

目次

- 第1章 立地適正化計画の概要
- 第2章 上位関連計画
- 第3章 湖西市の現況
- 第4章 湖西市の課題
 - (1) 課題の整理

1. 人口動態

都市の現状と将来	課題
<ul style="list-style-type: none"> 平成17年の60,994人をピークに減少に転じ、今後も減少。減少に伴い、人口密度も低下が予測される 年少人口、生産年齢人口の割合が減少、高齢者数、高齢化率は上昇 市街化調整区域に全人口の約45%が分布しているが、低密度で市街化区域を中心に人口の大半がまとまって分布 DID地区面積は、1985年から2015年にかけて約1.3倍に拡大し、地区内の人口密度は4,000人/km²前後で推移しており、人口が市街化区域の外縁部に分布 既存市街地では、新居町駅周辺の人口減少数が比較的多い 	<ul style="list-style-type: none"> 人口減少の緩和や年齢構成バランスの適正化を図るための定住・移住促進策、周辺都市との連携の強化、交流人口の増加が必要 少子高齢化や世帯構成の多様化を見据え、子育て世代などの若者や高齢者などが暮らしやすく魅力的なまちづくりが必要 生活サービス施設の適切な配置などにより、市外への人口流出を抑制し、市街地や拠点内など生活利便性の高い地域への居住人口の誘導が必要 郊外集落地においては、人口減少下での地域コミュニティの維持が厳しくなることから、拠点内の人口密度の維持が必要

2. 土地利用

都市の現状と将来	課題
<ul style="list-style-type: none">• J R 東海道本線 3 駅周辺に市街地が形成されているが、郊外（市街化調整区域）にも集落地がある• 開発許可は、毎年ほぼ10件以下であり、過去10年を通じて、市街化調整区域での開発行為が多くなっている• 空き家数は、2013年で1,370戸あり、5年間で360戸増加している。今後も人口密度が低下していく地域では、さらに空き家が増加することが懸念される• 市街化区域内に未利用地が点在している	<ul style="list-style-type: none">• 市街地の拡散、低密度化の抑制、郊外開発の抑制を図ることが必要• 地権者が土地を手放さないため、市街化区域内の未利用地が有効利用されていない• 空き家の利活用や撤去などの対策が必要

3. 生活サービス施設の立地

都市の現状と将来	課題
<ul style="list-style-type: none"> • 生活サービス施設は市街化区域内とその周辺にまとまって分布しているが、利用圏人口密度の低下が予測される • J R 駅周辺は閑散としており、商業活動に停滞がみられる • 福祉、商業施設の徒歩圏人口カバー率は、類似都市平均値を上回っているが、医療施設は、市街化区域の一部などに空白地域が見られ、下回っている • 市役所及び支所は、駅からやや離れた立地となっている。保育所が少なく、5歳未満人口が市内全域に低密度で広く分布している 	<ul style="list-style-type: none"> • 生活利便性の維持・向上のため、市街地への居住誘導を図り、人口密度を維持しつつ、日常生活に必要な都市機能の集約や都市機能事業者の確保など不足している機能の誘導を図ることが必要 • J R 駅周辺では、地域資源を生かした交流や賑わいの拠点づくり、地域の活力を生み出す新たな拠点の形成や、市内外の需要を取り込む商業の活性化が必要 • 郊外の集落地では、地域内での生活を維持するため最小限の生活サービス機能を確保しつつ、公共交通の確保により他の拠点と連携して不足する機能を補完することが必要 • 保育所の設置促進などの対策が必要

4. 公共交通

都市の現状と将来	課題
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用者数は、J R 東海道本線は2011年以降増加傾向に転じているが、天竜浜名湖線は減少傾向にある。市運営バスは、9年で約4倍強と増加し、年8万人程度で推移 ● 公共交通のサービス水準（運行本数）は、天竜浜名湖線やバス路線は低水準 ● 公共交通分担率は4.2%であり、類似都市平均値9%を大幅に下回っており、本市では自動車への依存度が高い ● 基幹的公共交通路線である J R 東海道本線の徒歩圏人口カバー率（2015年31.1%、2040年33.1%）は、類似都市平均値38%を下回っている 	<ul style="list-style-type: none"> ● 拠点をつなぐ公共交通ネットワークの維持やサービス水準の向上と、利用者の確保、次世代技術の導入検討が必要 ● 市内の移動利便性を確保するため、鷺津駅等の結節機能や乗継利便性の向上を図ることが必要 ● 市街地では、過度に自動車に依存せず、市民の健康増進につながる徒歩や自転車での暮らしを可能とする都市環境の整備が必要 ● 郊外の集落地では、高齢者の日常生活における交通手段の確保が必要

5. 防災

都市の現状と将来	課題
<ul style="list-style-type: none"> • 南海トラフ巨大地震が発生した場合、新居町駅周辺を含む遠州灘海岸一帯や浜名湖岸の一部で、津波による浸水被害の発生が予測されている • 過去に土砂災害が発生しており、市街地及びその周辺には、多くの急傾斜地崩壊危険箇所が存在する • 防災上懸念される地域に居住する人口の割合は、全人口の20% • 最寄りの緊急避難場所までの平均距離は、1,179mで、類似都市平均値749mの1.5倍以上である 	<ul style="list-style-type: none"> • 災害リスクの高い地域に居住する住民への周知・啓発を徹底するなど、可能な限り災害リスクの少ない地域への居住誘導を図ることが必要 • 施設整備や改良による防災機能の向上や災害発生時の迅速な情報提供など、ハードとソフトの総合的な取り組みにより、災害による人的・物的被害の最小化を図ることが必要 • 津波浸水エリアに居住誘導区域を設定している事例は全国で見られるが、新居町駅周辺に居住誘導区域を設定することには、議論が必要

6. 財政

都市の現状と将来	課題
<ul style="list-style-type: none"> • 財政力指数は、自動車関連企業をはじめとした法人税収入などにより、類似都市平均値を上回っており、近年はやや復調基調 • 市民1人あたりの歳出額、財政力指数、税収額は全国平均値と比較しても高水準 • 今後は社会保障支出が増大し、公共施設の整備や維持管理など、社会資本整備に充てられる財源は限られてくる • 従来为社会資本整備・開発に重点を置いたまちづくりでは、財政上都市を持続させることは難しい。一定の公共サービス水準を確保するための施設の維持・更新も必要である 	<ul style="list-style-type: none"> • 公共施設の更新費用の積極的な削減を図るため、限りある財源を効果的に活用し、コンパクトにまとまりある都市構造とし、公共施設等の都市機能の集約化や適正化を図りながら、公的不動産や民間活力を活用するなど、効率的で持続可能な都市経営を進めることが必要 • 公共施設等総合管理計画は策定済みであるが、学校の統廃合について検討が不十分である

7. 産業

都市の現状と将来	課題
<ul style="list-style-type: none"> 市の発展は、製造業を中心とする産業に支えられ、雇用の創出等に大きく寄与してきたが、景気の低迷や東日本大震災による影響など、産業を取り巻く情勢は厳しさを増しており、近年、本市の製造品出荷額は不安定な状況にある 人口の将来見通しでは、産業の担い手である生産年齢人口の減少が見込まれる 	<ul style="list-style-type: none"> 既存企業の留置や新たな企業の誘致促進、産業活動を支える道路等のインフラの整備・充実など、産業力を維持・強化するための施策の実施が必要 市に居住し、働き続ける若い世代の増加を図るため、企業誘致や職住近接の環境整備など移住定住や就業促進に資する取り組みが必要 商業や観光等の既存産業が活性化し、交流による賑わい創出に資する取り組みが必要 市に進出希望のある企業が多数あるが、未利用の工業用地がほとんどない 市街化調整区域への工業用地拡大の実現には、農振農用地や保安林等の規制があり、困難が伴う