公共交通ネットワークを構築します。利用可能なあらゆる交通資源も活用して、公共交通のサービス水準の維持・向上を図ります。

■鉄道

- ・公共交通と自転車交通の利用促進及び乗り継ぎ利便性の向上を図るため、鷺津駅、新居町駅及び新所原駅付近において、駐車場及び駐輪場を確保します。
- ・誰もが鉄道駅を安全かつ円滑に利用できるよう、駅周辺一帯のバリアフリー化や、ユニバーサルデザインを導入した施設・設備の整備を促進します。
- ・「地域の足」としての天竜浜名湖線の運行を維持するため、沿線市町と連携して各種利用促進に取り組みます。

■バス

- ・誰もが安心して市内を移動できるよう、コミュニティバスによる効率的で分かりやすい地域公共交通サービスの提供を推進します。
- ・バスの利用促進のため、主要なバス停付近には、自転車の駐輪が可能な施設の確保を進めます。

■デマンド型乗合タクシー

- ・公共交通空白域の解消を図るため、市内全域でのデマンド型乗合タクシーの運行による移動サービスの提供を推進します。

■持続可能な公共交通ネットワークの確保

- ・持続可能な公共交通ネットワークを確保するため、今後、予想される公共交通の担い手不足への備えや、ラストワンマイル問題の解消に向け、A I オンデマンドの活用による運行の効率化や、自動運転車両の導入検討、自家用有償旅客運送制度の活用等、あらゆる利用可能な交通手段の活用検討を進めます。

コラム ライドシェア

これまで過疎地域や交通が著しく不便な地域、福祉目的に限定されていた自家用有償旅客運送制度について、夜間など時間帯による交通空白の概念も取り込むことや、自治体等の実施主体からの受託により株式会社が参画できること等が、令和5年12月に国から示されています。

また、同制度を活用したライドシェアについては、地域の交通事業者との「共存共栄」が必要であることから、本市では、交通事業者とともに、持続可能な地域公共交通について勉強会を行っています。

③移動空間の整備方針

- ・ユニバーサルデザインのまちづくりを実現するため、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが安全・安心・快適に通行できる移動空間を目指し、道路の移動円滑化を推進します。
- ・通勤・通学をはじめとする日常生活や、サイクリング等のレクリエーションでの自転車利用を促進するため、安全で魅力的な自転車走行空間のネットワークを構築します。
- ・歩行者の安全を確保するため、通学路等において適切な歩行空間の確保を推進します。

(2) 公園の整備方針

■住区基幹公園

- ・生活の身近にある憩いやレクリエーション、交流の場として、誰もが利用しやすく、親しみやすい空間となるよう、地域特性に配慮しながら、公園の整備・維持管理を推進します。
- ・地域に整備されている公園については、住民に愛され、有効に利用される公園づくりを行うとともに、自治会など地域住民組織と連携しながら、維持管理の充実を図ります。
- ・新所原駅の北側に位置する境田川地区の土地区画整理事業に合わせ、西部公園の整備を推進します。

■都市基幹公園

- ・新居弁天公園は、民間活力の導入により施設の再整備と魅力向上を図る取組を推進します。
- ・湖西運動公園は、市民のスポーツや憩いの場として多様に活用し、適正な維持管理を推進します。

■その他の公園

- ・市民や地域住民の憩い・交流の場として、おちばの里親水公園や梅田親水公園など、その他公園の適正な維持管理を推進します。

コラム 「Park-PFI」

民間活力を最大限活かして、緑・オープンスペースの整備・保全を効果的に推進し、緑豊かで魅力的なまちづくりを実現することを目的に、平成29年の都市公園法改正により、Park-PFI制度が、新たに設けられました。

本制度は、飲食店、売店等の公園利用者の利便の向上に資する公募対象公園施設の設置と、当該施設から生じる収益を活用してその周辺の園路、広場等の一般の公園利用者が利用できる特定公園施設の整備・改修等を一体的に行う者を、公募により選定する制度であり、都市公園に民間の優良な投資を誘導し、公園管理者の財政負担を軽減しつつ、都市公園の質の向上、公園利用者の利便を図る整備・管理手法です。

本市では、このPark-PFI制度を活用することで、民間事業者と連携して老朽化した新居弁天公園の施設のリニューアルを進め、観光拠点としての賑わいの回復を図っています。

（3）その他都市施設の整備方針

① 下水道の整備方針

- ・ 快適で衛生的な生活環境の創出と、浜名湖等公共用水域の水質向上を図るため、湖西市公共下水道計画に基づく公共下水道事業を推進します。特に整備が遅れている新所原市街地において、事業の推進に努めます。
- ・ 公共下水道供用開始地区については、下水道管への接続を推進します。
- ・ 湖西市公共下水道事業計画区域以外については、生活雑排水の処理を適切かつ効果率的に進めるため、合併処理浄化槽の設置を促進します。

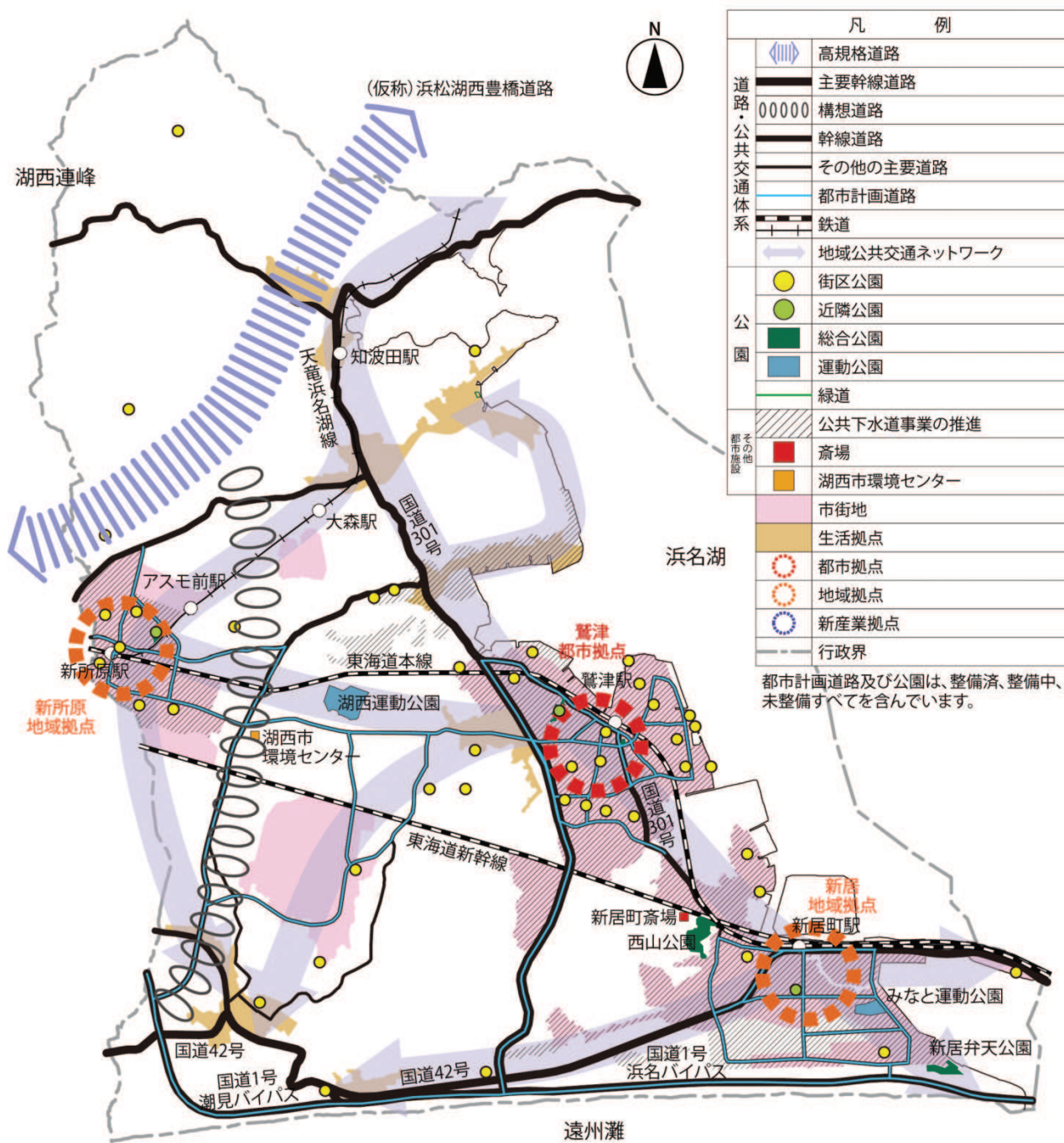
② 斎場の整備方針

- ・ 火葬需要に適切に対応するため、新居斎場やすらぎ苑（新居町斎場）の施設の維持管理を推進します。

③ ごみ焼却場の整備方針

- ・ 湖西市環境センターは、民間の資金とノウハウを活用した運営を行い、廃棄物の適正処理や再資源化を推進します。

〈都市施設整備の基本方針図〉



4-3 都市環境と景観の基本方針

●都市環境と景観に関する基本的な考え方

都市環境と景観の基本方針として、ここでは、緑地等グリーンインフラの保全・創出、良好な景観の保全・形成及び環境負荷の軽減に関する方針を掲げています。

緑地等グリーンインフラの保全・創出については、都市の骨格を形成する湖西連峰の森林や、浜名湖岸・遠州灘海岸の樹林地、低地部の河川緑地を、水と緑の軸線と位置付け、積極的な保全を図ります。また、大規模開発等に併せた新たな緑地の整備等、公共空間及び民有地における緑の創出を図ります。

良好な景観の保全・形成については、水や緑を主な構成要素とした本市の景観構造を基盤として、湖西ならではの良好な景観の保全・形成を図ります。また、市街地や既存集落の特性に応じた魅力ある景観整備を推進します。

環境負荷の軽減については、カーボンニュートラルの実現に向けて都市の低炭素化や再生可能エネルギーの積極的な利用を進めるとともに、地球温暖化防止に対する啓発活動を積極的に推進します。



トキワマンサク

〔日本では湖西市を含む3ヶ所でのみ自生している。
リボンのような細長い白い花が、木を覆うようにして咲く。〕

（1）緑地環境の保全・創出

①都市の骨格を形成する緑地環境の保全・創出

- ・浜名湖県立自然公園の区域に指定されている湖西連峰の森林、浜名湖岸や遠州灘海岸の樹林地、丘陵地や斜面地に見られる緑地など、本市の緑豊かな緑地環境がグリーンインフラとしての機能を発揮できるよう、適切に保全します。
- ・河川緑地や河畔林を保全しながら、動植物が生息しやすい、豊かな自然と調和した「多自然川づくり」を推進します。

②生活に身近な緑地環境の保全・創出

- ・大規模開発等については、新たな緑地の創出や斜面緑地の保全を積極的に行うとともに、貴重な樹林地、緑地、樹木を保護・育成するなど、良好な緑や風景を保全します。
- ・遠州灘海岸から新居市街地にかけて指定されている風致地区については、一定の建築行為等を許容しつつ、緑や水といった自然的な要素に富んだ都市環境の保全を図ります。
- ・道路や公園等公共施設等の整備・更新に合わせて積極的に緑化を推進し、周辺の自然環境と調和した、うるおいのある市街地の形成に取り組みます。また、起伏のある市街地内外の樹林地の保全や民有地の緑化を促進します。

（2）良好な景観の保全・形成

①湖西市ならではの景観の形成

- ・本市の湖岸からは、浜名湖の水辺を前景とし、湖越しに対岸の湖岸線や集落地、さらには、背景となる湖西連峰の山並みを眺めることができ、本市の典型的な景観構造となっています。また、新居地区から白須賀地区を結ぶ旧東海道は、宿場のまち並みや松並木により歴史を感じることが出来る本市を代表する景観軸となっています。さらに、既存の集落地周辺では良好な農村景観が広がる区域となっています。
- ・こうした本市のアイデンティティとなり、また、市民の原風景となっている景観構造を基盤として、地域資源を活用した本市ならではの良好な景観形成に取り組んでいきます。

②都市の顔となる拠点のまち並み景観の形成

- ・都市拠点や地域拠点にふさわしい景観を形成するため、鷺津市街地、新居市街地及び新所原市街地において、地区計画等のまちづくりルールの導入を検討します。また、鷺津駅周辺の（都）分川一の橋線では無電柱化を促進します。
- ・新居市街地のうち、旧東海道が通る新居関所周辺地の観光商業地においては、「歴

史の香る関所のまち新居」にふさわしいというおいと活力のあるまち並みを形成するため、「新居町景観計画」のルールに基づき建築物等の景観誘導を適切に行います。また、(都)泉町通線の無電柱化を促進します。

③地域特性に応じた良好な生活景観の形成

- ・住居系市街地においては、良好な住宅地景観を形成するため、地区計画などのまちづくりルールの導入により、建築物の形態や意匠の統一、緑化等の誘導を進めます。
- ・工業系市街地においては、周辺の自然環境や住環境との調和・共生を図るため、工場敷地内の適正な緑化等を促進します。
- ・魅力と秩序のある幹線道路の沿道景観を形成するため、沿道土地利用の適切な規制・誘導を図るため、地区計画などのまちづくりルールの導入を促進します。また、屋外広告物の規制・指導を適切に行います。
- ・既存集落地及びその周辺一帯については、豊かな自然環境や営農風景、また良好な集落地景観の維持と調和を図るため、農地や里山を積極的に保全します。また、市街化調整区域の地区計画を適用する地区においては、建築物等の用途の制限に加え、形態や意匠、緑化等に関するルールの積極的な導入を促進します。

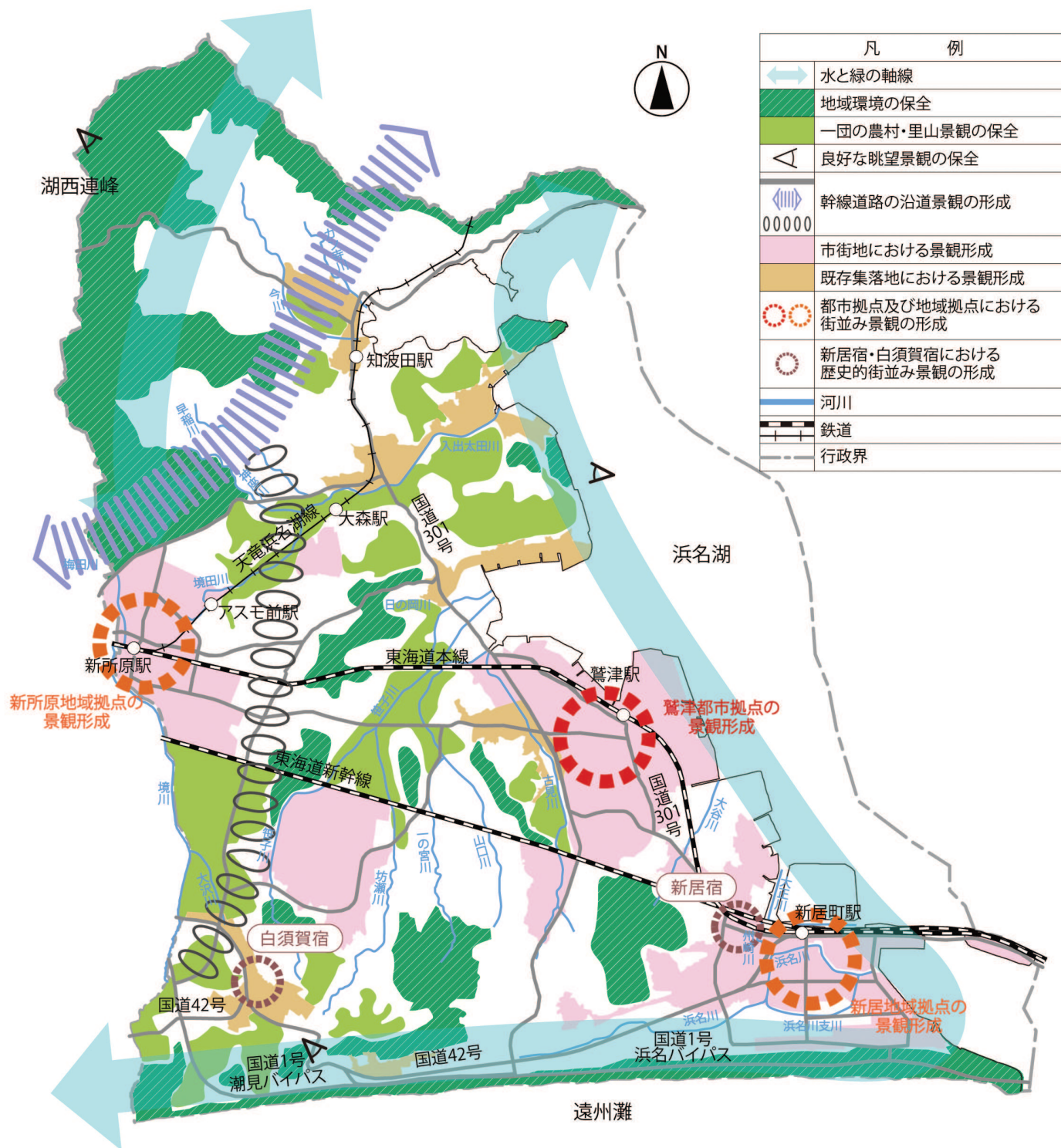
④自然や歴史などの地域資源を活かした景観の保全・形成

- ・市街地と浜名湖を望む湖西連峰からの景観など、良好な眺望景観と眺望点を保全します。
- ・浜名湖の湖岸線は、重要な景観構成要素であるとともに視点場にもなることから、湖岸堤の整備、更新を促進します。
- ・新居宿や白須賀宿のまち並み、旧東海道の松並木や潮見坂からの眺望、本興寺をはじめとする歴史的景観、湖西連峰等の緑地景観や浜名湖岸の水辺景観、また平地部に広がる農村景観や里山景観は、本市の貴重な景観資源であり、これらの資源を市民の共有財産として守り育むとともに、これらと一体となった魅力的なまち並み景観の形成に、地域住民や活動団体とともに取り組むことにより、良好な景観の保全・形成への意識を高めます。

(3) 環境負荷の軽減

- ・地球温暖化防止のため、石油やガスなどの化石燃料からの転換や省エネルギー化を促進し、太陽光や風力等の再生可能エネルギーを有効活用します。
- ・自動車から排出される温室効果ガスの削減を図るため、自動車と公共交通等を使い分けることができる交通体系の整備や、次世代自動車の導入に向けた環境づくりとして充電インフラ等の整備を推進します。
- ・二酸化炭素の吸収を含め多面的機能を有する樹林地の保全や活用を検討するとともに、新たな公園緑地の整備推進や民有地内の緑化を促進します。

〈都市環境と景観の基本方針図〉



4-4 都市防災の基本方針

●都市防災に関する基本的な考え方

都市防災の基本方針として、ここでは、自然災害に備えたくらし環境の創出、防災指針の策定、事前復興都市計画の策定に関する方針を掲げています。

自然災害に備えたくらし環境の創出については、南海トラフ巨大地震等の大規模地震対策や総合的な治水対策、土砂災害対策を進めます。特に地震・津波による人的・物的被害の軽減を図るため、面的な多重防御の体制の確立を進めます。

防災指針の策定については、立地適正化計画に基づき防災指針を策定し、災害リスクの軽減に資する対策を検討します。

事前復興計画の策定については、大規模自然災害による甚大な被害を被ったとしても、迅速に復興まちづくりを進めるために必要な事項を検討します。



住吉地区命山

(1) 自然災害に備えたくらし環境の創出

①地震・津波対策の充実

- ・地震動による倒壊防止を図るため、防災拠点や避難所をはじめとする公共建築物の耐震化を進めます。また、旧耐震基準で建築された木造住宅については、プロジェクト「TOUKAI（東海・倒壊）－0（ゼロ）」制度等の活用により、建築物の耐震化を促進します。
- ・レベル2津波による被害を軽減するため、静岡県第4次地震被害想定に基づくレベル2津波浸水想定区域を中心に、津波避難ビルの指定や津波避難タワーの設置、高台への避難ルートを設置するなど、早期の避難態勢の確立を図ります。また、レベル2津波浸水想定区域内に立地している公共施設については、津波避難デッキ等を有する津波に強い施設への建て替えや、レベル2津波浸水想定区域外への移転などの対策を進めます。
- ・水道や下水道などのライフラインは、定期的に保守点検を行うとともに、管渠の耐震性能の強化に取り組みます。
- ・災害時の迅速かつ円滑な救命救急や復旧活動を支えるため、（仮称）浜松湖西豊橋道路を活かした新たなネットワークを構築し、緊急輸送路のリダンダンシーを確保するとともに、IC周辺での広域的な防災拠点機能の配置を検討します。また、防災拠点施設と避難所等とをつなぐ幹線道路や橋梁の強靱化を推進します。
- ・災害時に安全かつ迅速に避難することができるよう、避難所・避難施設までの経路の整備及び維持を図ります。
- ・火災の延焼拡大を防止したり、応急活動や一時的な避難場所を確保したりするため、道路や都市公園、河川緑地等のオープンスペースの確保を進めます。

②治水対策の充実

- ・市民の安全な暮らしを守るため、生態系に配慮しながら、洪水などによる水害が発生しやすい箇所や河川の改修を計画的に行うとともに、本市を流れる中小河川の未改修部分の改修整備を推進するなど治水対策の充実に取り組みます。
- ・大雨による浸水被害を防止するため、洪水や内水などによる浸水被害が発生しやすい低地の河川改修を計画的に進めるとともに、流域内の貯水機能を有する農地の保全を図ります。
- ・大規模開発の実施にあたっては、下流河川の整備と調整を図るとともに、下流の流出能力に見合った流出抑制対策を実施する等、流域における治水対策を進めます。
- ・農業用ため池については、洪水解析や耐震診断等の結果に基づき、ハザードマップによる周知と併せ、必要に応じて耐震補強を行うなど、防災・減災対策を進めます。

③土砂災害対策の推進

- ・市街地内に点在する土砂災害特別警戒区域等において、急傾斜崩壊防止施設の設置等、土砂災害防止対策の実施を進めます。
- ・がけ地の崩壊等により住民の生命に危険を及ぼすおそれのある区域で、建築制限の基準に適合しない住宅については、個々の実情を考慮のうえ、災害リスクの低い区域への移転を誘導します。

コラム 東日本大震災における防災拠点としての道の駅の活用事例

岩手県遠野市にある道の駅「遠野風の丘」は、東日本大震災からの応急復旧期において、沿岸市町村への後方支援拠点として活用され、全国の自治体等から集められた支援物資を沿岸被災地へ搬送する拠点としての機能を発揮しました。また、駐車場は、自衛隊・警察・消防・医療団体・ボランティア等の集結地としても機能しました。

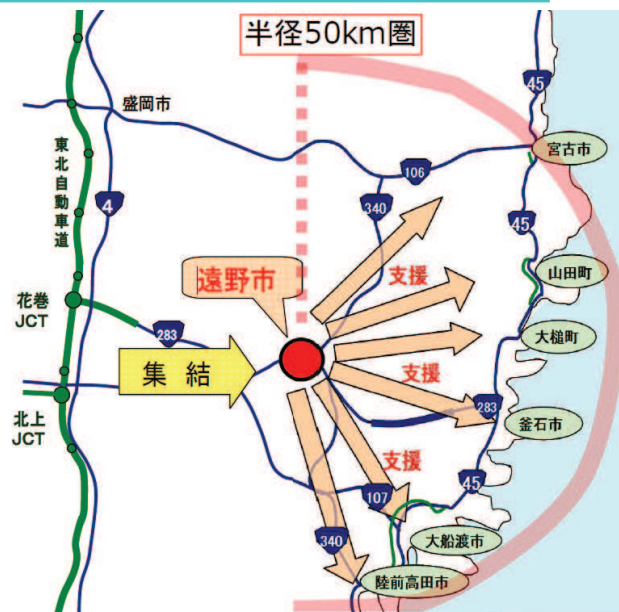
国土交通省では、都道府県の地域防災計画等で、広域的な防災拠点に位置付けられている道の駅について、「防災道の駅」として選定し、防災拠点としての役割を果たすための重点的な支援を行っています。

○ハード面での支援（交付金による重点支援等）

耐震化、無電柱化、通信設備、貯水施設、防災倉庫、防災トイレ等、備蓄強化、水回り強化、カーボンニュートラル対応等

○ソフト面での支援

ガイドラインやマニュアルを活用したBCP策定支援、過去の災害の教訓を踏まえた実践的な防災訓練の実施、防災拠点自動車駐車場の指定



出典) 国土交通省ホームページ

(2) 防災指針の策定

- ・安全・安心なまちづくりを推進するため、津波や洪水による浸水被害や、土砂災害等の災害リスクの分析を行った上で、災害リスクの高い区域は新たな住宅等の立地が進まないよう、立地適正化計画における居住誘導区域から除外するとともに、新たに含めないようにします。
- ・居住誘導区域内に残存する災害リスクに対しては、できる限り回避又は低減させるため、災害の種別に応じた具体的な取組を防災指針に位置付け、計画的かつ着実に防災・減災対策に取り組みます。

(3) 事前都市復興計画の策定

- ・大規模自然災害が発生した際、迅速な復興を果たすため、事前都市復興計画の策定を検討します。事前都市復興計画では、復興で目指す市街地像の方針を住民合意のもとで予め検討しておくとともに、都市の課題を解決するための方策についても検討します。

〈都市防災の基本方針図〉



第3章

まちづくりの実現 に向けて

1. 多様な主体との連携・共創による
まちづくりの推進
2. 都市計画制度等の活用
3. 都市計画マスタープランの見直し

第3章

まちづくりの実現に向けて

○「まちづくりの実現に向けて」のねらい・構成

本章は、本市において今後、全体構想に基づくまちづくりを推進する上で、まちづくりに関わる人々のまちづくりへの関わり方などについて、必要な事項を示し、「まちづくりガイドライン」として活用されることを目的として定めています。

具体的には、市民、自治会、事業者、市民活動団体、行政など、まちづくりの担い手が果たすべき役割や相互の連携と共創によりまちづくりを進めていくための体制や取組に関する基本的な考え方を定めています。

また、まちづくりの実現に向けた都市計画制度・手法等の活用の考え方や、都市計画マスタープランの進行管理の考え方、社会・経済情勢の変化に柔軟に対応するための、都市計画マスタープランの見直しの考え方などについても定めています。

湖西市における「共創」とは

これまでの「市民協働」を基本としつつ、目標設定の段階から多様な主体が連携し、異なる視点を活かして「新たなまちの魅力や地域の価値を共に創り上げていく」こととします。

1. 多様な主体との連携・共創 によるまちづくりの推進

1-1 基本的な考え方

少子高齢化や世帯数の減少、地域コミュニティの希薄化など、社会・経済情勢の変化により生じる地域課題等は多様化・複雑化してきており、これに伴い、まちづくりの進め方や、まちづくりに関わる主体は多様化してきています。

本市では、これまで「自分たちのまちは、自分たちでつくる」という意識のもと、自治会を中心にまちづくりが推進され、また、「みんなで一緒に住みよいまちをつくる」という意識のもと、湖西市市民協働指針に基づき、より多くの市民がまちづくりに関わってきました。

今後は、これまでの「市民協働」を基本としつつ、「新たなまちの魅力や地域の価値を共に創り上げていく」ということに主眼を置いて、市民、自治会、事業者、市民活動団体、行政など多様な主体が相互に連携し、主体的にまちづくりを進めていくことが求められます。

湖西市都市計画マスタープランにおいても、こうした考えのもと、市民、自治会、事業者、市民活動団体及び行政などの多様な主体が積極的に関わり合い、互いの理解・協力のもと、連携・共創によるまちづくりを推進していくことを基本的な考え方とします。

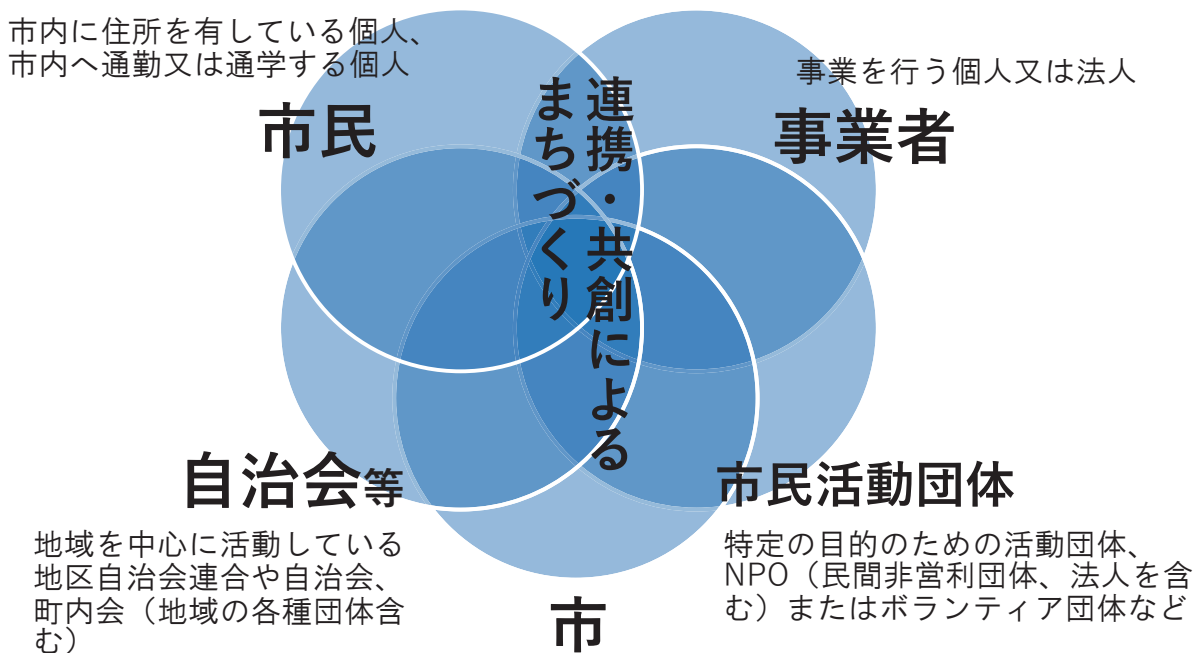


図. 市民協働のイメージ（出典：湖西市市民協働指針 R3.3、一部加筆）

1-2 まちづくりの担い手に求められる役割

(1) 市民、自治会、市民活動団体に求められる役割

市民、自治会等及び市民活動団体（以下「市民等」という）は、湖西市都市計画マスタープランに示された将来都市像やまちづくりの基本方針を理解した上で、自分たちの「ふるさと」である本市に、誇りと愛着を持ち続けることができるようなまちづくりを主体的に考え、発意し、実行に移す役割が求められます。

また、多様な主体との連携・共創によるまちづくりを推進するため、市民等一人ひとりの意識と行動がまちづくりにつながるという自覚を持つことが重要です。

具体的には、まちづくりに関する制度や実現方策などの情報を積極的に得ようとする心掛けを持つことや、伝統行事や祭事・イベントなど、自発的なまちづくりのきっかけとなる、さまざまな活動に積極的に参加することが重要です。

(2) 事業者求められる役割

事業者とは、主として事業を行う個人又は法人のことを言い、市民等と同様、湖西市都市計画マスタープランに示された将来都市像やまちづくりの基本方針について理解し、実現するための方策について主体的に考え、実行に移す役割が求められます。

多様な主体との連携・共創によるまちづくりを推進するため、事業者は自らが行う活動が都市や地域に大きな影響を与えているという自覚・責任を持つとともに、自らが持つ資源を活用して、地域の価値を向上させる積極的な考え方を持つ必要があります。また、市民等や行政との信頼に基づいた協力関係を築き上げていくことも重要です。

(3) 行政が果たすべき役割

多様な主体との連携・共創によるまちづくりを推進するため、行政は市民等や事業者のまちづくりのニーズについて意識し把握する姿勢を持ち、都市計画やまちづくりに関する情報をさまざまな手段で正確に提供する役割が求められます。

また、市民等や事業者の自発的なまちづくりを促すため、まちづくりのきっかけづくりや、参加、連携の仕組みづくりを行うことが求められます。市民等や事業者が考えるまちづくりに対して尊重し理解を示すとともに、具体的には、実施方策や、まちづくりプランナーなどの人材の派遣、また、必要な財政措置など、まちづくりの性格や種類に応じた適切な支援を総合的に行うことが必要です。

なお、都市計画の決定や見直し、また用途地域等の地域地区の指定や土地区画整理事業・市街地再開発事業等の都市基盤整備など、行政が中心となって行うまちづくりについては、必要な負担や得られる効果について明確に説明して透明性を確保した上で、公平かつ合理的に推進することが必要であるとともに、PI（パブリック・インボルブメント）などの活用により、事業の計画段階から完了まで、市民等や事業者のまちづくりへの継続的な参画が可能となるよう体制づくりを推進することが必要です。

2. 都市計画制度等の活用

2-1 都市計画の内容

まちづくりの実現に向けては、法定都市計画の適切かつ効率的な運用を図ることが求められています。ここでは、都市計画の一般的な体系を示すとともに、現在の本市で推進されている都市計画の内容について整理します。

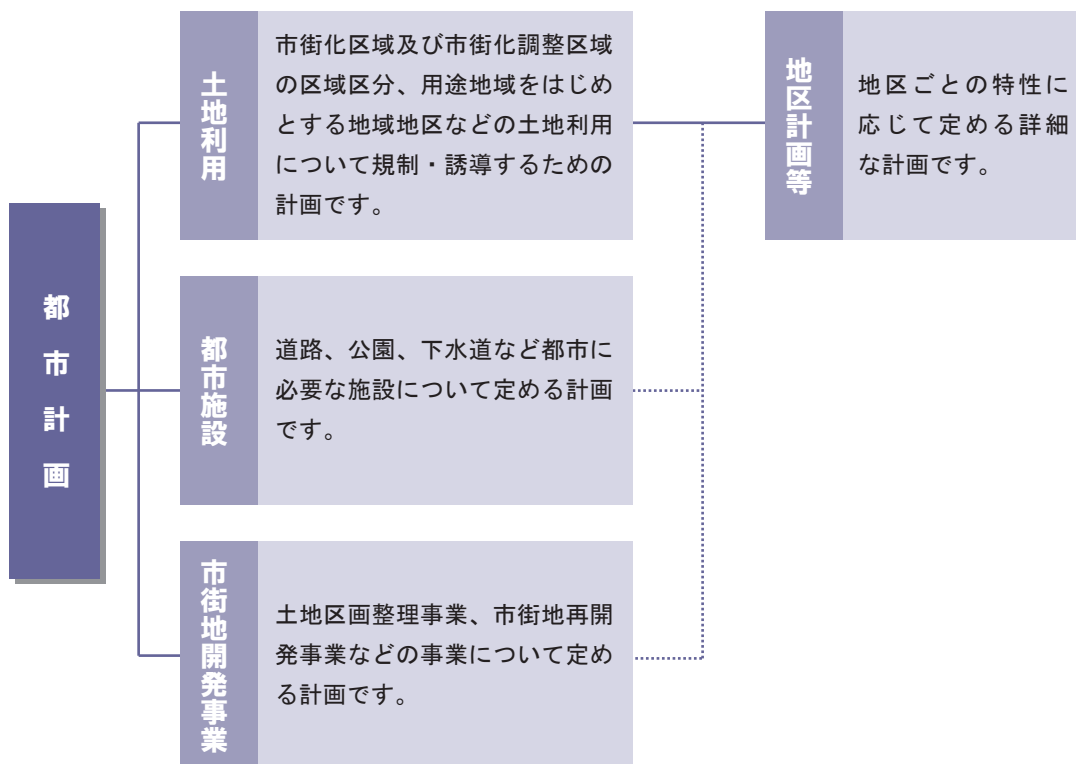


表 主要な都市計画の内容と現在の湖西市で定められているもの

土地利用		都市施設	
区域区分	市街化区域、市街化調整区域		道路
地域地区	用途地域	交通施設	都市高速道路
	・第1種低層住居専用地域		駐車場
	・第2種低層住居専用地域		自動車ターミナル
	・第1種中高層住居専用地域		空港
	・第2種中高層住居専用地域		港湾
	・第1種住居地域	公共空地	公園
	・第2種住居地域		緑地、広場、墓園、運動場等
	・準住居地域	供給処理施設	水道、電気供給施設等
	・田園住居地域		下水道
	・近隣商業地域		汚物処理場
	・商業地域		ごみ焼却場
	・準工業地域		ごみ処理場
	・工業地域	水路	その他の処理場
	・工業専用地域		河川
	特別用途地区	教育文化施設	運河、その他の水路
	・特別工業地区		学校
	・娯楽レクリエーション地区		図書館
	・特別業務地区		その他の教育文化施設
	・大規模集客施設制限地区		
	・住環境保全型工業地区	医療施設	病院
	特例容積率適用地区		保育所
	特定用途制限地域		その他の医療施設
	高度地区	市場、と畜場又は火葬場	市場
	高度利用地区		と畜場
	特定街区		火葬場
	都市再生特別地区	一団地の住宅施設	
	居住調整地域		
	防火地域	一団地の官公庁施設	
準防火地域			
特定防災街区整備地区	流通業務団地		
景観地区	その他	防潮堤	
風致地区		河岸堤防	
駐車場整備地区		地すべり防止施設	
臨港地区		砂防施設	
歴史的風土特別保存地区			
緑地保全地域			
特別緑地保全地区			
緑化地域			
流通業務地区			
生産緑地地区			
促進区域	市街地再開発促進区域		
市街地開発事業		地区計画等	
土地区画整理事業		地区計画	
市街地再開発事業		防災街区整備地区計画	
新住宅市街地開発事業		沿道地区計画	
防災街区整備事業		集落地区計画	

…現在の湖西市で都市計画決定されているもの。(令和4年3月31日)

2-2 都市計画制度の活用の方

(1) 規制・誘導制度や都市施設整備事業の決定・変更

「湖西市都市計画マスタープラン」で定めた基本方針に基づき、地域地区等土地利用の規制・誘導制度の活用や、道路や公園等の都市施設整備事業など、さまざまな制度・事業の活用・実施を図るため、必要な都市計画の決定を行います。

また、既に都市計画決定されたものについては、社会・経済情勢等の変化や土地利用・建築物立地の変化等を踏まえて、必要に応じて変更を行います。

(2) 市街地開発事業の推進

本市は、土地区画整理事業により、市街地における都市基盤整備を積極的に推進してきた経緯があり、これまでに20地区の事業が完了しています。現在、浜名湖西岸地区が事業中であるため、早期の完了を目指します。

その上で、今後、新たな住宅地や工業地の創出を図るため、境田地区やバッテリーロード周辺地区等において、土地区画整理事業の検討を進めます。

(3) 地区計画によるまちづくりの推進

地区計画は、用途地域等の規制・誘導制度と調和を図りながら、地区の特性に応じたきめ細かいまちづくりのルールについて定めるものであり、計画策定の段階から地区住民等の意向を十分に反映することが義務づけられているため、住民参加のまちづくりを目指す最適な方法の一つです。

本市においては、これまで、土地区画整理事業が行われた地区や民間開発による住宅団地を中心に地区計画が決定・運用されていますが、今後も地区の特性や実情、また地区住民等の意向を十分に踏まえながら、地区計画によるまちづくりを推進します。

また、市街化調整区域においては、集落地の地域コミュニティや地域活力の維持・向上の観点から、「市街化調整区域における地区計画の適用の基本方針」を策定し、地区計画の導入を促進します。

(4) 開発許可制度等の適正な運用

開発許可制度は、無秩序な市街地の拡大の防止を図るとともに、開発行為の適正な水準を確保するために設けられている制度であり、技術基準や立地基準など、開発に係る各種基準が定められています。

本市では、区域区分（市街化区域・市街化調整区域の区分）を定めているため、従来どおり、市街化区域においては1,000㎡以上の開発行為について、また市街化調整区域においては原則すべての開発行為について、制度の適切な運用を図ります。

(5) 都市計画提案制度の活用

都市計画提案制度は、都市計画区域または準都市計画区域において、土地所有者やまちづくりNPOなどが一定の条件を満たしたもとの、都市計画の決定または変更の提案をすることができる制度です。

本市では、都市計画の提案制度を、多様な主体による連携・共創によるまちづくりを推進する有効な手段として、活用を促進するための庁内の受け入れ・支援体制の構築と市民への周知に努めます。

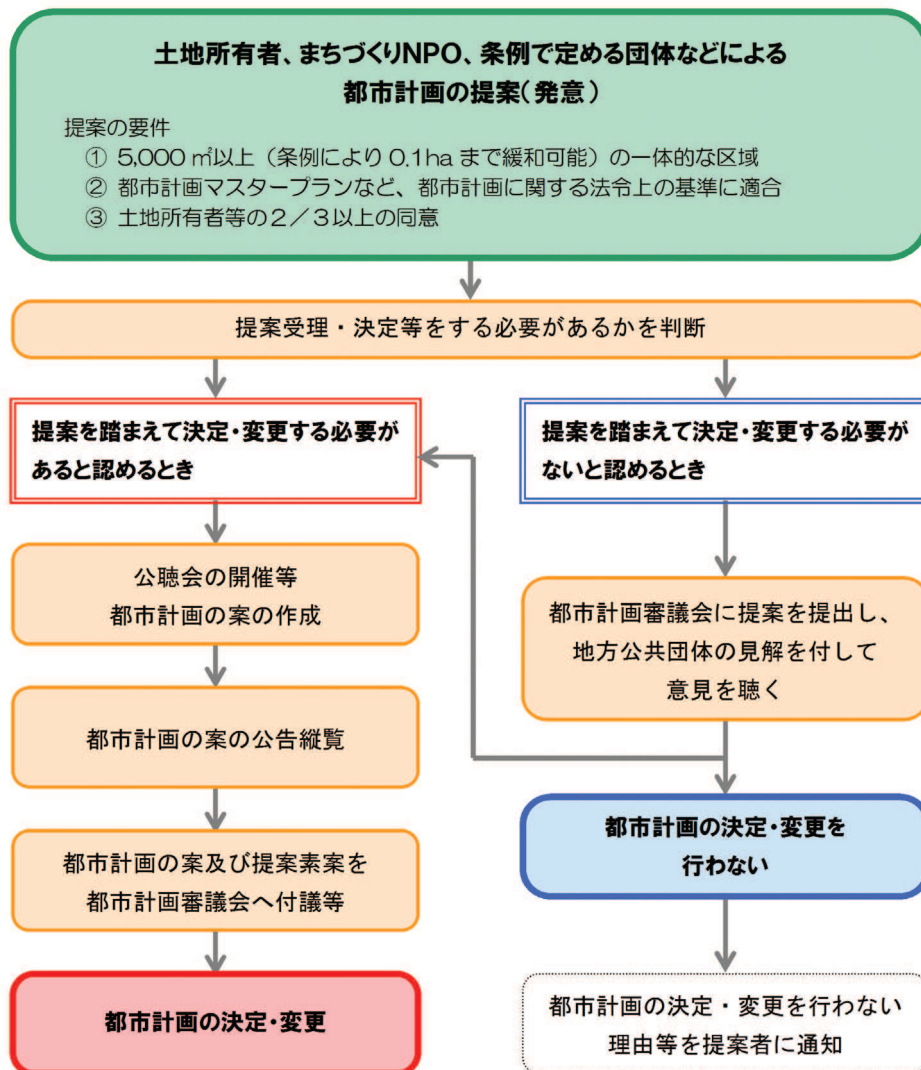


図. 都市計画の提案制度の仕組み

3. 都市計画マスタープランの 見直し

都市計画マスタープランは、今後の法制度の改正や人口・産業動向の変化などを踏まえつつ、社会・経済情勢の変化に合わせて適切かつ柔軟に見直します。

また、計画改定の検討に際し参考とした減災計画の方向性決定、（仮称）浜松湖西豊橋道路の具体的な計画決定、災害想定の見直し等がなされた場合も適宜見直しを行います。

【計画の見直しタイミング】

- ①減災計画の方向性が示された場合
- ②（仮称）浜松湖西豊橋道路の具体的な計画案が示された場合
- ③災害想定の見直し等がなされた場合

巻末

1. 用語の解説
2. SDGs との対応表

1. 用語の解説

【オ】	
温室効果ガス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 二酸化炭素など、地球温暖化の原因とされているガス。
【カ】	
合併処理浄化槽	<ul style="list-style-type: none"> ・ し尿と生活雑排水を合わせて処理する浄化槽のこと。
【キ】	
狭あい道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路幅員が4mに満たない狭い道路のこと。
【ク】	
グリーンインフラ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 社会における様々な課題解決に活用可能な機能を有する緑地や水辺地など。
【ケ】	
景観計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 景観法に基づき、景観行政団体が定める「良好な景観の形成に関する計画」のこと。計画で定められた景観計画区域内では、建築される建築物等に対して、その形態や色彩、意匠などを規制することができる。
【コ】	
公共下水道	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主に市街地における下水を処理するために地方公共団体が管理する下水道のこと。
耕作放棄地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 所有している農地のうち、過去1年以上作付けせず、今後も再作付けする考えのない農地のこと。「遊休農地」とほぼ同様の意味だが、一般的には、「耕作放棄地」は統計用語として、また「遊休農地」は法令用語として用いられる。
国土利用計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国土利用計画法に基づき、国、県、区市町村がそれぞれの区域について定める国土の利用に関する計画のこと。
コミュニティ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域共同体、地域共同社会のこと。
コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> ・ 既存の路線バスのみではカバーできない公共交通空白地域等において、主に地方公共団体の主体的な関わりのもとで運行される乗合バスのこと。
【サ】	
再生可能エネルギー	<ul style="list-style-type: none"> ・ エネルギー源として持続的に利用できると認められるもので、太陽光、太陽熱、風力、水力、地熱、大気中の熱その他の自然界に存する熱、バイオマスをいう。
【シ】	
市街化区域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画区域のうち、市街地として積極的に整備・開発する区域で、既に市街地を形成している区域と、概ね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。
市街化調整区域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画区域のうち、市街化を抑制すべき区域のこと。
市街地開発事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画法に規定されている事業で、土地区画整理事業や市街地再開発事業等の総称。一定の地域について、総合的な計画に基づき、公共施設、宅地や建築物などの整備を一体的に行い、健全な市街地を形成することを目的とする。
【セ】	
生活雑排水	<ul style="list-style-type: none"> ・ 家庭からの排水のうち、台所や洗濯・風呂などの排水。下水道整備や合併処理浄化槽の設置が行われていない場合、河川等に直接排水される。
【ソ】	
総合計画(市町村が定める総合計画)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 市町村が、その地域全体について、総合的かつ効率的な行政・財政の運営を目的として策定する最も基本的な計画で、市町村の将来の姿や実現に向けた政策等について示したもの。
【チ】	
地域公共交通	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域住民の日常生活や社会生活における移動、また観光客の移動のための交通手段として利用される公共交通機関のこと。
地域地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画法に基づく都市計画の種類の一つであり、都市計画区域内の土地をその利用目的に応じて区分し、建築物等の制限を設けることによって、健全かつ合理的な土地利用を実現しようとするもの。代表的な地域地区として、以下のものがある。 <ul style="list-style-type: none"> ■用途地域 ■特別用途地区 ■高度地区 ■防火地域、準防火地域 ■景観地区

	<ul style="list-style-type: none"> ■ 風致地区 ■ 臨港地区 ■ 緑地保全地域、特別緑地保全地区、緑化地域 など
地球温暖化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 二酸化炭素などの温室効果ガスの大気中の濃度が増加することによって、地球の温度が上昇する現象のこと。
地区計画	<ul style="list-style-type: none"> ・ 建築物の建築形態、公共施設等の配置などから、それぞれの地区の特性にふさわしい良好な環境を整備、保全するための地区単位の計画のこと。一般的な地区計画では、その地区にふさわしい建築物の用途の種類、建ぺい率、容積率のほか、壁面の位置や高さ、形態・意匠等の制限、垣または柵の構造等を定めることができる。
【テ】	
DID	<ul style="list-style-type: none"> ・ Densely Inhabited District の略で、人口集中地区のこと。市町村の区域内で、人口密度 4,000 人/km²以上の基本単位数が互いに隣接して、人口が 5,000 人以上となる地区に設定される。設定された人口集中地区の面積をDID面積、人口集中地区内の人口を面積で除したものをDID人口密度という。
【ト】	
都市機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市基盤、都市施設、都市交通、ライフライン、情報通信など、都市における生活や社会活動を支えるために必要な、さまざまな機能や役割を有するものの総称。
都市の低炭素化	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市活動に伴う温室効果ガス(主として二酸化炭素)の排出を抑制する取り組みのこと。
土地区画整理事業	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画法に規定されている市街地開発事業の一つであり、昭和 29 年に成立した土地区画整理法に基づく事業である。事業の仕組み及び目的は、土地所有者等から土地の一部を提供してもらい(減歩)、それを道路や公園等の新たな公共用地として活用し、整然とした市街地を整備することによって居住環境を向上させ、一方で宅地を整形化して利用増進を図るものである。
【ハ】	
バリアフリー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者や障がい者が社会参加する上での障壁(バリア)をなくすこと。
【ヒ】	
PI(パブリック・インボルブメント)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 公共事業等において、施策の立案や事業の計画・実施の過程で、関係する住民や利用者に情報を公開した上で広く意見等を聴き、計画づくりや事業実施に反映させる手法のこと。
【フ】	
風致地区	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画法上の地域地区の一つであり、都市の風致を維持するために定める地区のこと。風致地区内において、建築物の建築、宅地の造成、木材の伐採などの行為を行おうとする場合には、あらかじめ市町村長(または都道府県知事)の許可を受けなければならない。
【マ】	
まちづくりNPO	<ul style="list-style-type: none"> ・ 営利を目的とせず、地域において公益的なまちづくり活動を行う民間団体のこと。NPOは Non Profit Organization の略。
【ミ】	
未利用地	<ul style="list-style-type: none"> ・ 本来、建築物等が建てられ、その土地にふさわしい利用がなされるべきと考えられる市街地において、田畑などの自然的土地利用のままになっている土地のこと。
【ユ】	
ユニバーサルデザイン	<ul style="list-style-type: none"> ・ 障がいの有無や、年齢、性別、人種等に関わらず、誰もが利用しやすいよう、あらかじめ都市や生活環境をデザインするという考え方。
【ラ】	
ラストワンマイル	<ul style="list-style-type: none"> ・ 交通においては交通結節点、特に鉄道駅、バス停から最終目的地への移動のこと。
【リ】	
リダンダンシー	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「冗長性」、「余剰」を意味する英語であり、都市計画上では、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワーク施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。
【ロ】	
用途地域	<ul style="list-style-type: none"> ・ 都市計画法上の地域地区の一つであり、市街地における土地利用の純化を目的として定められる地域のこと。

2. SDGsとの対応表

OSDGsの推進

SDGsとは「Sustainable Development Goals」の略で、2015年9月に国連本部で開催された「国連持続可能な開発サミット」において採択された国際社会の共通目標です。持続可能な世界を実現するため、2030年に向けた17のゴールと169のターゲットから構成されています。

あらゆるステークホルダーが参画し、経済・社会・環境の相互のつながりを意識し、統合的に取り組むことから、第6次湖西市総合計画に倣って、分野別都市づくりの方針に関連する17のゴールを表記します。

(SDGsの17の目標)

1. 貧困をなくそう
2. 飢餓をゼロ
3. すべての人に健康と福祉を
4. 質の高い教育をみんなに
5. ジェンダー平等を実現しよう
6. 安全な水とトイレを世界中に
7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに
8. 働きがいも経済成長も
9. 産業と技術革新の基盤をつくろう
10. 人や国の不平等をなくそう
11. 住み続けられるまちづくりを
12. つくる責任 つかう責任
13. 気候変動に具体的な対策を
14. 海の豊かさを守ろう
15. 陸の豊かさも守ろう
16. 平和と公正をすべての人に
17. パートナリシップで目標を達成しよう

湖西市都市計画マスタープラン改定版とSDGsの対応表

SDGs の 17 のゴール		     					
		1	2	3	4	5	6
第2章-4. 分野別都市づくりの方針							
4-1 土地利用の基本方針	(1)市街化区域の土地利用の基本方針	①住居系土地利用の基本方針					
		②商業系土地利用の基本方針					
		③工業系土地利用の基本方針					
		④その他の土地利用の基本方針					
	(2)市街化調整区域の土地利用の基本方針						
4-2 都市施設整備の基本方針	(1)都市交通体系の整備方針	①道路交通体系の整備方針					
		②公共交通体系の整備方針					
		③移動空間の整備方針					
	(2)公園の整備方針						
	(3)その他都市施設の整備方針	①下水道の整備方針					★
		②斎場の整備方針					
		③ごみ焼却場の整備方針					
4-3 都市環境と景観の基本方針	(1)緑地環境の保全・創出	①都市の骨格を形成する緑地環境の保全・創出					★
		②生活に身近な緑地環境の保全・創出					★
	(2)良好な景観の保全・形成	①湖西市ならではの景観の形成					
		②都市の顔となる拠点のまち並み景観の形成					
		③地域特性に応じた良好な生活環境の形成					
		④自然や歴史などの地域資源を活かした景観の保全・形成					
	(3)環境負荷の軽減						
4-4 都市防災の基本方針	(1)自然災害に備えたくらし環境の創出	①地震・津波対策の充実					
		②治水対策の充実	★				
		③土砂災害対策の充実	★				
	(2)防災指針の策定						
	(3)事前都市復興計画の策定						

凡例 ★ : SDGs の 17 のゴールに該当するもの

7 7. エネルギーをみんなに そしてクリーンに	8 8. 働きがいも 経済成長も	9 9. 産業と技術革新の 基盤をつくろう	10 10. 人や国の不平等を なくそう	11 11. 住み続けられる まちづくりを	12 12. つくるこじ つかうこじ	13 13. 気候変動に 具体的な対策を	14 14. 海の豊かさを 守ろう	15 15. 陸の豊かさも 守ろう	16 16. 平和と公正を すべての人に	17 17. パートナリシップで 目標を達成しよう
	★									
★	★									
							★	★		
		★								
									★	
							★			
					★					
							★	★		
				★						
				★						
★							★			
		★		★		★				
		★		★		★				
		★		★		★				
		★		★		★				