
湖西市立地適正化計画

【素案】

令和3年2月

湖 西 市

目次

第1章	立地的適正化計画の概要	1
(1)	立地適正化計画とは(制度の概要)	1
(2)	立地適正化計画策定の必要性	3
(3)	立地適正化計画の位置付け	4
(4)	計画の構成	5
第2章	各関連計画	7
(1)	第6次湖西市総合計画(策定中)	7
(2)	湖西市都市計画マスタープラン(H26.3)	8
(3)	湖西都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(H28.3 静岡県)	10
(4)	湖西市地域公共交通網形成計画(H29.5)	11
(5)	湖西市公共施設等総合管理計画(H28.3)	13
第3章	湖西市の現況	15
(1)	都市の現況	15
(2)	都市構造の特性把握・評価	49
第4章	湖西市の課題	55
(1)	各分野別の課題の抽出	55
(2)	3つの視点別の課題の整理	58
第5章	立地適正化の方針	59
(1)	立地適正化の基本方針	59
(2)	目指すべき都市の骨格構造	62
第6章	都市機能誘導区域	65
(1)	都市機能誘導区域とは	65
(2)	都市機能誘導区域の設定方針	66
(3)	都市機能誘導区域の設定	70
第7章	誘導施設	73
(1)	誘導施設の設定方針	73
(2)	誘導施設の設定	74
第8章	居住誘導区域	77
(1)	居住能誘導区域とは	77
(2)	居住誘導区域の設定方針	78
(3)	居住誘導区域の設定	83
第9章	公共交通ネットワーク	87
(1)	本計画における公共交通ネットワークの役割	87
(2)	公共交通ネットワークの検討方針	87
(3)	公共交通ネットワークの形成方針	87
第10章	誘導施策	89
(1)	誘導施策の設定方針	89
(2)	誘導施策の設定	90

第 1 1 章 評価指標.....	93
(1) 評価指標の設定方針.....	93
(2) 評価指標の設定.....	94
(3) 計画の進行管理と見直し.....	95

第1章 立地的適正化計画の概要



第1章 立地的適正化計画の概要

(1) 立地適正化計画とは (制度の概要)

1. 立地適正化計画制度創設の背景

我が国では、多くの自治体が人口の急激な減少と高齢化、また非常に厳しい財政状況という共通の課題を抱えています。

この課題に対応するためには、一定の人口密度や機能を有する生活圏のまとまりを公共交通で結ぶ「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」の考え方を基本にまちづくりを進める必要があります。官民が連携し、高齢者や子育て世代など、あらゆる世代が安心・快適に暮らせる生活環境の実現や、効率的かつ持続可能なまちづくりの経営が求められています。

以上のような背景を踏まえ、都市再生特別措置法の一部改正（平成26年8月1日施行）により、「立地適正化計画」が制度化されました。

2. 計画の概要

本計画は、これまでの市街地開発事業や土地利用規制といった都市計画による取り組みに加え、生活に必要な医療・福祉・商業施設等の都市機能^{※1}や居住の立地の適正化を図り、コンパクトシティに向けた取り組みを推進するものです。

これまでのまちづくりは、行政主導により土地区画整理事業や都市計画道路、公共下水道などのインフラが整備されるとともに、高度経済成長を背景とした民間の強い開発需要をコントロールするために土地利用の規制・誘導がなされてきました。

しかし、人口減少下においては、従来の法規制に加え、一定の人口密度に支えられてきた公共交通や生活に必要な医療・福祉、商業施設等の民間施設の立地にも着目し、立地適正化計画で定める都市機能増進施設^{※2}（以下、「誘導施設」という。）への財政・税制等の支援により、施設や居住の立地の適正化を図っていくこととします。

※1 都市機能：都市の生活を支える商業や医療・福祉・子育て・教育・防災等の役割（働き）を都市機能と言います。

※2 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施設のこと。（都市再生特別措置法第81条第1項）

3. 立地適正化計画の目的

本計画は、都市全体を見渡したうえで、市街化区域内に、医療・福祉・商業施設等の都市機能を誘導する「都市機能誘導区域」と居住を誘導する「居住誘導区域」を設定するとともに、公共交通により都市拠点と地域拠点をつなぎ、生活の利便性が高い「コンパクトなまちづくり」の指針となるものです。

これにより、長期的な視点のもと、国の施策等を活用して都市機能や居住を一定のエリアに誘導し、将来にわたり都市機能の維持を図るものです。

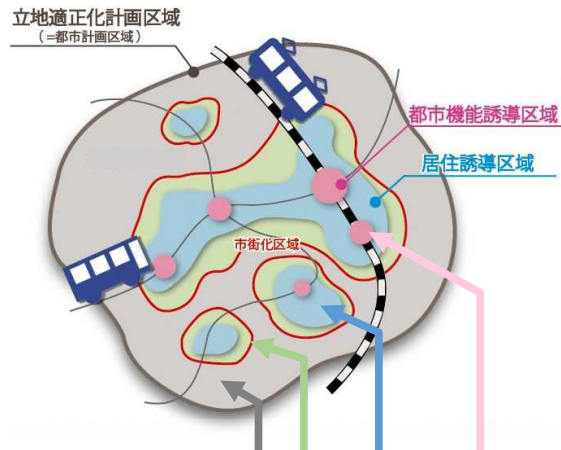
【立地適正化計画に記載すべき事項】

必須事項

- ・立地適正化計画の区域
- ・立地の適正化に関する基本的な方針
- ・居住誘導区域と都市機能誘導区域（区域、区域内で市が講ずる各種施策）
- ・誘導施策（都市機能誘導区域ごとの誘導施設、関連基盤整備事業等）

任意事項

- ・居住調整地域、跡地等管理区域(区域、跡地等管理指針)



立地適正化計画区域 (=都市計画区域)

市街化区域

居住誘導区域 (必須事項)

◆人口密度を維持し、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう居住を誘導すべき区域

- ・良好な居住の整備等に対する国の支援措置
- ・居住誘導区域外での一定規模以上の住宅開発に関する届出義務



都市機能誘導区域 (必須事項)

◆福祉・医療・商業等の都市機能を中心拠点や生活拠点に誘導・集約し、サービスの効率的な提供を図る区域

- ・誘導施設の整備等に対する国の支援措置
- ・都市機能誘導区域外での誘導施設の建築等に関する届出義務



誘導施設 (必須事項)

◆地域の人口特性や必要な機能を検討し、立地を誘導すべき都市機能を増進する施設（病院・診療所、デイサービスセンター、幼稚園、小学校、図書館、スーパーマーケットなど）

図. 立地適正化計画のイメージ

(2) 立地適正化計画策定の必要性

1. 人口減少を抑制し、市街地の生活サービス低下を防ぐため

本市の総人口は、平成17年をピークに減少に転じており、今後も減少が続くと予測されています。人口が減少すると、医療や商業などの生活サービス施設の利用者が減少し、その度合いによっては施設の移転・撤退などが懸念されます。

このような負のスパイラルに陥らないためにも、様々な施設と住居がまとまって立地するコンパクトなまちづくりが求められています。

また、各地域で形成されている生活圏の維持を図るためには、公共交通のネットワークを確保し、利便性や都市の魅力低下を防ぐ必要があります。

2. 行政サービスの維持及び効率化を図るため

都市における人口密度が低下すると、生活サービスなどにかかる住民一人当たりの行政コストは増大します。人口の減少が続く中で、各種行政サービスを維持するためには、駅周辺、又は産業が集積した地域周辺に居住する地域を設定し、「コンパクトにまとまりある市街地」を形成し、各種行政サービスの維持及び効率化を図っていくことが求められます。

3. 自立した持続可能な都市を形成するため

立地適正化計画に基づくコンパクトなまちづくりに向けた取組では、国の財政・税制等の支援や都市計画上的特例措置等の活用が可能となります。これにより、民間事業者が都市機能誘導区域内に施設整備を行う際、これらの支援等を活用することで都市機能の誘導の促進につながります。

全国的にも立地適正化計画の策定作業が進められており、各自治体が人口減少の抑制に向けた特色ある施策を掲げている中で、都市間競争に遅れずに自立した持続可能な都市を引き継ぐために、本市においても、人口ビジョンの目標値を達成し、将来像である「豊かな自然と歴史に包まれた、活力あるくらし・産業創造都市 湖西」を具現化するため、具体的で民間と共有できる立地適正化計画を定めていく必要があります。

(3) 立地適正化計画の位置付け

本計画は、医療・福祉・商業施設等の都市機能や居住、公共交通等に関する包括的な計画で、都市全体を見渡したマスタープランとして下記のとおり位置付けます。

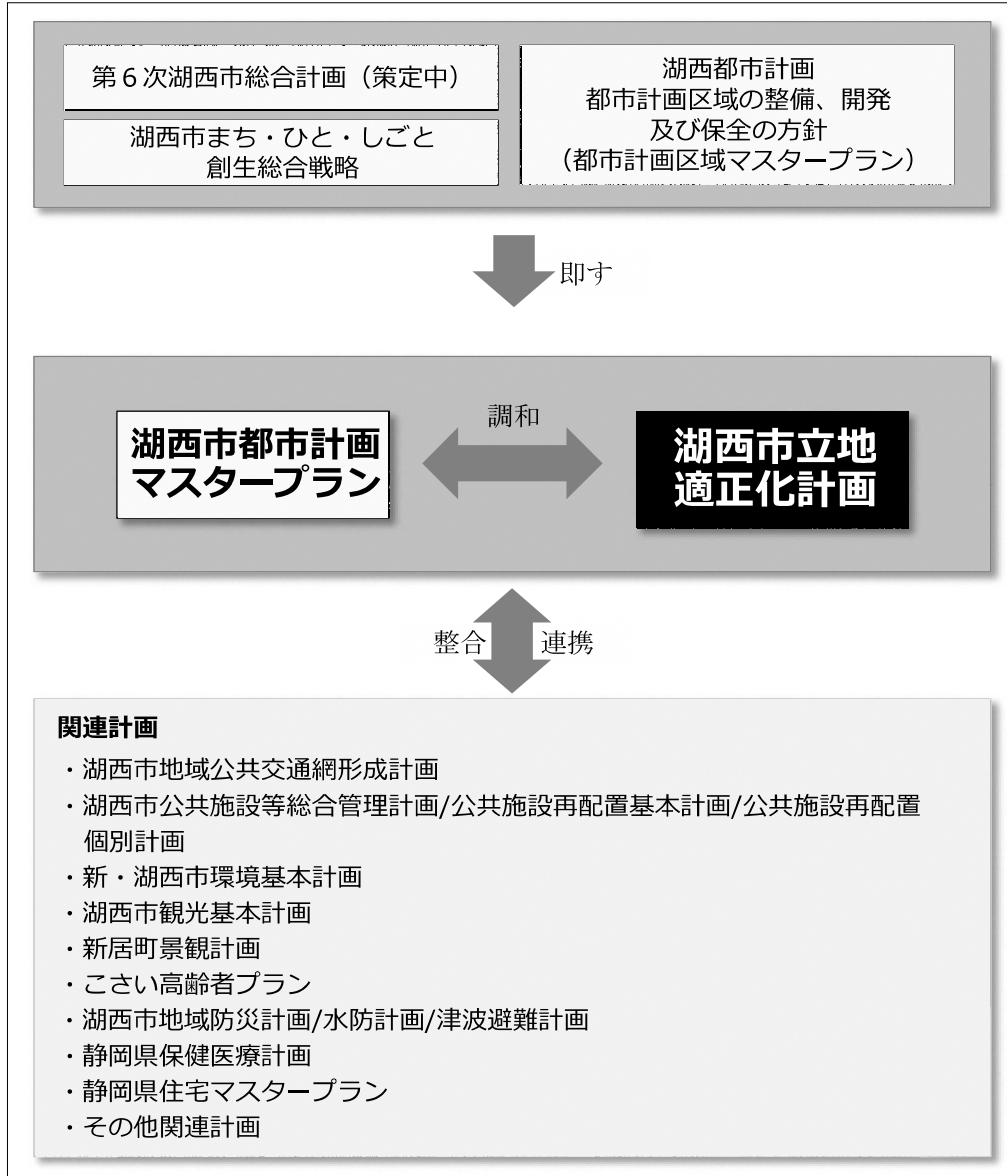


図. 湖西市立地適正化計画の位置付け

(4) 計画の構成

1. 計画書の構成

本計画書の構成は、以下のとおり本市の現況や都市構造の分析等から導き出される課題を整理し、立地適正化計画の基本的な考え方を検討の上、都市機能誘導区域や誘導施設、居住誘導区域の設定など計画を実現するために必要な事項をとりまとめます。

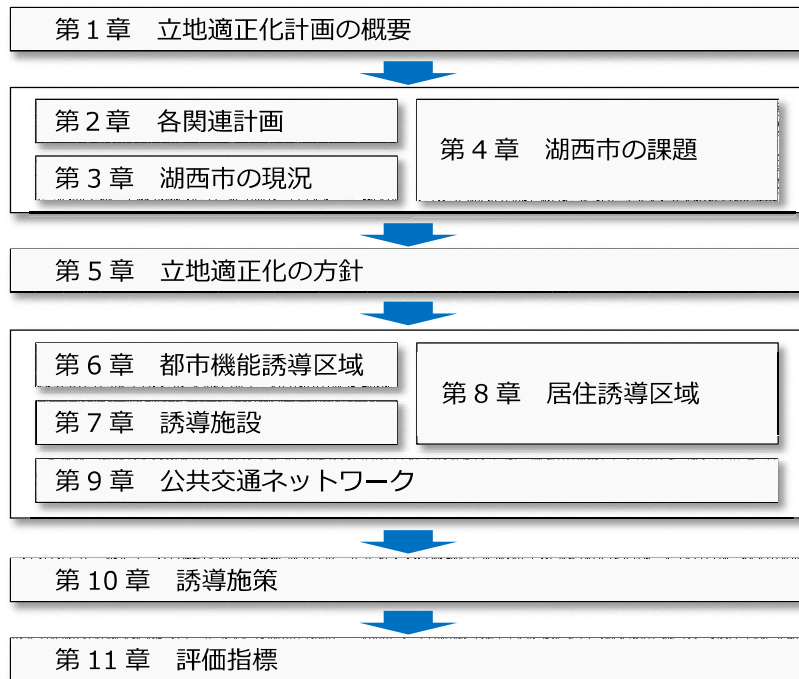


図. 湖西市立地適正化計画の構成

2. 計画区域

本計画の策定対象区域は、都市再生特別措置法第81条第1項に基づき都市計画区域全域を対象とし、都市機能及び居住の誘導区域や誘導のための施策については、市街化区域内を対象に設定します。

立地適正化計画の計画区域：都市計画区域

3. 計画期間

本計画の計画期間は、概ね20年後の都市の姿を展望し、2040年（令和22年）までとします。

また、本計画は概ね5年ごとに評価指標の検証を行うことを基本とし、総合計画や都市計画マスタープランの改定等の際は、必要に応じて見直しを行うものとします。

計画期間：2021年（令和3年）～2040年（令和22年）



第2章 各関連計画



第2章 各関連計画

(1) 第6次湖西市総合計画(策定中)

現在策定中である「第6次湖西市総合計画」との整合を図ります。

(2) 湖西市都市計画マスタープラン (H26.3)

【都市づくりの基本理念】

基本理念① 自然と共生し歴史を身近に感じる都市の構築

- 豊かな自然資源の保全・活用
- 歴史資源の保全・活用

基本理念② 持続可能なくらし環境を創造する都市の構築

●市街地における良好なくらし環境の創出

- ・ JR 東海道本線の鷺津駅、新居町駅及び新所原駅の周辺では、市街地環境の整備が進められています。今後は、都市機能の充実に加え、子育て世帯や高齢者世帯など、居住世帯のニーズに対応した質の高い良好な住宅の立地により定住と交流を促進し、誰もが安心して快適・便利に暮らし続けることのできる、活力ある都市を構築します。
- ・また、本市は、多くの製造業が立地する県内でも有数の産業都市であることから、近隣都市から多くの就業者が流入してきています。このような、市外から通勤してくる就業者が本市の未来を担う新たな活力となるよう、職場が近く便利で快適な居住環境の創出を図り、定住化を促進します。

●郊外の地域活力を維持するくらし環境の創出

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

●あらゆる自然災害に備えた安全で安心なくらし環境の創出

- ・静岡県及び東海地方では、東海地震をはじめとする大規模地震の発生が危惧されており、建築物の倒壊や延焼火災などの被害が心配されています。特に、遠州灘約 10km の海岸と、浜名湖約 28km の湖岸に面している本市においては、地震に伴う津波被害の恐れが大きくなっています。
- ・また、近年は、地球温暖化に起因していると考えられているゲリラ豪雨や大型台風などが多発しており、洪水等に伴う浸水被害が心配されています。
- ・本市では、このようなあらゆる自然災害に対し、市民の生命と財産を守るため防災・減災対策を積極的に進め、安心して安全に暮らし続けることのできる都市を構築します。

基本理念③ 産業の多様な価値と活力を創造する都市の構築

- 既存産業の維持・活性化
- 新たな価値を創造する産業の創出

【将来都市像】

- 豊かな自然と歴史に包まれた、活力あるくらし・産業創造都市 湖西

【将来都市構造】

●集約・連携型の都市構造

- ・「集約・連携型の都市構造」を目指す上で、都市機能を集約する拠点は、JR 東海道本線鷺津駅、新居町駅及び新所原駅の、各駅を中心とする市街地に配置します。
- ・このうち、鷺津駅を中心とする鷺津市街地は「都市拠点」として位置づけ、市民や来訪者など、あらゆる人が集まり交流する本市の中心地として、商業・業務・文化・娯楽・公共公益・居住など、高次都市機能の集約を図るとともに、利便性の高い地域公共交通など、都市活動を支援する多様なサービスの提供・充実を図ります。
- ・また、新居町駅を中心とする新居市街地や、新所原駅を中心とする新所原市街地は「地域拠点」として位置づけ、地域における生活・交流の中心地として、居住機能のほか、生活に身近な商業・業務機能や、自然や歴史などの地域資源を活かした観光機能などの充実を図るとともに、地域公共交通などのサービスの提供・充実を図ります。

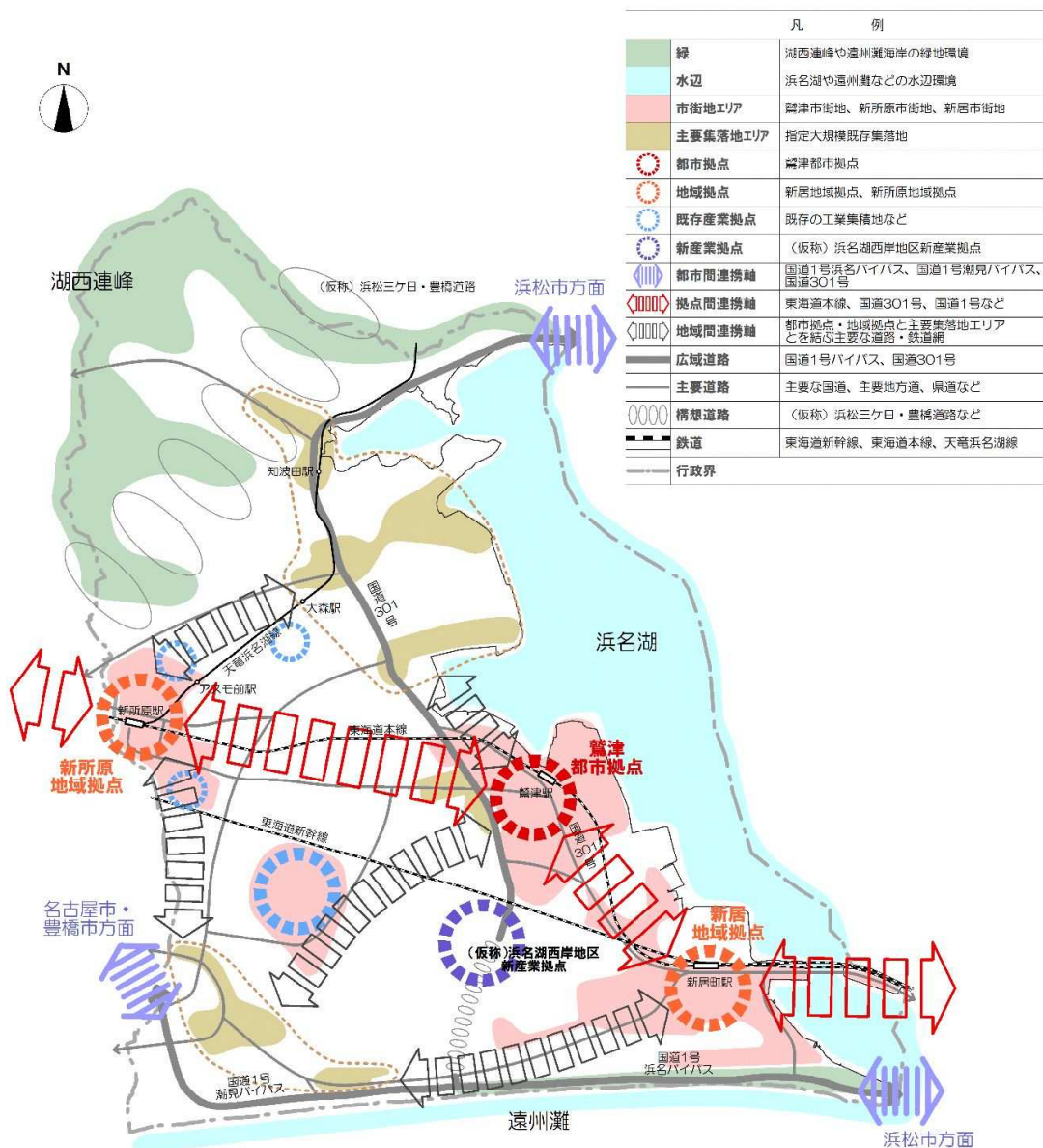


図. 将来都市構造図 (出典：湖西市都市計画マスタープラン)

(3) 湖西都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 (H28.3 静岡県)

【都市づくりの基本理念】

- 基本理念① 自然と共生し歴史を身近に感じる都市づくり
- 基本理念② 持続可能なくらし環境を創造するコンパクトな都市づくり
- 基本理念③ 産業の多様な価値と活力を創造する都市づくり

【地域毎の市街地像】

●住宅地域

- ・ 鷺津、新所原、新居の既存市街地を中心に、住民の生活様式や地区特性を考慮した密度構成に配慮しながら、恵まれた自然環境を活かした安全で快適なゆとりある暮らしを支えるにふさわしい住宅地域を形成する。

●商業・業務地域

- ・ JR 鷺津駅周辺を都市圏の中心拠点として位置づけ、商業・業務系施設の集積を図る。また、JR 新所原駅周辺や JR 新居町駅周辺などにおいて、周辺地区住民の暮らしを支えるにふさわしい近隣商業地域を形成する。

●集落地域

- ・ 白須賀、新所、入出・太田、知波田等の大規模既存集落地域は、それらを取り囲む自然環境及び農業環境との調和を優先しながら生活環境の改善・向上を図っていく。

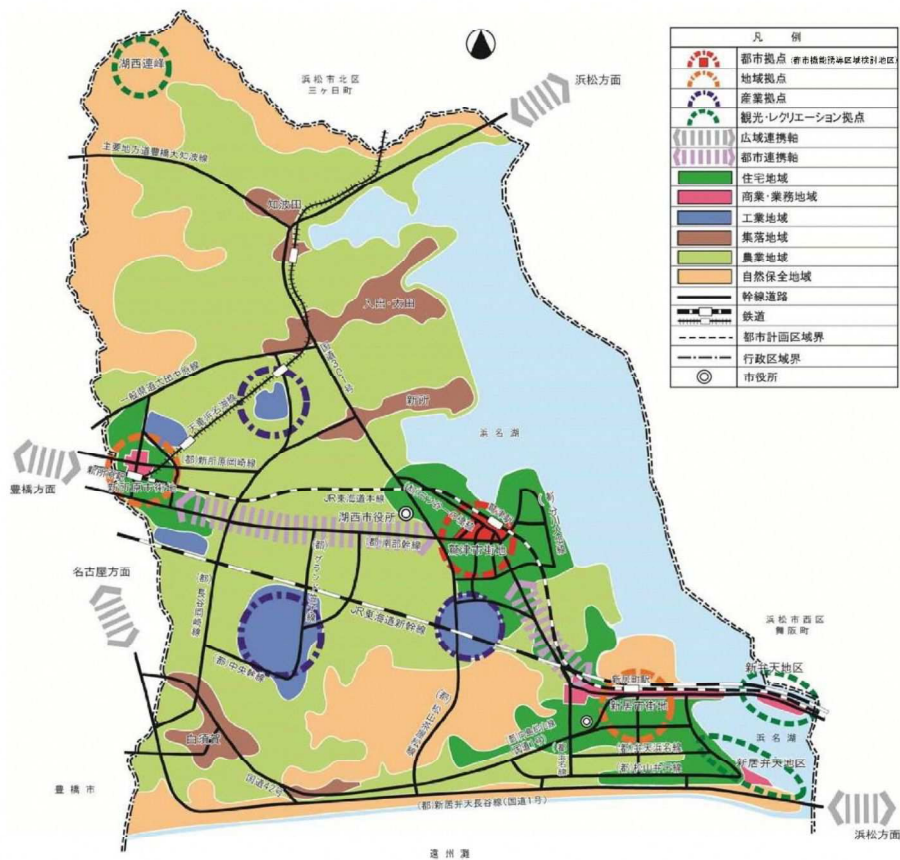


図. 将来市街地像図 (出典：湖西都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針)

(4) 湖西市地域公共交通網形成計画 (H29.5)

【湖西市の交通将来像】

- 誰もが、安全・安心・快適に移動できる交通環境が充実した暮らしやすいまち

【地域公共交通の基本方針】

- ①鉄道、路線バス、コーちゃんバス及びタクシーが一体となり、日常生活の移動を支える地域公共交通ネットワークを形成します。
 - ・地域住民の日常生活の移動ニーズに対応するため、商業施設、医療施設、公共施設等の多様な都市機能が集積・充実した鉄道駅周辺へ移動しやすい公共交通ネットワークを形成します。
 - ・高齢化に伴う移動ニーズの変化や残存する交通空白地域への対応については、個別路線の見直しとともに、地域の移動ニーズに応じた新たなデマンド型交通の導入を含めた移動手段の必要性を検討します。
 - ・これら多様な公共交通ネットワークの形成にあたっては、鉄道駅等の交通結節点における乗り継ぎ利便性の向上を図ります。 ほか
- ②公共交通の充実により各拠点のにぎわいと交流の創出を支援します。
 - ・本市が目指す集約・連携型の都市構造において、鷺津駅（都市拠点）、新所原駅（地域拠点）、新居町駅（地域拠点）を拠点として位置づけています。基本方針①を踏まえ形成された公共交通ネットワークにより公共交通が充実することで、拠点相互及び拠点と各地域の連絡、拠点周辺における回遊性の向上を図り、各拠点のにぎわい創出を支援します。 ほか
- ③市民や利用者に分かりやすく、利用しやすい公共交通サービスを提供します。
- ④多様な主体の連携・協働による取り組みを推進するとともに、地域公共交通を育む仕組みを構築します。

【地域公共交通ネットワークの形成方針】

- ①公共交通軸は現行のサービス水準を維持するとともに、県境を越える新たな路線の導入に向けた検討を進めます。
- ②拠点内巡回及び拠点アクセスは、わかりやすく利用しやすい運賃体系を目指します。
- ③地域フィーダーは、地域に適した運行方式を検討するとともに地域住民と行政が連携して運行します。
- ④タクシーは、個別の移動ニーズに対応するとともに、鉄道やバスと一体となって公共交通としての役割を担います。
- ⑤拠点駅（鷺津駅、新所原駅、新居町駅）では、公共交通相互が連携するために乗継利便性を強化します。

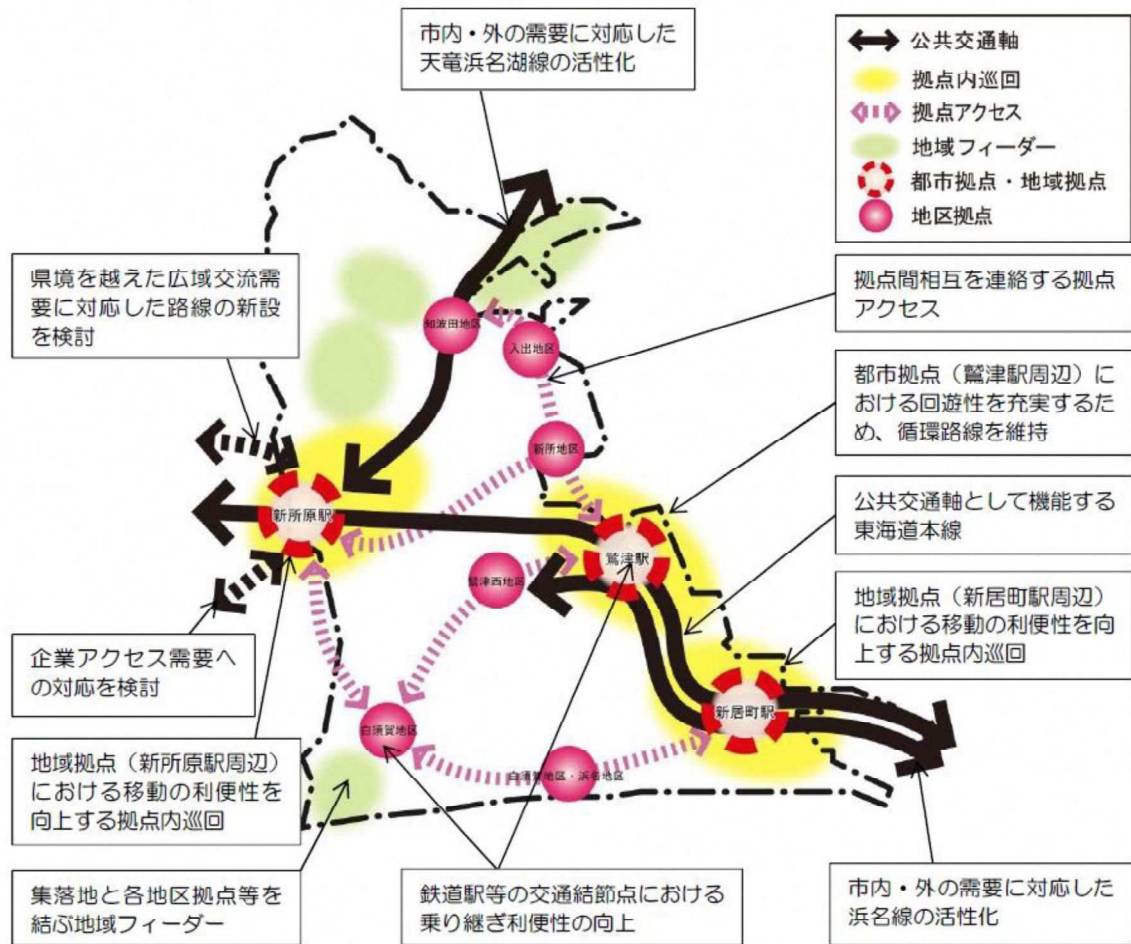


図. 湖西市における地域公共交通のネットワークイメージ（出典：湖西市地域公共交通網形成計画）

(5) 湖西市公共施設等総合管理計画 (H28.3)

<基本方針>

【公共建築物の基本方針】

①施設総量の縮減

- ・ 今後30年間で総延床面積を20%縮減する。
- ・ 縮減に向けて原則新規施設は建設しない。新たな市民ニーズに対応する場合は、廃止を含めた中長期的な総量削減の中で取り組む。 ほか

②安全性の確保と機能の複合化

- ・ 公共建築物の集約化、複合化、多機能化によって拠点性を高めるとともに、新しい交流の場とするなど新たな価値をつくり出す。 ほか

③運営の適正化

- ・ 施設所管課による市民ニーズに沿った適正な運営を継続しつつ、民間代替の可能性を考慮して民間資金やノウハウを活用し、より効果的に管理する。 ほか

④広域的な活用

- ・ 地区（校区）や行政区域の枠に捉われないことと、施設の特性や利用者の状況を踏まえて、広域的な観点で公共建築物の効率的な活用を図る。 ほか

【インフラ資産の基本方針】

①安全・安心な市民生活の確保

- ・ 南海トラフに起因する大地震を始めとした、さまざまなリスクに対して、耐震化やバックアップの確保などを行う。
- ・ 下水道のさらなる普及など、市民の快適な生活を促進する。 ほか

②資産情報の収集と蓄積

- ・ 劣化状況を始めとした情報を収集、蓄積することにより、効率的な点検や修繕・更新の実施に向けて活用する。

③効率的な維持管理

- ・ 維持管理を効率化することによりコスト縮減を図る。
- ・ 従来の事後保全型から予防保全型の管理に移行し、事故の未然防止を図るとともに、施設の長寿命化を行っていく。

④個別施設計画の作成・推進の管理

- ・ 国土交通省、厚生労働省などの所管省庁ごとの指針などに基づいた個別施設計画を作成し、計画的に管理していく。



第3章 湖西市の現況



第3章 湖西市の現況

(1) 都市の現況

1. 人口動向

① 人口等の推移

本市の平成27年(2015年)における人口は59,789人、世帯数は22,546世帯となっています。その推移をみると、昭和60年(1985年)以降、人口は増加傾向でしたが、平成17年(2005年)の60,994人をピークに減少傾向に転じました。

一方、世帯数は一貫して増加傾向にあり、世帯あたり人員は、昭和60年(1985年)の3.31人から平成27年(2015年)では2.65人となっています。

平成27年(2015年)の人口構成比は、年少人口(15歳未満)13.6%、生産年齢人口(15~64歳)61.0%、老年人口(65歳以上)25.4%で、年少人口、生産年齢人口が減少傾向なのに対し、老年人口は増加傾向で高齢化が進んでいます。

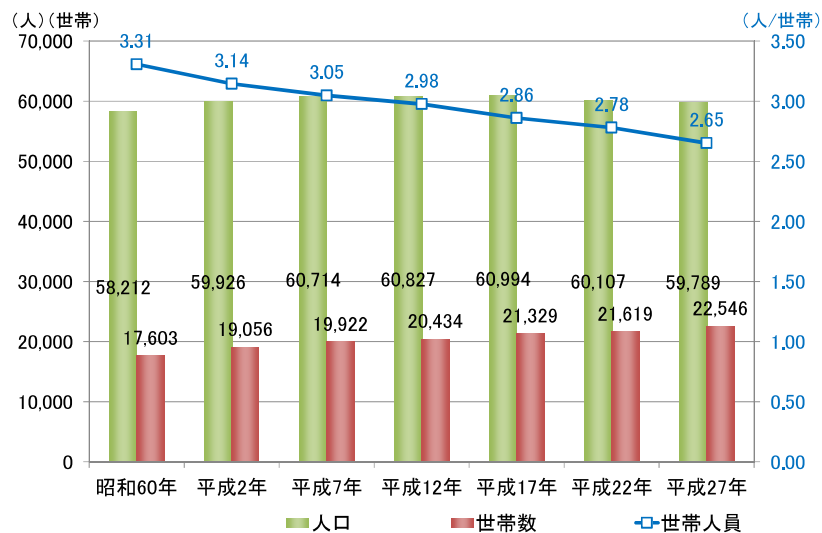


図. 人口の推移 (出典：国勢調査)

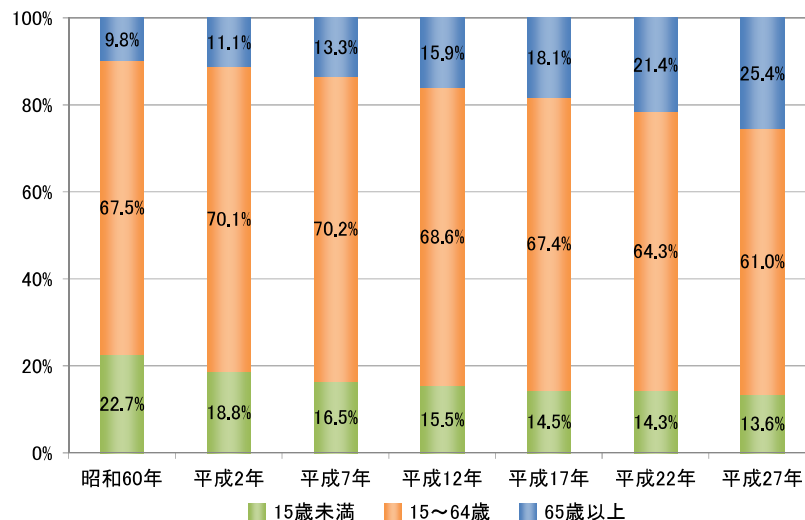


図. 人口構成の推移 (出典：国勢調査)

人口集中地区の人口（DID 人口）及び面積（DID 面積）は、昭和 60 年（1985 年）以降、増加傾向にあり、昭和 60 年（1985 年）が DID 人口 25,801 人、DID 面積 6.30km²、平成 27 年（2015 年）が DID 人口 32,403 人、DID 面積 8.20 km² となっています。

DID 人口密度は 4,000 人/km² 前後で推移しています。

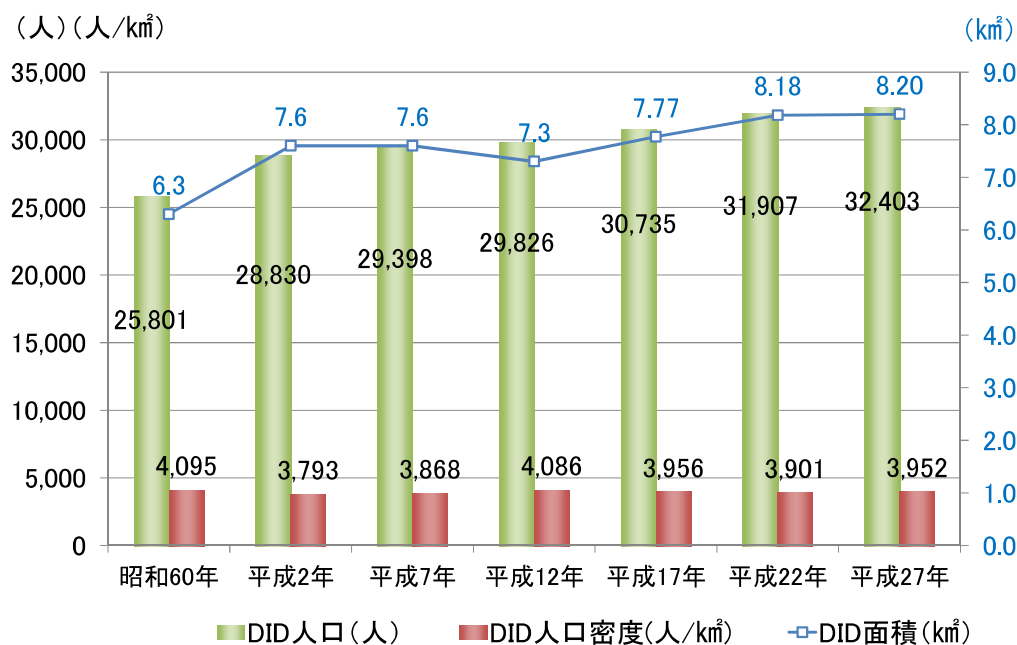


図. 人口集中地区の推移（出典：国勢調査）

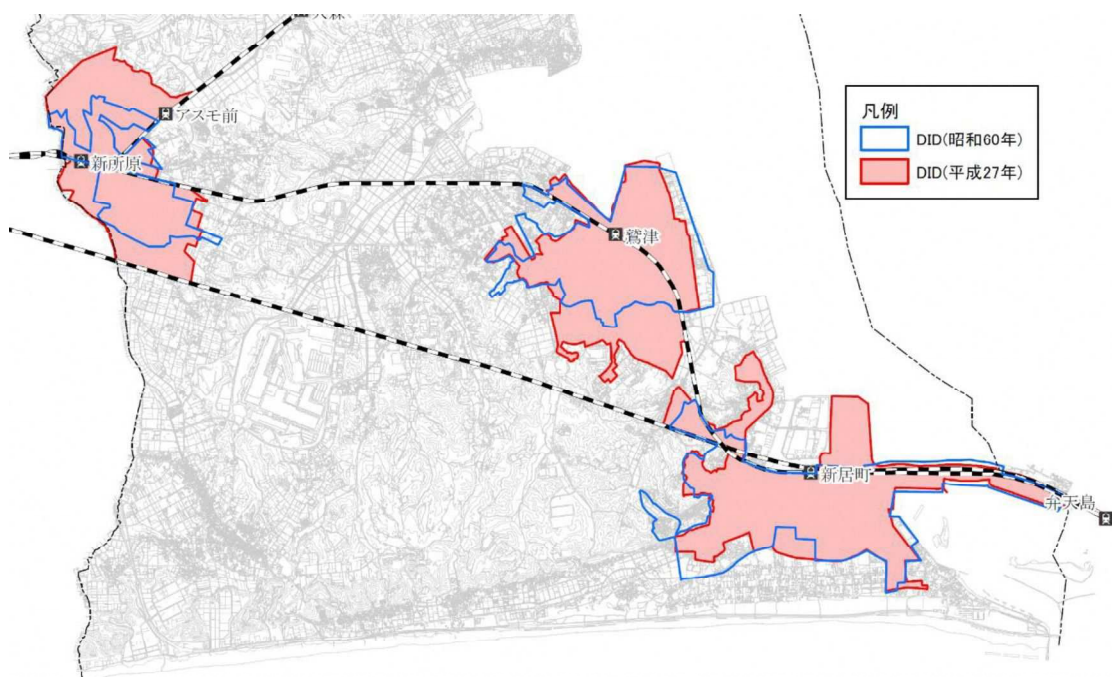


図. 人口集中地区の区域（出典：国勢調査）

② 人口等の将来推移

本市の今後の人口は減少傾向にあり、2045年推計人口は51,585人で、ピーク時平成17年(2005年)の人口から15%減少することとなります。

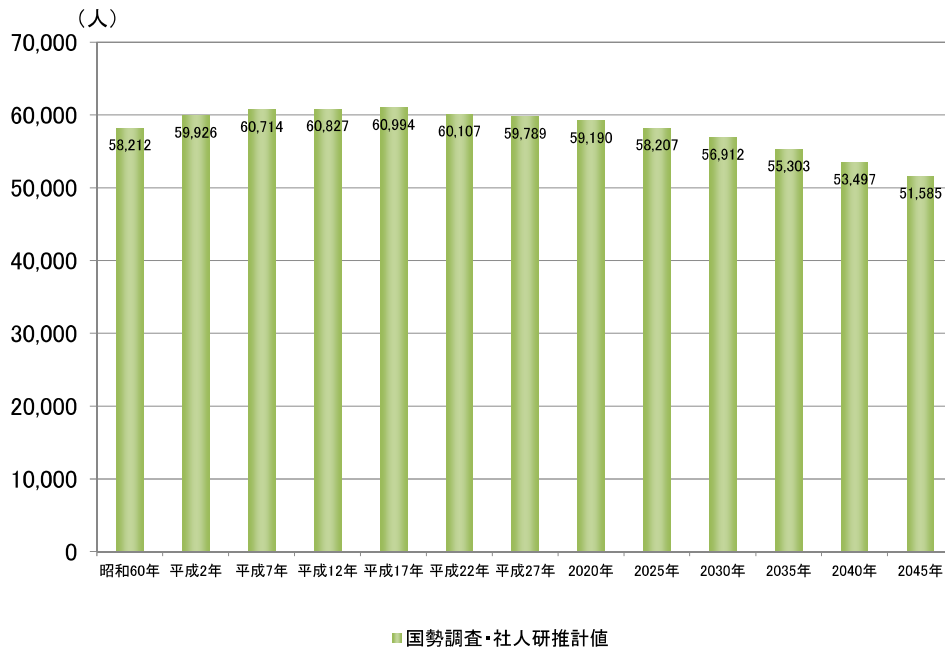


図. 人口の推移 (出典：国勢調査実績)

年齢階層別人口をみると、老年人口は2015年の25.4%から2045年には37.0%と10%以上増加することになります。逆に、生産年齢人口が2015年の61.1%から2045年には51.6%と約10%減少します。

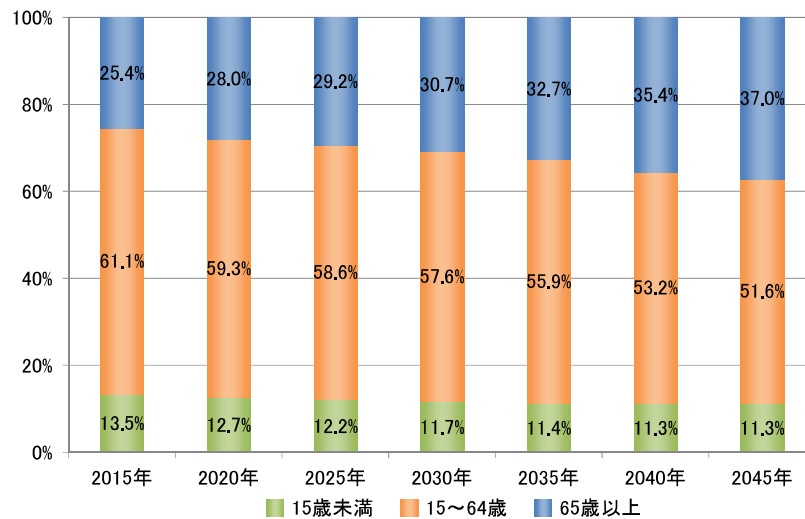


図. 人口構成の推移 (出典：社人研推計値)

③ 人口増減数（メッシュ）

将来は、JR 東海道本線駅周辺部及び鷺津西地区の一部地域を除いて、人口が減少すると予測されています。特に新居町駅南西部の地区で、人口減少数が多くなっています。

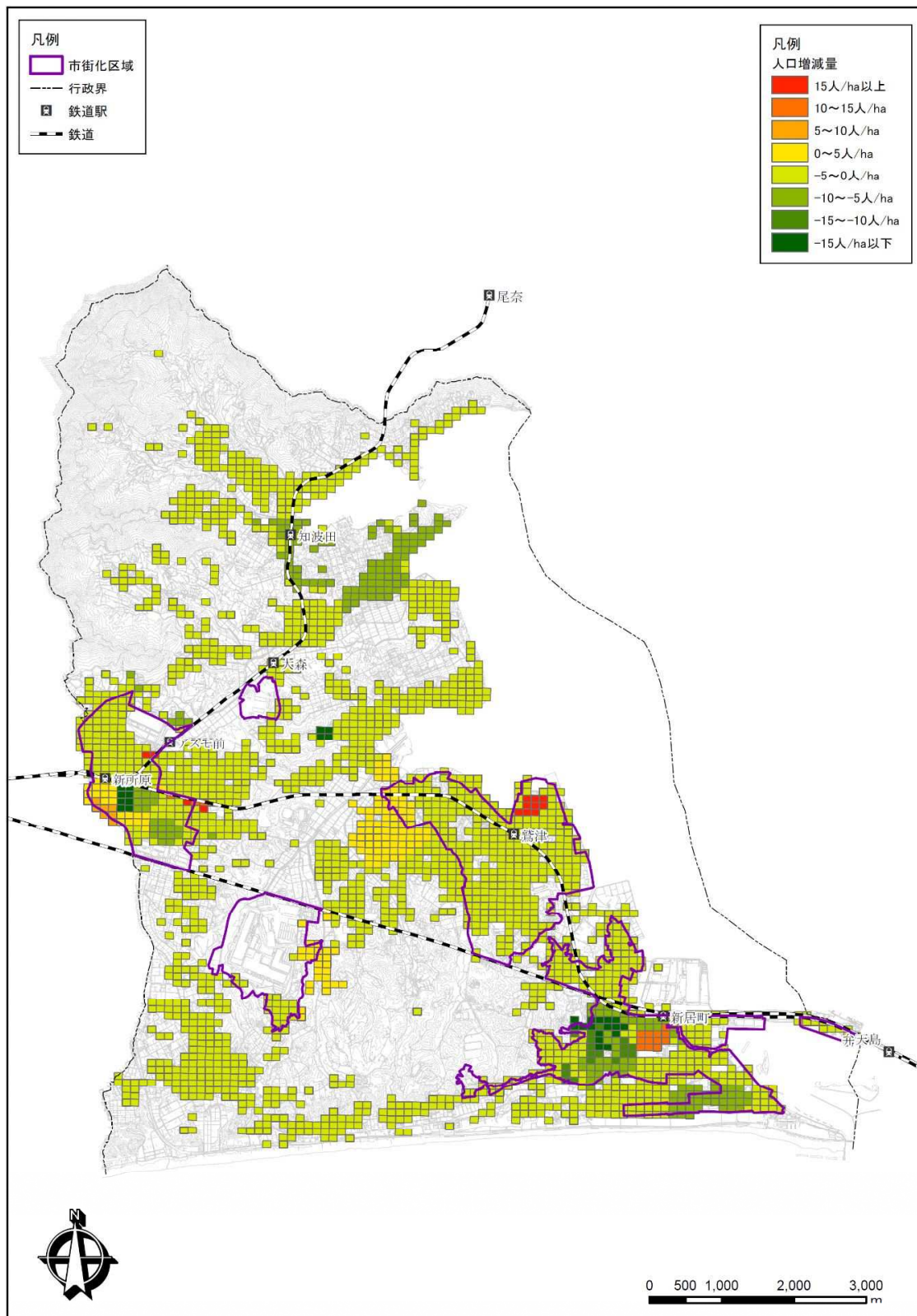


図. 人口増減数【2015→2040年】（出典：都市計画基礎調査）

④ 人口増減率（メッシュ）

人口減少率が大きい地域は、入出、新所、岡崎（調整区域）、内山、浜名、新居地区となっており、2015年から2040年までに20%以上減少する地域も多くなっています。

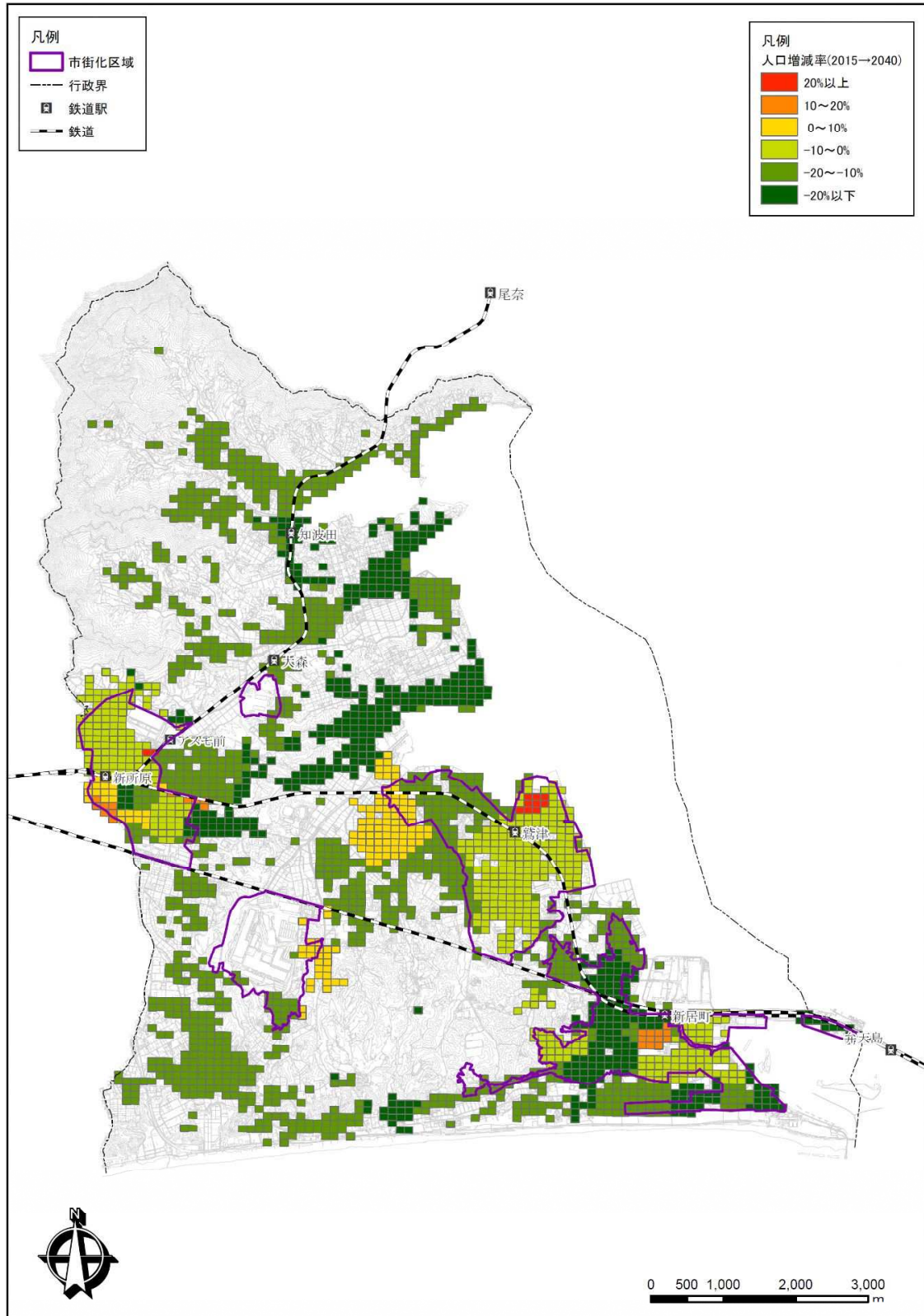


図. 人口増減率【2015→2040年】

⑤ 人口密度（メッシュ）

2015年の人口密度は、JR 東海道本線3駅周辺の市街化区域内で30人/ha以上のメッシュが多く、その他の地域ではほぼ20人/ha未満となっています。

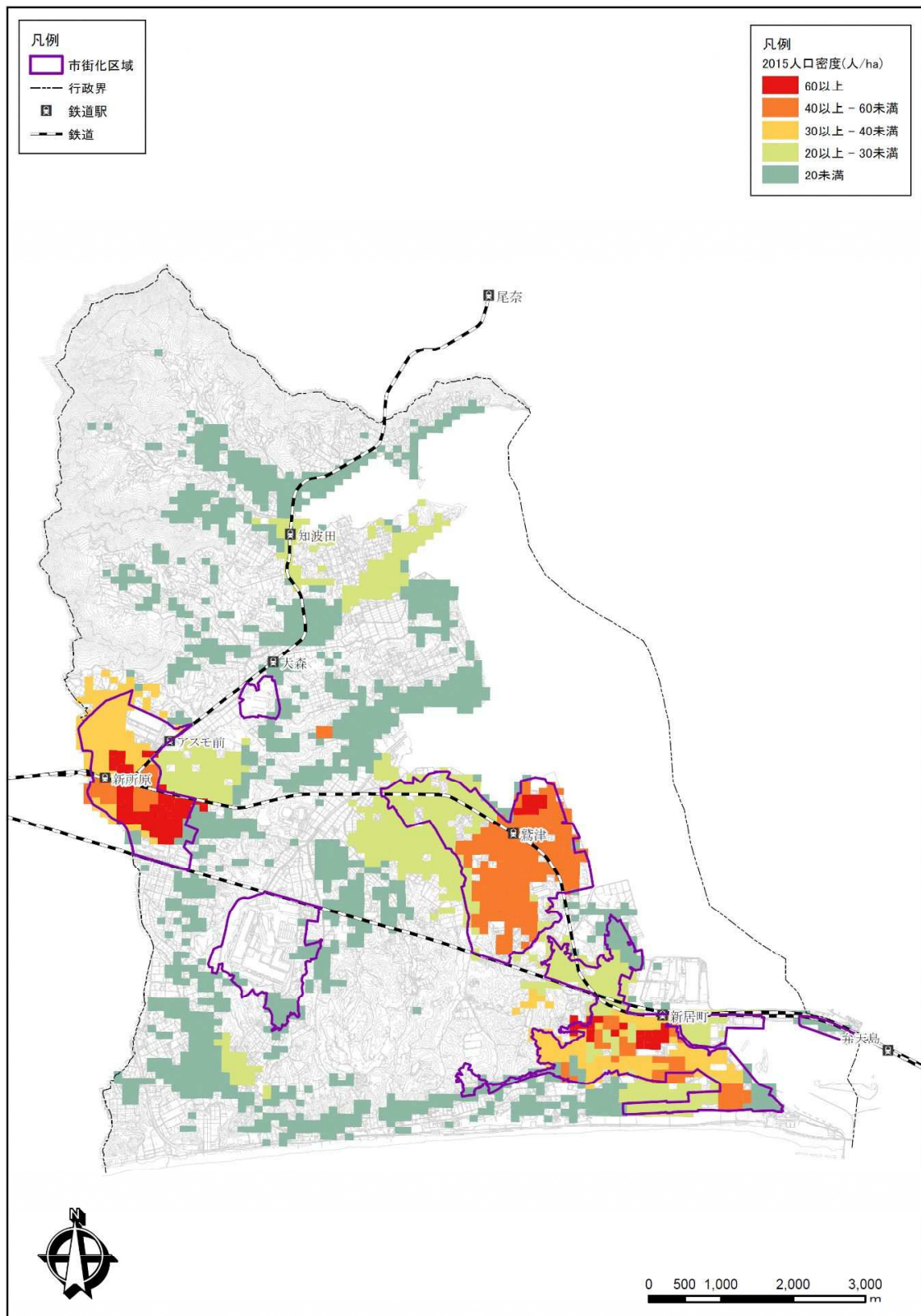


図. 人口密度図【2015年】(出典：都市計画基礎調査)

2040年の人口密度は、2015年と同様に、JR 東海道本線3駅周辺の市街化区域内で30人/ha以上のメッシュが多くなっていますが、新居町駅周辺の市街化区域では、新居町駅南西部などの一部のメッシュを除くと、30人/ha未滿となります。市街化区域外においても2015年に比べ20人/ha未滿のメッシュの増加がみられます。

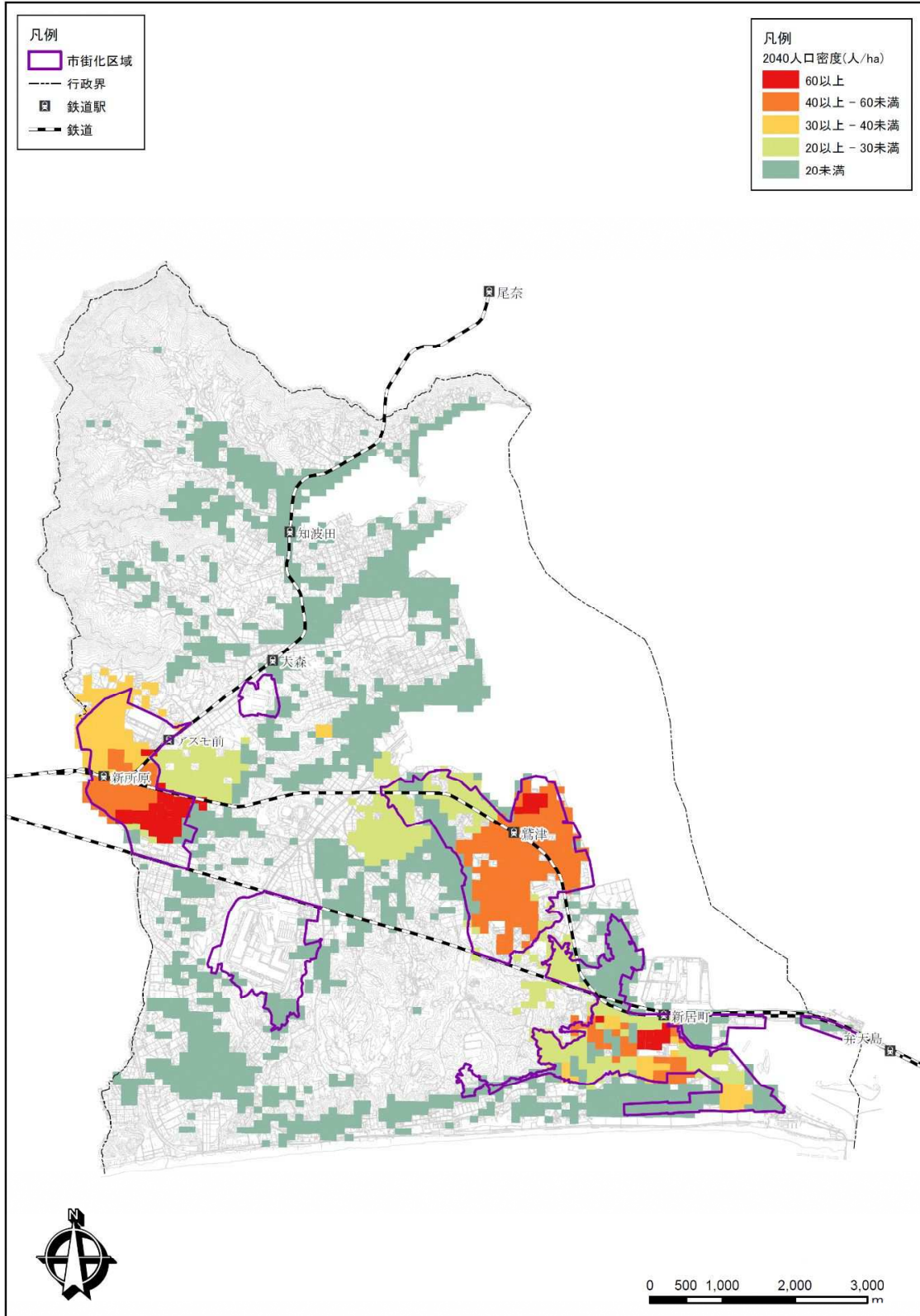


図. 人口密度図【2040年】(出典：都市計画基礎調査)

⑥ 高齢化率（メッシュ）

2015年の高齢化率は、本市全体で25.4%です。入出、新所、内山、浜名地区で高齢化率が30%以上と高くなっていますが、鷺津駅から新所原駅周辺地区では、高齢化率が30%以下と、比較的低くなっています。

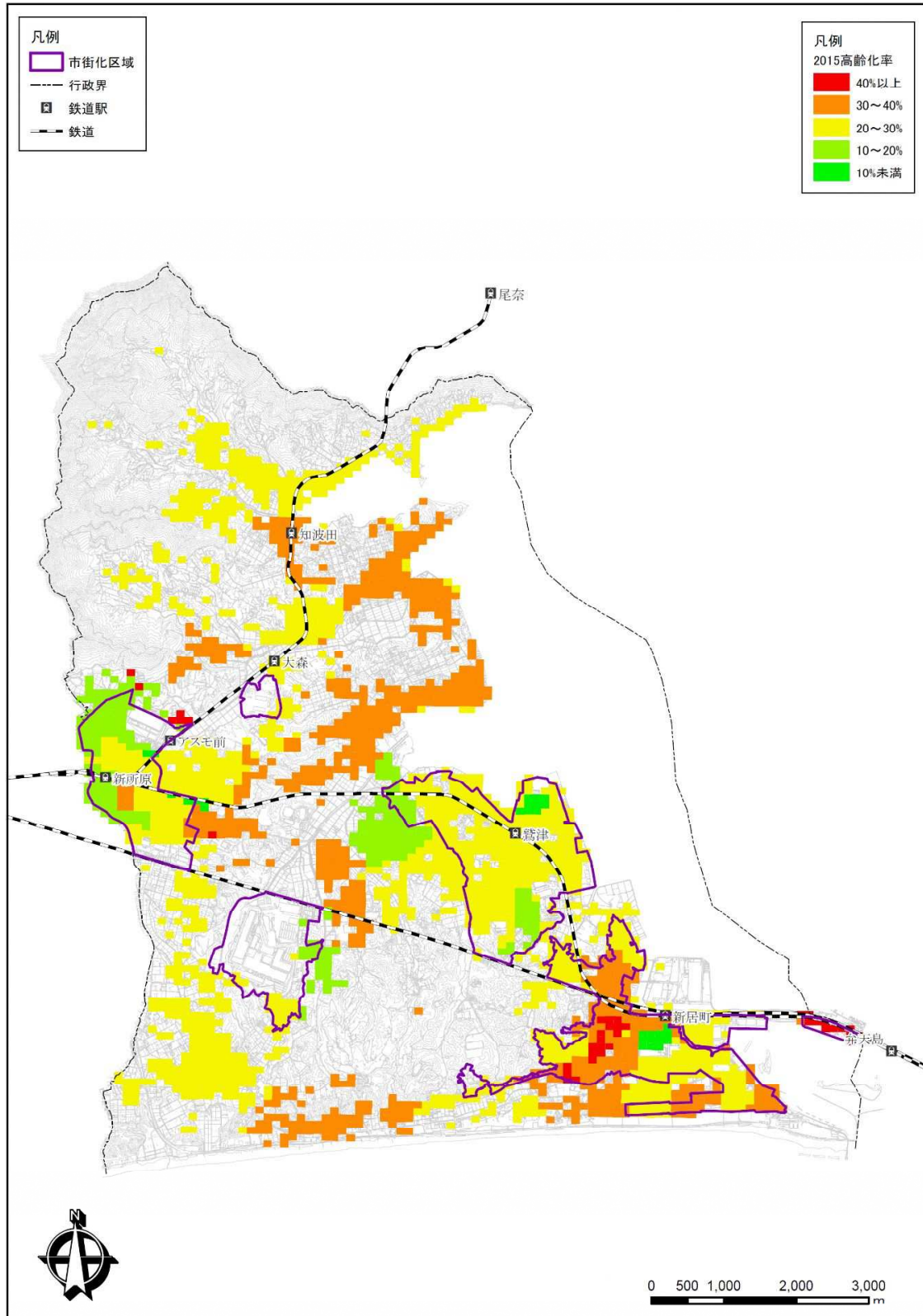


図. 高齢化率【2015年】

2040年の高齢化率は、本市全体で37.0%となります。ほぼ全てのメッシュで30%以上となり、2015年に高齢化率の高かった地域では40%以上の高齢化率となります。

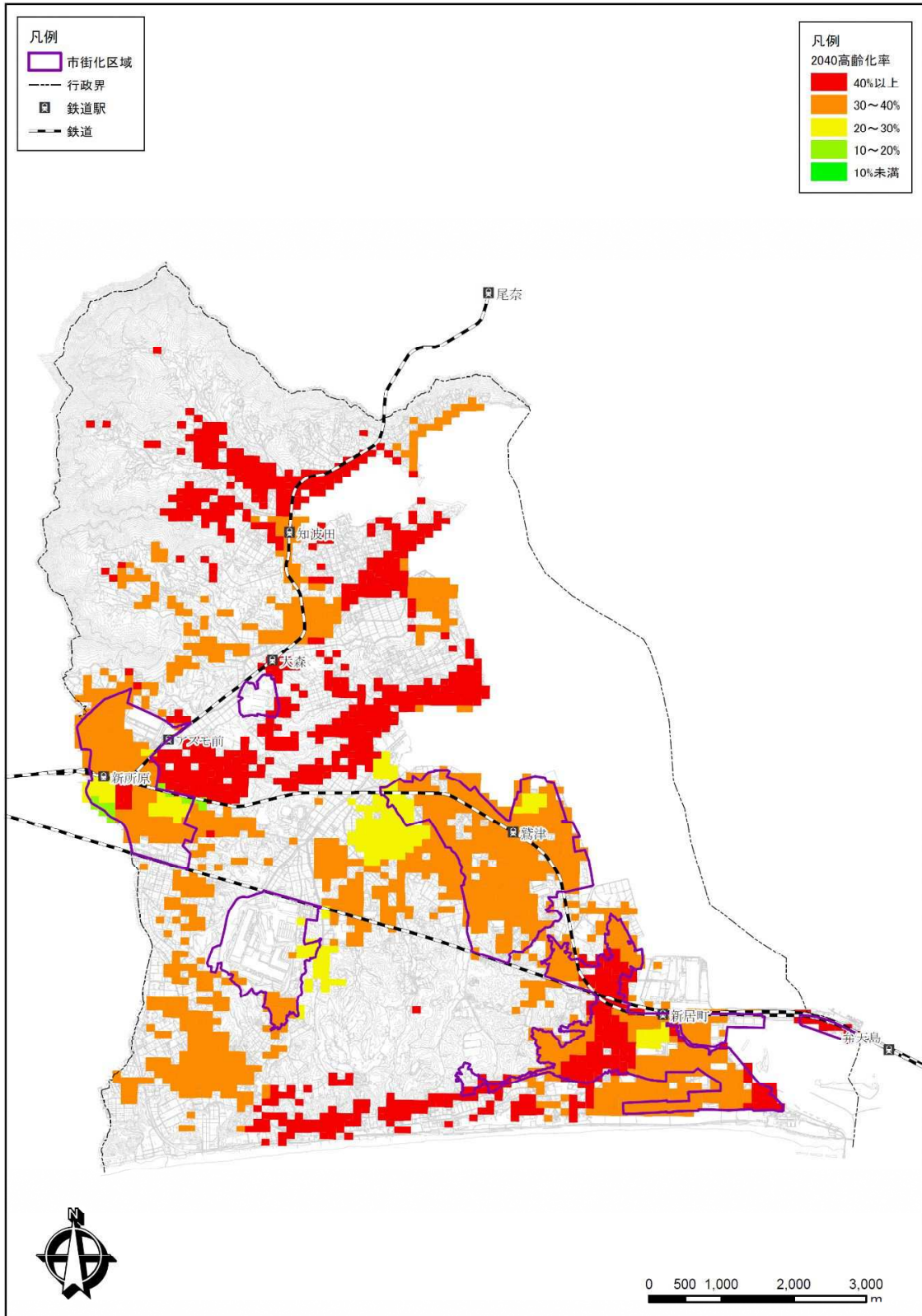


図. 高齢化率【2040年】

⑦ 生産年齢人口密度（メッシュ）

2015年の生産年齢人口密度は、JR 東海道本線3駅周辺の市街化区域内で20人/ha以上のメッシュが多く、その他の地域ではほぼ20人/ha未満となっています。

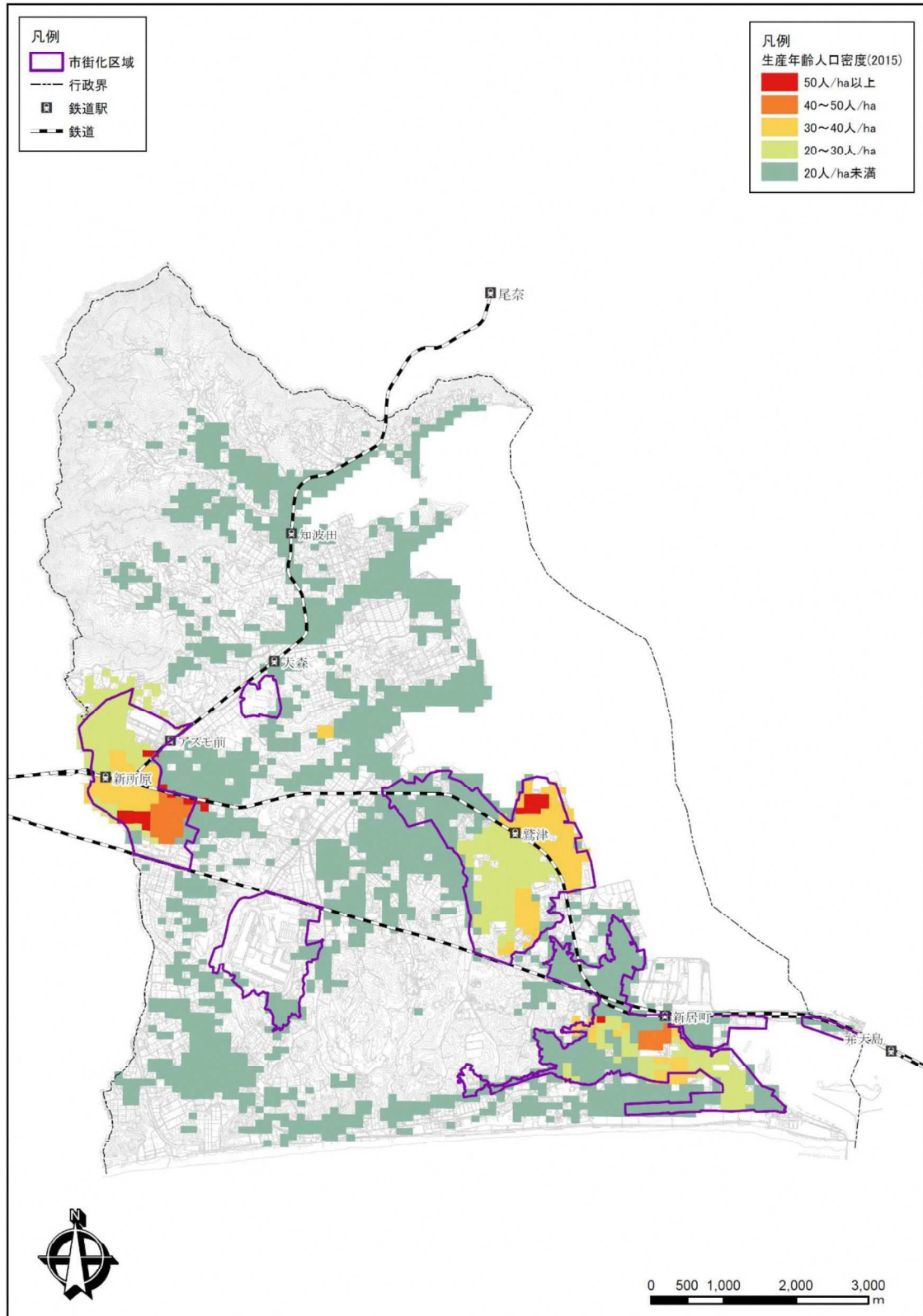


図. 生産年齢人口密度図【2015年】

2040年の生産年齢人口密度は、2015年と同様に、JR 東海道本線鷺津駅及び新所原駅周辺の市街化区域内で20人/ha以上のメッシュが多くなっていますが、新居町駅周辺の市街化区域では、新居町駅南西部のごく一部のメッシュを除くと、20人/ha未満となります。

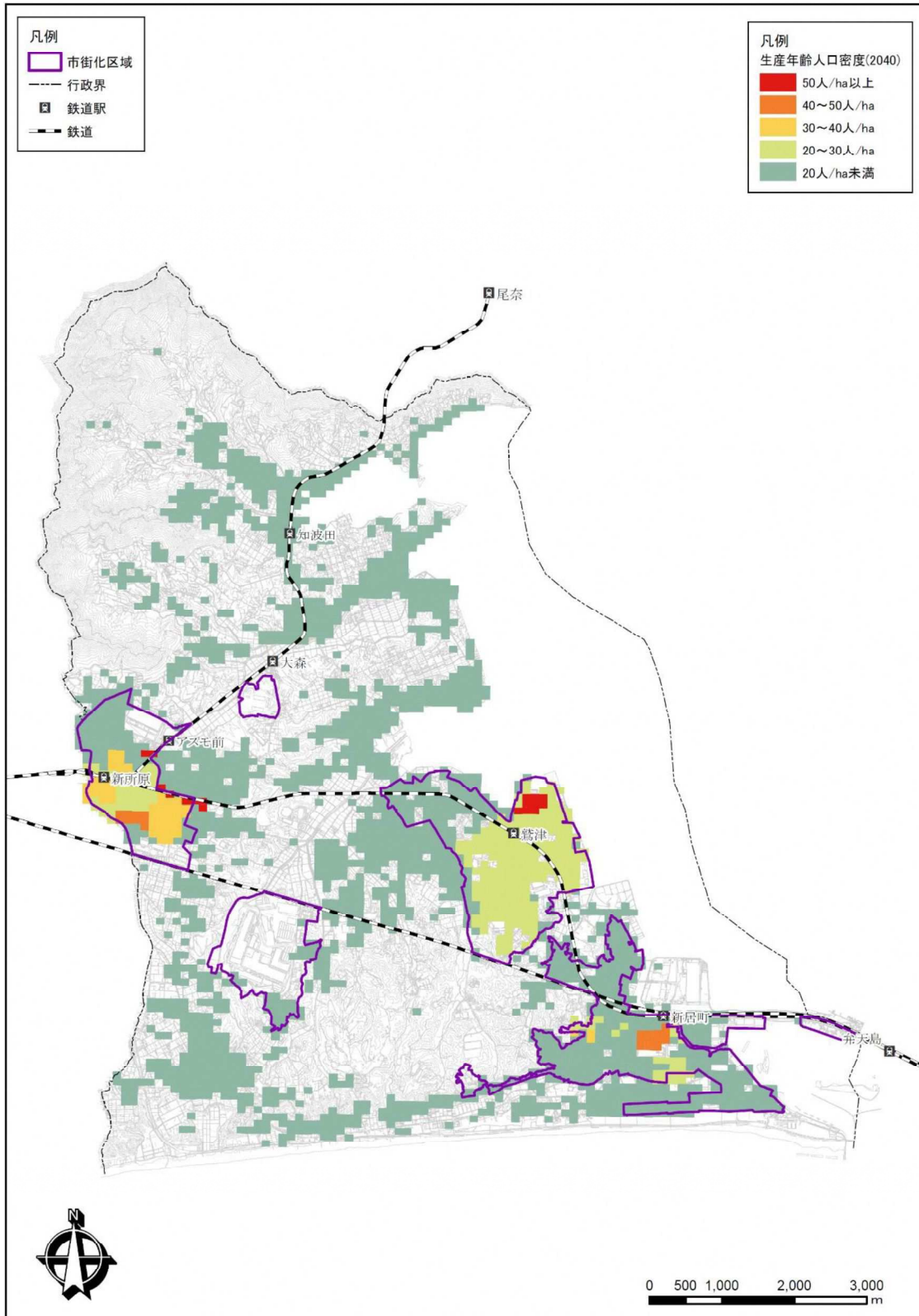


図. 生産年齢人口密度図【2040年】

2. 土地利用

① 土地利用状況

平成23年（2011年）以降の本市の地目別面積の推移は、田、畑、その他面積がそれぞれ1km²程度減少し、山林、雑種地の面積が増加しています。

平成28年（2016年）都市計画基礎調査における土地利用面積をみると、自然的土地利用の面積が6,159.81ha（全体の71.2%）、都市的土地利用の面積が2,496.19ha（全体の28.8%）を占めています。

自然的土地利用の内訳では、「山林」の面積が2,165.98ha（全体の25.0%）と最も多く、都市的土地利用の内訳では、「住宅用地」が699.01ha（全体の8.1%）となっています。

表. 地目別土地面積の推移 (単位: km²)

地目	平成23年	平成26年	平成29年
宅地	11.66	11.44	11.49
田	4.27	3.32	3.30
畑	12.60	11.28	11.25
山林	12.63	14.10	14.03
原野	0.93	1.50	1.34
池沼	0.83	0.45	0.31
雑種地	4.29	4.83	6.59
その他	39.44	39.73	38.25
合計	86.65	86.65	86.56

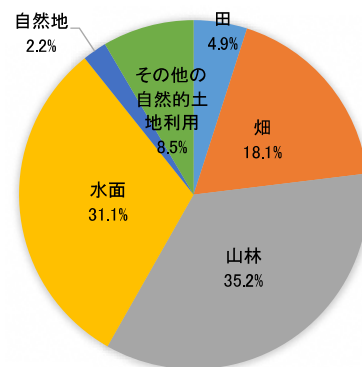
出典：湖西市統計書

表. 土地利用面積

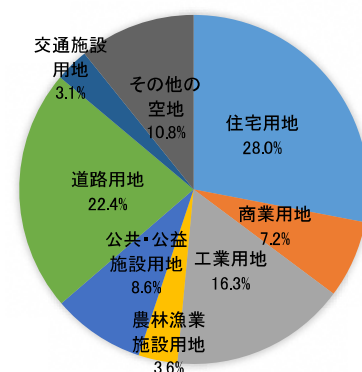
区域区分		土地利用面積		
		面積 (ha)	構成比 (%)	
自然的土地利用	田	304.83	3.5%	4.9%
	畑	1,116.02	12.9%	18.1%
	山林	2,165.98	25.0%	35.2%
	水面	1,913.08	22.1%	31.1%
	自然地	137.01	1.6%	2.2%
	その他の自然的土地利用	522.89	6.0%	8.5%
	自然的土地利用 小計	6,159.81	71.2%	100.0%
都市的土地利用	住宅用地	699.01	8.1%	28.0%
	商業用地	179.66	2.1%	7.2%
	工業用地	406.74	4.7%	16.3%
	農林漁業施設用地	90.72	1.0%	3.6%
	公共・公益施設用地	213.44	2.5%	8.6%
	道路用地	560.27	6.5%	22.4%
	交通施設用地	77.19	0.9%	3.1%
	その他の公的施設用地	0.00	0.0%	0.0%
	その他の空地	269.16	3.1%	10.8%
都市的土地利用 小計	2,496.19	28.8%	100.0%	
合計面積		8,656.00	100.0%	

出典：H28都市計画基礎調査

【自然的土地利用状況】



【都市的土地利用状況】



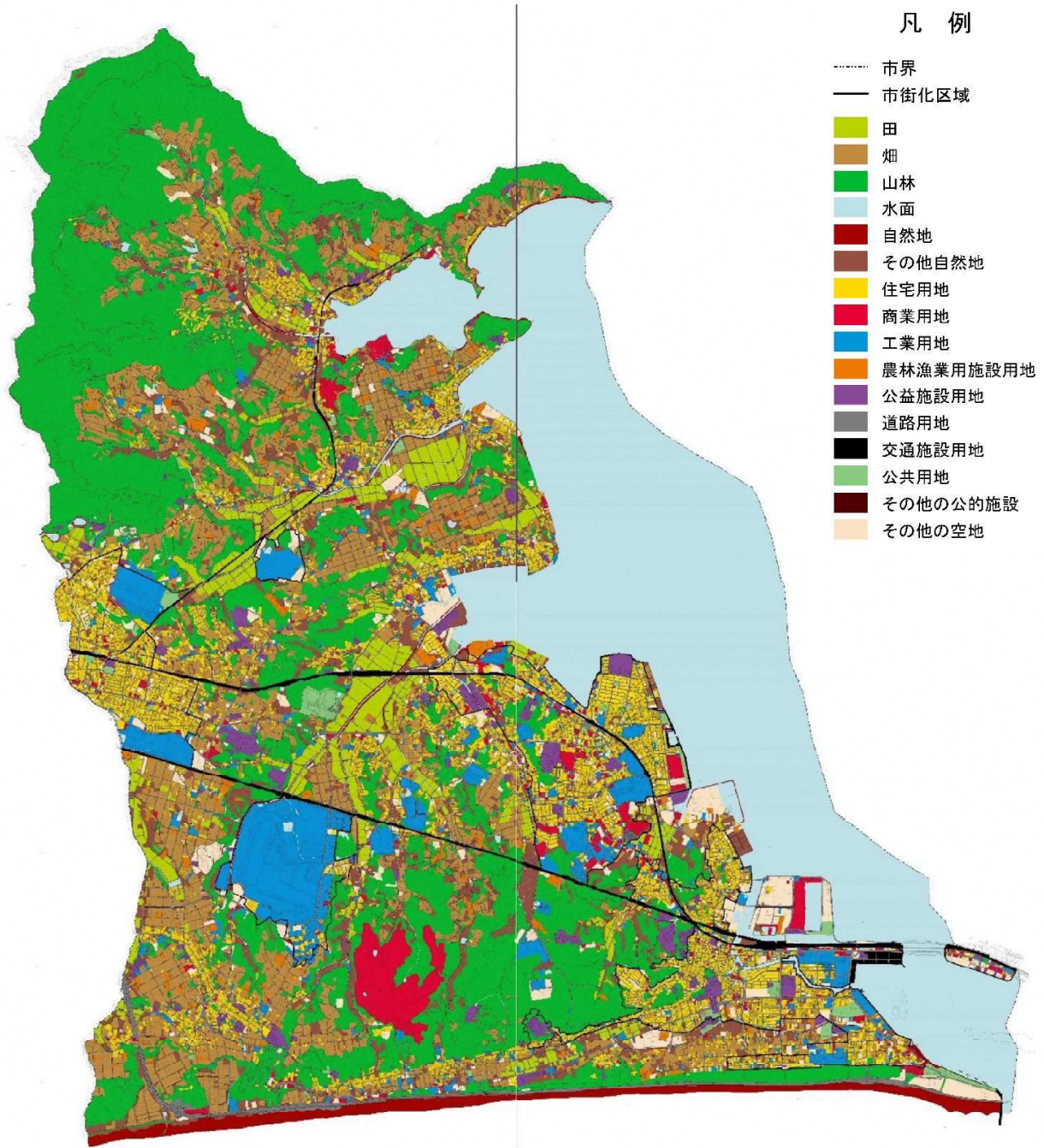


図. 土地利用現況 (出典・加工 : H28 都市計画基礎調査)

② 未利用地状況

「平成 28 年度 磐田都市計画区域、浜松都市計画区域および湖西都市計画区域都市計画調査」によると、本市の市街化区域内における未利用地は 136.77ha となっており、用途区分を見ると住居系の未利用地が 111.02ha が 81.2%を占めています

表. 市街化区域内における未利用地面積

用途区分	土地利用面積	
	面積 (ha)	構成比 (%)
住居系	111.02	81.2%
近隣商業	0.05	0.0%
商業	2.63	1.9%
準工業	1.52	1.1%
工業	15.68	11.5%
工業専用	5.88	4.3%
合計	136.76	100.0%

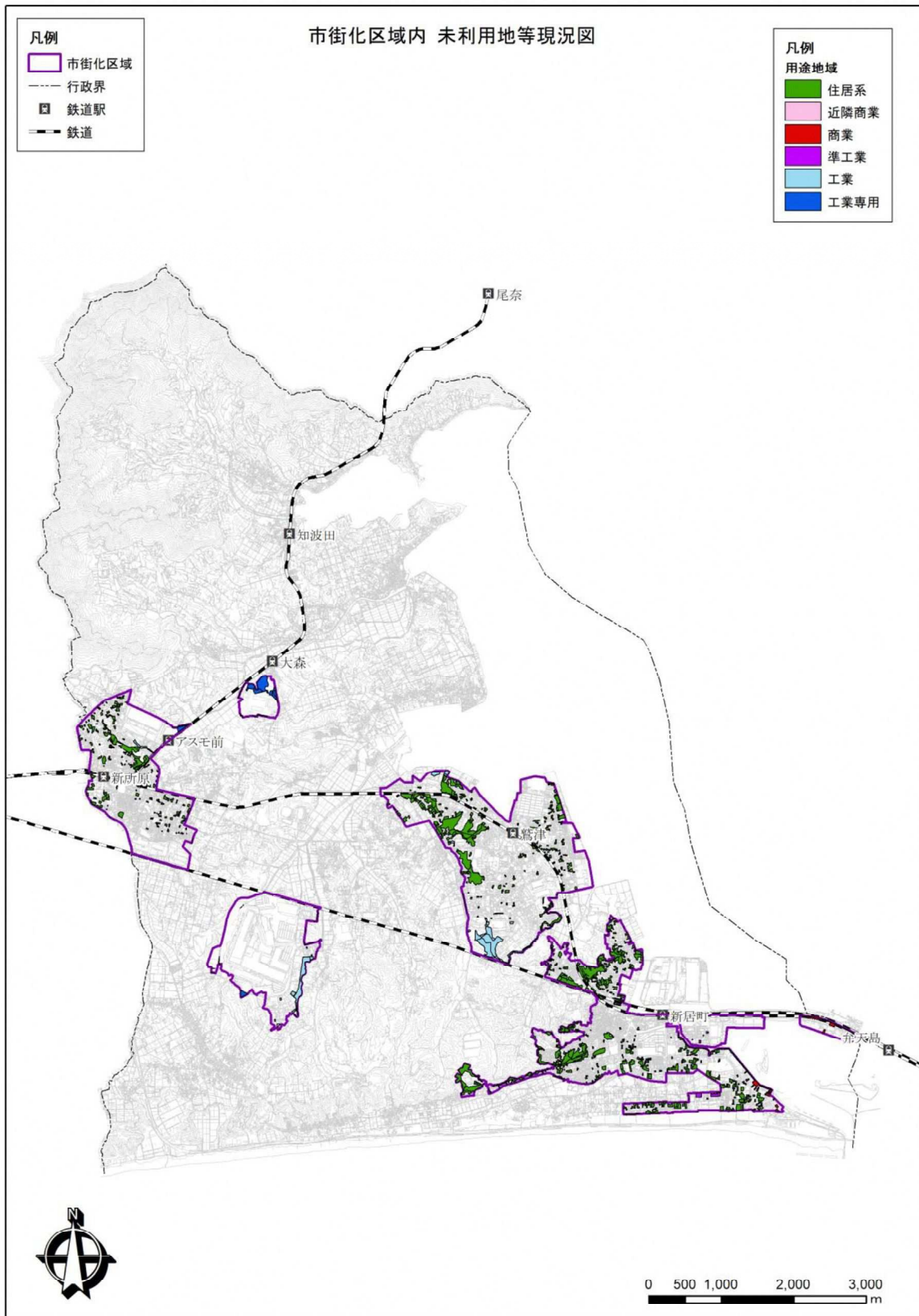


図. 市街化区域内 未利用地現況図

③ 空き家状況

「平成 25 年（2013 年）住宅・土地統計調査」によると、本市の空き家数は 1,370 戸で、平成 20 年（2008 年）から 360 戸増加しています。

本市の空き家率は 5.7%で、静岡県平均の 5.0%、全国平均の 5.3%より高くなっています。

表. 空き家等の状況

区 分		平成20年	平成25年	増減数
湖 西 市	住宅総数	23,900戸	24,160戸	260戸
	空き家総数（その他住宅）	1,010戸 (4.2%)	1,370戸 (5.7%)	360戸
静 岡 県	住宅総数	1,597,900戸	1,659,300戸	61,400戸
	空き家総数（その他住宅）	63,300戸 (4.0%)	83,300戸 (5.0%)	20,000戸
全 国	住宅総数	57,586,000戸	60,628,600戸	3,042,600戸
	空き家総数（その他住宅）	2,681,100戸 (4.7%)	3,183,600戸 (5.3%)	502,500戸

出典：平成20年、25年住宅・土地統計調査（総務省）

なお、平成30年度に本市が戸建住宅を対象に実施した「空家等実態調査」では、空き家が414戸あり、その多くが市街化区域や郊外の集落地に分布しています。

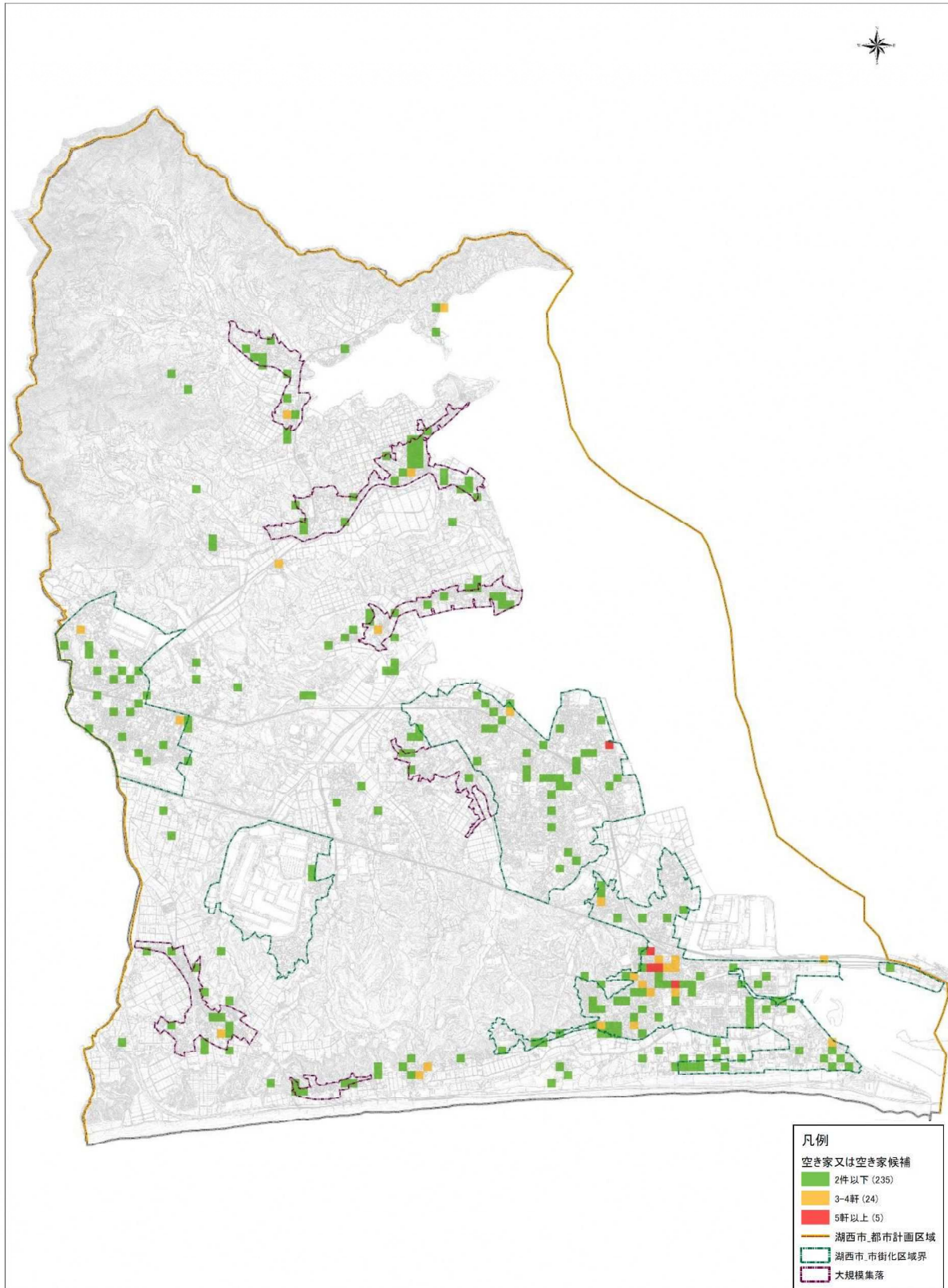


図. 湖西市における空き家分布図【メッシュ】

(出典：平成30年度 湖西市立地適正化計画策定に係る空家等実態調査)

④ 宅地開発状況

本市における開発許可による宅地開発状況は下図に示すとおりで、市街化区域内では、住宅系、商業系、小規模な工業系の開発があり、市街化区域外では、比較的規模の大きな工業系開発が行われています。

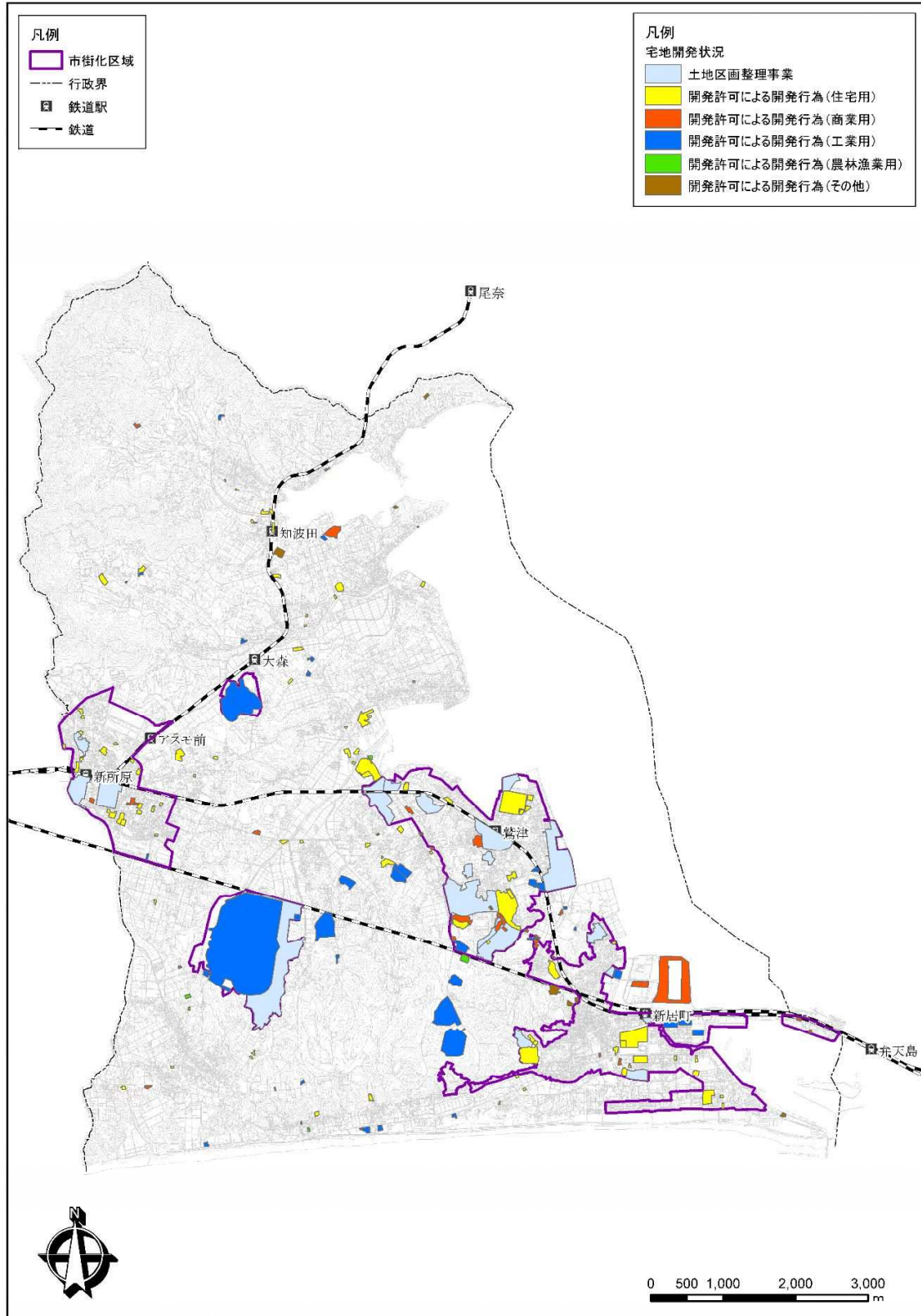


図. 開発許可による宅地開発状況 (出典・加工：H27 都市計画基礎調査)

本市における開発許可は、毎年 10 件程度となっており、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ます。

表. 開発許可件数の推移

	市街化区域		市街化調整区域		合計	
	件数	構成比	件数	構成比	件数	構成比
平成 20 年	2	28.6%	5	71.4%	7	100.0%
平成 21 年	0	—	1	100.0%	1	100.0%
平成 22 年	1	20.0%	4	80.0%	5	100.0%
平成 23 年	1	25.0%	3	75.0%	4	100.0%
平成 24 年	1	16.7%	5	83.3%	6	100.0%
平成 25 年	4	80.0%	1	20.0%	5	100.0%
平成 26 年	2	50.0%	2	50.0%	4	100.0%
平成 27 年	1	33.3%	2	66.7%	3	100.0%
平成 28 年	5	45.5%	6	54.5%	11	100.0%
平成 29 年	2	28.6%	5	71.4%	7	100.0%

出典・加工：湖西市資料

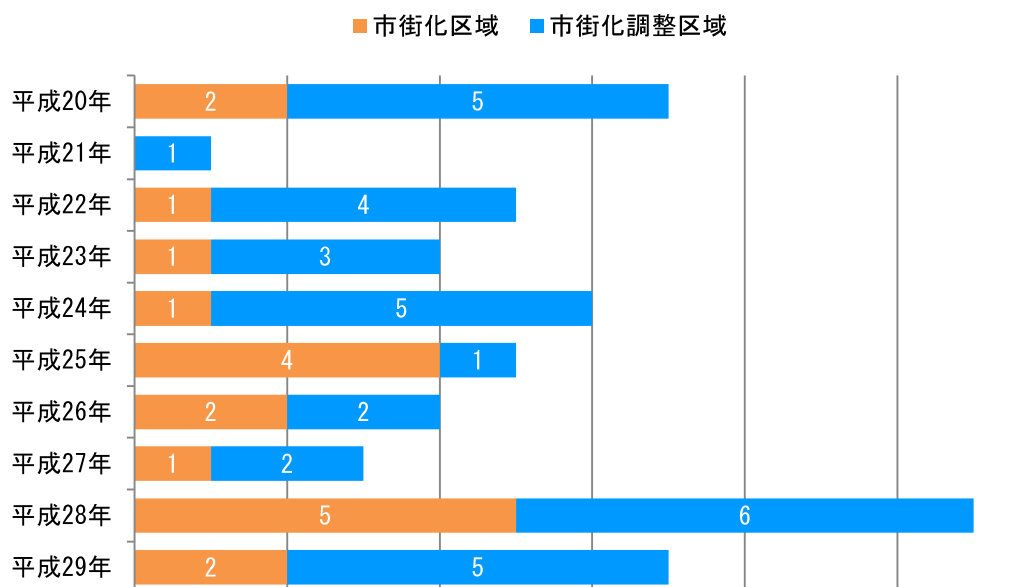


図. 開発許可件数の推移 (出典・加工：湖西市資料)

3. 公共交通

本市には、JR 東海道本線と、湖西市と掛川市間を連絡する天竜浜名湖線の2路線が整備されています。

JR 東海道本線は3駅（新居町駅、鷺津駅、新所原駅）、天竜浜名湖線は4駅（新所原駅、アスモ前駅、大森駅、知波田駅）の利用が可能となっています。

バス路線は、コーちゃんバス8路線（湖西市運営）、路線バス1路線（遠州鉄道バス）が運行されています。

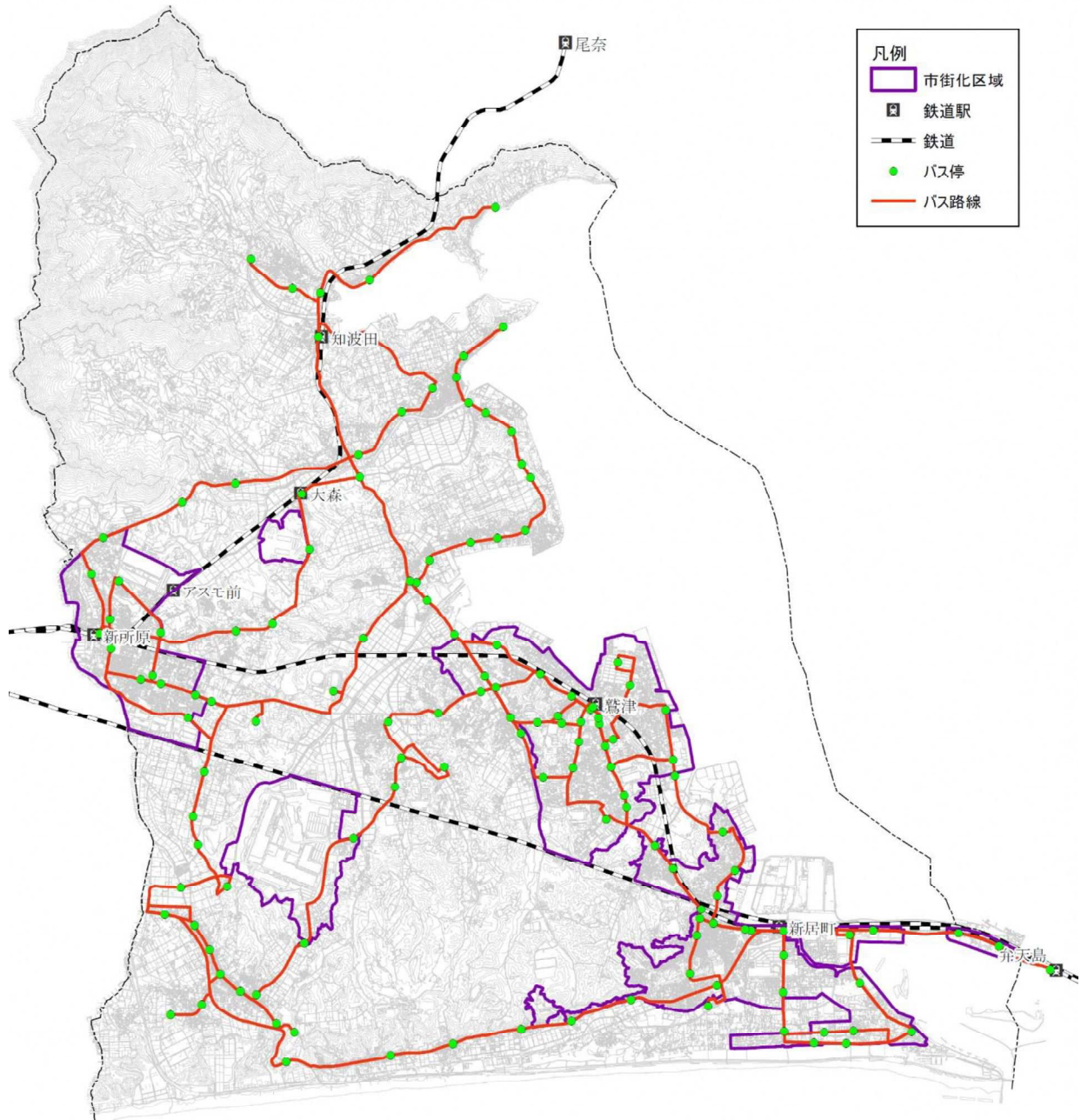


図. 公共交通路線網図（出典：湖西市公共交通網形成計画）

公共交通のサービス水準として運行本数をみると、JR 東海道本線は1時間に3本(ピーク時4本)、1日あたり50本以上と、基幹的公共交通路線としてある程度の水準が確保されています。

しかし、天竜浜名湖線は1時間に1本(ピーク時2本)と、ややサービス水準が低く、バスについては、ピーク時を除くと1時間に1本以下と低水準となっています。

表. 公共交通の運行状況

	路線名	平日			休日			料金	運行主体	備考
		運行本数(本/日)	始発時刻	終発時刻	運行本数(本/日)	始発時刻	終発時刻			
鉄道	東海道本線	103	5:52	23:53	103	5:52	23:53	対距離制	東海旅客鉄道	—
	天竜浜名湖線	24	5:59	22:40	24	5:59	22:40	対距離制	天竜浜名湖鉄道	—
路線バス	浜名線	12	6:00	18:27	10	6:12	18:22	対距離制	遠州鉄道	—
コーちゃんバス	鷺津循環線	20	7:45	18:15	—	—	—	ゾーン制	湖西市	土・日曜日、祝日、年末年始(12/29~1/3) 運休
	知波田鷺津線	12	6:37	17:40	—	—	—			
	白須賀新居鷺津線	8	7:05	17:45	—	—	—			
	白須賀鷺津線	13	6:32	17:39	—	—	—			
	岡崎鷺津線	14	7:14	18:10	—	—	—			
	白須賀岡崎線	11	7:15	17:30	—	—	—			
	岡崎循環線	6	8:00	18:00	—	—	—			
	出入新所鷺津線	14	6:15	17:20	—	—	—			

※JR 東海道本線は、鷺津駅の発本数及び発時刻

※天竜浜名湖線は、新所原駅の発本数及び発時刻

※浜名線は、鷺津駅バス停の発本数及び発時刻

※コーちゃんバスは、始発バス停の発本数及び発時刻

JR 東海道本線の利用者数(乗車人員)は、平成19年(2007年)から減少傾向となっておりましたが、平成23年(2011年)以降は増加傾向に転じ、平成27年(2015年)には3駅合計で3,488千人/年となっています。

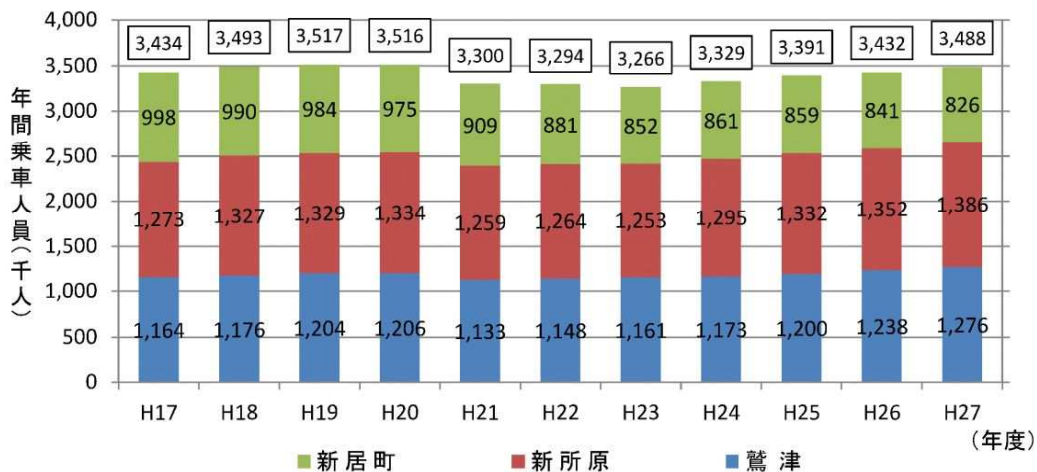


図. JR 東海道本線の駅別乗車人員の推移

(出典: 湖西市地域公共交通網形成計画)

一方、天竜浜名湖線は、平成 22 年（2010 年）までは年間乗車人員が 200 千人/年以上でしたが、平成 23 年（2011 年）以降は 200 千人/年以下となり、平成 27 年（2015 年）は過去 10 年で最も少ない 159 千人/年となっています。

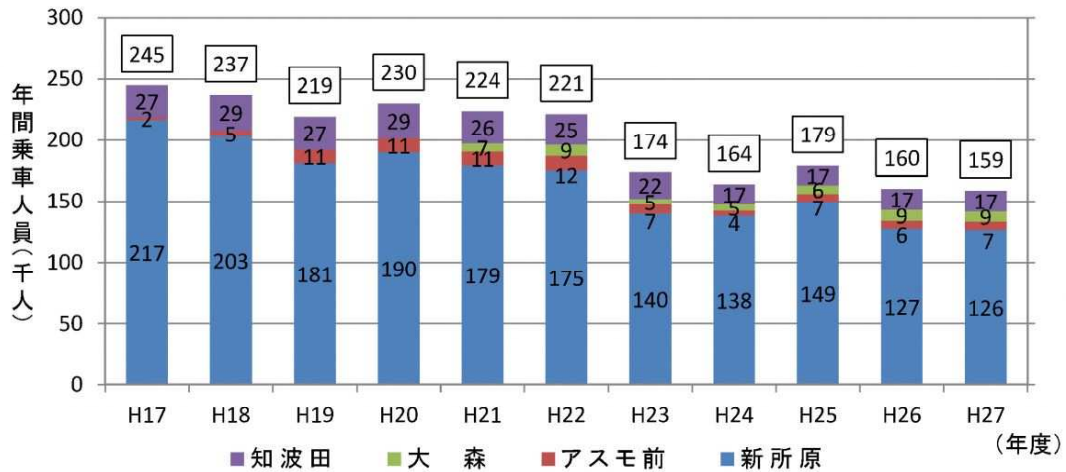


図. 天竜浜名湖線の駅別乗車人員の推移
(出典：湖西市地域公共交通網形成計画)

バスの利用者数は、平成 13 年（2001 年）（当時はふれあいバス）の 17,074 人/年から平成 22 年（2010 年）の 74,047 人/年と、9 年で約 4 倍強と増加しており、平成 25 年（2013 年）のコーちゃんバスになってからは、8 万人/年程度で推移しています。

なお、平成 30 年度については、旧自主運行バス浜名線がコーちゃんバスに移行されたため、利用者数が 105,897 人/年と増加しています。

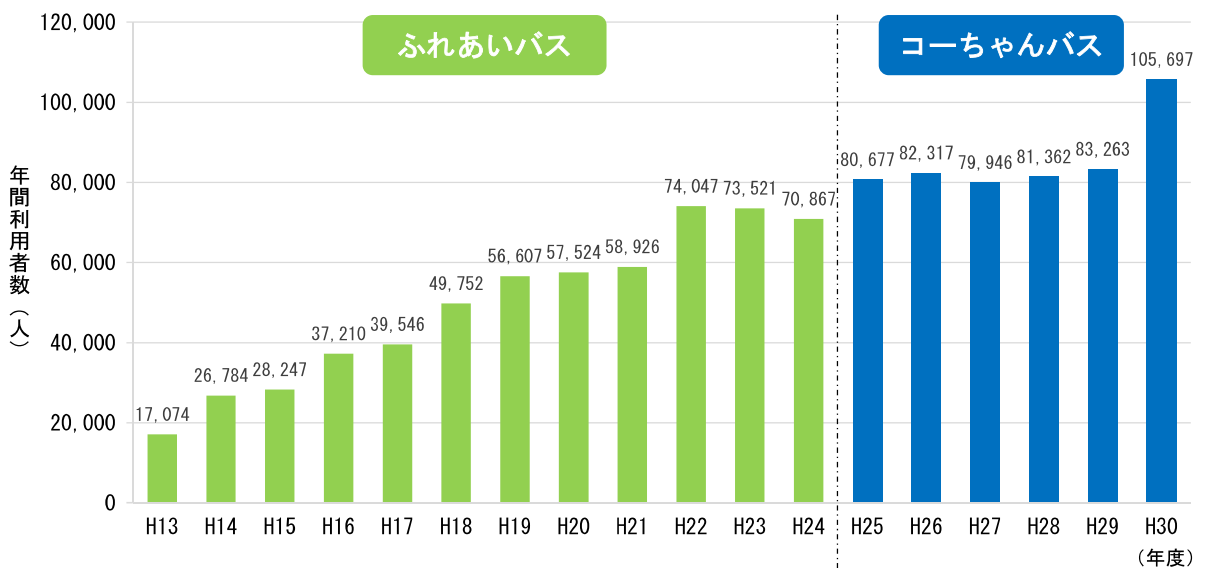


図. ふれあいバス及びコーちゃんバスの利用者数の推移
(出典・加工：湖西市地域公共交通網形成計画)

浜名線及び旧自主運行バス浜名線（平成30年（2018年）4月からコーちゃんバス入出新所鷲津線として運行）の平均日利用者数は、平成26年度（2014年度）と平成27年度（2015年度）の比較で、浜名線は微増、自主運行バス浜名線は減少しています。

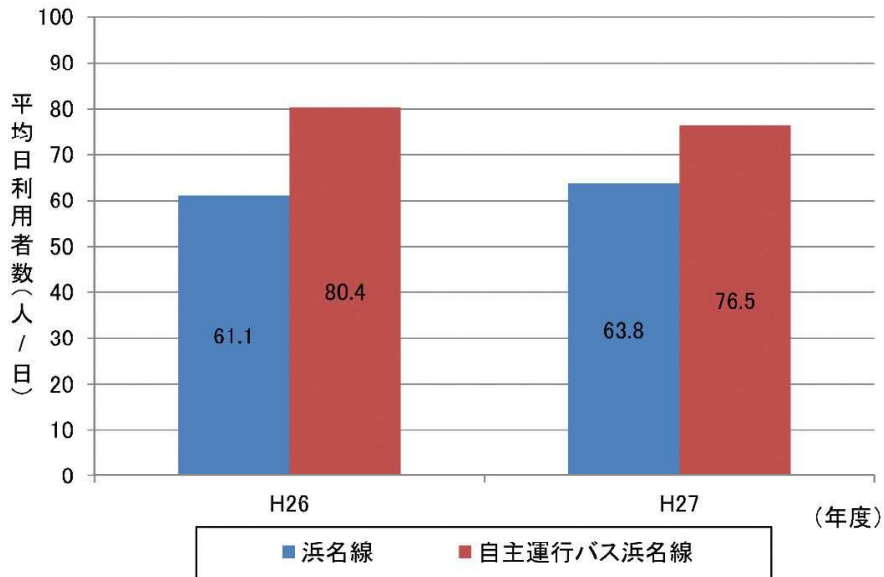


図. 浜名線及び自主運行バス浜名線の平均日利用者数の推移
 (出典：湖西市地域公共交通網形成計画)

「第4回西遠都市圏パーソントリップ調査」、「平成27年全国都市圏交通特性調査」による代表交通手段分担率をみると、湖西市における鉄道の分担率は3.9%（全国16.4%）、バスの分担率は0.3%（全国2.7%）となっています。

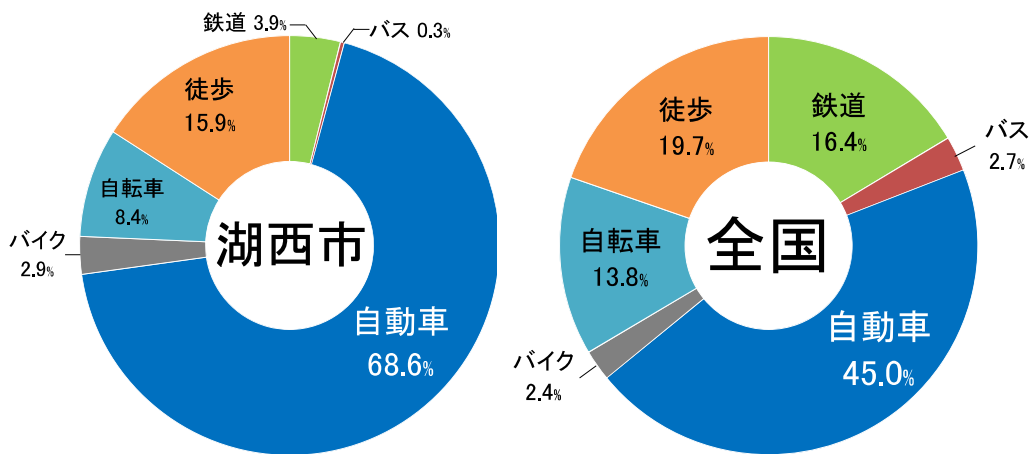


図. 代表交通手段分担率
 (出典：第4回西遠都市圏パーソントリップ調査、H27 全国都市圏交通特性調査)

4. 都市機能

本市の公共施設立地状況及び都市計画施設の整備状況は下図に示すとおりであり、市役所及び支所は、どちらも駅からやや離れた立地となっています（鷺津駅～市役所：道のり約 1.6km、新居町駅～新居支所：道のり約 1.1km）。

都市計画道路は、「静岡県の都市計画（資料編）」（H30.3）によると、計画延長 59,650m に対し、平成 30 年（2018 年）3 月 31 日時点で改良済み延長 40,770m（改良率 68.3%）となっています。

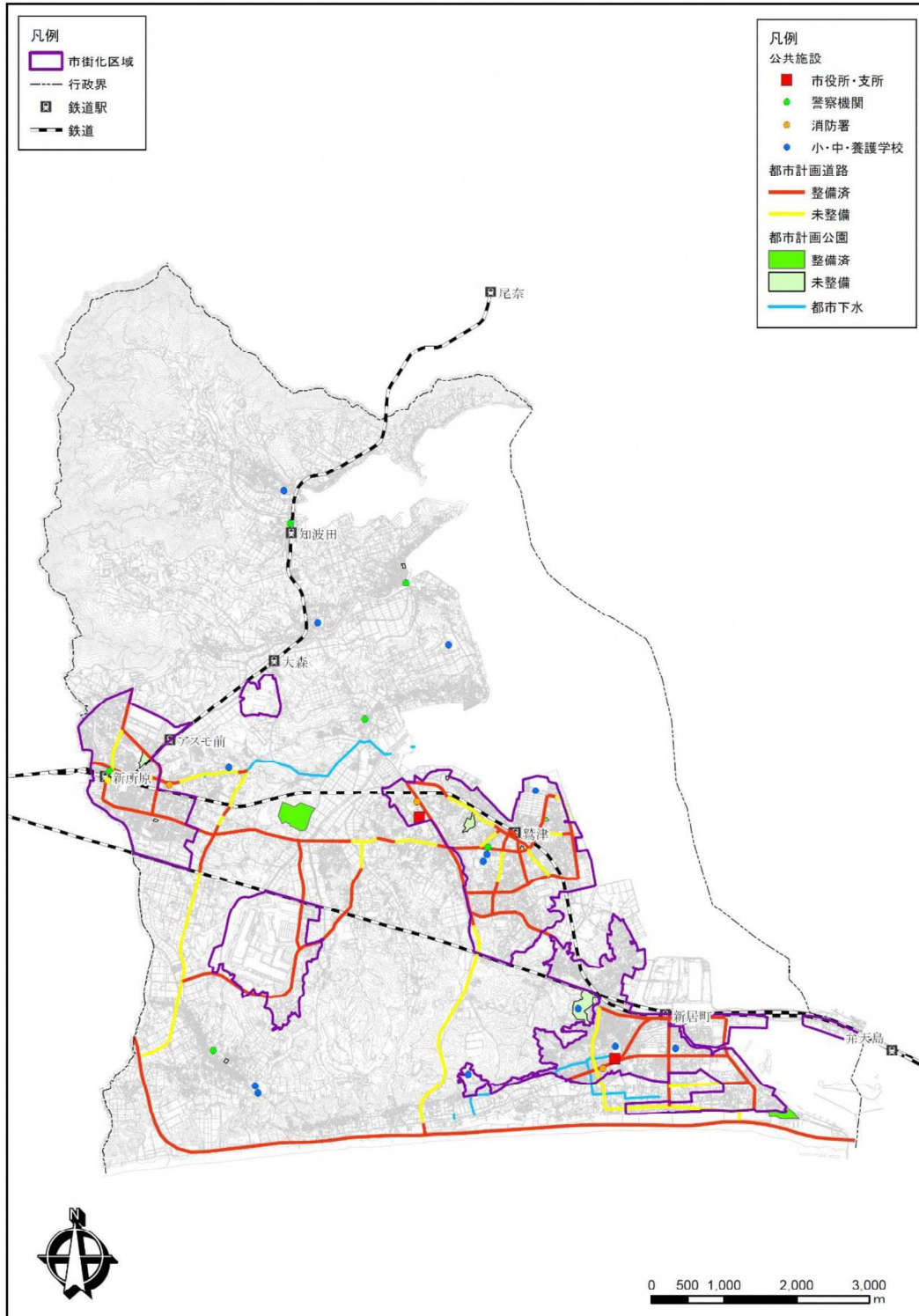


図. 公共施設及び都市機能配置図

5. 災害

① 災害発生状況

過去の水害被害は、床上浸水 2 戸、床下浸水 10 戸で、大きな被害は発生していません。また、がけ崩れ、地滑りは 4 回発生しています。

表. 水害被害履歴

発生日月	浸水面積 (ha)	床上浸水 (戸)	床下浸水 (戸)	被災人口 (人)
H13. 8. 21~H13. 8. 22	-	-	2	-
H16. 10. 20	-	-	2	-
H17. 7. 9	-	-	2	-
H23. 9. 21	-	-	3	-
H26. 10. 6	-	1	-	-
H27. 8. 26	-	1	1	-

出典・加工：H27 都市計画基礎調査

表. がけ崩れ、地滑り発生履歴

発生日月	被害面積 (ha)	備考
H23. 7. 19	-	山崩
H24. 6. 19	-	法面崩壊、道路土砂
H26. 10. 6	-	法面崩壊、山崩
H27. 9. 9	-	法面崩壊、山崩

出典・加工：H27 都市計画基礎調査

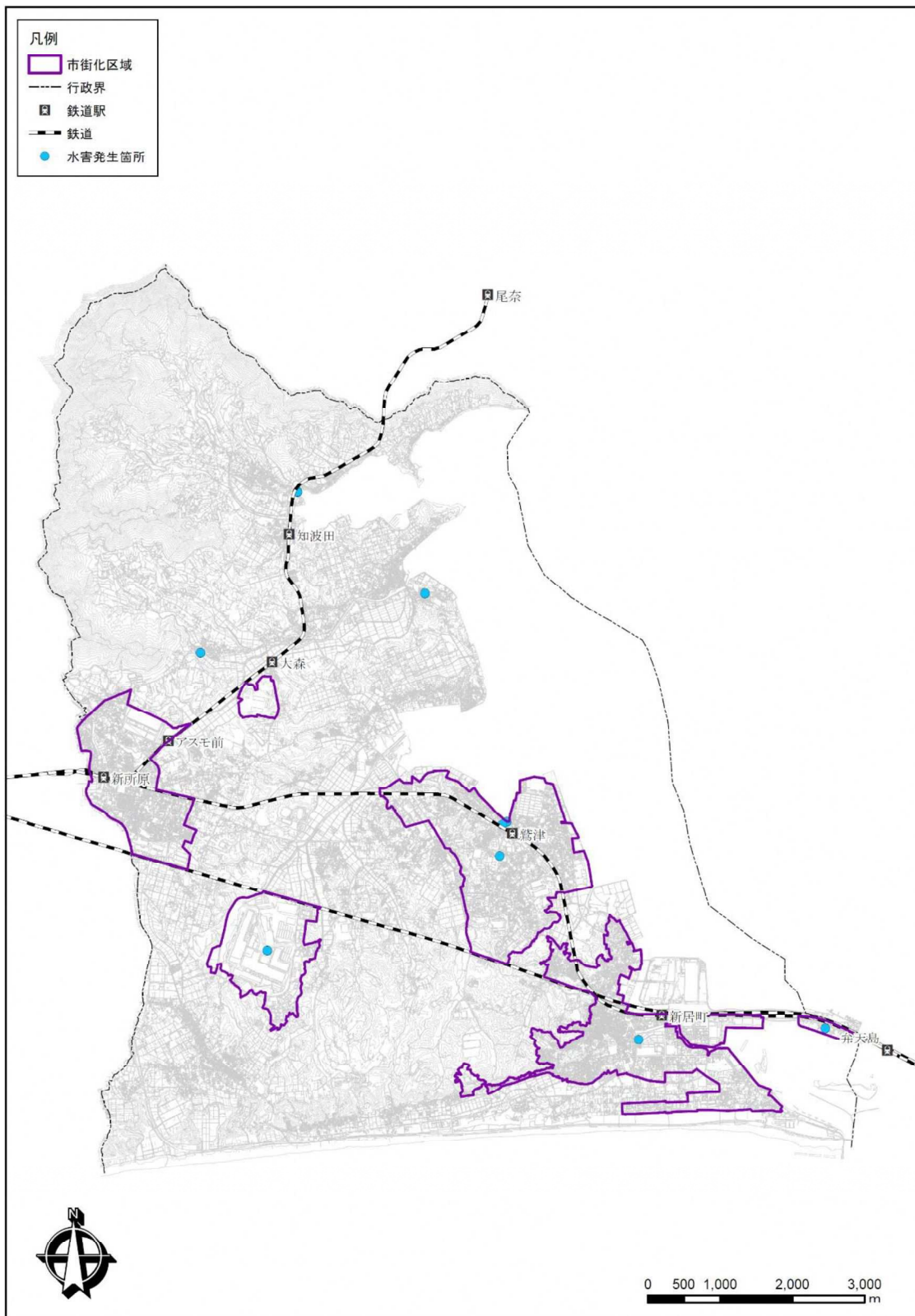


図. 過去の水害発生箇所図

(※一部非公開となっている箇所があるため水害発生件数が前頁と一致しない)

② 防災施設の整備状況

本市には、南部や鷺津市街地及びその周辺一帯に、多くの急傾斜地崩壊危険箇所が存在しています。

また、静岡県第四次地震被害想定によると、南海トラフ巨大地震が発生した場合、遠州灘海岸一帯や浜名湖岸の一部で、津波による浸水被害の発生が予測されています。

本市では、これらの想定される災害に備え、活動拠点施設として、市役所・支所のほか、消防署（本署・分署）や健康福祉センターなどが指定を受けているほか、市立湖西病院及び浜名病院が救護病院に指定されています。また、湖西運動公園、浜名湖競艇場及びびみなと運動公園はヘリポートの指定を受けているほか、小学校・中学校、高等学校及び特別支援学校やコミュニティ防災センターなどが指定避難場所となっています。



図. 防災施設の整備状況図 (出典：H26 都市計画マスタープラン)

③ 津波浸水想定区域

静岡県第4次地震被害想定によると、レベル2最大の津波が発生した場合、遠州灘海岸一帯や浜名湖岸の一部と新居町市街地の多くのエリアで浸水が予想されています。

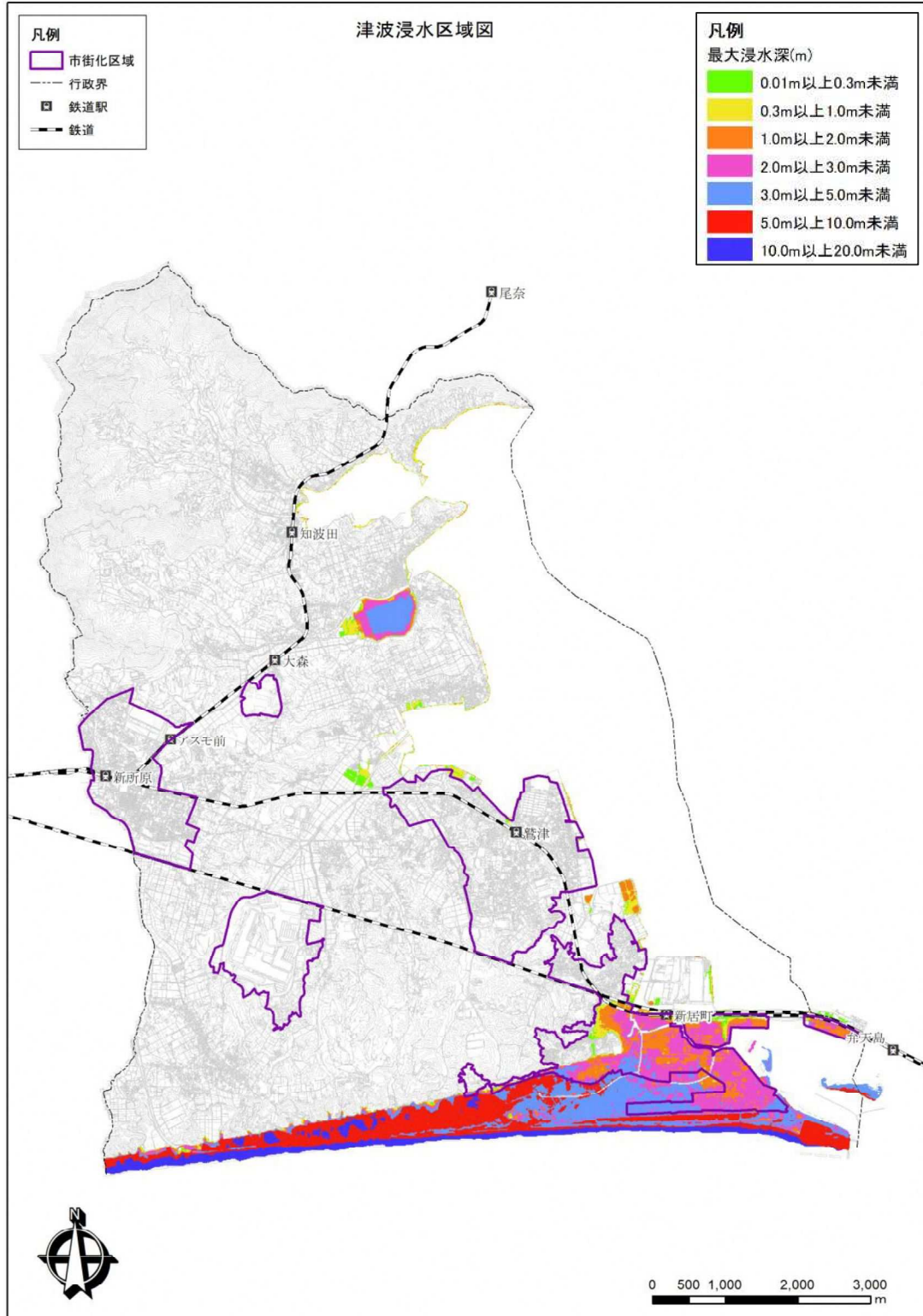


図. 津波浸水想定区域

④ 土砂災害警戒区域

平成27年度都市計画基礎調査によると、土砂災害特別警戒区域や土砂災害警戒区域が一部の市街化区域に指定されています

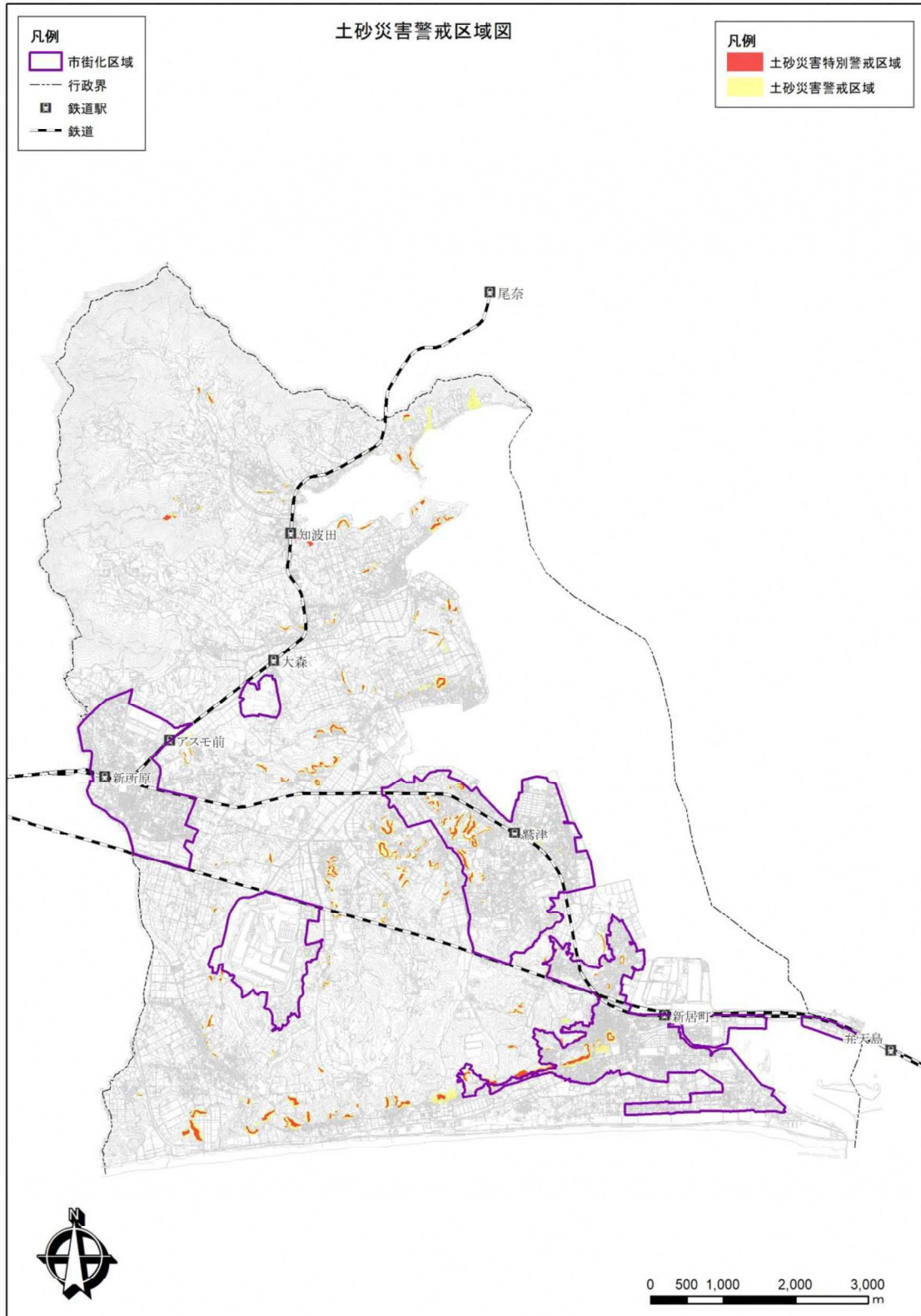


図. 土砂災害警戒区域図

6. 財政

本市の財政状況は、平成 28 年度（2016 年度）で歳入が 223.5 億円、歳出が 212.4 億円となっています。

過去の推移をみると、リーマンショック後の景気低迷により、平成 21 年（2009 年）から平成 23 年（2011 年）にかけて歳入が減少しましたが、その後はおおむね 220 億円前後の歳入となっています。

投資的経費は、過去の推移をみると、平成 26 年度（2014 年度）を除き 8～13%の割合となっています。「平成 30 年（2018 年）版地方財政白書」（総務省）によると、全国市町村全体の投資的経費は 14.3%（平成 28 年度（2016 年度））であるため、本市の投資的経費割合は全国市町村平均値よりやや低い値となっています。

表. 歳入・歳出状況

年度	歳入（千円）	歳出（千円）	投資的経費（千円）	
H21	25,387,393	22,539,620		
H22	23,581,536	21,287,539	2,209,736	10.4%
H23	21,936,875	20,174,887	1,649,298	8.2%
H24	21,834,864	20,376,325	2,258,235	11.1%
H25	22,270,125	20,666,887	2,689,015	13.0%
H26	23,928,626	22,612,342	4,391,798	19.4%
H27	22,447,488	21,061,061	2,291,446	10.9%
H28	22,351,522	21,237,800	2,727,451	12.8%

出典：H21～H28 財政資料集

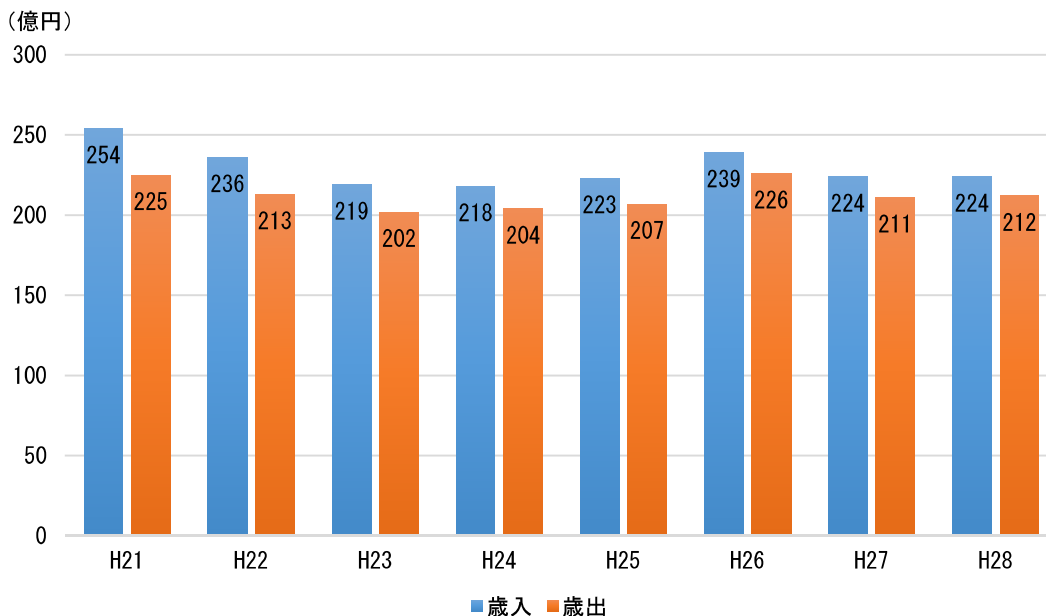


図. 歳入・歳出状況（出典：H21～H28 財政資料集）

本市の財政力指数は、自動車関連企業をはじめとした法人税収入などにより、類似団体*平均を上回っています。

過去の推移をみると、歳入と同様に平成21年(2009年)以降低下傾向にありましたが、近年の景気回復により、やや復調基調となっています。

※類似団体：人口および産業構造等により全国の市町村を35のグループに分類したものであり、湖西市と同じグループに属する団体をさす。

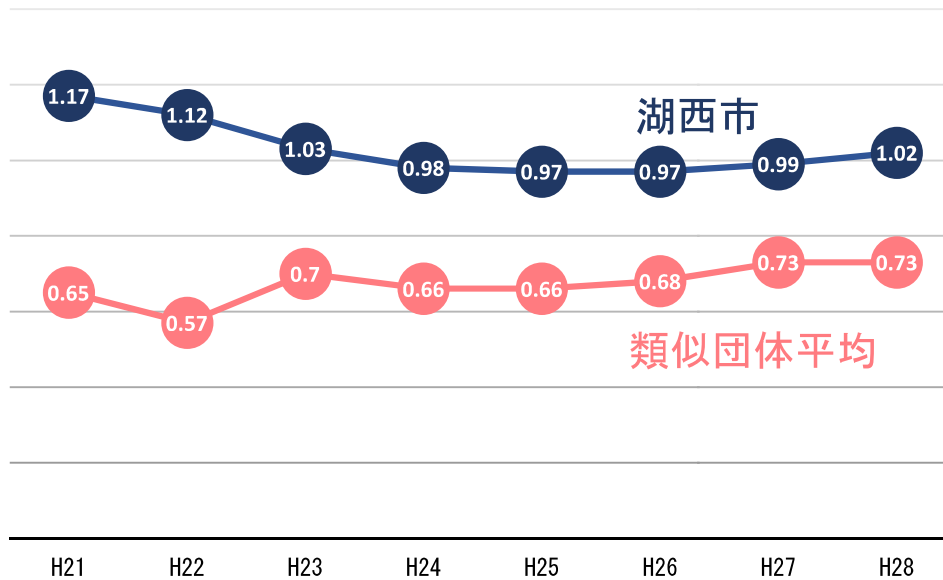


図. 財政力指数の推移 (出典：H25～H28 湖西市財政資料集)

7. 地価

鷺津地区の平成 16 年（2004 年）以降の地価推移は、漸減傾向で、近年はほぼ横ばい状態です。

ただし、No.2 及び No.5 地点については、平成 23 年（2011 年）以降、他の地点と比較して、地価の下落率が大きくなっています。

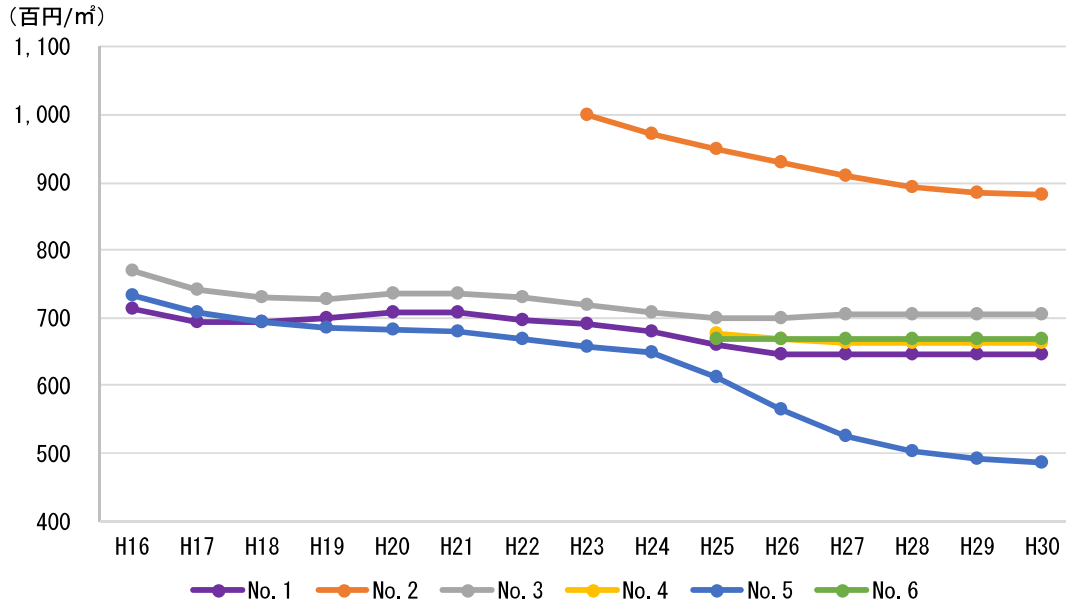


図. 地価の推移【鷺津地区：市街化区域内】

新所原地区の平成 16 年（2004 年）以降の地価推移は、ほぼ横ばい状態でしたが、平成 25 年（2013 年）以降は、やや上昇傾向にあります。

しかし、新所原駅に近い No.10 地点については、一貫して下落傾向で、特に平成 21 年（2009 年）以降の下落率が大きくなっています。

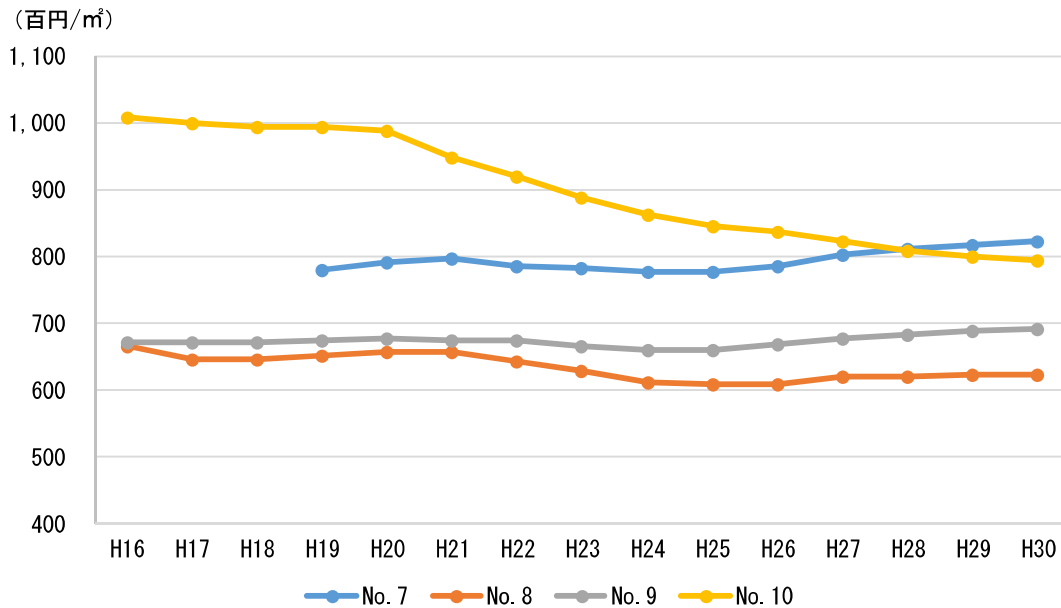


図. 地価の推移【新所原地区：市街化区域内】

新居地区の平成16年(2004年)以降の地価推移は、東日本大震災の影響から下落傾向で、近年はほぼ横ばい状態です。

No.14、No.15、No.16 地点は、平成23年(2011年)～平成28年(2016年)の間における下落率が、他の地点と比較して大きくなっています。

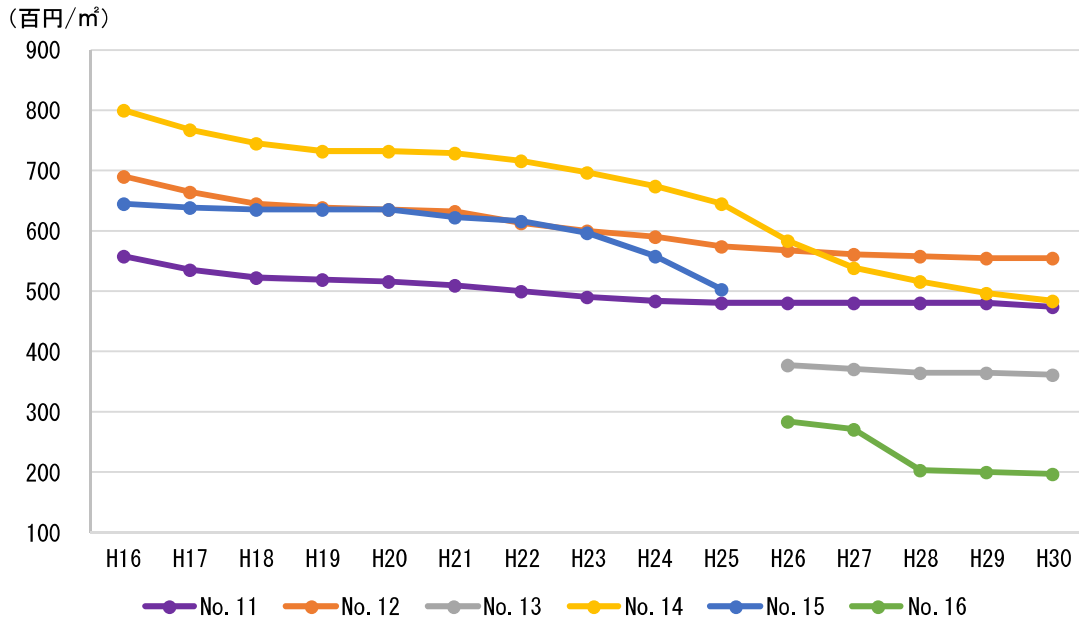


図. 地価の推移【新居地区：市街化区域内】

表. 地価調査地点

No.	地区	住所	種別
1	鷺津	鷺津字後庵336番28	地価公示
2		鷺津字横須賀5334番	地価公示
3		鷺津字小名川1040番1外	地価公示
4		新居町中之郷字あけぼの3992番	地価公示
5		鷺津字分川3010番	地価公示
6		新居町中之郷字あけぼの3943番	県地価調査
7	新所原	駅南2-13-3	地価公示
8		南台4-7-55	地価公示
9		梅田字ムメタ397番5	県地価調査
10		新所原3丁目13番137外	県地価調査
11	新居	新居町内山字林ノ谷366番79	地価公示
12		新居町中之郷字権現鼻1066番8	地価公示
13		新居町新居字源太松1750番18	地価公示
14		新居町新居字関門跡3354番4	地価公示
15		新居字若宮135番1	県地価調査
16		新居町新居字弁天2895番20	県地価調査

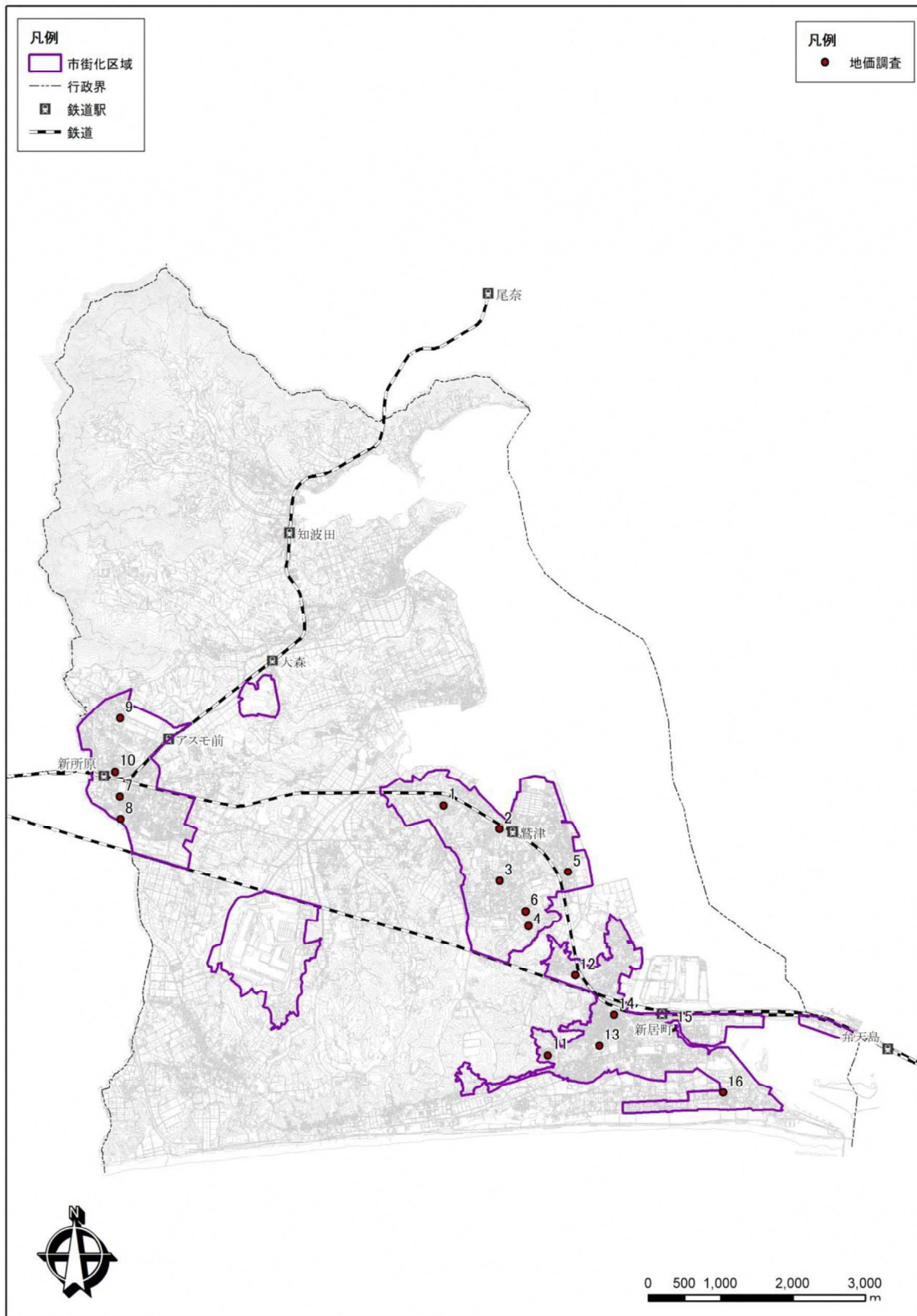


図. 地価調査地点位置図

(2) 都市構造の特性把握・評価

1. 都市構造分析

本市の都市構造について、「都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省都市局都市計画課・平成30年（2018年）4月）を基に分析を行い、その結果を以下に示します。

表. 都市構造分析結果一覧（その1）

評価分野：評価軸		【生活利便性】	全国 平均値	人口規模 5～10万	湖西市		
					2015年	2040年	
①生活利便性	居住機能の適切な誘導	1	日常生活サービスの徒歩圏充足度	24%	23%	19.7%	23.9%
		2	生活サービス(医療)施設の徒歩圏人口カバー率	68%	70%	73.6%	68.4%
		3	生活サービス(福祉)施設の徒歩圏人口カバー率	51%	56%	61.1%	74.3%
		4	生活サービス(商業)施設の徒歩圏人口カバー率	49%	50%	55.3%	57.0%
		5	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	41%	38%	37.7%	33.1%
	都市機能の適正配置	6	居住を誘導する区域の人口密度	30人/ha	26人/ha	26.0人/ha	25.5人/ha
		7	生活サービス(医療)施設の利用圏人口密度	18人/ha	15人/ha	13.1人/ha	28.6人/ha
		8	生活サービス(福祉)施設の利用圏人口密度	19人/ha	15人/ha	14.5人/ha	25.8人/ha
	公共交通の利用促進	9	生活サービス(商業)施設の利用圏人口密度	23人/ha	20人/ha	17.5人/ha	31.6人/ha
		10	公共交通の機関分担率	15%	9%	4.2%	—
			11	公共交通沿線地域の人口密度	32人/ha	26人/ha	33.7人/ha
評価分野：評価軸		【健康・福祉】	全国 平均値	人口規模 5～10万	湖西市		
					2015年	2040年	
②健康・福祉	徒歩行動の増加と市民の健康の増進	13	メタボリックシンドロームとその予備軍の割合	27%	—	24.5%	—
		14	徒歩と自転車の機関分担率	30%	22%	24.3%	—
	都市生活の利便性向上	15	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	58%	60%	64.0%	—
		16	高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	58%	63%	70.5%	84.3%
		17	保育所徒歩圏0～4歳人口カバー率	48%	52%	39.3%	43.6%
		18	買い物への移動手段における徒歩の割合	18%	11%	1.4%	—
	歩きやすい環境の形成	19	公共交通の機関分担率（再掲）	15%	9%	4.2%	—
		20	歩道整備率	50%	52%	62.4%	—
21		公園緑地の徒歩圏人口カバー率	57%	54%	56.5%	81.0%	
評価分野：評価軸		【安全・安心】	全国 平均値	人口規模 5～10万	湖西市		
					2015年	2040年	
③安全・安心	安全性の高い地域への居住誘導	22	防災上危険性が懸念される地域に居住する人口割合	—	—	20.8%	19.7%
	歩行者環境の安全性向上	23	歩道整備率(再掲)	50%	52%	62.4%	—
	市街地の安全性の確保	24	市民一人あたりの交通事故死亡者数	0.68人	0.49人	0.00人	—
		25	公共空間比率	—	—	19.5%	—
	市街地荒廃化の抑制	26	最寄り緊急避難場所までの平均距離	679m	749m	1179m	—
		27	空き家率	7.2%	7.3%	5.7%	—

表. 都市構造分析結果一覧（その2）

評価分野：評価軸		【地域経済】	全国 平均値	人口規模 5～10万	湖西市	
					2015年	2040年
④地域経済	サービス産業の活性化	28 従業者一人あたり第三次産業売上高	12.6百万円/人	13.3百万円/人	12.6百万円/人	—
		29 従業人口密度	14人/ha	13人/ha	16.9人/ha	—
		30 都市全域小売商業床面積あたりの売上高	80.4万円/㎡	—	90.1万円/㎡	—
	健全な不動産市場の形成	31 都市機能を誘導する区域における小売商業床効率	84.8万円/㎡	65.1万円/㎡	75.5万円/㎡	—
		32 空き家率（再掲）	7.2%	7.3%	5.7%	—
		33 平均住宅宅地価格	91千円/㎡	51千円/㎡	61千円/㎡	—
評価分野：評価軸		【行政運営】	全国 平均値	人口規模 5～10万	湖西市	
					2015年	2040年
⑤行政経営	都市経営の効率化	34 市民一人あたりの歳出額	543千円/人	481千円/人	369.6千円/人	—
		35 財力指数	0.56	0.57	0.97	—
		36 市街化調整区域等における開発許可面積の市街化区域等における開発許可面積に対する割合（過去3年間の平均値）	390%	254%	85.5%	—
		37 居住を誘導する区域の人口密度（再掲）	30人/ha	26人/ha	26.0人/ha	64.8人/ha
		38 公共交通沿線地域の人口密度（再掲）	32人/ha	26人/ha	33.7人/ha	41.9人/ha
		39 徒歩と自転車の機関分担率（再掲）	30%	22%	24.3%	—
	安定的な税収の確保	40 市民一人あたり税収額	105千円/人	98千円/人	152.8千円/人	—
		41 従業者一人あたり第三次産業売上高（再掲）	12.6百万円/人	13.3百万円/人	12.6百万円/人	—
		42 都市機能誘導区域における小売商業床効率（再掲）	84.8万円/㎡	65.1万円/㎡	75.5万円/㎡	—
		43 平均住宅宅地価格（再掲）	91千円/㎡	51千円/㎡	61千円/㎡	—
評価分野：評価軸		【エネルギー・低炭素】	全国 平均値	人口規模 5～10万	湖西市	
					2015年	2040年
⑥エネルギー・低炭素	運輸部門の省エネ・低炭素化	44 市民一人当たりの自動車CO2排出量	1.34t-CO2/年	1.23t-CO2/年	0.93t-CO2/年	—
		45 公共交通の機関分担率（再掲）	15%	9%	4.2%	—
	民生部門の省エネ・低炭素化	46 家庭部門における一人当たりのCO2排出量	0.49t-CO2/年	—	1.46t-CO2/年	—
		47 業務部門における従業者一人当たりのCO2排出量	1.32t-CO2/年	—	1.15t-CO2/年	—

2. 全国都市との比較

全国の都市と比較をすると、本市は、概ね5割の項目で平均を上回っている状況にあります。平均を下回っているものは、生活利便性分野で7項目、健康・福祉分野で5項目、安全・安心分野で1項目、地域経済分野で2項目あります。

特に、生活利便性分野の「公共交通の機関分担率」、健康・福祉分野の「徒歩と自転車の機関分担率」及び「買い物への移動手段における徒歩の割合」、安全・安心分野の「最寄緊急避難場所までの距離」は、より水準が低い状況にあります。

以上のことから、本市では、徒歩や公共交通など自動車に過度に依存しない移動環境の確立や、防災・防犯などの安全・安心対策の強化が大きな課題となっています。

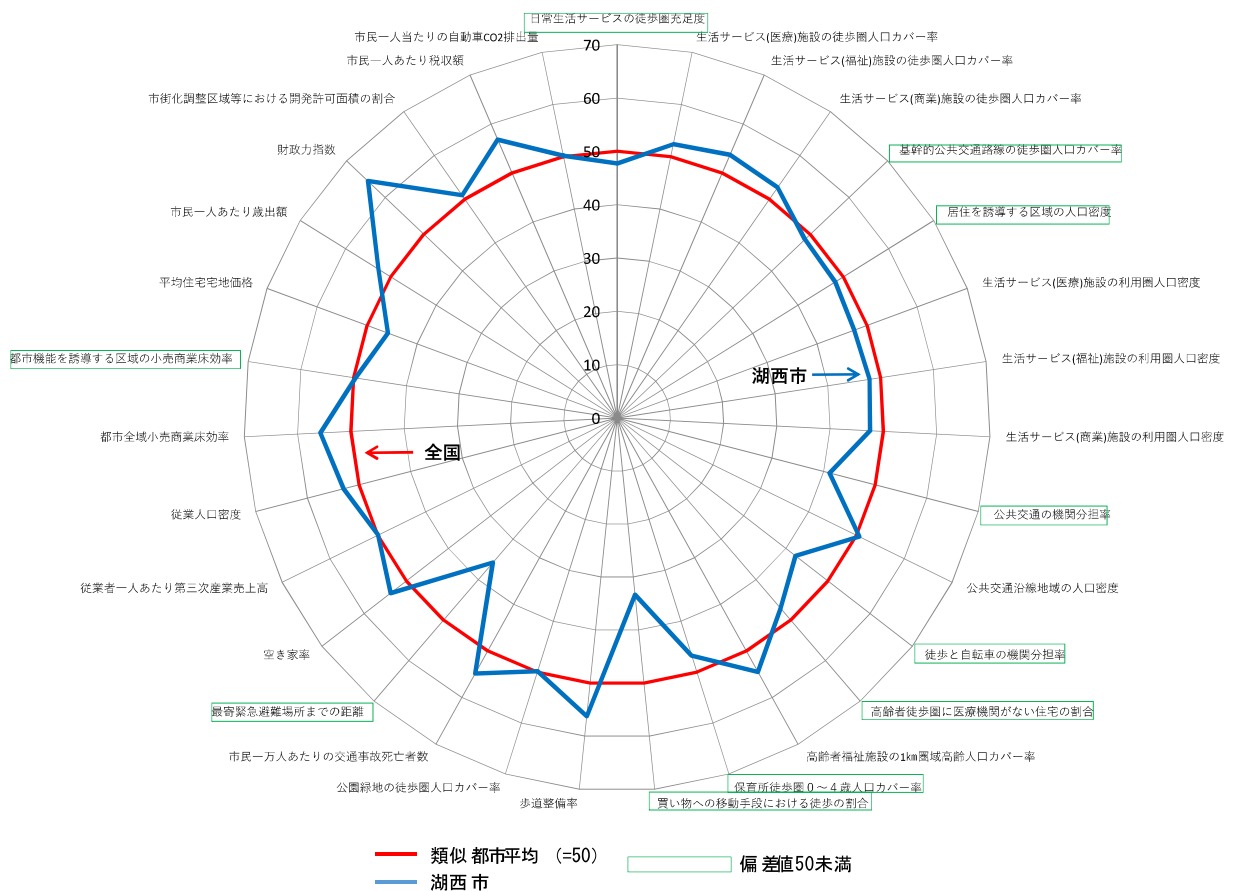


図. 全国都市との比較
(全国都市の平均値を50とした場合の偏差値の比較)

※以下の指標は、全国の市町村別個別値が公表されていないため、偏差値の算出を行っていない。

- ・メタボリックシンドロームとその予備軍の割合
- ・防災上危険性が懸念される地域に居住する人口割合
- ・公共空間比率
- ・家庭部門における一人当たりのCO2排出量
- ・業務部門における一人当たりのCO2排出量

表. 全国都市との比較

評価大項目	具体評価項目	全国偏差値	湖西市
①生活利便性	日常生活サービスの徒歩圏充足度	50	47.7
	生活サービス(医療)施設の徒歩圏人口カバー率	50	52.4
	生活サービス(福祉)施設の徒歩圏人口カバー率	50	53.7
	生活サービス(商業)施設の徒歩圏人口カバー率	50	52.7
	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	50	48.6
	居住を誘導する区域の人口密度	50	48.3
	生活サービス(医療)施設の利用圏人口密度	50	47.4
	生活サービス(福祉)施設の利用圏人口密度	50	47.9
	生活サービス(商業)施設の利用圏人口密度	50	47.5
	公共交通の機関分担率	50	41.2
	公共交通沿線地域の人口密度	50	50.6
②健康・福祉	徒歩と自転車の機関分担率	50	42.3
	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	50	47.1
	高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	50	54.5
	保育所徒歩圏0～4歳人口カバー率	50	46.7
	買い物への移動手段における徒歩の割合	50	33.4
	歩道整備率	50	56.2
	公園緑地の徒歩圏人口カバー率	50	49.8
③安全・安心	市民一人あたりの交通事故死亡者数	50	54.9
	最寄緊急避難場所までの距離	50	35.8
	空き家率	50	53.7
④地域経済	従業者一人あたり第三次産業売上高	50	50.0
	従業人口密度	50	53.0
	都市全域小売商業床効率	50	55.7
	都市機能を誘導する区域の小売商業床効率	50	49.6
	平均住宅宅地価格	50	45.8
⑤行政経営	市民一人あたり歳出額	50	52.8
	財政力指数	50	64.5
	市街化調整区域等における開発許可面積の割合	50	50.9
	市民一人あたり税収額	50	56.8
⑥エネルギー・低炭素	市民一人当たりの自動車CO2排出量	50	50.2

は、全国都市平均を下回るもの

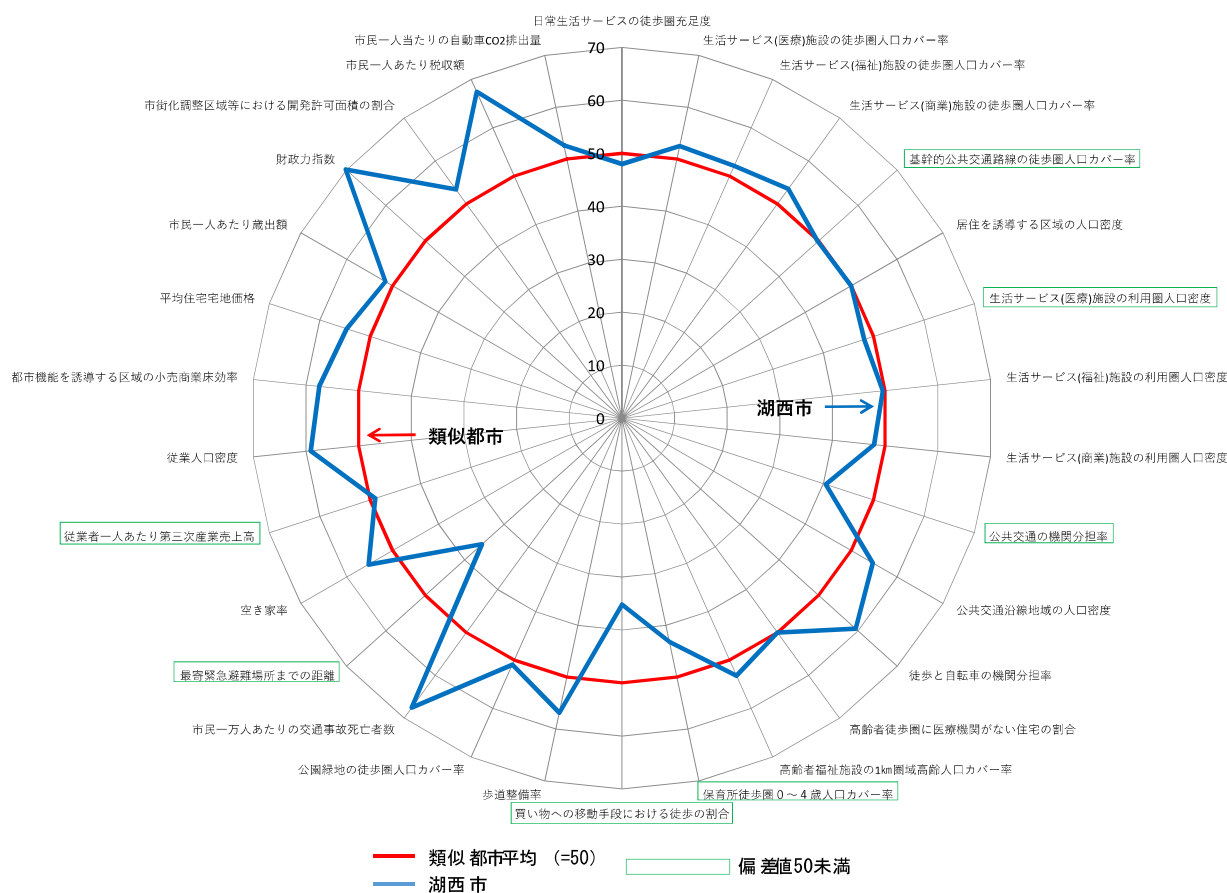
3. 類似都市（人口5～10万人）との比較

人口規模が同水準（人口5～10万人）である類似都市（以下、「類似都市」という。）と比較すると、本市は7割の項目で平均を上回っている状況にあります。

平均を下回っているものは、生活利便性分野で6項目、健康・福祉分野で2項目、安全・安心分野で1項目、地域経済分野で1項目あります。

特に、生活利便性分野の「公共交通の機関分担率」、健康・福祉分野の「買い物への移動手段における徒歩の割合」、安全・安心分野の「最寄緊急避難場所までの距離」は、より水準が低い状況にあります。

以上のことから、本市では、全国都市との比較と同様、徒歩や公共交通など過度に自動車に依存しない移動環境の確立や、防災・防犯などの安全・安心対策の強化が大きな課題となっています。



※以下の指標は、全国の市町村別個別値が公表されていないため、偏差値の算出を行っていない。

- ・メタボリックシンドロームとその予備軍の割合
- ・防災上危険性が懸念される地域に居住する人口割合
- ・公共空間比率
- ・都市全域小売商業床効率
- ・家庭部門における一人当たりのCO2排出量
- ・業務部門における一人当たりのCO2排出量

表. 類似都市（人口5～10万人）との比較

評価大項目	具体評価項目	類似都市偏差値	湖西市
①生活利便性	日常生活サービスの徒歩圏充足度	50	48.0
	生活サービス(医療)施設の徒歩圏人口カバー率	50	52.5
	生活サービス(福祉)施設の徒歩圏人口カバー率	50	52.1
	生活サービス(商業)施設の徒歩圏人口カバー率	50	53.5
	基幹的公共交通路線の徒歩圏人口カバー率	50	49.8
	居住を誘導する区域の人口密度	50	50.0
	生活サービス(医療)施設の利用圏人口密度	50	48.1
	生活サービス(福祉)施設の利用圏人口密度	50	49.6
	生活サービス(商業)施設の利用圏人口密度	50	47.9
	公共交通の機関分担率	50	40.5
	公共交通沿線地域の人口密度	50	54.7
②健康・福祉	徒歩と自転車の機関分担率	50	59.4
	高齢者徒歩圏に医療機関がない住宅の割合	50	50.0
	高齢者福祉施設の1km圏域高齢人口カバー率	50	53.2
	保育所徒歩圏0～4歳人口カバー率	50	43.2
	買い物への移動手段における徒歩の割合	50	35.2
	歩道整備率	50	56.8
	公園緑地の徒歩圏人口カバー率	50	51.0
③安全・安心	市民一人あたりの交通事故死亡者数	50	67.6
	最寄緊急避難場所までの距離	50	35.6
	空き家率	50	55.3
④地域経済	従業者一人あたり第三次産業売上高	50	49.0
	従業人口密度	50	59.1
	都市機能を誘導する区域の小売商業床効率	50	57.5
	平均住宅宅地価格	50	54.7
⑤行政経営	市民一人あたり歳出額	50	51.6
	財政力指数	50	70.2
	市街化調整区域等における開発許可面積の割合	50	53.3
	市民一人あたり税収額	50	67.5
⑥エネルギー・低炭素	市民一人当たりの自動車CO2排出量	50	52.7

は、類似都市（人口5～10万人）平均を下回るもの

第4章 湖西市の課題



第4章 湖西市の課題

(1) 各分野別の課題の抽出

湖西市における都市の現況及び都市構造の特性より、各分野別に本市の課題を抽出しました。

1. 人口動態

都市の現状と将来	課題等
<ul style="list-style-type: none"> ● 本市の人口は、平成17年の60,994人をピークに減少に転じ、今後も減少する。人口減少に伴い、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する一方で、高齢者数、高齢化率は上昇する。 ● 市街化調整区域に全人口の約45%が分布しているが、密度は低く、市街化区域を中心に人口の大半がまとまって分布している。 ● DID地区の面積は、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広がっている。 ● 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。 ● 郊外の集落地においては、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	課題等
<ul style="list-style-type: none"> ● JR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10件程度であり、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。空き家率は5.7%で、全国平均値5.3%、静岡県平均値5.0%を上回っており、適切な居住誘導を進めていかなければ、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	課題等
<ul style="list-style-type: none"> ● 生活サービス施設は人口が集中している市街化区域内、あるいは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。 ● JR 駅周辺では、飲食店や小売店などの商業施設が少なく、閑散としており、商業活動に停滞が見られる。 ● 医療、福祉、商業施設の徒歩圏人口カバー率は、全国平均値、類似都市平均値を上回っている。 ● 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"> ● 市街地では、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。 ● JR 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。 ● 現在、保育所の設置促進などの対策を進めており、子育て世代を生活利便性の高い区域へ誘導を図りつつ、適切な配置が必要。

4. 公共交通

都市の現状と将来	課題等
<ul style="list-style-type: none"> ● 公共交通の利用者数は、JR 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8万人程度で推移している。 ● 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が低水準となっている。 ● 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、本市は自動車への依存度が高い。 ● 基幹的公共交通路線であるJR 東海道本線の徒歩圏人口カバー率（2015年37.7%、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、鷲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	課題等
<ul style="list-style-type: none"> ● 近年大きな水害は発生していないが、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。 ● 過去にかけ崩れや地滑りなど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。 ● 土砂災害や津波による浸水被害など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%である。 ● 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倍以上であり、発災時の安全性が懸念される。 	<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。 ● 津波浸水エリアのため、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	課題等
<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、近年の景気回復により、やや復調基調となっている。 ● 市民1人あたりの歳出額、財政力指数は、全国平均値と比較しても高水準となっており、財政面において効率的な経営ができています。また、市民1人あたりの税収額は、全国平均値を大きく上回っており、高水準となっている。 ● 少子高齢・人口減少社会の本格的な到来により、今後は社会保障支出が増大し、公共施設の整備や維持管理など、社会資本整備に充てられる財源は限られてくる。 ● 社会資本は、都市生活や都市活動を支える上で必要不可欠なものであるが、従来の整備・開発に重点を置いたまちづくりでは、財政上都市を持続させることは難しく、多くの施設は老朽化が進み、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。

(2) 3つの視点別の課題の整理

各分野別の課題を踏まえ、「都市機能」、「居住」、「公共交通」の3つの視点で、本市の課題を整理しました。

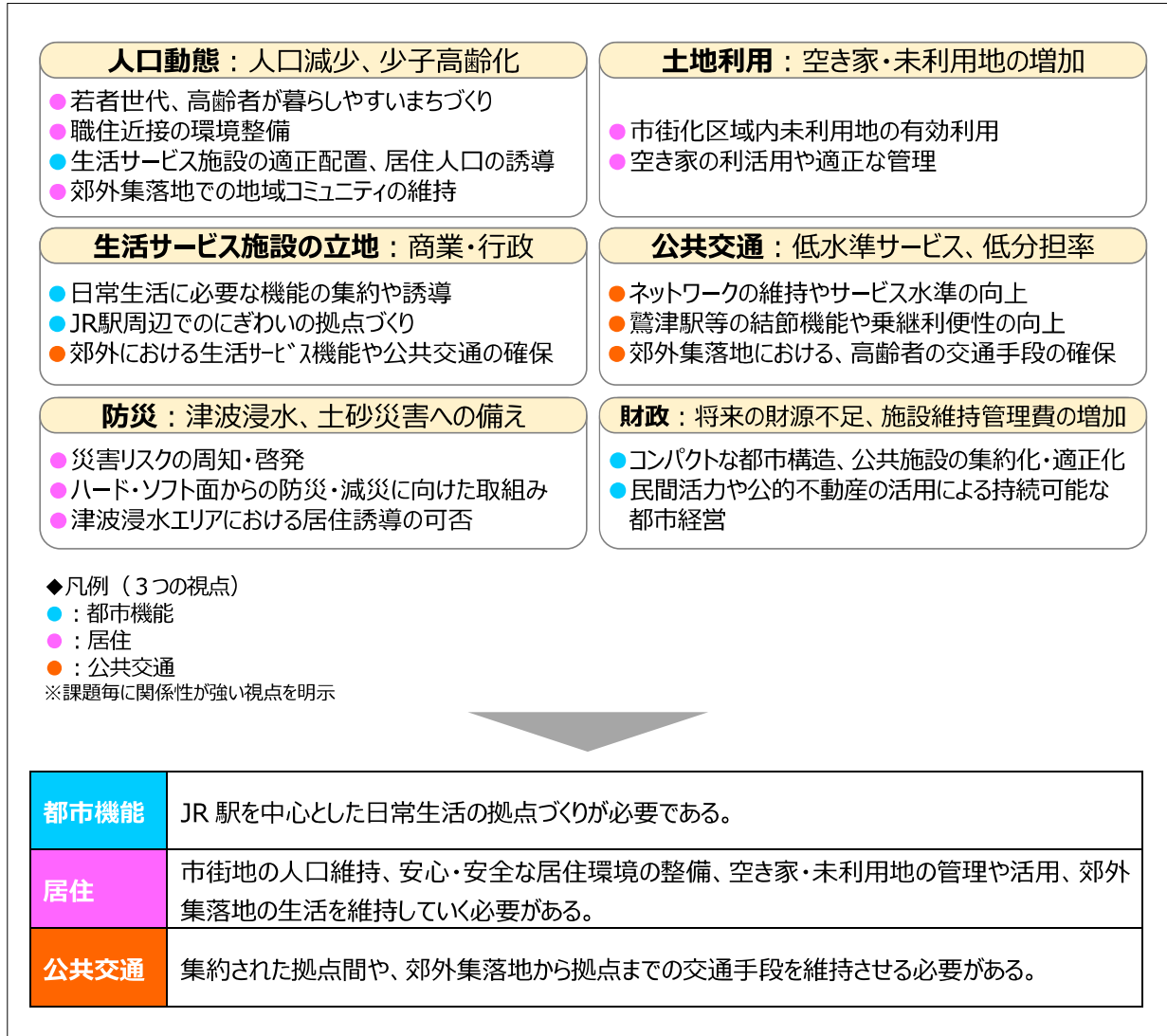


図. 3つの視点別の課題の整理

第5章 立地適正化の方針



第5章 立地適正化の方針

(1) 立地適正化の基本方針

1. 3つの基本方針とまちづくりの方針

本市の人口は減少傾向にあり、2045年推計人口は51,585人で、ピーク時(2005年)の人口から15%減少することとなります。このままでは人と人の交流が減り、地域のつながりが薄れ、さらに地域経済の縮小や都市の低密度化による生活利便性の低下や行政サービス、インフラの維持管理の非効率化などの影響は大きくなります。

これらの影響がまだ少ないうちに、強靱で自立した新たな地域社会の構築に取り組む必要があります。

本市が取り組む立地適正化計画は、都市サイズのコンパクト化や医療福祉、行財政など個別分野の課題に対応するだけでなく、都市の成長を同時に実現することを目指すものです。

本市は、2040年を見据えた立地適正化計画の策定にあたり、市街地への居住・都市機能の誘導を推進するとともに、産業の維持・発展を図りながら、これらが有効に機能するように様々なネットワークを構築していくことを基本とし、第3章で整理した3つの視点別の課題と本市の総合計画及び都市計画マスタープランを踏まえ、本市における立地適正化の基本方針を次のとおり設定するとともに、まちづくりの方針として、「人とまちをつなぐ持続可能な集約・連携型のまちづくり」を目指します。

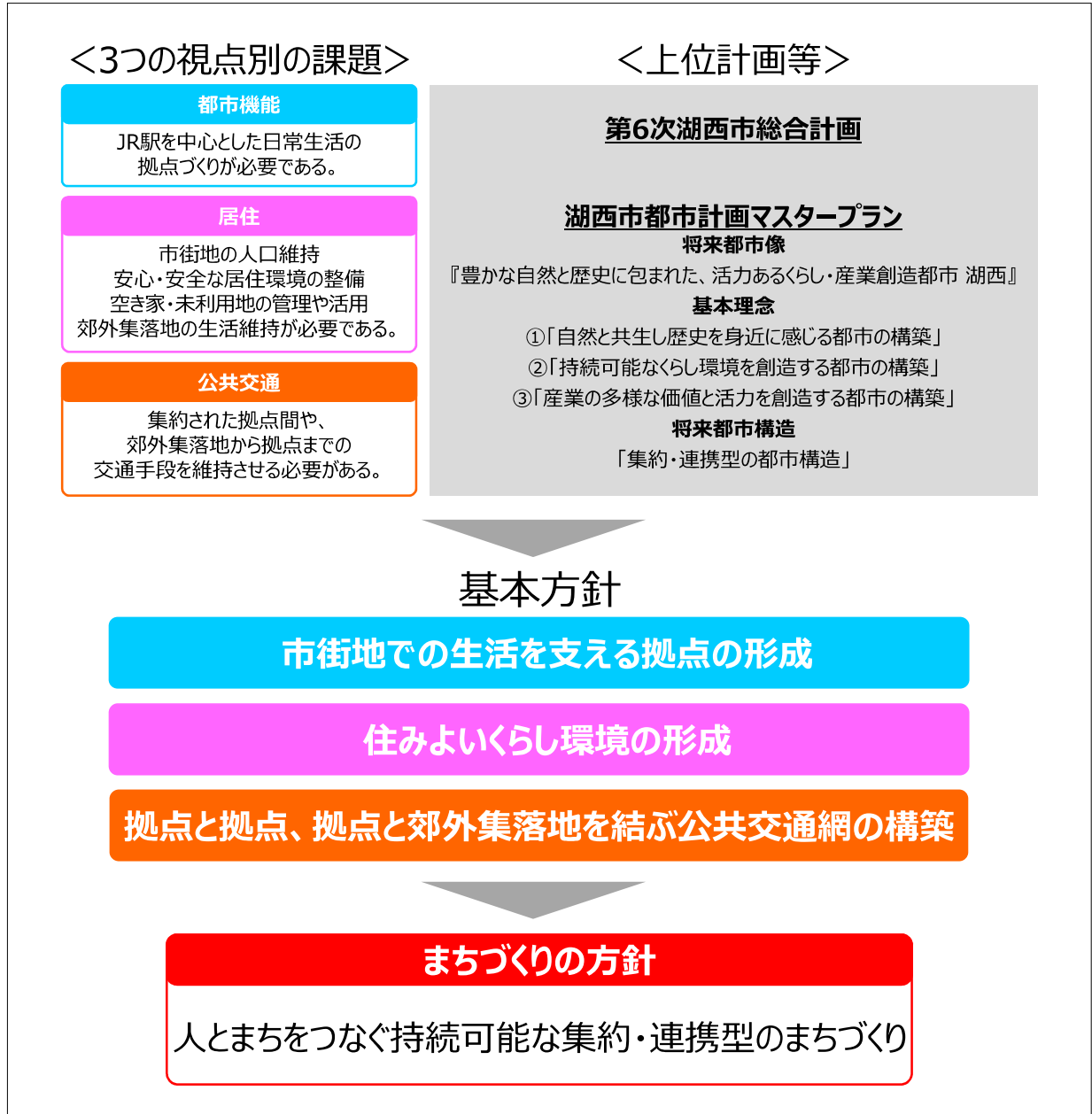


図. 立地適正化の3つの基本方針とまちづくりの方針

2. 立地適正化の基本方針の具体的内容

前項で整理した立地適正化における基本方針について、本市の立地適正化における方向性を共有するために、具体的な内容を以下に示します。

表. 立地適正化の基本方針の具体的内容

都市機能	1. 市街地での生活を支える拠点の形成 ● 商業、医療・福祉、子育て施設等の都市機能を誘導し、生活利便性を向上する。
居住	2. 住みよいくらし環境の形成 ● 空き家・未利用地の活用や土地区画整理事業等により定住・移住の促進を図る。 ● 災害リスクの少ない地域への居住の誘導とハード・ソフト両面からの被害の最小化を図る。
公共交通	3. 拠点間の公共交通体系の充実 ● 拠点間をつなぐ公共交通ネットワークの再構築を図る。 ● 拠点と郊外集落地を結ぶ利便性の高いネットワークの構築を図る。

(2) 目指すべき都市の骨格構造

前段で整理した立地適正化の方針を踏まえ、本市が目指すべき都市の骨格構造を次のとおり設定します。

骨格構造は、人やモノが集積し、賑わいをもたらす「拠点」と人やモノの動きを支える「軸」により構成します。各拠点においては、都市機能の集約、利便性の向上、一定の人口密度を保つための居住促進により、メリハリあるまちづくりを実現し、本市全体の都市の核として活力・にぎわいの創出を推進します。

1. 都市拠点・地域拠点

JR 東海道本線 3 駅（鷺津駅、新居町駅、新所原駅）周辺は、鉄道駅開設に伴う利用者の増加により、事業や居住目的による土地利用のポテンシャルが高まった地域です。

駅近接という立地条件から今後長期的に見ても事業や居住目的による潜在的な土地利用ニーズが見込まれ、人口密度も比較的高く推移すると予測されています。

これを確実にするために、3 駅周辺は人口減少を抑制し、都市の成長をリードすべき役割を担う都市拠点または地域拠点として設定します。

なお、3 駅周辺のうち、上位関連計画において本市の中心的な拠点として位置付けのある鷺津駅周辺を都市拠点とし、新居町駅周辺及び新所原駅周辺を地域拠点とします。

2. 集落拠点

市街化調整区域に位置する郊外の集落地域のうち、地域コミュニティの核となる生活サービス施設や公共交通の利便性が比較的高い状況にある大知波、入出、太田、新所、古見・吉美、白須賀の各地域に集落拠点を設定します。

3. 公共交通軸（広域連携軸・都市内連携軸）

JR 3 駅間や市外を結ぶ JR 東海道本線は、市内の拠点間の結びつきや市外からの来訪者による広域交流を支える広域連携軸として設定します。

また、市民の日常生活に必要な移動手段となる、都市拠点・地域拠点から集落拠点を結ぶ天竜浜名湖線や基幹的なバス路線（運行頻度の高いバス路線）については、都市内連携軸として設定し、将来的にも機能維持を図ることとします。

表. 目指すべき都市の骨格構造の拠点及び軸

	名称	方向性	具体的な場所・施設等
拠点	都市拠点	鷺津駅を中心に、市民の快適な生活環境を支える都市機能（商業、医療、福祉、子育て、文化）を集約し、様々な活動や交流・賑わいの中心となる拠点	鷺津駅周辺を中心とする市街地
	地域拠点	新居町駅及び新所原駅周辺の身近な生活を支える都市機能を維持しながら、交通結節点として利便性を向上させる拠点	新居町駅、新所原駅周辺の市街地
	集落拠点	郊外の既存集落の生活を維持できるよう、生活サービス機能を確保しつつ、拠点間の連携により不足する機能を補完する拠点	大知波、入出、太田、新所、古見・吉美、白須賀の各地区
軸	広域連携軸	都市拠点と地域拠点間の人やモノの動きを支える軸	JR 東海道本線
	都市内連携軸	都市・地域拠点と集落拠点間の人やモノの動きを支える軸	天竜浜名湖線 基幹的なバス路線（路線バス、コミュニティバス）

表. 上位計画等での拠点の位置付け

	エリア	上位計画等での位置付け				立地適正化計画における位置付け(案)
		新・湖西市総合計画	湖西市都市計画マスタープラン	湖西都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針	湖西市地域公共交通網形成計画	
市街化区域	■鷺津駅周辺	都市拠点	都市拠点	都市拠点	都市拠点	都市拠点
	■新居町駅周辺	観光・レクリエーション拠点	地域拠点	地域拠点	地域拠点	地域拠点
	■新所原駅周辺	商業・業務地域				
市街化調整区域	■大知波地区 ■入出地区 ■太田地区 ■新所地区 ■古見・吉美地区 ■白須賀地区	集落地域 ※古見・吉美地区除く	主要集落地域	集落地域 ※古見・吉美地区除く	地区拠点	集落地域 (市街化調整区域)

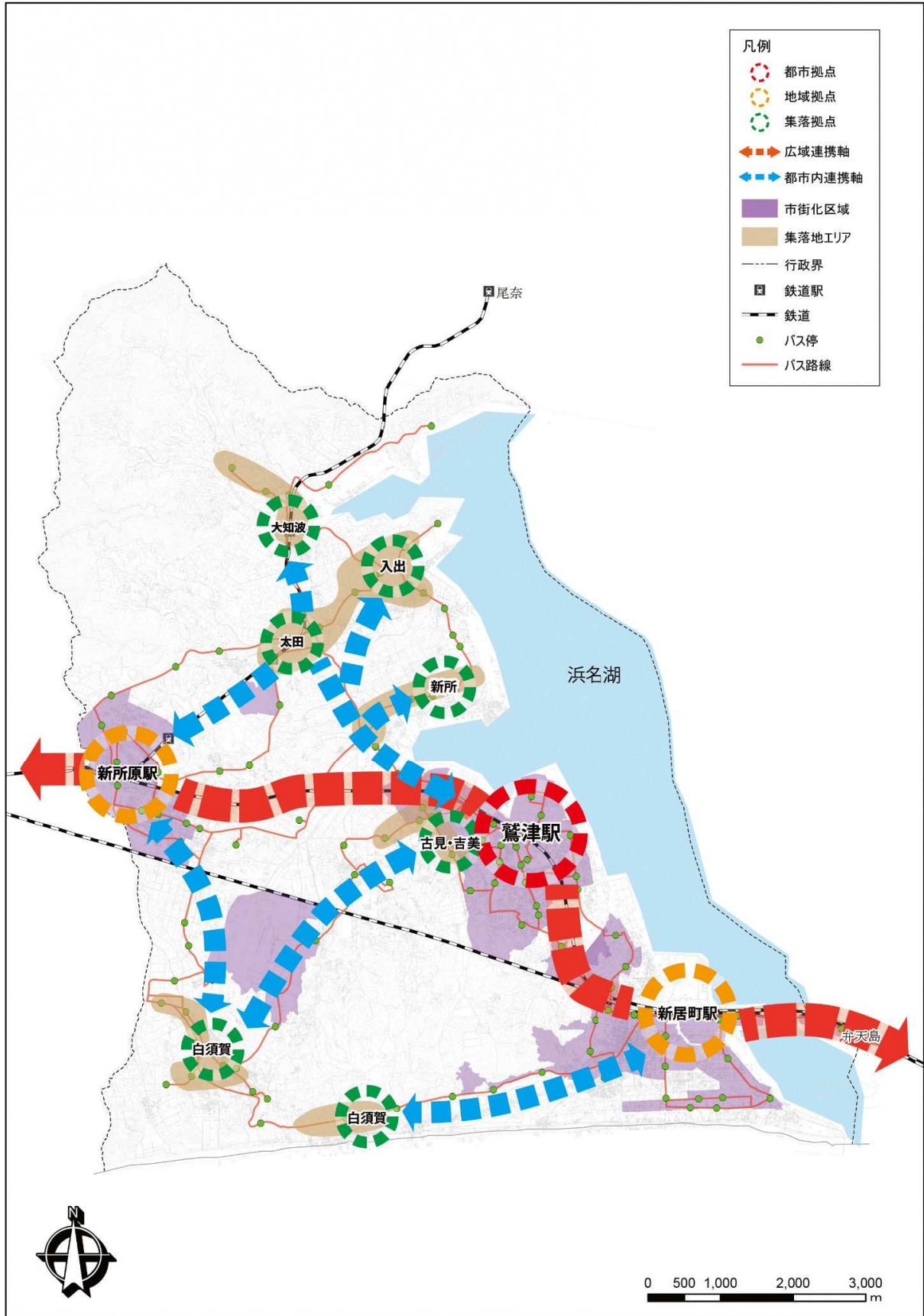


図. 立地適正化計画における目指すべき都市の骨格構造