

浜松市都市計画 マスタープラン

(案)



目次

序章 目的と位置づけ001

- 1 見直しの背景と目的 002
- 2 計画の位置づけ 002
- 3 計画の役割 003
- 4 目標年次 003
- 5 将来人口 004
- 6 計画の構成 004

第1章 都市の現状と課題005

- 1 都市の概況 006
- 2 見直しの進め方 007
- 3 現状評価と課題 008
- 4 見直しの視点 028

第2章 都市計画の基本理念と目標029

- 1 都市計画の基本理念 030
- 2 都市計画の目標 031

第3章 将来都市構造039

- 1 目指すべき将来都市構造 040
- 2 将来都市構造形成の考え方 042
- 3 将来都市構造の枠組み 044
- 4 将来都市構造図 048
- 5 将来の暮らしのイメージ 052

第4章 分野別の方針055

1 土地利用	057
2 都市交通	066
3 みどり	074
4 景観・歴史的風致	078
5 低炭素・エネルギー	082
6 都市防災	083
7 その他都市施設	086

第5章 地域別構想089

1 都心編	092
2 副都心編	103
3 地域拠点・主要生活拠点編	109

第6章 計画の実現に向けて117

1 多様な主体の協働によるまちづくりの推進	118
2 進行管理	120

参考資料121

1 各地域の構想図	122
2 策定経過	128
3 都市計画のあゆみ	132
4 用語解説	134

序章 目的と位置づけ

- 1 見直しの背景と目的
- 2 計画の位置づけ
- 3 計画の役割
- 4 目標年次
- 5 将来人口
- 6 計画の構成

序章 目的と位置づけ

1 見直しの背景と目的

本市は、2005（平成17）年7月の12市町村による合併によって全国で2番目の市域面積を有する都市へと生まれ変わり、2007（平成19）年4月には政令指定都市に移行するなど数年で都市の姿が大きく変化しました。こうした変化に対応するとともに、人口減少・少子高齢化の進展や地球温暖化に対応した総合的・一体的な都市づくりを進めていくため、2010（平成22）年5月に前計画となる「浜松市都市計画マスタープラン」を策定しました。

その後、東日本大震災の発生、人口減少社会の到来、公共施設の老朽化などの社会経済情勢の変化による新たな都市課題への対応や、2014（平成26）年12月に改定した浜松市総合計画のまちづくりの基本的な考え方を踏まえて、テーマ別の方針を補完する増補版を2015（平成27）年7月に策定しました。

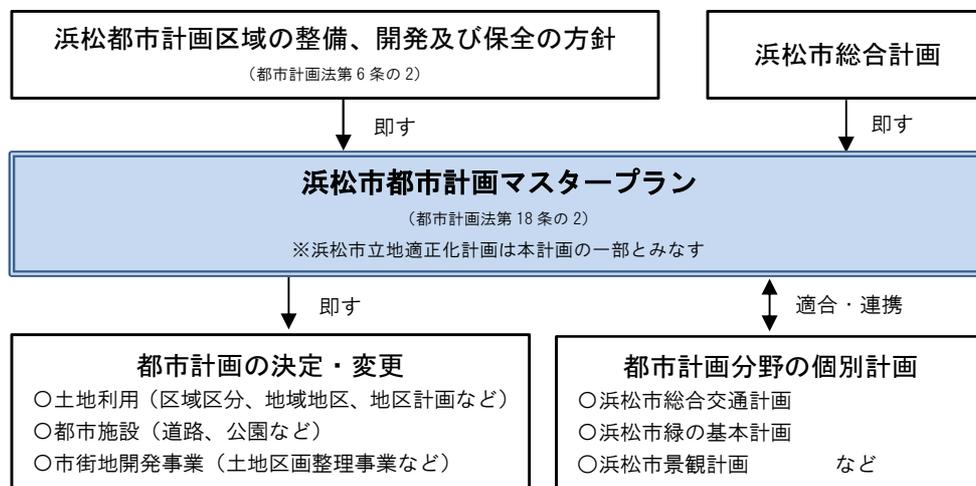
さらに、2019（平成31）年1月には、将来都市構造（拠点ネットワーク型都市構造）の実現に向けて、医療・福祉・子育て支援・商業などの生活に必要なサービス施設や住宅を公共交通の利便性の高い地域に立地誘導を図るための浜松市立地適正化計画を策定しました。

本計画は、これらの背景とともに、前計画の策定からおおむね10年が経過し、自然災害の激甚化・頻発化、新型コロナウイルス感染症の拡大など、新たに生じた課題や社会経済情勢の変化に対応し、本市が目指す将来都市構造の実現に向けた取組をより一層推進するために見直しを行ったものです。

2 計画の位置づけ

本計画は、「浜松市総合計画」や「浜松都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」に即し、都市計画法第18条の2に基づく「市町村の都市計画に関する基本的な方針」として定めるものであり、本市が決定する土地利用、都市施設、市街地開発事業などの都市計画は、本計画に即して定められることとなります。

なお、「浜松市立地適正化計画」は、生活に必要なサービス施設や住宅の立地の適正化を図るための計画として、本計画の一部とみなされるものです。



浜松市都市計画マスタープランの位置づけ

3 計画の役割

本計画は、以下のような役割を担います。

○都市計画の決定・変更の指針

都市計画の決定・変更は、都市計画法第18条の2において、都市計画マスタープランに即するものと定められており、用途地域をはじめとする土地利用や、道路・公園などの都市施設、市街地開発事業に関する個別の都市計画の決定・変更を行う際の指針となります。

○都市づくりに関する施策展開の指針

都市づくりに関する様々な施策を総合的かつ効率的に展開できるように、施策間の連携・調整を円滑に行う際の指針となります。

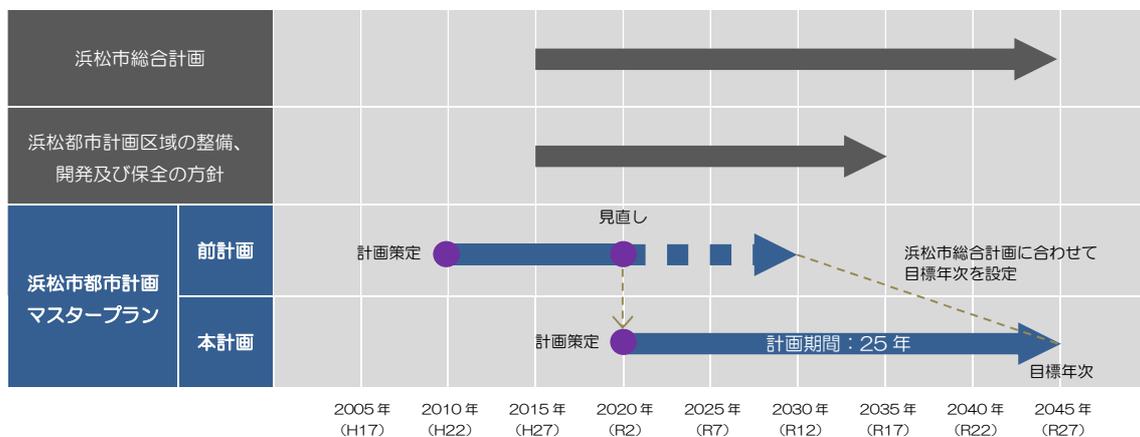
○多様な主体のまちづくり活動の指針

浜松市総合計画で掲げる目指すべき都市の将来像（市民協働で築く『未来へかがやく創造都市・浜松』）を実現するための都市計画の基本理念・目標や、都市づくりの方向性を明らかにすることにより、市民の都市計画に対する理解を深め、市のみならず、市民、市民活動団体、事業者などが自主的なまちづくり活動を行う際の指針となります。

4 目標年次

本計画の目標年次は、浜松市総合計画に合わせて2045（令和27）年とします。

なお、都市計画は、土地利用規制による適正な土地利用の誘導や道路・公園といった都市基盤の整備など、その目的の実現に長い時間を要するものです。このため、本計画では、長期的な展望に立った都市計画の基本理念や目標を明確にし、その実現に向けた都市づくりの方向性を示すこととします。



本計画の目標年次と計画期間

5 将来人口

目標年次における将来人口の見通しは、2015（平成27）年国勢調査データを基準年次とした、国立社会保障・人口問題研究所による2045（令和27）年次の推計将来人口70.4万人とします。

6 計画の構成

本計画は、「目的」や「現状・課題」を踏まえ、市全域を対象として本市の都市計画の基本理念や目標、将来都市構造、分野別の方針などを示す「全体構想」と、都心や副都心、地域拠点、主要生活拠点を対象として都市づくりの基本方向などを示す「地域別構想」、計画の実現に向けた多様な主体の協働によるまちづくりの考え方などを示す「計画推進」により構成しています。

目的	序 章 目的と位置づけ 本計画の見直しの背景や目的、位置づけ、役割、目標年次などを示しています。
現状・課題	第1章 都市の現状と課題 本市の概況や現状評価と課題、それらに基づく計画の見直しの視点などを示しています。
全体構想	第2章 都市計画の基本理念と目標 浜松市総合計画で掲げる都市の将来像の実現に向けて、第1章で整理した現状評価と課題、見直しの視点を踏まえた都市計画の基本理念や5つの都市計画の目標を示しています。
	第3章 将来都市構造 都市計画の基本理念や目標を実現するための都市を形づくる空間的な構造について、目指すべき将来都市構造としてその考え方などを示しています。
	第4章 分野別の方針 都市計画の基本理念や目標、将来都市構造を実現するために必要な取組について、都市を構成する7つの分野（土地利用／都市交通／みどり／景観・歴史的風致／低炭素・エネルギー／都市防災／その他都市施設）に関する都市計画区域内の都市計画の基本的な考え方や基本方針などを示しています。
地域別構想	第5章 地域別構想 全体構想をもとに、都心や副都心、地域拠点、主要生活拠点を対象として都市づくりの基本方向や分野別の方針などを示しています。
計画推進	第6章 計画の実現に向けて 市民、市民活動団体、事業者、市の協働によるまちづくりの推進についての考え方や計画の進行管理などを示しています。

第1章 都市の現状と課題

- 1 都市の概況
- 2 見直しの進め方
- 3 現状評価と課題
- 4 見直しの視点

第1章 都市の現状と課題

1 都市の概況

(1) 浜松市の位置

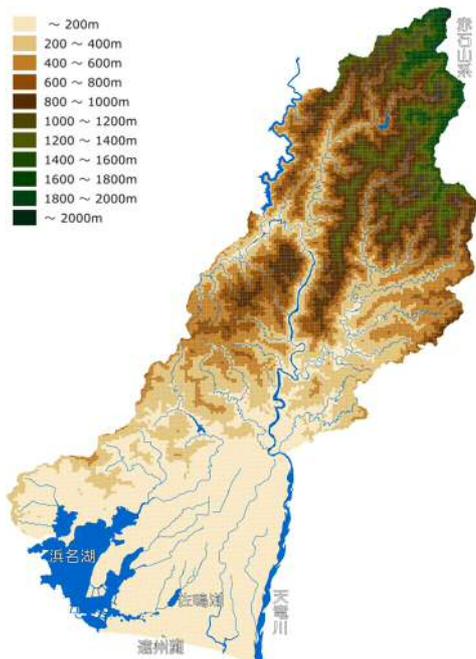
- 本市は、静岡県西部に位置しており、首都圏と近畿圏のほぼ中間にあります。
- 東海道新幹線や東名高速道路、新東名高速道路が通る我が国の交通の要衝にあり、近郊には富士山静岡空港や中部国際空港が立地しています。
- 遠州地域の中心都市として、隣接する東三河地域や南信州地域との交流も盛んです。



図 1-1 浜松市の位置

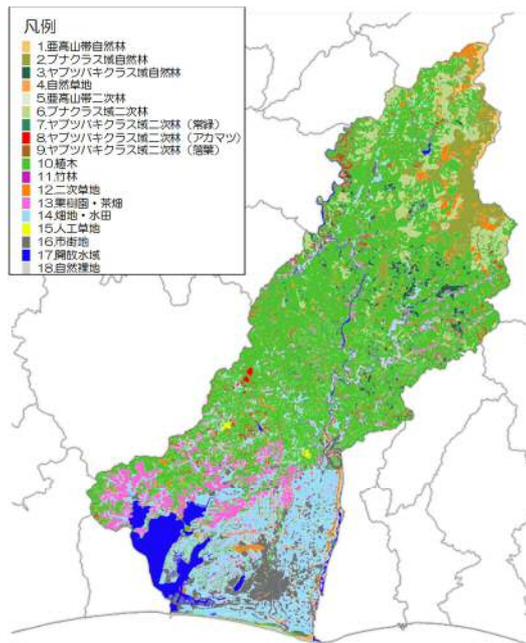
(2) 浜松市の自然・地理

- 本市は、北は赤石山系、東は天竜川、南は遠州灘、西は浜名湖に囲まれ、豊かな自然環境に恵まれています。
- 市域の面積は 1558.06 km²で全国の市区町村で2番目の広さです。
- 全国的にも類をみない地域の多様性を有しており、動植物の生息に関しても地域的に多様な広がりが見られます。



資料：国土数値情報（標高・傾斜度5次メッシュデータ）

図 1-2 浜松市の標高



資料：環境省自然環境局植生調査（1/5万）を基に作成

図 1-3 現状植生図

2 見直しの進め方

本計画の見直しにあたり、前計画で示した5つの基本理念に基づく以下の評価視点から、都市計画基礎調査や各種統計データなどによる現状分析、都市計画や都市基盤整備の進捗状況の把握、市民アンケート調査による市民意向の把握を行い、課題を整理します。さらに、計画に反映すべき国の動向や上位計画、社会経済情勢の変化などの評価視点を追加し、課題を整理したうえで見直しを進めます。

都市計画の基本理念など	評価視点など	
【理念1】 自然環境と共生した 持続可能な都市の 実現	(1) 人口	人口動向からみて市街地の空洞化や 拡大が進んでいないか、また、土地利 用からみて良好な緑地・農地が保全さ れ、都市的土地利用が無秩序に拡大し ていないか、さらに、環境負荷の小さ い持続可能な都市となっているかと いう視点から評価します。
	(2) 土地利用	
	(3) 環境	
【理念2】 都市活力の持続と向上	(4) 農業・工業	産業・交流活動の展開が都市活力や地 域活性化にどの程度役立っているか という視点から評価します。
	(5) 都市型産業	
	(6) 観光	
【理念3】 地域特性を活かした まちづくりと相互 連携の強化	(7) 都心	都心をはじめ、市民の生活行動に応じ た拠点がどの程度利便性を兼ね備え ているか、さらに、各拠点を連携する 公共交通がどの程度充実しているか という視点から評価します。
	(8) 集約	
	(9) 公共交通	
	(10) 拠点の交流	
	(11) 景観・歴史的風致	
【理念4】 市民生活の質の向上	(12) 都市基盤・都市経営	市民生活に安全性・快適性・利便性を もたらず都市基盤がどの程度充実し ているか、災害に対して安全・安心な 都市となっているかという視点から 評価します。
	(13) 防災	
【理念5】 市民の参加・協働によ るまちづくりの推進	(14) 市民協働	地元の市民・市民活動団体・事業者な どの発意と創意工夫によって「地区レ ベル」のきめ細かなまちづくりが、ど の程度進展しているかという視点か ら評価します。
上位計画、社会経済 情勢の変化など	(15) 国の動向	計画の前提となる上位計画の方針を 整理するとともに、本市を取り巻く社 会経済情勢から課題を抽出し、本市が 取り組むべき事項を整理します。
	(16) 総合計画	
	(17) SDGs	
	(18) 社会経済情勢	

表 1-1 本計画における評価視点

3 現状評価と課題

(1)人口

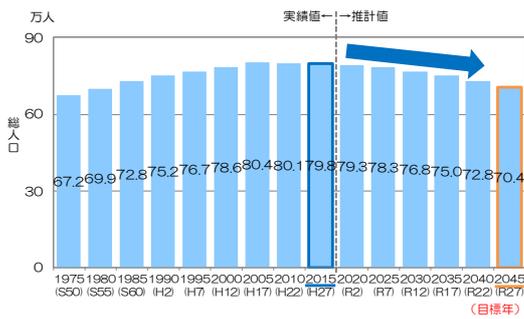
【現状】

- 本市の総人口は、5年ごとに実施している国勢調査では2005（平成17）年をピークに減少に転じており、2015（平成27）年から本計画の目標年次である2045（令和27）年の30年間で、約9万人（1割強）減少すると推計されています。（図1-4）
- 2005（平成17）年から2015（平成27）年にかけて、市街化区域では人口が減少している一方、市街化調整区域では人口が増加しています。（図1-5、1-6）
- 2005（平成17）年から2015（平成27）年にかけて、市街化区域の各地域で人口密度が低下しています。（図1-6）また、2045（令和27）年には更に人口密度が低下することが予想されています。（図1-7）
- 人口密度が低下すると、1人当たりの行政コストが増大する関係性や、日常生活サービスの徒歩圏充足率が低下する関係性が示されています。（図1-8、1-9）
- 本市の空き家数は、2008（平成20）年から2013（平成25）年にかけて約1.62倍に増加しています。（図1-10）

【課題】

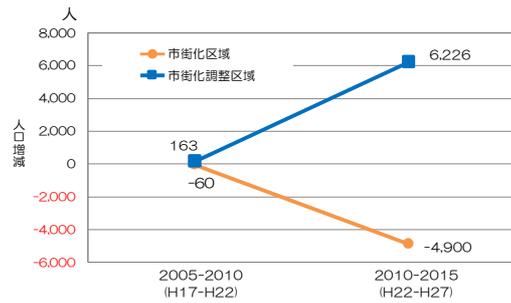
- 市街化区域では、人口密度の低下による都市の空洞化や、空き家などの低未利用土地の増加による都市のスポンジ化が進行しています。このまま人口密度の低下が進行すると、一定の人口密度に支えられてきた行政サービスや生活サービスの確保が困難になるおそれがあります。
- 将来にわたって市民の日常生活に必要なサービスを確保するためには、生活サービスを提供する都市機能を公共交通により容易にアクセスしやすく、都市基盤のストックのある市街化区域の鉄道駅などに集約するとともに、その周辺や公共交通沿線に居住を誘導することにより、一定のエリアにおいて人口密度の維持・向上を図ることが必要です。
- 一方で、本市は既に人口減少社会を迎えているものの、市街化調整区域では依然として人口が増加しており、都市の外延的拡大が進行しています。コンパクトで持続可能な都市を実現するためには、市街化区域の人口密度の維持・向上がなされるよう、市街化調整区域における住宅の開発を抑制することが必要です。

第1章 都市の現状と課題



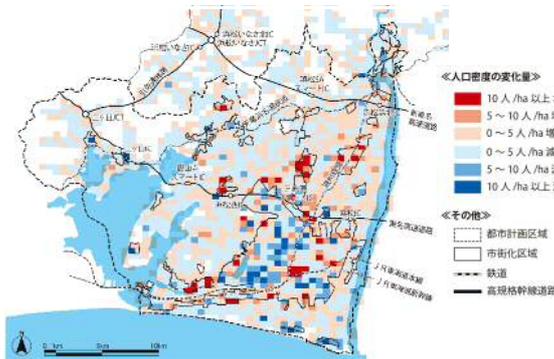
資料：H27年までは国勢調査、令和2年以降は国立社会保障・人口問題研究所資料を基に作成

図 1-4 総人口の推移



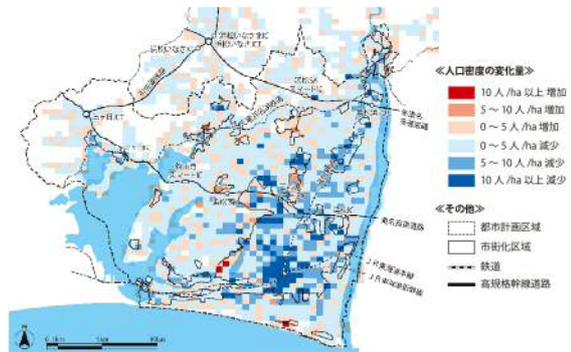
資料：国勢調査 (H17・22・27) を基に作成

図 1-5 区域区別人口の増減



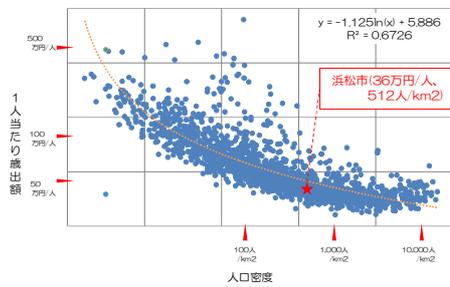
資料：国勢調査を基に作成

図 1-6 人口密度の変化(2005-2015)



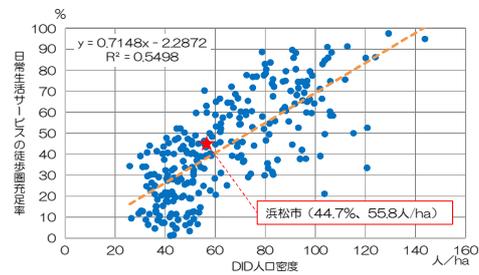
資料：2015年は国勢調査、2045年は国立社会保障・人口問題研究所資料を基に作成

図 1-7 人口密度の変化(2015-2045)



資料：都市構造評価指標例データリストを基に作成

図 1-8 市町村の行政コストと人口密度の関係



資料：都市構造評価指標例データリストを基に作成

図 1-9 日常生活サービスの徒歩圏充足率と DID 人口密度の関係

※「日常生活サービスの徒歩圏充足率」：医療施設、福祉施設、商業施設及び30本/日以上の鉄道又はバス路線のいずれにも徒歩でアクセスできる圏域の人口が、市の総人口に占める比率



資料：住宅・土地統計調査 (H20、H25) を基に作成

図 1-10 空き家数の推移

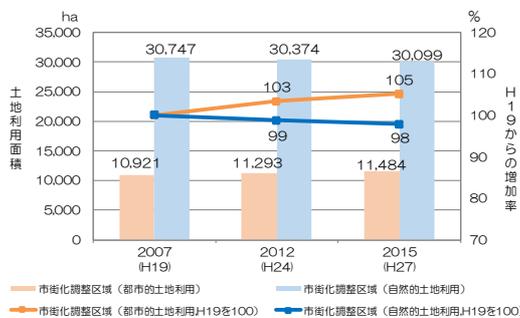
(2) 土地利用

【現状】

- 市街化調整区域において、住宅用地などの都市的土地利用が広く展開されています。(図1-15、図1-16)
- 市街化調整区域では、都市的土地利用(住宅・商業・工業用地など)が増加し、自然的土地利用が減少しています。(図1-11)
- 本市の農地転用面積は、2011(平成23)年から増加傾向にあります。(図1-12)
- 本市の開発許可件数は、市街化調整区域が市街化区域を上回っています。(図1-13)
- 本市では、2009(平成21)年4月に市街地縁辺集落制度の創設、大規模既存集落制度の見直しを実施しました。
- 市街化区域のうち、工業系用途地域では工業用地の面積が減少し、商業用地と住宅用地の面積が増加しています。(図1-14)

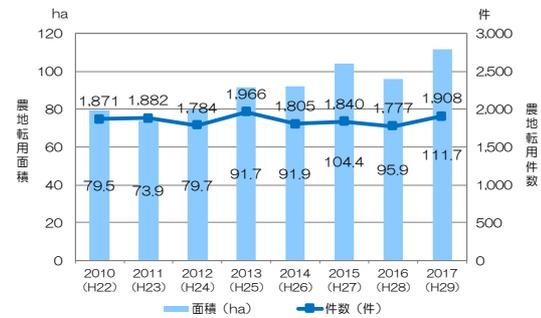
【課題】

- 市街化調整区域では、依然として多くの開発がなされ、都市的土地利用が増加するなど都市の外延的拡大が進行しています。自然環境と共生した持続可能な都市を実現するためには、開発許可制度の適正な運用などにより、市街化調整区域の無秩序な都市的土地利用を抑制し、自然環境と農地を保全・創出することが必要です。
- 市街化区域の工業系用途地域内では、工場が転出する一方で、商業などの都市機能や居住が集積するなど、産業の空洞化、都市機能や居住の無秩序な拡散が進行しています。産業活力の持続・向上、都市機能や居住の誘導によるコンパクトな都市づくり、都心の再生のためには、工業系用途地域における適正な土地利用の誘導が必要です。



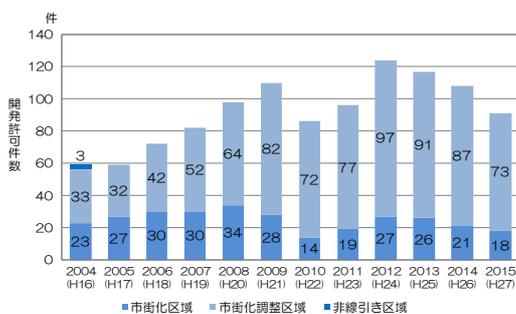
資料：都市計画基礎調査(H19・24・27)を基に作成

図 1-11 市街化調整区域の土地利用面積の推移



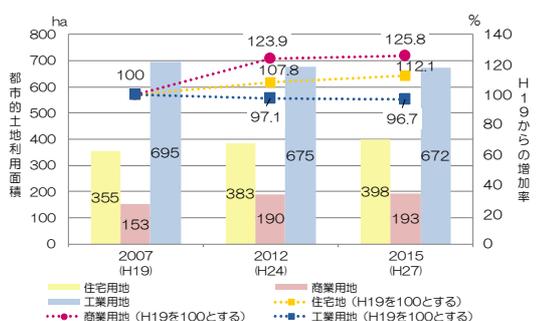
資料：浜松市統計書を基に作成

図 1-12 農地転用の推移



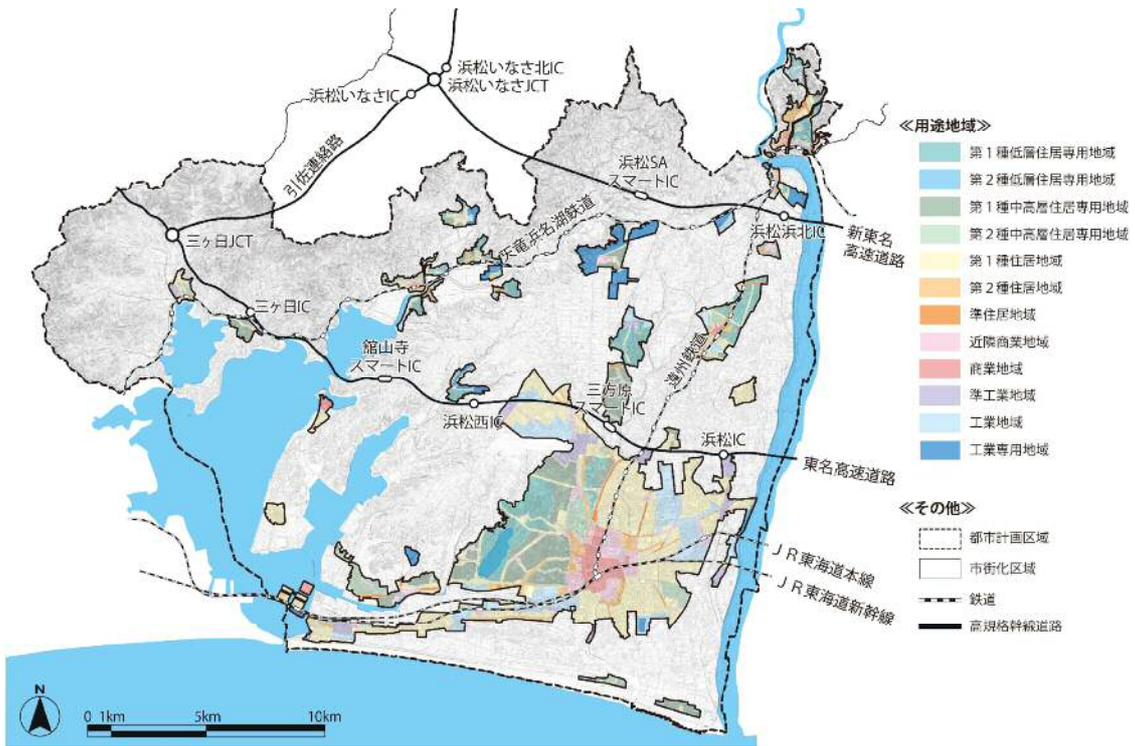
資料：都市計画基礎調査を基に作成

図 1-13 開発許可件数の推移



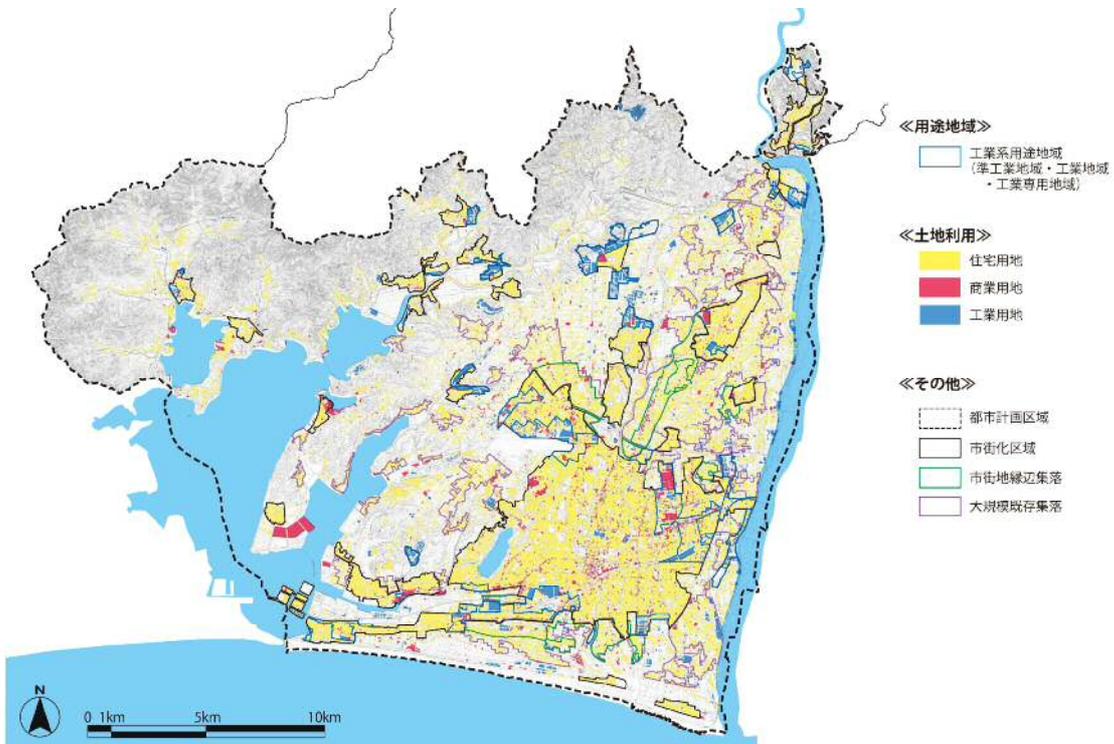
資料：都市計画基礎調査(H19・24・27)を基に作成

図 1-14 工業系用途地域の都市的土地利用面積の推移(住宅、商業、工業)



資料：都市計画基礎調査（H27）を基に作成

図 1-15 用途地域等の指定状況



資料：都市計画基礎調査（H27）を基に作成

図 1-16 土地利用現況図(住宅用地・商業用地・工業用地)

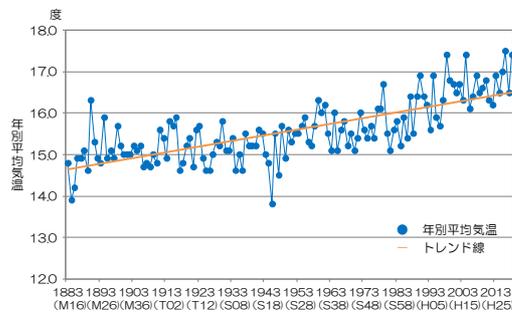
(3) 環境

【現状】

- 本市の平均気温は、長期的な変化において上昇傾向にあります。これは、地球温暖化現象やヒートアイランド現象の影響が考えられます。(図1-17)
- 本市では、二酸化炭素を含む温室効果ガスの排出量を2030(令和12)年までに2013(平成25)年比で26%削減することを目標としており、2005(平成17)年以降、減少傾向にあります。(図1-18)
- 本市の部門別の二酸化炭素排出量は、運輸部門が最も多い割合を占めています。また、民生部門は業務と家庭を合わせると約5割を占めています。(図1-19)
- DID人口密度が高い都市ほど、1人当たりの二酸化炭素排出量が少ない傾向にあることが示されています。(図1-20)

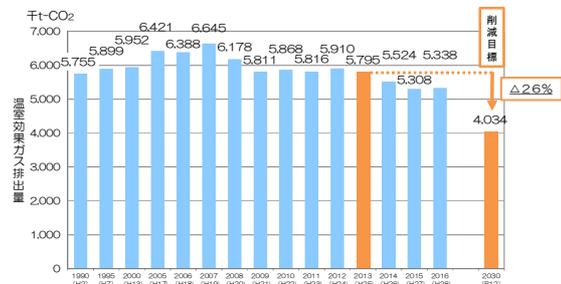
【課題】

- 温室効果ガスの排出量のうち、大きな割合を占める自動車移動などの交通エネルギー消費や家庭や業務における冷暖房使用などの熱エネルギー消費の多寡は、本市の低密度な都市構造と関連があると考えられます。地球温暖化の緩和に向けて、都市のコンパクト化によるヒトやモノの移動時間の短縮と、自動車利用から公共交通利用への転換、市街地の集積を活かした熱エネルギーの効率的な利用の促進など、環境負荷の小さな低炭素都市づくりが必要です。



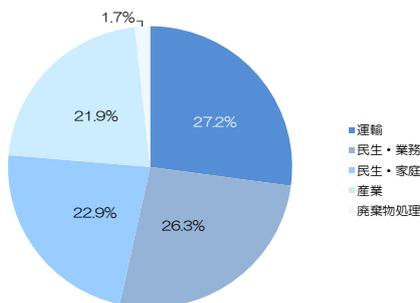
資料：気象庁HPを基に作成

図1-17 年別平均気温の推移



資料：2017年度(平成29年度)の浜松市域の温室効果ガス排出状況について【速報値】を基に作成

図1-18 温室効果ガス排出量の推移と削減目標



※2016年度のデータ
資料：2017年度(平成29年度)の浜松市域の温室効果ガス排出状況について【速報値】を基に作成

図1-19 二酸化炭素排出量の部門別内訳



資料：都市構造評価指標例データリストを基に作成

図1-20 二酸化炭素排出量と人口密度の関係

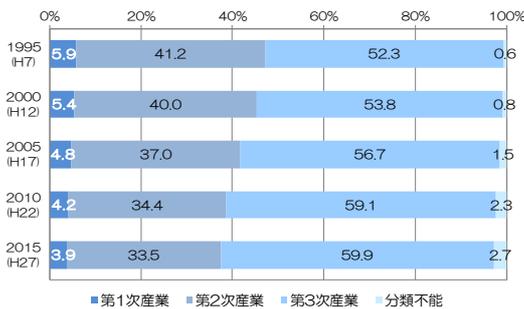
(4) 農業・工業

【現状】

- 本市の産業別の就業者割合は、第1次、第2次産業が減少し、第3次産業が増加傾向にあります。(図1-21)
- 本市の製造品出荷額等は、2008(平成20)年のリーマンショックを契機に減少し、その後はおおむね横ばいで推移しています。(図1-22)
- 東日本大震災以降、内陸部の市北部地域(北、浜北、天竜区)で製造業の立地件数が増加しています。(図1-23)
- 本市の総農家数と経営耕地面積は、ともに減少傾向にあります。(図1-24)

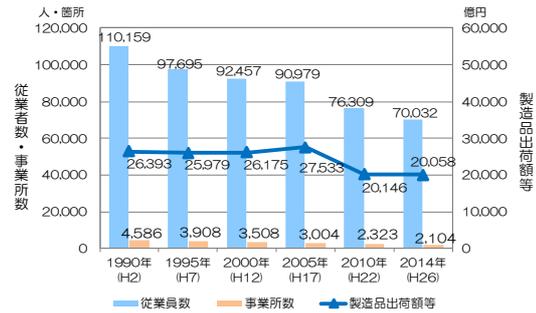
【課題】

- リーマンショック以降のものづくり産業の活力低下や内陸部における工場立地の需要に対応し、本市の強みである産業活力の持続・向上のためには、誰もが働きやすく、効率性や生産性が高い都市づくりを推進するとともに、農業生産の持続・向上のための農地の保全・活用が必要です。



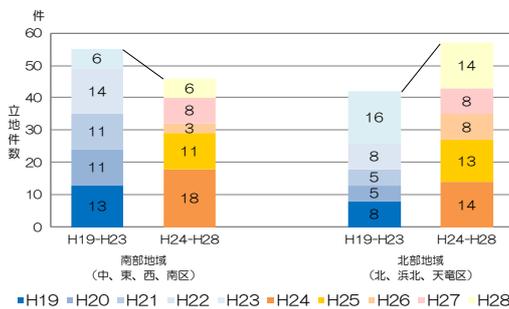
資料：国勢調査を基に作成

図1-21 産業別就業者割合の推移



※製造品出荷額等：製造品出荷額、加工賃収入額、その他収入額及び製造工程からたたくす及び廃物の出荷額の合計
資料：工業統計調査を基に作成

図1-22 従業員数・事業所数と製造品出荷額等の推移



資料：浜松市調べ

図1-23 東日本大震災前後の製造業立地の推移 (1,000 m²以上H19-H23, H24-28)



資料：農林業センサスを基に作成

図1-24 総農家数、経営耕地面積と耕作放棄地面積の推移

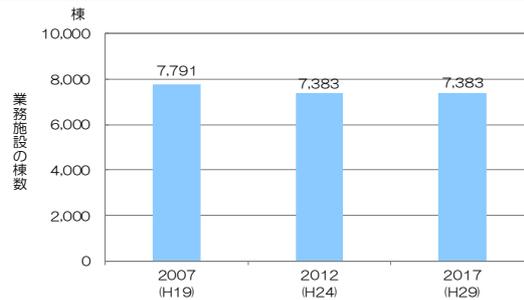
(5) 都市型産業

【現状】

- 都心における業務系用途の建物棟数は、2007（平成19）年から2012（平成24）年にかけてわずかに減少しましたが、それ以降は横ばいに推移しています。（図1-25）

【課題】

- 都心の中心性・求心性を高め、ヒト・モノ・カネ・情報の交流を活性化させるためには、経済活動の場となる都市型産業の更なる集積を図ることが必要です。



資料：都市計画基礎調査（H19・24・29）を基に作成

図 1-25 都心における業務系用途の建物棟数の推移

(6) 観光

【現状】

- 本市の観光交流客数は、東日本大震災の影響を受け一時的に減少しましたが、それ以降はおおむね増加傾向にあります。（図1-26）
- 我が国の訪日外国人旅行者数は、年々増加しています。また、本市の外国人宿泊者数は、おおむね増加傾向にあります。（図1-27）

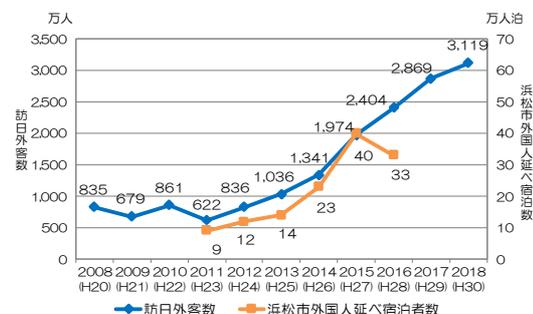
【課題】

- 本市は、訪日外国人観光客が東京、箱根・富士山、京都、大阪などを巡る観光周遊ルートであるゴールデンルートの中に位置します。その交通至便な立地条件を活かし、インバウンドの取り込みをはじめとする国内外の観光交流人口の拡大のためには、本市が有する観光資源を最大限に活かした都市づくりが必要です。



資料：H28静岡県観光交流の動向（静岡県）を基に作成

図 1-26 観光交流客数と宿泊者数の推移



資料：H29年度版観光白書、H30浜松市観光ビジョンを基に作成

図 1-27 我が国の訪日外国人旅行者数と本市の外国人宿泊者数の推移

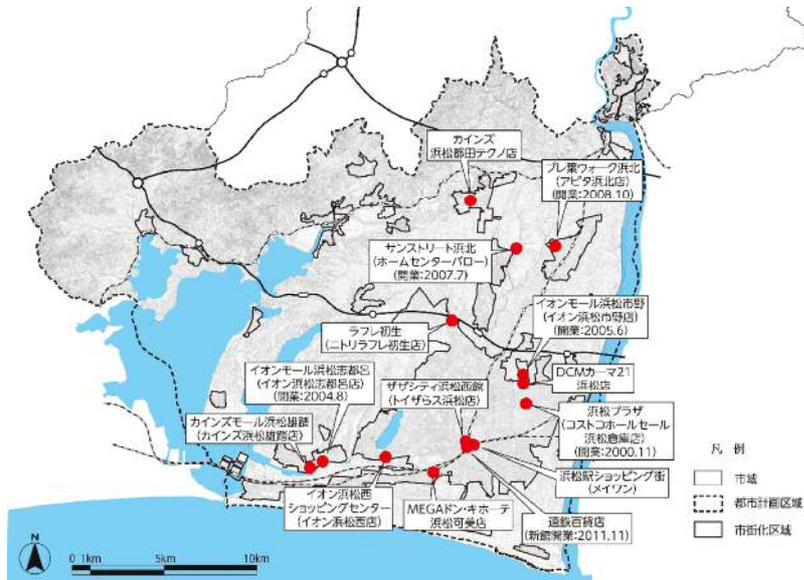
(7) 都心

【現状】

- 大規模小売店舗法が廃止された2000（平成12）年以降、市街化区域の郊外部や市街化調整区域に大規模集客施設が多数立地しています。（図1-28）それに併せて、市全域に占める中心市街地の売り場面積のシェアが減少しています。（図1-29）
- 中心市街地の休日歩行者通行量も大幅に減少しましたが、遠鉄百貨店新館が開業した2011（平成23）年以降は持ち直し、おおむね横ばいで推移しています。（図1-30）

【課題】

- 市街化区域の郊外部や市街化調整区域における大規模集客施設やロードサイドショップの立地に伴う都心の商業機能の低下に対応し、本市の顔として魅力ある都心を再生するためには、商業をはじめとする都市機能の無秩序な拡散を抑制し、都心へ高次都市機能を誘導するとともに、市内外の多くの人が集い、交流する賑わいの場として、都心の空間そのものの魅力を高める必要があります。



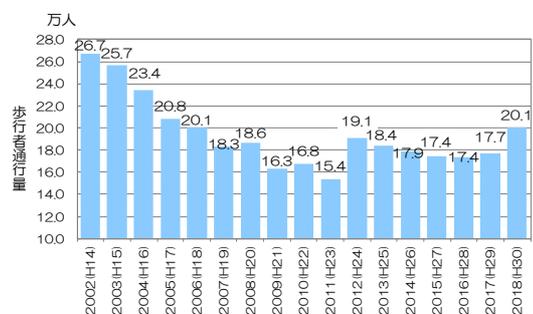
資料：全国大型小売店総覧（2019年版）を基に作成

図 1-28 大型ショッピングセンターの立地状況（10,000 m²以上）



資料：商業統計調査、経済センサス活動調査を基に作成

図 1-29 浜松市全域と中心市街地の売り場面積の推移



資料：浜松市中心市街地歩行者調査

図 1-30 中心市街地における休日歩行者通行量の推移(25地点の合計値)

(8) 集約

【現状】

- 本市と人口規模が類似している政令指定都市（新潟市、静岡市、岡山市、北九州市、熊本市）を比較すると、本市のコンパクトな都市の実現に関する評価指標は、全体として低くなっています。（図1-31）
- 本市の市街化区域内人口密度は51.7人/haであり、政令指定都市の中では18番目となっています。（図1-32）

【課題】

- 本市は他の政令指定都市と比べてコンパクトな都市づくりが遅れています。コンパクトな都市の実現に向けて、都心や拠点への都市機能や居住の誘導など、より一層の取組が必要です。

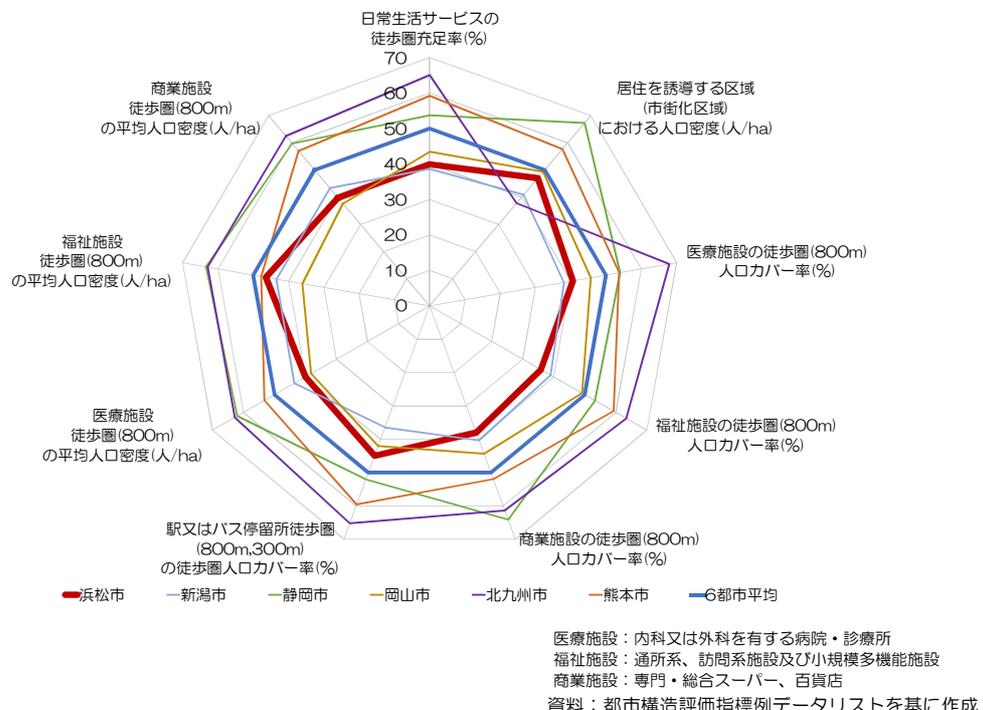
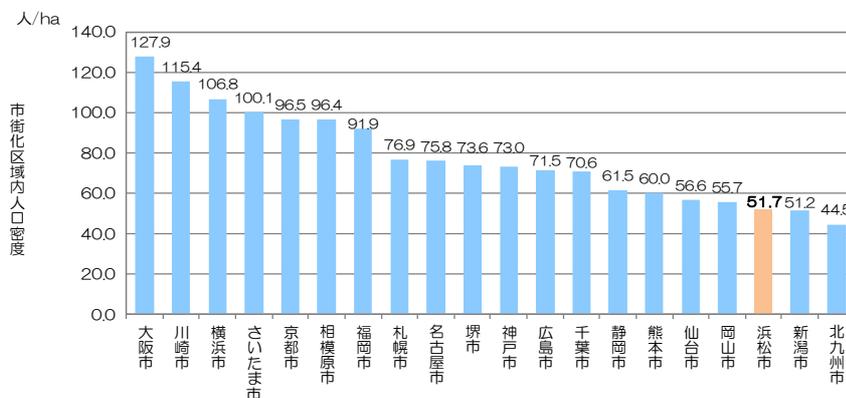


図 1-31 都市構造に係る主な評価指標の偏差値



資料：都市計画現況調査（H29）を基に作成

図 1-32 政令指定都市の市街化区域内人口密度

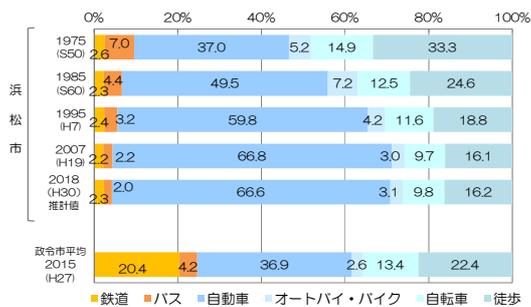
(9) 公共交通

【現状】

- 西遠都市圏における代表交通手段分担率は、自動車利用の割合が増加傾向にある一方で、鉄道、バスなどの公共交通の割合が減少傾向にあります。また、他の政令指定都市と比較すると、本市の鉄道、バスの割合が低くなっています。(図1-33)
- 本市の鉄道利用者数はおおむね横ばいで推移していますが、バス利用者数は減少傾向にあります。(図1-34)
- バスの運行本数は、各路線で減少しています。(図1-35)

【課題】

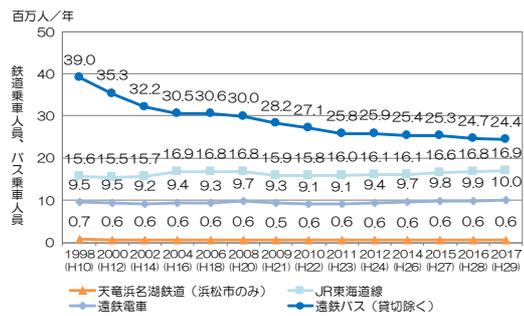
- 本市の交通体系は、自動車に過度に依存した状況となっており、バス利用者の減少がバス路線のサービスレベルの更なる低下を招いています。コンパクトな都市の実現のためには、公共交通と連携した土地利用を推進するとともに、過度に自動車に依存せず、公共交通を主体とした歩いて暮らせる交通体系を構築することが必要です。



※2018は推計値、政令指定都市は全国都市交通特性調査(H27)でデータがある15市の平均値

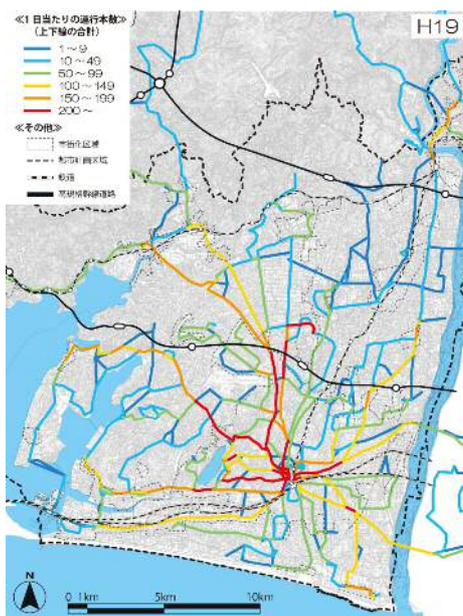
資料：浜松市1975～2007は第1～4回西遠PT調査

図 1-33 代表交通手段分担率の推移

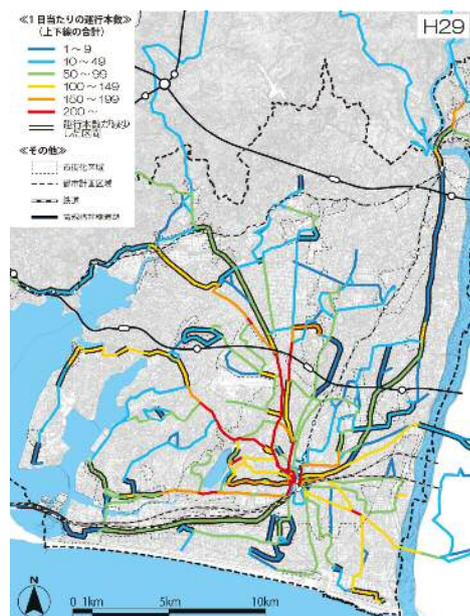


資料：浜松市統計書を基に作成

図 1-34 浜松市の鉄道・バス乗車人員の推移



資料：遠州鉄道提供データ (H19年10～12月)



資料：遠州鉄道提供データ (H29年10月)

図 1-35 バス停間運行本数の変化

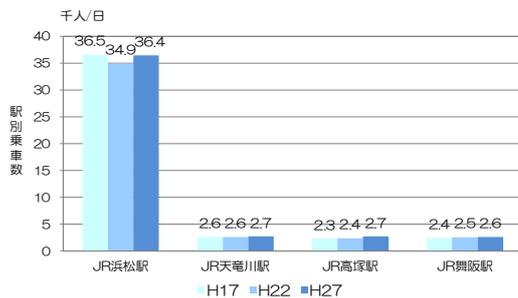
(10)拠点の交流

【現状】

- 前計画で都市機能を集積する拠点と位置づけしたJR鉄道駅うち、JR浜松駅の乗車人員はおおむね横ばいで推移していますが、JR高塚駅、JR天竜川駅及びJR舞阪駅の乗車人員は増加傾向にあります。(図1-36)
- JR高塚駅、JR天竜川駅及びJR舞阪駅において、駅前広場の整備など交通結節点の機能強化に取り組んでいます。
- 前計画で産業を集積する拠点として位置づけしたインターチェンジ(以下、ICという。)、スマートICの出入り交通量は、東名高速道路のICでは減少傾向にありますが、新東名高速道路のIC、スマートICでは、おおむね横ばいで推移しています。(図1-37)

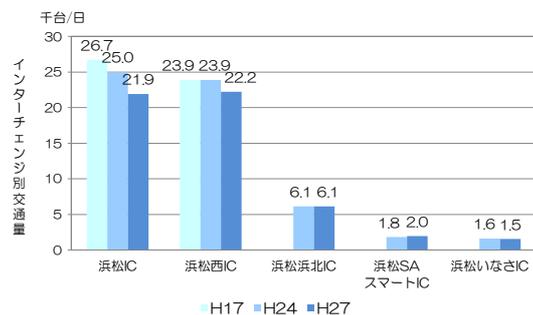
【課題】

- 駅前広場の整備などにより交通利便性が向上した鉄道駅では、乗車人数が増加するなど交流が活性化しています。都心の再生や地域相互の連携強化のためには、引き続き、土地利用と連携した交通環境の整備を推進し、ヒト・モノ・カネ・情報の交流の活性化を図ることが必要です。



※本計画では、駅名を通称で示しています
 ※JR浜松駅は新幹線の乗車数を含む
 資料：浜松市統計書を基に作成

図 1-36 都市機能を集積する拠点の
JR 駅別乗車人員の推移



資料：静岡県統計年鑑(運輸・通信)を基に作成

図 1-37 産業を集積する拠点の
IC 別交通量の推移

(11) 景観・歴史的風致

【現状】

- 浜松市景観条例に基づく届出制度や景観計画重点地区の指定などにより、良好なまち並み景観の保全・形成がなされています。(図1-38)
- 本市には、多様な自然や歴史・文化により育まれた国及び県指定文化財が、多数存在しています。(図1-39)

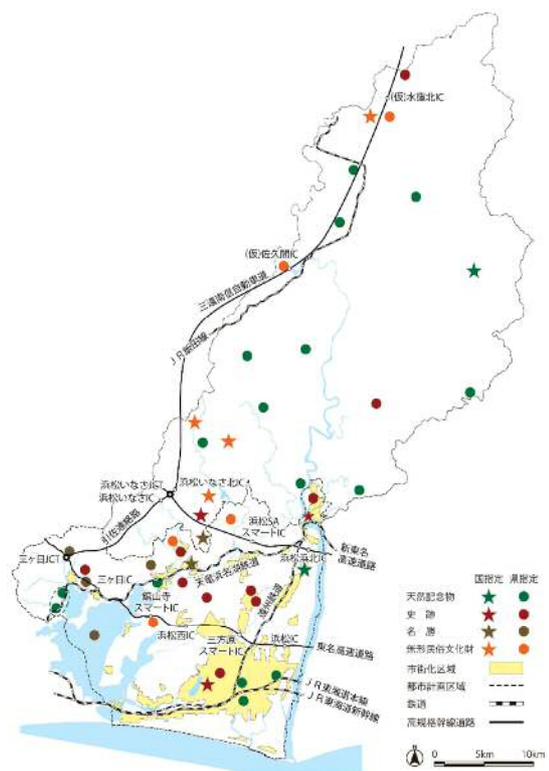
【課題】

- 本市は、広大な市域において、多様な自然や歴史・文化資源を数多く有しており、これらを背景に各地域で個性ある景観が形成されています。都心をはじめとする都市の魅力を高め、市民生活の質を高める良好な都市環境を形成するためには、本市が有する自然や地域資源、歴史・文化資源により生み出される景観を守り、育み、創る取組をより一層推進していくことが必要です。



資料：浜松市景観計画などを基に作成

図 1-38 地区の景観形成基準を有する箇所



資料：浜松市資料を基に作成

図 1-39 国及び県指定文化財の分布

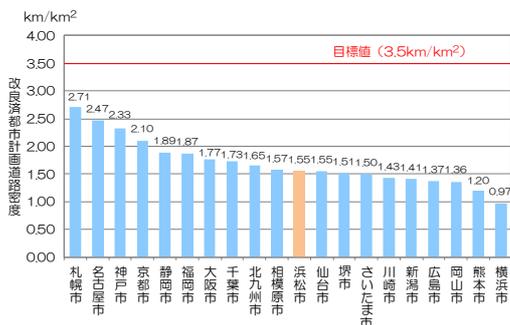
(12)都市基盤・都市経営

【現状】

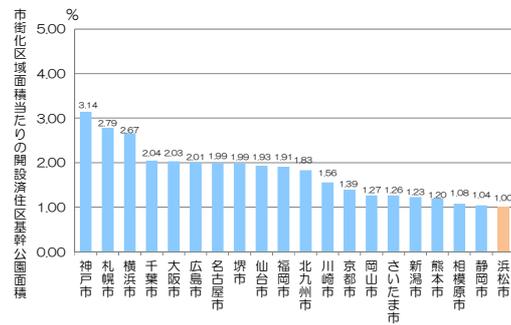
- 本市の市街化区域の改良済都市計画道路密度は1.55km/k㎡で、望ましい水準である3.5km/k㎡を下回っており、政令指定都市の中では11番目となっています。(図1-40)
- 本市の市街化区域内の開設済住区基幹公園(都市公園)の面積割合は1.0%で、政令指定都市の中で最下位となっています。(図1-41)
- 市街化区域の24%で土地区画整理事業が完了しています。都市計画道路や住区基幹公園は、土地区画整理事業が未施行である都心近郊を中心に不足しています。(図1-42)
- 本市では、今後インフラ資産の改修・更新経費が増加することが予測されています。(図1-43)
- 本市の普通会計は、歳出総額のうち扶助費の割合が増加傾向にある一方で、投資的経費の割合が減少傾向にあります。(図1-44)

【課題】

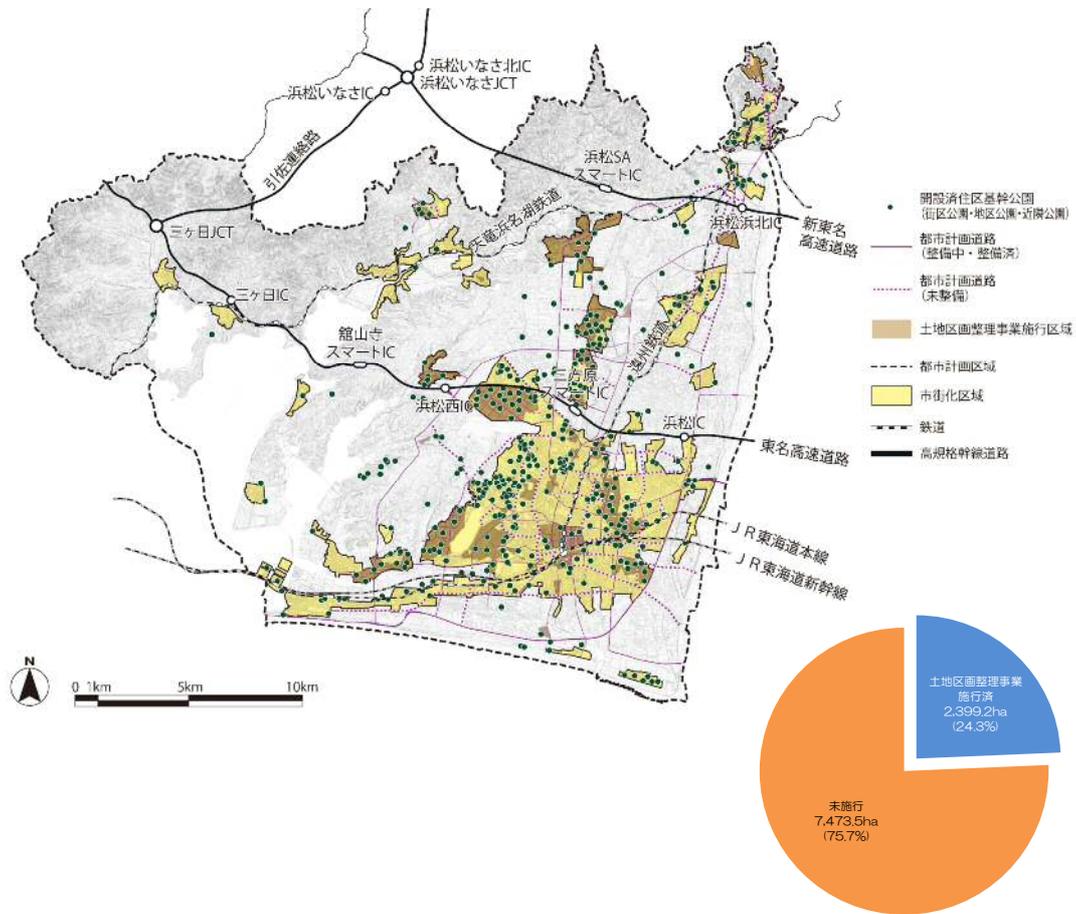
- 市街化区域のうち、土地区画整理事業の施行区域などでは、都市計画道路や住区基幹公園が整備され、良好な市街地が形成されている一方で、都心近郊などの土地区画整理事業の未施行区域では、都市計画道路や住区基幹公園が不足するなど都市基盤が不十分な地域があります。市民生活の質の向上や安全・安心な都市づくりのためには、引き続き、市街地整備とともに、都市計画道路や公園の適正な配置・整備などによる良好な都市環境の形成が必要です。
- 高齢化の進展による社会保障費の増加に加えて、今後のインフラの改修・更新費用の増加など、限られた財政状況の中で効率的な都市経営と効果的な公共投資を進めていくためには、都市のコンパクト化に向けた公共施設などの整備、管理更新の優先度の明確化するなど、公共投資の選択と集中が必要です。



資料：国土交通省 都市計画現況調査 (H29) を基に作成
 図 1-40 政令指定都市の市街化区域内改良済都市計画道路密度



資料：国土交通省 都市公園整備水準調査 (H29) を基に作成
 図 1-41 政令指定都市の市街化区域面積当たりの開設済住区基幹公園の面積



資料：国土交通省 都市計画現況調査（H29）を基に作成

図 1-42 土地区画整理事業の施行区域、都市計画道路・住区基幹公園の整備状況及び土地区画整理事業の施行面積(右下枠内)

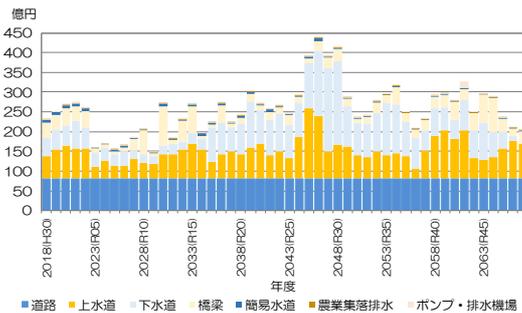


図 1-43 インフラ資産に係る改修・更新経費試算結果(RBM後、用途別年度別)

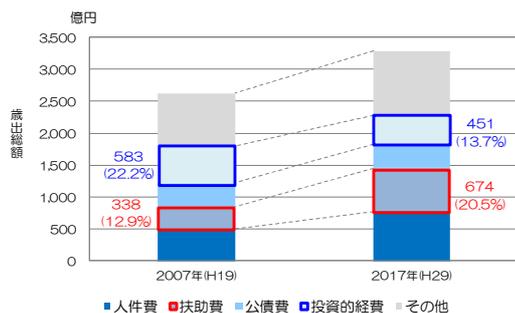


図 1-44 浜松市普通会計に占める扶助費と投資的経費の比率の推移

(13)防災

【現状】

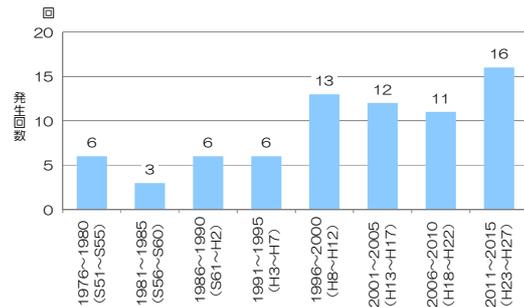
- 政府の地震調査委員会において、マグニチュード8～9クラスの南海トラフ巨大地震の今後30年以内の発生確率は最大で80%になると公表されました。
- 南海トラフ巨大地震が発生した場合、本市では甚大な人的及び建物被害が想定されています。(表1-2)
- 本市における時間雨量50mm以上の短時間強雨の発生回数は増加傾向にあります。(図1-45)
- 本市では、地震をはじめとする災害リスクに関する各種ハザードマップの作成・公表を行うなど、総合的な防災・減災対策に取り組んでいます。(図1-46)

【課題】

- 切迫性が高まっている南海トラフ巨大地震や、近年、全国各地で頻発化・激甚化している局地的大雨、台風などによる被害を最小化するための防災・減災対策とともに、東日本大震災などの大規模災害からの復興都市づくりの課題・教訓を踏まえ、事前の備えを念頭に置いた安全・安心な都市づくりが必要です。

死者数	建物全壊・焼失数
約 23,180 人	約 134,600 棟
(うち津波：約 16,610 人)	

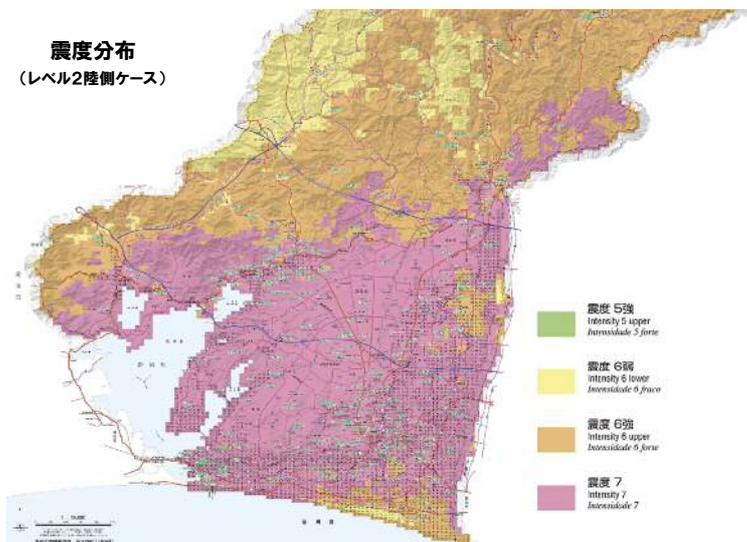
※被害想定等：静岡県第4次地震被害想定（レベル2陸側ケース）
資料：静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）



資料：気象庁HPを基に作成

表 1-2 南海トラフ巨大地震発生時の人的・建物被害想定

図 1-45 短時間強雨(時間雨量 50mm 以上)の発生回数



資料：浜松市地震防災マップ

図 1-46 浜松市地震防災マップ(南部)

(14)市民協働

【現状】

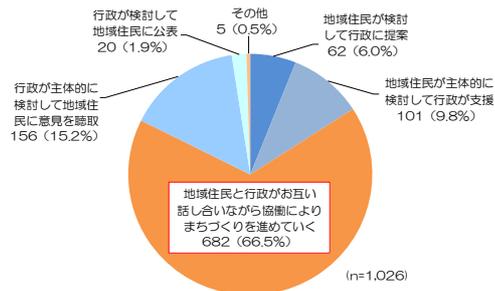
- 浜松市住民協議による土地利用の推進及び調整に関する条例（以下、住民協議推進条例という。）を活用した地区計画の決定を6地区で行っています。（表1-3）
- 都市計画提案制度を活用した都市計画の決定又は変更を6地区で行っています。（表1-4）
- 2016（平成28）年まちづくりに関するアンケートでは、「地域住民と行政によるまちづくりの進め方」の設問に対して、「地域住民と行政がお互い話し合いながら協働によりまちづくりを進めていく」を選択した人の割合が約3分の2を占めています。（図1-47）

【課題】

- 市民からは行政との協働によるまちづくりが望まれており、地域のまちづくり活動や地区計画の決定など、着実に住民参加・協働によるまちづくりが行われています。引き続き、協働によるまちづくりが推進するよう、取組の強化が必要です。

No	地区計画名	計画決定・変更年月日	建築条例施行年月日
1	卸本町地区計画	H17. 6. 28 H19. 4. 1 H29. 3. 10	—
2	山手町地区計画	H18. 8. 1 H19. 4. 1	H18. 10. 1
3	蛸塚一丁目南部地区計画	H18. 11. 1 H19. 4. 1	H19. 1. 1
4	蛸塚二区地区計画	H21. 11. 20	H22. 3. 1
5	西上池川地区計画	H22. 8. 10	H22. 9. 30
6	広沢二丁目3部地区計画	H24. 3. 30	H24. 6. 16

表 1-3 住民協議推進条例を活用した地区計画の決定内容(6地区)



資料：H28 まちづくりに関するアンケート（浜松市）を基に作成

図 1-47 今後の地域まちづくりの進め方の調査

提案の総称	提案数	都市計画の提案内容				提案受理年月日	都市計画の決定・変更内容			
		都市計画の種類(名称)	決定の種類	面積(ha)/延長(m)	提案者		都市計画の種類(名称)	決定の種類	面積(ha)/延長(m)	都市計画決定年月日
鍛冶町地区	1	都市再生特別地区(鍛冶町地区)	変更	1.1	土地所有者等	H22. 11. 9	都市再生特別地区(鍛冶町地区)	変更	1.1	H23. 4. 1
高竜地区	1	地区計画(高竜地区)	決定	11.3	高竜まちづくりの会	H22. 4. 28	地区計画(高竜地区)	決定	11.3	H23. 3. 29
旭板屋地区	1	市街地再開発事業	変更	2.0	土地所有者等	H27. 8. 12	市街地再開発事業(旭・板屋地区)	変更	2	H28. 3. 24
浜松駅前旭・砂山地区	1	地区計画(浜松駅前旭・砂山地区)	変更	1.6	土地所有者等	H20. 12. 1	地区計画(浜松駅前旭・砂山地区)	変更	1.6	H21. 5. 25
西都地区	1	地区計画(西都地区)	変更	76.2	土地所有者等	H15. 12. 26	地区計画(西都地区)	変更	76.2	H16. 5. 28
鍛冶町三丁目	1	高度利用地区(鍛冶町三丁目)	変更	1.1	土地所有者等	H22. 11. 9	高度利用地区(鍛冶町三丁目)	変更	1.1	H23. 4. 1

資料：都市計画年報を基に作成

表 1-4 都市計画提案制度を活用した都市計画の決定又は変更内容

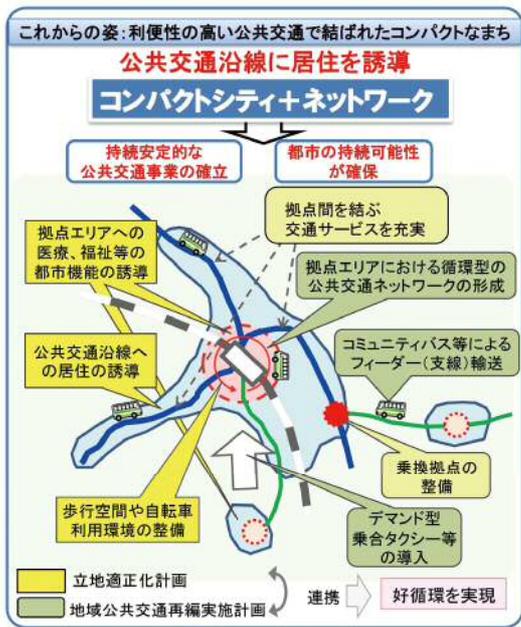
(15)国の動向

【現状】

- 国土のグランドデザイン2050では、国土づくりの基本的な考え方として、「コンパクト+ネットワーク」を掲げ、国全体の生産性を高める国土構造を構築していくことが示されました。
- これを受け、2014（平成26）年8月に都市再生特別措置法の一部改正により立地適正化計画制度が創設され、地方公共団体が中心となって「コンパクト+ネットワーク」を構築するための仕組みが設けられました。（図1-48）
- まち・ひと・しごと創生基本方針2018において、「コンパクト+ネットワーク」の本格的推進の方針が示されました。
- 未来投資戦略2018において、「まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティ実現」として、スマートシティへの取組により「コンパクト+ネットワーク」を加速化させる方針が示されました。（図1-49）
- 2015（平成27）年8月に閣議決定された国土形成計画において、「自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるグリーンインフラに関する取組を推進する」ことが示されました。

【課題】

- 国の動向を受け、本市では2019（平成31）年1月に立地適正化計画を策定し、さらに、2019（令和元）年10月にデジタルファースト宣言をしました。今後は、「コンパクト+ネットワーク」の本格的な推進とともに、スマートシティへの取組を加えることで、コンパクトな都市の実現に向けた取組の加速化が求められています。
- 本市では、これまでも都市づくりにおいて、自然環境が持つ防災・減災、地域振興、環境といった各種機能を活用した取組を実施してきました。国の動向などを受け、今後は、自然環境が有する多様な機能をより積極的に活かしたグリーンインフラの取組を推進していくことが求められています。



資料：立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）

図 1-48 「コンパクト+ネットワーク」の考え方

スマートシティ

⇒ 都市の抱える諸課題に対して、ICT などの新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区



資料：スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】（国土交通省）

図 1-49 スマートシティの定義

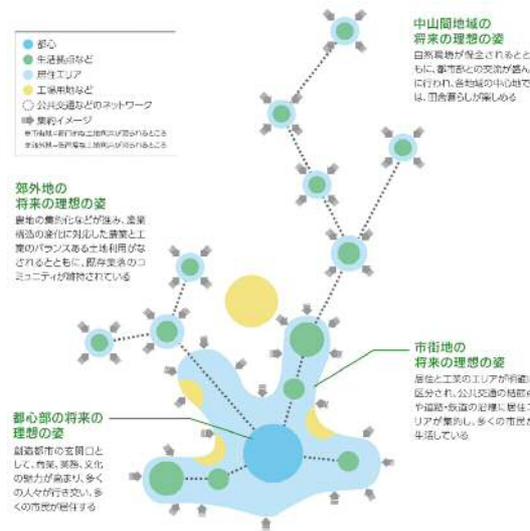
(16)総合計画

【現状】

- 浜松市総合計画では、まちづくりの基本的な考え方を「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」としています。（図1-50）

【課題】

- まちづくりの基本的な考え方のもと、コンパクトな都市の実現に向けたより一層の取組が必要です。



資料：浜松市総合計画

図 1-50 まちづくりの基本的な考え方の概念図

(17)SDGs

【現状】

- 2015（平成27）年5月に国連サミットにおいて、SDGsを含む2030アジェンダ（経済・社会・環境をめぐる広範な課題に総合的に取り組む行動計画）が採択され、国の取組のもと、本市は2018（平成30）年6月、全国29都市の一つとして「SDGs未来都市」に選出されました。（図1-51）

【課題】

- SDGsの達成に向けた取組を推進するため、都市計画部門においては、持続可能な都市づくりの推進に向けた総合的な取組が必要です。



資料：国際連合広報センターHP

図 1-51 SDGs の 17 の目標ロゴマーク

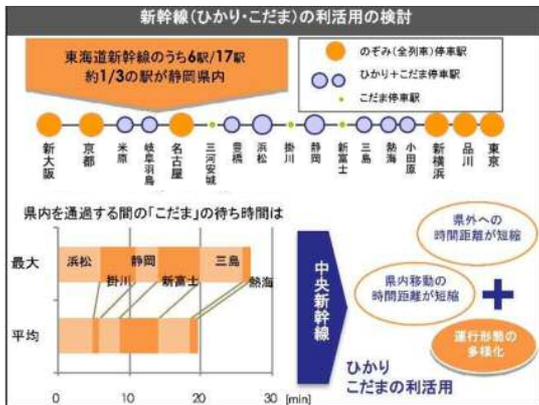
(18)社会経済情勢

【現状】

- リニア中央新幹線整備に伴い、「のぞみ」タイプが多いダイヤからJR浜松駅に停車する「ひかり」タイプへのシフトなど、東海道新幹線の運用形態の変化が期待されます。（図1-52）
- 新東名高速道路は、2012（平成24）年に御殿場JCT-三ヶ日JCT区間が開通し、2023（令和5）年に全線開通される予定です。（図1-53）
- 官民ITS構想・ロードマップ2019では、2025（令和7）年までに高速道路での完全自動運転を目標に掲げられるなど、今後、自動運転の普及が急速に進展することが予想されます。（図1-54）
- 新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大し、我が国では新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が発令され、不要不急の外出の自粛要請等の対応がされました。これらの新型コロナ危機は、テレワークやデジタル化の進展といった社会経済に大きな影響を与えるなど、都市に様々な変化をもたらしたと考えられます。

【課題】

- 高速交通網の変化を本市の活力創出へ取り込むことが必要です。
- 自動運転の普及は、更なる自動車依存の高まりにつながり、都市構造に影響を与える可能性があります。持続可能な都市の実現のためには、コンパクトな都市づくりと整合した自動運転技術の適切な活用が必要です。
- 新型コロナ危機を踏まえても、都市の重要性や機能の集積の必要性は変わらず、コンパクトな都市の実現という方向性は変わらないと考えられます。その上で、都市の持つ集積のメリットを更に伸ばす取組に加えて、新型コロナ危機を契機として高まるニーズに対応した空間形成などの一層の取組が必要です。

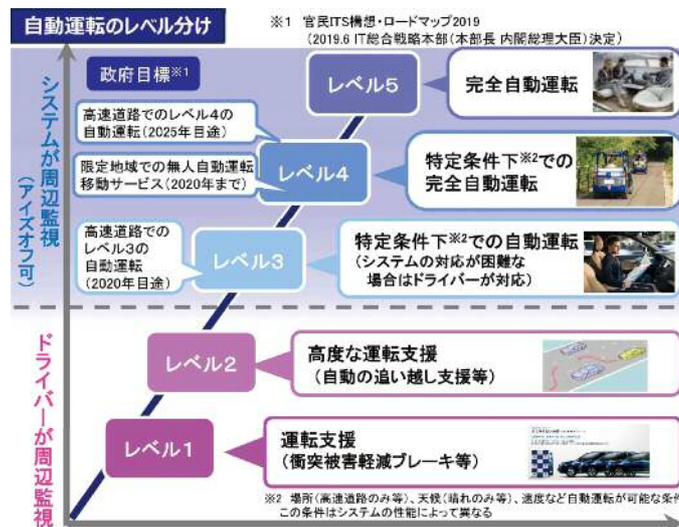


資料：静岡県交通基盤部管理局

資料：国土交通省浜松河川国道事務所HPを基に作成

図 1-52 新幹線(ひかり・こだま)の利活用の検討

図 1-53 高規格幹線道路の整備状況



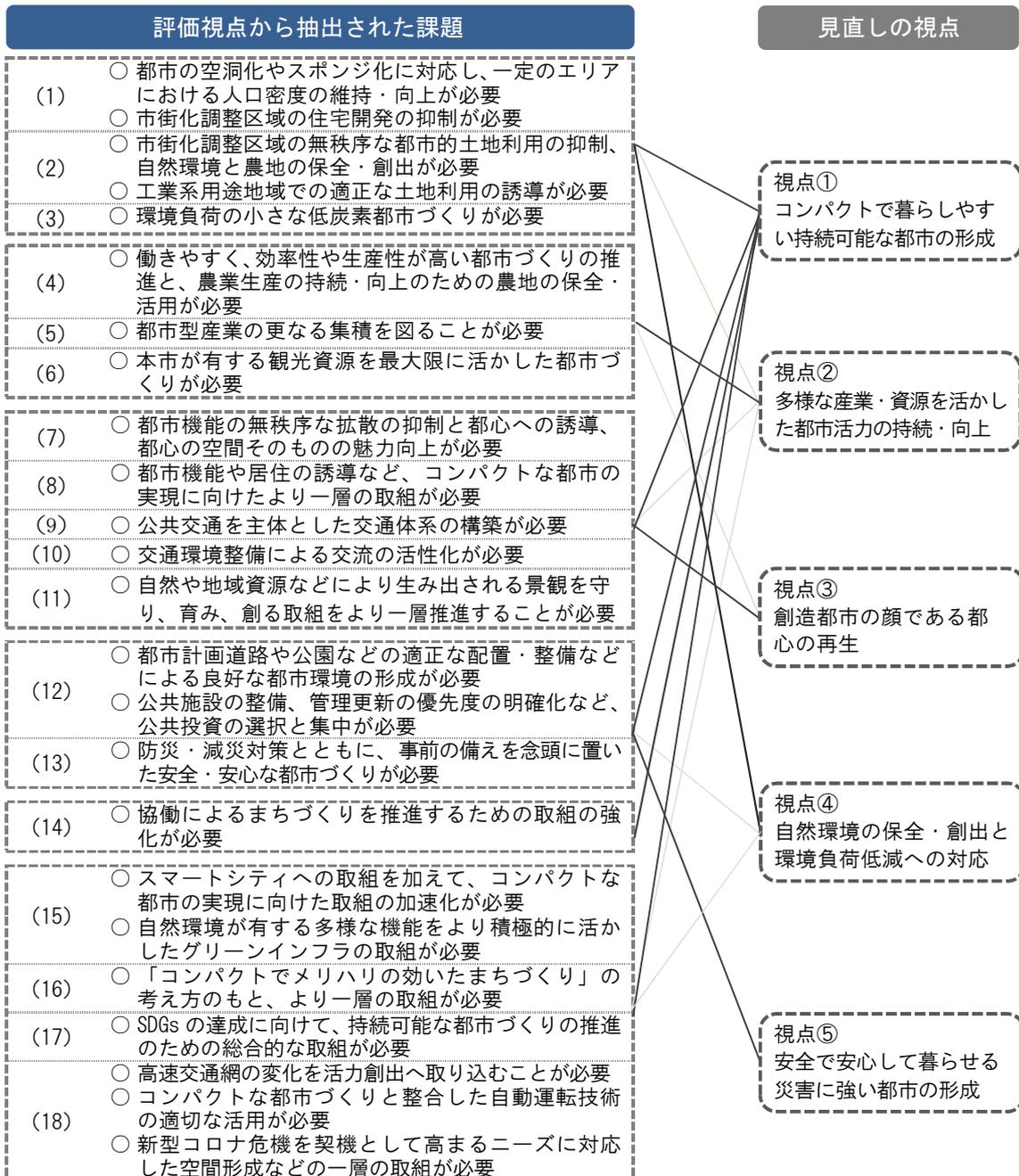
資料：国土交通省自動運転戦略本部（第6回：R1.11.22）

図 1-54 自動運転のレベル分け

4 見直しの視点

本格的な人口減少社会の到来や限られた財政状況の中でも、都市の持続可能性の確保や都市活力の持続・向上のためには、都市計画の基本理念のもと、コンパクトな都市（拠点ネットワーク型都市構造）の実現に向けたより一層の取組が重要となります。しかしながら、本市では依然として市街化調整区域で都市の外延的拡大が進む一方で、市街化区域では都市のスポンジ化などの新たな課題が生じており、その課題に対応するための都市計画の基本理念の補強とともに、目標の見直しが必要となっています。

そこで、前計画の都市計画の基本理念に基づく評価視点から抽出された課題から、本計画の新たな目標を設定するための「見直しの視点」を以下のとおり導き出しました。



第2章 都市計画の基本理念と目標

- 1 都市計画の基本理念
- 2 都市計画の目標

第2章 都市計画の基本理念と目標

1 都市計画の基本理念

浜松市総合計画で掲げる都市の将来像（市民協働で築く『未来へかがやく創造都市・浜松』）を実現するため、前計画の「都市計画の基本理念」を踏襲しつつ、第1章で整理した現状評価と課題を踏まえ、都市づくりに取り組むうえでの規範となる考え方や姿勢を「都市計画の基本理念」として以下のとおり示します。

多彩に輝き、持続的に発展する都市

○自然環境と共生した持続可能な都市の実現

豊かな自然の恵みを市民生活に活かし、また、深刻化する地球環境問題の克服に貢献するため、都市機能や居住の無秩序な拡散を抑制し、利便性の高い公共交通沿線に誘導するなど、都市全体におけるメリハリのある土地利用を推進するとともに、公共投資の選択と集中、スマートシティ、グリーンインフラの取組により、将来世代に引き継ぐ、自然環境と共生した持続可能な都市を目指します。

○都市活力の持続と向上

三遠南信地域や県西部地域などの広域圏の発展をけん引する都市としてふさわしい都市活力を生み出していくため、都市活動の中心であり都市の顔である都心の再生とともに、これまでの本市の発展を支えてきた工業や農業をはじめ、多様な産業の更なる活発化や、交流人口の拡大につながる都市づくりを目指します。

○地域特性を活かした都市づくりと相互連携の強化

都市機能が集積する地域から自然環境豊かな地域までそれぞれの役割を明確にしたうえで、地域固有の産業基盤や自然資源、歴史・文化・伝統などの地域特性を活かした都市づくりを目指します。また、ヒト・モノ・カネ・情報のネットワークを活かして地域相互の連携を強化することにより、新しい価値や文化、産業が次々と生まれる創造都市の実現を目指します。

○市民生活の質の向上

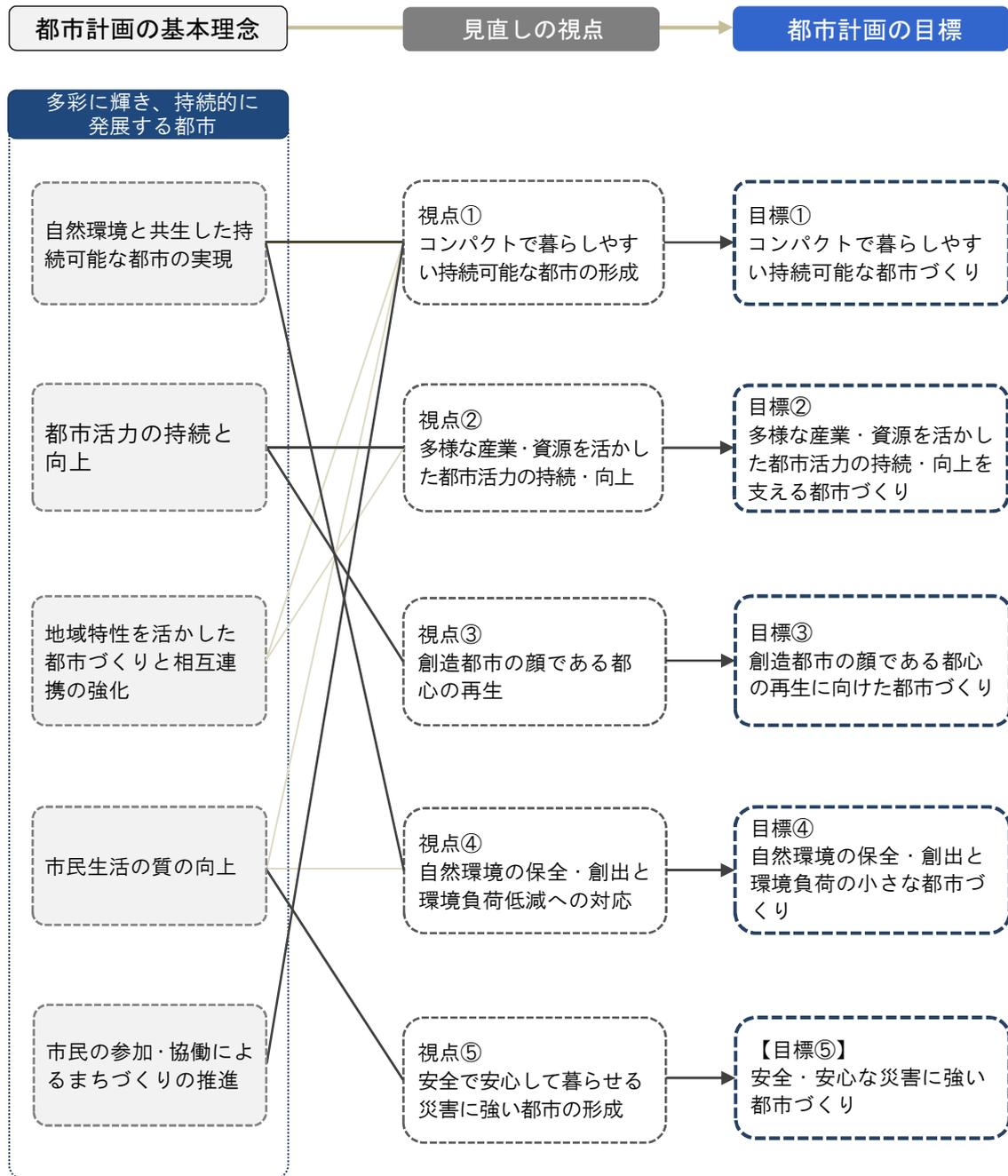
市民一人ひとりの暮らしが充実し、市民生活の質の向上が実感できるよう、日常生活の利便性の確保、良好な都市環境や歩いて暮らせる交通環境の形成、都市の防災性の向上など、安全・安心・快適な都市づくりを目指します。

○市民の参加・協働によるまちづくりの推進

地域特性に応じた創意工夫による魅力的なまちづくりを推進し、地域の課題を解決する地域力を高めるため、市民、市民活動団体、事業者などがまちづくりの主役として各自の役割を果たすとともに、それぞれの主体が協働する仕組みと体制を強化します。

2 都市計画の目標

第1章において評価視点から抽出された課題を整理した「見直しの視点」や前述の「都市計画の基本理念」に基づき、5つの「都市計画の目標」を示します。



■見直しの視点①

コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市の形成

- 本市は既に人口減少社会を迎えているものの、依然として市街地外では居住人口や都市的土地利用が増加するなど、都市の外延的な拡大が進行しています。都市の持続可能性を確保するためには、都市の拡大を抑制し、都市のコンパクト化を推進することが必要です。さらに、デジタルファースト宣言に基づく、先端技術やデータを活かしたスマートシティへの取組により、都市のコンパクト化を加速させることが必要です。
- 市街地では都市の空洞化やスポンジ化が進行しており、このまま人口減少による低密度化が進むと一定の人口密度に支えられてきた生活サービスの提供が困難になることが懸念されます。将来にわたって市民の暮らしを確保し、向上させるためには、市街地の拠点や公共交通沿線への都市機能や居住の誘導など公共交通と連携した土地利用の推進とともに、良好な都市環境の形成、公共交通を主体とした歩いて暮らせる交通体系の構築など、新型コロナ危機を契機としたニューノーマルのもと、地域特性に応じた多様な主体の協働による取組が必要です。
- 限られた財政状況の中で効果的・効率的な都市経営を進めるためには、都市のコンパクト化に向けて公共施設などの整備や維持管理・更新の優先度を明確化するなど、公共投資の選択と集中が必要です。
- 将来的な自動運転技術の普及は、第2のモータリゼーションとして更なる自動車依存の高まりにつながり、低密度な都市構造へ誘導させる懸念があります。持続可能な都市の実現のためには、公共交通を主体とするコンパクトな都市づくりに整合した自動運転技術の適切な活用が必要です。

■都市計画の目標①

コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり

<p>7 エネルギーをみんなに そしてクリーンに</p> 	<p>9 産業と観光・商業の 施設をつくらう</p> 	<p>11 住み分けられる まちづくりを</p> 	<p>17 パートナシップで 目標を達成しよう</p> 
--	--	--	---

○ コンパクトで持続可能な都市の実現

市街地の拡大や市街地外における無秩序な都市的土地利用を抑制するとともに、市街地における拠点や公共交通沿線へ都市機能や居住を誘導するなど、公共交通と土地利用を連携させることにより、都市全体としてメリハリのある土地利用を推進し、都市のコンパクト化を計画的に進めます。その際、公共施設などの整備や維持管理の優先度の明確化やスマートシティへの取組を加えることにより、持続可能な都市の実現を目指します。

○ 市民の暮らしを向上させる拠点形成と連携強化

市民の日常生活に必要なサービスが将来にわたって確保され、また、これまで以上に便利な暮らしができるよう、医療・福祉・子育て支援・商業などの必要な都市機能を集積させた拠点を、多くの市民がアクセスしやすい鉄道駅周辺などに形成します。さらに、各拠点の補完機能が高まるように、拠点間の移動性を確保し、相互連携を強化します。

○ 多様な主体の協働による地域特性に応じた良好な都市環境の形成

多様な自然環境や文化に身近に触れることができる都市環境を市民の暮らしを豊かにする生活の質の一つとして捉え、都心の賑わいと密着した暮らし、公共交通沿線における利便性の高い暮らし、その周辺の市街地におけるゆとりある暮らし、自然や農地に囲まれたやすらぎある暮らし、自然に囲まれた山あいの暮らしなど、多様な主体の協働による地域特性に応じた良好な都市環境を形成します。

○ 歩いて暮らせる交通体系の実現

誰もが歩きやすく、健康で快適な日常生活が送れるよう、市民の暮らしを支える拠点間を利便性の高い公共交通で結ぶとともに、乗り換えや乗り継ぎのしやすい交通結節点の整備と人中心のゆとりある空間形成をコンパクトでメリハリのある土地利用と一体的に実施することにより、歩いて暮らせる交通体系の実現を目指します。また、将来的な自動運転技術の普及にあたっては、公共交通を主体とした歩いて暮らせる交通体系と整合するよう、自動運転技術を適切に活用します。

■見直しの視点②

多様な産業・資源を活かした都市活力の持続・向上

- 本市が持続的に発展するためには、ものづくりなどの産業面の強みを活かしながら、多様な分野のヒト・モノ・カネ・情報の交流を活性化させ、新たな価値や産業の創出につなげる必要があります。その際、充実した高速道路網やリニア中央新幹線整備に伴う東海道新幹線の将来的な運用形態の変化を活かした拠点形成など、土地利用と交通が連携した都市づくりにより、都市の効率性や生産性を高め、競争力を強化することが必要です。
- 市街地の工業系用途地域内では、工場跡地が住宅や商業施設などの土地利用に転換され、それによって操業を継続する工場との間で環境の摩擦が発生し、既存工場の転出、廃業を招くなど更なる産業の空洞化が進行しています。ものづくり産業の活力の持続・向上を図るためには、工業系用途地域内において工場の操業環境が確保されるように適正に土地利用を誘導することが必要です。
- ものづくりをはじめとする多様な産業の活力を生み出すためには、産業の担い手として子育て世代の女性や高齢者などの多様な人々が活躍できるよう、工場立地の需要に対応した働く場と住まい、子育て支援・医療などのサービス施設が連携した都市づくりを推進し、誰もが働きやすい環境を整えることが必要です。
- 本市は、全国でも上位の農業産出額を誇る農業都市ですが、近年は、農地から宅地などへの転用が進んでおり、営農環境の悪化が懸念されます。こうした状況に対応し、農業生産の持続・向上を図るためには、適切に農地を保全・活用することが必要です。
- インバウンドをはじめとする観光交流の促進のためには、都市機能と自然が共存する恵まれた都市環境をはじめ、ものづくりや音楽文化、食文化などの本市が有する観光資源を最大限に活かした都市づくりが必要です。
- 都市の魅力を高めるためには、本市が有する自然や地域資源、歴史・文化資源により生み出される景観を守り、育み、創っていく都市づくりが必要です。

■都市計画の目標②



○ ヒトやモノなどの交流の活性化による都市活力の持続・向上

ヒト・モノ・カネ・情報の交流を活性化させ、新たな価値や産業の創出につなげるため、高速道路網の開通、東海道新幹線の将来的な運用形態の変化など広域交通ネットワークの進展を活かした拠点形成と連携強化など、産業におけるコンパクト+ネットワークより、都市全体の効率性・生産性を高めます。その際、市街地の既存工業地の維持・再生や市街地外の農地の保全を優先する観点から適正な土地利用を誘導することにより、農業と工業が両立した都市活力の持続・向上を目指します。

○ 多様な人々が活躍できる働きやすい環境の整備

子育て世代の女性や高齢者をはじめ多様な人々が活躍できるよう、働く場である産業立地を適正かつ計画的に誘導・集積した拠点を形成するとともに、その拠点と子育て支援・医療などの都市機能や居住を集積した拠点間を公共交通で連携することにより、誰もが働きやすい環境を整備します。

○ 観光交流を促す拠点とネットワークの形成

ものづくりや音楽文化、食文化などの本市の特長と、浜名湖などの観光資源を最大限に活かした拠点と拠点間のネットワークの形成により観光交流を促します。

○ 多様な資源を活かした魅力ある景観の形成

本市が有する自然や地域資源、歴史・文化資源などの多様な資源により生み出される景観と、それら一体となった人々の営みを守り、育て、創り、次代へ継承していくことにより、誰もが心地よさを感じられる魅力ある景観を形成します。

■見直しの視点③

創造都市の顔である都心の再生

- 市街地の郊外部や市街地外への大規模商業施設やロードサイドショップの立地など、商業をはじめとする都市機能の無秩序な拡散により、都心の都市機能が低下し、衰退を招いています。広域圏をけん引し、創造都市の顔としてふさわしい都心を再生するためには、市民、出張者、観光客などの多くのヒト・モノ・カネ・情報が集まり、活動し、交流する賑わいの場として、文化・歴史資源を活かした多様な高次都市機能の集積とともに、空間そのものの魅力を高め、歩きたくなる都市空間を創出することが必要です。



■都市計画の目標③

創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり



○ 多様な高次都市機能の集積による賑わいの再生

広域圏をけん引し、創造都市の顔である都心では、市民、出張者、観光客などの多くの人々が集まり、活動や交流が活発化するよう、音楽文化や食文化、歴史資源を活かした商業・業務、教育・文化、コンベンションなどの多様な高次都市機能の集積とその広域連携の強化や都心居住の促進を図ることにより賑わいを再生します。

○ 歩きたくなる魅力ある都市空間の創出

ヒト・モノ・カネ・情報を集め、交流する場として、快適さ、美しさ、移動や回遊のしやすさなど、空間そのものの魅力を高め、居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出します。

○ 都市全体における適正な土地利用の誘導による都心の再生

市街地の郊外部や市街地外への商業をはじめとする都市機能の無秩序な拡散を抑制するとともに、都心や拠点へ役割分担に応じて誘導するなど、都市全体として適正な土地利用を誘導することにより都心の再生を図ります。

■見直しの視点④

自然環境の保全・創出と環境負荷低減への対応

- 本市が有する市北部の林地や市街地内外の緑地・農地、浜名湖、遠州灘、天竜川などの水辺地といった自然環境には、二酸化炭素の削減などの環境保全に加えて、生物の生息・生育環境の形成、雨水浸透や洪水調整などの保水、市民の身近な遊び場となるレクリエーションといった多様な機能があり、市民生活の豊かな営みを持続可能なものとするグリーンインフラとして必要不可欠なものです。これらの多面的な機能が発揮されるよう、ニューノーマルのもと、自然環境の保全・創出と活用について量的確保と質的向上に着目した取組が必要です。
- 都市における環境負荷の増加の要因として、自動車交通の増加や道路交通渋滞による温室効果ガスの過剰排出、都市化の進展に伴う人工排熱の増加、都市的土地利用（人工被覆面）の拡大によるヒートアイランド現象の進行などが挙げられます。都市の持続可能性を確保するためには、都市全体における交通エネルギーや熱エネルギーの利用効率が高く、都市気象の緩和が可能な、環境負荷の小さな都市の構築が必要です。

■都市計画の目標④

自然環境の保全・創出と環境負荷の小さな都市づくり



○ 量・質に着目した良好な自然環境の保全・創出と活用

都市の持続的発展に必要なグリーンインフラとして自然環境の持つ多様な機能が発揮されるよう、自然環境の保全・創出とともに、市民生活の質の向上につながる身近な緑地・農地などの地域特性や市民の多様なニーズに柔軟に対応した活用について、量と質に着目した取組を推進します。

○ 環境負荷の小さい持続可能な都市づくり

移動時間の短縮が可能となる都市のコンパクト化、自動車から温室効果ガスの排出の少ない公共交通を主体とした交通体系への転換、道路混雑の解消による都市交通の円滑化など、交通エネルギー消費の少ない低炭素な都市を目指します。さらに、再生可能エネルギーや未利用エネルギーの活用、分散型エネルギーの導入など、都市全体としての省エネルギー化の推進や、自然環境の保全・創出による都市気象の緩和などにより、環境負荷の小さい持続可能な都市の実現を目指します。

■見直しの視点⑤

安全で安心して暮らせる災害に強い都市の形成

- 南海トラフ巨大地震や近年頻発化・激甚化する局地的大雨・台風などの被害に対する懸念が高まっています。こうしたあらゆる災害に対して、市民の生命・財産を守り、被害を最小化するためには、ハード対策のみではなく、ソフト対策も適切に組み合わせた防災・減災対策が必要です。また、これらの災害により被災した場合においても、迅速に復旧・復興を図れるようにするためには、防災・減災対策に事前に復興へ備える対策を加えた、安全で安心して暮らせる災害に強い都市の形成に向けた総合的な取組を推進することが必要です。

■都市計画の目標⑤

安全・安心な災害に強い都市づくり



○ ハード・ソフト対策の適切な組み合わせによる防災性の向上

地震災害、風水害などのあらゆる災害に対して、市民の生命や財産を守るため、都市基盤の整備によるハード対策と、災害リスクを考慮した土地利用規制などによるソフト対策の適切な組み合わせた効果的な取組により、都市の防災性の向上を図ります。

○ 迅速な復旧・復興ができる災害に強い都市づくり

大規模自然災害に対して、事前の防災・減災対策による被害の最小化や、災害時における円滑な避難や救助・救援活動の確保、発災後の迅速な復旧・復興が図られるよう平時から十分に備えることにより、災害に強い都市の実現を目指します。

第3章 将来都市構造

- 1 目指すべき将来都市構造
- 2 将来都市構造形成の考え方
- 3 将来都市構造の枠組み
- 4 将来都市構造図
- 5 将来の暮らしのイメージ

第3章 将来都市構造

1 目指すべき将来都市構造

将来都市構造は、本計画が示す都市計画の基本理念や目標を実現するための都市を形づくる空間的な構造について、都市の骨格を構成する「都市全体に関わる土地利用」「都市活動を支える各機能が集積した拠点」「拠点を結ぶ都市の主要なネットワーク」などにより、その特徴を表すものです。

本市の都市構造は、かつては徒歩や自転車での移動を主体としたコンパクトな都市構造でしたが、人口増加、モータリゼーションの進展に伴い都市が拡大するにつれ、自動車での移動を主体とした拡散型の都市構造が形成されてきました。(図3-1①→②)

そして、人口減少期に突入した前計画策定時(平成17)以降においても、依然として市街地外で人口が増加する一方で、市街地で人口が減少するなど、都市構造が更に低密度に拡散している状況です。(図3-1②→③)

本計画の目標年次としている2045(令和27)年には1980(昭和55)年程度まで人口が減少することが予測されており、持続可能な都市経営の観点からすると、人口減少の規模に応じて都市をコンパクトにしていくことが求められます。

こうした状況に対応し、第2章で定めた「コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり」をはじめとする都市計画の目標を達成するためには、コンパクトシティの一つの形として、かつての徒歩や自転車での移動を主体とした一極集中型のコンパクトシティへ回帰するのではなく、基幹的な公共交通沿線に複数の拠点を形成し、その拠点や公共交通を中心に都市の集約を図ることにより、公共交通を主体とした便利な暮らしが可能となる「拠点ネットワーク型都市構造」を本市の目指すべき将来都市構造とし、都市構造の転換を図っていきます。(図3-1③→④)

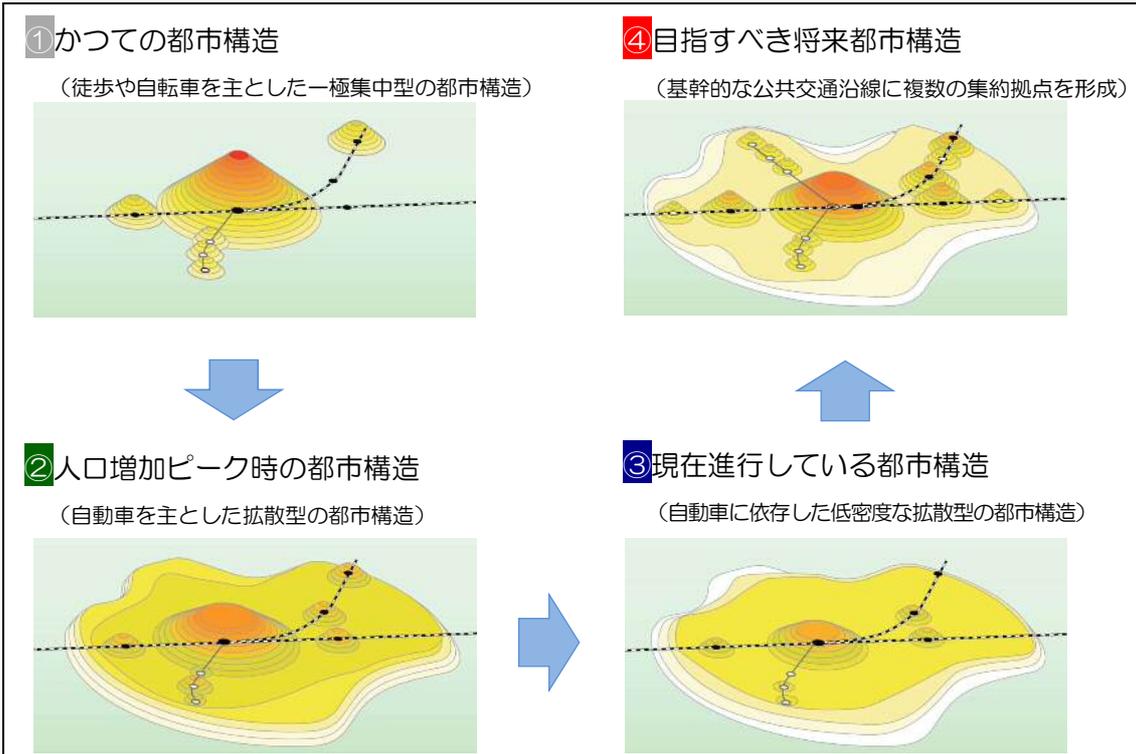
■都市計画の目標

【目標①】	【目標②】	【目標③】	【目標④】	【目標⑤】
コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり	多様な産業・資源を活かした都市活力の持続・向上を支える都市づくり	創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり	自然環境の保全・創出と環境負荷の小さな都市づくり	安全・安心な災害に強い都市づくり

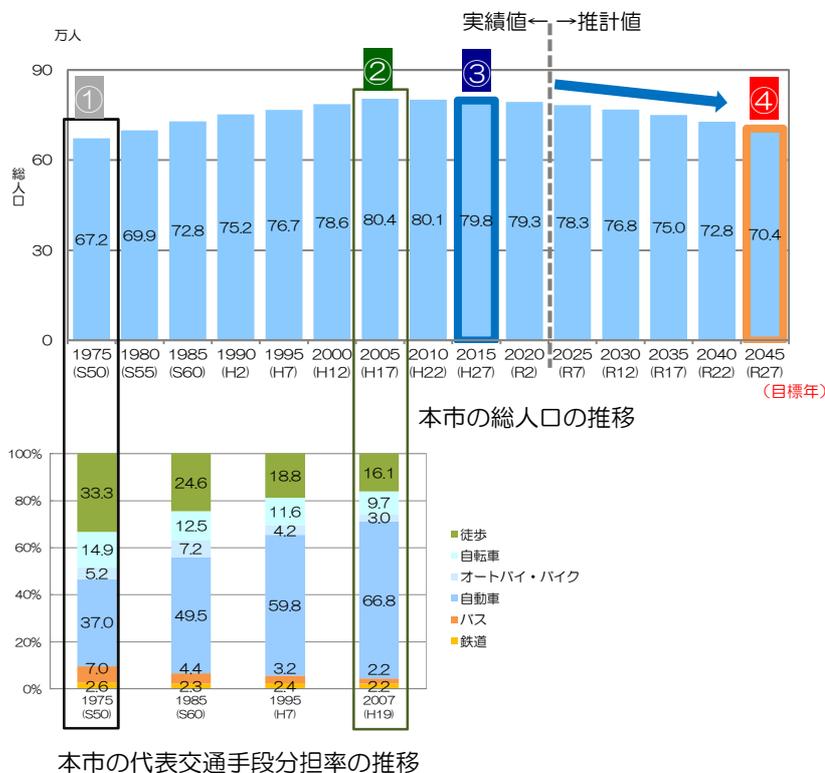
■将来都市構造

拠点ネットワーク型都市構造

拠点ネットワーク型都市構造とは、基幹的な公共交通沿線に都市機能が集積した複数の拠点が形成され、その拠点と公共交通を中心に都市が集約されるとともに、拠点間が公共交通を基本として有機的に連携されたコンパクトな都市構造のことをいいます。この都市構造の実現により、過度に自動車に依存することがなく、高齢者をはじめとする誰もが出歩きやすい健康で快適な暮らしの確保、財政的・経済的に持続可能な都市経営、都市の低炭素化などが可能となります。



かつての都市構造と目指すべき将来都市構造のイメージ (①～④)



資料：都市構造は、国土交通省社会資本整備審議会資料を基に作成
 人口推移は、国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料を基に作成
 代表交通手段分担率は、第1～4回西遠PT調査を基に作成

図 3-1 拠点ネットワーク型都市構造への転換イメージ

2 将来都市構造形成の考え方

(1) 拠点形成の考え方

都市機能には、食品スーパー、診療所などのように日常的に利用する生活に密着した身近なサービス機能から、百貨店、総合病院などのように非日常的に多くの人が利用する高次のサービス機能まであります。そのサービス機能の役割とサービスを利用する人の行動を基にした移動圏域の階層（都心圏域、地域圏域及び生活圏域）に応じて、都市機能が集約した拠点（都心、副都心、地域拠点及び主要生活拠点）を主要な鉄道駅やバス停の周辺に形成します。そして、その拠点間を利便性の高い公共交通によって相互連携することにより、各拠点の補完機能を高め、市民が効率的にサービスを利用できるようにします。（図 3-2）

また、広域交通ネットワークを活かした都市活力の持続・向上を図るため、広域交通の利便性の高い IC 周辺などに、ものづくりを中心とした産業を集積する拠点（産業拠点）を形成するとともに、浜名湖などの観光資源を活かした観光交流を促進するため、既存の滞在型観光商業地などに、広域圏を対象とした観光施設を集積する拠点（観光拠点）を形成します。（図 3-3）

(2) ネットワーク形成の考え方

拠点間のネットワークは、効率的な都市づくりを進める観点から既存の公共交通の基幹的な路線を軸として、拠点の役割分担と機能連携に応じて公共交通のサービスレベルを段階的に構成するとともに、公共交通相互又は徒歩、自転車、自動車などから運行頻度の高い公共交通に乗り換えしやすい機能的な交通結節点を拠点に設けることにより、利用しやすい公共交通ネットワークを形成します。（図 3-3）

さらに、拠点とその周辺や拠点間を結ぶ公共交通沿線では、人中心のゆとりある空間形成により、徒歩、自転車による安全で快適な移動性を確保します。これにより、過度に自動車に依存することなく、適度な徒歩移動を伴うことで、高齢者をはじめ誰もが健康的で利便性の高い日常生活が可能となる都市を形成します。

また、産業拠点や観光拠点と都市機能を集積する都心などを公共交通で結ぶことにより、働く人や観光客など誰もが移動しやすい交通ネットワークを形成します。（図 3-3）

(3) 居住地形成の考え方

市街地外における居住の無秩序な拡散を抑制するとともに、市街地の都市機能を集積する拠点とその周辺や、拠点間を結ぶ公共交通沿線に人口密度の高い居住地を形成します。これにより、基幹的な公共交通を中心に集約されたコンパクトでメリハリのある都市を実現するとともに、都心における賑わいと密着した暮らし、拠点周辺や公共交通沿線における利便性の高い暮らし、その周辺の市街地におけるゆとりある暮らし、自然や農地に囲まれたやすらぎのある暮らしなど、地域の暮らしと交通体系に応じた便利で暮らしやすい都市環境を形成します。

このような公共交通を中心とした拠点と居住地の形成により、公共交通沿線の土地利用と公共交通利用の需要が一体的に高まり、公共交通の維持と効率的な土地利用が連携したコンパクトな都市づくりが可能となります。

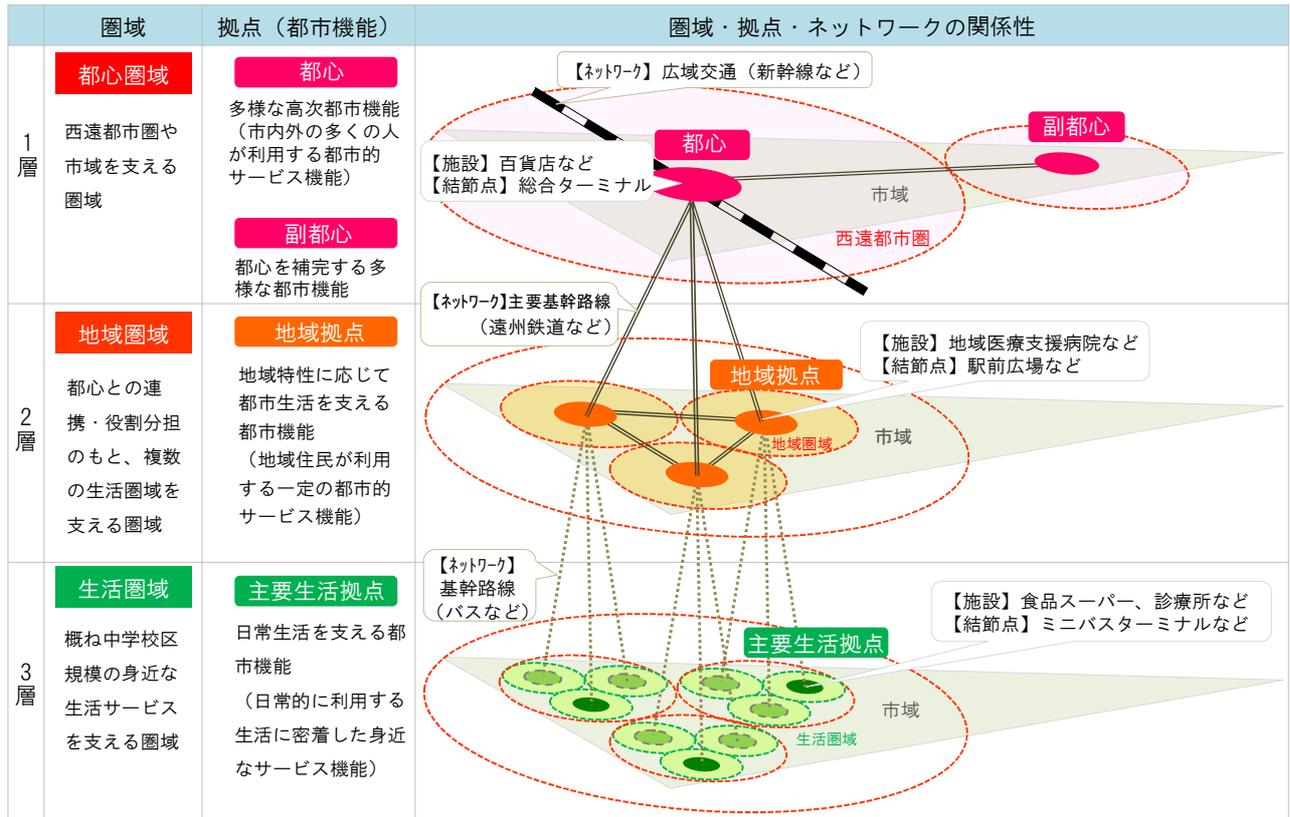


図 3-2 階層性を考慮した拠点とネットワーク形成のイメージ



図 3-3 目指すべき将来都市構造のイメージ

3 将来都市構造の枠組み

第2章で示した5つの都市計画の目標から、都市を構成する4つの空間的な要素（拠点・軸・土地利用の基本区分・帯）を抽出し、将来都市構造を構成します。

目標	【目標①】コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり
都市構造の要素	<p><拠点></p> <p>西遠都市圏や市域をけん引し、広域的な利用者を対象とした都市的サービスを提供できる多様な高次都市機能を集積する拠点として、東海道新幹線など広域交通の玄関口である鉄道駅周辺に「都心」を配置します。</p> <p>広大な市域を有する本市にあって、市北部地域の市民を対象とした都心を補完する都市的サービスを提供できる多様な都市機能を集積する拠点として、浜北地域の中心駅周辺に「副都心」を配置します。</p> <p>地域圏域の中心として、地域住民を対象とした一定の都市的サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する拠点として、旧市町の中心地区であり、利便性の高い公共交通の鉄道駅又はバス停周辺に「地域拠点」を配置します。</p> <p>生活圏域の市民を対象とした日常的に利用する身近な生活サービスを提供できる都市機能を集積する主要な拠点として、利便性の高い公共交通の主要な鉄道駅又はバス停周辺に「主要生活拠点」を配置します。</p>
	<p><軸></p> <p>西遠都市圏において、「都心」「地域拠点」「主要生活拠点」と周辺都市の拠点を基幹的な公共交通で結び、都市圏の住民の暮らしの移動を支え、相互を連携強化する交通軸として「広域交流軸」を配置します。</p> <p>市域において、「都心」「副都心」「地域拠点」「主要生活拠点」を基幹的な公共交通で結び、市民の暮らしの移動を支え、相互を連携強化する交通軸として「拠点間連携軸」を配置します。</p>
	<p><土地利用の基本区分></p> <p>都市全体においてコンパクトでメリハリのある土地利用を推進するため、市街化を促進する「市街地」と市街化を抑制する「市街地外」を明確に区分します。</p> <p>その「市街地」はおおむね現在の市街化区域の範囲とし、市街地の更なる拡大を抑制するとともに、「市街地外」では無秩序な都市的土地利用を抑制します。</p> <p>さらに、「市街地」では円滑な都市活動と良好な都市環境を確保するとともに、都心、副都心、地域拠点、主要生活拠点とその周辺や、拠点間を結ぶ公共交通沿線において、徒歩による便利な暮らしができる人口密度の高い居住地を形成する「歩いて暮らせる居住地」を配置し、公共交通と連携した土地利用を推進します。また、その周辺の市街地にゆとりある暮らしができる居住地を形成する「周辺市街地」を配置します。</p>
	 <p>The diagram illustrates the urban structure framework with a legend:</p> <ul style="list-style-type: none"> 「拠点」 (Nodes): <ul style="list-style-type: none"> 都心 (City Center): Red circle 副都心 (Sub-city Center): Pink circle 地域拠点 (Regional Node): Orange circle 主要生活拠点 (Major Life Node): Green circle 「軸」 (Axes): <ul style="list-style-type: none"> 広域交流軸 (Regional Exchange Axis): Dashed line with arrows 拠点間連携軸 (Node-to-node Linkage Axis): Solid line with arrows 「土地利用」 (Land Use): <ul style="list-style-type: none"> 歩いて暮らせる居住地 (Walkable Living Area): Orange shaded area 周辺市街地 (Peripheral Urban Area): Yellow shaded area 市街地外 (Outside Urban Area): Green shaded area 中山間地 (Mountainous Area): Light green shaded area

都市構造の要素	<p>目標 【目標②】多様な産業・資源を活かした都市活力の持続・向上を支える都市づくり</p> <p><拠点></p> <p>ものづくり産業を中心として、新たな価値や産業の創出につなげるための産業を集積する拠点として、広域交通の利便性の高い高速道路のIC周辺などに「産業拠点」を、都市型産業を集積する拠点として広域交通の玄関口である鉄道駅周辺に「都心」を配置します。</p> <p>また、魅力ある観光資源を活かして、広域圏を対象とした観光施設を集積する拠点として、既存の滞在型観光商業地に「観光拠点」を、広域交通の玄関口である鉄道駅周辺に「都心」を配置します。</p> <p><軸></p> <p>本市と周辺都市とを結び、広域圏におけるヒトやモノなどの交流を支える広域交通軸として「広域交流軸」を配置します。</p> <p>また、産業拠点や観光拠点と都市機能を集積する都心などを公共交通で結び、働く人や観光客の移動を支える交通軸として「拠点間連携軸」を配置します。</p> <p><土地利用の基本区分></p> <p>「市街地」のうち、「周辺市街地」では既存工業地の維持・再生を図るとともに、「歩いて暮らせる居住地」では働く人の便利な暮らしを支えます。</p> <p>また、「市街地外」では、農業と工業が両立した活力の向上を図るため、農地の保全を最優先としつつ、ものづくり産業の適正な土地利用を誘導します。</p> <div data-bbox="813 940 1308 1635"> </div>
---------	--

目標	【目標③】 創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり	
都市構造の要素	<p><拠点></p> <p>創造都市の顔として多様な高次都市機能の集積とともに、交流の場としての魅力を高め、居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出する拠点として、広域交通の玄関口である鉄道駅周辺に「都心」を配置します。</p> <p><軸></p> <p>本市と周辺都市とを結び、広域圏におけるヒト・モノ・カネ・情報の交流を促進する「広域交流軸」を配置します。</p> <p><土地利用の基本区分></p> <p>都心に多様な高次都市機能の集積が図られるように、「市街地」では拠点の役割に応じて適正に都市機能を集積するとともに、「市街地外」では無秩序な都市機能の拡散を抑制します。</p>	

目標	【目標④】 自然環境の保全・創出と環境負荷の小さな都市づくり	
都市構造の要素	<p><帯></p> <p>都市の貴重な斜面樹林や豊かな水辺地を保全し、みどり豊かな都市生活や生物多様性、健全な水循環の確保、レクリエーションの空間形成などを図る帯として「水辺の帯」と「都市のみどりの帯」を配置します。</p> <p><土地利用の基本区分></p> <p>「市街地」では、地域特性に応じて生活の質を高める身近な緑地や農地を保全・創出するとともに、都市のエネルギー消費の削減やエネルギー利用の効率化により低炭素な都市づくりを進めます。</p> <p>また、「市街地外」と「中山間地」では、多様な機能を持つ良好な自然環境と農地の保全・創出を最優先します。</p>	

目標	【目標⑤】安全・安心な災害に強い都市づくり
都市構造の要素	<p><拠点・軸・土地利用の基本区分></p> <p>あらゆる災害に対して、市民の生命や財産を守るのため、市民の暮らしを支える都市機能を集積する拠点（都心、副都心、地域拠点及び主要生活拠点）と拠点間を相互に連携する「拠点間連携軸」及びその周辺で居住を促す「歩いて暮らせる居住地」は、災害リスクを考慮して配置します。</p>

序

1

2

第3章

4

5

6

将来都市構造

4 将来都市構造図

「3 拠点ネットワーク型都市構造の枠組み」で抽出した以下の土地利用の基本区分、拠点、軸、帯により将来都市構造図を示します。

■土地利用の基本区分

構成	解説
市街地	おおむね現在の市街化区域の範囲において、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を形成する地域
歩いて暮らせる居住地	市街地のうち、都市機能を集積する拠点とその周辺や拠点間を結ぶ公共交通沿線において、歩いて便利に暮らせる人口密度の高い居住地を形成する地域
周辺市街地	市街地のうち、歩いて暮らせる居住地の周辺にあり、ゆとりある暮らしができる居住地と既存の工業の維持・再生を図る工業地で構成する地域
市街地外	おおむね現在の市街化調整区域の範囲において、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する地域
中山間地	おおむね現在の都市計画区域外の範囲において、豊かな自然環境や生物多様性を保全し、森林や水辺地など自然資源を活かした地域づくりを進める地域

■拠点

構成	解説
都心	創造都市の顔であり、西遠都市圏や市域をけん引する中心として、市内外の多くの人が集い、活発な交流により賑わいが創出されるよう、多様な高次都市機能の集積や魅力ある空間を創出する拠点 配置 JR 浜松駅周辺
副都心	都心を補完する多様な都市機能を集積する拠点 配置 遠州鉄道浜北駅・遠州鉄道小松駅周辺
地域拠点	地域の中心として、一定の都市的サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する拠点 配置 天竜浜名湖鉄道気賀駅周辺、志都呂・堀出前地区、二俣・西鹿島地区
主要生活拠点	市民の身近な生活サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する主要な拠点 配置 JR 高塚駅周辺、JR 天竜川駅周辺、遠州鉄道上島駅周辺、遠州鉄道小林駅周辺、追分地区、住吉地区
産業拠点	ものづくり産業を中心として、新たな価値や産業創出につなげるための産業を集積する拠点 配置 浜松 IC 周辺、浜松西 IC 周辺、浜松浜北 IC 周辺、浜松スマート IC・新都田地区周辺 産業施設の例 研究開発施設、工場、トラックターミナル、物流倉庫など
観光拠点	浜名湖を中心とした観光資源を活かして、広域圏を対象とした観光施設を集積する拠点 配置 舘山寺地区、JR 弁天島駅周辺 観光施設の例 リゾートホテル、旅館、民宿、レジャー施設、土産物店、観光案内所、飲食店など

※本計画では、駅名を通称で示しています。

■拠点（都市機能増進施設の例）

構成	商業・業務	医療	福祉	金融	教育・文化	行政
都心	百貨店 シティホテル			地方銀行本店 都市銀行支店	大学 多目的ホール 博物館 美術館	国・県機関 市役所
副都心	映画館 オフィスビル		有料老人ホーム		専門学校	
地域拠点		地域医療 支援病院			図書館	区役所
主要生活 拠点	食品スーパー ドラッグストア 商店街	一般病院 診療所	通所型高齢者 福祉施設	地方銀行支店	保育所 こども園	協働センター

※上位の拠点には、下位の都市機能増進施設も含まれます。

■軸

構成	解説
広域交流軸	本市と周辺都市を結び、広域圏におけるヒト・モノ・カネ・情報の交流を支える広域交通軸
拠点間連携軸	各拠点間を公共交通で結び、働く人や観光客などの移動や市民の暮らしを支える交通軸

■帯

構成	解説
都市のみどりの帯	天竜川河岸段丘の斜面樹林及び都田川両岸の樹林を保全しつつ、みどり豊かな都市生活や生物多様性を確保する帯
水辺の帯	浜名湖、遠州灘、天竜川の豊かで雄大な水辺地を保全し、観光・レクリエーションの場として活用する帯

■目標ごとの要素図

【目標①】コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり



【目標②】多様な産業・資源を活かした都市活力の持続・向上を支える都市づくり



【目標③】創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり



【目標④】自然環境の保全・創出と環境負荷の小さな都市づくり



■ 将来都市構造図



《拠点》

	都心
	副都心
	地域拠点
	主要生活拠点
	産業拠点
	観光拠点

《軸》

	広域交流軸
	拠点間連携軸

《帯》

	都市のみどりの帯
	水辺の帯

《土地利用の基本区分》

市街地	
	歩いて暮らせる居住地
	周辺市街地
市街地外	
	中山間地
----- 都市計画区域	



5 将来の暮らしのイメージ

拠点ネットワーク型都市構造が実現することにより、地域内や地域間をどのような交通手段を使って、どのような生活サービスを利用できるのかなど、将来の暮らしの姿について各地域のイメージを以下のとおり示します。

■将来の暮らしのイメージ

「都心」の暮らしのイメージ



- 商業・業務、教育・文化・行政など多様な高次都市機能が集積し、創造都市の顔として魅力的で、居心地が良く歩きたくなる都市空間が創出されています。
- 都心居住者をはじめ、様々な地域に住む市民や市外からの出張者や観光客など多くの人が集い、街なかが賑わっています。
- 市内外の誰もが公共交通を使って都心へ訪れやすい交通体系が構築されています。

「副都心、地域拠点、主要生活拠点」の暮らしのイメージ



- 駅前や主要バス停前には商業・医療・福祉など、拠点の役割分担と地域特性に応じて日常生活に必要なサービス施設が集積しています。
- 周辺地域に住む市民は、公共交通や徒歩・自転車により容易に拠点へ訪れることができます。
- 都心へは、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより容易に訪れるこ

「歩いて暮らせる居住地」の暮らしのイメージ



- 公共交通や徒歩・自転車により、商業・医療・福祉など日常生活に必要なサービス施設が集積する拠点に容易に訪れることができますなど、歩いて便利な暮らしができます。
- 身近な公園や歩行空間・自転車通行空間が整備され、良好な居住環境が形成されています。
- 都心へは、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより容易に訪れることができます。

「周辺市街地（居住地）」の暮らしのイメージ



- 戸建住宅が建ち並び、近くの空き地を市民農園として活用するなど、ゆとりある暮らしができます。
- 自転車やバス、自動車などにより最寄りの拠点まで移動し、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより都心まで訪れることができます。

「市街地外」の暮らしのイメージ



- 自然環境や農地が保全され、豊かな自然環境に囲まれたやすらぎのある暮らしができます。
- 自動車やデマンドバス、タクシーなどにより最寄りの拠点まで移動し、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより都心まで訪れることができます。

「中山間地」の暮らしのイメージ



- 森林や水辺地が保全され、豊かな自然環境に囲まれた山あいの暮らしができます。
- 自動車やデマンドバスなどにより拠点まで移動し、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより都心や副都心まで訪れることができます。
- 自然環境などの地域資源を活かした市内間交流が行われています。

第4章 分野別の方針

- 1 土地利用
- 2 都市交通
- 3 みどり
- 4 景観・歴史的風致
- 5 低炭素・エネルギー
- 6 都市防災
- 7 その他都市施設

第4章 分野別の方針

分野別の方針では、前章までに示した都市計画の目標や、目指すべき将来都市構造を実現するために必要な取組について、7つの分野（土地利用、都市交通、みどり、景観・歴史的風致、低炭素・エネルギー、都市防災、その他都市施設）ごとに、都市計画区域内における都市計画の基本的な考え方や基本方針を示します。

都市計画の目標		分野別の方針						
		土地利用	都市交通	みどり	景観・歴史的風致	低炭素・エネルギー	都市防災	その他都市施設
目標① コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり	コンパクトで持続可能な都市の実現							
	市民の暮らしを向上させる拠点形成と連携強化	◎	◎	○	○	○		◎
	多様な主体の協働による地域特性に応じた良好な都市環境の形成							
	歩いて暮らせる交通体系の実現							
目標② 多様な産業・資源を活かした都市活力の持続・向上を支える都市づくり	ヒトやモノの交流の活性化による都市活力の向上							
	多様な人々が活躍できる働きやすい環境の整備		◎	○	○			
	観光交流を促す拠点とネットワークの形成							
	多様な資源を活かした魅力ある景観の形成							
目標③ 創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり	多様な高次都市機能の集積による賑わいの再生							
	歩きたくなる魅力ある都市空間の創出	○						○
	都市全体における適正な立地誘導による都心の再生							
目標④ 自然環境の保全・創出と環境負荷の小さな都市づくり	量・質に着目した良好な自然環境の保全・創出と活用		○	◎	○	◎		
	環境負荷の小さい持続可能な都市づくり							
目標⑤ 安全・安心な災害に強い都市づくり	ハード・ソフト対策の適切な組合せによる防災性の向上	○		○			◎	
	迅速な復旧・復興ができる災害に強い都市づくり							
将来都市構造		分野別の方針						
拠点ネットワーク型都市構造		◎	◎	◎	○	○	○	○

※ 「都市計画の目標」のうち、7つの分野別の方針において特に関係性が高い項目は「◎」、関係性の高い項目は「○」と表示

「都市計画の目標」と「分野別の方針」の関係性

1 土地利用

(1)土地利用の基本的な考え方

○ 公共交通と連携したコンパクトでメリハリのある土地利用

今後の本格的な人口減少社会の到来や限られた財政状況の中においても、市民の日常生活に必要なサービスが将来にわたって確保され、また、これまで以上に質の高い便利な暮らしができるよう、サービス提供が困難となりかねない低密度に拡散した都市構造から、便利で効率的なサービス提供が可能な拠点ネットワーク型都市構造への転換を図ります。

このため、市街地の拡大や市街地外における無秩序な都市的土地利用の抑制と、市街地における拠点やその周辺、拠点間を結ぶ公共交通沿線への都市機能や居住の誘導など、公共交通と連携した土地利用を推進するとともに、その土地利用に応じた市街地整備などの公共投資を優先化することにより、都市全体においてコンパクトでメリハリのある土地利用を計画的に進めます。

○ 多様な地域に応じた暮らしや都市活力を支える土地利用

本市には、高次都市機能が集積する都心から、市北部などの豊かな自然環境を有する中山間地まで多様な暮らしが可能な生活基盤、ものづくり都市として発展してきた産業基盤、地域資源を活かした観光基盤があります。これらの多彩な基盤を活かし、市民の豊かな暮らしや都市活力を支える土地利用を適正かつ計画的に誘導します。

商業・業務系土地利用は、市民の暮らしを支えるサービス機能とその役割分担と地域特性に応じて都心や各拠点に集積することにより、サービスが効率的に提供されるよう適正に土地利用を誘導します。また、既存の滞在型観光商業地に観光施設を集積することにより、観光資源を活かした観光交流を促進します。

住居系土地利用は、都心における賑わいのある暮らし、歩いて暮らせる居住地における利便性の高い暮らし、周辺居住地におけるゆとりある暮らし、自然や農地に囲まれたやすらぎのある暮らしなど、それぞれの暮らしに応じた土地利用を誘導し、地域特性に応じた良好な居住環境を形成します。

工業系土地利用は、市街地の既存工業地の維持・再生、市街地外の自然環境と農地の保全を優先しつつ、広域交通の利便性の高いIC周辺などに適正かつ計画的な土地利用を誘導することにより、都市活力の持続・向上を図ります。

(2)土地利用の基本方針

① 区域区分の方針

方針1) コンパクトな都市づくりのための土地利用

- ・ 本格的な人口減少社会の到来が予想される中、本市が目指す拠点ネットワーク型都市構造への転換を図るため、引き続き、区域区分を堅持し、市街化を促進する市街化区域と、市街化を抑制して自然環境と農地の保全を最優先する市街化調整区域を明確に区分することにより、コンパクトでメリハリのある土地利用を推進します。
- ・ 市街化調整区域から市街化区域への編入については、自然環境と農地の保全、市街地の拡大の抑制によるコンパクトな都市づくりの推進のため、原則、行わないものとしします。
- ・ ただし、工業系土地利用については、産業活力の持続・向上のため、工業需要の適切な見通しなどを勘案した中で、必要に応じて産業拠点周辺などの適正な位置において、土地区画整理事業などの面整備を前提とした市街化区域の編入を検討します。
- ・ また、住居系土地利用については、コンパクトな都市づくりの推進のため、将来の人口動向などを勘案した中で、必要に応じて公共交通の利便性の高い鉄道駅周辺などの拠点ネットワーク型都市構造の実現に資する位置において、土地区画整理事業などの面整備を前提とした市街化区域の編入を検討します。
- ・ 市街化区域から市街化調整区域への編入については、今後の人口減少に比例してコンパクトな都市づくりを推進する必要があることを考慮し、中長期的な都市全体の人口動向から市街化区域の規模の縮小が必要な場合は、人口密度の低下が見込まれる地域などにおいて、地域特性や災害リスク、自然環境と農地の保全などを総合的に勘案し、その必要性について検討します。

② 市街地の土地利用の方針

<商業・業務系土地利用の方針>

方針2) 都心や各拠点の役割と地域特性に応じた都市機能の集積のための土地利用

■全般

- ・ コンパクトな都市づくりの推進、都心の賑わい再生、市民の暮らしを支える生活サービスの確保などのため、無秩序な都市機能の拡散を抑制するとともに、都心や各拠点に役割分担と地域特性に応じた都市機能を集積します。
- ・ このため、都市機能の適正な配置と密度構成の観点から用途地域を設定するとともに、特別用途地区などを併せて定めることにより、都市全体にわたる適正かつ合理的な土地利用を推進します。さらに、都心や各拠点における高度利用地区などの容積緩和制度を活用した土地の高度利用や、都市機能増進施設の立地誘導により、メリハリのある土地利用を推進します。

- ・ 都心、副都心、地域拠点及び主要生活拠点では、拠点の役割分担と地域特性に応じた都市機能の集積や良好な都市環境の形成を図るため、それぞれの土地利用に応じて、市街地再開発事業の促進や土地区画整理事業の推進などにより、都市基盤整備と一体となった低未利用土地の有効活用・高度利用を誘導します。
- ・ 低未利用土地の利活用にあたっては、専門のノウハウや周辺住民のニーズなどに知見を有する都市再生推進法人などとの官民連携によるエリアマネジメントや都市再生の取組を検討します。
- ・ 公共施設のうち、市内外の多くの来訪者が利用する庁舎、文化・観光施設などの再編・再配置による新たな施設立地については、拠点ネットワーク型都市構造の実現の観点から、鉄道駅周辺など公共交通の利便性の高い位置への配置に努めます。

■都心

- ・ 創造都市の顔であり、西遠都市圏や市域をけん引する中心としてふさわしい商業・業務、医療・福祉、教育・文化、行政などの多様な高次都市機能が集積するよう、高密度な商業・業務地を配置します。
- ・ 都市再生特別地区による土地利用規制の緩和などの都市再生緊急整備地域の支援制度を有効活用し、官民連携による都市機能の高度化を図ります。
- ・ 道路空間と民有空間が一体となった空間を形成するとともに、沿道の土地の高度利用を連続的に促進することにより、賑わいのある歩きたくなる都市空間を創出します。
- ・ 新たな都市型産業の集積や賑わい創出・魅力向上を図るのため、民有空間や公共空間のリノベーションなどの取組を支援します。
- ・ 広域圏の交流拠点として、アクトシティを中心としたコンベンション施設を活かしたMICE機能の充実とともに、文化・歴史資源を活かした観光機能の強化を図ります。



■副都心・地域拠点・主要生活拠点

- ・ 副都心では、市北部地域の市民を対象として、都心を補完する都市的サービスを提供できる多様な都市機能が集積するよう、高密度な商業・業務地を配置します。
- ・ 地域拠点では、地域の中心として、一定の都市的サービスが提供できる都市機能が集積するよう、それぞれの地域特性に応じて、低密度から中密度の商業・業務地を配置します。



- ・ 主要生活拠点では、市民の身近な生活サービスを提供できる都市機能が集積するよう、それぞれの地域特性に応じて、低密度から中密度の商業・業務地を配置します。

■生活拠点

- ・ 日常生活に欠かすことのできない身近な生活サービスを提供できる都市機能が集積するよう、低密度の商業・業務地を配置します。

■観光拠点

- ・ 浜名湖を中心とした観光資源を活かして、国内外からの観光客など広域圏を対象とした宿泊施設や観光店舗などの観光施設が集積するよう、高密度の滞在型観光商業地を配置します。



<住居系土地利用の方針>

方針3) 地域の暮らしに応じた良好な居住環境の形成に向けた土地利用

■全般

- ・ 歩いて暮らせる居住地に都市機能の近接性や公共交通の利便性を活かした人口密度が高く、良質な居住地を形成するとともに、周辺居住地に自然環境と調和のとれたゆとりある居住地を形成するなど、それぞれの地域の暮らしに応じた良好な居住環境を形成します。
- ・ このため、地域特性や交通体系に応じて、用途地域の適正な配置と密度構成を設定するとともに、高度地区などを併せて定めることにより、都市全体にわたるメリハリのある土地利用を推進します。さらに、その土地利用に応じて、市街地整備や低未利用土地の利活用を進めます。

■歩いて暮らせる居住地

- ・ 都心では、都心にふさわしい多様な高次都市機能の集積を主としつつ、高次都市機能の近接性を活かした都心居住を促進するため、商業をはじめとする都市機能増進施設が併存した中高層住宅を誘導します。
- ・ 都心周辺、副都心、地域拠点及び主要生活拠点では、都市機能の集積を主としつつ、その都市機能の近接性や公共交通の利便性を活かした居住を促進するため、それぞれの地域特性に応じて、都市機能増進施設が適切に共存した中高層住宅を誘導します。



- 副都心周辺、地域拠点周辺、主要生活拠点周辺や、拠点間を結ぶ公共交通沿線では、公共交通の利便性を活かした居住を促進するため、鉄道駅や主要バス停とのアクセス性や都市基盤の整備状況などに応じて、低密度から中密度の住宅地を配置します。
- 都市基盤の整備が不十分な地区においては、必要に応じて土地区画整理事業などの基盤整備や地区計画の活用により良好な居住環境を形成します。
- 住居系用途地域のうち、住宅と工場などが混在する地域では、既存工場などの操業環境への影響などを考慮しつつ、用途地域の変更や特別用途地区、地区計画の活用などによる用途純化により、良好な居住環境を形成します。
- 準工業地域では、環境の悪化をもたらすおそれのない地場産業などの工場の操業環境と利便性の高い居住環境が調和した、職住近接型の低中層住宅を誘導します。
- ただし、拠点ネットワーク型都市構造の実現の観点から、公共交通の利便性の高い鉄道駅周辺へ都市機能や居住を誘導するために土地の高度利用や居住環境の保護が必要と認められる地区については、土地利用の動向、既存工場などの操業環境への影響、周辺環境や災害リスクなどを考慮して、適正な用途への転換を検討します。

■周辺居住地

- 既存の居住環境を維持し、戸建住宅を主体とした自然環境と調和のとれたゆとりある低密度な住宅地を配置します。
- 住居系用途地域のうち、低層住宅と農地が共存し、将来において営農環境を形成する必要が認められる地域では、農地の利便増進と居住環境を保護するための土地利用を誘導します。
- 住居系用途地域のうち、住宅と工場が混在する地域では、居住環境の保護を主としつつ、低層住宅と家内工業などの小規模工場が共存する土地利用を誘導します。



<工業系土地利用の方針>

方針4) 既存工業地の維持・再生と産業拠点の形成に向けた土地利用

■工業地

- ものづくりを中心とする既存工業地の維持・再生を図るとともに、研究開発型工業などの新たな産業集積を図ります。このため、特別用途地区や地区計画などを活用した用途純化や土地区画整理事業などの手法による敷地整序により、工場などの操業環境を確保します。



- ・ 準工業地域では、環境の悪化をもたらすおそれのない地場産業などの工場の操業環境とゆとりある居住環境が調和した土地利用を誘導します。
公共交通の利便性の高い鉄道駅周辺において、拠点ネットワーク型都市構造の実現の観点から都市機能や居住を誘導することが適切と認められる地区では、土地利用の動向、既存工場の操業環境への影響、周辺環境や災害リスクなどを考慮して、適正な用途への転換を検討します。

■産業拠点

- ・ 産業拠点では、ものづくりを中心とした既存産業の技術高度化や生産性の向上、さらには、新たな価値や産業の創出につなげるため、広域自動車交通の玄関口としての立地特性を活かし、周辺の自然環境と農地に配慮した工業・流通業務地を計画的に形成します。



- ・ 産業拠点やその隣接・近接する周辺居住地では、産業活力の持続・向上及び低未利用土地の利活用の観点から、工業系用途への転換を検討します。その際、土地利用の動向、周辺の居住環境や公共施設の影響などを考慮して、計画的かつ適正な土地利用を誘導します。

③ 市街地外の土地利用の方針

方針5) 自然環境・農地の保全と都市のコンパクト化の推進に向けた土地利用

■全般

- ・ 市街地外では、人口減少に対応した都市のコンパクト化の推進、良好な自然環境と農地の保全のため、無秩序な都市的土地利用を抑制することを基本原則とします。そのうえで、地域コミュニティの維持や災害リスクなどを総合的に勘案し、適正な土地利用を誘導します。
- ・ なお、市街地外に都市的土地利用が展開している現況に対応するため、今後は土地利用の適正な規制誘導に関する方針として「浜松市土地利用方針（仮称）」を定め、計画的にコンパクトでメリハリのある土地利用を推進します。
- ・ 生産性の高い優良農地は、維持・保全することを最優先するとともに、人口減少や都市のコンパクト化の推進により生じた空き家・空き地などの低未利用土地については、良好な自然環境への回帰に向けて農地に戻すよう誘導し、新たに集団的な優良農地の創出を検討します。

■商業・業務系土地利用

- ・市街地外への無秩序な都市機能の拡散を抑制し、都心や各拠点への都市機能を誘導するため、地域コミュニティの維持に必要な不可欠な生活サービス施設などの土地利用を除く、市街地外における商業・業務系土地利用は抑制することを基本原則とします。
- ・そのうえで、地区計画を決定した地区では、地域の営みの維持などを勘案し、適正な土地利用を誘導します。

■住居系土地利用

- ・都市全体にわたるコンパクトでメリハリのある土地利用の推進に向けて、市街地外への無秩序な居住の拡散を抑制し、歩いて暮らせる居住地への居住を誘導するため、市街地外における住居系土地利用を抑制することを基本原則とします。そのうえで、人口減少に対応して市街地外の住宅用地全体の規模縮小が図られるよう、地域コミュニティの維持や災害リスクなどを総合的に勘案し、適正な土地利用を誘導します。

■工業系土地利用

- ・ものづくりをはじめとする産業活力の持続・向上を目的とした工業・流通業務施設の立地については、開発許可制度の適切な運用により、自然環境と農地の保全とのバランスを十分に配慮しつつ、道路の渋滞や上下水道への著しい負荷など公共施設への影響や周辺環境への影響、都市経営の効率性などを勘案し、適正な位置へ誘導します。
- ・産業拠点など広域自動車交通の利便性が高い地区では、その交通条件や立地特性を活かした産業集積を促進するため、地区計画の活用や開発許可制度の適切な運用により、自然環境と農地の保全とのバランス、公共施設や周辺環境への影響などを勘案し、工業・流通業務地を計画的に誘導します。

○土地利用方針図

土地利用区分と拠点	解説																
市街地	おおむね現在の市街化区域の範囲において、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を形成する地域																
<table border="1"> <tr> <td data-bbox="300 421 512 611">歩いて暮らせる居住地</td> <td data-bbox="512 421 1361 611">市街地のうち、都市機能を集積する拠点とその周辺や、拠点間を結ぶ公共交通沿線において、歩いて便利に暮らせる人口密度が高い居住地を形成する地域 (立地適正化計画の「居住誘導区域」に相当する地域)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 611 512 757">都心</td> <td data-bbox="512 611 1361 757">創造都市の顔であり、西遠都市圏や市域をけん引する中心として、多様な高次都市機能を集積する拠点 (立地適正化計画の「広域サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 757 512 857">副都心</td> <td data-bbox="512 757 1361 857">都心を補完する多様な都市機能を集積する拠点 (立地適正化計画の「市域サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 857 512 1003">地域拠点</td> <td data-bbox="512 857 1361 1003">地域の中心として、一定の都市的サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する拠点 (立地適正化計画の「地域サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 1003 512 1149">主要生活拠点</td> <td data-bbox="512 1003 1361 1149">市民の身近な生活サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する主要な拠点 (立地適正化計画の「生活サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 1149 512 1317">生活拠点</td> <td data-bbox="512 1149 1361 1317">主要生活拠点以外の生活圏域の市民を対象として、日常生活に欠かすことのできない身近な生活サービスを提供できるように主要な鉄道駅やバス停の周辺に必要な都市機能を集積する拠点</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 1317 512 1417">周辺市街地</td> <td data-bbox="512 1317 1361 1417">歩いて暮らせる居住地以外の市街地で、ゆとりある居住地を形成する地域</td> </tr> <tr> <td data-bbox="300 1417 512 1520">工業地</td> <td data-bbox="512 1417 1361 1520">歩いて暮らせる居住地以外の市街地で、既存の工業の維持・再生を図るための工業地を形成する地域</td> </tr> </table>	歩いて暮らせる居住地	市街地のうち、都市機能を集積する拠点とその周辺や、拠点間を結ぶ公共交通沿線において、歩いて便利に暮らせる人口密度が高い居住地を形成する地域 (立地適正化計画の「居住誘導区域」に相当する地域)	都心	創造都市の顔であり、西遠都市圏や市域をけん引する中心として、多様な高次都市機能を集積する拠点 (立地適正化計画の「広域サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)	副都心	都心を補完する多様な都市機能を集積する拠点 (立地適正化計画の「市域サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)	地域拠点	地域の中心として、一定の都市的サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する拠点 (立地適正化計画の「地域サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)	主要生活拠点	市民の身近な生活サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する主要な拠点 (立地適正化計画の「生活サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)	生活拠点	主要生活拠点以外の生活圏域の市民を対象として、日常生活に欠かすことのできない身近な生活サービスを提供できるように主要な鉄道駅やバス停の周辺に必要な都市機能を集積する拠点	周辺市街地	歩いて暮らせる居住地以外の市街地で、ゆとりある居住地を形成する地域	工業地	歩いて暮らせる居住地以外の市街地で、既存の工業の維持・再生を図るための工業地を形成する地域	
歩いて暮らせる居住地	市街地のうち、都市機能を集積する拠点とその周辺や、拠点間を結ぶ公共交通沿線において、歩いて便利に暮らせる人口密度が高い居住地を形成する地域 (立地適正化計画の「居住誘導区域」に相当する地域)																
都心	創造都市の顔であり、西遠都市圏や市域をけん引する中心として、多様な高次都市機能を集積する拠点 (立地適正化計画の「広域サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)																
副都心	都心を補完する多様な都市機能を集積する拠点 (立地適正化計画の「市域サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)																
地域拠点	地域の中心として、一定の都市的サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する拠点 (立地適正化計画の「地域サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)																
主要生活拠点	市民の身近な生活サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する主要な拠点 (立地適正化計画の「生活サービス型都市機能誘導区域」に相当する地域)																
生活拠点	主要生活拠点以外の生活圏域の市民を対象として、日常生活に欠かすことのできない身近な生活サービスを提供できるように主要な鉄道駅やバス停の周辺に必要な都市機能を集積する拠点																
周辺市街地	歩いて暮らせる居住地以外の市街地で、ゆとりある居住地を形成する地域																
工業地	歩いて暮らせる居住地以外の市街地で、既存の工業の維持・再生を図るための工業地を形成する地域																
市街地外	おおむね現在の市街化調整区域の範囲において、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全を最優先する地域																
産業拠点	ものづくり産業を中心として、新たな価値や産業の創出につなげるための産業を集積する拠点																
観光拠点	浜名湖を中心とした観光資源を活かして、広域圏を対象とした観光施設を集積する拠点																

2 都市交通

(1) 都市交通の基本的な考え方

○ 地域の暮らしや土地利用のメリハリに応じた交通ネットワークの形成

コンパクトで暮らしやすい都市を実現するため、自動車に過度に依存することなく、市民が日常生活において公共交通を中心として、徒歩、自転車あるいはこれらを組み合わせた交通手段により、安全かつ快適に移動ができる交通体系への転換を図ります。

このため、公共交通ネットワークは、都心や拠点間を基幹となる公共交通で結び、拠点の役割分担と機能連携に応じてサービスレベルを段階的に構成するとともに、公共交通相互や他の交通手段との乗り換えや乗り継ぎがしやすくなるよう交通結節点の機能強化を図ります。さらに、道路ネットワークは、近くの拠点へアクセスしやすい交通環境を整備するとともに、歩いて暮らせる居住地において、これまでの車中心から人中心のゆとりある空間を形成します。これにより、地域の暮らしや土地利用のメリハリに応じた、最適で誰もが利用しやすい交通ネットワークを形成します。

また、将来的な自動運転技術の普及や MaaS などの新たなモビリティサービスの社会実装にあたっては、コンパクトな都市づくりの観点から、公共交通を主体とした交通体系の構築に向けた活用を検討をします。

○ ものづくりなどの産業・経済活動を支える交通ネットワークの形成

本市の強みであるものづくり産業をはじめとする産業・経済活動の活性化や、観光資源を最大限に活かした観光交流の促進ため、三遠南信地域や首都圏・中京圏などへの広域交通を担う高規格幹線道路と、市内の都心や産業拠点、観光拠点などへのアクセスを担う主要幹線道路の連携を強化し、ヒトやモノの円滑かつ効率的な移動を支える道路ネットワークを形成します。

また、産業の担い手となる子育て世代の女性や高齢者などの働く人や国内外から訪れる観光客の移動しやすさを確保するため、産業拠点や観光拠点と都心などの都市機能を集積する拠点を結ぶ公共交通ネットワークを形成します。

(2) 都市交通の基本方針

① 公共交通ネットワークの方針

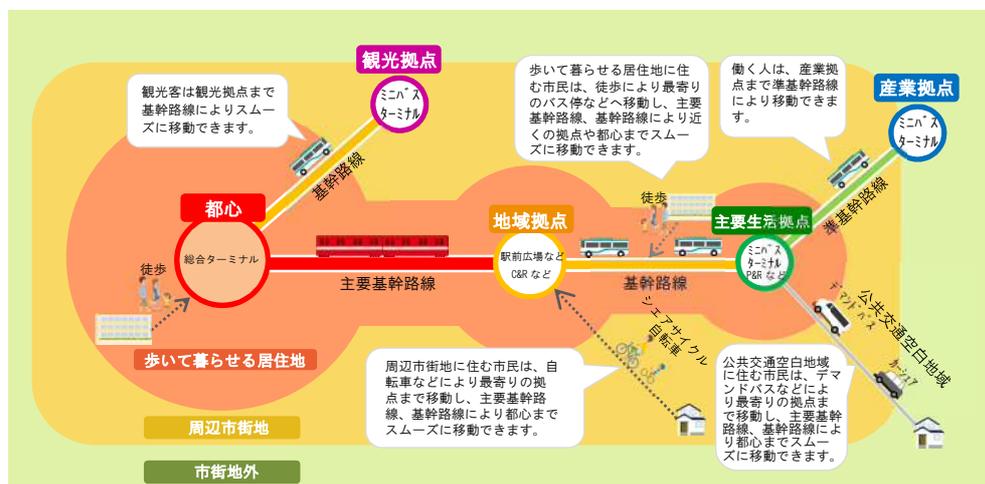
方針1) 地域の暮らしに応じた利用しやすい公共交通サービスの提供

- ・ 誰もが公共交通を利用して便利な暮らしができるよう、拠点間を結び基幹的な公共交通を拠点の役割に応じて段階的に構成することにより、地域の暮らしに応じた利用しやすい公共交通サービスを提供します。
- ・ 主要基幹路線、基幹路線は、歩いて暮らせる居住地内の便利な移動や都心と拠点間のスムーズな移動ができるよう、利用しやすい公共交通サービスの維持・充実を図ります。
- ・ 準基幹路線は、周辺市街地の暮らしを支える移動や産業拠点へのアクセスなど主要基幹路線、基幹路線との接続を考慮し、移動目的にあった公共交通サービスの提供を目指します。

- ・ 基幹路線、準基幹路線などから離れた公共交通空白地域では、近くの拠点まで移動ができるように、市民のニーズに対応したデマンドバスなどの活用を検討します。
- ・ 主要基幹路線などについては、定時制や速達性を向上させるため、今後の市民のニーズに応じて、新たな公共交通システムの導入を検討します。

方針2 便利な公共交通ネットワーク形成のための交通結節点の機能強化

- ・ 乗り換えや乗り継ぎにより誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成のため、都心や各拠点への駅前広場、駐車場・駐輪場などの配置・整備により、交通結節点の機能強化を図ります。
- ・ その際、将来の新たなモビリティサービスの導入を見据え、従来の交通手段に対応した即効性のある小規模なハード整備に加えて、カーシェアやシェアサイクルなどの多様な交通手段間での乗り換えが可能な駅前広場などの整備や、商業施設、医療施設などと連携した待合環境の改善など、官民連携による効果的な取組を検討します。
- ・ 都心では、市内外の利用者が多様な交通手段に乗り換えができるよう、総合ターミナルの改善や、駐車需要に応じた駐車場・駐輪場の適正な配置などにより、広域交通結節点としての機能強化を図ります。
- ・ 副都心、地域拠点、主要生活拠点では、ミニバスターミナルの配置・整備により、公共交通の乗り換えや乗り継ぎがしやくすなるよう、交通結節点の機能強化を図ります。また、周辺居住地や市街地外の住民が、自転車や自動車から公共交通に乗り換えて都心や各拠点へ快適に移動できるよう、サイクルアンドライドやパークアンドライドの導入を進めます。
- ・ 歩いて暮らせる居住地にある鉄道駅やバス停では、駐輪場の配置・整備により公共交通ネットワークの利便性を向上させます。
- ・ 主要基幹路線の主要な鉄道駅とその周辺では、ユニバーサルデザインに配慮した整備・改良を推進します。
- ・ 更なる便利な公共交通ネットワーク形成や土地利用と一体となった交通体系の構築のため、今後の市民のニーズに応じて、新たな交通結節点の設置を検討します。



地域の暮らしに応じた公共交通ネットワークのイメージ

② 道路ネットワークの方針

方針3) ヒトやモノの円滑な移動を支える道路ネットワークの形成

- ・ 産業・経済活動の活性化や観光交流の促進のため、三遠南信地域や首都圏・中京圏などへの広域交通を担う高規格幹線道路と、市内外の各拠点間のアクセスを向上させる環状道路、放射道路などの主要幹線道路の連携を強化し、ヒトやモノの円滑かつ効率的な移動を支える道路ネットワークを形成します。
- ・ 三遠南信地域におけるヒトやモノの交流の活性化や、災害時における緊急活動を支える高規格幹線道路として、三遠南信自動車道の整備促進を図るとともに、浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）などの計画を検討します。
- ・ 主要幹線道路のうち、特に広域的な移動を目的とした自動車交通量が多い国道1号は、連続立体にすることにより市内の移動を目的とする自動車交通と分離することで、道路交通の円滑化を図ります。
- ・ 観光地への来訪や周遊がしやすくなるよう、観光拠点へ向かう道路ネットワークを確保します。
- ・ 幹線道路では、交通渋滞が発生している交差点などの改良やミッシングリンクの解消などにより、道路交通の円滑化を図ります。

**方針4)** 地域の暮らしに応じた安全で快適な人中心の道路ネットワークの形成

- ・ コンパクトで暮らしやすい都市を実現するため、住区内の通過交通を排除し、良好な居住環境を形成するよう幹線道路を段階構成に基づき配置するとともに、徒歩や自転車で安全で快適に移動できるよう、これまでの車中心から人中心としたゆとりある道路環境の整備を地域の暮らしと土地利用のメリハリに応じて進めます。
- ・ 主要幹線道路以外の幹線道路は、歩いて暮らせる居住地内の通過交通を排除し、日常生活の安全性を確保するための重要な路線として道路ネットワークを形成します。このため、今後、パーソントリップ調査の実施に合わせた検証を行った上で、優先的に整備を進めます。
- ・ 都心では、道路空間の再配分などによりゆとりある歩行・滞在空間を確保するとともに、都心の賑わいづくりのための官民連携による道路空間の利活用を進めます。また、必要に応じて、駐車場の附置義務条例の見直しなどにより歩行・滞在空間における駐車場の立地の適正化について検討します。
- ・ 鉄道駅のある各拠点では、駅前広場の整備に併せて歩行空間・自転車通行空間を確保したアクセス道路の整備を推進し、徒歩や自転車、自動車などによる鉄道駅までのアクセス性を高めるとともに、沿道の土地の高度利用により都市機能を集積します。

- ・ 徒歩や自転車により安全で快適に移動できるよう、幹線道路における歩行空間と自転車通行空間の確保を進めます。特に、歩いて暮らせる居住地内のユニバーサルデザインに配慮した歩行空間の確保と、市街地内の都心や各拠点へ向かう自転車ネットワークの形成を優先的に進めます。
- ・ 観光拠点間や浜名湖周辺などの観光周遊ルートについては、徒歩や自転車などで巡りやすい道路環境の整備を推進します。
- ・ 将来の人口減少、都市のコンパクト化を見据え、地域の暮らしや土地利用のメリハリに応じた道路施設の効率的な維持管理について検討します。



③ 総合的な交通政策の方針

方針5 都市活動の効率化に向けた交通施策の推進

- ・ 人の移動の効率化が期待できるMaaSなどの新たなモビリティサービスについては、技術の進展状況との折り合いを図りながら社会実装の検討を進めます。
- ・ その際、コンパクトな都市づくりと整合するように、公共交通を主体として、タクシーやオンデマンド交通、カーシェア、シェアサイクルなど、地域の暮らしに応じて多様な交通手段に乗り換え可能な交通体系の構築に向けた活用の検討をします。
- ・ 日常生活における公共交通の利用を促進するため、公共交通サービスに関する情報提供の充実や、モビリティ・マネジメントなどを推進します。
- ・ 自動車の効率的利用や自動車から公共交通への転換などの交通需要マネジメント（TDM）により道路交通の円滑化、効率化を図ります。



○公共交通ネットワーク方針図

公共交通ネットワークは、拠点の役割分担と機能連携に応じて段階的に「主要基幹路線」「基幹路線」「準基幹路線」を構成するとともに、環状方向の拠点間を結ぶ「環状路線」で構成します。また、都心や各拠点には公共交通に乗り換えや乗り継ぎしやすいように交通結節点を配置します。

■路線

構成	解説
主要基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> ○西遠都市圏において、都心と市内外の地域拠点の相互連携を強化するために、高いサービスレベルで都心と地域拠点や路線上の主要生活拠点などを結ぶ路線です。 ○定時性・速達性の高いJR東海道本線と遠州鉄道、都心と地域拠点を結ぶ複数のバス路線が重複してサービスレベルが高い区間です。
基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> ○主要基幹路線上に位置しない拠点の相互連携を強化するために、高いサービスレベルで都心や地域拠点と歩いて暮らせる居住地にある主要生活拠点及び生活拠点、都心と観光拠点などを結ぶ路線です。 ○都心と主要生活拠点、観光拠点などを結ぶ複数のバス路線が重複してサービスレベルが高い区間です。
準基幹路線	<ul style="list-style-type: none"> ○主要幹線路線又は基幹路線上に位置しない拠点の相互連携を強化するために、基幹路線に準ずるサービスレベルで都心などと生活拠点、産業拠点を結ぶ路線です。 ○都心や地域拠点と生活拠点や産業拠点、生活拠点間を結ぶバス路線や天竜浜名湖鉄道の区間です。
環状路線	<ul style="list-style-type: none"> ○公共交通を利用して、都心を経由せず目的地へ行きやすくするために、拠点や基幹路線及び準基幹路線の間を結ぶ環状方向の路線です。

※サービスレベルの考え方については、浜松市総合交通計画で示します。

■交通結節点

構成	解説
総合ターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ○市内外の来訪者が、都心から各拠点や目的地へ行きやすくするために、鉄道やバス、タクシー、自動車、自転車など多様な交通手段に乗り換えることができます。 ○JR浜松駅を中心として、バスターミナル、タクシープール、送迎レーン、駐車場、駐輪場などを配置します。
ミニバスターミナル	<ul style="list-style-type: none"> ○複数の路線を円滑に乗り継いで目的地へ行きやすくするために、主要基幹路線、基幹路線、準基幹路線、環状路線を相互に乗り換えることができます。 ○鉄道駅を中心とする各拠点では、駅前広場を配置し、鉄道とバス、タクシー、自動車、自転車間の乗り換えができます。 ○バス停を中心とする各拠点では、バスとバス、タクシー、自動車、自転車間の乗り換えができます。

《公共交通路線》

	主要基幹路線
	基幹路線
	準基幹路線
	環状路線(構想)

《土地利用》

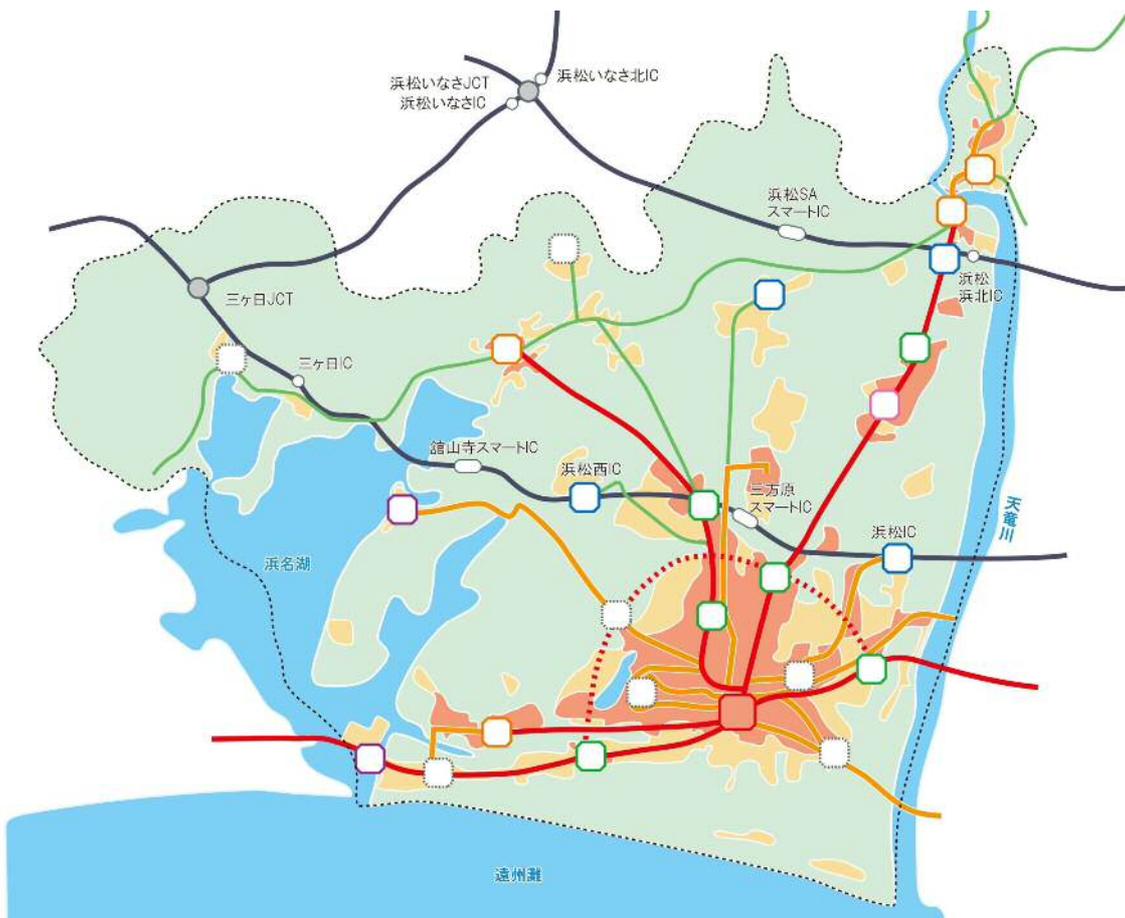
市街地	
	歩いて暮らせる居住地
	周辺市街地
	市街地外

《交通結節点》

	総合ターミナル
ミニバスターミナル	
	副都心
	地域拠点
	主要生活拠点
	生活拠点
	産業拠点
	観光拠点

《その他》

	高規格幹線道路
---	---------



○道路ネットワーク方針図

ヒトやモノの円滑な移動を支える道路ネットワークは、広域交通を担う「高規格幹線道路」や、市内外の拠点へのアクセスを担う主要幹線道路の「環状道路」「放射道路」で構成します。

構成		解説
高規格幹線道路		○三遠南信地域や首都圏・中京圏などへの広域交通を担い、産業・経済活動の活性化や観光交流の促進などを図るための高速道路及び自動車専用道路です。
主要幹線道路	環状道路	○都心や拠点へ向かう公共交通の定時性、速達性を向上させるため、放射道路に集中する自動車交通を環状方向へ分散させる道路です。 ○都心や歩いて暮らせる居住地内の市民生活の安全性の確保や自動車交通の円滑化を図るため、通過する自動車交通を抑制させる道路です。 ○市内外の各拠点間の連携強化や IC、スマート IC へのアクセス向上を図るため、拠点などを環状方向に結ぶ道路です。
	放射道路	○都心を中心に、市内外の各拠点との連携強化や IC、スマート IC へのアクセス向上を図るため、都心と拠点などを放射方向に結ぶ道路です。

《道路ネットワーク》

	高規格幹線道路
	構想路線
	環状道路
	放射道路

《土地利用》

市街地	
	歩いて暮らせる居住地
	周辺市街地
市街地外	

《拠点》

	都心
	副都心
	地域拠点
	主要生活拠点
	生活拠点
	産業拠点
	観光拠点



3 みどり

(1) みどりの基本的な考え方

○ 量と質に着目したみどりの保全・創出と活用

みどりの持つ多様な機能がグリーンインフラとして都市づくりに最大限発揮されるよう、高次都市機能が集積した都心から森林に囲まれた中山間地まで、地域の暮らしに応じたみどりの保全・創出と、地域特性や市民の多様なニーズに柔軟に対応した活用について、量と質に着目した取組を推進します。

市域全体では、二酸化炭素の吸収や生態系の保全などの機能が発揮されるよう、市北部の森林や斜面樹林、天竜川、浜名湖、遠州灘などの都市の骨格となるみどりの連続的、一体的な保全の取組を推進します。また、都市全体では、みどりによる市街地外の無秩序な都市化の防止や、都心の潤いと賑わいのある空間創出など、コンパクトな都市づくりと連携したみどりの保全・創出の取組を推進します。

(2) みどりの基本方針

方針1) 都市の骨格となるみどりの適切な保全・活用

- ・ 本市をとり囲む豊かな水辺地や広大な森林、都市の貴重な斜面樹林を都市の骨格となるみどりとして、その連続性、一体性が確保されるよう保全します。
- ・ 天竜川河岸段丘の斜面樹林や都田川両岸の樹林は都市のみどりの帯として、みどり豊かな都市生活や生物多様性の確保などが図られるよう積極的に保全します。
- ・ 天竜川、浜名湖、遠州灘は、水辺の帯として、生態系の保全や健全な水循環の確保が図られるようみどりを保全したうえで、観光・レクリエーション機能を有する資源として、ビーチ・マリンスポーツなど官民連携による多様な活用を図ります。
- ・ 市北部の森林は、二酸化炭素の吸収や土砂災害の防止、木材の供給などの多面的機能を有する重要な資源として適切に保全し、循環活用の実現に向けた取組を推進します。
- ・ 都市の骨格となるみどりを核として、持続性のある公園・緑地や農地、河川や道路などの公共空間や民有空間のみどりのつながりによりエコロジカル・ネットワークを形成し、みどりの質の向上や、生物の生息・生育空間の確保に努めます。
- ・ 都市の骨格となるみどりなどは、風致地区や緑地保全地域などの指定に加え、自然公園法や森林法、景観法などに基づく制度とも連携し、地域特性やみどりの機能に応じた適切な方法で保全するとともに、市民のニーズに応じた利活用や市民協働による維持管理について検討します。



方針2) 都市のコンパクト化に資するみどりの保全・創出

- ・市街地やその隣接・近接地では、無秩序な都市化や災害の防止、地域住民の健全な生活環境の確保などの観点から、まとまりのあるみどりを連続的、一体的に保全します。
- ・周辺居住地では、自然環境と調和のとれたゆとりある居住環境の形成などの観点から、まとまりある農地の生産緑地地区への指定や、市民農園としての活用、空き地などの低未利用土地におけるみどりの保全・創出の検討を行います。
- ・市街地外では、農業振興や災害の防止などに資する優良な農地の保全・創出のため、農業生産基盤の整備・充実を図るほか、農地利用の最適化に向けた農地の流動化や集積・集約を推進します。また、空き地や耕作放棄地などの低未利用土地を活用した集団的な優良農地の創出、グリーンツーリズムの推進などを検討します。

**方針3) 付加価値の高い魅力ある公園・緑地の整備・活用**

- ・市内外から訪れる多くの人々が、みどりを通じて交流できる公園・緑地をみどりの拠点と位置づけ、地域の歴史・文化や自然環境などを活かした特色ある公園の整備を推進します。特に広域的な認知度や利用度の高い公園については、本市を特徴づける公園として、その魅力を高めるよう優先的に整備を推進します。
- ・身近なレクリエーション空間である住区基幹公園は、都市のコンパクト化を見据えた配置の見直しや、働く場、健康づくりの場といった市民の多様なニーズに柔軟に対応した機能の見直しを行い、歩いて暮らせる居住地为誘致圏とする公園を優先的に整備します。また、市民緑地制度などにより公園と同等の機能が見込まれる民有地を活用し、公園・緑地の機能を補完します。
- ・公園・緑地は、誰もが安全で快適に利用できるようユニバーサルデザインに配慮し、その特性や機能分担に応じた施設を配置するとともに、計画的な長寿命化を図りながら適切に維持管理を行います。
- ・公園・緑地の利用の活性化や持続可能な都市経営のため、市民や市民活動団体、事業者などとの連携・協力による整備や維持管理を推進します。



方針4) 良好な都市環境の形成に資するみどりの保全・創出

- ・ 都心や副都心では、みどりの拠点などをみどりを感じながら楽しめる歩行空間で一体的につなぎ、美しさと潤いを醸し出す都市空間を創出します。
- ・ 都心や副都心、地域拠点、主要生活拠点、観光拠点では、公共空間の緑化や花と緑による演出、民有地におけるオープンスペースの確保と緑化の促進により、潤いと賑わいのある高質な歩行・滞在空間を形成します。
- ・ 歩いて暮らせる居住地では、道路空間や民有空間の緑化により、良好なまち並み景観の形成やヒートアイランドなどの都市気象の緩和を図ります。また、地区計画や緑地協定などの制度を活用して民有地の緑化を図り、市民による良好な居住環境の形成を促進するとともに、農地を生産緑地地区に指定し、災害時の避難場所やみどりとのふれあいの場を確保します。
- ・ 工業地では、緑地帯の設置など周辺環境や就労環境に配慮した工場・事業所の緑化を促進します。また、公共性の高い緑地の開放について検討します。
- ・ 河川や水路は、自然とのふれあいの場や生物の生息・生育空間の確保などの観点から、生態系や親水性に配慮した整備を推進し、エコロジカル・ネットワークの形成に寄与する良好な水辺空間を創出します。
- ・ 公共施設においては、地域のコミュニティの場として、市民に親しまれる緑化を推進します。



○みどりの方針図

《拠点》

	本市を特徴づける みどりの拠点
	みどりの拠点
	拠点の魅力を高める 緑化の推進

《帯》

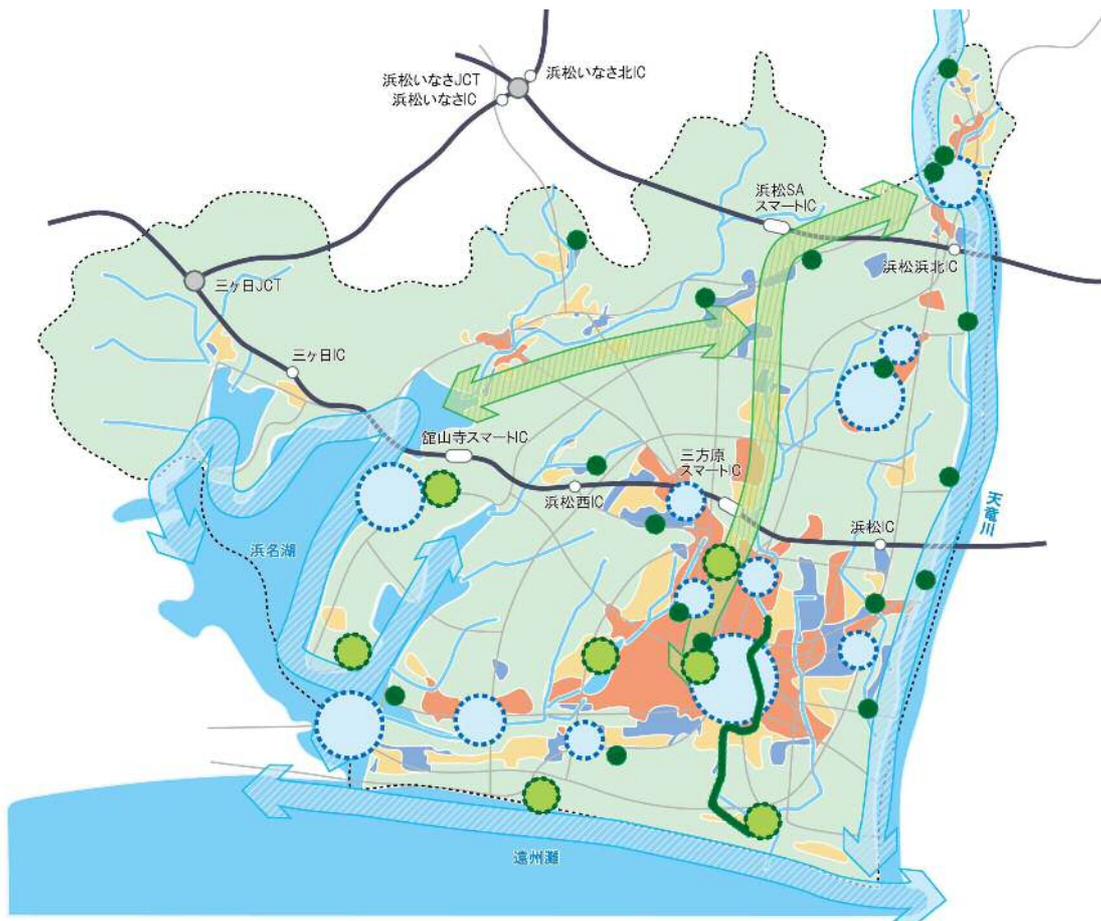
	都市のみどりの帯
	水辺の帯

《土地利用》

市街地	
	良好な居住環境をつくる 緑化を推進する区域
	ゆとりある暮らしに調和 するみどりを保全・創出 する区域
	環境に配慮した緑化を 促進する区域
	優良な農地・緑地を保全・ 創出する区域

《その他》

	高規格幹線道路
	主要幹線道路
	主な河川



4 景観・歴史的風致

(1) 景観・歴史的風致の基本的な考え方

○ 地域特性に応じた個性と魅力ある景観の形成

創造都市の顔としてふさわしい風格と魅力を備えた都心の景観、賑わいを感じられる個性ある魅力的な拠点の景観、地域の暮らしや文化・歴史などの個性と多様性のある地域景観、遠州灘や浜名湖などの雄大な自然景観など、それぞれの地域特性に応じた特色ある景観を守り、育て、創り、次代へ継承するとともに、都市全体の一体感を演出することにより、市民や観光客など、誰もが心地よさを感じられる個性と魅力ある景観を形成します。

○ 歴史的風致の維持・向上による魅力ある都市の形成

本市には、都心における浜松城跡とその城下のまち並み、二俣地区における二俣城跡・鳥羽山城跡を中心とするまち並み、奥浜名湖における姫街道沿道や山里の集落など、歴史的建造物と祭礼行事・生業など人々の営みが一体となって形成された都市環境があります。これらの歴史的風致の維持・向上を図ることにより、歴史・文化を活かした個性と魅力ある都市を形成します。

(2) 景観・歴史的風致の基本方針

方針1 風格と魅力を備えた都心の景観と地域特性に応じた個性ある景観の形成

■ 都心

- ・ 西遠都市圏や市域をけん引し、市民、出張者、観光客などの多くの人々が集まり、交流する場として、創造都市の顔にふさわしい風格と魅力を兼ね備えた景観を形成します。
- ・ アクトタワーを中心として高層建築物群の景観を築き、色彩の調和が図られたランドマークを形成します。
- ・ ランドマークへの見通しを得られるアクト通りなどの幹線道路や浜松城公園などの眺望点では、そこからの眺望を確保し、印象的な景観を形成します。
- ・ 多くの人々が集まり、交流する場として、居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出するため、道路などの公共空間と民有空間が一体となったまち並み景観を形成します。このため、公共空間では、花や緑、照明などにより賑わいを演出し、民有空間では、壁面後退とともに建築物・工作物のデザインや色彩を誘導します。
- ・ 良好で魅力的な都市空間を創出するため、まち並み景観に配慮した歩道舗装、安全施設、案内施設の設置や無電柱化を推進します。



■拠点

- 副都心、地域拠点、主要生活拠点では、まちの形成の歴史が感じられる空間や施設を活かしながら、賑わいが感じられる個性ある魅力的なまち並み景観を形成します。さらに、壁面後退の誘導や無電柱化などにより、修景のための空間確保や居心地が良い歩行空間を形成します。
- 産業拠点では、広域自動車交通の玄関口として、市内外の来訪者が魅力を感じられるよう、周辺の自然環境と調和した景観を形成します。
- 観光拠点では、観光客が居心地の良さや魅力を感じられるよう、雄大で美しい浜名湖などの自然景観を活かした個性ある魅力的な景観を形成します。

■歩いて暮らせる居住地・周辺居住地

- 歩いて暮らせる居住地や周辺居住地では、良好で快適な居住環境の形成につながるよう、地域の暮らしに応じた個性と魅力あるまち並み景観を形成し、その特徴と魅力を次代へ継承します。特に、歩いて暮らせる居住地では、永く住みたいと感じられる魅力あるまち並み景観を優先的に形成します。

■工業地

- 工業地では、周辺のまち並み景観や自然景観との調和に配慮した心地よい景観を形成します。

方針2) 建築物や屋外広告物などの地域景観との調和

- 地域景観の特徴や魅力に大きな影響を与える施設（大規模な建築物や工作物、土木施設、屋外広告物、電柱・電線類など）については、周辺のまち並み景観や自然景観との調和に配慮した施設計画へ誘導します。その他の建築物や工作物などの施設計画は、周辺施設との調和を図ります。
- 屋外広告物などを掲出する場合には、地域景観と調和させるとともに、まち並み景観や自然景観の保全・統一などを図るべき区域では、掲出を抑制します。



方針3) 地域を結ぶ景観の形成と境界（景観の変化点）の演出

- 地域を結ぶ幹線道路では、各地域の景観との調和を図り、それぞれに基調となるデザインを導入します。あわせて、沿道や鉄道沿線のまち並み景観を整え、沿道や沿線の農地、緑地、水辺地、松並木などの保全・育成を図ります。



- ・特に、歩いて暮らせる居住地にある幹線道路では、良好で魅力的な居住環境を形成するため、まち並み景観に配慮した歩道舗装、安全施設、案内施設の設置や無電柱化を推進します。
- ・地域景観の境界（景観の変化点）、眺望点、主要交差点などでは、その場所の雰囲気演出する景観を形成し、広い市域の景観にメリハリをつけるとともに、地域景観の多様性をアピールします。

方針4）豊かな表情をアピールする自然景観の保全・活用

- ・遠州灘海岸の美しい砂浜景観・松林景観の保全・育成を図ります。
- ・天竜川河岸段丘や都田川沿いに残る斜面樹林をまちの背景として保全・活用を図ります。
- ・浜名湖や佐鳴湖、天竜川、都田川、馬込川などの河川については、水質の保全・浄化や動植物の生態系の保全、親水性に配慮した整備により、美しい水辺空間を創出します。
- ・市街地やその周辺の農地と里山は、身近な自然景観として保全・育成・活用を図ります。
- ・地域のシンボルとなっている樹木、並木などの保全・育成・活用を図ります。
- ・外観が自然景観の特性を表現、又は調和しているなど、景観上の特徴を有している建造物の維持・保全を図ります。



方針5）地域固有の歴史や文化を継承するための歴史的風致の保全・活用

- ・地域固有のまち並みや地域の歴史を物語る街道・施設などは、地域の誇りや個性として保全し、その魅力を継承します。
- ・寺社・古民家・史跡などの歴史的風致を構成する建造物は、地域の特徴を示す歴史遺産として保全・活用を図ります。
- ・伝統的な生業・祭礼や年中行事・郷土食などの歴史的風致を構成する人々の活動は、地域の特徴を示す文化遺産として継承・活用を図ります。
- ・人と自然の関わりの中で作り出されてきた文化的景観（棚田・畑地・海苔ひび・街道など市民の基盤的な生活や生業の特色を示す景観地）は、本市の歴史・文化を正しく理解するために不可欠なものとして保全・活用を図ります。
- ・歴史・文化を活かしたまちづくりを進めるため、核となる国指定文化財とそれと一体となって歴史的風致を形成する周辺地域を重点区域として位置づけ、ハード・ソフト両面からその周辺環境の整備に取り組みます。



○景観・歴史的風致の方針図

《拠点》

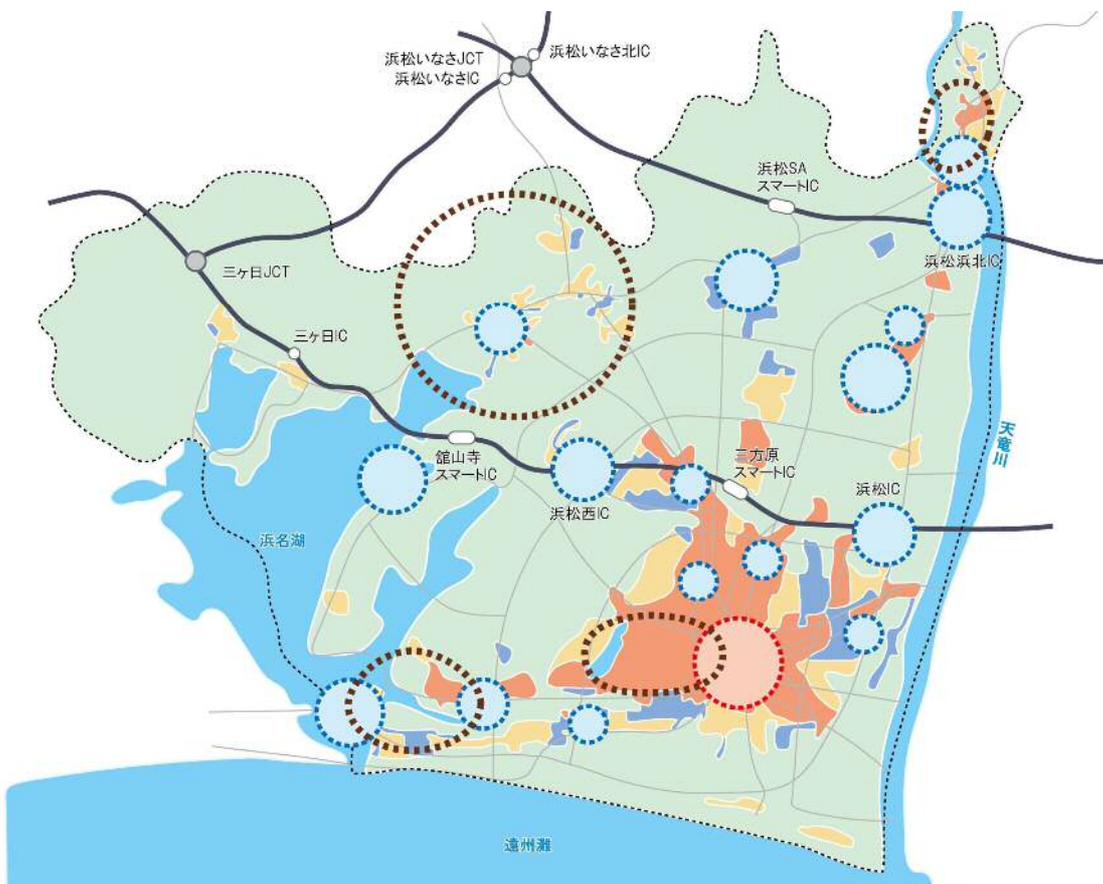
	歴史的風致の形成
	風格と魅力を備えた都心の景観形成
	個性ある拠点の景観形成

《土地利用》

市街地	
	歩いて暮らせる居住地
周辺市街地	
	周辺居住地
	工業地
	自然景観の保全・育成・活用を図る地域

《その他》

	高規格幹線道路
	主要幹線道路



5 低炭素・エネルギー

(1) 低炭素・エネルギーの基本的な考え方

○ 低炭素都市づくりの推進

都市のコンパクト化と都市交通の円滑化により都市のエネルギー消費を削減するとともに、再生可能エネルギー、未利用エネルギーの活用や、分散型エネルギーの導入、スマートコミュニティの構築などにより都市のエネルギー利用の効率化を図り、環境負荷の小さな低炭素都市づくりを推進します。

(2) 低炭素・エネルギーの基本方針

方針1) 都市のコンパクト化と都市交通の円滑化による低炭素都市づくりの推進

- コンパクトな都市が形成されることによる移動距離の短縮化や、環境負荷の大きい自動車に依存した交通体系から環境負荷の小さい公共交通を主体とした交通体系への転換により、交通エネルギー部門における低炭素化を進めます。
- 都市のコンパクト化によるまとまった高密度な都市の形成により、冷暖房などのエネルギー利用の効率化を図り、熱エネルギー部門における低炭素化を進めます。
- 交通渋滞が発生している交差点の改良などによる道路交通の円滑化や、歩行空間・自転車通行空間の確保による徒歩・自転車利用の促進、また、便利な公共交通ネットワークの形成やモビリティマネジメントなどの交通政策による公共交通利用の促進など、都市交通の円滑化を図ることにより、交通エネルギー部門における低炭素化を進めます。



方針2) エネルギー利用の効率化による低炭素都市づくりの推進

- 太陽光やバイオマス、風力、小水力などの地域特有の再生可能エネルギーや、コージェネレーションによる排熱などの未利用エネルギーを活用した分散型エネルギーを導入し、地域内で自立したエネルギー源の確保を推進します。
- 個々の建築物の省エネルギー化をはじめ、エネルギーマネジメントシステムなどの導入により、地域でエネルギーを融通するスマートコミュニティを構築するとともに、コミュニティ同士をネットワーク化することで都市全体としてエネルギーを効率的に利用します。



6 都市防災

(1) 都市防災の基本的な考え方

○ 災害に強い都市づくりの推進

いかなる大規模自然災害が発生しても市民の生命や財産、公共施設などに致命的な被害を負わず、また、迅速に復旧・復興ができるよう、災害を防ぐ「防災」対策と被害を最小化する「減災」対策とともに、事前に災害時や被災後の復興に向けて準備をしておく「備え」の観点から、ハード・ソフトの対策を適切に組み合わせた総合的な取組により、災害に強い都市づくりを推進します。その際、コンパクトな都市づくりとの連携とグリーンインフラの活用により、効果的・効率的な都市づくりを推進します。

防災・減災対策としては、ライフラインの強化、都市基盤の整備・機能の充実、建築物の不燃化・耐震化の促進、総合的な津波対策、治山治水対策などのハード対策と、災害リスクを考慮した適正な土地利用の規制誘導や防災情報の提供などのソフト対策を適切に組み合わせた効果的な取組を推進します。

また、災害時の円滑な避難活動や救助・救援活動、復旧・復興活動の確保に加えて、平時における有効活用の観点も踏まえて、防災拠点や緊急輸送路、避難地、避難路の整備を推進するとともに、被災後に迅速な復旧・復興が図られるよう事前準備の取組を推進します。

(2) 都市防災の基本方針

方針1) 火災・地震・津波に強い都市づくりの推進

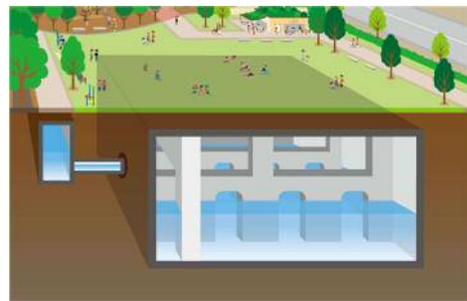
- ・ 高密度な土地利用を誘導する商業・業務地や木造建築物が多く出火の危険性が高い地域などでは、防火地域・準防火地域の指定により市街地の不燃化を促進します。また、広範囲に延焼のおそれがある地域では、幹線道路の整備と沿道の防火地域・準防火地域の指定などにより延焼遮断帯を形成し、燃え広がりにくい市街地を形成します。
- ・ 建物倒壊や延焼火災の危険性が高い市街地のうち、歩いて暮らせる居住地では市街地開発事業などによる安全性の高い都市空間の整備と都市施設の充実、また、周辺居住地では地区計画の活用によるオープンスペースの確保などにより、都市の防災性を向上させます。
- ・ 公共建築物の耐震化を積極的に推進するとともに、その他の建築物についても耐震診断や耐震補強工事の補助などの支援により、建築物の耐震化を促進します。
- ・ 宅地の耐震化を推進するため、大規模盛土造成地の分布状況調査の結果公表による周知や、災害防止対策の実施など、必要な対策について検討します。

- ・ 遠州灘海岸や浜名湖に面している区域は、港湾、護岸、防潮堤などの整備により津波対策を推進するとともに、津波浸水のおそれのある地域における適正な土地利用の誘導や津波避難場所の確保を推進します。
- ・ 災害時におけるきめ細かな災害情報の発信や平時からの防災情報の提供を行うとともに、避難訓練の実施などを促進します。



方針2) 風水害に強い都市づくりの推進

- ・ 一級河川や二級河川の積極的な改修を促進するとともに、準用河川や普通河川、排水ポンプ場の改修を計画的に推進します。
- ・ 一定規模以上の開発行為における雨水調整池の設置や雨水貯留浸透施設の設置、透水性舗装の推進などにより、雨水流出量を抑制します。
- ・ 洪水調整機能のある山林や水田を保全・整備します。また、保水機能の維持のため、開発許可制度の見直しにより湛水域の宅地化を制限します。
- ・ 下水道における浸水対策として、河川事業や市街地開発事業などと連携して雨水排水施設の整備を推進します。
- ・ 市街地の浸水被害のおそれがある地域では、各種ハザード情報や土地利用状況、施設の分布状況などを踏まえたリスク評価と、都市構造の重要性に応じた効果的な対策を検討します。
- ・ 市街地外の浸水被害のおそれがある地域では、コンパクトな都市づくりと連携して、都市機能や居住を制限するなど、災害リスクを考慮した適正な土地利用を推進します。
- ・ 土砂災害が予想される区域を明らかにし、警戒避難体制を整備するとともに、著しい土砂災害が発生するおそれがある土地について特定の開発行為を制限するなど、適正な土地利用規制による土砂災害対策を推進します。
- ・ 防災林造成、急傾斜地崩壊防止施設、砂防施設及び地すべり防止施設などの整備促進により、土砂災害対策を推進します。
- ・ 災害時においてきめ細かな災害情報を発信するとともに、平時から防災情報を提供します。



方針3) 災害時の安全性の確保

- ・ 災害時に緊急に避難する場所となる広域的又は一時的な避難地の機能を有する公園や、災害時における復旧・復興活動の拠点となる公園などは、それぞれの機能が発揮されるよう必要な施設・設備を備えるとともに、平時における市民の憩いの場などの利活用の観点も踏まえた公園整備を推進します。
- ・ 災害時における市民などの迅速な避難、人命救助や支援物資の輸送、復旧・復興活動などが円滑にできるように、緊急輸送路や避難路となる幹線道路の整備を推進します。
- ・ 災害時における緊急輸送路及び避難路の道路機能を確保するため、主要幹線道路を補完しあえる道路ネットワークの形成や無電柱化、橋梁の耐震化などを推進します。
- ・ 上下水道の耐震性を向上させるとともに、電気、通信、ガスなどについては、事業者積極的に積極的な対応の働きかけを行うことによりライフラインの強化を図り、災害時における都市機能を確保します。また、公共施設や民間施設での再生可能エネルギーや自立・分散型電源の導入を促進し、災害時におけるエネルギー源の確保に努めます。
- ・ 都心では、帰宅困難者対策として、民間施設と連携した一時滞在施設の確保、物資や燃料の備蓄などを進めます。

**方針4) 復興都市づくりに向けた事前準備**

- ・ 東日本大震災をはじめ過去の災害からの復興都市づくりの課題・教訓を踏まえ、被災後に早期かつ的確に復興都市づくりに着手できるよう、復興体制や手順の事前検討など、復興事前準備を推進します。

**方針5) 自助・共助・公助による地域防災力の向上**

- ・ ハザードマップを作成し、市民や事業者などに災害リスクへの理解を促すとともに、災害に対する意識を高めることで地域防災力を向上させるなど、自助・共助・公助の取組により、地域防災力の高い都市づくりを推進します。



7 その他都市施設

(1) その他都市施設の基本的な考え方

○ コンパクトで持続可能な都市づくりに資する都市施設の整備・運営

今後の本格的な人口減少社会の到来や限られた財政状況の中においても、都市経営の持続可能性が確保されるよう、コンパクトな都市づくりに資する都市施設の適正な配置とともに、効果的かつ効率的な整備・運営を推進します。

○ 健全で快適な生活環境の確保

下水道やごみ焼却場などの都市施設の適正な配置と機能の確保により、市民の健康や生活環境に影響を及ぼす水質汚濁などの公害を防止し、市民が健全で快適な日常生活を送ることができる生活環境を確保します。

(2) その他都市施設の基本方針

① 下水道の基本方針

方針1) 下水道施設の効率的な整備・運営と良好な生活環境の確保

- 湖沼や河川などの水質保全や、市民の良好な生活環境の確保、効率的な下水道運営が図られるよう、下水道施設の整備・運営を進めます。
- このため、汚水処理に必要な下水道管きよは、下水道整備計画に基づき、整備費用が経済的と認められる区域における整備の推進と下水道接続率の向上を図るとともに、下水道整備区域外においては、合併処理浄化槽による汚水処理を促進します。
- 水質改善効果などの評価や地域の実情に合わせた新たな合併処理浄化槽普及促進対策を検討します。
- 小規模で維持管理コストがかかる処理場の大規模な処理場との統合や処理区再編の検討をします。
- コンセッション方式など積極的な民間活力の導入により施設運営の効率化と経費の縮減を図ります。



② その他根幹的施設の基本方針

方針2) 持続可能な都市経営と環境に配慮した都市施設の整備・運営

- 市場、と畜場、火葬場、ごみ焼却場、汚物処理場などの供給処理施設などは、住居地域などの周辺的生活環境への影響、自然環境の保全、災害リスク、関連する施設との集約、輸送の効率性などを総合的に勘案して適正に配置します。

- ・ ごみ焼却場、汚物処理場は、ごみ減量の推進、公共下水道の普及、人口減少による処理量の減少などの長期的な見通しを考慮するとともに、周辺自治体と連携した施設の再編などによる効率的な施設運営を進めます。
- ・ 火葬場は、火葬者数の推計や施設の老朽化状況、利用者圏域などを踏まえ、安定した火葬供給を確保していくための施設の整備・再編を進めます。

方針3) コンパクトな都市づくりに資する都市施設の適正な配置・整備

- ・ 学校、図書館などの教育文化施設、病院、保育所などの医療・社会福祉施設は、市民の日常生活に必要となる都市機能を有する施設であることを踏まえて、コンパクトな都市づくりに資するよう適正な配置・整備を進めます。
- ・ 特に、都市全体あるいは地域にとって必要性・公益性が高い施設については、都心、各拠点又は公共交通の利便性の高い鉄道駅周辺などに配置・整備が進むよう、立地適正化計画制度による誘導措置を講じるとともに、都市計画に定めることを検討します。
- ・ 一団地の官公庁施設については、行政サービスの高次都市機能を有することから、コンパクトな都市づくりや都心の再生に資するよう、引き続き都心に配置し、その機能を確保します。



第5章 地域別構想

- 1 都心編
- 2 副都心編
- 3 地域拠点・主要生活拠点編

第5章 地域別構想

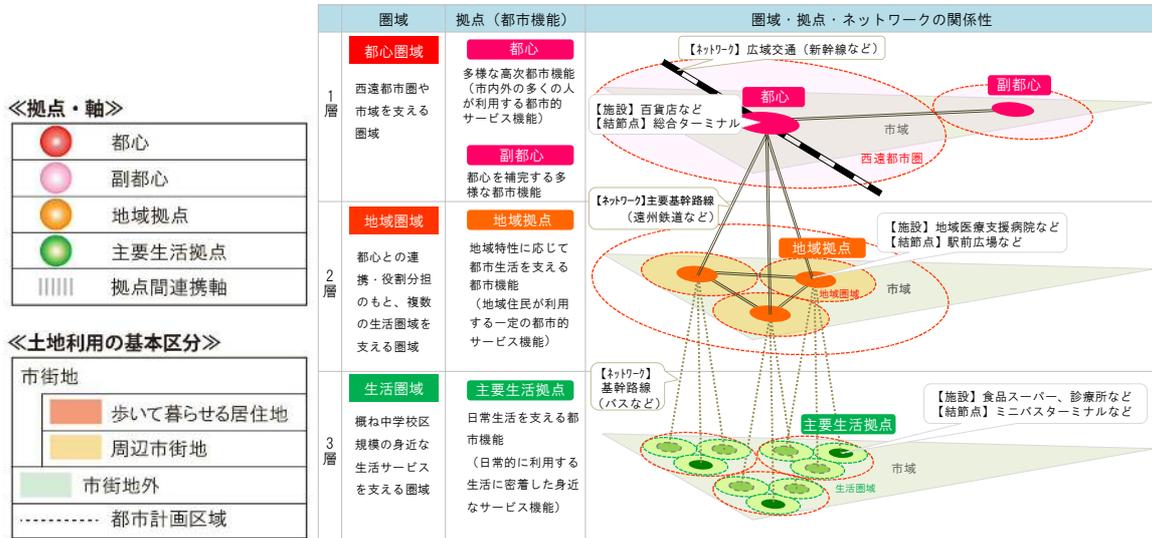
第3章で示した本市が目指すべき将来都市構造である「拠点ネットワーク型都市構造」への転換を図るためには、都心や各拠点の形成とその相互の連携強化を図ることが重要です。特に、都市機能や居住を集約する都心、副都心、地域拠点及び主要生活拠点は、拠点ネットワーク型都市構造の構築にあたって重要な拠点であり、戦略的な都市づくりが求められる地区となります。

このため、地域別構想では、市全域を対象として定めた全体構想の都市計画の基本理念や目標、将来都市構造、分野別の方針をもとに、都心や副都心、地域拠点、主要生活拠点を対象として、長期的な展望に立った都市づくりの基本方向及び分野別の方針などを示します。



「全体構想」と「地域別構想」の関係性

■ 拠点位置図



1 都心編

(1) 対象エリア

本計画における都心の対象エリアは、都心に必要な都市機能を集積すべき区域として、JR浜松駅からの徒歩圏において、現在の商業系用途地域を基本に、土地利用の連続性などを考慮した図5-1の範囲を想定します。

なお、当該エリアは、おおむね浜松市立地適正化計画の「広域サービス型都市機能誘導区域」に相当します。



図 5-1 都心の対象エリア

(2) 役割と課題

都心には、商業・業務、教育・文化・行政などの都市機能が集積し（図5-2）、市民をはじめ西遠都市圏の住民の都市生活を支えるなど、広域圏における中心拠点としての役割を担っています。一方で、居住などの都市の外延的拡大や、市街地郊外部や市街地外への大規模集客施設の立地などの都市機能の無秩序な拡散により、都心の都市機能が低下し、衰退を招いています。

こうした状況に対応し、コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市を実現するとともに、西遠都市圏や市域をけん引し、創造都市の顔としてふさわしい都心を再生するためには、都心への多様な高次都市機能の集積と交流の場としての魅力の向上に戦略的に取り組むことが求められています。

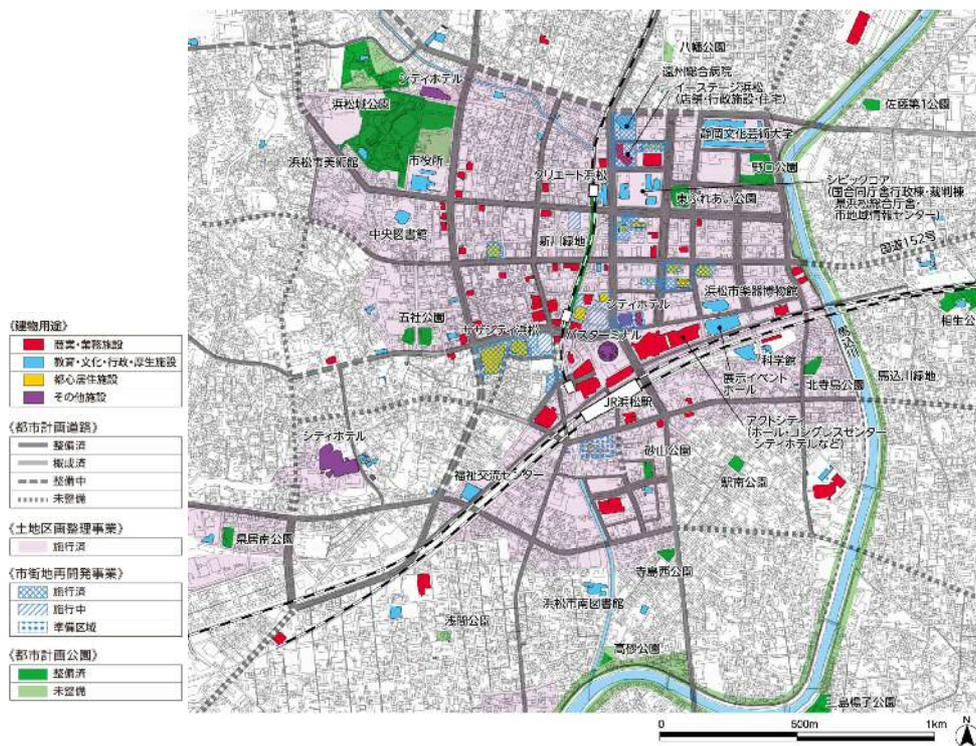


図 5-2 都心の都市基盤の状況と主要な都市機能増進施設の配置図

(3) 都市づくりの基本方向

① 多様な高次都市機能の集積と連携強化による賑わいと活力ある都心づくり

- コンパクトで持続可能な都市の実現に向けて、西遠都市圏や市域をけん引する都市の中核として都心の中心性・求心性が高まるよう、多様な高次都市機能を集積するとともに、公共施設の整備などの重点化やスマートシティへの取組を推進します。
- 複数の交流の場を中心とした都市機能の集積とその相互連携の強化により、連鎖的な機能集積を誘発させ、都心全体の賑わいと活力を創出します。
- 高次都市機能の集積を主とした都心居住の促進や良好な都市環境の形成を、地区や通りの特性に応じて多様な主体の協働により推進します。
- 市内外の誰もが公共交通を利用して便利に都心へアクセスできる交通体系の構築と人中心のゆとりある空間形成を土地利用と一体的に実施することにより、歩きたくなる都市空間を創出します。

② 多様な資源を活かして新たな価値や交流を生み出す都心づくり

- 東海道新幹線の将来的な運用形態の変化など広域交通ネットワークの進展を活かし、広域圏の発展をけん引する中心拠点として、ヒト・モノ・カネ・情報の交流を活性化させ、新たな価値や産業の創出につながるよう、都市型産業などの業務機能の集積とその連携を強化します。
- 都心が有する歴史・文化などの多様な資源を活かし、風格と魅力のある景観を形成するとともに、MICE 機能や観光機能を強化することにより観光交流を促進します。

③ 創造都市の顔としてふさわしい魅力的な空間形成による歩きたくなる都心づくり

- 創造都市の顔としてふさわしい賑わいのある都心を再生するため、多様な高次都市機能の集積とともに、市内外の多くの人々が集まり、活動や交流が行われる公共空間と民有空間を一体的に捉えた高質で魅力的な空間形成により、居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出します。

④ みどりによる魅力ある空間創出と環境負荷の小さな都心づくり

- みどりによって市民の憩いの場や交流の場を創出するとともに、それらを一体的につなぐことにより、美しさと潤いを醸し出す魅力ある都市空間を創出します。
- スマートコミュニティの構築によるエネルギー利用の効率化により、環境負荷の小さな都心づくりを推進します。

⑤ 安全・安心な災害に強い都心づくり

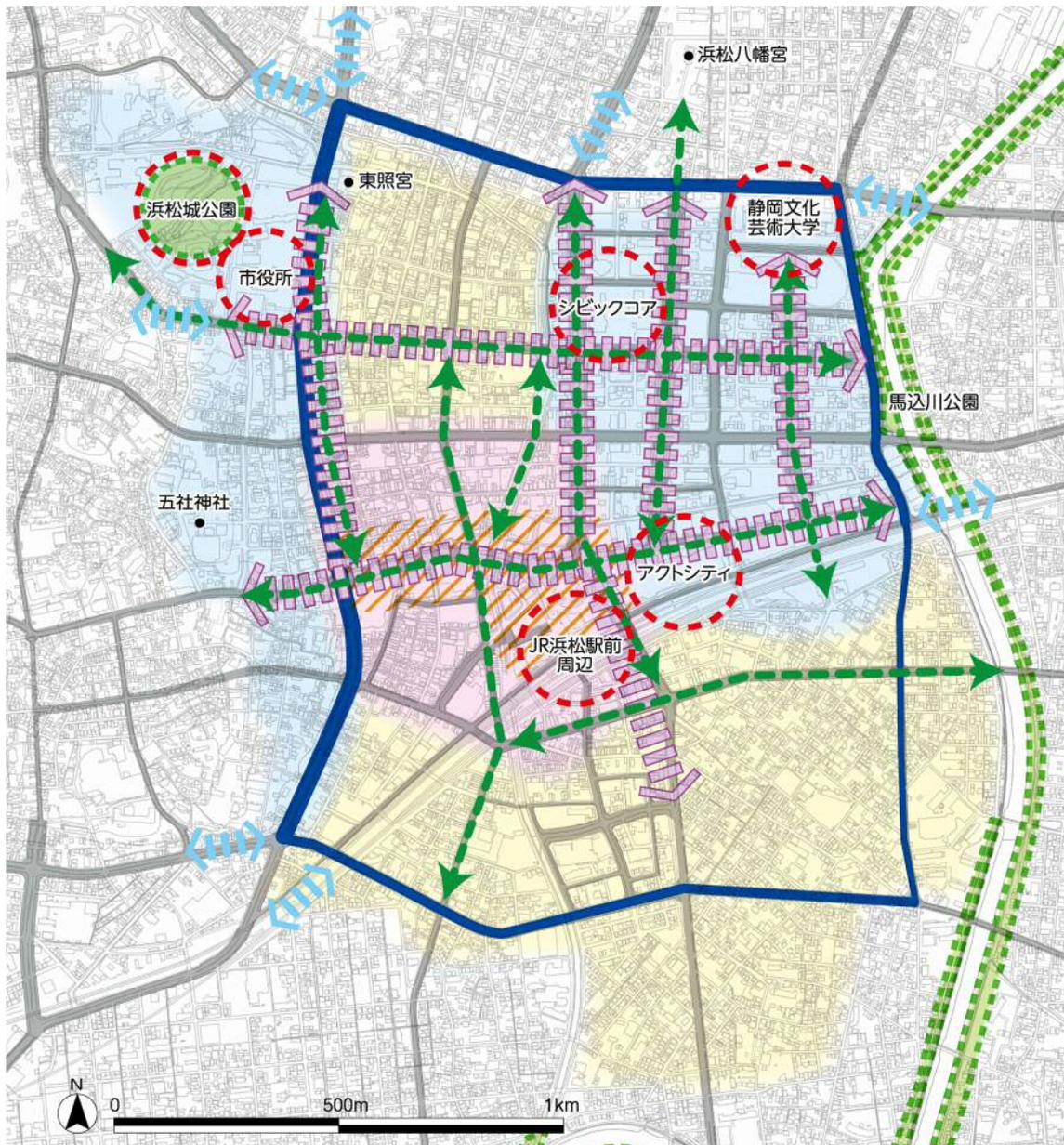
- 地震災害、風水害などのあらゆる災害に対して、事前の防災・減災対策による被害の最小化や、ライフラインの強化などによる災害時の都市機能の確保を図り、災害に強い都心づくりを推進します。

(4) 将来の都心構造

5つの都市づくりの基本方向から、都心を構成する5つの空間的な要素（核・拠点・軸・空間・土地利用の基本区分）を抽出し、将来の都心構造を構成します。

基本方向	要素
<p>方向①</p> <p>多様な高次都市機能の集積と連携強化による賑わいと活力ある都心づくり</p>	<p><核></p> <p>市内外の多くの人々が訪れ交流する場である JR 浜松駅前周辺を「都心の核」として配置し、その核を中心として都市機能を集積します。</p> <p><軸></p> <p>都心と各拠点間を公共交通で結び、市民の暮らしの移動を支え、相互の連携強化を図る軸として「拠点間連携軸」を配置します。</p> <p>交流の場である都心の核などを結び、連携強化を図ることにより活動や交流が活性化させ、都市機能の連続的な集積を促す軸として「都心連携軸」を配置します。</p> <p><土地利用の基本区分></p> <p>都心居住の促進を中心とする「都心居住ゾーン」を区分します。</p>
<p>方向②</p> <p>多様な資源を活かして新たな価値や交流を生み出す都心づくり</p>	<p><核></p> <p>教育・文化・行政機能を有し、市内外の来訪者が訪れ交流する場である静岡文化芸術大学、アクトシティ、シビックコア、市役所を「都心の核」として配置し、その核を中心として都市機能を集積します。</p> <p><土地利用の基本区分></p> <p>教育・文化・行政機能を中心に集積する「教育・文化・行政ゾーン」と、都市型産業など業務機能を中心に集積する「商業・業務ゾーン」を区分します。</p>
<p>方向③</p> <p>創造都市の顔としてふさわしい魅力的な空間形成による歩きたくなる都心づくり</p>	<p><空間></p> <p>道路などの公共空間と民有空間が一体となった人中心のゆとりある空間形成とともに、沿道の土地の高度利用による都市機能の集積により、歩きたくなる都市空間を創出する「賑わい交流空間」を配置します。</p> <p><土地利用の基本区分></p> <p>商業機能を中心に集積する「商業・業務ゾーン」を区分します。</p>
<p>方向④</p> <p>みどりによる魅力ある空間創出と環境負荷の小さな都心づくり</p>	<p><拠点></p> <p>市内外の多くの人々が歴史・文化を通じて交流できる浜松城公園を「都心の核」として配置します。また、市内外の多くの人々がみどりを通じて交流できる浜松城公園と馬込川公園を「みどりの拠点」として配置します。</p> <p><軸></p> <p>都心の核やみどりの拠点、五社神社や浜松八幡宮などを、みどりを感じながら楽しめる歩行空間により一体的につなぐ軸として「みどりの連携軸」を配置します。</p>

○将来の都心構造図



(5) 分野別の方針

■ 土地利用

方針1) 多様な高次都市機能の集積と都心居住の促進に向けた土地利用

■ 全般

- ・ 市民をはじめ西遠都市圏の住民を対象とした都市的サービスを提供できるよう、各地区の役割分担と機能連携のもと、都心にふさわしい商業・業務、医療・福祉、教育・文化、行政などの多様な高次都市機能を集積します。また、高次都市機能の集積を主として、その高次都市機能の近接性を活かした都心居住を地区の特性に応じて促進します。
- ・ このため、都市機能の適正な用途配置と密度構成の観点から用途地域を設定するとともに、高度利用地区などの容積率緩和制度を活用した土地の高度利用や、都市機能増進施設の立地誘導を図ることにより、地区特性に応じた適正かつ合理的な土地利用を推進します。
- ・ 都心の核を中心として都市機能を集積するとともに、それらを都心連携軸で結ぶことにより、都心連携軸への連続的な都市機能の集積を促し、都心全体の賑わいと活力を創出します。
- ・ 多様な高次都市機能の集積や良好な都市環境の形成を図るため、地区や通りの役割分担と特性に応じて、市街地再開発事業の促進や土地区画整理事業の推進などにより、都市基盤整備と一体となった低未利用土地の有効活用・高度利用を誘導します。
- ・ 特に、賑わい交流空間では、道路などの公共空間と民有空間が一体となった空間を形成するとともに、沿道の連続的な土地の高度利用を促進することにより、賑わいのある歩きたくなる都市空間を創出します。
- ・ 公共施設のうち、市内外から多くの来訪者が利用する庁舎、文化・観光施設などの再編・再配置による新たな施設の立地については、拠点ネットワーク型都市構造の実現の観点から都心への配置に努めます。



■ 商業・業務ゾーン

- ・ 商業・業務を中心とした多様な高次都市機能が集積するよう、高密度な商業・業務地を配置します。
- ・ 都心居住については、商業・業務などの都市機能増進施設が併存した中高層住宅を誘導します。



- ・ 幹線道路などの沿道では、都市再生特別地区の指定による容積率の緩和など、都市再生緊急整備地域の制度を有効活用し、官民連携による商業・業務を中心とした都市機能の高度化を図ります。
- ・ 個店が立地する各通りの沿道では、商業を中心とした都市機能の更なる集積により魅力ある空間を創出します。
- ・ 新たな都市型産業の集積や賑わい創出・魅力向上を図るのため、民有空間や公共空間のリノベーションなどの取組を支援します。

■教育・文化・行政ゾーン

- ・ 教育・文化・行政を中心とした多様な高次都市機能が集積するよう、充実した都市基盤を活かした高密度な商業・業務地を配置します。
- ・ 都心居住については、教育・文化・行政などの多様な都市機能増進施設が併存した中高層住宅を誘導します。
- ・ 広域圏の交流拠点として、アクトシティを中心としたコンベンション施設を活かしたMICE機能の充実とともに、歴史・文化資源を活かした観光機能の強化を図ります。
- ・ アクトシティ、シビックコア、静岡文化芸術大学などの都心の核を結ぶ都心連携軸の機能強化を図ることにより、ゆとりある歩行空間・広場空間を活かした居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出します。

■都心居住ゾーン

- ・ 商業・業務ゾーンや教育・文化・行政ゾーンの高次都市機能と連携し、多様な都市機能が集積するよう、中密度から高密度の商業・業務地を配置します。
- ・ 都心居住については、多様な都市機能増進施設が適切に併存した中高層住宅を誘導します。
- ・ 都心居住ゾーンの北側地区では、隣接地区の商業・業務、教育・文化・行政などの多様な都市機能との連携を強化することにより、都市機能と居住の更なる高度化を進めます。
- ・ 都心居住ゾーンの南側地区では、JR浜松駅との近接性を活かすとともに、商業・業務ゾーンの高次都市機能と連携し、都市基盤の整備・改善に併せた都市機能と居住の調和のとれた良好な都市環境を形成します。

■都市交通

方針2) 都心や拠点へアクセスしやすい公共交通サービスの提供

- ・ 誰もが公共交通を利用して便利に都心や各拠点へアクセスできるよう、都心と各拠点を結ぶ基幹的な公共交通を拠点の役割に応じて段階的に構成することにより、利用しやすい公共交通サービスを提供します。

- ・ 幹線道路の交通渋滞の解消など道路交通の円滑化により、バス路線の定時性、速達性を向上させ、公共交通による都心へのアクセス性を高めます。

方針3) 便利な公共交通ネットワーク形成のための交通結節点の機能強化

- ・ JR浜松駅前周辺は、市民をはじめ市外の出張者や観光客などの多くの人々が多様な交通手段に容易に乗り換えができるよう、総合ターミナルの改善や駐車需要に応じた駐車場・駐輪場の適正配置、商業施設などとの連携の向上などにより、広域交通結節点としての機能強化を図ります。
- ・ 遠州鉄道第一通り駅や遠州病院駅、主要なバス停では、鉄道とバス間、バスとバス間の乗り換えのしやすさや、サイクルアンドライドやパークアンドライドの導入による公共交通と自転車、自動車間の乗り換えのしやすさを向上させることにより、交通結節点の機能強化を図ります。
- ・ 交通結節点の機能強化にあたっては、従来の交通手段に対応した即効性のある小規模なハード整備に加えて、将来の新たなモビリティサービスの導入を見据えた多様な交通手段間で乗り換え可能な駅前広場の整備など、官民連携による効果的な取組を検討します。
- ・ 鉄道駅とその周辺では、ユニバーサルデザインに配慮した整備・改良を推進します。

方針4) 歩きたくなる人中心の道路ネットワークの形成

- ・ 居心地が良く歩きたくなる空間を形成するため、車中心から人中心のゆとりある道路空間へ転換を図ります。
- ・ このため、都心内の通過交通を抑制するための都心環状線の整備を推進するとともに、賑わい交流空間を中心として道路空間の再配分などによるゆとりある歩行・滞在空間の確保と、都心の賑わいづくりのための官民連携による道路空間の利活用を進めます。
- ・ また、必要に応じて、駐車場の附置義務条例の見直しなどにより歩行・滞在空間における駐車場の立地の適正化について検討します。
- ・ 賑わい交流空間やアクト通りなどでは、各所に休憩スポットを確保することにより、居心地が良く歩きたくなる歩行・滞在空間を創出します。
- ・ JR浜松駅の北口駅前広場とその周辺の歩行空間の連続性を確保するなど、沿道の土地の高度利用と連携して賑わい交流空間の回遊性を向上させることにより、創造都市の顔としてふさわしい賑わいを創出します。
- ・ 市民をはじめ市外の出張者や観光客などの多くの人々が都心内を安全で快適に回遊できるよう、都心の核を結ぶ都心連携軸を中心として、地下横断歩道の平面横断化などユニバーサルデザインに配慮した歩行者ネットワークを形成します。
- ・ 都心内及び都心まで安全で快適に移動できる自転車ネットワークを形成します。

■ みどり

方針5) 都心の付加価値の高い魅力ある公園・緑地の整備・活用

- ・ 浜松城公園と馬込川公園は、市内外の多くの人がみどりを通じて交流できる公園としてみどりの拠点に位置づけ、地域の歴史・文化や自然環境を活かした特色ある公園の整備を推進します。特に、浜松城公園は、本市を特徴づけるシンボル公園としてその魅力が高まるよう優先的に整備を推進します。
- ・ 都心における良好な居住環境を形成するため、身近なレクリエーション空間である住区基幹公園の配置・整備を進めるとともに、働く場、健康づくりの場といった市民の多様なニーズに柔軟に対応した機能の見直しについて検討します。また、市民緑地制度などにより公園と同等の機能が見込まれる民有地を活用し、公園・緑地の機能を補完します。



方針6) 良好な都市環境の形成に資するみどりの保全・創出

- ・ 浜松城公園、馬込川公園などのみどりの拠点やJR浜松駅前周辺などの都心の核、五社神社や浜松八幡宮などを、みどりを感じながら楽しめる歩行者ネットワークで一体的につなぎ、都心全体の美しさと潤いを醸し出す空間を創出します。さらに、アクト通りなどでは、潤いのある水辺や豊かな緑陰を持つみどりを確保し、憩いの場を創出します。
- ・ 公共空間の緑化や花と緑による演出、民有地におけるオープンスペースの確保と緑化の促進により、潤いと賑わいのある高質な歩行・滞在空間を形成します。
- ・ 幹線道路では、道路空間や民有空間の緑化により、良好なまち並み景観の形成やヒートアイランドなどの都市気象の緩和を図ります。また、地区計画や緑地協定などの制度を活用して民有地の緑化を図り、市民による良好な都市環境の形成を促進します。
- ・ 馬込川などの河川は、生物の生息・生育空間の確保などの観点から、河川の連続性を確保し、エコロジカル・ネットワークの形成に努めます。
- ・ 市役所などの公共施設においては、市民の交流の場として、市民に親しまれる緑化を推進します。



■ 景観・歴史的風致

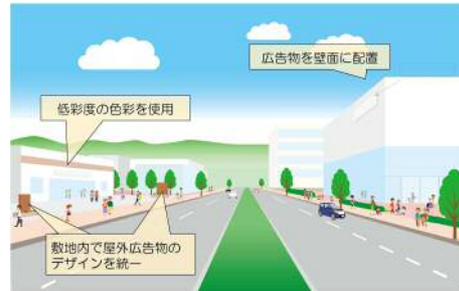
方針7) 創造都市の顔として魅力ある景観の形成

- ・ 西遠都市圏や市域をけん引し、市民、出張者、観光客などの多くの人々が集まり、交流する場として、創造都市の顔にふさわしい風格と魅力を兼ね備えた景観を形成します。
- ・ アクトタワーを中心として高層建築物群の景観を築き、色彩の調和が図られたランドマークを形成します。
- ・ ランドマークへの見通しを得られるアクト通りなどの幹線道路や浜松城公園などの眺望点では、そこからの眺望を確保し、印象的な景観を形成します。
- ・ 賑わい交流空間や個店が立地する各通りでは、多くの人々が集まり、交流する場として、居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出するため、道路などの公共空間と民有空間が一体となったまち並み景観を形成します。このため、公共空間では、花や緑、照明などにより賑わいを演出し、民有空間では、壁面後退とともに建築物・工作物のデザイン・色彩を誘導します。
- ・ 良好で魅力的な都市空間を創出するため、まち並み景観に配慮した歩道舗装、安全施設、案内施設の設置や無電柱化を推進します。



方針8) 建築物や屋外広告物などのまち並み景観との調和

- ・ 建築物や工作物などの施設は、周辺のまち並み景観との調和に配慮させ、都心の魅力を高める景観や居心地の良い景観を創出します。
- ・ 建築物と屋外広告物が調和した良好なまち並み景観を形成するため、屋外広告物の位置や高さ、大きさ、面積などについての独自の基準を定め、適切な規制や誘導を図ります。



方針9) 都心の歴史や文化を継承するための資源の保全・活用

- ・ 地域の歴史を物語る浜松城跡などは、地域の誇りや個性として保全し、その魅力を継承します。

■ 低炭素・エネルギー

方針10) スマートコミュニティの構築によるエネルギー利用の効率化

- ・ シビックコアでは、太陽光発電などの再生可能エネルギーのほか、コージェネレーションによる排熱などの未利用エネルギーの活用とともに、エネルギーマネジメントシステムなどの導入により、スマートコミュニティを構築します。
- ・ アクトシティ周辺では、地域冷暖房施設などの整備を促進し、面的なエネルギー利用の効率化を図ります。

■ 都市防災

方針11) 災害に強い都心づくりの推進

- ・ 防火地域・準防火地域の指定により市街地の不燃化を促進します。また、広範囲に延焼のおそれがある地域では、幹線道路の整備と沿道の防火地域・準防火地域の指定などによる延焼遮断帯の形成により、燃え広がりにくい市街地を形成します。
- ・ 建物倒壊や延焼火災の危険性が高い地区では、市街地開発事業などにより安全で快適な都市空間の整備と都市施設の充実を図り、都市の防災性を向上させます。
- ・ 水害に対しては、ハード・ソフトの対策を組み合わせた総合的な雨水対策を推進します。

方針12) 災害時の安全性の確保

- ・ 浜松城公園は、災害時における復旧・復興活動の防災拠点として、その機能が発揮されるよう必要な施設・設備を備えるとともに、平時における市民の憩いの場などの利活用の観点も踏まえた公園整備を推進します。
- ・ 災害時における都心の機能、緊急輸送路及び避難路の道路機能を確保するため、橋梁の耐震化、無電柱化などを推進します。
- ・ 商業・業務ゾーンを中心として、上下水道の耐震性を向上させるとともに、電気、通信、ガスなどについては、事業者に積極的な対応の働きかけを行うことによりライフラインの強化を図り、災害時における都心の高次都市機能を確保します。また、公共施設や民間施設での自立・分散型電源を導入し、災害時における地域内での自立したエネルギー源の確保を推進します。
- ・ 帰宅困難者対策として、民間施設と連携した一時滞在施設の確保、物資や燃料の備蓄などを進めます。



■ その他都市施設

方針 13) 都心への都市施設の適正な配置・整備

- ・ 教育文化施設、医療・社会福祉施設のうち、西遠都市圏や市域において必要性・公益性が高い都市施設については、市内外の多くの人々が利用しやすい都心に配置・整備が進むよう、立地適正化計画制度による誘導措置を講じるとともに、都市計画に定めることを検討します。
- ・ 一団地の官公庁施設を都心の核に位置づけ、行政サービスの高次都市機能を確保します。



2 副都心編

(1) 対象エリア

本計画における副都心の対象エリアは、副都心に必要な都市機能を集積すべき区域として、遠州鉄道浜北駅と小松駅の徒歩圏において、現在の商業系用途地域又は複合系住居地域を基本に、土地利用の連続性などを考慮した図5-3の範囲を想定します。

なお、当該エリアは、おおむね浜松市立地適正化計画の「市域サービス型都市機能誘導区域」に相当します。

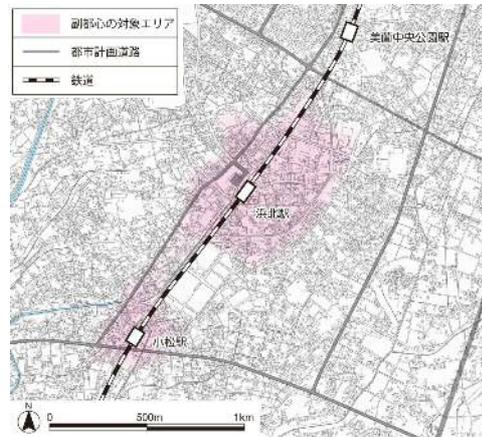


図 5-3 副都心の対象エリア

(2) 役割と課題

副都心には、広大な市域を有する本市にあって、市北部地域の市民を対象として都心まで出向くことなく都市的サービスを提供できるよう、多様な都市機能を集積し、都心を補完する役割があります。しかし、市街地外への都市機能と居住の無秩序な拡散や、道路などの都市基盤の整備の遅れのため、副都心への都市機能の集積が十分に進んでいない状況です。

こうした状況に対応し、コンパクトな都市づくりの実現や副都心としてふさわしい拠点の形成のためには、副都心への多様な都市機能の集積と交流の場としての魅力の向上に戦略的に取り組むことが求められています。

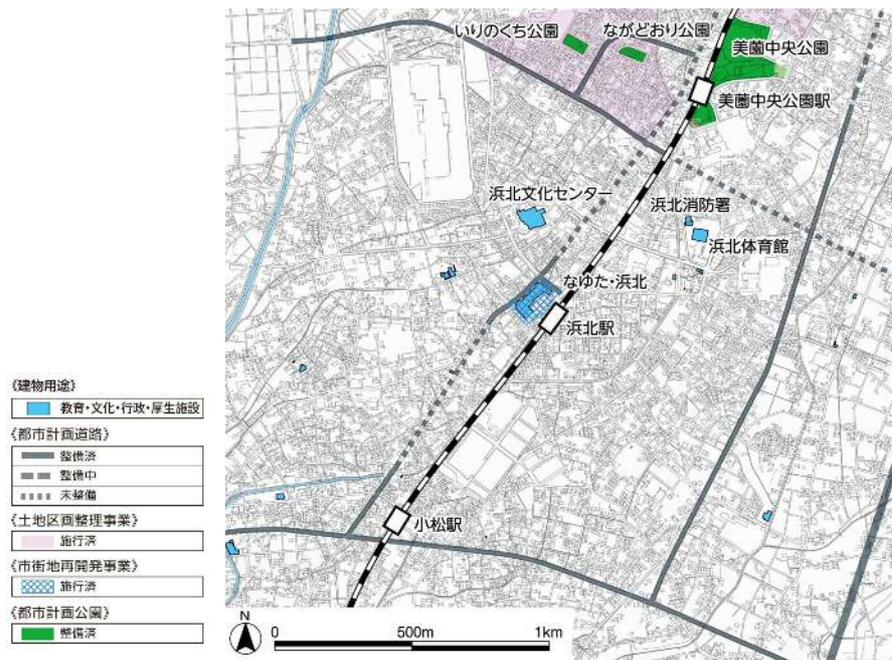


図 5-4 副都心の都市基盤の状況と主要な都市機能増進施設の配置図

(3) 都市づくりの基本方向

① 多様な都市機能の集積と連携強化による賑わいと活力ある副都心づくり

- コンパクトで持続可能な都市の実現に向けて、広大な市域において都心を補完する中心性・求心性が高まるよう、多様な都市機能を集積するとともに、公共施設の整備などの優先化やスマートシティへの取組を推進します。
- アクセスしやすい鉄道駅前に都市機能を集積するとともに、都心や各拠点との相互連携を強化することにより、副都心の賑わいと活力を創出します。
- 多様な都市機能の集積を主とした居住の促進と良好な都市環境の形成を、地区特性に応じて多様な主体の協働により推進します。
- 副都心へのアクセスや副都心から都心や各拠点へ快適に移動できる公共交通を主体とした交通体系の構築と人中心のゆとりある空間形成を土地利用と一体的に実施することにより、歩いて暮らせる都市空間を創出します。

② 市北部地域の顔としての魅力的な景観形成と交流活性化による副都心づくり

- ヒト・モノ・カネ・情報の交流を活性化させ、新たな価値や産業の創出につながるよう、都市型産業の集積とその連携を強化します。
- 副都心が有する歴史・文化資源を活かし、市北部地域の顔としてふさわしい賑わいが感じられる魅力的な景観を形成します。

③ みどりによる魅力ある空間創出と環境負荷の小さな副都心づくり

- みどりの拠点や交流の場をみどりで一体的につなぐことにより、美しさと潤いを醸し出す空間を創出します。
- スマートコミュニティの構築によるエネルギー利用の効率化により、環境負荷の小さな副都心づくりを推進します。

④ 安全・安心な災害に強い副都心づくり

- 地震災害、風水害などのあらゆる災害に対して、事前の防災・減災対策による被害の最小化や、ライフラインの強化などによる災害時の都市機能の確保を図り、災害に強い副都心づくりを推進します。

(4) 分野別の方針

■ 土地利用

方針1) 多様な都市機能の集積と居住促進に向けた土地利用

- ・ 市北部地域の市民を対象とした都心を補完する都市的サービスを提供できるよう、副都心にふさわしい多様な都市機能を集積します。また、その都市機能の集積を主としつつ、都市機能や鉄道駅からの近接性を活かした居住を地区特性に応じて促進します。
- ・ このため、都市機能の適正な用途配置と密度構成の観点から用途地域を設定するとともに、高度利用地区などの容積率緩和制度を活用した土地の高度利用、都市機能増進施設の立地誘導により、地区特性に応じた適正かつ合理的な土地利用を推進します。
- ・ 遠州鉄道浜北駅前と小松駅前では、商業・業務、文化、行政など多様な都市機能が集積するよう、高密度の商業・業務地を配置します。また、居住については、多様な都市機能増進施設が適切に共存した中高層住宅を誘導します。
- ・ 商業・業務地周辺では、都市機能と居住が適切に共存した中密度の住宅地を配置します。
- ・ 多様な都市機能の集積や良好な都市環境の形成を図るため、市街地再開発事業を促進するとともに、必要に応じて土地区画整理事業を推進するなど、都市基盤整備と一体となった低未利用土地の有効活用・高度利用を誘導します。
- ・ 市北部地域の市民が利用する庁舎、文化施設などの再編・再配置による新たな施設立地については、拠点ネットワーク型都市構造の実現の観点から副都心への配置に努めます。



■ 都市交通

方針2) 便利な公共交通ネットワーク形成のための交通結節点の機能強化

- ・ 遠州鉄道浜北駅と小松駅では、浜北地域南部の周辺居住地や市街地外の住民が自転車、自動車などにより副都心へ訪れやすいように、さらには、公共交通に乗り換えて都心や各拠点へ快適に移動できるように、駅前広場の配置・整備やサイクルアンドライド、パークアンドライドの導入などにより交通結節点の機能強化を図ります。
- ・ その際、将来の新たなモビリティサービスの導入を見据え、従来の交通手段に対応した即効性のある小規模なハード整備に加えて、多様な交通手段間での乗り換えが可能な駅前広場などの整備や、商業施設、医療施設などと連携した待合環境の改善など、官民連携による効果的な取組を検討します。

方針3) 安全で快適な人中心の道路ネットワークの形成

- ・安全で快適な人中心の道路空間への転換や、良好な都市環境の形成のため、通過交通を副都心の外へ誘導する外周の幹線道路を配置します。
- ・遠州鉄道浜北駅と小松駅を結ぶ幹線道路を中心として、徒歩により安全で快適に移動できるよう、ユニバーサルデザインに配慮したゆとりある歩行空間を確保します。
- ・浜北地域南部の周辺居住地などの住民が、副都心へ安全で快適にアクセスできるよう自転車ネットワークを形成します。

■ みどり

方針4) 副都心の付加価値の高い魅力ある公園・緑地の整備・活用

- ・都市機能を集積する地区と一体となった住区で形成された歩いて暮らせる居住地では、良好な居住環境の形成のため、身近なレクリエーション空間である住区基幹公園の配置・整備とともに、働く場、健康づくりの場といった市民の多様なニーズに柔軟に対応した機能の見直しについて検討します。また、市民緑地制度などによる民有地を活用した公園・緑地の機能の補完について検討します。

方針5) 良好な都市環境の形成に資するみどりの保全・創出

- ・みどりの拠点である美園中央公園と遠州鉄道浜北駅や浜北文化センターなどの交流の場をみどりを感じながら楽しめる歩行空間で一体的につなぎ、副都心全体の美しさと潤いを醸し出す空間を創出します。
- ・公共空間の緑化や花と緑による演出、民有地におけるオープンスペースの確保と緑化の促進により、潤いと賑わいのある高質な歩行・滞在空間を形成をします。
- ・幹線道路では、道路空間や民有空間の緑化により、良好なまち並み景観の形成やヒートアイランドなどの都市気象の緩和を図ります。
- ・浜北文化センターなどの公共施設においては、市北部地域のコミュニティの場として、市民に親しまれる緑化を推進します。

■ 景観・歴史的風致

方針6) 賑わいのある魅力的なまち並み景観の形成

- ・遠州鉄道浜北駅周辺から小松駅周辺にかけては、市北部地域の顔としてふさわしい賑わいが感じられる個性ある魅力的なまち並み景観を形成します。さらに、壁面後退の誘導や無電柱化などにより、修景のための空間確保や居心地が良い歩行空間を形成します。

方針7) 副都心の歴史や文化を継承するための街道・施設の保全

- ・ 秋葉道とその周辺の歴史的建造物などの地域の歴史を物語る街道・施設は、地域の誇りや個性として保全し、その魅力を継承します。

■ 低炭素・エネルギー

方針8) スマートコミュニティの構築によるエネルギー利用の効率化

- ・ 旧浜北区役所跡地などでは、太陽光発電などの再生可能エネルギーのほか、コージェネレーションによる排熱などの未利用エネルギーの活用とともに、エネルギーマネジメントシステムなどの導入により、副都心エリアのスマートコミュニティを構築します。



■ 都市防災

方針9) 災害に強い副都心づくりの推進

- ・ 防火地域・準防火地域の指定により市街地の不燃化を促進します。また、広範囲に延焼のおそれがある地区では、必要に応じて幹線道路の整備と沿道の防火地域・準防火地域の指定などによる延焼遮断帯の形成により、燃え広がりにくい市街地を形成します。
- ・ 建物倒壊や延焼火災の危険性が高い地区では、必要に応じて市街地開発事業などにより安全で快適な都市空間の整備と都市施設の充実を図り、副都心の防災性を向上させます。
- ・ 水害に対しては、ハード・ソフトの対策を組み合わせた総合的な雨水対策を推進します。

方針10) 災害時の安全性の確保

- ・ 災害時における人命救助や支援物資の輸送、復旧・復興活動に対する輸送路の確保や市民などの迅速な避難ができるように、緊急輸送路や避難路となる幹線道路の整備を推進します。
- ・ 発災時における都心を補完する多様な都市機能を確保するため、上下水道の耐震性を向上させるとともに、電気、通信、ガスなどについては、事業者に積極的な対応の働きかけを行うことによりライフラインの強化を図ります。また、公共施設や民間施設での再生可能エネルギーや自立・分散型電源の導入を促進し、エネルギー源の確保に努めます。

■ その他都市施設

方針 11) 副都心への都市施設の適正な配置・整備

- ・ 教育文化施設、医療・社会福祉施設のうち、市北部地域において必要性・公益性が高い都市施設については、副都心に配置・整備が進むよう、立地適正化計画制度による誘導措置を講じるとともに、都市計画に定めることを検討します。

3 地域拠点・主要生活拠点編

(1) 対象エリア

本計画における地域拠点や主要生活拠点の対象エリアは、地域拠点や主要生活拠点に必要な都市機能を集積すべき区域として、各地区の利便性の高い公共交通の主要な駅又はバス停からの徒歩圏において、現在の商業系用途地域又は低層住居専用地域を除く住居系地域を基本に、土地利用の連続性を考慮した図5-5の範囲を想定します。

なお、当該エリアは、おおむね浜松市立地適正化計画における、地域拠点は「地域サービス型都市機能誘導区域」、主要生活拠点は「生活サービス型都市機能誘導区域」に相当します。

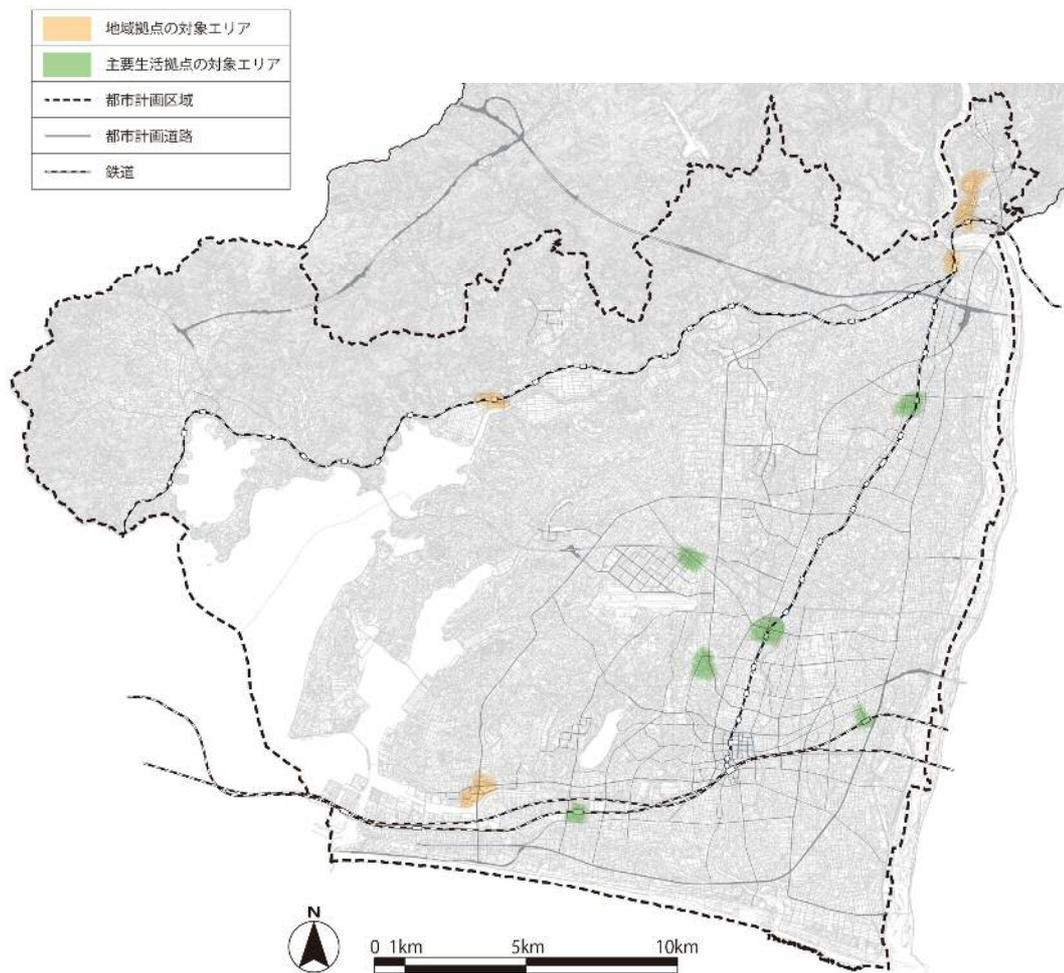


図 5-5 地域拠点・主要生活拠点の対象エリア

(2) 役割と課題

本市が目指す「拠点ネットワーク型都市構造」において、地域拠点には、地域圏域の市民を対象として一定の都市的サービスを提供する役割があり、また、主要生活拠点には、生活圏域の市民を対象として身近な生活サービスを提供する役割があります。しかし、市街地郊外部や市街地外における大規模集客施設やロードサイドショップの立地など、これまで自動車交通に過度に依存した拡散型の都市構造が形成されてきたために、公共交通を主体として駅又はバス停周辺に配置しているこれらの拠点には、その役割分担に応じた都市機能の集積が十分に進んでいない状況です。

こうした状況に対応し、コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくりなどの都市計画の目標を達成するためには、都市機能の無秩序な拡散の抑制とともに、拠点の役割と地域特性に応じた都市機能の集積に戦略的に取り組むことが求められています。

(3) 都市づくりの基本方向

① 役割に応じた都市機能の集積と連携強化による集約拠点づくり

- コンパクトで持続可能な都市の実現に向けて、市民の暮らしを向上させる集約拠点を形成するため、日常生活に必要となる都市機能を拠点の役割分担と地域特性に応じて集積するとともに、公共施設の整備などの優先化やスマートシティへの取組を推進します。さらに、都心や副都心との相互連携を強化することにより、拠点の補完機能を高めます。
- 都市機能の集積を主とした居住の促進と良好な都市環境の形成を、それぞれの地域特性に応じて多様な主体の協働により推進します。
- 近くの拠点へのアクセスや都心や各拠点へ快適に移動できる公共交通を主体とした交通体系の構築と人中心のゆとりある空間形成を、土地利用と一体的に実施することにより、歩いて暮らせる都市空間を創出します。

② 地域の個性あるまち並み景観形成による魅力ある拠点づくり

- 地域が有する歴史・文化資源を活かし、それぞれの地域の魅力と賑わいが感じられる個性あるまち並み景観を形成します。

③ みどりによる潤いのある空間創出と環境負荷の小さな拠点づくり

- 公共空間と民有空間におけるみどりの創出により、潤いと賑わいのある空間を創出します。
- スマートコミュニティの構築によるエネルギー利用の効率化により、環境負荷の小さな拠点づくりを推進します。

④ 安全・安心な災害に強い拠点づくり

- 地震災害、風水害などのあらゆる災害に対して、事前の防災・減災対策による被害の最小化や、ライフラインの強化などによる災害時の都市機能の確保を図り、災害に強い拠点づくりを推進します。

(4) 分野別の方針

■ 土地利用

方針1) 役割と地域特性に応じた都市機能の集積と居住促進のための土地利用

■ 全般

- ・ 地域圏域又は生活圏域の市民を対象として、一定の都市的サービスや身近な生活サービスを提供できるよう、拠点の役割分担とともに、圏域の人口規模や公共交通の利便性、合併による都市の成り立ちなどの地域特性に応じて都市機能を集積します。また、その都市機能を主としつつ、都市機能や鉄道駅・主要バス停からの近接性を活かした居住を地域特性に応じて促進します。
- ・ このため、都市機能の適正な用途配置と密度構成の観点から用途地域を設定するとともに、高度利用地区などの容積率緩和制度を活用した土地の高度利用、都市機能増進施設の立地誘導により、地域特性に応じた適正かつ合理的な土地利用を推進します。
- ・ 都市機能の集積と良好な都市環境の形成のため、必要に応じて市街地整備や低未利用土地の有効活用を図ります。
- ・ 公共施設のうち、多くの来訪者が利用する庁舎、文化・観光施設などの再編・再配置による新たな施設立地については、拠点ネットワーク型都市構造の実現の観点から、鉄道駅周辺など公共交通利便性の高い位置への配置に努めます。

■ 地域拠点

- ・ 天竜浜名湖鉄道気賀駅周辺は引佐町や細江町、三ヶ日町を、志都呂・堀出前地区は舞阪町や雄踏町などを、二俣・西鹿島地区は浜北地域北部や中山間地を圏域とした地域の中心として、一定の都市的サービスを提供できる都市機能が集積するよう、それぞれの地域特性に応じて低密度から中密度の商業・業務地を配置します。また、居住については、それぞれの地域特性に応じて、都市機能増進施設が適切に共存した中高層住宅を誘導します。

■ 主要生活拠点

- ・ 市民の身近な生活サービスを提供できる都市機能が集積するよう、それぞれの地域特性に応じて低密度から中密度の商業・業務地を配置します。また、居住については、それぞれの地域特性に応じて、都市機能増進施設が適切に共存した中高層住宅を誘導します。
- ・ 鉄道駅を中心とする拠点では、公共交通の利便性の高い立地性を活かした都市機能と居住の高度化を図るため、それぞれの地域特性に応じて、市街地再開発事業の促進や土地区画整理事業の推進などにより、都市基盤整備と一体となった低未利用土地の有効活用・高度利用を誘導します。

- ・ 各駅前通りなどでは、道路などの公共空間と民有空間が一体となった空間形成とともに、沿道の土地の高度利用を連続的に促進することにより、賑わいのあふれる歩きたくなる都市空間を創出します。
- ・ JR 高塚駅周辺などにおいて、拠点ネットワーク型都市構造の実現の観点から、公共交通利便性の高い鉄道駅周辺の都市機能や居住を誘導することが適切と認められる地区では、土地利用の動向、既存工場の操業環境への影響、周辺環境や災害リスクなどを考慮して、適正な用途への転換を検討します。

■ 都市交通

方針 2) 都心や各拠点へアクセスしやすい公共交通サービスの提供

- ・ 誰もが公共交通を利用して便利に都心や各拠点へアクセスできるよう、都心と拠点間を結ぶ基幹的な公共交通を拠点の役割に応じて段階的に構成することにより、利用しやすい公共交通サービスを提供します。

方針 3) 便利な公共交通ネットワーク形成のための交通結節点の機能強化

- ・ 鉄道駅や主要なバス停では、ミニバスターミナルの配置・整備により、公共交通の乗り換えや乗り継ぎがしやすくなるよう、交通結節点の機能強化を図ります。また、周辺居住地や市街地外の住民が自転車、自動車などから公共交通に乗り換えて都心や各拠点へ快適に移動できるように、サイクルアンドライドやパークアンドライドの導入などを進めます。
- ・ その際、将来の新たなモビリティサービスの導入を見据え、従来の交通手段に対応した即効性のある小規模なハード整備に加えて、多様な交通手段間での乗り換えが可能な駅前広場などの整備や、商業施設、医療施設などと連携した待合環境の改善など、官民連携による効果的な取組を検討します。
- ・ 鉄道駅とその周辺では、ユニバーサルデザインに配慮した整備・改良を推進します。

方針 4) 安全で快適な人中心の道路ネットワークの形成

- ・ JR 天竜川駅周辺や遠州鉄道小林駅周辺などでは、徒歩、自転車や自動車などによる鉄道駅までのアクセス性を高めるため、駅前広場の整備に併せて歩行空間・自転車通行空間を確保したアクセス道路の整備を推進します。
- ・ 徒歩により安全で快適に移動できるよう、幹線道路におけるユニバーサルデザインに配慮した人中心のゆとりある歩行空間を形成します。
- ・ 周辺居住地などの住民が、拠点へ安全で快適にアクセスできるよう自転車ネットワークを形成します。

■ みどり

方針5) 拠点の付加価値の高い魅力ある公園・緑地の整備・活用

- ・ 鳥羽山公園、城山公園は、市内外から訪れる多くの人がみどりを通じて交流できる公園としてみどりの拠点に位置づけ、地域の歴史・文化を活かした特色ある公園の整備を推進します。
- ・ 拠点と一体となった住区で形成された歩いて暮らせる居住地では、良好な居住環境の形成のため、必要に応じた身近なレクリエーション空間である住区基幹公園の配置・整備とともに、働く場、健康づくりの場といった市民の多様なニーズに柔軟に対応した機能の見直しについて検討します。また、市民緑地制度などによる民有地を活用した公園・緑地の機能の補完について検討します。

方針6) 良好な都市環境の形成に資するみどりの保全・創出

- ・ 各駅前通りなどでは、公共空間の緑化や花と緑による演出、民有地におけるオープンスペースの確保と緑化の促進により、潤いと賑わいのある高質な歩行・滞在空間を形成します。
- ・ 幹線道路では、道路空間や民有空間の緑化により、良好なまち並み景観の形成やヒートアイランドなどの都市気象の緩和を図ります。
- ・ 天竜川をはじめ拠点を流れる河川は、生物の生息・生育空間の確保などの観点から、河川の連続性を確保し、エコロジカル・ネットワークの形成に努めます。
- ・ 拠点に立地する公共施設は、地域コミュニティの場として市民に親しまれる緑化を推進します。

■ 景観・歴史的風致

方針7) 個性ある魅力的なまち並み景観の形成

- ・ 天竜浜名湖鉄道気賀駅周辺は奥浜名湖地域の中心として、二俣・西鹿島地区は中山間地の玄関口として、地域の歴史・文化などの魅力が感じられる個性あるまち並み景観を形成します。
- ・ 志都呂・堀出前地区、追分地区及び住吉地区では、地域の魅力と賑わいが感じられる個性あるまち並み景観を形成します。
- ・ 鉄道駅を中心とする主要生活拠点では、駅前の魅力と賑わいが感じられる個性あるまち並み景観を形成します。このため、駅前通りを中心として、公共空間におけるまち並み景観に配慮した歩道舗装、安全施設、案内施設の設置や無電柱化の推進とともに、民有空間における壁面後退や建築物・工作物のデザイン・色彩の誘導などにより、修景のための空間確保や居心地が良い歩行空間を形成します。

方針8) 屋外広告物などの地域景観との調和

- ・ 天竜浜名湖鉄道気賀駅周辺や二俣・西鹿島地区において屋外広告物などを掲出する場合には、地域景観と調和させるとともに、自然景観やまち並み景観の保全・統一などを図るべき区域では、掲出を抑制します。

方針9) 地域の豊かな表情をアピールする水辺空間の保全・創出

- ・ 天竜川、都田川、新川及び馬込川などの河川については、水質の保全・浄化や動植物の生態系の保全により、美しい水辺空間の創出に努めます。

方針10) 地域固有の歴史や文化を継承するための歴史的風致の保全・活用

- ・ 地域の歴史を物語る二俣地区のまち並み、姫街道や秋葉道とその周辺の歴史的建造物などの街道・施設は、地域の誇りや個性として保全し、その魅力を継承します。
- ・ 二俣城跡及び鳥羽山城跡などの歴史的風致を構成する建造物は、地域の特徴を示す歴史遺産として保全・活用を図ります。
- ・ 天竜浜名湖鉄道気賀駅周辺を含む奥浜名湖地域や二俣地区では、歴史・文化を活かしたまちづくりを進めるため、核となる国指定文化財とそれと一体となって歴史的風致を形成する重点区域として位置づけ、ハード・ソフト両面からその周辺環境の整備に取り組みます。



■ 低炭素・エネルギー

方針11) スマートコミュニティの構築によるエネルギー利用の効率化

- ・ 市街地開発事業などを実施する際には、再生可能エネルギーや未利用エネルギーの活用とともに、エネルギーマネジメントシステムなどの導入によるスマートコミュニティの構築について検討します。

■ 都市防災

方針12) 災害に強い拠点づくりの推進

- ・ 市街地の不燃化を促進するため、防火地域・準防火地域の指定を検討します。
- ・ 建物倒壊や延焼火災の危険性が高い地区では、必要に応じて市街地開発事業などにより安全で快適な都市空間の整備と都市施設の充実を図り、拠点の防災性を向上させます。
- ・ 水害に対しては、ハード・ソフトの対策を組み合わせた総合的な雨水対策を推進します。

方針 13) 災害時の安全性の確保

- ・ 上下水道の耐震性を向上させるとともに、電気、通信、ガスなどについては、事業者に積極的な対応の働きかけを行うことによりライフラインの強化を図り、災害時における都市機能を確保します。また、公共施設や民間施設での再生可能エネルギーや自立・分散型電源の導入を促進し、災害時におけるエネルギーの確保に努めます。

■ その他都市施設**方針 14) 地域に必要な都市施設の適正な配置・整備**

- ・ 学校、図書館などの教育文化施設、病院、保育所などの医療・社会福祉施設のうち、地域において必要性・公益性が高い都市施設については、地域の多くの人々が利用しやすい地域拠点や主要生活拠点に配置・整備が進むよう、立地適正化計画制度による誘導措置を講じるとともに、都市計画に指定することを検討します。

第6章 計画の実現に向けて

- 1 多様な主体の協働によるまちづくりの推進
- 2 進行管理

第6章 計画の実現に向けて

1 多様な主体の協働によるまちづくりの推進

本市のまちづくりの推進にあたっては、浜松市市民協働を進めるための基本指針に基づき、市民、市民活動団体、事業者及び市が、互いの相違を認識しつつ連携・協力して、地域の中にある様々な資源を活用しながら、まちの活力や魅力、市民の生活の質の向上に資する活動に多角的及び多角的に取り組んでいきます。

(1)まちづくりの主体と役割

【市民の役割】

市民は、各々がまちづくりを自分ごとと考え、関心を持ち、市の実施するまちづくりの施策への参加や提案などを通して理解や知識を深めるとともに、地域課題の解決や更なる魅力あるまちづくりに向けて、地域に根ざしたまちづくりに積極的に参画することが期待されます。

【事業者の役割】

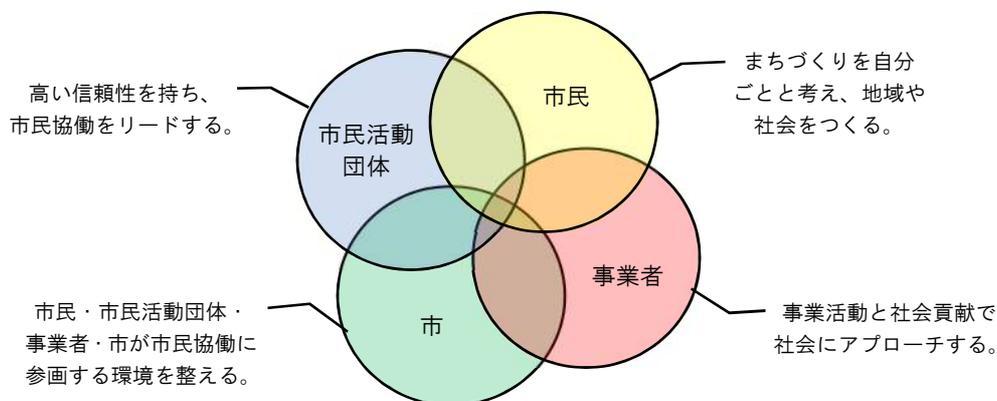
事業者は、地域社会の一員として事業活動や社会貢献を通じてまちづくり活動に協力するとともに、事業者の持つ技術や知識などを活用し、魅力あるまちづくりへ向けて、市民や市民活動団体、市と連携を図りながら積極的にまちづくりに参画することが期待されます。

【市民活動団体の役割】

市民活動団体は、活動を通じたまちづくりへの参画を通じて、市民、事業者、市との連携を更に深め、様々なまちづくりのテーマにおいて、専門的知識の提供や交流の場の設置などを行い、高い信頼性のもと市民協働によるまちづくりをリードすることが期待されます。

【市の役割】

市は、本計画について周知・共有を図るとともに、本計画の方針に基づいたまちづくりの施策を推進します。また、市民や市民活動団体、事業者へのまちづくりに関する情報提供に努めるとともに、まちづくりに参画する仕組みや機会、交流の場の提供、多様な主体のマッチングをするなど、コーディネーターとして市民協働によるまちづくり活動を支援します。



※資料：浜松市市民協働を進めるための基本指針を基に作成

図 6-1 多様な主体の協働によるまちづくりの推進イメージ

(2)協働によるまちづくりを支える制度・仕組み

協働によるまちづくりは、以下に掲げるような制度・仕組みにより支えるものとし、必要に応じて制度の活用や新たな仕組みを整備します。

なお、まちづくりの推進にあたっては、参考資料の各地域の構想図などを手掛かりに、各々の主体が、まちづくりの方向を検討したうえで目標とする地域の暮らしのイメージを共有し、地域に最も適切な方策を考えることが大切です。

○ 都市計画提案制度などの活用

都市計画提案制度は、都市計画法に基づき、土地所有者やまちづくり NPO 法人などが、一定の面積以上の一体的な土地について、土地所有者などの3分の2以上の同意を得ることやその他の条件を満たすことにより、都市計画の決定又は変更の提案をすることができる制度です。

また、住民協議推進条例といった地区住民自らが主体となって土地利用に関するまちづくりを進めていくための仕組みなどもあります。

本市では、協働によるまちづくりを推進する手段として、これらの制度や仕組みについて市民への周知を図るとともに、積極的に活用できるような仕組みを整えていきます。

○ 都市計画協力団体制度の活用

都市計画協力団体制度は、都市計画案の作成や意見の調整を行う住民団体、商店街組合などを都市計画協力団体として市長が指定することで、都市計画協力団体が地権者に代わって都市計画の提案を可能とする制度です。これにより、空き地や空き家の発生による地域の魅力の低下といった身の回りの課題に対して、地域の実情を把握している都市計画協力団体が市と協働し、まちづくりの気運醸成と地域特性に応じたまちづくりを推進することが期待されます。

○ 都市再生推進法人制度の活用

都市再生推進法人制度は、まちづくりに関する豊富な情報・ノウハウを有し、運営体制・人材などが整っている優良なまちづくり団体に公的な位置づけを与え、併せて支援措置を講ずることにより、その積極的な活用を図る制度です。

都市再生推進法人には、行政や民間デベロッパーなどでは十分に果たすことができない、まちづくりのコーディネーター及びまちづくり活動の推進主体としての役割を果たすことが期待されます。

効果的・効率的な都市経営の観点のもと、都心の賑わい創出・魅力向上などの地域のまちづくりを推進するためには、民間事業者などのノウハウ・資本などを有効活用した取組が重要です。本市では、都市再生推進法人制度の周知・活用を図っていくとともに、官民連携によるエリアマネジメントや都市再生に取り組む仕組みを整えていきます。

(3)まちづくり手法の活用・展開

本格的な人口減少社会の到来、限られた財政状況や災害リスクの高まりなどにより、まちづくりに関する課題は複雑化、多様化しています。

それらの課題を踏まえつつ、都市計画の目標や将来都市構造の実現に向けて、ハード・ソフトともに様々なまちづくりの手法を活用し、展開していくことが必要です。

○ 都市計画の決定又は変更と事業推進

本計画に即して、用途地域をはじめとする地域地区などの都市計画の決定又は変更や開発許可制度の運用を行うとともに、今後は土地利用の適正な規制誘導に関する方針として「浜松市土地利用方針（仮称）」を定め、計画的にコンパクトでメリハリのある土地利用を推進します。

あわせて、都市施設や市街地開発事業については、都心や各拠点など重要な地区への整備を優先化するなど、限られた財源において効果的かつ効率的な事業の推進により、都市のコンパクト化を計画的に進めます。

○ 立地適正化計画制度の活用

従来の土地利用規制に加え、住宅及び医療・福祉・商業などの民間施設も対象としてその立地の適正化を図る「浜松市立地適正化計画」による誘導策を一体的に講じていくことにより、コンパクトな都市の実現に向けたより一層の取組を推進します。

○ 部局の横断的な取組と国・県・民間などとの連携

まちづくりのための個々の施策の実施主体は、庁内の複数の部局にわたるとともに、国、県、市民、市民活動団体、事業者と多岐にわたります。

そのため、まちづくりに関して部局の横断的な取組を推進することはもとより、各種事業について、国や県における補助事業などの各種制度を活用し、限られた財源の中で効果的かつ効率的に進めるとともに、民間のノウハウ・資本の活用についても検討するなど、国・県・民間などと連携を図りながら、まちづくりに取り組みます。

2 進行管理

本計画は、都市計画の基本的な方針となるものであり、効果的かつ効率的なまちづくりを推進するため、上位計画や浜松市立地適正化計画などの個別・関連計画との調整・連携を図るとともに、その進捗状況や国勢調査、都市計画基礎調査などの各種統計調査、市民意識調査などのアンケート調査などを把握し、評価・検証を行います。

なお、本計画は、目標年次を浜松市総合計画に合わせて2045（令和27）年とする長期的な計画であることから、おおむね10年後の定期見直しを基本として、評価・検証結果や上位計画の見直し、本市を取り巻く社会経済情勢の変化などを踏まえて、必要に応じて見直しを行います。

参考資料

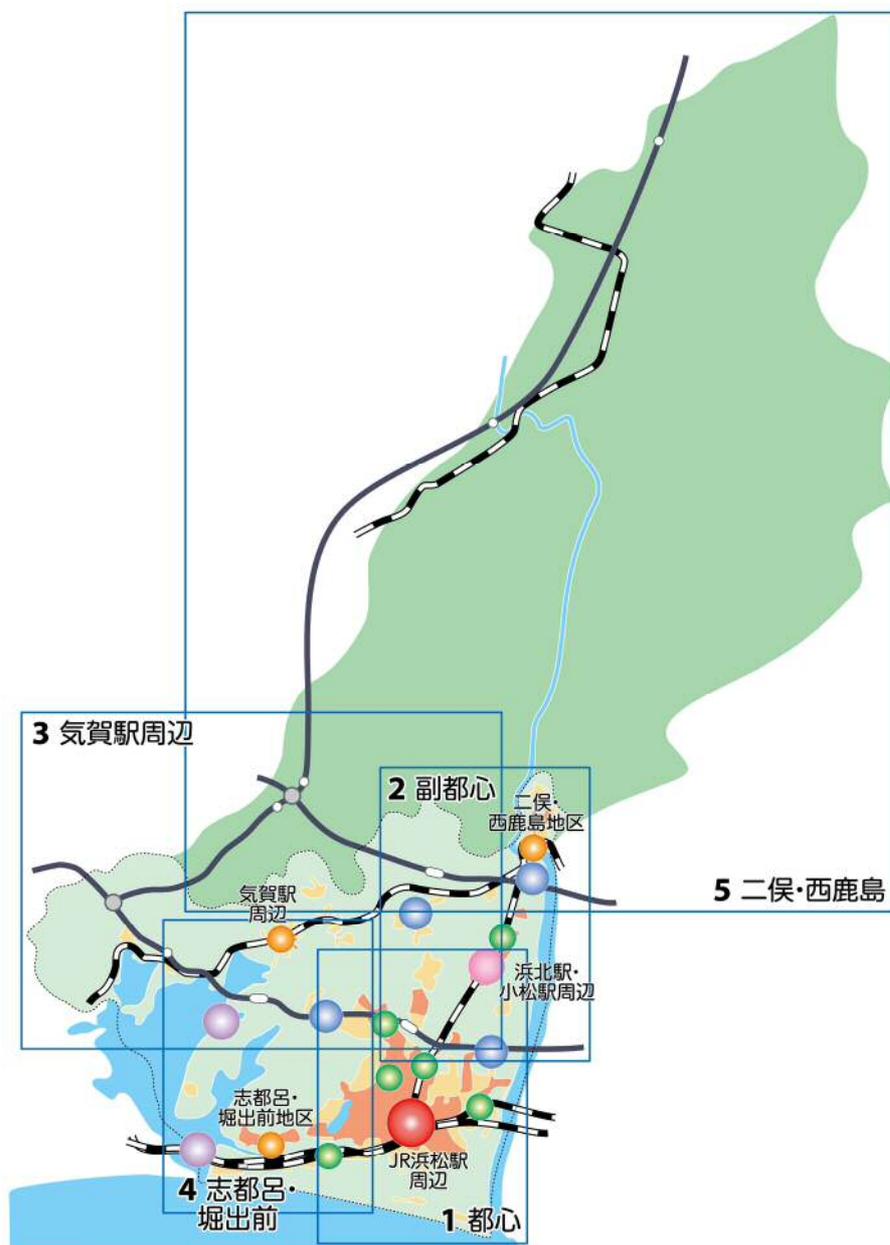
- 1 各地域の構想図
- 2 策定経過
- 3 都市計画のあゆみ
- 4 用語解説

参考資料

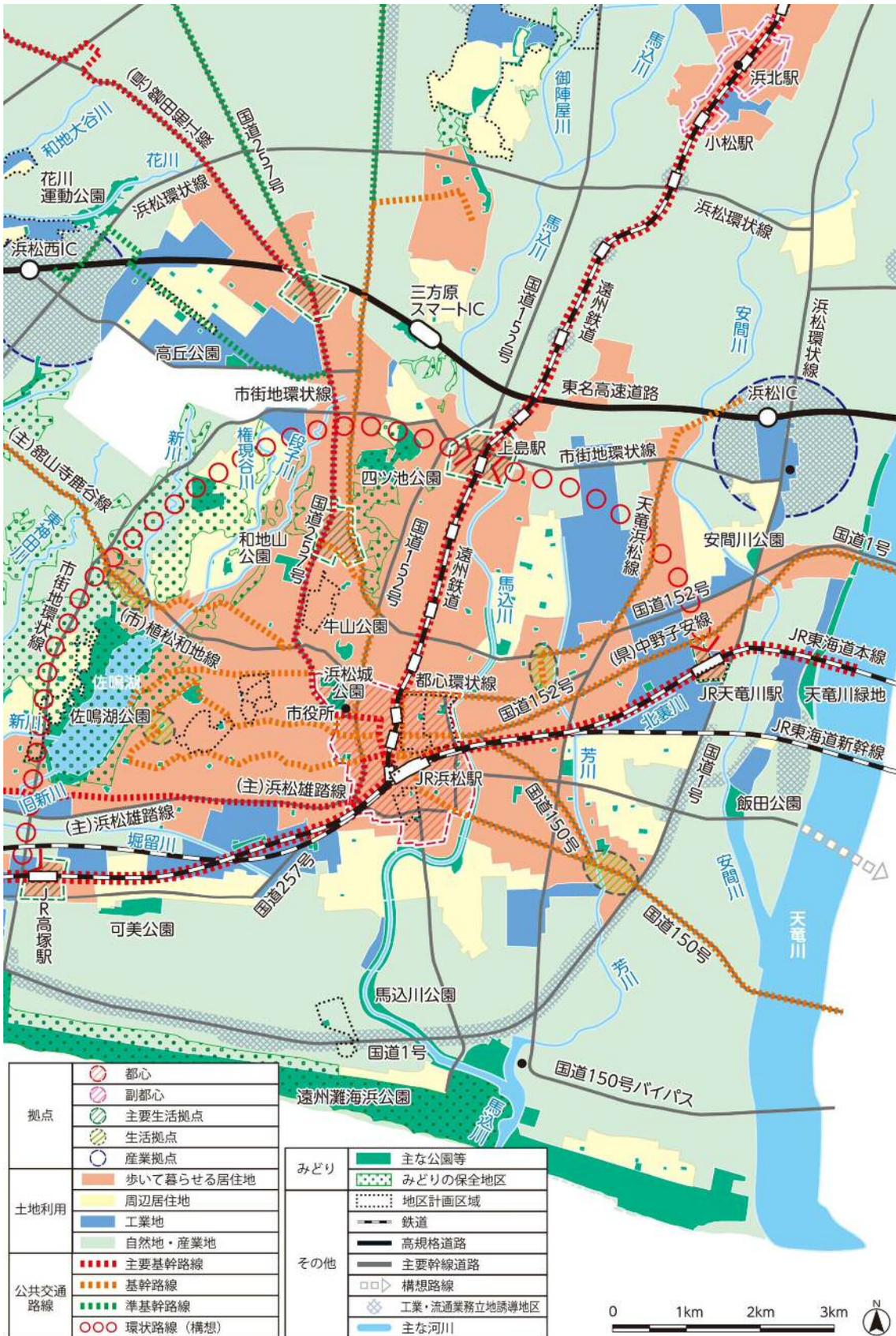
1 各地域の構想図

各地域の構想図は、都市の将来像を実現するための都市計画の基本理念・目標や方針を市全域を対象として定めた全体構想をもとに、おおむね地域圏域ごとに土地利用、都市交通、みどりなど各分野の方針を示したものであり、市民、市民活動団体、事業者、市の各々の主体が、諸分野において地域のまちづくりを検討、推進する際のツールとなるものです。

この構想図を活用して、各々の主体がより身近な地域のまちづくりの特性を把握するとともに、都市の将来像を共有し、地域に最も適切な方策を考え、協働するまちづくりを推進していきます。

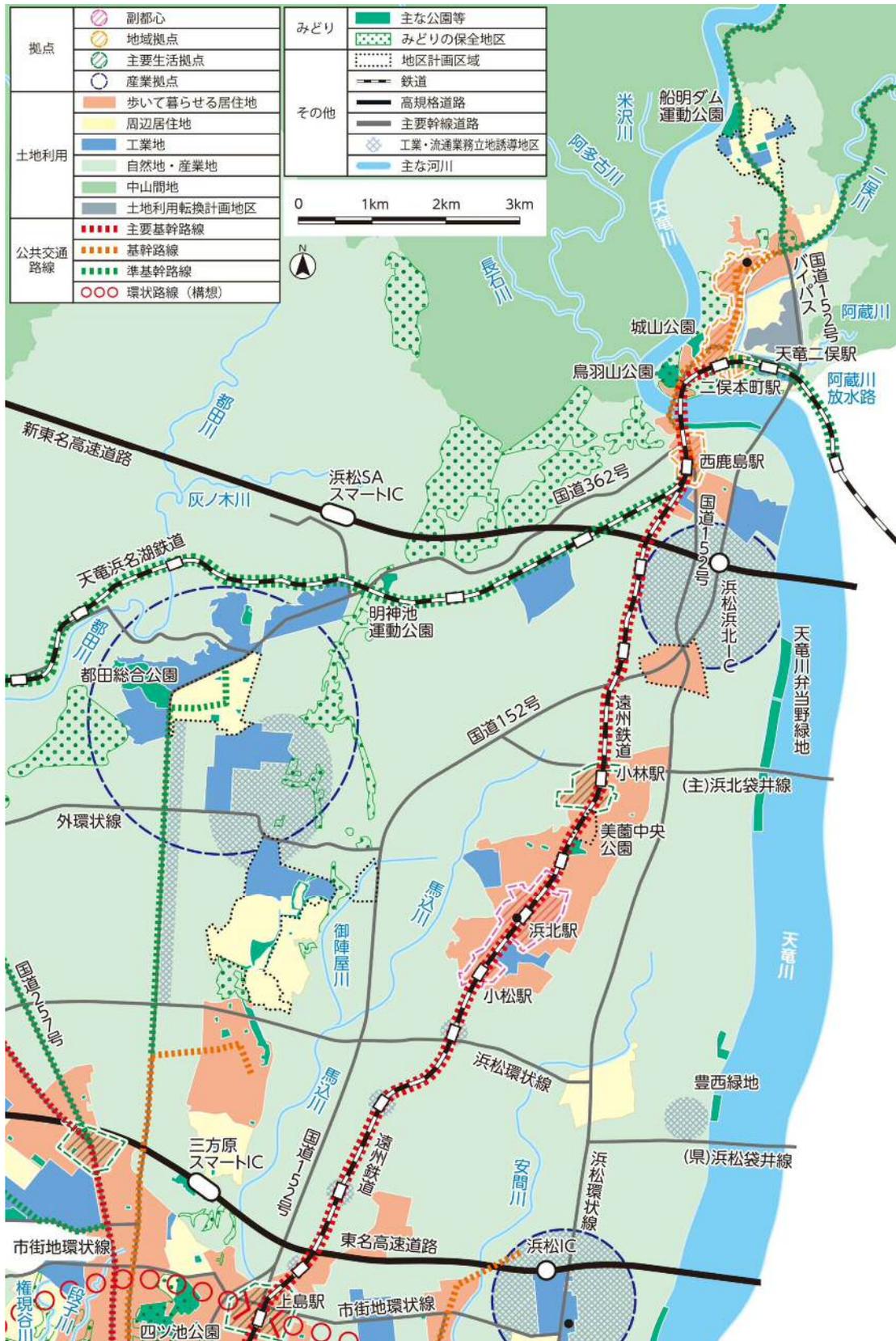


(1)都心

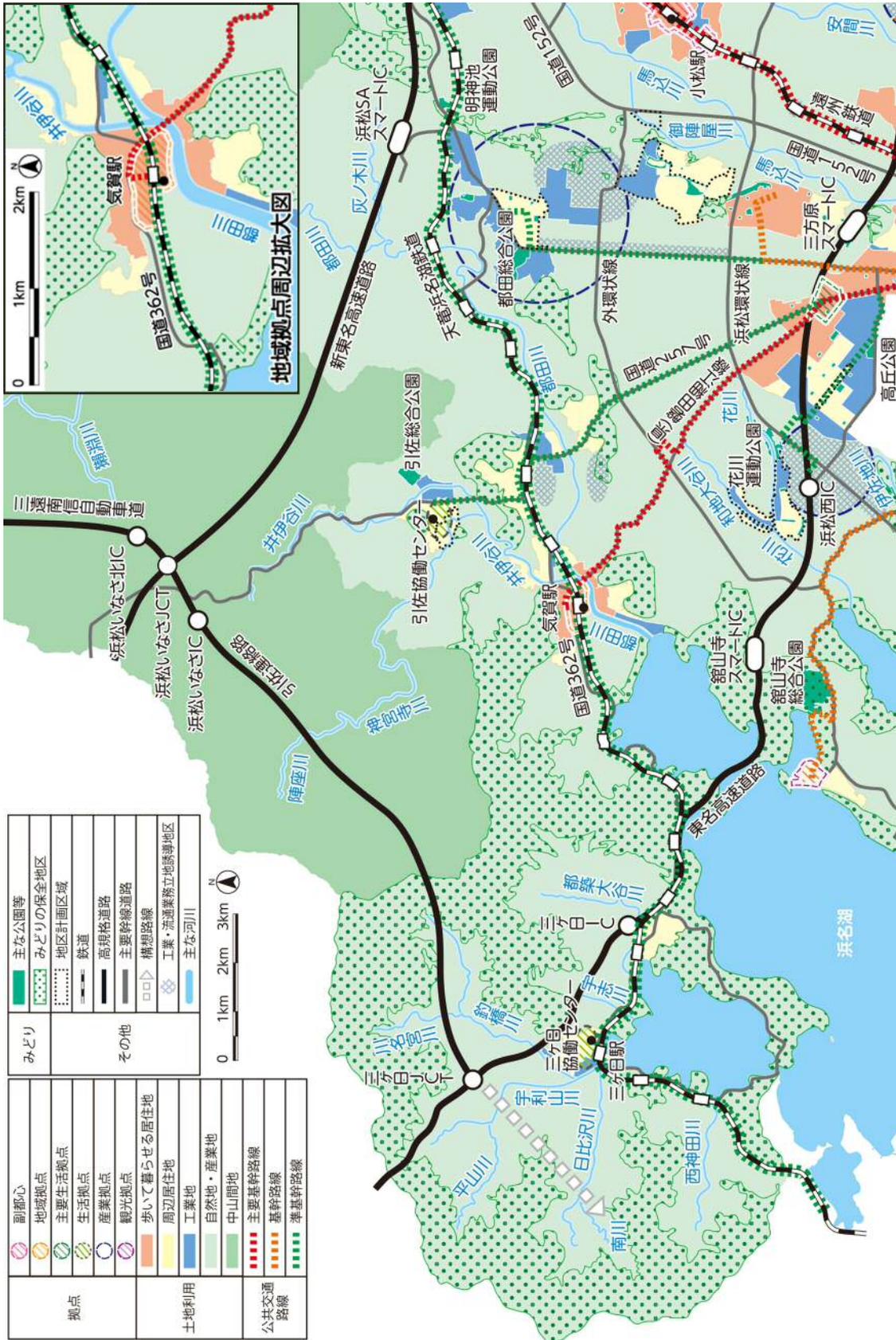


序
1
2
3
4
5
6
参考資料

(2)副都心



(3)地域拠点(天竜浜名湖鉄道気賀駅周辺)



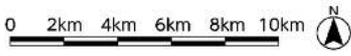
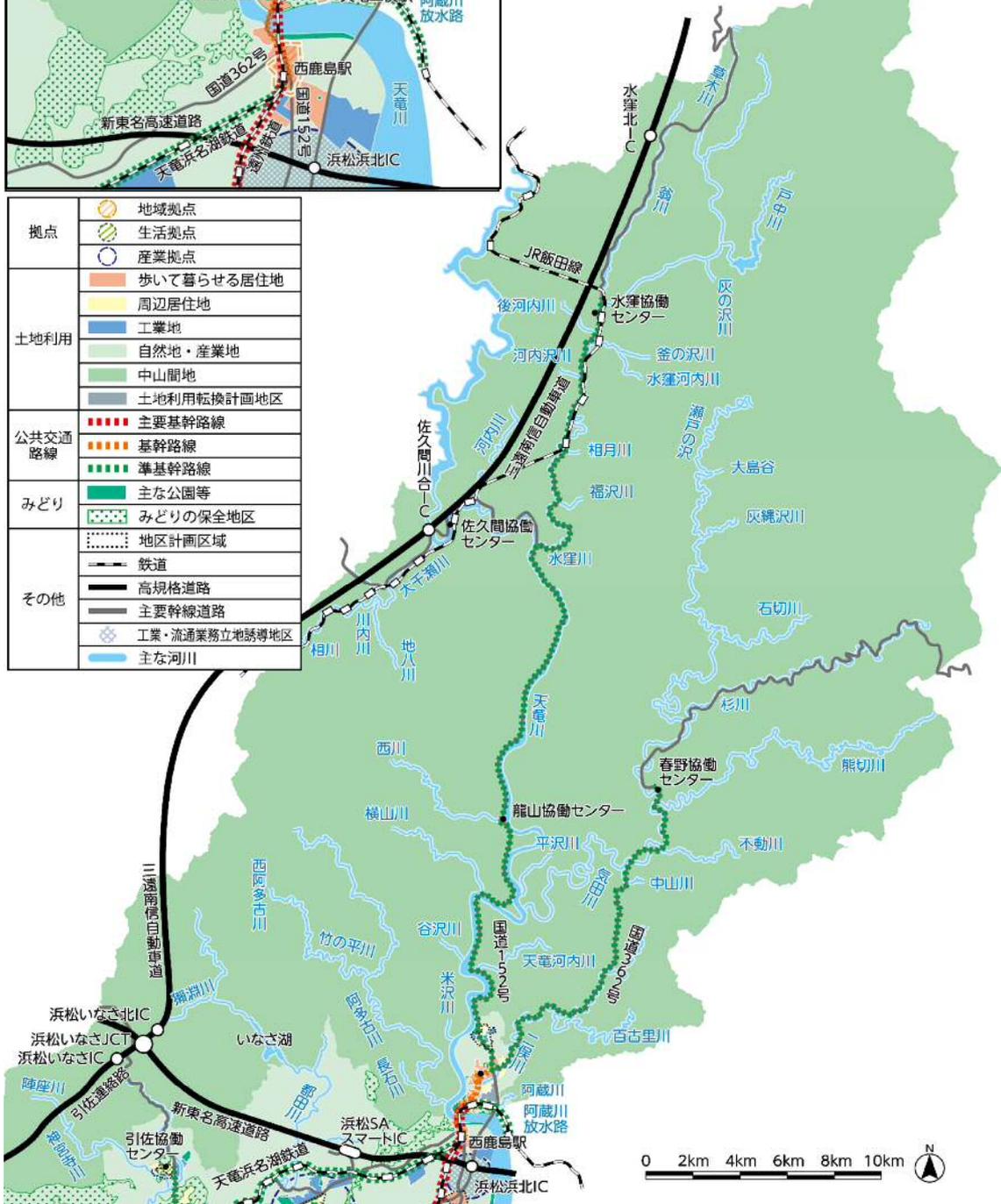
(4)地域拠点(志都呂・堀出前地区)



(5)地域拠点(二俣・西鹿島地区)



拠点	● 地域拠点
	● 生活拠点
	● 産業拠点
土地利用	■ 歩いて暮らせる居住地
	■ 周辺居住地
	■ 工業地
	■ 自然地・産業地
公共交通路線	■ 主要幹線路線
	■ 幹線路線
	■ 準幹線路線
	■ 主な公園等
みどり	■ みどりの保全地区
その他	■ 地区計画区域
	■ 鉄道
	■ 高規格道路
	■ 主要幹線道路
	■ 工業・流通業立地誘導地区

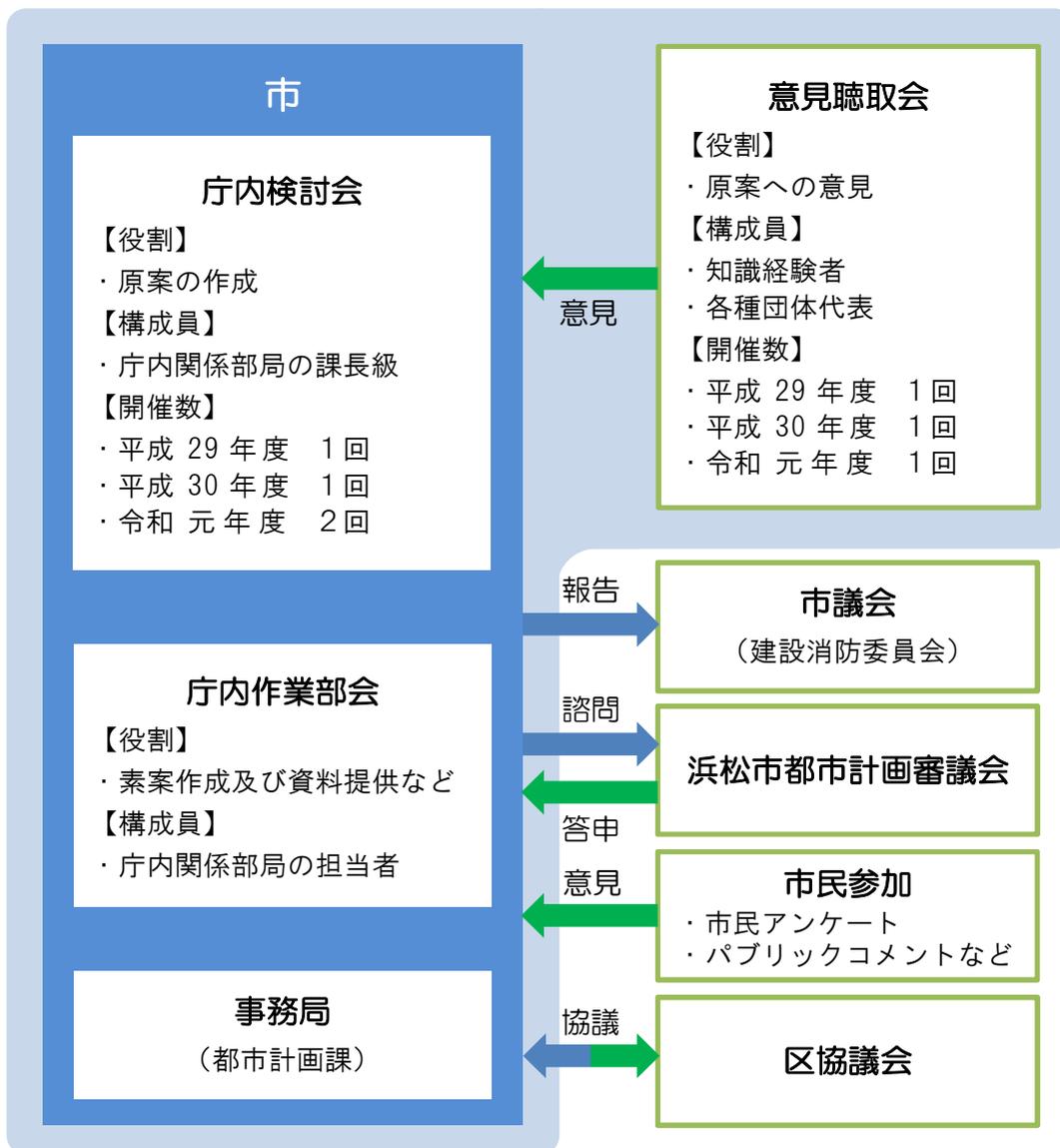


2 策定経過

(1) 検討体制

浜松市都市計画マスタープランの見直しにあたっては、庁内関係課により構成された「庁内検討会」及び「庁内作業部会」を設置し、各課で所管している個別・関連計画や施策と本計画の整合を図りながら検討を進めました。

また、市民アンケートや知識経験者及び関係団体の代表者からの意見聴取会の実施、都市計画審議会への協議・諮問など、多角的な視野からご意見を伺いました。



(2) 浜松市都市計画マスタープラン意見聴取会 委員名簿

(敬称略・五十音順)
※2019(平成31)年4月1日現在

氏名	所属・役職など
浅野 純一郎	豊橋技術科学大学 建築・都市システム学系 教授
石川 晃三	浜松商工会議所 副会頭
中野 民雄	静岡文化芸術大学 デザイン学部 准教授
中村 美詠子	浜松医科大学 医学部 准教授
野澤 千絵	東洋大学 理工学部 教授
松島 好則	浜松市農業委員会 会長
森本 章倫	早稲田大学 理工学術院 教授

(3) 浜松市都市計画マスタープラン庁内検討会 委員名簿

※2019(平成31)年4月1日現在

部局名	会員
危機管理監	危機管理課長
企画調整部	企画課長
財務部	アセットマネジメント推進課長
市民部	市民協働・地域政策課長
	UD・男女共同参画課長
	創造都市・文化振興課長
健康福祉部	福祉総務課長
こども家庭部	次世代育成課長
環境部	環境政策課長
産業部	産業振興課 商業振興担当課長
	企業立地推進課長
	エネルギー政策課長
	観光・シティプロモーション課長
	農業水産課長
	農地利用課長
林業振興課長	
都市整備部	都市計画課長(会長)
	北部都市整備事務所長
	土地政策課長
	交通政策課長
	市街地整備課長
	建築行政課長
	住宅課長
	緑政課長
土木部	道路企画課長
	河川課長
上下水道部	水道工事課長
	下水道工事課長

(4)改定経緯

年	月	会議名称など	主な議題など
平成22年度	5月	都市計画マスタープラン(2010)策定	
平成27年度	7月	都市計画マスタープラン増補版策定	
平成28年度	11月	市民アンケート(～12月)	
平成29年度	11月	都市計画マスタープラン 庁内検討会(準備会)	・検討体制 ・改定方針案
	1月	第1回庁内検討会	・改定方針
	2月	第1回作業部会	・改定方針 ・都市計画の現状評価と課題 ・全体構想骨子
	3月	第1回意見聴取会	・改定方針 ・都市計画の現状評価と課題 ・全体構想骨子
平成30年度	7月	第2回作業部会	・全体構想骨子
	8月	第2回庁内検討会	・全体構想骨子
	3月	第2回意見聴取会	・将来都市構造 ・分野別方針
平成31年度 令和元年度	5月	第3回作業部会	・将来都市構造 ・分野別方針
	8月	第3回庁内検討会	・将来都市構造 ・分野別方針
	11月	第3回意見聴取会	・地域別構想 ・計画推進 ・各地域の構想図
		第4回作業部会	・地域別構想 ・計画推進 ・各地域の構想図
	1月	第4回庁内検討会	・地域別構想 ・計画推進 ・各地域の構想図
令和2年度	7月	市議会(建設消防委員会)	・計画案
	8月	パブリック・コメント(～9月)	・計画案
		市民説明会	・計画案
		区協議会	・計画案
	12月	都市計画審議会	・計画最終案 諮問
	1月	市議会(建設消防委員会)	・計画最終案 報告
3月	都市計画マスタープラン公表		

(5)市民参加の記録

① 市民アンケート

浜松市の都市計画やまちづくりに関する市民意向を幅広く把握することにより、計画検討の基礎材料として活用しました。

実施時期	平成28年11月22日～12月9日
実施方法	無作為抽出による浜松市民3,000人を対象とした、郵送による配布・回収
配布回収状況	回収数1,311 回収率43.7% (有効回収数1,307 有効回収率43.6%)

② パブリック・コメント

浜松市パブリック・コメント制度に基づいて本計画の案を公表し、市民から計画内容に対する意見を幅広く伺いました。

また、市民から寄せられた意見をもとに計画内容を見直すとともに、パブリック・コメントに対する市の考え方を公表しました。

実施時期	令和2年8月3日～9月1日
実施内容など	本計画の案について、ホームページへの掲載及び協働センターなどへの配架により公表し、意見を募集
意見提出者数	51人・4団体
意見数	132件 (内訳) 提案：58件 要望：55件 質問：19件
案への反映度	案の修正：22件 今後の参考：16件 盛り込み済：41件 その他：53件

③ 市民説明会

本計画の案について説明するとともに、市民意見の反映を図るために計画内容に対する意見を伺いました。

実施時期	令和2年8月4日・6日
実施内容など	浜松市役所、なゆた・浜北の2会場において、本計画の案について説明
来場者数	17名 (内訳) 中区会場：9名 浜北区会場：8名

④ 区協議会

全ての区協議会において本計画の案について協議し、計画内容に対する意見を伺いました。

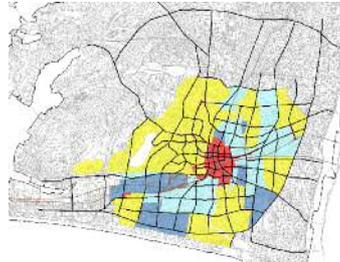
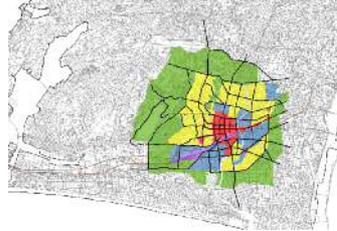
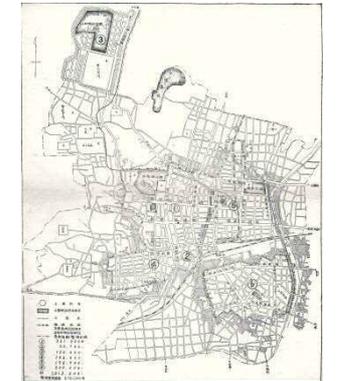
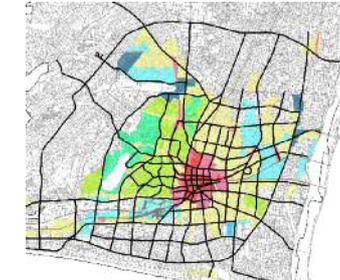
実施時期	令和2年8月20日・26日・27日
実施内容など	7区全ての区協議会において本計画の案について協議

3 都市計画のあゆみ

2019（平成 31）年、都市計画法（旧法）が制定されて 100 年を迎えました。本市は、1923（大正 12）年に法適用の第 1 次都市に指定されて以降、都市計画による様々な取組により大きな発展を遂げてきました。

都市計画のあゆみは、これまでの本市の都市計画の沿革を示すことにより市民の都市計画に対する理解を深めるとともに、本格的な人口減少社会の到来や限られた財政状況の中でも、持続的に発展する都市の実現に向けて、今後の協働によるまちづくりの参考となるよう掲載するものです。

■本市の都市計画の沿革

1911 年 (M4)	浜松市の市制施行	1951 年 (S26)	用途地域の決定 (4 種類)
1919 年 (T8)	旧都市計画法の公布	1962 年 (S37)	都市計画街路の変更 (現在の道路網の基本) 都市計画公園の変更 (現在の公園緑地の基本)
1923 年 (T12)	旧都市計画法適用都市の指定		
1925 年 (T14)	都市計画区域の当初決定		
1931 年 (S6)	用途地域の当初決定 (3 種類)		
1945 年 (S20)	太平洋戦争終戦		
		1964 年 (S39)	東海道新幹線全線開通
			
1946 年 (S21)	特別都市計画法の公布 都市計画街路の決定		
		1968 年 (S43)	新都市計画法の公布
		1969 年 (S44)	東名高速道路全線開通
		1972 年 (S47)	市街化区域・市街化調整区域の当初決定
1947 年 (S22)	戦災復興土地区画整理事業開始 施行面積 175.8ha (中央・駅南・和地山工区)	1973 年 (S48)	用途地域の当初決定 (現法) (8 種類)
			
		1978 年 (S53)	海老塚土地区画整理事業の完了
1949 年 (S24)	都市計画公園の当初決定	1981 年 (S56)	東海道本線の高架化決定

1985年 (S60) 遠州鉄道の高架化完成（新浜松～八幡間）



1987年 (S62) 浜松駅周辺土地区画整理事業の完了



1993年 (H5) 都田土地区画整理事業の完了



1994年 (H6) アクオシティ浜松完成



1996年 (H8) 中核市へ移行
用途地域の決定(12種類)

1998年 (H10) 高丘葵土地区画整理事業の完了

2001年 (H13) なゆた・浜北完成



2001年 (H13) 都市計画マスタープラン策定（旧浜松市）



2005年 (H17) 12市町村合併

2006年 (H18) 東第一土地区画整理事業の完了

2007年 (H19) 政令指定都市へ移行

都市計画区域の統合

2008年 (H20) 東第二土地区画整理事業の完了



2010年 (H22) 都市計画マスタープラン策定（前計画）

2012年 (H24) 遠州鉄道の高架化完成（八幡～上島間）



2013年 (H25) 南浅田土地区画整理事業の完了



2015年 (H27) 第2次浜松市都市計画道路見直し計画に伴う都市計画道路の変更

2016年 (H28) 高竜土地区画整理事業の完了

2018年 (H30) 高竜土地区画整理事業の完了



2019年 (H31) 浜松市立地適正化計画策定

2020年 (R2) 旭・板屋地区市街地再開発事業の完了



4 用語解説

あ行	
新たなモビリティサービス	AI を活用したバス・タクシーの運行など新型の輸送サービスや、交通分野と他分野とのデータの連携や活用、キャッシュレス化など、技術革新と社会やサービスの変化を背景に新たに展開されている交通サービスのこと。
一団地の官公庁施設	都市計画法に基づく都市施設の一つであり、それぞれの機能に応じて一定地区に集中的に配置された、国や地方公共団体の官公庁建築物とその附帯施設のこと。公衆の利便と公務能率の増進、土地の高度利用を図ることなどを目的としている。
インバウンド	外国人が訪れてくる旅行のこと。日本へのインバウンドである訪日外国人旅行者数は2013年以降急増し、日本経済への影響も大きいことから、観光業界のみならず多くの業界から注目されるようになった。
雨水調整池	一定規模の開発行為において、開発区域内で雨水を一時貯留するための遊水池のこと。下水道や河川に雨水が一気に流出することを抑制する役割がある。
雨水貯留浸透施設	下水道や河川に雨水が一気に流出することを抑制するための施設のこと。雨水調整池・雨水貯留管など雨水を構造物に一時貯留する施設や、浸透ます・浸透トレンチ・透水性舗装など雨水を地面に浸透させる施設の総称。
エリアマネジメント	地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者などによる主体的な取組のこと。
温室効果ガス	二酸化炭素など、大気中にあり赤外線を吸収、再放出することで温室効果をもたらす、地球温暖化の原因となるガスのこと。
オンデマンド交通	事前の予約に応じて運行されるバスやタクシーなどの輸送サービスのこと。AI 技術などを導入することで、より効率的な運行や利用者の利便性向上が可能となるため、将来の MaaS や自動運転技術の普及においてもその役割が期待されている。

か行	
カーシェア	1 台の自動車を時間を変えて複数の利用者が共同で利用する、自動車の利用形態のこと。自動車保有に伴う費用負担や手間を軽減するだけでなく、自動車による環境負荷を低減するなどの効果があるとされている。
開発許可制度	都市計画法に基づき、都市計画区域における無秩序な市街化の防止と良好な環境を備えた市街地の形成を目的に、建築物の建築又は特定工作物の建設を行う土地の区画形質の変更などの開発行為を規制・誘導する制度のこと。
合併処理浄化槽	し尿と生活雑排水を併せて処理する浄化槽のこと。浄化槽は住宅などの建物ごとに設置される民間主体の污水处理施設を言う。
区域区分	都市計画法に基づき、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るため、都市計画区域における市街化区域と市街化調整区域を区分すること。市街地の拡大・縮小の可能性、良好な環境を有する市街地の形成、緑地など自然環境の整備又は保全への配慮の視点から行うことが望ましいとされる。
グリーンインフラ	社会資本整備や土地利用等のハード・ソフト両面において、自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土・都市・地域づくりを進める取組のこと。
グリーンツーリズム	農山漁村地域において自然、文化、人々との交流を楽しむ滞在型の余暇活動のこと。
交通結節点	異なる交通機関や路線などを相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設のこと。具体的な施設としては、鉄道駅、バスターミナル、駅前広場などが挙げられる。

交通需要マネジメント (TDM)	車利用者が交通行動を変えるよう促す取組を、道路利用者、民間組織、公的組織が一体となって行うことにより、都市又は地域レベルの道路交通混雑を緩和する手法のこと。TDMは、Transportation Demand Managementの略。
高度利用地区	都市計画法に基づく地域地区の一つであり、駅周辺などの商業・業務地や住宅地で土地の高度利用を図るべき区域などを対象に、土地の高度利用と都市機能の更新を図ることを目的に定める区域のこと。建築物の容積率の最高限度及び最低限度、建ぺい率の最高限度、建築面積の最低限度などについて定めることができる。
コージェネレーション	都市ガスや石油などを燃料とした発電の際に生じる排熱を有効活用することにより、高いエネルギー総合効率を実現するシステムのこと。排熱は給湯や冷暖房などに利用される。
コンセッション方式	公共施設の所有権を国や地方公共団体が保有したまま、長期間の運営権を民間事業者へ売却する民営化手法のこと。民間の資金やノウハウを活用し、公共サービスの向上や効率化、新規ビジネスの創出を図ることを目的としている。
コンベンション	大会、会議、式典など、特定の目的で多くの人々が集まる催しのこと。

さ行	
サイクルアンドライド	自宅から鉄道駅やバス停の周辺に整備された駐輪場まで自転車を利用し、そこから公共交通機関へ乗り換える移動形態のこと。
再生可能エネルギー	太陽光、風力、水力、地熱、大気中の熱、バイオマスなど、一度利用しても比較的短期間に再生が可能であり、資源が枯渇せず繰り返し使えるエネルギーのこと。
シェアサイクル	都市内の複数のサイクルポートに設置された自転車を共同利用する交通システムのこと。一般的なレンタサイクルと異なり、利用者はどこのポートでも借り出し、返却ができる。
市街化区域	都市計画法に基づく都市計画区域の区分の一つであり、既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のことであり、市街地として道路、公園、下水道などの都市施設の整備が積極的に進められる区域。
市街化調整区域	都市計画法に基づく都市計画区域の区分の一つであり、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する区域のこと。
市街地縁辺集落制度	都市計画法第34条11号に基づき、市街化区域に隣接し、又は近接し、かつ自然的社会的諸条件から市街化区域と一体的な日常生活圏を構成していると認められる区域であって、おおむね50以上の建築物が連たんしている地域について、浜松市市街化調整区域における開発区域等を定める条例により、一定の開発行為を許可できるようにしている制度のこと。
市街地開発事業	都市計画法に基づき、一定の地域を対象に、公共施設の整備と宅地の開発を総合的な計画のもとで一体的に行う事業のこと。土地区画整理事業、市街地再開発事業などがこれに該当する。
市街地再開発事業	都市再開発法に基づく都心などの既成市街地整備の手法の一つであり、土地利用上や防災上の問題を抱えた市街地において、敷地の統合、共同建築物への建て替え、街路、公園などの公共施設やオープンスペースの確保により、土地の合理的かつ健全な高度利用と都市機能の更新を図るための事業のこと。
シビックコア	魅力と賑わいのある都市の拠点となる地区を形成するため、関連する土地区画整理事業、市街地再開発事業などと整合を図りつつ、官公庁施設と民間建築物などの整備を総合的かつ一体的に実施する地区のこと。

市民農園	主として都市の住民がレクリエーションや自家用野菜などの栽培を目的として利用できる小面積の農園のこと。本市では、市が市有地や借り受けた農地を整備する「いきいき菜園」や、農地所有者自らが開設する「市民ふれあい農園」などが設置されている。
市民緑地制度	都市緑地法に基づき、民有地の緑化や残された緑地の保全を図るとともに、これらの緑地又は緑化施設を住民の利用に供する制度のこと。地方公共団体又はみどり法人が土地などの所有者と契約を締結して設置管理する「市民緑地契約制度」と、民間主体が市民緑地設置管理計画に基づき設置管理する「市民緑地設置管理計画の認定制度」がある。
住区基幹公園	身近な住区（1km ² 程度）内の住民を対象として系統的に配置される比較的小規模な公園のこと。誘致圏域により、街区公園（誘致距離 250m）、近隣公園（誘致距離 500m）、地区公園（誘致距離 1km）に分類される。
自立・分散型電源	消費地に近接する場所に設置された太陽光発電、風力発電、燃料電池、ガスタービン発電など小型の発電設備のこと。
スマートコミュニティ	再生可能エネルギーやコージェネレーションなどの分散型エネルギーを用いつつ、IT や蓄電池などの技術を活用したエネルギーマネジメントシステムを通じて、エネルギーの利活用を最適化する仕組みを持つ一定規模のコミュニティのこと。スマートコミュニティの構築は、熱導管などのエネルギーインフラの整備を伴う場合も多く、都市計画などと密接に連携しながら取組を進めることが効果的と言える。
西遠都市圏	浜松市を中心に、通勤や通学をはじめとする社会的、経済的な繋がり強い磐田市、袋井市、湖西市、森町、新居町の 4 市 2 町からなる圏域のこと。（2007（平成 19）年時点）
生産緑地地区	都市計画法に基づく地域地区の一つであり、市街化区域において、公害や災害の防止、生活環境の確保などに相当の効果があり、公共施設等の用地として適しているなどの優れた農地等を計画的に保全する目的で定める地区のこと。
総合計画	浜松市における総合的かつ計画的な行政運営を図るための基本的な指針となる計画のこと。基本構想、基本計画、戦略計画の 3 層で構成され、各分野の個別計画はこれに即して定められる。

た行	
大規模既存集落制度	都市計画法第 34 条 14 号に基づく本市の運用において、市街化調整区域で独立して一体的な日常生活圏を構成している大規模な既存集落を対象に、住宅などの小規模な開発行為を許可できるようにする制度のこと。
湛水域	地形的な要因などにより、強雨時などに地表排水が完全に行われず、停滞状態の水で覆われる区域のこと。
地区計画	都市計画法に基づき、地区の特性を生かした良好な環境の整備や保全を目的として、都市施設などの配置や建築物の用途、高さ、壁面位置、敷地の規模などについて、住民の意向を反映し、地区のルールとして定める都市計画のこと。
低未利用土地	適正な利用が図られるべき土地であるにも関わらず、有効利用されていない土地のこと。空き家、空き地、空き店舗、耕作放棄地などのほか、都心など土地の高度利用を図るべき地域における青空駐車場などがある。低未利用土地が増えることで、防犯・防災面の不安など生活環境への悪影響が懸念されている。
デジタルファースト宣言	持続可能な都市づくりを推進するため、AI・ICT 等先端技術やデータ活用などデジタルの力を最大限に活かし、都市づくりや市民サービスの提供、自治体運営にデジタルファーストで取り組むことを 2019（令和元）年 10 月に本市が表明したもの。

特別用途地区	都市計画法に基づく地域地区の一つとして用途地域を補完するものであり、特別の目的から特定の土地利用の増進、環境の保護などを図るために指定される地区のこと。条例により建築物の用途に係る規制の強化又は緩和が行われる。
都市気象	都市活動に伴う人工排熱や大気汚染の発生、道路の舗装や建造物の増加に伴う緑地の減少などによって生じる都市部での特有な気候のこと。代表的なものに、ヒートアイランド現象が挙げられる。
都市機能	都市のもつ商業・業務、医療、福祉、教育・文化、行政などの様々なサービス機能のこと。
都市機能増進施設	医療・福祉・商業施設その他の都市の居住者の共同の福祉又は利便のため必要な施設であって、都市機能の増進に著しく寄与する施設のこと。
都市基盤	社会、経済、産業などの都市活動を維持し、発展を支える基幹的な施設のこと。都市計画においては、道路、公園・緑地、上下水道、河川などが該当する。
都市計画基礎調査	都市計画法に基づき、おおむね5年ごとに実施する都市計画に関する基礎調査のこと。人口規模、産業分類別の就業人口の規模、市街地の面積、土地利用、交通量などに関する現況及び将来の見通しについての調査を行う。
都市計画区域	都市計画法その他関係法令の適用を受けるべき土地として指定した区域のこと。市町村の中心の市街地を含み、かつ、自然的・社会的条件、人口、土地利用、交通量などの現況や推移を勘案して、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。
都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	都市計画法に基づき都市計画区域について定める、区域区分の方針のほか、都市計画の目標、土地利用、都市施設の整備及び市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針のこと。
都市再生緊急整備地域	都市再生特別措置法に基づき、都市の再生の拠点として、都市開発事業などを通じて緊急かつ重点的に市街地の整備を推進すべき地域として政令で定める地域のこと。
都市再生特別地区	都市計画法に基づく地域地区の一つであり、都市再生緊急整備地域内において都市の再生に貢献し、土地の合理的かつ健全な高度利用を図る特別の用途、容積、高さ、配列などの建築物の建築を誘導する必要があると認められる区域として定める地区のこと。
都市施設	都市計画法に基づき、都市計画において定められるべき①道路・駐車場などの交通施設、②公園等の公共空地、③上下水道・ごみ焼却場などの供給施設又は処理施設、④河川・運河その他の水路、⑤学校などの教育文化施設、⑥病院等、⑦市場・火葬場等、⑧一団地の住宅施設、⑨一団地の官公庁施設、⑩流通業務団地などの施設のこと。このうち都市計画決定されたものを「都市計画施設」と言う。
都市的サービス	日常的に利用する身近な生活サービスに対し、より広域的な利用者を対象とした、教育、文化、商業、医療・福祉などの高次なサービスのこと。
都市的土地利用	農林業用地や森林、河川などの自然的土地利用に対し、人為的に整備、開発された住宅用地、工業用地、事務所・店舗用地、一般道路などの土地利用のこと。
都市のスポンジ化	都市の内部において、空き地・空き家などの低未利用の空間が、小さな敷地単位で時間的・空間的にランダム性をもって、相当程度の分量で発生する現象のこと。都市の密度が低下することで、サービス産業の生産性の低下、行政サービスの非効率化、まちの魅力の喪失、コミュニティの存続危機など、様々な悪影響を及ぼすことが懸念される。
土地区画整理事業	市街地開発事業の一つであり、土地区画整理法に基づき、都市計画区域内の土地について、道路、公園、河川などの公共施設を整備・改善するとともに、土地の区画を整えて宅地の利用の増進を図る事業のこと。

は行	
パークアンドライド	自宅から鉄道駅やバス停の周辺に整備された駐車場まで自家用車を利用し、そこから公共交通機関へ乗り換える移動形態のこと。
パーソントリップ調査	都市圏単位で「人 (Person) の移動 (Trip)」から都市を分析していく調査のこと。「どのような人が」「どのような目的で・交通手段で」「どこからどこへ」移動したかなどを調べ、鉄道や自動車、徒歩といった各交通手段の利用割合や交通量などを求めることができる。
風致地区	都市計画法に基づく地域地区の一つであり、都市における風致（樹林地、丘陵、水辺など自然的な要素に富んだ土地における良好な自然的景観）を維持するために定められる地区のこと。条例で建築物の建築、宅地の造成、木竹の伐採などに対する規制を行うことにより、風致の維持が図られる。
復興事前準備	平時から災害が発生した際のことを想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう、復興に資するソフト的対策を事前に準備すること。
分散型エネルギー	原子力発電所や火力発電所などの大規模な集中型の発送電システムに対し、地域ごとにエネルギーを作りその地域内で利用する仕組みのこと。環境問題への対応、防災・バリアフリーへの対応、経済的メリットの追及、新産業の創造、環境・エネルギー問題への市民参加などを目的として導入が進められている。
防火地域・準防火地域	都市計画法に基づく地域地区の一つであり、建築物が密集する市街地において火災による延焼を防除するために指定する地域のこと。建築物の規模などに応じて必要となる構造や防火施設の設置などが建築基準法で規定されている。

ま行	
ミッシングリンク	道路網のうち、未整備で道路が途切れている区間のこと。
みどり	公園や道路の樹木や草花、市内に点在する松林や樹林地、住宅地の庭や生垣などに加え、木材や農産物の生産の場である天竜の森林や郊外に広がる農地、遠州灘・浜名湖・天竜川・市内を流れる中小河川などの水環境を含んだ多様な自然的環境のこと。本計画では、幅広い概念として「みどり」と表現している。
未利用エネルギー	夏は大気よりも冷たく、冬は大気よりも温かい河川水・下水などの温度差エネルギーや、工場などの排熱といった、今まで利用されていなかったエネルギーのこと。
モータリゼーション	自家用車が市民に広く普及し、大衆化すること。
モビリティマネジメント	一人一人のモビリティ（移動）が、社会的にも個人的にも望ましい方向（過度に自動車に頼る状態から公共交通や徒歩などを賢く利用する状態）に自発的に変化することを促す、コミュニケーションを中心とした交通施策のこと。

や行	
優良農地	集団的にまとまった農地や農業基盤整備事業の対象となった農地など、良好な営農条件を備えている農地のこと。
ユニバーサルデザイン	年齢や障害の有無、体格、性別、能力、国籍などにかかわらず、全ての人にとって安全・安心で利用しやすいように、都市や生活環境、製品などをデザインするという考え方のこと。

用途地域	都市計画法に基づく地域地区の一つであり、目指すべき都市の将来像を見据え、市街地の類型に応じた建築規制を行う13種類の典型的な地域の総称。建築物の用途や容積率、建ぺい率、高さなどの制限により、土地利用に応じた環境が確保される。
------	--

ら行	
立地適正化計画	都市再生特別措置法に基づき市町村が作成する、都市計画区域内の住宅及び都市機能増進施設の立地の適正化を図るための計画のこと。
リノベーション	既存の建物や市街地に大規模な改修工事を行い、用途や機能を変更して性能を向上させたり価値を高めたりすること。
緑地協定	都市緑地法に基づき、地域の良好な環境を確保するため、土地の所有者全員の合意により、地域の緑地の保全又は緑化に関する事項を協定できる制度のこと。
緑地保全地域	都市計画法に基づく地域地区の一つであり、無秩序な市街地化の防止、地域住民の健全な生活環境の確保等の観点から、一定の土地利用との調和を図りつつ、緑地を適正に保全することを目的として定める地域のこと。
ロードサイドショップ	自家用車での来店を前提として、幹線道路沿いに立地する店舗のこと。

英数字	
D I D	Densely Inhabited Districts（人口集中地区）の略。国勢調査において設定される統計上の地域のこと。人口密度が40人/ha以上の基本単位区が互いに隣接して、合計人口が5,000人以上となる地域に設定される。
I C T	Information and Communication Technologyの略。情報や通信に関する諸分野における技術・産業・設備・サービスなどの総称。
M a a S	Mobility as a Serviceの略。出発地から目的地までの移動ニーズに対して最適な移動手段を切れ目無く連携させ、一つのアプリで提供するなど、移動を単なる手段としてではなく、利用者にとっての一元的なサービスとして捉える概念のこと。
M I C E	Meeting（企業などの会議）、Incentive Travel（報奨・研修旅行）、Convention（国際機関・団体、学会などが行う国際会議）、Exhibition/Event（展示会・見本市、イベント）の頭文字からなる語。多くの集客交流が見込まれるビジネスイベントなどの総称。
S D G s	Sustainable Development Goals（持続可能な開発目標）の略。2030（令和12）年までに達成すべき17のゴールと169のターゲットで構成される「誰一人取り残さない」持続可能で包摂性のある社会の実現のための国際目標のこと。

浜松市都市計画マスタープラン

令和〇年〇月

浜松市 都市整備部 都市計画課

〒430-8652 浜松市中区元城町 103-2

T E L:053-457-2644

F A X:050-3737-6815

E-mail : toshikei@city.hamamatsu.shizuoka.jp



浜松市
HAMAMATSU CITY

