

中津川都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を別のとおり変更する。

中津川都市計画

都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更理由書

本区域は中津川市の一部で形成され、東濃圏域における中心都市に位置付けられており、東濃西部地域(多治見市、瑞浪市、土岐市)と東濃東部地域(中津川市、恵那市)で東濃圏域を形成しています。

2027年(令和9年)には、リニア中央新幹線の東京―名古屋間の開通が見込まれており、リニア岐阜県駅開業後においては、岐阜県の新たな玄関口としての役割が期待されます。したがって、今後も広域的な連携体制のもと、便利で豊かな圏域づくりを目指していくなかで、東濃東部地域をリードする中核都市としての役割が期待されています。

このようなことから、本区域の都市づくりの基本理念を「かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる 中津川」と設定し、「人・モノ・情報が集う交流と活力のまちづくり」、「誰もが暮らしやすい魅力と快適のまちづくり」、「リニアとともに歩む夢と希望のまちづくり」、「互いに支えあう安全と安心のまちづくり」、「水と緑に囲まれた潤いと伝統のまちづくり」をテーマとして都市づくりを進めます。

本区域における以上のような都市の将来像について、2018年(平成30年)に実施した都市計画基礎調査結果等を踏まえ、都市の発展の動向、人口等の現状及び2030年(令和12年)を目標年次とした将来の見通し等を勘案し、主要な土地利用、都市施設及び市街地開発事業等についてのおおむねの配置、規模等を定め、一体の都市として総合的に整備、開発及び保全を図るため、別のとおり変更するものです。

中津川都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針
(中津川都市計画区域マスタープラン)

岐 阜 県

目 次

| | | |
|-----|----------------------------|----|
| 1 | 当該都市計画区域における現状と課題 | 1 |
| 1-1 | 既定計画におけるまちづくりの方針 | 1 |
| 1-2 | まちづくりの現況 | 1 |
| 1-3 | 当該都市計画区域の課題 | 3 |
| 2 | 都市計画の目標 | 5 |
| 2-1 | 都市づくりの基本理念 | 5 |
| 2-2 | 地域毎の市街地像（まちづくりのイメージ） | 5 |
| 2-3 | 各種の社会的課題への都市計画としての対応 | 7 |
| 2-4 | 当該都市計画区域の広域的位置づけ | 9 |
| 3 | 区域区分の決定の有無 | 10 |
| 3-1 | 区域区分の有無 | 10 |
| 4 | 主要な都市計画の決定の方針 | 13 |
| 4-1 | 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針 | 13 |
| 1. | 主要用途の配置の方針 | 13 |
| 2. | 市街地における建築物の密度の構成に関する方針 | 15 |
| 3. | 市街地の土地利用の方針 | 15 |
| 4. | その他の土地利用の方針 | 16 |
| 4-2 | 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針 | 17 |
| 1. | 交通施設の都市計画の決定の方針 | 17 |
| 2. | 下水道及び河川の都市計画の決定の方針 | 20 |
| 3. | その他の都市施設の都市計画の決定の方針 | 21 |
| 4-3 | 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針 | 22 |
| 1. | 主要な市街地開発事業の決定の方針 | 22 |
| 2. | 市街地整備の目標 | 23 |
| 3. | その他の市街地整備の方針 | 23 |
| 4-4 | 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針 | 23 |
| 1. | 基本方針 | 23 |
| 2. | 主要な緑地の配置の方針 | 23 |
| 3. | 実現のための具体の都市計画制度の方針 | 24 |
| 4. | 主要な緑地の確保目標 | 25 |

1 当該都市計画区域における現状と課題

1-1 既定計画におけるまちづくりの方針

中津川都市計画区域（以降、「本区域」という。）を構成する中津川市では、「中津川市総合計画」（2015年度～2026年度）において、「かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる 中津川」を将来都市像に掲げ、3つの基本理念を目指すまちの姿を定めます。

【3つの基本理念】

1. 人々がかがやくまち 中津川
2. やすらぐ自然につつまれたまち 中津川
3. 活気あふれるまち 中津川

【目指すまちの姿】

- (1) 将来を担う人材が育つまち
- (2) 健康に暮らすことができ、温かい福祉のまち
- (3) 地域の活力があり、いきいきと暮らせるまち
- (4) 歴史文化に魅力があるまち
- (5) 災害に強い安全なまち
- (6) きれいで豊かな自然を守るまち
- (7) 働く場があり、便利に暮らせるまち
- (8) 世界に向け情報発信するまち
- (9) 市外との交流が盛んで、訪れたいまち

1-2 まちづくりの現況

本区域は、人口減少、少子高齢化が進行し、都市内の空き地・空き家も増加傾向にあります。また、リニア岐阜県駅の設置を見据え、駅周辺の土地区画整理事業やアクセス道路の整備など、基盤整備が進められています。

〔1〕人口の動向

- ・ 国勢調査による 2005 年から 2015 年にかけての人口は、中津川市全体では 84,080 人から 78,883 人へ 6.2%の減少、都市計画区域内では 51,445 人から 50,295 人へ 2.2%の減少になっている一方で、用途地域内では 20,300 人から 20,676 人へ 1.9%の増加になっています。
- ・ DID の人口・面積ともに 1990 年以降減少しています。DID 人口密度も減少し、2015 年には

2,872人/㎥となっており、人口は拡散傾向にあります。

- ・ 国勢調査による年齢別人口をみると、年少人口及び老年人口の割合は、中津川市全体でそれぞれ13.1%・30.9%、旧中津川市の区域でそれぞれ13.4%・29.4%（2015年）となっています。

(2) 土地利用の動向

- ・ 本区域のほとんどが山林・原野であり、その割合は約62%です。市街地は、本区域中央部、JR中津川駅を中心に形成されています。
- ・ 用途地域内については、宅地の割合が約46%です。
- ・ 用途地域内の低・未利用地は43.2ha（2018年）あり、近年増加しています。
- ・ 住宅・土地統計調査による空き家の数は増加傾向にあり、市内の住宅総数に占める空き家の割合は15.1%（2018年）となっています。
- ・ 経営耕地面積は減少傾向にありますが、集团的農地の多くは農業振興地域における農用地区域に指定され、農地として保全が図られています。

(3) 生活環境の整備状況

① 道路

- ・ 都市計画道路については環状及び格子状に配置されており、計画延長47,400mのうち、整備済延長は20,740m（整備率43.8%）（2017年度末）となっています。
- ・ 郡上市から下呂市を経て本区域に至る（仮称）濃飛横断自動車道（地域高規格道路濃飛横断自動車道）の一部区間である（都）一般国道257号線の整備が進んでいます。

② 下水道

- ・ 公共下水道事業においては、2地区（中津川処理区―整備率79.4%、坂本処理区―整備率44.7%）（2018年度末）について整備が推進されています。
- ・ 特定環境保全公共下水道整備事業においては、2地区（苗木処理区―整備率93.2%、落合処理区―整備率100%）（2018年度末）、農業集落排水事業により1地区（坂本北部地区―整備率100%）（2018年度末）についてそれぞれ整備ならびに維持が行われています。

③ 都市公園

- ・ 都市公園は10箇所、計59.02haが整備・供用されています。このうち、都市計画決定されているものは6箇所、計41.36haであり、整備は全て完了しています。
- ・ 都市計画区域人口一人当たりの都市公園面積は約11.7㎡（2018年度末）です。ただし、

これらの公園面積は、中津川公園（運動公園、34.4ha）、星ヶ見公園（風致公園、15.1ha）をはじめとして用途地域外に位置するものが大半を占めます。

④ 防災

- ・ JR 中津川駅前は、防火地域（5.1ha）及び準防火地域（84.6ha）に指定されています。

⑤ リニア

- ・ JR 美乃坂本駅の周辺では、リニア岐阜県駅の設置を見据えた土地区画整理事業が施行されています。
- ・ リニア中央新幹線、リニア岐阜県駅及び中部総合車両基地の建設が坂本地区内で計画されています。

(4) 自然環境等の状況

- ・ 市街地周辺部は、農業振興地域に指定されている他、森林部は地域森林計画対象民有林、保安林、本区域東部は自然公園に指定がされ、本区域の約 8 割で自然的土地利用がなされています。
- ・ 観光については、「馬籠宿」「苗木城跡」「地歌舞伎」等の歴史・文化的資源を活かしたまちづくりを推進しています。

1-3 当該都市計画区域の課題

まちづくりの現況を踏まえた本区域の課題は、以下のとおりです。

(1) 社会経済情勢の変化に応じた集約型都市構造への転換

- ・ 中心市街地の都市基盤整備、ならびに都市活動や市民生活に必要な行政機能や商業・交流機能等の立地誘導が必要となっています。
- ・ 広域交通体系の確立、都市内交通体系の充実が必要となっています。
- ・ 中心市街地において、歩行者の回遊動線を阻害することなく、まとまりのある使いやすい駐車場の配置検討が必要となっています。

(2) 良好な住環境の確保

- ・ 交流機能や生活文化機能等の整備充実が必要となっています。
- ・ 全ての利用者に配慮した交通ネットワークの充実が必要となっています。
- ・ 市街地を中心とした空き地・空き家の利活用による市街地の再生が必要となっています。
- ・ 公園・緑地の利用促進が必要となっています。

(3) 防災・減災まちづくりの推進

- ・ 集中豪雨等の水害、山間部での土砂災害の対応が必要となっています。
- ・ 巨大地震の対策が必要となっています。

(4) 歴史資源と自然環境の保全・活用

- ・ 豊かな自然に包まれた親しみのある都市景観の創造が必要となっています。
- ・ 河川改修及び親水ゾーンとしての整備促進が必要となっています。

(5) リニア開業を見据えた都市基盤の整備

- ・ リニア岐阜県駅前にふさわしい市街地整備の推進と適正な都市機能誘導が必要となっています。
- ・ 中部総合車両基地周辺への産業集積が必要となっています。
- ・ リニア開業による中津川市内及び隣接市町村等との連携強化が必要となっています。
- ・ リニア中央新幹線による時間短縮効果をより広域的に波及させるために、中間駅からの広域交通体系を確立するとともに、新たなライフスタイルを見据えた需要に応じた市街地整備が必要となります。

2 都市計画の目標

2-1 都市づくりの基本理念

本区域の現況と課題を踏まえ、今後のまちづくりを進めていく上での課題の解決を目指し、2014年に策定された中津川市総合計画の将来都市像「かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる 中津川」を基本理念としてまちづくりに取り組みます。

【まちづくりの基本理念】

かがやく人々 やすらげる自然 活気あふれる 中津川

【都市づくりのテーマ】

- (1) 人・モノ・情報が集う交流と活力のまちづくり
- (2) 誰もが暮らしやすい魅力と快適のまちづくり
- (3) リニアとともに歩む夢と希望のまちづくり
- (4) 互いに支えあう安全と安心のまちづくり
- (5) 水と緑に囲まれた潤いと伝統のまちづくり

2-2 地域毎の市街地像（まちづくりのイメージ）

本区域を土地利用状況等により6つの地域に大別し、地域毎のまちづくりのイメージを示します。

(1) 住居地域

① 低層住居地区

- ・ 低層住居地区として、「安らぎ」「落ちつき」「潤い」「季節感」の感じられる住みやすい居住環境の形成を図る地区。

② 一般住居地区

- ・ 中層住宅を含めて住宅を中心としながら、生活利便施設の立地をある程度許容し、周辺環境と調和した良好な住環境の形成を図る地区。

(2) 商業地域

① 中心商業地区

- ・ 中津川の顔として中心的な商業地にふさわしい「魅力」・「快適」・「活力」・「安全・安心」

が感じられるアメニティの高い多様な都市機能の集積を図る地区。

② 沿道商業地区

- ・ 幹線道路の沿道で、周辺の環境との調和に配慮しながら、商業、流通、サービス施設の立地誘導を図る地区。

③ リニア岐阜県駅周辺地区

- ・ 新たな交通結節点として、住宅や商業を中心に誘導する地区。

(3) 工業地域

① 一般工業地区

- ・ 環境に配慮しながら工業施設や流通業務施設を中心に誘導する地区。

② 住工共存地区

- ・ 準工業地域で住環境と地場産業等の生産環境の共存を図る地区。

(4) 農業・集落地域

- ・ 農村集落の生活環境確保及び農業振興、農地保全を図る地区。

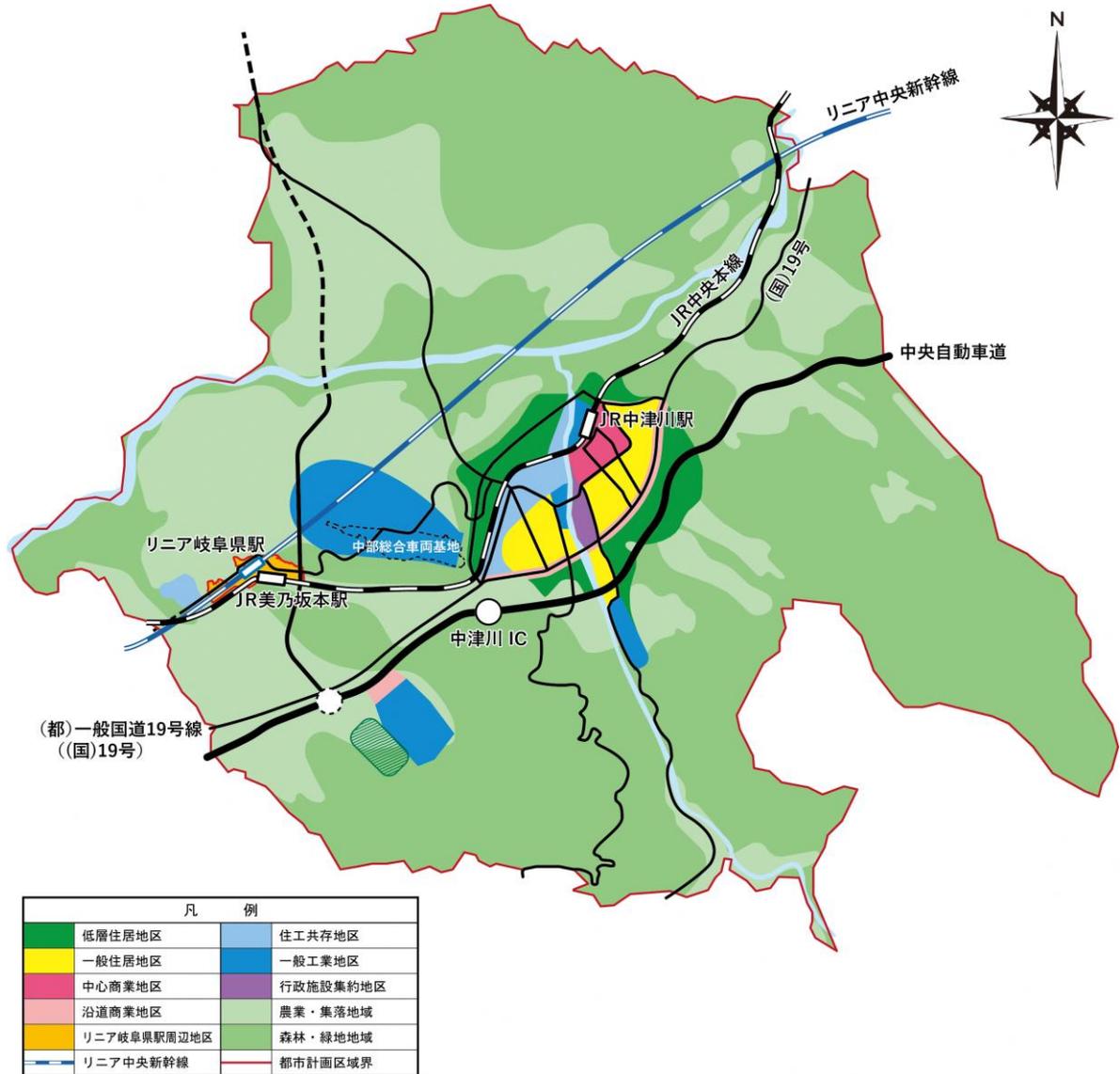
(5) 森林・緑地地域

- ・ 森林等の自然環境・景観の維持・保全を図る地区。

(6) 行政施設集積地区

- ・ 中津川市役所を中心に行政・情報・文化拠点としてまちづくりを図る地区。

図：地域区分図



2-3 各種の社会的課題への都市計画としての対応

社会的課題に対する本区域における都市計画上の対応は以下のとおりです。

(1) 社会経済情勢の変化に応じた集約型都市構造への転換

- 今後、少子化・超高齢化した人口減少社会を迎えることが予想される中で本区域においては、現状の用途地域内において各種都市機能の集積を図り、公共交通や幹線道路のネットワークで用途地域外の生活圏等と連携させる集約型都市構造の形成を目指します。

(2) 良好な住環境の確保

- ・ 各地域における交流・生活文化機能等の維持を図ります。
- ・ 地域公共交通網形成計画により、公共交通網を維持します。
- ・ 市街地における空き地・空き家の利活用を促進し、民間等の担い手による魅力的なまちづくりを目指します。

(3) 防災・減災、防犯まちづくりの推進

- ・ 地震防災対策強化地域や地震防災対策推進地域に指定されている区域においては、緊急時の避難場所・避難経路の確保等、防災対策の一層の強化を図ります。
- ・ 災害発生時における避難や応急救護の施設として重要なものと位置付けられる病院・学校等の公共施設については、施設の耐震性強化を進めるとともに、これらの施設に通じる道路・橋梁等の経路や、電気・水道等のライフラインについても、耐震性・耐火性の強化による安全性を確保します。
- ・ 集中豪雨等による都市型水害や土砂災害等による被害を軽減するため、土砂災害防止法に基づく区域指定を進め、土砂災害のおそれのある区域において一定の開発を抑制したり、警戒避難体制を整備したりするなどのソフト対策や、河川改修等の治水事業や砂防えん堤、溪流保全工等を整備します。
- ・ 街頭防犯カメラ・街路灯の設置、道路や公園、住宅等を防犯に配慮した構造にするなど、犯罪が発生しにくい環境づくりに努めるとともに、地域住民の自主防犯活動や監視体制を強化します。

(4) 歴史資源と自然環境の保全・活用

- ・ 豊かな自然環境特性を活かした自然環境・歴史的景観の保全と中山道沿線の歴史的・文化資源の保護・活用に努め、自然とのふれあいの感じられるまちづくりを進めます。
- ・ 森林地域においては、木材生産等の経済的機能と、災害の防止、水源のかん養、保健休養等の公益的機能との調和が図れるよう、適正な森林管理と整備に努めます。

(5) リニア開業を見据えた都市基盤の整備

- ・ リニア岐阜県駅周辺においては、中心市街地との役割分担を図りつつ、大都市と直結する新たな居住スタイルや本市周辺を含む広域的な観光需要に対応したまちづくりを促進します。
- ・ 周辺の自然環境や営農環境等との調和を図りつつ、リニア中央新幹線や広域道路網を活用した都市の活力を生み出すために必要な区域の確保や、良好な居住環境を形成します。

2-4 当該都市計画区域の広域的位置づけ

本区域は中津川市の一部で形成され、東濃圏域における中心都市に位置付けられており、東濃西部地域（多治見市、瑞浪市、土岐市）と東濃東部地域（中津川市、恵那市）で東濃圏域を形成しています。

リニア岐阜県駅開業後においては、岐阜県の新たな玄関口としての役割が期待されます。したがって、今後も広域的な連携体制のもと、便利で豊かな圏域づくりを目指していくなかで、東濃東部地域をリードする中核都市としての役割が期待されています。

3 区域区分の決定の有無

3-1 区域区分の有無

本区域の現状及び今後の見通しを分析し、「市街地の拡大の可能性」、「良好な環境を有するまとまりのある市街地の形成」及び「緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮」の視点から区域区分の有無を定めます。

(1) 本区域の現状及び今後の見通し（展望）

① 地形その他の地理的条件

- ・ 本区域南東部及び木曾川流域には、急傾斜地が広く分布しており、用途地域内では段丘は多いですが、急傾斜地は少ない状況です。
- ・ 用途地域外については集落が点在しますが、農業振興地域における農用地区域や地域森林計画対象民有林、保安林、本区域東部に至っては自然公園の指定等がされています。

② 人口の増減及び分布の変化並びに今後の見通し

- ・ 本区域内の人口は 2000 年から 2005 年にかけて若干の増加となっておりますが、その後は減少傾向であり、今後もこの傾向が続くことが予測されます。
- ・ 2030 年における本区域の将来人口は概ね 43,490 人と予測されます。
- ・ 可住地人口密度は、都市計画区域で 4.52 人/ha、用途地域内で 37.07 人/ha であり、将来の人口動向から低下することが予測されます。

③ 産業の業況及び今後の土地需要の見通し

- ・ 工業実績は 2012 年以降増加傾向にあり、将来的にも増加が予測されます。
- ・ 「第 2 期中心市街地活性化基本計画」に基づいた事業を推進し、商業の活性化を目指します。

④ 土地利用の現状等

- ・ 市街地は JR 中央本線と(都)一般国道 19 号線に囲まれた平地部を中心に広がっており、郊外には工業団地等が整備され、飛び市街地として用途地域が指定されています。
- ・ 旧街道沿いをはじめ、JR 中津川駅を中心に商業地が形成されており、幹線道路沿道においても、大型商業施設が立地しています。
- ・ 用途地域内の低・未利用地は増加傾向にあります。
- ・ 坂本地区においては、リニア中央新幹線の開業や中部総合車両基地の整備を見越した宅

地需要が高まっています。

- ・ 建築着工は、近年（2013 年度～2017 年度）において概ね年間 230 件前後で推移しています。このうち、用途地域内における割合は概ね 3～4 割となっています。

⑤ 都市基盤施設の整備の現状及び今後の見通し

- ・ 都市計画道路は、整備率 43.8%（2017 年度末）と低い整備状況にありますが、未整備路線については、整備推進や現道の活用、代替路線への変更等により、ネットワークの構築を図ります。
- ・ 公共下水道、特定環境保全公共下水道、農業集落排水ならびに合併浄化槽による本区域の汚水処理人口普及率は 87.8%（2017 年度末）となっており、住みよい健全な都市の建設を図るため、普及率 100%を目指し、整備を進めています。
- ・ 都市計画区域人口一人当たりの都市公園面積は約 11.7 m²（2018 年度末）ですが、運動公園・風致公園の面積が全体の約 84%を占めており、街区レベルの公園が少ない状況にあります。

⑥ 産業振興等に係る計画の策定又は大規模プロジェクト等の実施の有無

- ・ 東京から大阪を結ぶリニア中央新幹線の整備が計画されており、本区域内においてリニア岐阜県駅及び中部総合車両基地が建設されます。
- ・ リニア岐阜県駅周辺では土地区画整理事業が施行されています。
- ・ 郡上市から下呂市を経て本区域に至る（仮称）濃飛横断自動車道（地域高規格道路濃飛横断自動車道）の一部区間である（都）一般国道 257 号線の整備が進んでいます。

(2) 区域区分の有無

① 市街地の拡大の可能性

- ・ 本区域において、農村集落を除くほとんどの住宅地については、既に用途地域に指定されており、用途地域内における可住地人口密度については、市街化区域として望ましい 60 人/ha に達しておらず、今後も達しないと予測されます。
- ・ リニア中央新幹線の開業や中部総合車両基地の整備の効果が見込まれる坂本地区においては、市街地拡大の可能性がありますが、適切な土地利用規制を行うことで、スプロール的な開発を抑制することが可能です。

② 良好な環境を有するまとまりのある市街地の形成

- ・ 今後、少子化・超高齢化した人口減少社会を迎えることが予想される中で、持続可能なまちづくりを進めることが必要であり、集約型都市構造への転換を図ることにより、良

好な環境を有するまとまりのある市街地の形成が可能となります。

③ 緑地等自然的環境の整備又は保全への配慮

- ・ リニア中央新幹線や(都)一般国道 257 号線の整備による緑地的自然環境への影響を考慮し、山林・農地・河川など自然環境の保全に配慮することにより、自然的環境の整備又は保全への配慮が可能となります。



以上により、本区域においては、一部地域において市街地の拡大の可能性はありますが、区域区分によらなくとも、適切な誘導やその他の規制により、良好な環境を有する市街地を形成することが可能なことから、区域区分を定めないものとします。

4 主要な都市計画の決定の方針

4-1 土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

1. 主要用途の配置の方針

(1) 住居系

住宅地として土地利用を配置すべき区域は、現況の土地利用において、大部分が住宅地として利用され、今後も住宅地としての利用を図るべき区域、又は、計画的に住宅地として開発・整備する区域とします。

① 低層住居地区

- 市街地周辺部の住専系用途地域に指定されている地域については、良好な居住環境を保全し、低層住宅を中心とした適切な土地利用の誘導を図ります。

② 一般住居地区

- 鉄道沿線や補助幹線道路沿道、中層住宅を含む住宅系土地利用を中心とした地区については、その他の施設の立地もある程度許容します。
- 本区域中心部までの動線となる(都)緑町線、(都)中津苗木線、(都)青木斧戸線の各沿道については、中層住宅を中心としながら、沿道の居住環境を維持しつつ、生活利便施設の立地誘導を図り、利便性の高い居住環境の形成を図ります。
- リニア岐阜県駅周辺地区の後背地に分布する平地について、将来住宅等の需要が拡大することを想定し、中層住宅を含むまとまりのある住宅系土地利用を検討します。

(2) 商業系

① 中心商業地区

- JR 中津川駅から(都)三五沢松源寺線にかけての既存の商業地を、将来的に商業・業務施設を集積させ、本区域の玄関口として、また、中心市街地として育成・整備すべき「中心商業地区」とします。この地区については、広域での中心的な商業地として、「魅力」・「快適」・「活力」・「安全・安心」の感じられるアメニティの高い商業地を目指し整備を図ります。
- 都市機能の均衡ある配置により集約型都市構造の実現を図る観点から、この中心商業地区を大規模集客施設立地エリアとして位置付けます。

② 沿道商業地区

- (都)一般国道 19 号線など主要幹線道路及び幹線道路沿道で各種の沿道施設が複合的に立地している区域については、沿道施設の立地を適切に規制・誘導しつつ、沿道サービ

スの向上を図ります。

③ リニア岐阜県駅周辺地区

- ・ リニア岐阜県駅及び JR 美乃坂本駅周辺区域については、広域からの新たな玄関口となる駅前に対して、観光の振興や地域住民の生活利便性の向上に繋がる機能を確保するため、商業機能の確保を図るとともに、新たなライフスタイルを見据えた需要に応じて地域特性に合った機能・施設を誘致するための区域の確保を図ります。
- ・ 車社会を考慮した交通結節点として必要な機能の確保、豊かな自然環境を活かした広域的な観光需要に対応する機能の導入を図り、中心市街地との共栄を図ります。

④ 行政施設集積地区

- ・ 中津川市役所をはじめ、合同庁舎、文化会館、警察署、消防署等、公共公益施設が集積する地域については、行政サービス・地域情報・文化産業の拠点として多様な施設の集積が求められる地区としてふさわしい地区の形成を図ります。

(3) 工業系

① 一般工業地区

- ・ 中津川中核工業団地をはじめ、まとまった工業地が形成されている地域については、今後も工業の利便性向上を図ります。

② 住工共存地区

- ・ 交通・人流の要衝となるリニア岐阜県駅西部では、若者が「働く場所」の創出を目指し、これまでの中津川市にはないリニア関連等先端産業、医療産業、食料品製造などの企業を誘致し、それに伴う居住区域の確保を図ります。
- ・ 中津川左岸を中心とする、住宅と工場等が混在している地域については、既存の工業敷地内における緑化を推進するなど、地区内の居住環境や周辺の商業地区・住宅地区の環境に配慮した環境改善方策を誘導します。

【優先的かつ計画的に市街化（用途地域指定）を図るべき区域】

| 区 域 | 方 針 |
|---------------|---|
| 中津川西部テクノパーク地区 | 交通・人流の要衝となるリニア岐阜県駅西部において、リニア関連等先端産業等の立地を想定した土地利用を検討 |
| 中部総合車両基地周辺地域 | 中部総合車両基地に関連する企業等の集積を想定した工業系土地利用を検討 |

2. 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

(1) 住居系

- ・ 低層住居地区は低密度（容積率 100%）とし、一般住居地区は中密度（容積率 200%）を基本として定めます。

(2) 商業系

- ・ 中心商業地区においては、建物密度の高度化を図り、沿道商業地区においては、低密度（容積率 200%）を基本として定めます。
- ・ リニア岐阜県駅周辺地区においては、今後の土地利用を検討し、適切に定めます。

(3) 工業系

- ・ ゆとりある就業環境や防災上の安全性を確保するため、中密度（容積率 200%）を基本として定めます。

3. 市街地の土地利用の方針

(1) 土地の高度利用に関する方針

- ・ JR 中津川駅前については、高度利用地区に指定されており、中心市街地の核として、将来的にも高度利用を図るべき地区として位置付けます。

(2) 居住環境の改善又は維持に関する方針

- ・ 市街地周辺部の住居専用地域に指定されている地区については、良好な居住環境を維持すべき地区として、都市計画道路や街区公園等の生活基盤の整備を推進し、良好な住環境の形成を図ります。
- ・ JR 中津川駅周辺については、建築物が密集する市街地となっているため、市街地の改造又は建築更新の誘導などにより居住環境の向上を図るべき地区として、空き地・空き家の利活用を行い、中心市街地の活性化に伴う基盤整備を推進し、居住環境の改善を図ります。

(3) 都市内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

- ・ 古くから栄えた中山道の宿場町としての歴史・文化景観や、緑と水に包まれた落ちつきのあ
る街として、「中津川市景観条例」及び「中津川市景観計画」に基づき景観を維持します。

(4) 用途転換、用途純化又は用途の複合化に関する方針

- ・ にぎわいある商業空間と都心居住が共存する中心市街地については、居住環境の改善、商業
空間の整備更新を図ります。
- ・ 準工業地域が指定され、住居系用途と工業系用途が混在した「住工共存地区」においては、
居住環境の改善と地場産業の維持・強化を図ります。
- ・ 大規模な小売店舗などの郊外立地は、「中心商業地区」におけるにぎわいの低下など都市構
造に与える影響が大きいと考えられるとともに、中津川沿岸の準工業地域において大規模集
客施設の立地の可能性が依然として高いことから、本区域内の全ての準工業地域について特
別用途地区を指定し、1万㎡を超える大規模集客施設の立地を制限します。

(5) リニア中央新幹線開業に伴う周辺整備に関する方針

- ・ 岐阜県の東の玄関口となる主要な交通結節点になることを踏まえ、必要な都市機能の集約を
目指します。
- ・ 住工の混在を避け、良好な住環境を保全するため、リニア開業後の開発圧力を見据えながら
段階的に、戸建て住宅等による土地利用を図ります。

4. その他の土地利用の方針

(1) 優良な農地との健全な調和に関する方針

- ・ 農業的土地利用と都市的土地利用との調整を図りながら、優良農地の確保と社会経済情勢の
変化及び地域の特性に応じた集落地域の活性化を推進するため、農用地区域に指定されてい
る地区等については、現状の農業生産基盤の維持・保全を図ります。
- ・ 坂本地区については、リニア岐阜県駅や中部総合車両基地の設置、(都)一般国道257号線の
整備等を踏まえ、優良な農地は出来る限り確保したうえで、宅地需要における調整を図りま
す。

(2) 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

- ・ 土砂災害防止法に基づく土砂災害特別警戒区域の指定により、無秩序な宅地開発等を抑制す
るとともに、農地、保安林、砂防指定地、急傾斜崩壊危険区域などは、災害防止の観点から
保全し開発を抑制します。
- ・ 土砂流出や土石流に対する防止策として、砂防えん堤や溪流保全工等の砂防施設の整備を推

進めます。

- ・ 山地崩壊等の災害防止の他、水資源の涵養や保健休養の場の提供等、森林の有する多面的機能の維持増進を図るため、山林地域全域において森林整備事業を計画・推進します。

(3) 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

- ・ 本区域は緑と水に包まれた自然環境豊かな街であり、主に用途地域外において形成している緑地は、県立自然公園・保安林区域・砂防指定区域・急傾斜地崩壊危険区域の指定を受けており、今後も現行の指定を継続します。

(4) 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

- ・ 集約型都市構造の実現に向け、用途地域外においては、新たな宅地開発の抑制、農地、山林の保全に努め、新たな土地利用の需要に対しては、既存の用途地域内の低・未利用地の活用を促進します。
- ・ 都市の活力につながる産業用地の確保等のために必要な場合には、周辺の自然環境や営農環境、居住環境等との調和に十分に配慮し、農林漁業に関する土地利用との調整を図った上で、計画的な都市的土地利用を許容します。
- ・ 用途地域外の苗木地区、坂本地区、落合地区等の集落地域については、周辺の市街化を促進しない範囲で、必要に応じた公共施設の整備を行うなど生活環境の維持に努めます。
- ・ (都)一般国道19号線をはじめとする広域的な幹線道路の沿道等にあっては、周辺の市街地拡大を誘発するおそれのない範囲で、生活サービス機能、工業機能、物流機能等の計画的な開発を進めます。

4-2 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

1. 交通施設の都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

① 交通体系の整備の方針

● 安全で快適な生活環境を支える交通環境の確立

- ・ 人にやさしいまちづくりを進めるため、都市的な機能の誘導を図る日常生活圏においてバリアフリー化を推進し、全ての人に対して安全性・利便性に優れた道路環境づくりを推進します。
- ・ リニア岐阜県駅や中部総合車両基地等の整備を意識し、本区域内のみならず、中津川市内及び隣接市町村等との連絡を強化し、地域の発展に寄与する広域交通ネットワークの確立を図ります。
- ・ リニア岐阜県駅や中部総合車両基地の整備により中津川市の情勢や交通に大きな変化

が見込まれることから、未整備の都市計画道路については、既存道路の活用を視野に入れた道路網の見直しを行った上で必要性が高い路線の早期整備を図ります。

● 公共交通

- ・ リニア岐阜県駅については、交通の結節点としての機能に重点を置くこととし、在来線、バスやタクシーなどへの乗り換えの円滑化、自家用車アクセスに対応した駅前広場・駐車場等の整備を進めます。
- ・ JR 中央本線については、観光客等の来訪者や住民全てにとって、都市及び地域を結ぶ重要な交通機関であることから、連絡等も含めて各輸送体系の強化を図り、駅前広場の整備や駐車場の確保等も含め、利便性の高い交通体系を維持します。
- ・ コミュニティバス等の路線、運営方法及び地域の状況を十分検討、協議します。

② 整備水準の目標

- ・ 今後、将来の都市像や路線の持つ機能等の観点から、必要性の高い路線の重点的な整備を推進し、概ね 20 年後の整備水準の目標として、用途地域内における幹線街路の配置密度を 1.64 km/km²とします。

(2) 主要な施設の配置の方針

① 道路

- ・ リニア岐阜県駅の設置も見据え、主要な道路として、下記のとおり配置します。

| 道路の種別 | 路線名 |
|-------------------------------|---|
| 広域的な東西交通軸 | 中央自動車道、(都)一般国道 19 号線、東濃東部都市間連絡道路 |
| 広域的な南北交通軸 | (国)257 号、(国)363 号、(都)一般国道 257 号線、(仮称)濃飛横断自動車道(地域高規格道路濃飛横断自動車道)、(一)苗木恵那線、(一)東野中津川線 |
| 広域的な道路と市街地内の主要道路との連結機能を有する環状軸 | (都)中津苗木線、(都)大平線 |
| 市街地内の主要道路 | (都)三五沢松源寺線、(都)緑町線、(都)四ツ目川線、(都)青木斧戸線、(都)手賀野線、(都)中津岩村線、(都)本町後洞線、(都)駒場線 |
| リニア岐阜県駅周辺の交通結節点 | (都)リニア岐阜県駅停車場線、(都)中洗井線、(都)坂本西通線、(都)リニア岐阜県駅北口通線 |

② 鉄道

- ・ リニア中央新幹線とリニア岐阜県駅を配置します。
- ・ 本区域を東西方向に横断する JR 中央本線と、JR 中津川駅及び JR 美乃坂本駅を配置します。

③ その他

● 駅前広場

- ・ JR 中津川駅前については、本区域の顔として相応しい機能的な配置と整備を段階的に進めます。リニア岐阜県駅前においてもリニア開業に伴う様々な需要を考慮して、必要な機能を配置します。

● 駐車場

- ・ JR 中津川駅前において駐車場を確保するため、中津川駅前市営駐車場を配置します。リニア岐阜県駅前においても駅前に必要な機能との調整を図りつつ、パーク&ライド型の駐車場を配置します。

(3) 主要な施設の整備目標

- ・ 優先的に概ね 10 年以内に整備することを予定する施設は以下のとおりです。

| 種 別 | 名 称 | 備 考 |
|------|-----------------|-----|
| 道 路 | (都) 駒場線 | 一部 |
| | (都) 大平線 | 一部 |
| | (都) 青木斧戸線 | 一部 |
| | (都) 一般国道 257 号線 | |
| | (都) 本町後洞線 | 一部 |
| | (都) リニア岐阜県駅停車場線 | |
| | (都) 中洗井線 | |
| | (都) 坂本西通線 | 一部 |
| | (都) リニア岐阜県駅北口通線 | |
| | 東濃東部都市間連絡道路 | |
| 駅前広場 | 中津川駅前広場 | 改修 |

2. 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

① 下水道及び河川の整備の方針

● 下水道

- ・ 公共用水域の水質汚濁を防止し、安全で快適な住みよい都市環境を形成するため、地域の実情にあった手法による下水道事業の推進を図ります。

● 河川

- ・ 豊かな自然と共生し、自然を守ることを第一に考え、河川整備を推進します。
- ・ 恵那山系の急峻な河川からの土砂流出を防止し、緑豊かな自然環境の保護を図ります。
- ・ 流域全体の保水機能を維持又は向上させるため、開発者に対しては雨水流出抑制などの対策を実施する指導を図ります。
- ・ 従来から遊水機能を有する土地において、やむを得ない開発を行う場合には、事業者に対して、代替施策の実施により従前の保水・遊水機能を保全させるなど、総合的な治水対策を推進します。

② 整備水準の目標

● 下水道

- ・ 本区域の概ね20年後の整備水準の目標として、汚水処理人口普及率100%を目指します。

● 河川

- ・ 県が管理する中小河川については以下に示すように、長期目標として、治水安全度を1/20から1/50とします。

| 種 別 | 整備水準の目標（治水安全度） |
|-----|----------------|
| 河 川 | 中津川：1/50 |
| | 坂本川：1/20 |
| | 千旦林川：1/20 |
| | 前川：1/30 |

(2) 主要な施設の配置の方針

① 下水道

- ・ 中津地区の用途地域全域及びその周辺の一部を公共下水道（中津川処理区）の処理区域とし、その処理施設として大岩地内に中津川市浄化管理センターを配置します。
- ・ 千旦林地区の一部及び茄子川地区の一部を公共下水道（坂本処理区）の処理区域とし、その処理施設として庚申前地内に坂本浄化センターを配置します。

- ・ 苗木地区の一部を特定環境保全公共下水道（苗木処理区）の処理区域とし、その処理施設として津戸地内に苗木浄化センターを配置します。落合地区の一部を特定環境保全公共下水道（落合処理区）の処理区域とし、その処理施設として大原地内に落合浄化センターを配置します。

② 河川

- ・ 本区域における主要な河川として、木曾川、中津川、四ツ目川、坂本川、前川及び千旦林川を位置付けます。
- ・ 優れた自然環境を有し、本区域の代表的な原風景である木曾川については、地域の生命、財産を守るために治水安全度を高めるとともに、自然軸として保全します。
- ・ 本区域西部を流れる坂本川及び JR 美乃坂本駅北側を流れる千旦林川については、地域住民の生命と財産を守るため、河積の拡大による流下能力の向上等を図り、より安全性の高い河川とします。
- ・ 本区域中央部の JR 中津川駅西側を流れる中津川及びその支流である四ツ目川については、市街地に潤いをもたらす親水空間を確保します。
- ・ その他の河川については、生態系を保全した河川改修を行うなど、住民のニーズにあわせた整備を推進します。

(3) 主要な施設の整備目標

- ・ 優先的に概ね 10 年以内に整備することを予定する施設は以下のとおりです。

| 種 別 | 名 称 | 備 考 |
|-----|-------------|--------------|
| 下水道 | 公共下水道 | 中津川処理区、坂本処理区 |
| | 特定環境保全公共下水道 | 苗木処理区 |
| 河 川 | 前川 | 河川改修 |
| | 千旦林川 | |

- ・ 下水道施設は、計画的な維持管理を行い、長寿命化を図ります。

3. その他の都市施設の都市計画の決定の方針

(1) 基本方針

本区域の特徴である豊かな自然資源と都市生活上の良好な環境を保全・形成していくために、環境への負荷が少なく、環境と調和した「循環型社会への転換」を目指します。

- ・ し尿処理については、公共下水道の処理区以外の地域では農業集落排水や地域し尿処理設備等、各地域の実情に応じた維持管理を行い、居住環境の向上を図ります。

- ・ ごみ処理については、ごみの排出抑制や再資源化等について住民意識の向上を図るとともに、適正で迅速な収集体制の確立と広域連携による処理体制の充実に努めます。
- ・ 既存の火葬場は老朽化が進んでおり、市民の意向を踏まえ、整備を図ります。

(2) 主要な施設の配置の方針

① 汚物処理場

- ・ 中津川市新衛生センターを福岡地区に配置します。

② ごみ処理施設

- ・ 中津川市環境センターを市街地北側の西山地区に配置します。

③ 火葬場

- ・ 中津川市火葬場を市街地東側の地藏堂地内に配置します。

(3) 主要な施設の整備目標

- ・ 火葬場については、今後、施設配置検討並びに計画、整備を進めます。
- ・ 他の施設は、計画的な維持管理を行い、長寿命化を図ります。

4-3 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

1. 主要な市街地開発事業の決定の方針

① 中津川らしい中心商業地区の再生

- ・ 「第2期中心市街地活性化基本計画」においては、中心市街地の核となる施設の充実や整備を図ることが計画されており、安心して便利に暮らせる街、そして元気で活力あふれる街を目指します。

② 快適な住宅市街地の形成

- ・ 用途地域内の住宅地においては、未整備な生活道路が多く、防災面や日常生活での問題点を解消するため、面的な整備の実施についても検討しながら、良好な市街地の形成を図ります。
- ・ 歩車分離や通過交通の排除により地区住民の安全性向上を図るとともに、公園整備や住宅地内における緑化運動を推進します。

③ リニア岐阜県駅周辺地区における市街地整備

- ・ リニア岐阜県駅周辺では、交通結節点として必要な機能確保のためのコンパクトな商業機能の調整を進めるとともに、需要に応じて地域特性にあった企業用地、住宅用地の整備を進めます。

2. 市街地整備の目標

- 優先的に概ね10年以内実施することを予定する市街地開発事業は以下のとおりです。

| 事業名 | 備考 |
|-------------------|-----|
| リニア岐阜県駅周辺土地区画整理事業 | 施行中 |

3. その他の市街地整備の方針

(1) 良好な住環境の維持・保全

- 用途地域内の基盤未整備地区については、地区計画等の活用により、街路網整備やオープンスペースの創出等を行い、良好な居住環境の形成を図ります。

(2) 魅力ある宿場町としての景観整備

- 古くから栄えた中山道の宿場町としての歴史・文化景観や、緑と水に包まれた落ちつきのある街としての景観を維持するため、「中津川市景観計画」及び「中津川市景観条例」に基づく取組みを行い、落合地区については、歴史文化的価値のある道を保存・復元し、宿場町としてふさわしいまち並みを整備します。

4-4 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

1. 基本方針

(1) 自然的環境の整備又は保全の方針

- 市街地周辺の山林・農地等は、自然環境を保全する上で重要な場であるとともに、良好な生産の場、住民が身近に接する緑地帯であり、かつ、防災緑地としての機能も有していることから、現在の土地利用規制により維持・保全します。
- 市街地内の良好な緑地や社寺林等については、周辺の土地利用状況等に配慮しながら、必要に応じて新たな土地利用の規制誘導方策を適用し、自然環境や景観の保全を図ります。

(2) 整備水準の目標

- 本区域における都市公園の面積は、概ね20年後における整備水準の目標として、都市計画区域人口一人当たり14.3㎡を目指します。

2. 主要な緑地の配置の方針

良好な自然的環境を構成する主要な緑地について、緑地の機能を以下の系統別に評価し、それぞれの配置の方針を示します。

(1) 環境保全系統

- 都市の骨格を形成する中津高校付近の樹林地や、主要な河川である木曾川・中津川について

は、環境保全に資する緑地として位置付けます。

- ・ 希少種であるシデコブシ等の東海丘陵要素植物や、アオゲラといった貴重な動植物の自生地・生息地等を形成する樹林地・水辺地については、将来的にも生息が継続し得るよう保護・保全する地域として位置付けます。
- ・ 天然記念物等の文化財と一体となった樹林地、用途地域内の社寺の緑等については、市街地内における貴重な緑として位置付けます。

(2) レクリエーション系統

- ・ 市民のスポーツ・レクリエーションの場として本区域南西部に中津川公園（運動公園）を配置し、競技場、多目的芝生広場、東美濃ふれあいセンター等を兼ね備えた、広域的で多様な利用が可能な公園と位置付けます。
- ・ 中津川及び四ツ目川の河川敷を、市街地内における憩いとレクリエーションの場として位置付けます。

(3) 防災系統

- ・ 災害時における安全性の確保を図るため、市街地内における避難地及び避難路として公園・緑地を位置付けます。
- ・ 崖崩れ、地すべり防止の役割をもつ緑地については、災害防止を図るための保全すべき緑地として位置付けます。

(4) 景観構成系統

- ・ 古くから栄えた中山道の宿場町としての歴史・文化景観や、緑と水に包まれた落ちつきのある街としての景観を構成する緑等を、保全すべき自然的環境として位置付けます。
- ・ 恵那山や高峰山など稜線を形成する山地及び丘陵地等を、まち並みの背景となる自然的環境として位置付けます。
- ・ 国指定史跡「苗木城跡」を核とするゾーンを、周辺のまち並みの保全・活用を図るゾーンとして位置付けます。

3. 実現のための具体の都市計画制度の方針

- ・ 配置された緑地について、整備又は保全を実現するために選択する具体の都市計画制度としては、中津川公園や将来人口を十分勘案した住区基幹公園等を適正に配置します。
- ・ 良好な景観形成のため、「中津川市景観計画」及び「中津川市景観条例」に基づく取組みに併せ、必要に応じて地区計画等の活用を検討します。
- ・ 農業振興地域や保安林等、他法令の規制区域においては、今後も適切な維持を図ります。

4. 主要な緑地の確保目標

- ・ 優先的に概ね10年以内に整備することを予定する公園等の公共空地はありません。

1 用語の解説

1 共通（語尾等の表現について）

本文中における各種方針の記述がどのような意思を持っているかを明確に示すため、語尾等の表現は以下のとおり統一しています。

| 語 尾 等 | 説 明 |
|--|---|
| ～進めます。 ～行います。 ～するものとします。 ～定めます。 ～強化します。 ～構築します。 ～集約します。 ～実施します。 ～推進します。 ～導入します。 ～保全します。 ～誘導します。 ～抑制します。 ～配置します。 | 【定義】 ・ 県・市町が主体的に、目標年次である 2030 年までに実行(※)する施策又は実行済み（実行中）の施策。 例) インターチェンジの周辺はその好条件を活かし工業団地を形成します。 例) 生産性の高い農地については、保全します。 ※「実行」とは、土地利用系の場合は都市計画決定すること、都市施設系の場合は都市計画決定する又は整備することをいう。 |
| ～位置付けます。 ～検討します。 | 【定義】 ・ 目標年次である 2030 年までに、その方針（実行主体等も含む）を定め、実行するもの。 |
| ～促進します。 ～努めます。 ～図ります。 ～目指します。 ～目標とします。 | 【定義】 ・ 目標年次である 2030 年までに実現されることを目指す又はそのための施策を実行中のもの。 |
| (仮称)○○ | 都市計画決定を予定する都市計画施設（道路、公園等）名称 |
| (国)○○号 | 都市計画道路以外の一般国道 |
| (主)○○線 | 都市計画道路以外の主要地方道 |
| (一)○○線 | 都市計画道路以外の一般県道 |

2 個別

| 用 語 | | 説 明 |
|-----|--------------|---|
| あ | I C T | Information and Communication Technology の略。情報通信技術。 |
| | I T S | Intelligent Transport Systems の略。高度道路交通システムと直訳され、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等を用いて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称。 |
| | アクセス | 道路や交通機関を用いて、ある地点や施設へ到達すること。 |
| | アメニティ | 快適性。住み心地の良さ。 |
| い | インバウンド | 訪日外国人旅行客誘致。 |
| | インフラ | インフラストラクチャーの略。道路、橋りょう、ダム、学校、病院、鉄道、上下水道、電気、ガス、電話など経済・生産基盤を形成するものの総称。社会資本。 |
| う | 魚つき保安林 | 森林法において、水源のかん養、土砂災害の防備など、特定の公共目的の達成のために指定される 17 種類の「保安林」の一つ。魚つき保安林は、水面に対する森林の陰影の投影、魚類等に対する養分の供給、水質汚濁の防止等の作用により魚類の生息と繁殖を助ける。 |
| | 雨水流出抑制施設 | 治水対策の一環として、敷地内に降った雨水をそれぞれの敷地内で貯留、浸透させることにより、洪水発生を防止することを目的とした施設。具体的には、地下貯留槽などの貯留施設と、浸透ます、透水性舗装などの浸透施設がある。 |
| | ウォーターフロントパーク | 河川、湖沼などの水際、水辺の公園。 |
| え | N P O | Non-Profit Organization の略。様々な社会貢献活動を行い、団体の構成員に対し、収益を分配することを目的としない団体の総称。 そのうち、「特定非営利活動促進法」に基づき、法人格を取得した法人を、「特定非営利活動法人（NPO 法人）」という。 |
| お | 大型商業施設 | 主に大規模小売店舗立地法（大店立地法）が適用される店舗面積 1,000 m ² 超の大型商業施設（店舗）をいう。 |
| | オープンスペース | 公園・広場・河川・農地など、建物によって覆われていない土地、あるいは敷地内の空き地を総称していう。都市計画法上の用語としては「公共空地」がある。建築基準法では、総合設計制度における空き地（公開空地）がある。 |
| | 汚水処理人口普及率 | 国土交通省、農林水産省、環境省がそれぞれ所管する下水道、農業集落排水施設等、浄化槽等の汚水処理施設の普及状況を、それらを使える人口の総人口に対する割合で表した指標。 |
| | オリベストリート | 岐阜県が提唱する、県出身の先人・古田織部が好んだ自由奔放、独創性などの特徴・理念（オリベイズム）を現代の生活全般に反映させ、岐阜県の産業・文化の活性化を進めるプロジェクト（オリベプロジェクト）の一つの取り組みであり、陶磁器のまちとして発展してきた資産を活かした「賑わいのまちづくり」、「ビジターズ産業おこし」として多治見市が進めるプロジェクト「オリベストリート構想」の対象として選定された地区。 |

| 用 語 | | 説 明 |
|-----|-------------|--|
| | 温室効果ガス | 大気圏にあって、地表から放射された赤外線の一部を吸収することにより温室効果をもたらす気体の総称のこと。人間活動によって増加した主な温室効果ガスには、二酸化炭素、メタン、一酸化二窒素、フロンガスがある。 |
| | オンデマンドバス | 予約型の運行形態方式のバス。運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。 |
| か | 街区公園 | 都市公園のうち、もっぱら街区内に居住する者の利用に供することを目的とする公園。誘致距離 250mの範囲内で1か所あたり面積 0.25ha を標準として設置する。 |
| | 開発許可制度 | 都市計画法における開発行為に対する許可制度。都市の水準を確保するため、一定規模以上の開発行為に対して、道路などの必要な公共施設の整備などの技術的基準を設けている。市街化調整区域においては、一定のものを除き開発行為自体を制限している。 |
| | 可住地 | 居住に利用できる土地。岐阜県の都市計画基礎調査では、水面、その他自然地（原野・牧野、荒地を除く）、道路用地、交通施設用地、公共空地、公共施設用地、その他公的施設用地、商業用地、工業用地を「非可住地」とし、それ以外を「可住地」としている。 |
| | 合併浄化槽 | し尿と生活雑排水をあわせて処理する浄化槽のこと。 |
| | 観光地区 | 自然環境に恵まれた地域において、観光施設又はレクリエーション施設を特定の地域に限定して集中立地を図るために定められる地区。 |
| | 緩衝機能 | 隣接、近接する異種異用途の間に介在することで、両者間で生じる問題や影響を緩め和らげる働きや役割のこと。 |
| | 環状道路 | 都市の一部又は全部を囲み、都心に用事のない交通を迂回させることを目的とする道路。 |
| | 幹線街路 | 都市計画道路の一つ。都市の主要な骨格をなし、近隣住区等における主要な道路又は外郭を形成する道路で、発生又は集中する交通を当該地区の外郭を形成する道路に連結するもの。 |
| | 既存ストック | これまでに整備された都市基盤施設や公共施設、建築物などの蓄積のこと。 |
| き | 急傾斜地崩壊危険区域 | がけの斜面角度 30 度以上、かつ高さが 5m以上のがけ地のうち、崩壊のおそれがあるとして法律により知事が指定した区域。 |
| | 狭隘（きょうあい）道路 | 幅員が狭く、自動車の通行に支障を来す道路。 |
| | 緊急輸送道路 | 災害直後から、避難・救助をはじめ、物資供給等の応急活動のために緊急車両の通行を確保すべき重要な路線で、高速自動車国道や一般国道及びこれらを連絡する幹線的な道路。 |
| | 近隣公園 | 都市公園のうち、主として近隣に居住する者の利用に供することを目的とする公園。近隣住区あたり 1か所を誘致距離 500mの範囲内で1か所あたり面積 2ha を標準として配置する。 |
| | 近隣商業地域 | 都市計画法に基づく用途地域の一種。近隣の住宅地の住民に対する日用品の供給を行うことを主たる内容とする商業その他の業務の利便を増進するための地域などに指定される。 |

| 用 語 | | 説 明 |
|-----|--------|---|
| く | 区域区分 | <p>都市計画区域を市街化区域と市街化調整区域とに区分することで、一般的に「線引き」と呼ばれているもの。無秩序な市街地の拡大による環境悪化の防止、計画的な公共施設整備による良好な市街地の形成、都市近郊の優良な農地との健全な調和など、地域の実情に即した都市計画を樹立する上で根幹をなす。昭和 43 年の都市計画法改正により導入された。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・平成 12 年の都市計画法改正により、都市計画区域毎に区域区分を定めるか否か、また定める場合にはその方針について、都市計画区域マスタープランの中で示すこととなった。 ・区域区分の決定にあたっては、当該都市計画区域の人口・産業動向、都市的土地利用の現況及び動向を勘案するとともに、都市活動と農林漁業との調和に十分配慮して適切に設定する必要があるとされている。 |
| | 区画道路 | 都市内道路のうち、交通の機能よりも、沿道の出入り機能の役割が大きい道路で、地域住民の日常生活に密着した道路。 |
| け | 経営耕地面積 | 農家が経営する耕地（田、畑、樹園地の計）の面積をいう。経営耕地は自己所有地と借入耕地に区分される。 |
| | 景観行政団体 | 景観法により定義される景観行政を司る行政機構。政令指定都市又は中核市にあつてはそれぞれの地域を管轄する地方自治体が、その他の地域においては基本的に都道府県がその役割を負う。ただし、景観法に基づいた規定の事務処理を行うことを都道府県知事と協議し、同意を得た市町村の区域にあつては、それらの市町村が景観行政団体となる。また、景観行政団体は、景観法に基づいた項目に該当する区域に景観計画を定めることができる。景観計画区域に指定された区域では、建築や建設など景観にかかわる開発を行う場合に、設計や施工方法などを景観行政団体に届け出るなどの義務が生じる。 |
| | 景観計画 | 景観法に基づき、景観行政団体である都道府県や市区町村が定める計画。地域の景観形成の総合的な基本計画であり、景観計画の区域や景観形成の方針、行為ごとの規制内容等を定める。 |
| | 景観条例 | 景観づくりの理念や目標、具体的なまちづくりの誘導や市民の意見の反映などに関し、必要な手続や方策等を制度的に定める条例。県単位又は市町村単位で、議会の議決を経て制定される。 |
| | 景観地区 | 建築物の形態意匠の制限等により、市街地の良好な景観の形成を図るために定められる地区。 |
| | 形態規制 | <p>用途制限との関連で、地域ごとに建物の建て込みや規模（建蔽率、容積率、道路斜線、日影）などについて規制しようとするもの。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1) 建蔽率：建築物の建築面積の敷地面積に対する割合。 2) 容積率：建築物の延べ面積の敷地面積に対する割合。 3) 日影規制：隣地に与える日照の影響により中高層の建築物の高さなどを制限する。 4) 斜線規制：道路・隣地からの距離により建築物の高さを制限する。 |

| 用 語 | 説 明 |
|-------------------|---|
| 下水道 | 生活排水、工場排水、雨水等の下水を排除するために設けられる排水管などの排水施設、これに接続して下水を処理するために設けられる処理施設、これらの施設を補完するために設けられるポンプ施設を含む施設の総体で、公共下水道、流域下水道及び都市下水路の3種類に分類される。 下水道の設置・管理は、公共下水道及び都市下水路については原則として市町村が行い、流域下水道については原則として都道府県が行う。 |
| ゲストハウス | 一般的に、比較的安価な料金で利用できる、主にバックパッカー向けの宿泊施設。 |
| 減災 | 災害の被害を軽減すること。 |
| 建築協定 | 住民の合意のもとに、一定地域内の建築物の構造・用途・形態・デザインなどに関する基準を定める建築基準法に基づく制度。 |
| 建蔽率 | 建築物の建築面積の敷地面積に対する割合のこと。 |
| 広域公園 | 都市公園のうち、主として一つの市町村の区域を超える広域のレクリエーション需要を充足することを目的とする公園。地方生活圏など広域的なブロック単位ごとに1か所あたり面積50ha以上を標準として配置する。 |
| 広域道路 | 県内及び他県との交流を支え地域の連携を促す幹線道路で、高規格道路と一体的に機能する一般国道及び主要な都道府県道等のこと。 |
| 広域防災拠点 | 広域的な災害対策活動が円滑かつ効率的に行われるための活動拠点。主に人やモノの流れを扱う拠点となり、救援物資の中継・分配機能、広域支援部隊の一次集結・ベースキャンプ機能、海外からの支援物資・人員の受入れ機能、災害医療支援機能、物資等の備蓄機能の全て又は一部を機能として持つ。 |
| 高規格幹線道路 | 自動車の高速交通の確保を図るために必要な道路で、全国の主要都市間を連絡し、全国的な自動車交通網を構成する自動車専用道路。 |
| 公共下水道 | 主として市街地における下水を排除又は処理するため、地方公共団体が計画、設置、管理する下水道。単独公共下水道、流域関連公共下水道及び特定環境保全公共下水道がある。 |
| 公共車両優先システム (PTPS) | 交通管理者の交通管制システムとバス事業者のバスロケーションシステムとを有機的に結合したシステム。路上の光学式車両感知器とバス車載装置間で双方向通信を行い、バス優先信号制御、バスレーン内違法走行車への警告、バス運行管理支援、所要時間表示などをリアルタイムで行う。 |
| 公共水域 | 公共利用のための水域や水路のことをいい、河川、湖沼、港湾、沿岸海域、公共溝渠、かんがい用水路、その他公共の用に供される水域や水路をいう（ただし、下水道は除く）。 |

| 用 語 | 説 明 |
|--------------|---|
| 工業地域・準工業地域 | 都市計画法に基づく用途地域の一種。主として工業の利便を増進するために定める地域。工業地域内ではホテル・キャバレー等の風俗営業施設、映画館、学校、病院等の建築物は建てられない。 これに対して、準工業地域は主として環境の悪化をもたらすおそれのない工業の利便を増進するために定める地域であり、最も制限が緩い用途地域であるが、火薬等の危険物の製造工場や貯蔵施設のほか、悪臭、騒音、健康阻害等のおそれのある工場などの建築物は建てられない。 |
| 交通結節点 | 異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗り換え・乗り継ぎ施設。具体的な施設は、鉄道駅、バスターミナルなど。 |
| 高度地区 | 都市計画法に基づく地域地区の一つで、市街地の環境の維持又は土地利用の増進を図るため、建築物の高さの最高限度又は最低限度を定める地区。 |
| 高度利用地区 | 都市計画法に基づく地域地区の一つで、建築物の敷地などの統合を促進し、小規模建築物の建築を抑制するとともに、建築物の敷地内に有効な空地を確保することにより、土地の高度利用と都市機能の更新を図る地区。 |
| 交流産業 | ある地域が他の地域の人々を招き入れ、情報や文化を交換し、交流することに関わる産業の総称。具体的には、イベント・コンベンションの開催・誘致、特産品の開発・販売、地域の情報発信などが挙げられる。 |
| 交流人口 | 地域外からの旅行者や短期滞在者。 |
| コミュニティ | 人々が共同体意識を持って共同生活を営む一定の地域、及びその人々の集団。地域社会。共同体。 |
| コミュニティバス | 交通空白地域・不便地域の解消等を図るため、市町村等が主体的に計画し、一般乗合旅客自動車運送事業者に委託して運送を行う乗合バス、もしくは、市町村自らが自家用有償旅客運送者の登録を受けて行う市町村運営有償運送により運行するものをいう。 |
| コミュニティ・プラント | 下水道区域以外の住宅団地等から排出されるし尿と生活雑排水を集合処理するために市町村が設置・管理する地域し尿処理施設。 |
| コンパクト+ネットワーク | 人口減少下において、生活に必要な各種のサービスを維持し、効率的に提供していくために、各種機能を一定のエリアに集約化（コンパクト化）するとともに、各地域をネットワーク化することで各種の都市機能に応じた圏域人口を確保するという考え方。 |
| コンパクトシティ | 都市内の中心市街地、主要な交通結節点周辺等から、都市機能の集積を促進する拠点（集約拠点）を地域特性を踏まえて選択して位置付け、複数の集約拠点と都市内のその他の地域とを公共交通を基本に有機的に連携させる拠点ネットワーク型の「集約型都市構造」のこと。 |
| さ サイン | 目印・表示・標識などをいう。特に、不特定多数の利用者を対象として公的機関が設置し、日常生活の中で主として行動の指標となる情報を伝えるものとして、公的サインがある。 |

| 用 語 | 説 明 |
|------------|--|
| 里山 | 集落、農地の周辺にある農業・生活に使われていた森林。（竹林を含む） |
| 砂防えん堤 | 土砂の流出を防止したり調節したりするために設けるもの。 |
| 砂防指定地 | 大雨などで山の斜面や谷などが浸食されて発生する土砂の流出による被害を防止するために、砂防設備が必要な土地又は一定の行為の制限を行う土地として国土交通大臣が指定した土地のこと。 |
| シェアサイクル | 相互利用可能な複数の自転車置き場からなる、自転車による面的な都市交通システム。 |
| 市街化区域 | 都市計画区域のうち、「既に市街地が形成されている区域」と、「概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図る区域」。用途地域などを定め、秩序ある市街地形成を図るとともに、市街化を促進する都市施設を定め、市街地開発事業などによって整備、開発を積極的に進めるべき区域とされる。 |
| 市街化調整区域 | 都市計画区域のうち「市街化を抑制すべき区域」。市街化調整区域内では、原則として、農林漁業用の建物等を除き開発行為は許可されず、また用途地域を定めないこととされ、市街化を促進する都市施設も定めないものとされている。 |
| 市街地開発事業 | 一定の地域について、総合的な計画に基づき、公共施設、宅地や建築物の整備を一体的に行う、面的な市街地の開発事業。土地区画整理事業、市街地再開発事業などが該当する。 |
| 市街地再開発事業 | 都市再開発法に基づき、市街地の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ことを目的に、建築物及び建築敷地の整備並びに公共施設の整備を行う事業。事業種別には第一種（権利変換方式）と第二種（管理処分方式）がある。 |
| 寺社叢（じしゃぞう） | 寺社の敷地内や参道沿いの庭園樹木や森林。 |
| 地震防災対策推進地域 | 南海トラフ地震が発生した場合に著しい被害が生じるおそれがあるため、地震防災対策を推進する必要がある地域（南海トラフ地震に係る地震防災対策推進地域）。国が全国で 29 都府県・707 市町村を指定おり、県内では岐阜市、大垣市、多治見市、関市、中津川市、美濃市、瑞浪市、羽島市、恵那市、美濃加茂市、土岐市、各務原市、可児市、山県市、瑞穂市、郡上市、下呂市、本巣市、海津市、羽島郡、養老郡、不破郡、安八郡、揖斐郡、本巣郡、加茂郡、可児郡が指定されている。 |
| 自然環境保全地域 | 自然環境保全法及び都道府県条例に基づき、自然環境の保全や生物の多様性の確保のために指定された地域。 |
| 自然的土地利用 | 田畑などの農林業的土地利用に、自然環境の保全を旨として維持すべき森林、原野、水面、河川などの土地利用を加えたもの。 |
| 地場産業 | 特定の一地方において、その地方の資源・労働力を背景に古くから発展し、その地に定着している産業。 |
| 市民緑地 | 都市内の民有地の緑を保全し、良好な都市環境を確保するために、樹林地などの所有者と地方公共団体などが契約を行い、地方公共団体などが施設を整備し、市民緑地として一定の期間管理し、住民に公開するもの。所有者は土地にかかる税金の優遇措置が与えられる。 |
| 社会基盤 | 産業や社会生活の基盤となる施設。道路、鉄道など産業基盤の社会資本、および学校、病院等の生活関連の社会資本など。インフラ。 |

| 用 語 | 説 明 |
|----------------------|---|
| 住区基幹公園 | 比較的小規模な公園のことで、街区公園、近隣公園、地区公園の種類がある。 |
| 終末処理場 | 下水を最終的に処理して、河川その他の公共の水域に放流するために下水道施設として設けられる処理施設及びこれを補完する施設のこと。 |
| 集約型都市構造 | ⇒コンパクトシティ【⇔分散型都市構造】 |
| 重要水防箇所 | 堤防の大きさが不足している箇所、洪水が堤防や地盤を浸透し湧き出る箇所、堤防の法くずれの危険性のある箇所など、洪水時に危険が予想され、重点的に巡視点検が必要な箇所を示すもの。 |
| 重要伝統的建造物群保存地区 | 文化財保護法第 144 条第 1 項に基づき、伝統的建造物群保存地区の区域の全部又は一部で我が国にとってその価値が特に高いものとして文部科学大臣が選定する地区。 |
| 循環型社会 | 廃棄物の発生抑制、資源の循環的な利用、適正な処分が確保されることによって、天然資源の消費を抑制し、環境への負荷ができる限り低減される社会。 |
| 小規模集合排水処理施設 | 市町村が汚水等を集合的に処理する施設であって、小規模なものの整備促進を図るため、地方単独事業により実施するもの。 |
| 新五流域総合治水対策プラン | 岐阜県は 8 つの流域に分かれており、それらの流域面積やそこに流れる河川の規模、さらにはその流域における近年の災害の発生状況や河川整備状況などを踏まえ、総合的な治水対策プランを作成する対象流域を長良川、宮川（神通川）、揖斐川、土岐川、木曾・飛騨川の 5 流域としている。その 5 流域の総合的な治水対策プランを総じて新五流域総合治水対策プラン（新五流総）という。 |
| 親水空間 | 水と親しむことを主目的とした場所のこと。 |
| 浸水想定区域 （洪水浸水想定区域） | 洪水により国民経済上重大な損害を生ずるおそれがあると指定された河川が、想定し得る最大規模の降雨によって氾濫した場合に浸水が想定されるとして指定された区域。 |
| 水源涵養機能 | 森林の土壌が、降水を貯留し、河川へ流れ込む水の量を平準化して洪水を緩和するとともに、川の流量を安定させる機能。 |
| 水棲生物 | 水中又は水辺に生息する生物。 |
| ストックマネジメント | 持続可能な事業の実現を目的に、目標を定め、施設の状況を客観的に把握、評価し、長期的な施設の状況を予測しながら、施設を計画的かつ効率的に管理すること。 |
| ストリート・ファニチャー | 道路、主として歩道上に設置される様々な街路備品。ベンチ、街路灯、標識などが挙げられる。 |
| スプロール | 市街地が無計画に郊外へ拡大し、無秩序な市街地を形成すること。道路や下水道等の都市施設が整備されないまま低質な市街地が形成され、防災上、環境上の問題を生ずるのみでなく、市街地環境を改善するにあたって公共投資の非効率化を招くなど、社会的、経済的な困難を生ずることが弊害として挙げられる。 |
| スマートインターチェンジ | 高速道路本線やサービスエリア、パーキングエリア等から乗り降りができるように設置されるインターチェンジ。通行可能な車両（料金支払い方法）を E T C 搭載車両に限定している。 |

| 用 語 | | 説 明 |
|-----|---------------|--|
| | スローライフ | 現代社会のスピードと効率を追い求める慌しい暮らしや働き方を見直し、人生をゆったりと楽しみ、生活の質を高めようという生活様式に関する思想の一つ。 |
| せ | 生活環境保全林 | 地域住民の生活周辺において防災機能と保健休養機能を与えてくれる森林として都道府県が指定し、治山事業として整備する森林。 |
| | 製造品出荷額等 | 「製造品出荷額」、「加工賃収入額」、「修理料収入額」、「製造工程から出たくず及び廃物」の出荷額及びその他の収入額の合計。 |
| | 線引き | 都市計画区域を、計画的に市街化を図る市街化区域と、市街化を抑制する市街化調整区域に分けること。都市計画法では「市街化区域及び市街化調整区域との区分（あるいは単に「区域区分」）」と称している。【⇔非線引き】 |
| そ | ソフトピアジャパン | 1996年に岐阜県大垣市に誕生した、情報産業を育成、振興、集積するIT拠点。 |
| | ゾーン30 | 生活道路における歩行者等の安全な通行を確保することを目的として、区域（ゾーン）を定めて最高速度30km/hの速度規制を実施するとともに、その他の安全対策を必要に応じて組み合わせ、ゾーン内における速度抑制や、ゾーン内を抜け道として通行する行為の抑制等を図る生活道路対策。 |
| た | 大規模集客施設 | 建築基準法別表第二（か）項に掲げる建築物。劇場、映画館、演芸場若しくは観覧場又は店舗、飲食店、展示場、遊技場、勝馬投票券発売所、場外車券売場等でその用途に供する部分（劇場、映画館、演芸場又は観覧場の用途に供する部分にあっては、客席の部分に限る。）の床面積の合計が10,000㎡を超えるもの。 |
| | 大規模集客施設立地エリア | 都市構造に大きな影響を与える大規模集客施設について、現在既に立地している場所や今後立地予定の場所で、計画的に適正な立地を進め、商業機能の維持と発展を図るエリアのこと。原則として、そのエリアのみを大規模集客施設が立地可能な都市構造として許容する。具体的には、立地可能な用途地域（近隣商業・商業・準工業地域）にある施設を位置づけることとしているが、立地不可能な用途地域にある施設を位置づける場合でも、今後個別に広域調整手続きを行った後、立地可能な用途への変更を行う予定としている。 |
| | 大規模集客施設立地規制地区 | 特別用途地区の一つで、中心市街地活性化への影響が大きいと考えられる、準工業地域における大規模集客施設の立地を制限するために定められる地区。 |
| | 第1次産業 | 産業を3部門に分類した場合の一区分。日本標準産業分類の大分類では農業、林業、漁業がこれに該当する。 |
| | 第2次産業 | 産業を3部門に分類した場合の一区分。日本標準産業分類の大分類では鉱業、採石業、砂利採取業、建設業、製造業がこれに該当する。 |

| 用 語 | 説 明 |
|-------------|---|
| 第3次産業 | 産業を3部門に分類した場合の一区分。日本標準産業分類の大分類では電気・ガス・熱供給・水道業、情報通信業、運輸業、郵便業、卸売業、小売業、金融業、保険業、不動産業、物品賃貸業、学術研究、専門・技術サービス業、宿泊業、飲食サービス業、生活関連サービス業、娯楽業、教育、学習支援業、医療、福祉、複合サービス事業、他に分類されないサービス業、公務がこれに該当し、農林水産業、鉱工業、建設業以外のサービス生産活動を主体とするすべての業種が含まれる。 |
| タウンマネジメント | 市民、行政、商店街など地域を構成する様々な主体が参加し、広範な問題を内包するまちの運営を横断的・総合的に調整・プロデュースし、中心市街地の活性化と維持に主体的に取り組むこと。中心市街地活性化法においても、このタウンマネジメント機関の役割が重視されている。 |
| 立場（たてば） | 江戸時代に、五街道等で次の宿場町が遠い場合その途中に、また峠のような難所がある場合その難所に、休憩施設として設けられたものをいい、茶屋や売店が設けられていた。俗にいう「峠の茶屋」も立場の一種である。馬や駕籠の交代を行うこともあった。藩が設置したものや、周辺住民の手で自然発生したものもある。また、立場として特に繁栄したような地域では、宿場と混同して認識されている場合がある。継立場（つぎたてば）あるいは継場（つぎば）ともいう。 |
| 地域高規格道路 | 高規格幹線道路を補完し、地域相互の連携交流や空港・港湾などの広域交通拠点などを連結する規格の高い道路。4車線以上の道路で時速60～80km以上で高速走行できる自動車専用道路かこれと同等の機能を持つ道路。 |
| 地域公共交通網形成計画 | 地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第5条第1項に基づいて地方公共団体が作成する、持続可能な地域公共交通網の形成に資する地域公共交通の活性化及び再生を推進するための計画。 |
| 地域森林計画対象民有林 | 民有林を対象として、森林計画区ごとに都道府県知事が全国森林計画に即して5年ごと10年を1期として立てる計画。 |
| 地域地区 | 都市計画法に基づく都市計画の種類の一つで、都市計画区域内の土地をその利用目的によって区分し、建築物などについての必要な制限を課すことにより、地域又は地区を単位として一体的かつ合理的な土地利用を実現しようとするもの。 |
| 地域包括ケアシステム | 住み慣れた地域で、自分らしい暮らしを人生の最期まで続けることができるよう、住まい、医療、介護、予防、生活支援が一体的に提供される体制。 |
| 地域防災計画 | ある一定の地域において、災害が発生し、又は発生するおそれがある場合に、各防災機関の任務を明確にし、全力をあげて災害の発生を防止し、さらに応急的援助を行うなど被害の軽減に努めるよう、事前の対策をまとめたもの。 |
| 地区計画 | 都市計画法に定められた制度の一つで、地区の特性にふさわしい良好な都市環境の維持・形成を図るために、必要な事項を定める制度。ある地区が目指す将来像を示したり、生活道路の配置や建築物の建て方のルールなどを定める。住民等の意見を反映して、その地区独自のきめ細かなまちづくりルールを定めることができる。 |

ち

| 用 語 | 説 明 |
|-----|---|
| | <p>治水安全度</p> <p>水害に対する安全性を示す指標であり、通常は過去の実績から統計的に算出される降雨の年超過確率で表す。例えば、「〇〇川の治水安全度は 1/10 である」といった場合、10 年に 1 回程度降る大雨でも水害が起きない可能性が高いことを意味する。計画上の治水安全度は、建設省（当時）河川局監修の河川砂防技術基準（案）同解説（計画編）（平成 9 年）によれば、「計画の規模（治水安全度）は、河川の重要度や被害の実態、経済効果等を総合的に考慮して定める」とされている。</p> |
| | <p>駐車場整備地区</p> <p>都市計画法に基づく地域地区の一つで、商業地区や住居地区内で、自動車交通の多い地区において、道路の効用を保持し、円滑な道路交通を確保するため、駐車場の整備を推進する必要がある地区。</p> |
| | <p>中心市街地活性化基本計画</p> <p>地方都市の個性や独自性を活かし、中心市街地の総合的な魅力の増進と活性化を図るための計画を地方公共団体から募り、優れた計画を認定して事業を積極的に推進する計画。</p> |
| | <p>超高齢社会</p> <p>高齢化率（総人口に占める 65 歳以上の人口割合）が 21% を超える社会。高齢化率が 7% を超えたときに高齢化社会、14% を超えたときに高齢社会と分類している。</p> |
| | <p>鳥獣保護区</p> <p>鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律（鳥獣保護法）に基づき、鳥獣の保護又はその生息地の保護を図るために指定される区域。</p> |
| | <p>調整池</p> <p>短時間の集中的な降雨などにより、増水しつつある河川への洪水流出量を抑制するための施設。</p> |
| つ | |
| て | <p>DID</p> <p>Densely Inhabited District の略。人口集中地区と直訳され、国勢調査の集計のために設定される統計地域で、人口密度が 40 人/ha 以上の国勢調査の調査区が集合し、合計人口が 5,000 人以上となる地域。</p> <p>低炭素社会</p> <p>二酸化炭素の排出が少ない社会のこと。低炭素型社会、脱炭素社会ともいう。</p> <p>低・未利用地</p> <p>土地基本法において、土地は国民のための限られた貴重な資源であり、適正かつ合理的な利用をすべきものとして位置付けられているが、こうした観点に立ったときに、本来、建築物などが建てられその土地にふさわしい利用がなされるべきと考えられる土地において、そのような利用がなされていない場合、これを一般的に低・未利用地という。</p> <p>同種概念に都市計画法に基づく遊休土地がある。都市計画運用指針では、未利用とは何らの用途にも供されていない状態、低利用とは対象土地の利用の程度が周辺地域における同一の用途、又はこれに類する用途に供されている土地の利用程度と比較して著しく劣っている状態をいう。</p> |

| 用 語 | | 説 明 |
|-----|-------------|--|
| | テクノプラザ | VR技術やロボット技術など科学技術に関する各研究開発機能が集積する研究開発拠点であり、「IT」と「ものづくり」の融合による産業の高度化・情報化・及び新産業の創出を目指している。情報提供や人材育成・研究開発支援機能をもたせる地域産業の高度化を推進する中核拠点として整備された施設で、県有施設である岐阜県科学技術振興センターと第三セクターの株式会社VRテクノセンターから成る合築施設となっている。 |
| | デマンド型交通 | 予約型の運行形態の輸送サービスを指す。路線定期型交通と異なり、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより様々な運行形態が存在する。 |
| | 伝統的建造物群保存地区 | 都市計画法に基づく地域地区の一つで、価値のある伝統的建造物群及び周辺環境を保存するために指定される地区。建造物、土地の形質、樹木など現状の変更に対して規制を受ける。 |
| と | 東濃研究学園都市 | 東濃西部地域における先端科学技術研究施設が集積した都市のこと。研究者により良い環境を提供するため、クオリティーの高い居住空間、交流施設などを整備し、世界に誇ることができる快適で高機能なまちづくりを、地域と一体となって進めている。 |
| | 特定空家 | 空家等のうち、(イ)そのまま放置すれば倒壊等著しく保安上危険となるおそれのある状態、(ロ)そのまま放置すれば著しく衛生上有害となるおそれのある状態、(ハ)適切な管理が行われていないことにより著しく景観を損なっている状態、(ニ)その他周辺の生活環境の保全を図るために放置することが不適切である状態にあると認められるもの。 |
| | 特定環境保全公共下水道 | 公共下水道のうち、市街化区域以外の区域において設置される下水道。 |
| | 特定用途制限地域 | 都市計画法に基づく地域地区の一つで、用途地域が定められていない地域（市街化調整区域を除く）において、良好な環境の形成・保持の観点から、望ましくない用途の建築物などの建築を制限する地域。 |
| | 特別業務地区 | 卸売市場等の流通業務施設を集中立地及び幹線道路沿い等で沿道サービス施設の立地を図るために定められる地区。 |
| | 特別工業地区 | 特別用途地区の一つで、周辺地域との環境保全を図りながら地場産業の育成を図る等のために定められた地区。 |
| | 特別用途地区 | 都市計画法に基づく地域地区の一つで、用途地域を補完するものとして、特別の目的から特定の用途の利便の増進又は環境の保護等を図るために定める地区。特別工業地区などがある。 |

| 用 語 | 説 明 |
|---------------|--|
| 特別緑地保全地区 | 都市計画区域内の緑地の良好な自然的環境を保全するために定められる地区。都市緑地法第 12 条に規定された制度。2004 年の旧都市緑地保全法の改正（同改正により法律名も改称）により、従前の都市緑地保全地区の規定が、都市緑地保全地域及び特別都市緑地保全地区の規定として改められている。都市計画法及び関連法令の規制を受けるべき土地として指定される「都市計画区域」内で良好な自然環境を形成している緑地のうち、市町村が都市計画に「地域地区」の一つとしてその区域を定めた緑地。神社、寺院等と一体となって文化的意義を有するもの、風致・景観が優れ、地域住民の生活環境として必要なもの、動植物の生息地又は生育地で保全する必要があるものなどが設定される。 |
| 都市型水害 | アスファルト舗装の道路や密集したコンクリート建物は地中への雨水の浸透を低下させる。このような都市において、局地的な豪雨による雨水が一気に下水道や中小河川へ流れ込み、排水処理機能がこれに追いつかない場合に雨水があふれ出すことにより発生する水害。 |
| 都市農業 | 市街地及びその周辺の地域において行われる農業のこと。 |
| 都市基幹公園 | 都市公園のうち、都市の骨格を形成する大規模な公園であり、市民全般を対象としたもの。総合公園と運動公園によって構成される。 |
| 都市機能 | 一般的には都市及びそこで営まれる人間社会を構成する主要な機能。例えば「居住機能」「工業生産機能」「物流機能」「商業・業務機能」「行政機能」「文化機能」「レクリエーション機能」などの都市的な機能のほか、「自然機能」や「農業機能」もそれに含んで指す場合も多い。なお、都市インフラ（道路・鉄道、公園緑地、上下水道、都市河川などの都市基盤施設）のうえに上記のような都市機能が配置され、ひとつの都市構造を形成するが、駅、インターチェンジ、空港などの交通施設、公園緑地などは、インフラでもあり、同時に都市機能でもある。 |
| 都市機能誘導区域 | 医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域。都市再生特別措置法に基づいて市町村が作成する立地適正化計画で定める。 |
| 都市計画区域 | 都市計画法とその関連法令の適用を受けるべき土地の区域。具体的には、自然的及び社会的条件並びに人口、土地利用、交通量等の現況及び推移を勘案して、一体の都市として総合的に整備し、開発し、及び保全する必要がある区域について都道府県が指定する。 |
| 都市計画区域マスタープラン | 都市計画法第 6 条の 2 の規定に基づく都市計画区域の整備、開発及び保全の方針のこと。一体の都市として整備、開発及び保全すべき区域として定められる都市計画区域全域を対象として、その区域ごとに、都道府県が一市町村を超える広域的な見地から、区域区分をはじめとして都市計画の基本的な方針を定める。 |

| 用 語 | 説 明 |
|----------|---|
| 都市計画公園 | 都市計画区域内において、都市計画法 11 条の都市施設として都市計画決定された公園。公園の種別としては、街区公園、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、広域公園、特殊公園があるが、公園の機能に応じた規模の適正化を図るため、公園種別に応じた規模を基準として定める。公園、緑地、広場、墓園その他の公共空地に関する都市計画は、面積が 10ha 以上については広域的見地から決定すべき都市施設又は根幹的都市施設として都道府県知事が、その他については市町村が定める。 |
| 都市計画道路 | 都市の基盤的施設として都市計画法に基づき都市計画に定められた道路のこと。以下の 4 種類がある。 ①自動車専用道路 ②幹線街路 ③区画街路 ④特殊街路 |
| 都市計画法 | 都市計画の内容及びその決定手続き、開発許可・建築制限などの都市計画制限、都市計画事業の認可・施行などについて定めた法律。昭和 44 年（1969 年）施行。 |
| 都市公園 | 都市公園法にいう都市公園には、以下のものがある。 ①国営公園（広域的な利用に供するもの及び国家的な記念事業等として設置するもの） ②地方公共団体が設置する都市公園（街区公園、近隣公園、地区公園、総合公園、運動公園、広域公園等） |
| 都市高速鉄道 | 都市における鉄道のうち、都市計画上必要な都市施設として都市計画法に基づき定められたものをいう。 |
| 都市再生整備計画 | 都市再生特別措置法第 46 条第 1 項に基づき市町村が作成する、都市の再生に必要な公共公益施設の整備等を重点的に実施するための計画。 |
| 都市施設 | 道路、公園、下水道など、都市の骨格を形成し、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するための施設の総称。都市計画法第 11 号において道路、鉄道などの交通施設や公園、緑地などの公共空地等を都市施設としている。これらの都市施設は、土地利用、交通などの現状、将来の見通しを勘案して、適切な規模で必要な位置に配置することにより、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を保持するように定めることとされている。 |
| 都市的土地利用 | 主として都市における生活や活動を支えるため、人為的に整備、開発された住宅地、工業用地、事務所・店舗用地、一般道路等による土地利用のこと。 |
| 都市のスポンジ化 | 都市のなかで、小さな敷地単位で低未利用地が散発的に発生する現象。 |
| 都市緑地 | 主に都市の自然的環境の保全・改善及び健康で文化的な都市生活の確保の用に供するために設けられる緑地。 |
| 土砂災害危険箇所 | 急傾斜地崩壊危険箇所、土石流危険渓流、地すべり危険箇所の総称。 |
| 土砂災害警戒区域 | 急傾斜地の崩壊、土石流、地すべり等が発生した場合に、住民等の生命又は身体に危害が生ずるおそれがあると認められる区域。（通称：イエローゾーン） |

| 用 語 | | 説 明 |
|--------|-------------|--|
| | 土砂災害特別警戒区域 | 急傾斜地の崩壊等が発生した場合に、建築物に損壊が生じ住民等の生命又は身体に著しい危害が生ずるおそれがあると認められる区域。特定の開発行為に対する許可制、建築物の構造規制等が行われる。（通称：レッドゾーン） |
| | 土石流危険溪流 | 土石流の発生の危険性があり、人家に被害を及ぼすおそれのある川や沢をいう。 |
| | 土地区画整理事業 | 都市計画区域内の土地について、公共施設の整備改善及び宅地の利用の増進を図るために行われる土地の区画形質の変更や公共施設の整備を図る事業。土地区画整理事業の基本的な仕組みは、土地の所有者が道路、公園など公共施設用地を生み出すために土地の一部を提供（減歩）し、宅地の形を整えて交付（換地）するものである。 |
| | 土地利用計画 | 無秩序な市街化の防止や、土地の合理的な利用を図るための計画のこと。その実現のための手法には、区域区分（線引き）や地域地区（用途地域等）などがある。 |
| な | 内水排除 | 河川の水を外水と呼ぶのに対し、堤防で守られた内側の土地（人が住んでいる場所）にある水を「内水（ないすい）」と呼ぶ。内水を排除することを「内水排除」という。 |
| | 内水氾濫 | 内水の水はけが悪化し、建物や土地・道路が水に浸かってしまう状態。 |
| に ぬ | | |
| ね | 年間商品販売額 | 1年間の当該事業所における有体商品の販売額をいい、消費税額を含む。 |
| の | 農業集落排水施設 | 一般の公共下水道とは別に、農業集落におけるし尿、生活雑排水などの汚水などを処理する施設。 |
| | 農業振興地域 | 農業振興地域の整備に関する法律（農振法）に基づき、自然的経済的社会的諸条件を考慮して総合的に農業の振興を図ることが必要であると認められる地域のこと。その地域の整備に関し必要な施策を計画的に推進するための措置を講ずることにより、農業の健全な発展を図るとともに、国土資源の合理的な利用に寄与することを目的とする。 |
| | ノーマライゼーション | 高齢者も若者も、障がい者も健常者も、すべて人間として普通（ノーマル）の生活を送るため、共に暮らし、共に生きていくような社会こそノーマルであるという考え方。つまり、高齢者、障がい者等があるがままの姿で、他の人々と同等の権利を享受できる社会を目指すもの。 |
| | 農用地区域 | 農振法に基づき、農業振興地域内において今後相当長期にわたり農業上の利用を確保すべき土地として、市町村が農業振興地域整備計画で用途（農地、採草放牧地等）を定めて設定する区域。 |
| は | パーク・アンド・ライド | 都心部等での道路交通混雑を避けるために、都市の郊外部において自動車を駐車し、鉄道・バス等の公共交通機関へ乗り換える手法。また、バスの場合は、パークアンドバスライド、自転車を利用したものをサイクルアンドライドともいう。 |

| 用 語 | | 説 明 |
|-----|------------------|--|
| | 配置密度 | <p>都市計画道路の配置密度の考え方は以下のとおりとする。</p> <ul style="list-style-type: none"> 『整備水準』の定義については、あくまで改良済みであることを基本とする中で、現時点で事業中もしくは 10 年以内に事業化が見込まれる代表的な路線を対象とし、今後 20 年以内に整備される延長を目標値として計上する。 『市街地内』の定義については、線引き都市計画区域であれば市街化区域内、非線引き都市計画区域であれば用途地域内とする。 計上する道路については、広域的な交通処理等の交通機能や市街地内の空間形成の機能等に配慮した道路を基本として、主要な都市計画道路（自動車専用道路及び幹線街路）を計上することとする。都市計画としては、広域的な路線は他の路線と同様、市街地内における都市活動を支える重要な路線であり、県としては該当する市街地内の主要な都市計画道路を計上することが妥当であると考えている。 「都市内道路整備プログラム策定マニュアル（案）」（平成 9 年 10 月建設省）によれば、望ましい配置密度は 3.5 km/km²。 |
| | ハザードマップ | 自然災害による被害の軽減や防災対策に使用する目的で、被災想定区域や避難場所・避難経路などの防災関係施設の位置などを表示した地図。 |
| | バス高速輸送システム (BRT) | 連節バス、公共車両優先システム (PTPS)、バス専用道、バスレーンなどを組み合わせることで、速達性・定時性の確保や輸送能力の増大が可能となる高次の機能を備えたバスシステム。 |
| | バスロケーションシステム | バスの位置情報を GPS 車載器でリアルタイムに把握することにより、バスの現在位置・運行状況・遅れ情報等の提供を行うシステム。 |
| | ハブ | 交通の路線等が集中する場所。 |
| | バリアフリー化 | 障がい者や高齢者が行う諸活動に不便な障壁（バリアー）を取り除くこと。例えば、階段の代わりに緩やかなスロープをつけたり、道路の段差をなくしたりすること。 |
| ひ | 非線引き | 都市計画区域マスタープランの中で、線引き不要と都道府県が判断した都市計画区域のことをいう。平成 12 年の都市計画法改正により線引き制度（市街化区域と市街化調整区域との区分）が大幅に改正され、線引きをするか否かを、都市計画区域を定めた都道府県が、地域の実情を踏まえて、都市計画区域マスタープランの中で判断する仕組みになったことを受けたもの。 |
| | ファサード修景 | 主に建築物の前面について、その外観を美しく整えること。 |
| ふ | 風致地区 | 都市計画法に基づく地域地区の一つで、良好な風致の保全を目的として、樹木の伐採、土地の形質の変更、建物の規模（建蔽率、高さ）などを規制する地区。風致地区内においては、建築物の建築、宅地の造成、木竹の伐採などの行為について、都道府県の条例（10ha 未満のものについては市町村の条例）により、都市の風致を維持するために必要な規制が課せられ、これらの行為をしようとする者は、あらかじめ知事（市町村長）の許可を受けなければならない。 |

| 用 語 | | 説 明 |
|-----|-------------|---|
| | フレーム | 人口を最も重要な市街地規模の算定根拠としつつ、これに世帯数や産業活動の将来の見通しを加え、市街地として必要と見込まれる面積。 |
| へ | ペDESTリアンデッキ | 歩行者のための人工地盤。主に、鉄道駅、バスターミナル等の交通結節点において整備されることが多く、歩行者を自動車交通と分離し、安全で快適な歩行者空間を確保する。 |
| | ベッドタウン | 大都市の周辺に位置する住宅都市。住民の大部分が大都市に通勤し、夜だけ帰ってくるところからいう。 |
| ほ | 保安林 | 水源の涵養、土砂の崩壊その他の災害の防備、生活環境の保全・形成等、特定の公益目的を達成するため、農林水産大臣又は都道府県知事によって指定される森林のこと。 |
| | 防火・準防火地域 | 都市計画法に基づく地域地区の一つで、市街地における火災の危険を防ぐため、一定の建築物を耐火建築物又は準耐火建築物にするなど、建築物の不燃化を図る地区。 |
| | 放射状道路 | 都市の中心地域等からその周辺へ放射状に延びる道路。 |
| | ポケットパーク | 道路沿道の公共用地を活用してつくった小公園。 |
| | 保健休養機能 | 森林浴やハイキングなどの森林レクリエーションをすることによって、安らぎを得たり、心身の緊張をほぐしたりする効果のこと。 |
| | 保健保安林 | 森林法において、水源のかん養、土砂災害の防備など、特定の公共目的の達成のために指定される 17 種類の「保安林」の一つ。森林の持つレクリエーション等の保健、休養の場としての機能や、局所的な気象条件の緩和機能、じん埃、ばい煙等のろ過機能を発揮することにより、公衆の保健、衛生に貢献する。 |
| | ほ場整備 | 水田や畑を利用しやすいように整形したり大きな区画にしたりすることによって、農業が安定する農地を作り上げること。 |
| | 保存樹林 | 都市における美観風致の維持を図るため、「都市の美観風致を維持するための樹木の保存に関する法律（昭和 37 年 5 月 18 日法律第 142 号）」に基づき、都市計画区域内の樹木又は樹木の集団について、市町村長が指定するもの。 |
| ま | MaaS | Mobility as a Service の略。情報通信技術を活用し、自家用車以外の交通手段による移動を 1 つのサービスと捉え、継ぎ目なく「移動」の概念。 |
| | まちなか居住 | 鉄道駅周辺など、都市の中心地域（まちなか）に住むこと。市街地の郊外拡大によって生じた中心市街地の人口減少など「空洞化」の問題に対応して人口の回復を図ることができること、交通の便がよいため高齢者や子育て世代などが暮らしやすいこと、さらには郊外部の環境負荷を軽減したり社会資本の投資を都心に集中することにより投資効率を高めることができることなどのメリットがあるとされている。 |
| み | 密集市街地 | 老朽化した木造等の建築物が密集しており、かつ、十分な公共施設が整備されていないこと、その他の土地利用の状況から、防災上の安全性が確保されていない市街地をいう。 |
| む | 無電柱化 | 電線を地下に埋設することその他の方法により、電柱又は電線の道路上における設置を抑制し、及び道路上の電柱又は電線を撤去することをいう。 |
| め | メカトロニクス産業 | 機械装置に電子工学的知見を融合させた技術を利用する経済活動のこと。 |

| 用 語 | | 説 明 |
|-----|------------------------|---|
| も | モビリティ | 動きやすさ、移動性、機動性。交通分野では、人が社会的活動のために交通（空間的移動）をする能力を指す。一般にモビリティは、個人の身体的能力や交通手段を利用する社会的・経済的能力、交通環境によって左右される。 |
| や | | |
| ゆ | 遊水機能 | 河川沿いの田畑等において雨水又は河川の水を一時的に貯留する機能のことをいう。洪水時の河川流量、水位の低減の役割がある。 |
| | 優良農地 | 集団的に存在している農地、農業に対する公共投資の対象となった農地、農業生産性の高い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 | あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。 |
| よ | 用途地域 | 都市計画法や建築基準法に基づいて、住居、商業、工業など市街地における大枠としての土地利用の規制・誘導を行うもので、第一種低層住居専用地域をはじめ 13 種類がある。用途地域制度が目的としているのは、適切な土地利用計画に基づく建築物の規制・誘導であり、用途混在や建築物の過密化を防止することにより、適正かつ合理的な土地利用を実現していく。基本的には市町村が定める。 |
| | 用途転換 | 計画的に土地利用の転換を図る場合や、従来想定されていた市街地像と異なる建築物が相当程度立地する動向にある場合などにおいて、用途地域の変更を行うこと。 |
| ら | ライフライン | 上下水道や電力、ガス供給施設などの供給処理施設、通信施設、交通施設など、人間の生命や社会的な生活の維持に直結した施設。 |
| り | 立地適正化計画 | 都市再生特別措置法第 81 条第 1 項に基づいて市町村が作成する、住宅及び都市機能増進施設（医療施設、福祉施設、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もの）の立地の適正化を図るための計画。 |
| | リニア中央新幹線 | 東京都から甲府市附近、赤石山脈（南アルプス）中南部、名古屋市附近、奈良市附近を經由し大阪市までの約 438km を、我が国独自の技術である超電導リニアによって結ぶもの。 |
| | リノベーション | 再構築すること。人口減少や高齢化等、経済社会情勢の変化に対応した都市の再構築（リノベーション）が求められている。 |
| | リフューズ・リデュース・リユース・リサイクル | ごみになる物は断ること（リフューズ）、ごみを減らすこと（リデュース）、物を繰り返し使うこと（リユース）、資源として再利用すること（リサイクル）。 |
| | 流域関連公共下水道 | 公共下水道は、市町村の整備・管理による主として市街地の下水を排除し、又は処理する下水道である。このうち、終末処理場を有しているものを「単独公共下水道」、終末処理場がなく流域下水道に接続するものを「流域関連公共下水道」という。 |
| | 流雪溝・消融雪施設 | 流雪溝とは、除雪した雪を処分するために流す溝のこと。消融雪施設とは、積もった雪を溶かす装置のこと。 |
| | 流通業務団地 | 流通機能の向上及び道路交通の円滑化を図るために定められる地区。 |

| 用 語 | | 説 明 |
|-----|-------------|--|
| | 緑地環境保全地域 | 市街地及び集落地並びにこれらの周辺地にある樹林地、水辺地その他これらに類する自然環境を有する土地で、その自然環境を保全することが地域の良好な生活環境の維持に資するものとして、知事が岐阜県自然環境保全条例第 25 条の規定により指定するもの。 |
| | 緑地協定 | 住民の合意のもとに、一定地域内の緑化に関する自主的な基準を定める制度。 |
| る | | |
| れ | 歴史的景観地区 | 古くから市街地を形成し、祭り、伝統、文化の中心、そして飛騨市のシンボルとなっていて、都市景観の形成を図る必要があると認める地区。 |
| | 歴史的風致維持向上計画 | 地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律第 5 条第 1 項に基づいて市町村が作成する、当該市町村の区域における歴史的風致の維持及び向上を図るための計画。 |
| | レクリエーション機能 | 休養や娯楽、スポーツ活動、文化芸術活動などによって心身の疲れを癒し、充足を図る機能。具体的に、このような機能を持つ施設としては、都市公園や自然公園、スポーツ施設、様々な娯楽・遊戯施設、芸術文化施設、観光地などが挙げられる。 |
| | 連続立体交差事業 | 都市部における道路整備の一環として、道路と鉄道との交差部において、鉄道を高架化又は地下化することによって、多数の踏切を一挙に除却し、踏切渋滞、事故を解消するなど都市交通を円滑化するとともに、鉄道により分断された市街地の一体化を促進する事業。 |
| ろ | ロードサイド型 | 幹線道路等の通行量の多い道路の沿線において、自家用車でのアクセスが主たるもののこと。 |