

湖西市都市計画マスタープラン

～全体構想改定素案～

文中文字の色凡例

- ・ **赤文字** : 加筆修正した部分
- ・ **青文字** : 削除した部分

令和5年11月27日現在

湖 西 市

目 次

序 章 計画策定にあたって

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

第1章 湖西市の現状と都市づくりの課題

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

第2章 全体構想

- 1. 都市づくりの基本理念.....40
- 2. 将来都市像.....44
- 3. 将来都市構造.....46
- 4. 分野別都市づくり方針.....64

第3章 地域別構想

- 1. 地域区分の考え方.....
- 2. 中部地域まちづくり構想.....
- 3. 東部地域まちづくり構想.....
- 4. 西部地域まちづくり構想.....
- 5. 南部地域まちづくり構想.....
- 6. 北部地域まちづくり構想.....

第3章 まちづくりの実現に向けて

- 1. 市民協働のまちづくりの推進.....
- 2. 都市計画制度等の活用.....
- 3. 都市計画マスタープランの進行管理・見直し.....

序 章

計画策定にあたって

1. 都市計画マスタープランとは
2. 湖西市都市計画マスタープランの概要

序 章

計画策定にあたって

○「計画策定にあたって」について

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

1. 都市計画マスタープランとは

1-1 都市計画マスタープランの法的位置づけ

○都市計画法に規定された

「市町村の都市計画に関する基本的な方針」

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

1-2 都市計画マスタープランの役割

○長期的なまちづくりの考え方の明確化

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

○都市計画の決定・変更等の根拠

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

○まちづくりの担い手のための「まちづくりガイドライン」

都市計画マスタープランは、市民^①、まちづくり活動団体、事業者・行政など、まちづくりの担い手の連携のあり方やまちづくりの進め方、また具体的な実現方策等を示した「まちづくりガイドライン」として共有・活用されるものです。

1-3 都市計画マスタープランにおける「将来」

○概ね 20 年後の将来を見据えたプラン

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

2. 湖西市都市計画マスタープランの概要

2-1 湖西市都市計画マスタープラン策定の背景

○旧湖西市及び旧新居町の合併による「湖西市」の誕生

~~平成22年3月、旧湖西市と旧新居町の合併により、新たな「湖西市」が誕生しました。このことから、新たな都市としてのまちづくりの考え方を明らかにする必要があったため、新たな都市計画マスタープランを策定することとしました。~~

○改定された上位・関連計画との整合

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

○旧市町時代の都市計画マスタープラン策定から令和6年3月で10数年経過

~~合併以前、旧湖西市では平成13年3月に、また旧新居町では平成18年3月に都市計画マスタープランを策定していました。現在、旧湖西市の策定から13年が、また旧新居町の策定から8年が経過したことから、計画を見直す契機と捉え、新たな都市計画マスタープランを策定することとしました。~~

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

○社会・経済情勢の大きな変化

少子高齢化、人口・世帯数減少社会の本格的到来、産業構造の変化、また環境・エネルギー問題の顕在化や、コロナ禍を契機としたライフスタイルの変化、南海トラフ巨大地震、異常気象により頻発化・激甚化する自然災害に対する意識の更なる高まり、さらにSDGs、デジタル技術の利活用、カーボンニュートラルへの対応が求められる

~~物・情報ネットワークの広域化や地方分権改革の進行~~など、都市を取り巻く社会・経済情勢は大きく変化してきており、わが国は時代の変革期を迎えています。

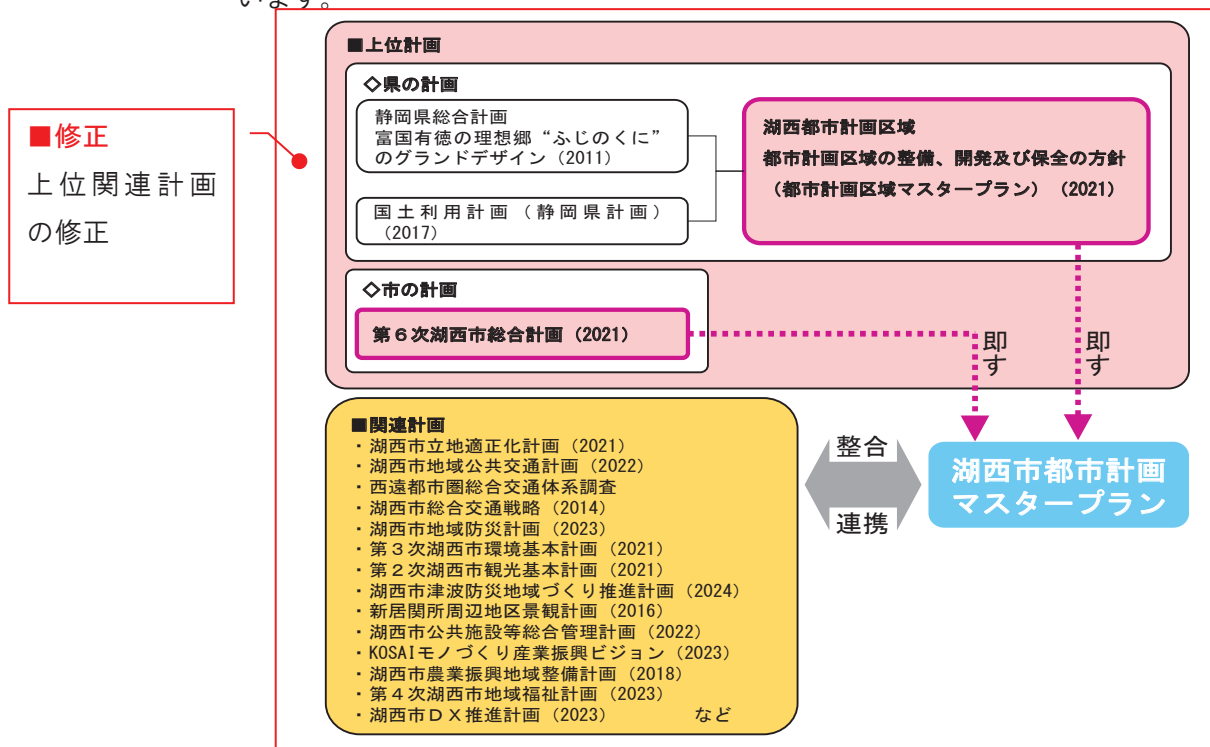
本市においても、このような時代の変化に対応した将来都市像を描き、それに基づくまちづくりを適切に進める必要があることから、~~新たな~~都市計画マスタープランを改定策定することとしました。



2-2 湖西市都市計画マスタープランの位置づけ

○上位計画に即し、関連計画と整合・連携

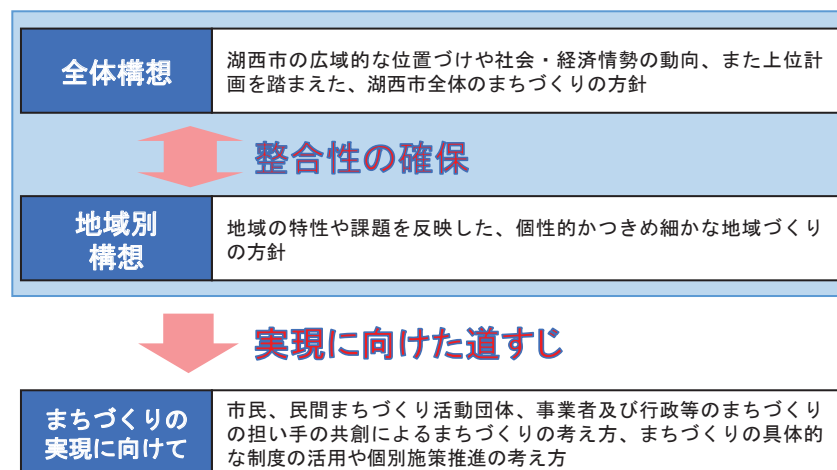
湖西市都市計画マスタープランは、本市が策定する「総合計画」や、静岡県が策定する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」といった上位計画に即すとともに、農業、交通、環境、防災、景観など関連する他分野の計画と整合・連携を図って策定しています。



2-3 湖西市都市計画マスタープランの構成

○全体構想、地域別構想、まちづくりの実現に向けて で構成

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



第1章

湖西市の現状と 都市づくりの課題

1. 湖西市の現状
2. 湖西市の都市づくりの課題

第1章

湖西市の現状と都市づくり の課題

1. 湖西市の現状

■修正

R3 年版湖西市統計書より
面積修正

(1) 都市の位置

本市は、静岡県最西端に位置し、浜松市及び愛知県豊橋市に隣接する面積 ~~86.56~~ **86.65** km² の都市です。本市の東西距離は約 11km、南北距離は約 13km で、南北にやや長い形状をしています。

また、本市の東部は浜名湖に面し、南部は遠州灘に面しています。

■修正

基盤整備状況
の更新



図. 湖西市の位置

(2) 自然的状況

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

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

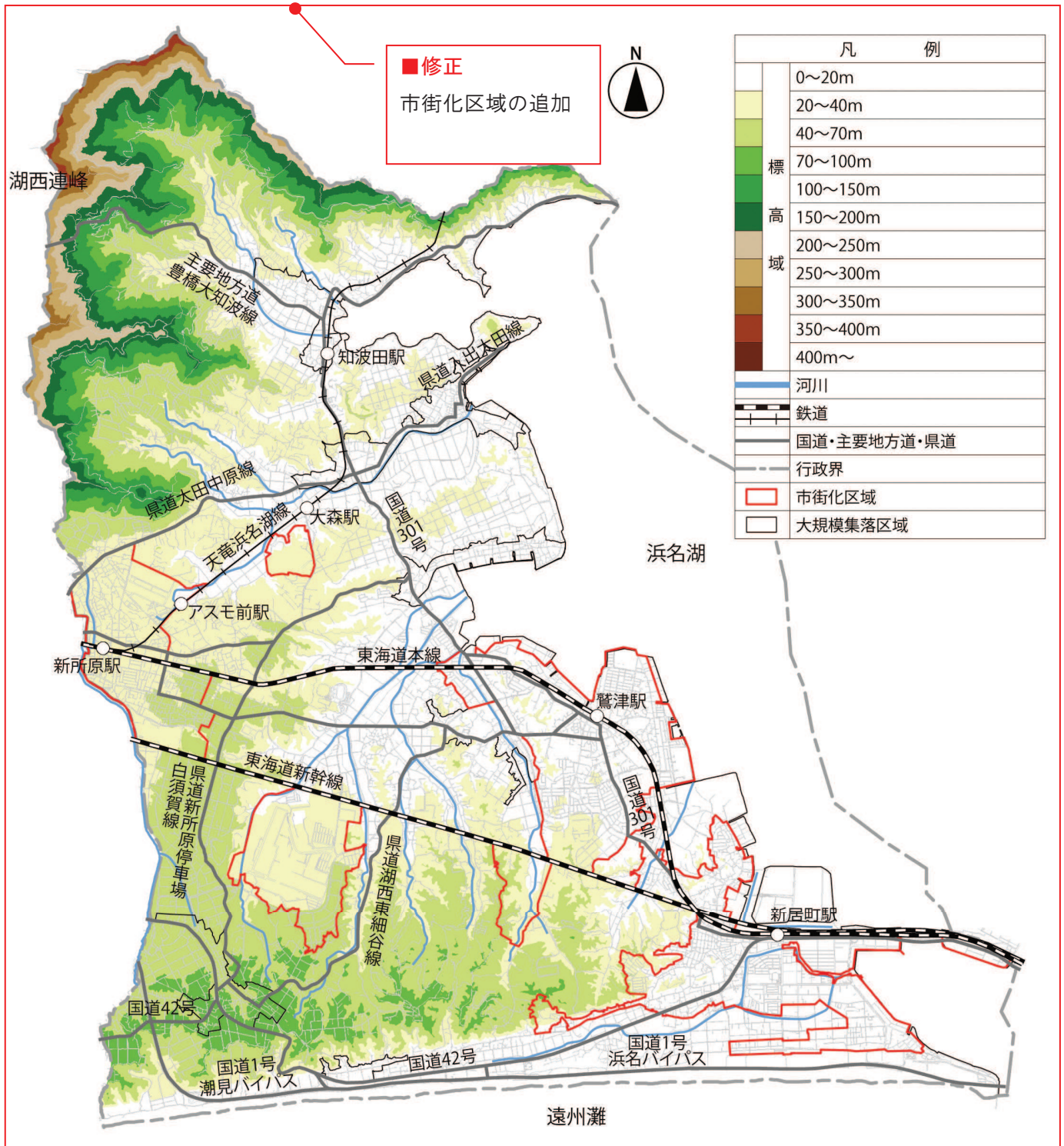


図. 自然概況

(3) 人口・世帯

①人口及び世帯数の推移

国勢調査による 2020 年(令和 2 平成 22 年)の本市の人口は 57,885~~60,107~~人であり、2010 年(平成 22 年)以降減少傾向が続いています~~17 年まで続いていた微増傾向が初めて減少に転じました。~~

一方、総世帯数は 23,005~~21,619~~世帯で、経年的に微増傾向が続いています。また、世帯構成員の平均~~あたり人口~~は約 2.5~~2.8~~人であり、経年的に微減傾向が続いています。

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

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

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

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

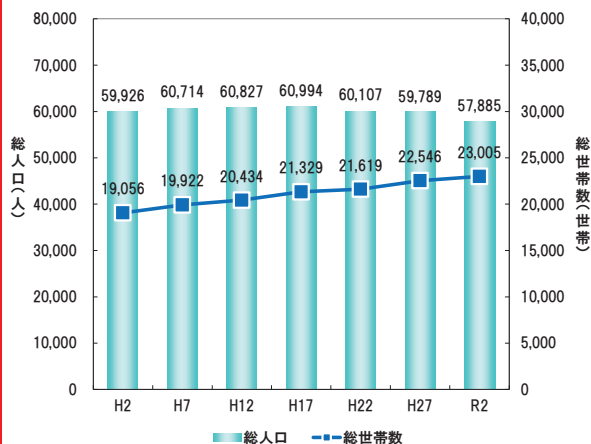
■修正

データ更新

■修正

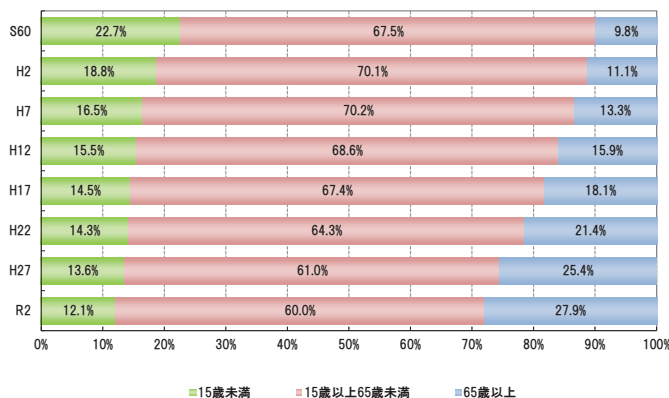
時点更新

【人口及び世帯数の推移】



出典:各年国勢調査

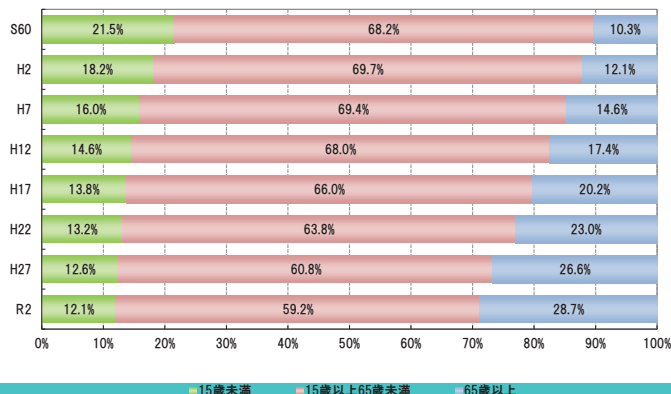
【年齢階層別人口割合の推移(湖西市)】



■修正

データ更新

【年齢階層別人口割合の推移(全国)】



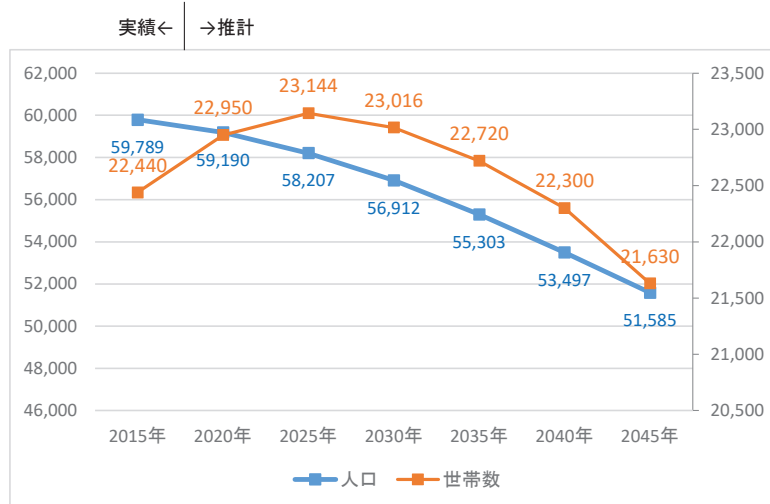
【年齢階層別人口割合の推移(静岡県)】



②人口及び世帯数の将来予測

国立社会保障・人口問題研究所による推計によると、本市の人口は 2015 年（平成 27 年）の 57,789 人から、2045 年（令和 27 年）には 51,585 人に減少することが予測されています。本市の世帯数は 2025 年（令和 7 年）までは増加傾向で推移するものの、その後は減少傾向に転じるものと予測されています。

【人口、世帯数の将来推計】



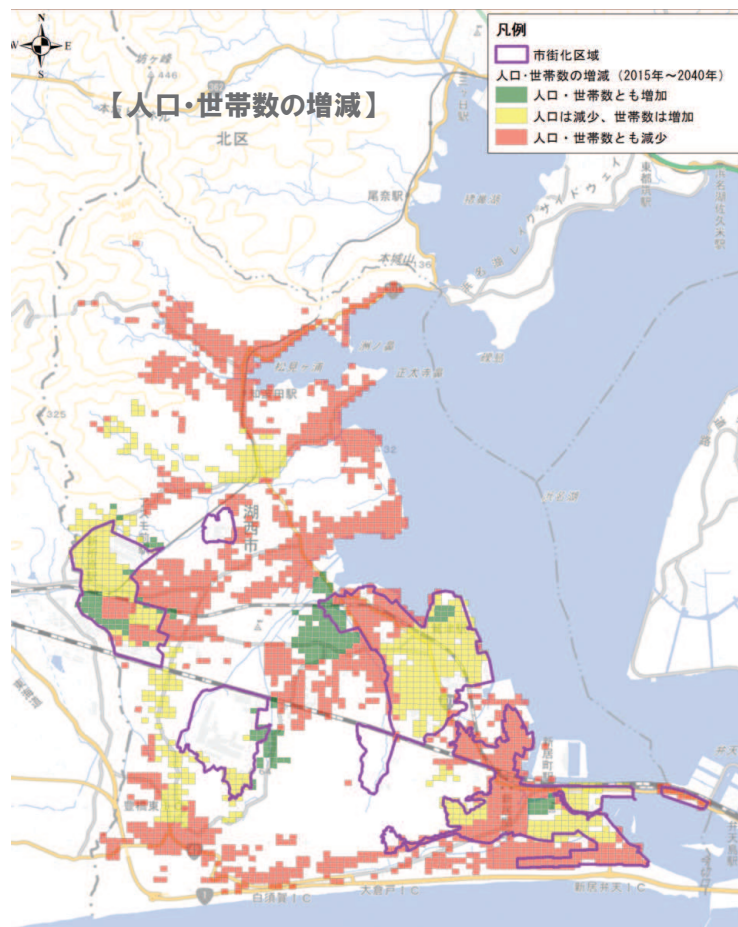
出典：国立社会保障・人口問題研究所（2018 年推計）

■修正
追加

2015 年（平成 27 年）～2040 年（令和 22 年）にかけて、人口・世帯数ともに減少するメッシュが多く見られます。

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

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

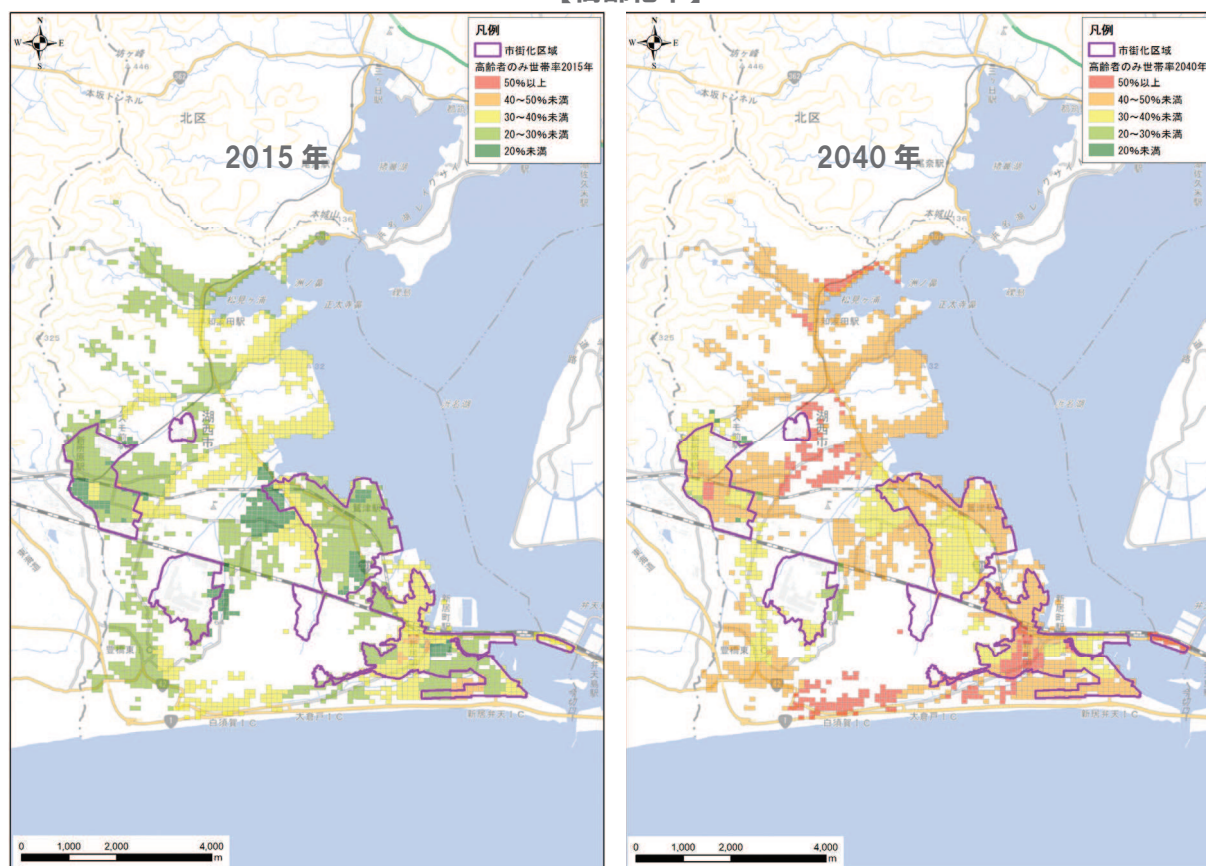


出典：国立社会保障・人口問題研究所（2018 年推計）

高齢化率は、2015年（平成27年）には40%以上のメッシュがあまり見られませんが、2040年（令和22年）には多くのメッシュで高齢化率が大きく上昇し、40%以上のメッシュ数が3分の1程度まで増加します。

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

【高齢化率】



出典：国立社会保障・人口問題研究所

■修正

追加

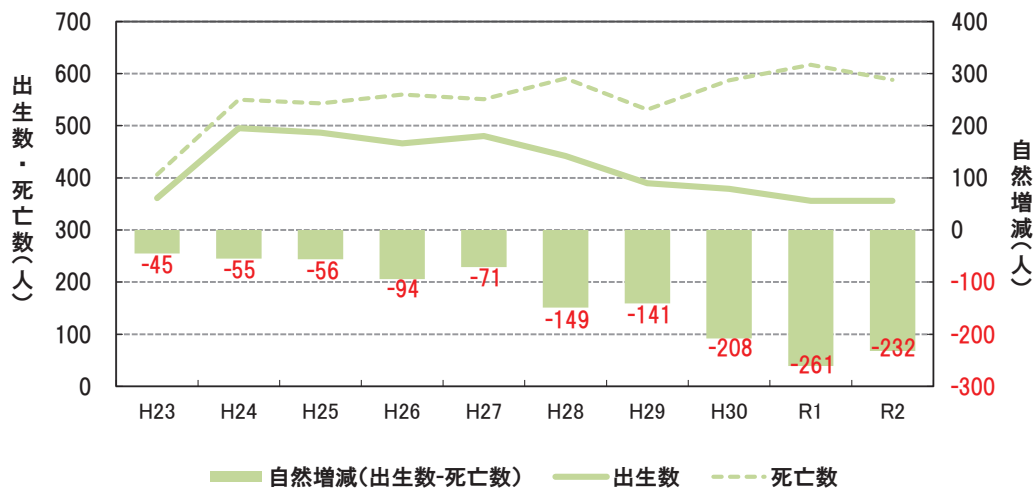
③②人口動態

本市の人口動態のうち、自然動態については、~~平成20年までは出生数が死亡数を上回る「自然増」の状態が続いていたものの、平成21年以降は、死亡数が出生数を上回る「自然減」の状態が続いており、かつ自然減が拡大する傾向にあります。~~

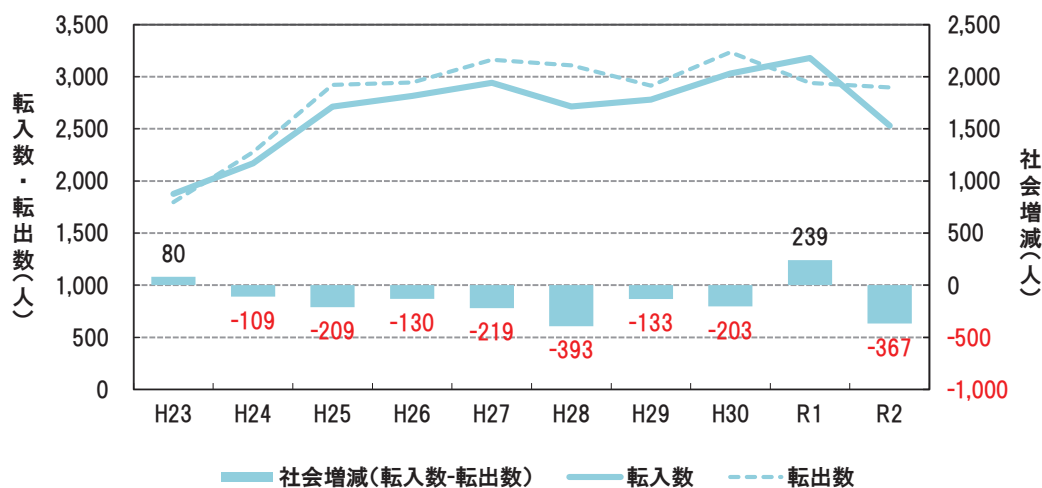
一方、社会動態については、ほぼ毎年転出数が転入数を上回る「社会減」の傾向が続いています。

■修正
時点更新

【人口動態(自然動態)】



【人口動態(社会動態)】



■修正
時点更新

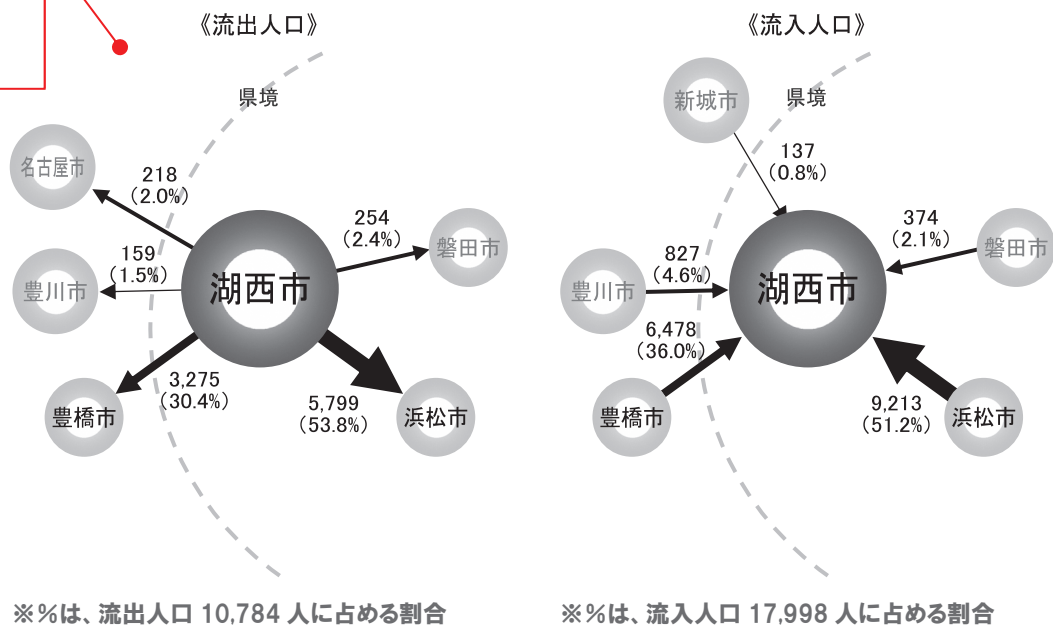
④③流出人口（通勤・通学流動）

2020年(令和2年)の国勢調査によると、本市への流入人口は17,998人(17,224人(常住地「不詳」を含む)で、本市からの流出人口10,784人(10,560人(従業地・通学地「不詳」を含む)を大きく上回っており、市外への流出よりも市内への流入が多い状況となっています。

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

■修正
時点更新

【流出人口(通勤・通学流動)】



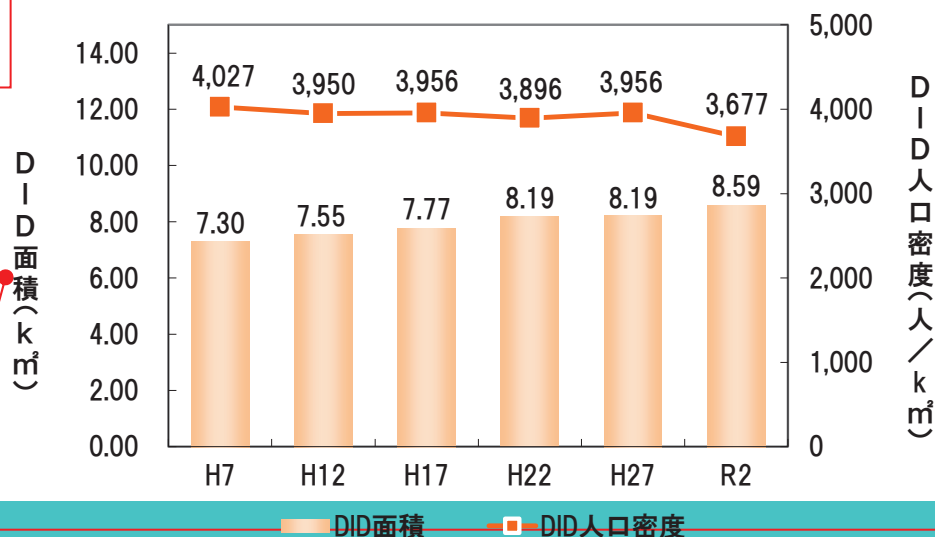
出典:令和2年国勢調査

⑤④D I D面積人口・D I D人口密度の推移

本市のD I D面積人口は1995年(平成7年)から2020年(令和2年)まで増加傾向にありますが、経年的に増加傾向にあるものの、D I D人口密度は緩やかな減少傾向を示しています。低密度な市街地の拡大が進んでいると言えます。また、D I D人口密度は、全国や静岡県と比べてかなり低い状況にあります。

■修正
時点更新

【D I D面積人口・D I D人口密度の推移】



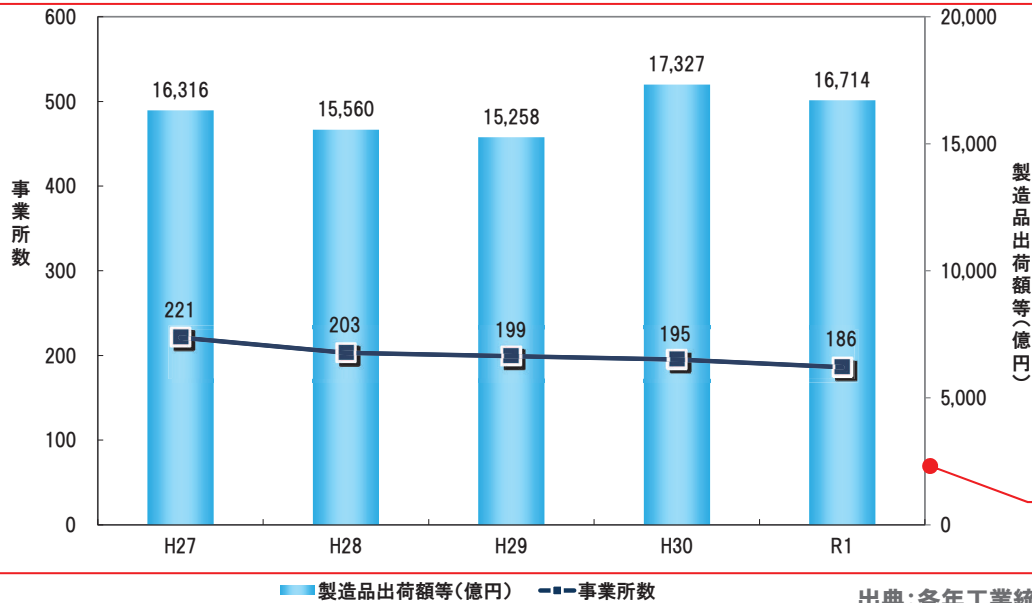
出典:各年国勢調査

(4) 産業

①工業の推移

本市の工業事業所は、経年的に減少傾向にあります。また、~~平成20年まで増加を続けていた~~製造品出荷額等は、~~1.6兆円前後で推移しています~~~~平成21年に大幅に減少しましたが、平成22年には、再び増加に転じています。~~

【工業事業所数・製造品出荷額等の推移】



■修正

時点更新

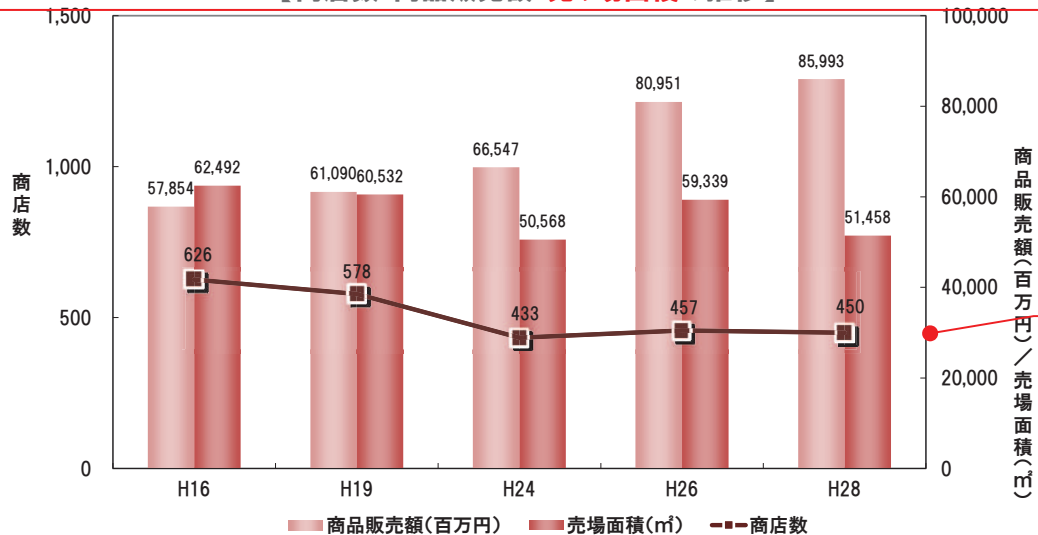
■修正

時点更新

②商業の推移

本市の商店数、~~売場面積~~は、経年的に減少傾向となっています。~~また、~~商品販売額は、~~2004年(平成16年)以降は増加傾向で推移しています~~~~までは一貫して減少を続けていましたが、平成19年に若干の回復が見られました。~~

【商店数・商品販売額・売り場面積の推移】



■修正

時点更新

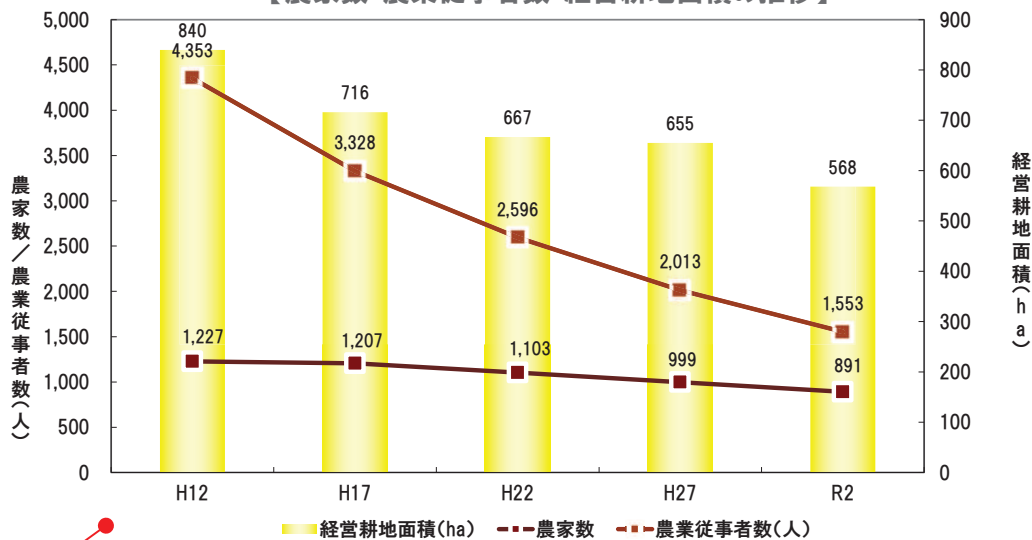
■修正

時点更新、売り場面積追加

③農林水産業の推移

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

【農家数・農業従事者数・経営耕地面積の推移】



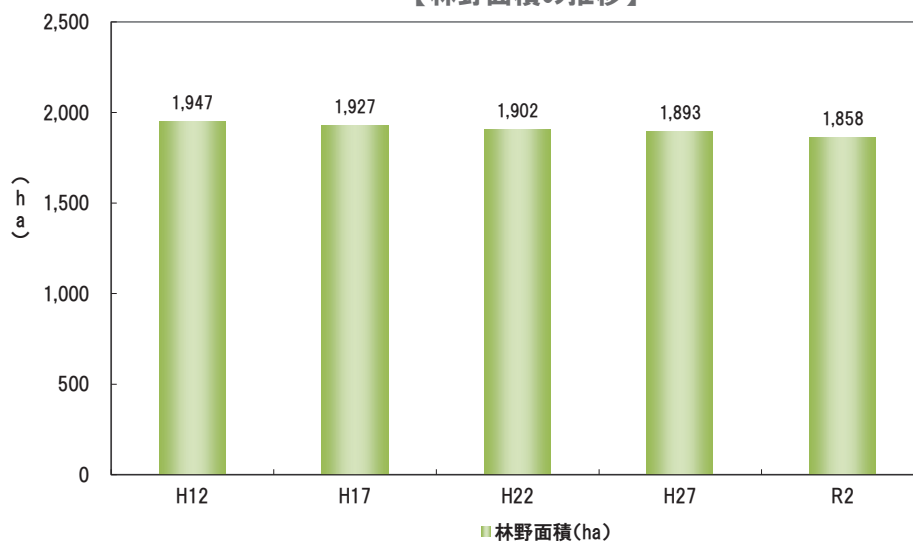
出典：令和3年湖西市統計書

■追加

土地利用に関する農業、林業の追加

本市の林野面積は、経年的に緩やかな微減減少傾向となっています。

【林野面積の推移】



出典：各年農林業センサス

(5) 土地利用

■修正
時点更新

2022年（令和4 ~~平成23~~年）度都市計画基礎調査によると、本市は、全体の約69.9~~64.3~~%が「山林」や「農地」などの自然的土地利用であり、豊かな自然環境を有しています。また、「山林」と「農地」の割合は約3：2 ~~同程度~~となっています。

市街化区域では、市街化区域全体の面積に対して自然的土地利用が約11.4~~13.6~~%、都市的土地利用が約88.6~~86.4~~%となっています。都市的土地利用としては、「住宅用地」が最も多く、次いで「工業用地」となっています。また、自然的土地利用としては、「~~山林~~」「~~農地~~」が多くなっていますが、~~その大部分は「畑」として利用されています。~~

市街化調整区域では、市街化調整区域全体の面積に対して自然的土地利用が約79.7~~74.5~~%、都市的土地利用が約20.3~~25.5~~%となっています。自然的土地利用の傾向は市全体の傾向と概ね同様であり、大部分を「山林」「水面」及び「農地」で占めています。また、都市的土地利用は「道路用地」が最も多く、次いで「住宅用地」となっています。

【土地利用現況】

単位：ha

市街地区分	自 然 的 土 地 利 用						都 市 的 土 地 利 用											合 計
	農 地	山 林	水 面	自 然 地	その他の自然的土地利用	小 計	宅 地				公 共 ・ 公 益 施 設 用 地	道 路 用 地	交 通 施 設 用 地	その他の公的施設用地	その他の空地	小 計		
							住 宅 用 地	商 業 用 地	工 業 用 地	農林漁業施設用地								
																	小 計	
市街化区域	38.3 3.1%	60.1 4.9%	12.0 1.0%	2.9 0.2%	27.5 2.2%	140.9 11.4%	377.3 30.4%	54.5 4.4%	304.6 24.6%	1.6 0.1%	738.0 59.6%	77.5 6.3%	155.9 12.6%	30.1 2.4%	0.0 0.0%	96.6 7.8%	1,098.1 88.6%	1,239.0 100.0%
市街化調整区域	1,359.6 18.3%	2,050.3 27.6%	1,912.2 25.8%	133.9 1.8%	454.3 6.1%	5,910.4 79.7%	340.7 4.6%	51.8 0.7%	124.1 1.7%	95.1 1.3%	611.8 8.2%	146.5 2.0%	403.9 5.4%	48.1 0.6%	0.0 0.0%	296.3 4.0%	1,506.6 20.3%	7,417.0 100.0%
合 計	1,398.0 16.2%	2,110.4 24.4%	1,924.2 22.2%	136.8 1.6%	481.9 5.6%	6,051.3 69.9%	718.0 8.3%	106.3 1.2%	428.7 5.0%	96.7 1.1%	1,349.8 15.6%	224.0 2.6%	559.8 6.5%	78.2 0.9%	0.0 0.0%	392.9 4.5%	2,604.7 30.1%	8,656.0 100.0%

出典：令和4年度 都市計画基礎調査

■追加
表の追加

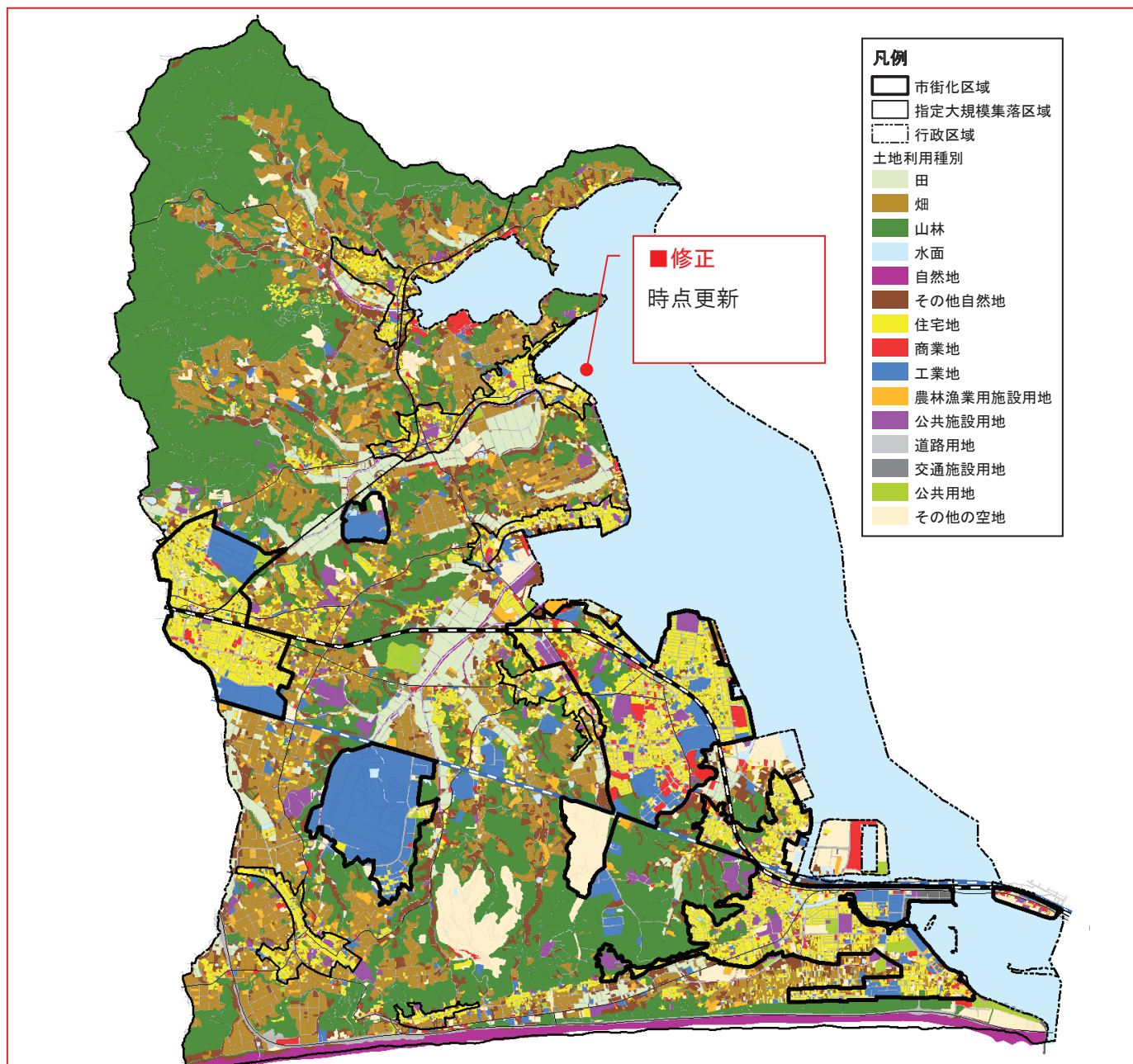


図. 土地利用現況 出典: 令和4 平成23年度 都市計画基礎調査

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

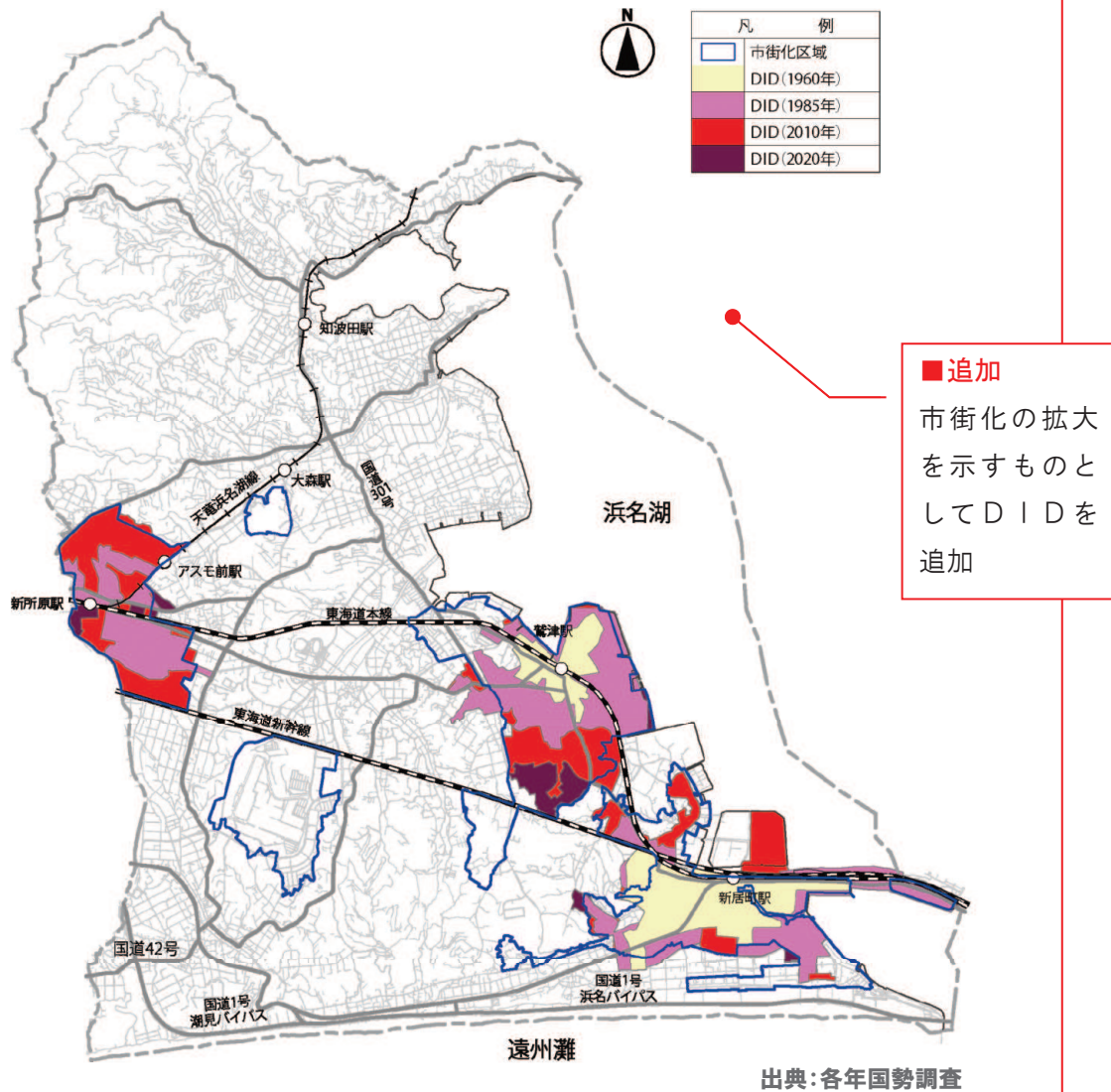


図. DIDの変遷

(6) 道路交通

■構成見直し、国道1号削除（以下共通）

- ・道路と鉄道を分けて順番並べ替え（道路交通体系→車交通量→鉄道交通体系→駅乗車人数→市内バス路線等）
- ・国道1号→市内を通過するのは浜名B Pか潮見B Pのみなので修正

①道路・鉄道交通体系

本市の道路交通は、市南部に国道1号浜名バイパス、国道1号潮見バイパス、国道42号、浜名湖岸に沿って南北方向に国道301号などの主要幹線道路が配置されており、整備が予定されている浜松湖西豊橋道路計画への対応が喫緊の課題となっています。
~~浜名湖岸に沿って南北方向に配置されている一般国道301号に、浜松市や愛知県豊橋市に連絡する国道1号や国道42号などの主要幹線道路や、また、主要地方道豊橋湖西線、一般県道太田中原線、一般県道入出太田線などの幹線道路が東西方向に配置されている体系となっています。また、遠州灘海岸沿いには、国道1号のバイパスとして、国道1号浜名バイパス及び国道1号潮見バイパスが東西に配置されています。~~

~~鉄道交通は、東海道本線及び天竜浜名湖線があります。東海道本線の駅として、鷺津駅、新居町駅及び新所原駅が設置されており、新所原駅において天竜浜名湖線が接続しています。また、天竜浜名湖線の駅として、新所原駅のほかアスモ前駅、大森駅、知波田駅が設置されています。このうち大森駅は、平成21年4月に開設された駅であり、地域住民の生活駅として、また近隣に立地した工場への通勤駅として利用されています。~~

②③自動車交通量

令和3年度道路交通センサスによると、本市の自動車交通量は、~~平日・休日を問わず、国道1号及び国道1号浜名バイパスで多くなっており、20,000台を超える交通量~~
 国道1号浜名バイパスでは30,000台／日を超える交通量となっています。~~また、国道301号では平日を中心に交通量が多くなっており、10,000台／日を超える交通量となっています。~~

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

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

■修正

時点更新

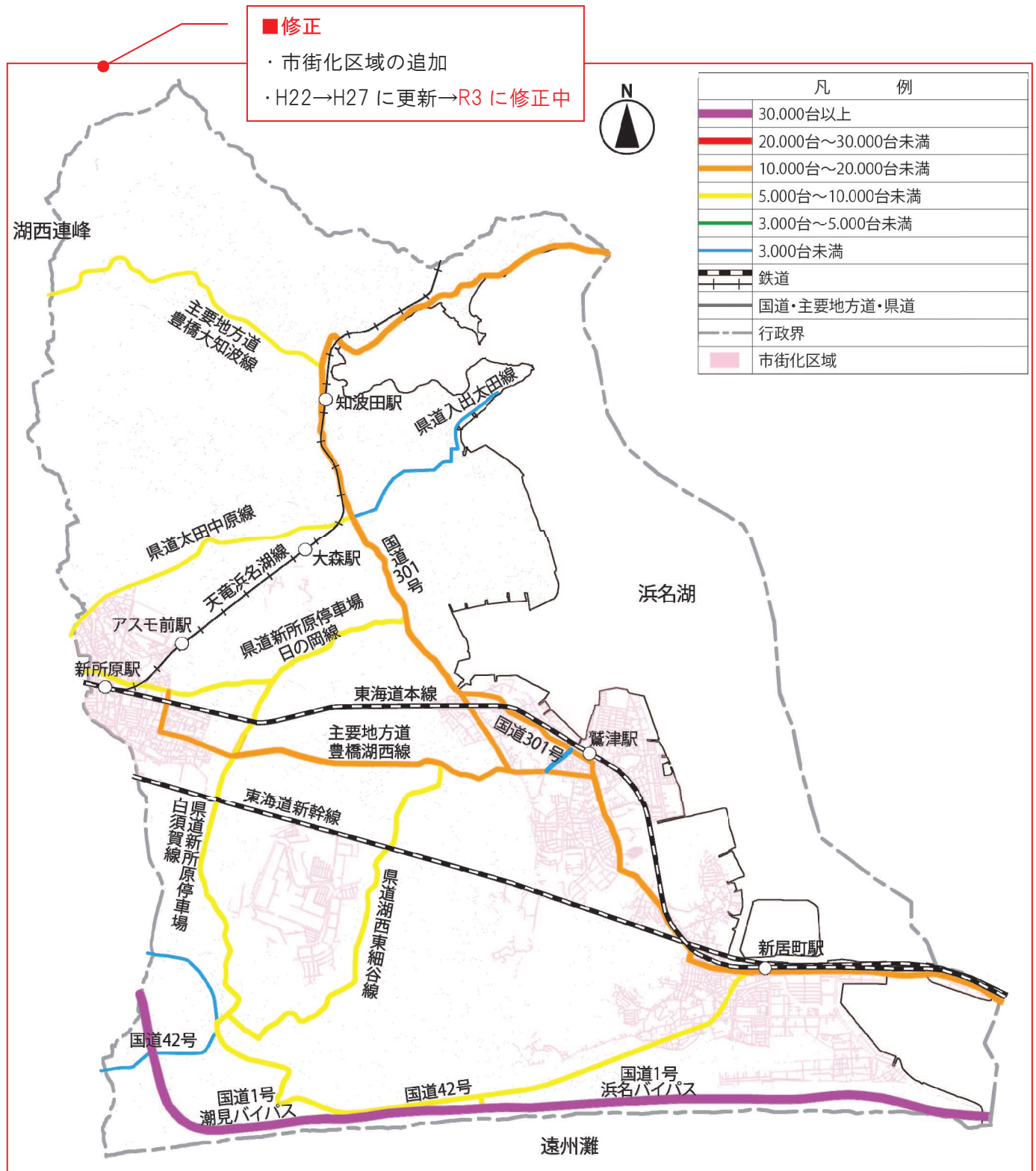


図. 現況自動車交通量(平日 24~~12~~h 交通量)

出典:令和4平成~~22~~年度道路交通センサス

(7) 公共交通

① 鉄道交通体系

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

② 鉄道駅乗車人数

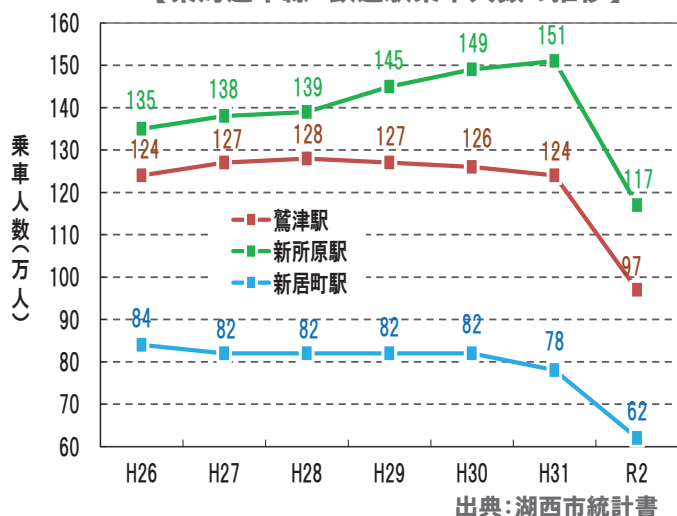
本市には、東海道本線の鉄道駅として、新居町駅、鷲津駅及び新所原駅の3駅が、また天竜浜名湖線の鉄道駅として、新所原駅、アスモ前駅、大森駅及び知波田駅の4駅が設置されています。

■修正
時点更新

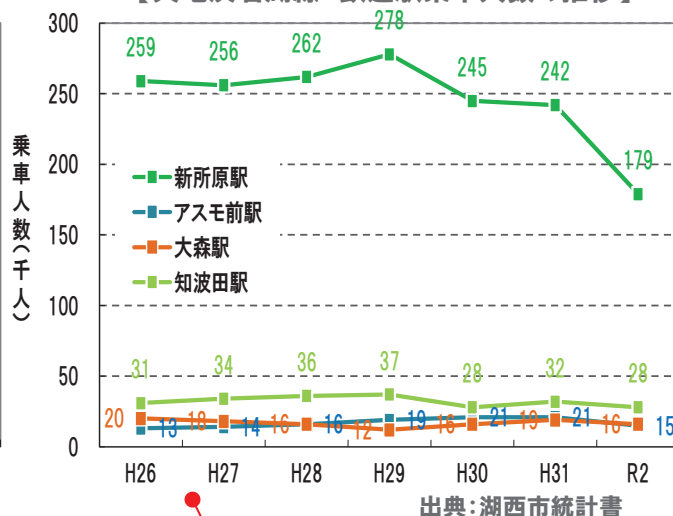
東海道本線の鉄道駅乗車人数は、新所原駅が最も多く、鷲津駅、新居町駅と続いています。乗車人員は3駅とも新型コロナウイルス感染症の影響で2020年（令和2年）に大きく減少しています。感染症の影響が現れる以前の状況を見ると、新所原駅及び鷲津駅の乗車人数は、2019年（平成31年）までは概ね増加傾向を維持していましたが、平成21年に大きく減少しました。その後、新所原駅では横ばい傾向、鷲津駅及び新居町駅では微増傾向となっています。また、新居町駅は2018年（平成30年）まで大きな増減はみられませんでした微減傾向でしたが、平成21年度に大幅に減少し、それ以降は減少傾向が続いています。

一方、天竜浜名湖線の鉄道駅乗車人数は新所原駅が突出して多く、以下、知波田駅、大森駅、アスモ前駅が続いています。このうち、新所原駅の乗車人数は新型コロナウイルス感染症の影響で2020年（令和2年）に大きく減少しています。経年的に減少傾向が続いており、平成23年は大幅に減少しています。

【東海道本線 鉄道駅乗車人数の推移】



【天竜浜名湖線 鉄道駅乗車人数の推移】



■修正
時点更新

③④市内バス路線体系等

■修正
時点更新

本市のバス路線は、~~遠州鉄道バスによる路線バスと、~~本市によるコミュニティバス（コーちゃんバス）があります~~により構成されています。遠州鉄道バスの路線体系は、浜松駅から新居町駅や鷺津駅等を経由して入出地区に至る1路線が設けられています。~~コミュニティバスは、市民の日常生活の足として活用してもらうよう本市が民間に委託して運行しているバスであり、~~集落拠点とJR駅とを結ぶ知波田入出や白須賀鷺津線、JR駅間を結ぶ新居鷺津線や岡崎鷺津線新居鷺津線、白須賀鷺津線及び知波田鷺津線など7路線が設けられています。~~

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

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

■追加

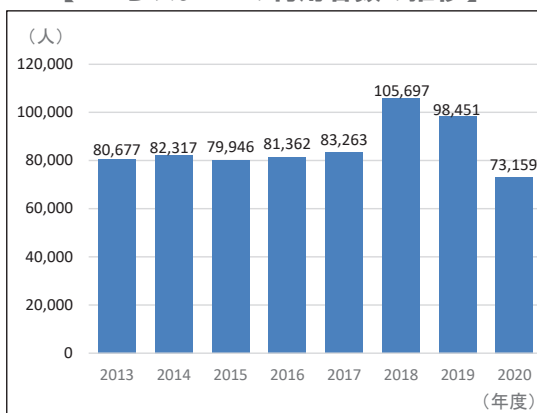
④コミュニティバス利用者数

湖西市コミュニティバス（コーちゃんバス）の利用者数は、2013 年（平成 25 年）度から 8 万人/年程度で推移している。2018 年（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移行されたため、利用者数が 105,897 人/年と増加しました。鉄道と同様、2020 年（令和 2 年）度に大きく落ち込んでいます。

⑤乗合型デマンドタクシー利用者数

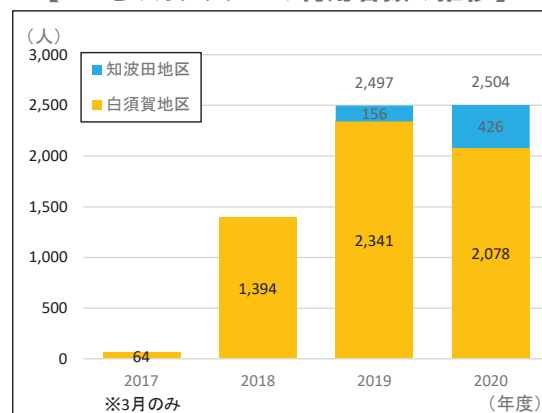
湖西市乗合型デマンドタクシー（コーちゃんタクシー）の利用者数は、2018 年（平成 30 年）度は 1,400 人/年程度でしたが、2019 年（平成 31 年）度、2020 年（令和 2 年）度は 2,500 人/年程度で推移しています。

【コーちゃんバスの利用者数の推移】



出典：湖西市地域公共交通計画

【コーちゃんタクシーの利用者数の推移】



出典：湖西市地域公共交通計画

公共交通は、移動手段としての優先順位が低いこと、利便性の低さやわかりにくさなどが課題となっています。

(87) 都市整備

①面的市街地開発事業整備

本市では、これまで土地区画整理事業による市街地開発を多く実施してきており、**2020年（令和2年）平成24年度末現在**で**2019地区246.5243.4ha**が施行済、**1地区48.63.1ha**が施行中となっています。施行済・施行中を合算すると、その規模は**295.1246.5ha**となり、本市の市街化区域面積の約**23.821.4%**に相当します。

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

②都市計画道路

本市の都市計画道路は、市全体で**2930路線59,65063,820m**が都市計画決定されており、**2020年（令和2平成24年）度末現在**で約**69.662.7%**に相当する**41,53039,990m**が改良済となっています。また、**市街化区域用途地域**内における**1km²**あたりの整備水準は約**1.71.8km**となっています。

都市計画道路のうち、**3・3・2向島弁天線**や**3・4・4住吉線**など**1210路線**が全線改良済となっています。

③公園・緑地

都市計画公園は、**2020年（令和2平成24年）度末現在**、**街区公園、近隣公園及び運動公園が11箇所、30.81ha**が都市計画決定され、そのうち**18.31ha**が開設済みであり、開設率は約**59%**です。なお、市街化区域内での開設率は約**32%**、市街化調整区域内での開設率は約**65%**であり、市街化区域内での整備がやや遅れている状況にあります。

④下水道

本市の公共下水道は、**2020年（令和2平成24年）度末現在**、**浜名湖・新居処理区**が計画されており、計画排水区域**1,184ha**のうち**575526ha（約49.44%）**が供用されています。また、処理場は、**湖西浄化センター**及び**新居浄化センター**が供用されています。

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

■修正
時点更新

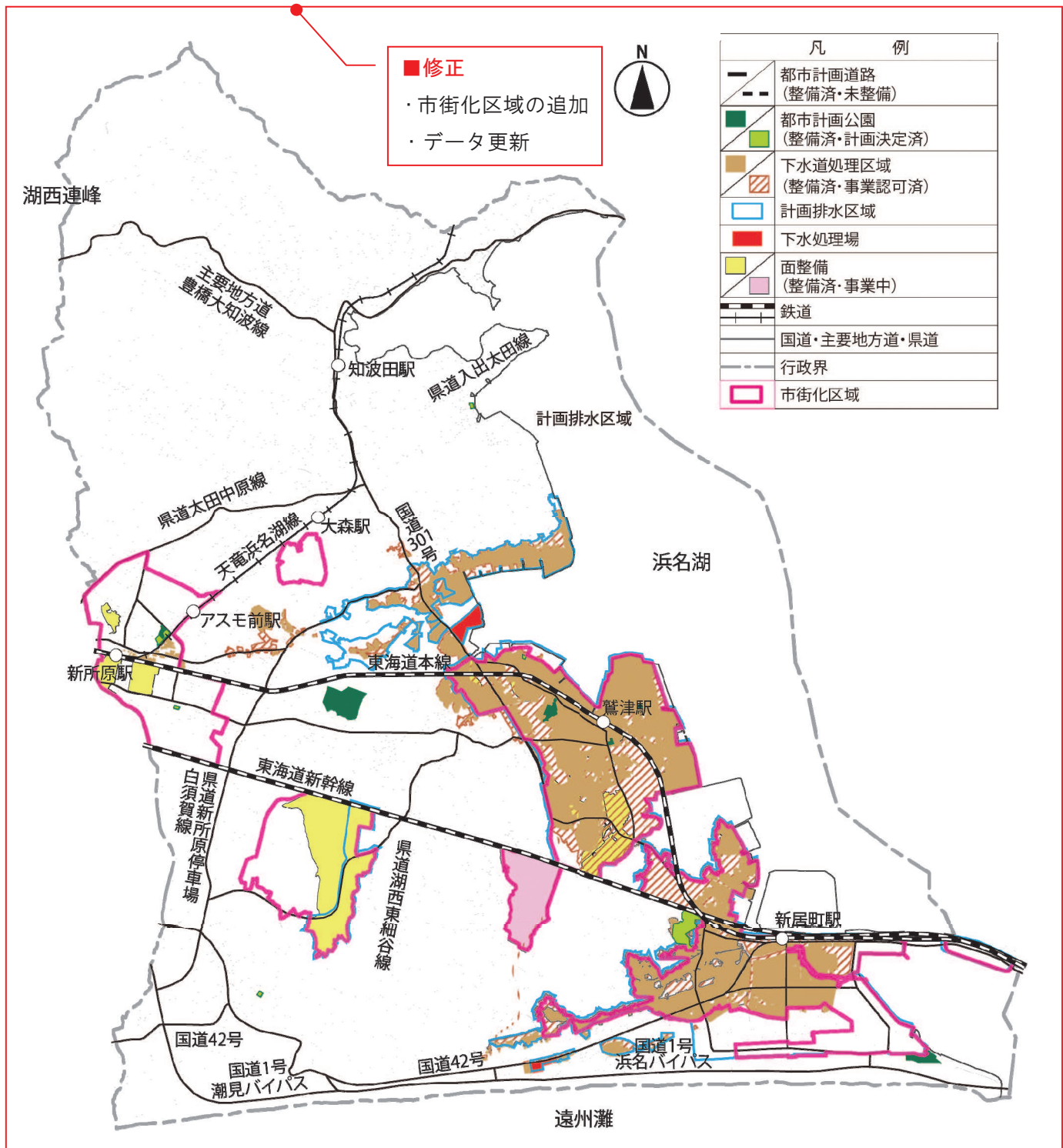


図. 都市整備状況

出典: 令和3年都市計画基礎調査、平成30年都市基本計画

平成24年度末時点の整備状況

⑤防災施設

本市には、県管理の2級河川が7河川~~本~~、市管理の準用河川が17河川~~本~~ありますが、これらの河川の中・上流部を中心に、未改修区間が多く存在しています。

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

災害時の活動拠点施設として、市役所~~及び新居支所のほか~~、~~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、浜名湖競艇場及びみなと運動公園はヘリポートの指定を受けているほか、小学校・中学校、高等学校及び特別支援学校や、~~アメニティプラザコミュニティ防災センター~~などが指定避難所となっています。

静岡県第四次地震被害想定によると、南海トラフ巨大地震が発生した場合、遠州灘海岸一帯や浜名湖岸の一部で、津波による浸水被害の~~発生~~が~~想定予測~~され、~~津波災害警戒区域（イエローゾーン）~~が指定されています。

~~なお、本市の南部や、鷺津市街地及びその周辺一帯には、また、崖状の自然地形が市内全域に点在しており、その多くは多くの土砂災害警戒区域等（レッドゾーン及びイエローゾーン）に指定され急傾斜地崩壊危険箇所が存在し~~ています。

■修正

- ・市街化区域の追加
- ・データ更新



図. 防災施設の整備状況

※緊急輸送路及び各種施設等の
位置づけは「湖西市地域防災計
画(R5.1H25.3)」に基づくもの

■修正

全体的に再構成

2. 湖西市の都市づくりの課題

◎少子高齢化・世帯数減少社会の到来を踏まえた安全安心で快適なまちづくり

○あらゆる世代が若者にも高齢者にも暮らしやすいまち

全国的な傾向と同様、本市でも少子高齢化の傾向は年々強まっており、~~市民~~まちづくりアンケートでは「子育てしやすいまち」「高齢者にやさしいまち」が上位に位置しています。このことから、あらゆる世代にとって魅力的かつ暮らしやすいまちづくりが求められています。~~今後は増加する高齢者にとって暮らしやすいまちづくりが必要です。また、その一方で、子どもを安心して育てられるような、若者にも魅力的で暮らしやすいまちづくりも必要です。~~

○低密度な市街地の拡大、空き地・空き家の増加への対応

~~全国的に人口の減少傾向がみられる中、~~本市では2008年（平成22年）に人口が減少に転じましたが、近い将来世帯数も減少に転じると予測されています。今後、社会増などにより一時的に人口・世帯数が回復する可能性はありますが、長期的には減少していくことが予想されるため、~~低密度な市街地の拡大、~~空き地・空き家の増加に伴って市街地の密度低下が見込まれます。今後は市街地密度の維持に向け、空き地・空き家の活用を図っていく必要があります。~~これまでのような人口・世帯数の増加を前提としたまちづくりから、人口・世帯数の減少を前提としたまちづくりが必要です。~~

~~また、世帯数は微増傾向を維持していますが、核家族世帯や単身者世帯の増加により、1世帯あたり人口は微減傾向が続いています。このため、今後は、世帯構成の多様化を見据え、さまざまな居住ニーズに対応可能なまちづくりが必要です。~~

○既存集落におけるコミュニティの維持

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

○利便性の高い地域公共交通の維持自動車と公共交通の使い分け

~~本市では、日常的な移動は自動車に強く依存している状態であり、国道301号などの幹線道路では自動車交通量が多く、ピーク時には激しい交通渋滞が生じています。~~

高齢化率が年々高まってきている中、今後は特に高齢者の日常生活の足を確保することが重要であり、東海道本線や天竜浜名湖線などの鉄道交通、また路線バスやコミュニティバス、デマンド型乗合タクシーといった拠点間のアクセスを確保する公共交通を充実させることと、~~といったバス交通など、公共交通の利用促進につながるまちづくりが必要~~

です。

◎コロナ禍を契機とした新しい暮らし方や働き方の多様化に対応したまちづくり

○ライフスタイルの多様化への対応

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

○デジタル化の進展への対応

1970 年位からあったデマンド交通は、その当時は電話予約で、乗り合わせやルートを決めるといったことが、全部手作業だったため普及しませんでした。しかし、現在ではスマートフォンを使った予約や、AI 技術を活用した配車システムが実用化されています。また自動運転技術も年々技術革新が進んでおり、近い将来の実用化が期待されています。

デジタル化の進展については、公共交通システムをはじめ、くらしの仕組みを改善することに有効に活用していくことが求められます。

◎激甚化・頻発化する自然災害に備えるまちづくり

○津波被害への備え ~~自然災害への備えの充実~~

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

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

○河川氾濫等への備え

~~また、近年多発傾向にあるゲリラ豪雨などによって、国内各地で河川の氾濫や土砂災害が発生しての発生も懸念されています。~~本市においても、~~河川改修が行われていない河川の氾濫による浸水被害の発生や、土砂災害警戒区域における被害が発生して急傾斜地崩~~

~~壊危険箇所等における土砂災害の発生が心配されています。~~

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

土砂災害に対しては、崩壊による災害から人命をまもるためあらゆる対策が必要です。特に、がけ地の崩壊などにより住民の生命に危険を及ぼすおそれのある区域においては、危険住宅の移転を検討することが必要です。

~~地震や津波、風水害などの自然災害は、災害そのものの発生をなくすことはできないため、「いつ自然災害が発生してもおかしくない」という意識をすべての市民が持つとともに、ハードとソフトの総合的な取り組みによって、災害による被害の最小化を図る「減災」まちづくりを行うことが必要です。~~

○復興のための備え

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

◎環境と調和・共生するまちづくり

○豊かな自然環境との調和・共生

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

一方、休耕田や斜面地では近年、太陽光発電用のパネルが設置されることが増えてきました。再生エネルギーの取り組みとして利点もありますが、一方、景観阻害、パネルの反射光、水のトラブルなどの環境悪化などによる近隣住民とのトラブルも増えていきます。

本市では、今後も、このような貴重な自然環境や景観を大切にしながら有効に活用するなど、自然環境と調和・共生するまちづくりを進めるとともに、地域の良い景観を保全するためのルールづくりが必要です。

○カーボンニュートラルの実現環境負荷の小さい低炭素まちづくり

日常生活や産業活動などの都市活動に伴い排出される二酸化炭素等は地球温暖化の原因と言われていることから、このような温室効果ガス二酸化炭素の排出を抑制する取り組みや、二酸化炭素の吸収を促進する取り組みが必要です。

今後は、市街地や生活圏の無秩序な拡大・分散を抑制しながら都市機能の集約化を図るとともに、道路整備による交通渋滞の解消や自家用車自動車から自家用車以外の交通手段公共交通への利用転換を促進するなど、温室効果ガスの排出量を減少させることが

~~環境への負荷が小さいまちづくり~~が必要です。

また合わせて、緑地の整備や樹林地の保全など二酸化炭素の吸収に資する取り組みも必要です。

◎地域のストックや資源を最大限活用した産業の活性化 による産業構造の変化に対応したまちづくり

○市内のモノづくり企業の集積を活かした産業の活性化工業の維持・発展による活力創出

本市の発展は、製造業を中心とする産業に支えられてきたと言っても過言ではなく、雇用の創出等に大きく寄与してきました。しかし、新型コロナウイルス感染症や極端な円安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ります。

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

○6次産業化による地域振興

今後整備が予定されている浜松湖西豊橋道路のインターチェンジ周辺では有効な土地利用を図ることが必要です。この区域では農地等で生産された農産物等とインターチェンジ周辺の集客力の高さを活かして、農産物等の生産、加工、販売といった連携を図る、いわゆる6次産業化を図る区域としての土地利用が望まれます。

本市には、浜名湖うなぎ、新居のブランド牡蠣「プリ丸」「湖西ポーク」などがありますが、他業種との連携による6次産業化を通じて、交流人口の拡大や地域の活性化を推進する必要があります。

○浜名湖、東海道の歴史等資源の活用

本市は、浜名湖や湖西連峰といった海や山などの豊かな自然環境を活かした観光・交流・レクリエーション資源を多く有しています。

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

都市の活力を生み出すためには、暮らしやすい都市環境の創出による定住人口の維持・回復や、産業の振興による雇用の確保のみではなく、市民と市民の交流や、市民と観光客等の交流を深めていく必要があります。そのためには、本市が有する多様な地域資源の魅力と個性を高めていくまちづくりが必要です。

◎多様な主体との連携・共創による~~健全で適正な都市経営~~ ~~を実現する~~まちづくり

○民間資金の活用

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

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

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

○多様な主体との共創

少子高齢化・世帯数減少社会の本格的な到来により、今後のまちづくりを実践していくには、市民、まちづくり活動団体、事業者、行政など多様な主体が、より一層連携して取り組む必要があります。既存の公共施設の運営やリニューアル、空き地や空き家の活用など様々な場面で、多様な主体との共創が必要になります。

第2章

全体構想

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

第2章

全体構想

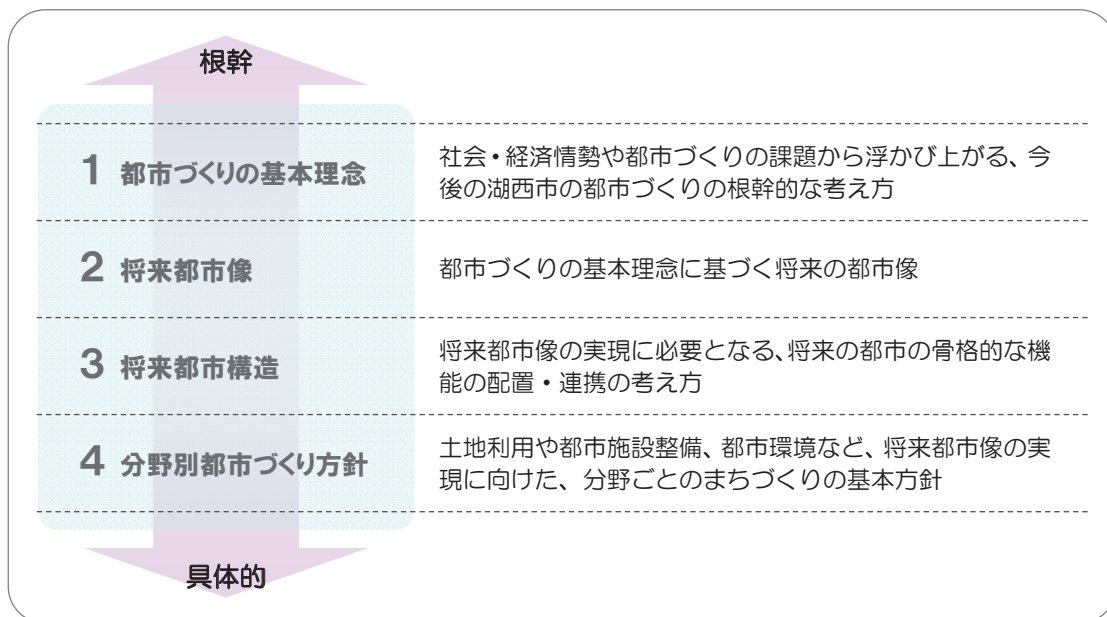
○「全体構想」のねらい・構成

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

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

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

（全体構想の構成と各項目の概要）



OSDGsの推進

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

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

(SDGsの17の目標)

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

3. 将来都市構造

指す将来都市構造 連携型の都市構造



4. 分野別都市づくり方針

4-1 土地利用の基本方針

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

4-2 都市施設整備の基本方針

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

4-3 都市環境の基本方針

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

4-4 都市防災の基本方針

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

湖西市都市計画マスタープラン改定版(案)とSDGsの対応表

SDGs の 17 のゴール			1 貧困をなくそう	2 飢餓をゼロに	3 すべての人に健康と福祉を	4 質の高い教育をみんなに	5 ジェンダー平等を	6 安全な水とトイレを世界中に
第2章-4. 分野別都市づくりの方針								
4-1 土地利用の基本方針	(1)市街化区域の土地利用の基本方針	①住居系土地利用の基本方針						
		②商業系土地利用の基本方針						
		③工業系土地利用の基本方針						
		④その他の土地利用の基本方針						
	(2)市街化調整区域の土地利用の基本方針							
4-2 都市施設整備の基本方針	(1)都市交通体系の整備方針	①道路交通体系の整備方針						
		②公共交通体系の整備方針						
		③移動空間の整備方針						
	(2)公園の整備方針							
	(3)その他都市施設の整備方針	①下水道の整備方針						★
		②斎場の整備方針						
		③ごみ焼却場の整備方針						
4-3 都市環境の基本方針	(1)緑地環境の保全・創出	①都市の骨格を形成する緑地環境の保全・創出						★
		②生活に身近な緑地環境の保全・創出						★
	(2)良好な景観の保全・形成	①都市の顔となる拠点の街並み景観の形成						
		②地域特性に応じた良好な生活環境の形成						
		③自然や歴史などの地域資源を活かした景観の保全・形成						
	(3)環境負荷の軽減							
4-4 都市防災の基本方針	(1)自然災害に備えた環境の創出	①地震・津波対策の充実						
		②治水対策の充実	★					
	(2)事前都市復興計画の策定							

凡例 ★ : SDGs の17のゴールに該当するもの

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

1. 都市づくりの基本理念

■修正

全体的に再構成

基本理念①②

持続可能なくらし環境を創造する集約・連携型都市の構築

●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きました。今後は、都市機能の充実に加え、子育て世帯や高齢者世帯など、居住世帯のニーズに対応した質の高い良好な住宅の立地により定住と交流を促進し、誰もが安心して快適・便利に暮らし続けることのできる、活力ある都市を構築します。併せて、今後増加が想定される空き地・空き家を活用して、スポンジ化した市街地の密度を高め、都市機能と居住の集積を図ります。

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。

●多様な主体との共創によるまちづくり

多様化・複雑化する地域課題等に適切に対応していくためには、行政が中心となった取組だけでは限界が生じており、地域課題の解決を推進するためには、市民、まちづくり活動団体、事業者、行政など多様な主体が連携して、地域づくりを推進していくことが求められます。

集約・連携型都市の構築においても、住宅・宅地の供給、PFI事業など民間資金を活用した公共施設の整備、賑わいに寄与するイベントの開催など多様な主体が連携した共創によるまちづくりを展開していきます。

●市内の拠点間ネットワークの強化

誰もが、いつでも、市内の市街地や既存集落地から各種拠点に移動できる道路網や公共交通網をより強化していきます。

基本理念②③

産業の集積と連携により新たな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

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

今後も、製造業をはじめとする既存産業の集積及び新たな企業立地を促進し、浜松市や東三河地域、南信地域など、広域圏の交流・連携を深め、本市の産業及び活力が維持・向上する都市を構築します。特に、インターチェンジによる高速交通体系への結節点を活かすため、浜松湖西豊橋道路のインターチェンジ周辺地区についても新産業拠点として位置づけます。

●新たな価値を創造する産業の創出

世界的に環境・エネルギー問題が顕在化しているなか、本市では、~~で自動車のハイブリッドシステム~~ハイブリッド車や電気自動車用の車載用蓄電池に利用される蓄電池など、カーボンニュートラルに資する環境に配慮した製品を取り扱う製造業も立地しており、世界をリードする産業として注目されています。また、このような環境保全に寄与する産業は、輸送用機械器具製造業などの基幹産業のみならず、多方面に拡大してきています。

今後も、環境・エネルギー問題に対応した産業など、新たな価値を創造する産業の立地を促進し、本市を、地球環境に優しい産業を創造する都市として、全国に向けて積極的に情報発信していきます。

●農林漁業と連携した新たな産業の創出

本市の農林漁業従事者は減少傾向にあり、かつ、高齢化の進展によって担い手が不足していることから、今後、耕作放棄地が増加したり、森林が荒廃したりすることが懸念されます。農林漁業の6次産業化など新たな産業の創出により、農林漁業の魅力を高め、従事者の増加につながるような取り組みを展開します。

また、~~製造業などの工業のみではなく、~~農業や商業、観光業も含めた産業界全体の連携を促進することにより、多様な魅力と価値を創造する‘新たな産業立市’を構築し、都市活力の向上に繋げていきます。

■修正

基本理念④を新設（基本理念②から分離）

基本理念③④

災害の最小化と迅速な復興による安心して暮らせる都市の構築

●あらゆる自然災害に備えた安全で安心なくらし環境の創出

静岡県及び東海地方では、南海トラフ巨大地震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、津波、崖崩れなどの被害が想定心配されています。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、地震に伴う広範囲での津波被害が想定され、恐れが大きいままです。

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や土砂災害が発生し、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の防災・減災対策を積極的に進め、安全で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。

●大規模災害に備えた事前復興の準備

南海トラフ巨大地震をはじめとする大規模地震により、延焼火災や津波被害が発生した場合は、長期間に渡って都市機能が麻痺する状態に陥る恐れがあります。被災後は早期の生活再建のための速やかな復興が求められますが、東日本大震災等これまでの大規模災害時には、基礎データの不足や喪失、復興まちづくりを担う人材の不足などにより、復興に影響が生じました。

こうしたことから、防災・減災対策と並行して、事前に被災後のまちづくりを考え準備する取組を進めます。

■修正

基本理念④を新設（項目を追加）

基本理念④①

豊かな自然や歴史などの地域資源を活用した~~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

北西に湖西連峰、東に浜名湖、南に遠州灘が広がる豊かな自然環境は、起伏に富んだ地形とあいまって、要所で異なった表情を見せてくれます。

これらの素晴らしい自然環境や自然景観といったグリーンインフラを保全し、交流を促進する観光資源として活用し、自然に包まれ、自然と共生した都市を構築します。

●歴史資源の保全・活用

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

■確認

総合計画 p76 より、自然資源と歴史資源の保全・活用の2本立てで変更無し

2. 将来都市像

都市づくりの基本理念を踏まえ、本市の将来都市像を以下のように定めます。

湖西市の将来都市像

「産業活力」と「職住近接」により

持続可能な発展を目指す都市 湖西

~~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~~

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

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

今後は、豊かな自然・歴史を守り、活かしながら、**集積する産業に加え魅力的な居住環境を整備することにより職住近接の実現とともに、災害が起き都市機能が損失した場合でも、機能回復を早期に行えるよう対策を検討しておくことにより、これまで以上に質の高い生活環境を創造し、既存産業の維持・活性化、また産業間の連携による新たな魅力や価値を創造するなど、未来志向の都市づくりを進め、誰もが湖西市に住みたい・住み続けたいと思えるような、持続可能な発展ができる都市の形成を目指します。**~~自然・歴史・くらし・産業のいずれにおいても優れた都市の形成を目指します。~~

豊かな歴史



新居関跡 ~~松見ヶ浦（浜名湖）の夕景~~

活力あるくらし



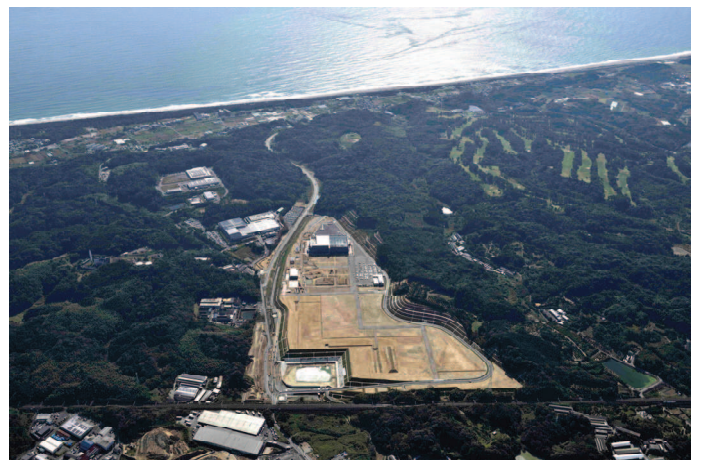
「火の舞」（遠州新居手筒花火）
（湖西市フォトコンテストより）

豊かな自然



新居弁天（海釣公園）「~~櫻咲く本興寺~~」
~~（湖西市フォトコンテストより）~~

活力ある産業



浜名湖西岸地区 ~~等子地区航空写真~~

3. 将来都市構造

本市が目指す将来都市像「~~豊かな自然と歴史に包まれた、活力ある暮らし・産業創造都市・湖西~~」の実現に向けて、基本的な土地利用のあり方や、都市機能の配置・連携のあり方など、将来の都市の骨格とすべき要素を将来都市構造として設定します。

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

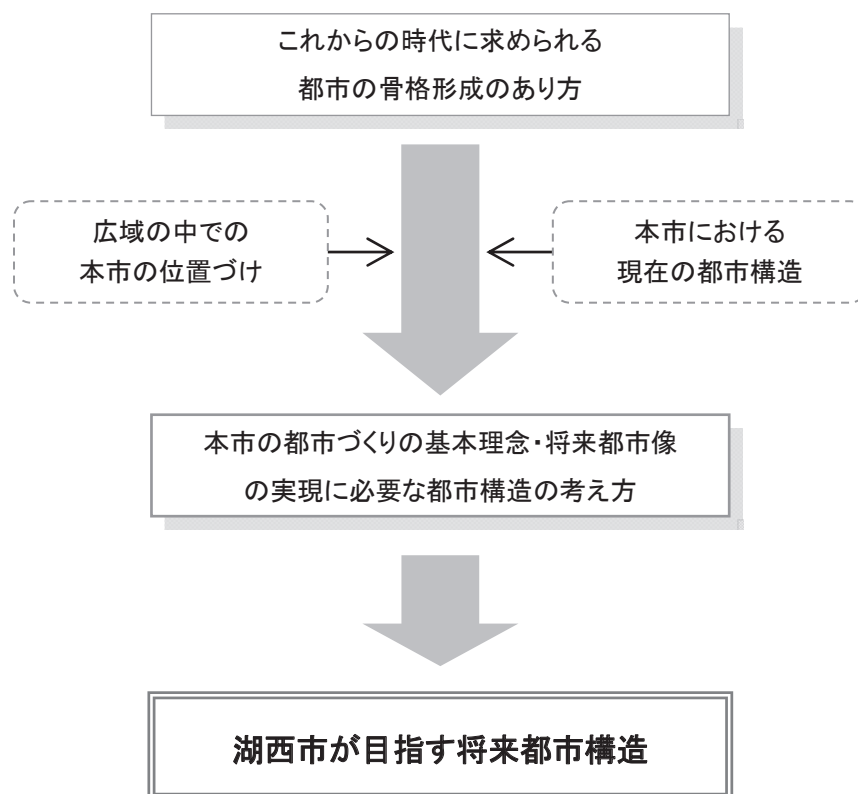


図. 将来都市構造の設定の流れ

（１）これからの時代に求められる都市の骨格形成のあり方

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

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

~~増加する人口を収容するための受け皿の確保が大きな課題として認識されてきました。この課題に対応するため、今日まで多くの都市で市街地の整備が進められてきましたが、モータリゼーションの進展も相まって、市街地が郊外に拡散する、いわゆる「拡散型都市構造」が形成されるようになりました。~~

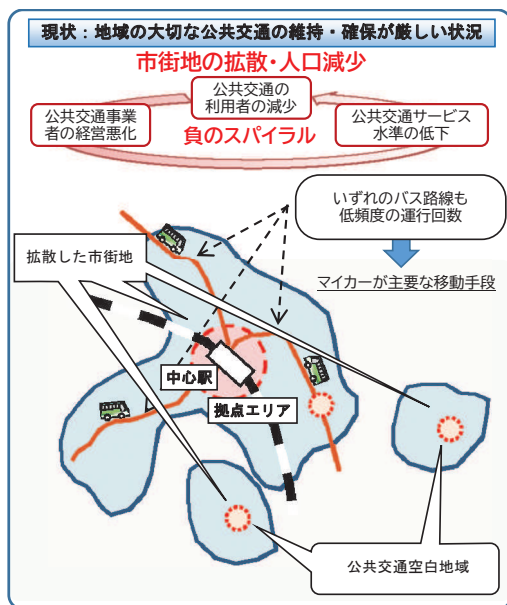
~~「拡散型都市構造」が形成された結果、特に地方都市において市街地の全面的な低密度化が進行し、中心市街地の衰退による都市の魅力の低下や、都市経営コストの増大による財政の逼迫などの問題を引き起こしています。~~

~~時代は大きく変わり、今日、わが国では本格的な少子高齢・人口減少社会が到来しつつあります。このような社会・経済情勢の中、今後もこれまでと同様の考え方で都市づくりを進めた場合、都市の魅力はますます低下し、社会資本の整備・維持管理に必要な財源も確保できなくなるなど、都市として持続することが困難になる恐れがあります。~~

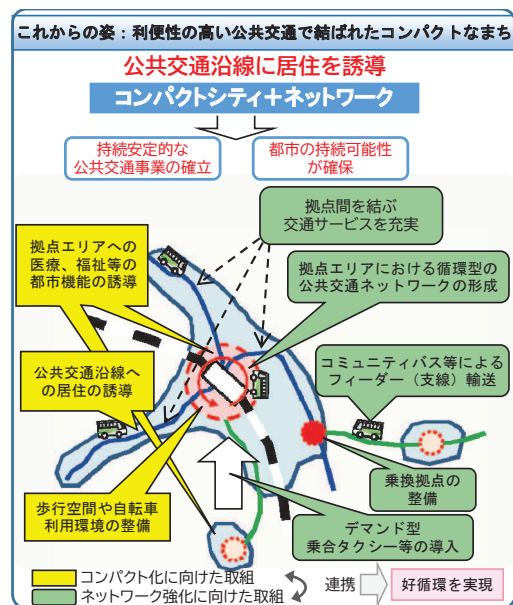
したがって、これからは、人口増加を前提とした考え方を転換し、少子高齢化・~~人口~~世帯数減少社会のもとでも持続することができる、健全で魅力的な都市づくりを進める必要があります。

そのためには、市街地の無秩序な拡散と全面的な低密度化を抑制しながら、都市活動に必要な都市機能を基幹的な公共交通結節点に集約配置する「集約・連携型都市構造」を形成して、メリハリのある市街地の形成と適正かつ効率的な都市経営を実現することが必要です。

(これまでの都市の骨格形成のイメージ)



(これからの都市の骨格形成のイメージ)



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

図．拡散型都市構造から集約・連携型都市構造への転換のイメージ

（２）広域の中での本市の位置づけ

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

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

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

また、市域**北部西部**には、~~（仮称）浜松三ヶ日・豊橋道路~~**浜松湖西豊橋道路**の整備が計画されており、**インターチェンジやアクセス道路が整備されること**で高速交通体系のさらなる充実が期待されています。



(3) 本市における現在の都市構造

現在の本市の都市構造は、以下のとおりとなっています。

■修正

「可住地人口密度」の情報がないため、人口密度メッシュに差替え

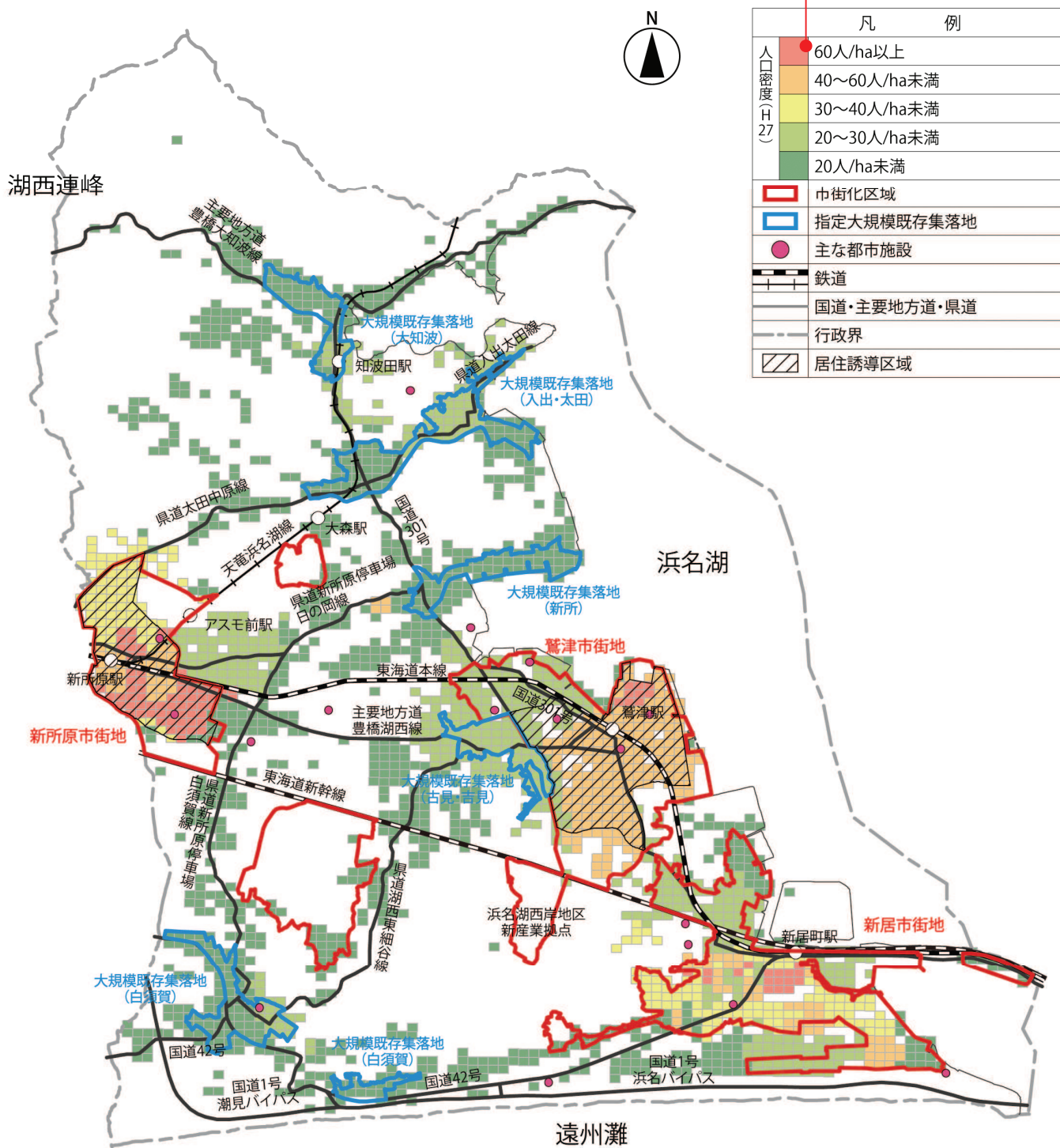


図. 本市における現在の都市構造

（４）本市の都市づくりの基本理念・将来都市像の実現に必要な都市構造の考え方

~~本市では、誰もが湖西市に住みたい・住み続けたいと思えるような都市の形成を目指すため、「豊かな自然と歴史に包まれた、活力ある暮らし・産業創造都市・湖西」を将来都市像として定めています。~~

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

「持続可能な暮らし環境を創造する**集約・連携型都市の構築**」の実現に必要な都市構造の考え方

●市街地における都市の拠点の形成・充実と拠点間の連携

~~本市では、ＪＲ東海道本線の３つの駅周辺に主要な市街地が形成されています。このうち、市役所や中心市街地を含む鷺津市街地は、多くの市民の生活・交流の場として、また本市の東西の玄関口である新居市街地及び新所原市街地は、地域住民や観光客の生活・交流の場として機能しています。~~

~~そのため、~~市役所や中心市街地を含む鷺津市街地には本市の中核機能を担う都市拠点を、また東西の玄関口である新居市街地及び新所原市街地には地域の生活や観光交流を支える地域拠点を形成し、それぞれの拠点の役割に応じて**居住や**都市機能の**集積充実**を図り、**地域の機能や魅力を高める**とともに、これらの拠点間を道路・公共交通ネットワークで連携する機能的な都市構造を構築することが必要です。

●既存集落地における地域づくりと拠点との連携

~~本市では、北部の湖岸周辺や南部の旧東海道沿道に既存集落地が形成されていますが、人口の減少等に伴う地域活力の低下が懸念されています。~~

~~そのため、これらの集落地~~北部の湖岸周辺や南部の旧東海道沿道に形成されている**既存集落地**では、周辺に広がる良好な自然景観や田園景観と調和した個性ある地域づくりを進めながら、日常的な生活利便性の維持・向上を図るため、**身近なエリアに必要な機能を確保するなど、暮らし環境を整えるとともに、**集落地と都市拠点・地域拠点を道路・公共交通ネットワークで連携する機能的な都市構造を構築することが必要です。

●自然災害に備えた市街地・集落地環境の形成

~~本市では、海岸部の市街地や集落地において、大規模な地震に伴う津波被害の恐れが多くなっているほか、低地部では洪水等に伴う浸水被害が心配されています。~~

~~これらの自然災害から市民の生命を守る市街地・集落地環境の形成を図るため、ハード・ソフトの対策を効果的に進めることができる都市構造を構築することが必要です。~~

●多様な主体との連携・共創

少子高齢化・世帯数減少社会において、既存公共施設のリニューアルでは民間企業との連携、居住や都市機能の誘導における空き地・空き家を活用する場面では建物や土地の所有者との連携が必要です。また、地区毎のまちづくり方針を検討する場面では多くの市民との共創により進めていく必要があります。

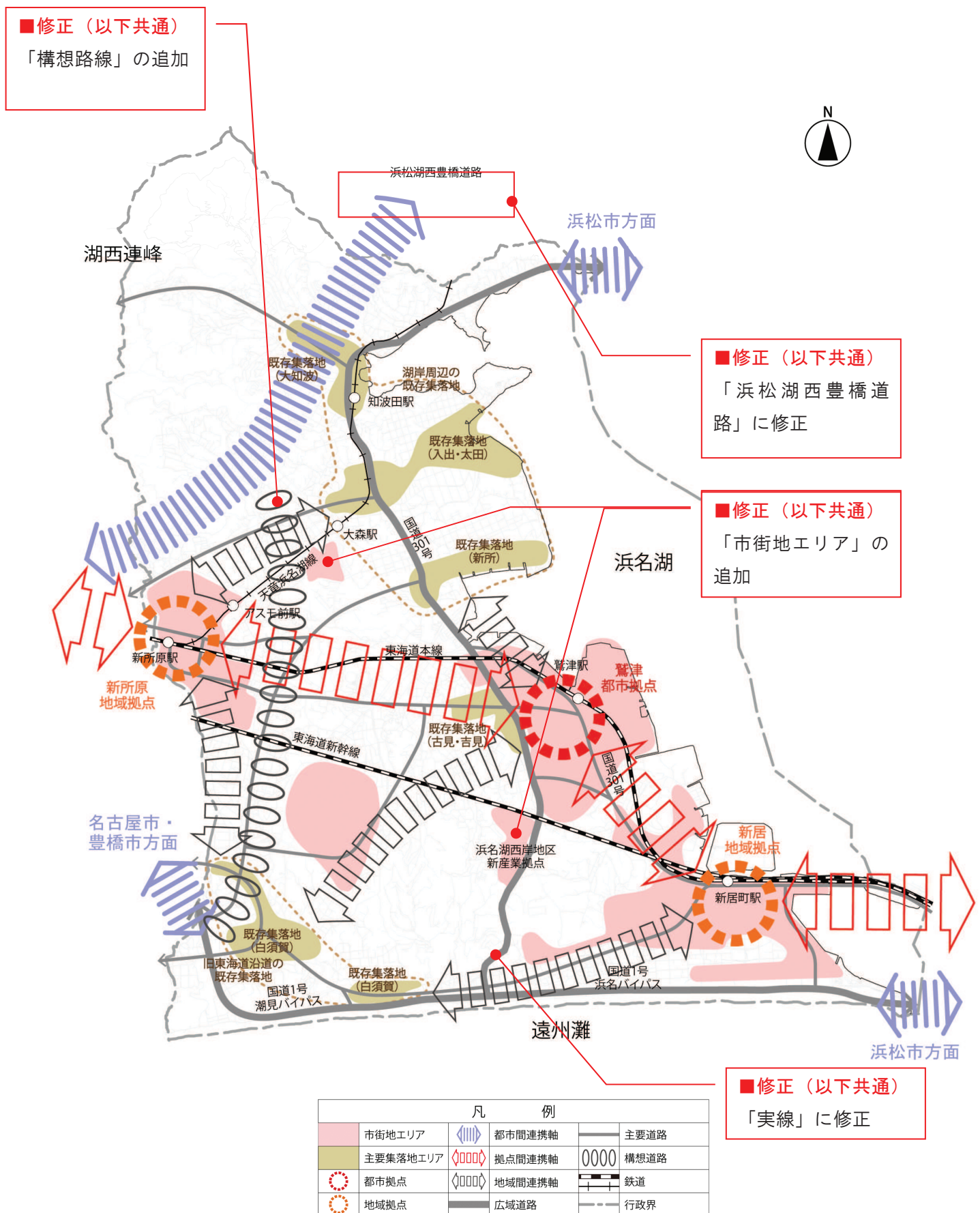


図.「持続可能なくらし環境を創造する集約・連携型都市」の実現に必要な都市構造の考え方

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

●産業拠点の維持・形成と効果的な道路交通体系の実現

本市には、輸送用機械器具製造業や電気機械器具製造業を始めとする工業の集積地があります。また、~~（仮称）~~浜名湖西岸地区では、都市基盤の整備による新たな産業用地の創出が~~計画~~されており、生産機能や研究開発機能など、時代のニーズにあった付加価値の高い産業の立地が期待されています。

本市では、産業都市活力の~~さらなる~~向上のため、~~製造業既存工業~~を中心とする既存産業の維持・発展を図るとともに、‘さらなる~~新たな産業集積立地~~’を進めていく~~としての優位性を確保する~~ことが必要です。そのため、既存工業集積地を既存産業拠点として位置づけ、社会情勢や技術革新に合わせて機能更新を図ることが必要です。また、~~（仮称）~~浜名湖西岸地区等の~~バッテリーロード^注~~周辺エリアを新産業拠点として位置づけ、農業生産環境との調整を図りながら拠点機能の維持・充実を図るとともに、物流の迅速化と市街地における円滑な交通体系の実現に寄与する都市構造を構築することが必要です。さらに、インターチェンジによる高速交通体系への結節点を最大限都市活力の推進に活かすため、浜松湖西豊橋道路のインターチェンジ周辺地区についても新産業拠点としての位置づけが必要です。

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

■修正

バッテリーロード周辺、HKT・IC周辺を新産業拠点に位置づけ
ソニー系企業の撤退を受け「機能更新を図る」を追加

●農業生産環境の維持、農林水産業と工業の連携

農地における土地利用上、または景観形成上の課題の一つに、農業就業者の高齢化や後継者不足等による耕作放棄地の増加があります。

本市では、農地の集約化や意欲のある就農希望者への農地の提供等により耕作放棄地の増加を防止し、効率的な農業生産環境を維持するため、郊外に広がる一団の優良農地の保全に配慮した~~寄与する都市構造を構築~~とすることが必要です。

今後整備が予定されている浜松湖西豊橋道路インターチェンジ周辺では、農地等の保全を図るとともに、耕作放棄地などを活用した加工場、IC周辺の集客力を活かした販売店の立地を誘導し、それらが連携する6次産業拠点を形成することが必要です。

●生活交流や観光交流を支える魅力的な商業空間の形成

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

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

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

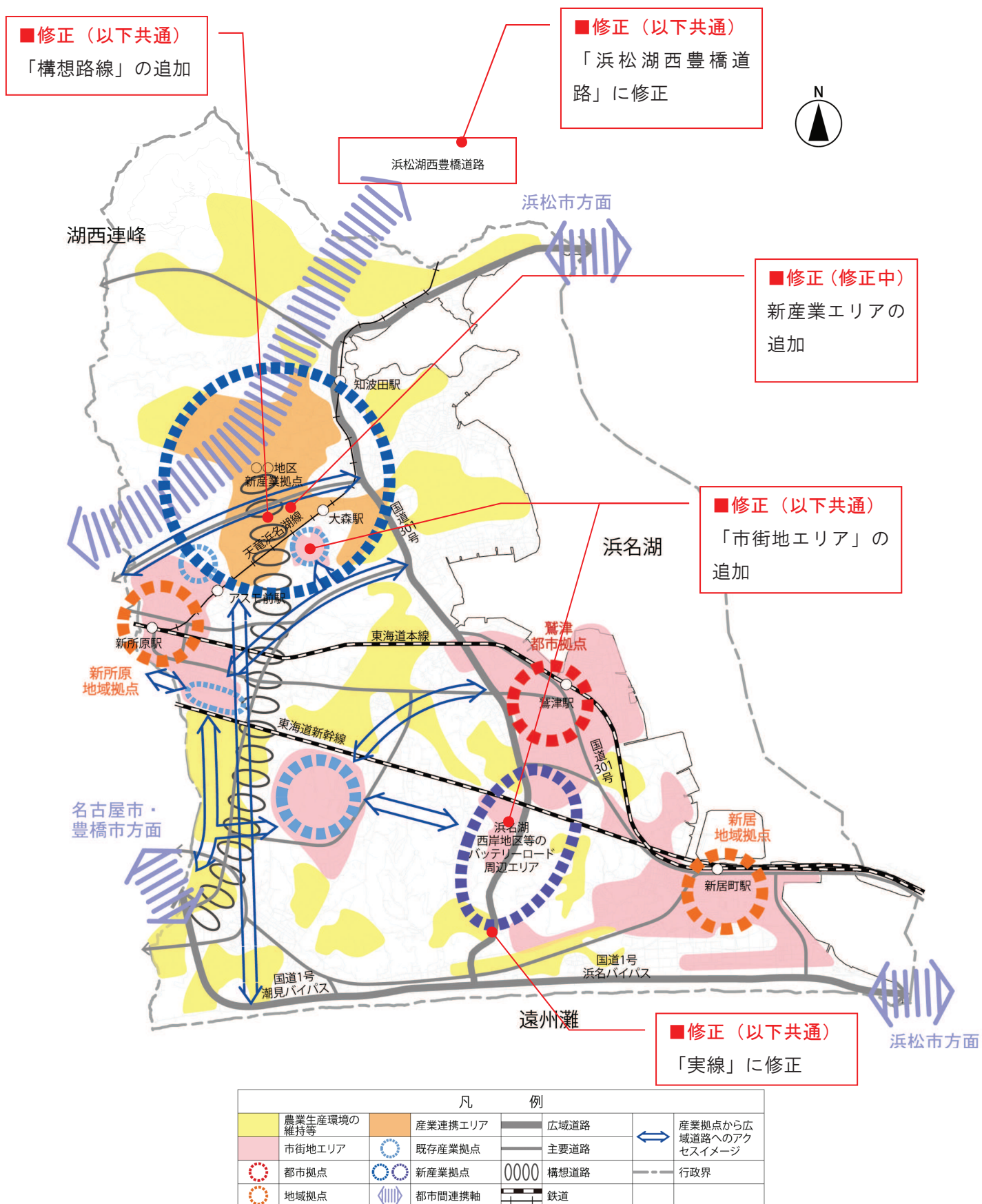


図. 「産業の集積と連携により新たな多様な価値と活力を創造する都市」の実現に必要な都市構造の考え方

「災害の最小化と迅速な復興による安心して暮らせる都市」

の実現に必要な都市構造の考え方

●自然災害に備えた市街地・集落地環境の形成

~~本市では、海岸部の市街地や集落地において、大規模な地震に伴う津波被害の恐れが多くなっているほか、低地部では洪水等に伴う浸水被害が心配されています。~~

~~これらの~~自然災害から市民の生命を守る市街地・集落地環境の形成を図るため、津波被害を防止・軽減するための防潮堤整備の検討、津波から避難するための命山や津波避難タワー等の津波避難施設の整備の更なる推進や、河川氾濫等に対する流域治水の考え方を踏まえ、流域のあらゆる関係者で水災害対策を実施するなど~~に対する~~ハード・ソフトの対策を効果的に進めることができる都市構造を構築することが必要です。

また、津波浸水想定区域を通過している緊急輸送道路（国道1号など）の機能の代替可能性を確保するため、浜松湖西豊橋道路と連絡する道路網を構築することが必要です。



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

「豊かな自然や歴史などの地域資源を活用した~~自然と共生し歴史を身近に感じる都市~~」の実現に必要な都市構造の考え方

●緑・水辺の保全と活用

湖西連峰や市内に連なる大小の丘陵地は、本市の自然環境の骨格を形成しています。特に、湖西連峰の景観は、市民に安らぎやうるおいをもたらしているとともに、大知波峠廃寺跡周辺一帯は、ハイキングコースや浜名湖への眺望点として愛されています。また、緑地や樹林地は二酸化炭素の吸収という面でも貢献しています。

~~また、~~本市には、遠州灘海岸や浜名湖岸などの特徴的な水辺環境や水辺景観が形成されており、特に、浜名湖岸はマリナーや潮干狩り、海水浴場など、観光地として賑わっています。

本市では、これらの多面的機能を有する緑や水辺といったグリーンインフラを骨格的な自然・観光資源として保全し、活用するための都市構造を構築することが必要です。

●歴史資源の保全と活用

本市は、東海道の要所として古くから多く人の往来があり発展してきました。そのため、現在も当時の趣を残している歴史資源が数多く残されています。

例えば、聖武天皇の勅願寺として開基された応賀寺、平安時代に栄えた寺院の跡が残る大知波峠廃寺跡、南北朝時代から信仰の拠点となっている本興寺など、時代背景の異なる神社仏閣があります。

また、江戸時代には東海道五十三次に数えられる新居宿や白須賀宿が設けられ、現在も古い町並みが所々に残っています。特に新居宿には、日本で唯一現存する関所建物「新居関所」があり、国の特別史跡に指定されています。

本市では、これらの多様な歴史資源を本市に住む人の文化・くらしの支柱として後世に残すとともに、本市を訪れる人との交流を促進する観光資源として活用するための都市構造を構築することが必要です。



図. 「豊かな自然や歴史などの地域資源を活用した自然と共生し歴史を身近に感じる都市」
の実現に必要な都市構造の考え方

（５）湖西市が目指す将来都市構造

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

湖西市が目指す将来都市構造

集約・連携型の都市構造

「集約・連携型の都市構造」を目指す上で、都市機能を集約する拠点は、東海道本線鷺津駅、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、**医療・福祉、子育て・教育、商業・文化、行政商業・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。

地域コミュニティ・地域活力の維持を図る主要集落地エリアは、指定大規模既存集落地に配置します。

産業拠点は、既存の工業集積地である東海道新幹線南側の一団の工業地、新所原市街地の北部及び南部に位置する工業地、天竜浜名湖線大森駅に近接する工業地に加え、浜名湖西岸地区等のバッテリーロード周辺エリア、市北部の浜松湖西豊橋道路インターチェンジ予定地周辺に配置します。

~~また~~誰もが、いつでも都市内を安全・安心・快適に移動でき、「都市拠点」や「地域拠点」におけるサービスを享受できるよう、「都市間連携軸」、「拠点間連携軸」及び「地域間連携軸」を形成して、地域公共交通や自動車交通のネットワークの充実・強化を図ります。

「都市間連携軸」は、主に都市圏レベルの広域的な交流や、物流の円滑化を図るものとして、国道１号浜名バイパス、国道１号潮見バイパス及び国道３０１号**及**

び今後整備が予定されている浜松湖西豊橋道路が、その機能を担います。

「拠点間連携軸」は、主に「都市拠点」と「地域拠点」のつながり、さらには周辺都市における拠点との連携や交流の促進を図るものとして、東海道本線、国道1号、~~及び~~国道301号及び主要地方道豊橋湖西線が、その機能を担います。

「地域間連携軸」は、主に郊外における生活利便性の確保やコミュニティの維持を図るものとして、「都市拠点」または「地域拠点」と、既存の主要な集落地とを結ぶ道路・鉄道網が、その機能を担います。

〈将来都市構造図〉

■修正（以下共通）

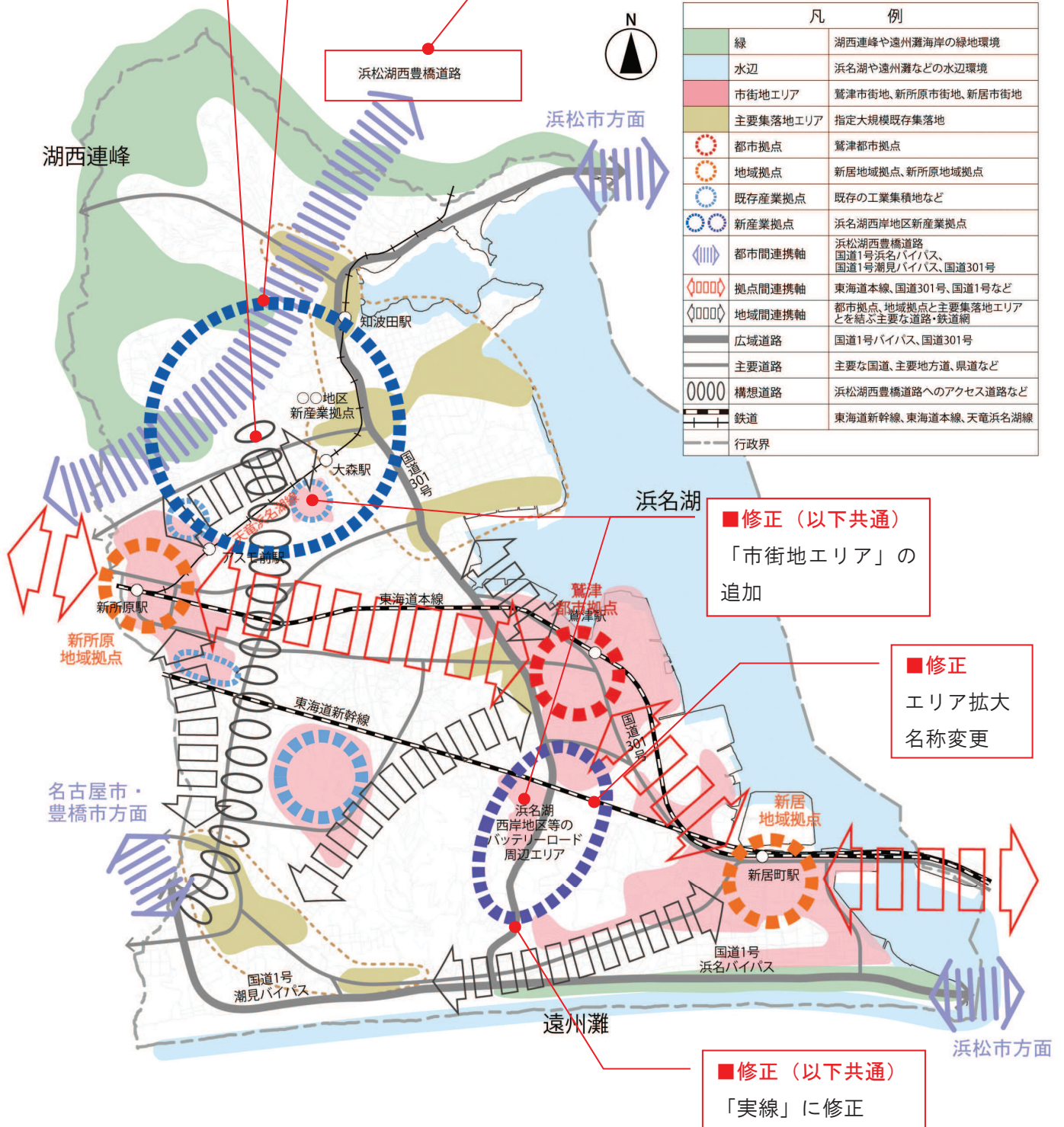
「構想路線」の追加

■修正（修正中）

新産業エリアの追加

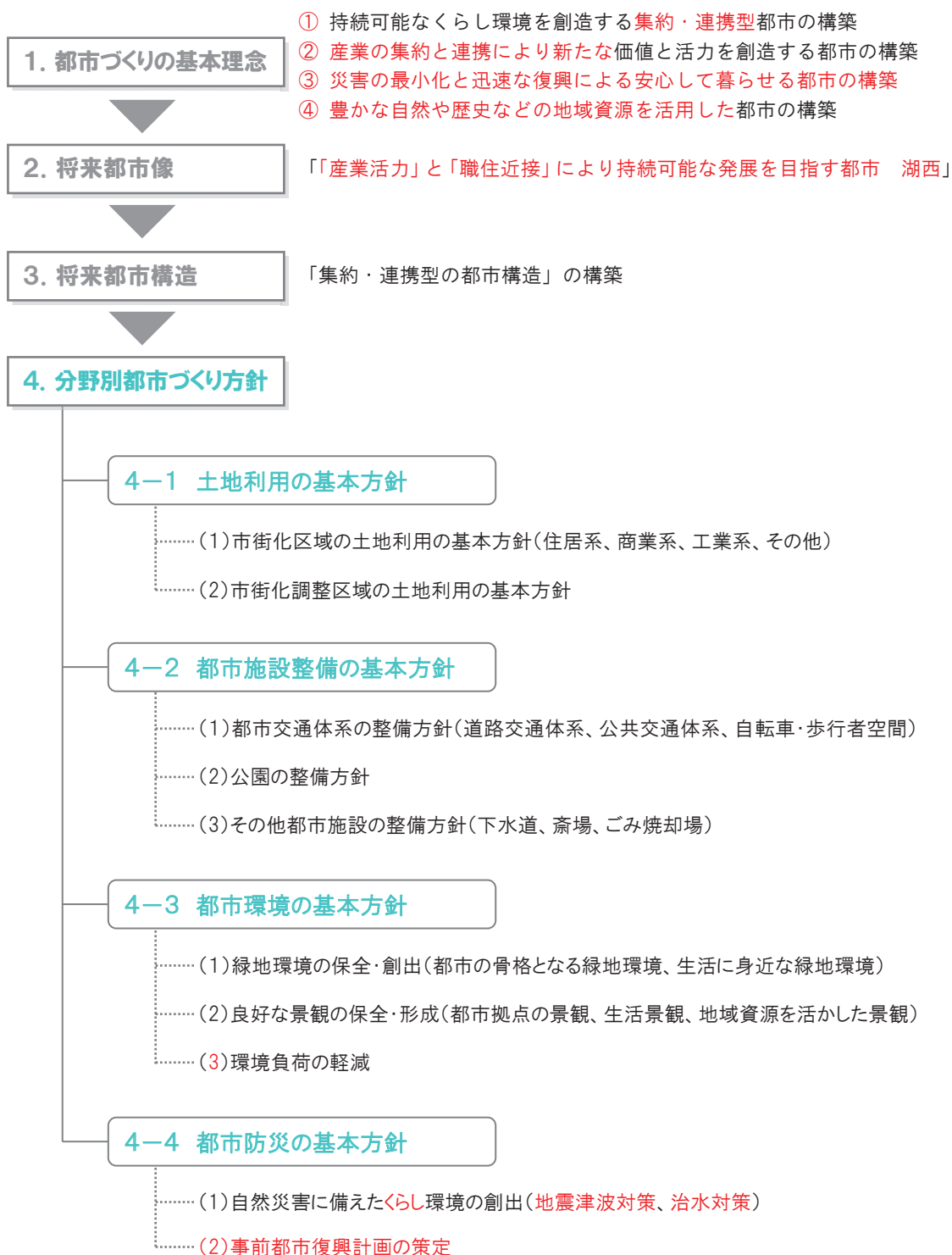
■修正（以下共通）

「浜松湖西豊橋道路」に修正



4. 分野別都市づくり方針

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



4-1 土地利用の基本方針

●土地利用に関する基本的な考え方

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

市街化区域では、市街地の特性に応じた健全かつ機能的な土地利用を実現するため、用途地域等の地域地区の適切な運用を図るとともに、地区単位で特徴を生かしたまちづくりを実現するため、地区計画等の制度の活用を推進します。市街化区域の中で特に、立地適正化計画の都市機能誘導区域・居住誘導区域への集約を図ります。~~また、産業用地住宅地~~など新たな宅地の開発にあたっては、農地や山林などの未利用地を優先的に活用しつつ、土地区画整理事業等の市街地開発事業や民間活力を活かした宅地開発事業などにより、良好な宅地の創出と道路等都市基盤の整備を計画的に進めます。住宅や商業施設などの新たな供給にあたっては、居住誘導区域や都市機能誘導区域を優先するとともに、空き地や空き家の積極的な活用を検討します。また、空き地・空き家については、多様な主体と連携しながら、二地域居住やコワーキングスペース用の施設といった新たな用途への転用についても検討します。

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



新所原駅南地区土地区画整理事業

（１）市街化区域の土地利用の基本方針

①住居系土地利用の基本方針

■住宅専用地

- ・下モ田地区や風の杜地区、また梅田ノナカ地区や柏原地区などは、低層または中高層の住宅専用地として位置づけ、土地区画整理事業等の計画的な開発により形成された、ゆとりと落ち着きのある良好な住環境を維持するため、地区計画等のまちづくりルール of の適正な運用を図ります。
- ・新所原駅の北側に位置する境田川地区において、低層を中心とした良好な住宅地を形成するため、土地区画整理事業を推進します。

■一般住宅地

- ・住宅専用地以外の住宅地を一般住宅地として位置づけ、住宅以外の施設との共存に配慮しながら、良好な住環境の維持・創出を図ります。

~~新たな住宅地の創出と良好な市街地環境の形成を図るため、市役所南地区において、市街化区域への編入及び土地区画整理事業等の計画的な都市基盤整備事業を推進し、地区計画などのまちづくりルールを導入します。~~

②商業系土地利用の基本方針

■中心商業・業務地

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

■観光商業地

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

■地域生活商業地

- ・本市の地域拠点に位置する新所原駅北側の商業地は、地域住民や周辺企業に通勤

する就業者等が利用する地域生活商業地として形成します。

- ・地域住民や就業者の生活利便性をより高める、魅力的な商業施設やサービス施設等の立地促進を図るため、地区計画などのまちづくりルールの導入を検討します。

■沿道利用地

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

③工業系土地利用の基本方針

■工業専用地

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

■一般工業地

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

■軽工業地

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

■新産業工業地

- ・（仮称）浜名湖西岸地区等のバッテリーロード周辺エリアや浜松湖西豊橋道路のインターチェンジ周辺地区は、本市の産業都市活力を創出する新産業拠点として工業を中心とする土地利用や農業・工業・商業による6次産業化を図る土地利用の増進を図るため、引き続き市街化区域への編入及び土地区画整理事業等の計画的な都市基盤整備事業を推進します。

~~天竜浜名湖線大森駅に近接する既存産業拠点周辺については、市街化区域に編入し、工業専用地としての土地利用の維持・増進を図ります。~~

- ・更なる産業用地の需要が見込める場合は、新たな産業用地について、土地区画整理事業等の計画的な都市基盤整備事業と合わせた整備を検討します。

■修正

バッテリーロード周辺、HKT・IC周辺を新産業拠点に位置づけ

④その他の土地利用の基本方針

■港湾関連施設地

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

(2) 市街化調整区域の土地利用の基本方針

■主要集落地

- ・「大規模既存集落」に指定されている主要集落地及びその周辺では、定住化による地域コミュニティ及び地域活力の維持・向上を図るため、「市街化調整区域における地区計画の適用の基本的な方針」を策定し、地区計画の導入を検討するとともに、優良田園住宅制度等を活用し、ゆとりある空間を活かした良好な住環境の保全を図ります。~~ゆとりある空間を活かした良好な住環境の保全を図るとともに、定住化による地域コミュニティ及び地域活力の維持・向上を図るため、「市街化調整区域等地区計画の適用についての基本的な方針」を策定し、地区計画を定めます。~~
- ・新たな住宅地の創出と良好な市街地環境の形成を図るため、市役所南地区において、無秩序な開発を抑制し、効率的な土地利用を誘導するため、地区計画などのまちづくりルールを導入します。

■農業環境保全・活用地

- ・市街地の周辺一帯に広がる農地や既存集落地は、農業環境保全・活用地として位置づけ、現在の緑豊かな営農環境を維持するため、無秩序な開発の抑制と集団的優良農地の保全を図ります。
- ・生産性の高い優良農地については、農業生産基盤の整備・充実を図るとともに、観光農園やグリーンツーリズムの場としての活用を検討します。
- ・農地の荒廃化に伴う農業生産性の低下や田園景観の悪化を防止するため、農地の集団化や流動化等について検討します。

■自然環境保全・活用地

- ・湖西連峰の豊かな山林や、遠州灘海岸や浜名湖岸の砂浜等の自然地は、良好な自然環境を有しているため、**重要なグリーンインフラ**として今後も保全し、観光レクリエーションやグリーンツーリズム等の場として有効に活用します。

<土地利用の基本方針図>



4-2 都市施設整備の基本方針

●都市施設整備に関する基本的な考え方

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

都市施設全般として、施設の整備・維持管理は、将来都市構造の実現に向けた新規整備の必要性や老朽化に伴う更新は、優先度の高いものから順次進めていきます。

都市交通体系のうち、道路交通体系については、都市内幹線道路の段階構成を明確にした上で、道路種別に応じた機能を確保するための整備・維持管理を推進します。また、**浜松湖西豊橋道路の整備に合わせて、インターチェンジへのアクセス道路の整備を検討します。**公共交通体系については、鉄道駅等の交通結節点の機能及び利便性の向上に必要な整備・維持管理を推進するほか、市民の日常的な移動の足を確保するため、コミュニティバス**やデマンド型乗合タクシー**などの公共交通サービスの維持・充実を図ります。

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



(都) 南上ノ原梅田線

(1) 都市交通体系の整備方針

① 道路交通体系の整備方針

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

~~また、安全・円滑な道路交通環境を創出するため、都市計画道路については、都市計画道路再検証ガイドラインを踏まえるとともに、将来の都市構造、土地利用及び交通需要を勘案しながら、適切な路線・区間への変更または廃止を行います。~~

■ 高規格幹線道路

- ・新東名高速道路、東名高速道路、三遠南信自動車道及び国道 23 号豊橋東バイパスに連絡する~~（仮称）浜松三ヶ日・豊橋道路~~浜松湖西豊橋道路の整備を促進します。

■ 主要幹線道路

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

■ 幹線道路

- ・主要幹線道路を補完し、本市に隣接する浜松市や愛知県豊橋市との日常的な連携を強化し、本市における主要な拠点間の円滑な移動を可能とする幹線道路として、~~国道 1 号~~、国道 42 号及び国道 301 号等の整備を促進します。
- ・鷲津市街地や新居市街地における、通過交通による交通混雑を解消するため、国道 301 号から国道 1 号浜名バイパスに迂回する（都）大倉戸松山茶屋松線の整備を推進します。
- ・浜松湖西豊橋道路の整備に合わせて、インターチェンジへのアクセス道路の整備を推進します。
- ・国道 1 号潮見バイパスと国道 23 号豊橋東バイパスとの連結及び浜松湖西豊橋道路によって形成される広域交通ネットワークに効果的に連絡するため、（都）長谷岡崎線等の整備を推進します。

■ 補助幹線道路

- ・幹線道路を補完し、市内の円滑な移動に寄与する補助幹線道路の整備を推進します。
~~―国道 1 号潮見バイパスと国道 23 号豊橋東バイパスとの連結によって形成される広域交通ネットワークに効果的に連絡するため、（都）長谷岡崎線等の整備を推進します。―~~

■その他の主要道路

- ・地域の特性を活かしながら、補助幹線道路を補完する道路の整備を推進します。

■生活道路

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

②公共交通体系の整備方針

公共交通軸である鉄道の利用促進及び利便性向上を図るとともに、誰もが市内を円滑に移動できる交通環境を創出するため、都市拠点、地域拠点及び主要集落地等を連絡する、バスやデマンド型乗合タクシーによる~~を中心とする~~地域公共交通ネットワークを構築し、サービス水準の維持・向上を図ります。

■鉄道

- ・公共交通と自転車交通の利用促進及び乗り継ぎ利便性の向上を図るため、鷺津駅及び新居町駅及び新所原駅付近において、駐車場及び駐輪場の整備を推進します。
~~新所原駅における交通結節機能の強化と鉄道駅の利便性向上を図るため、北口駅前広場、南口駅前広場及び南北自由通路の整備を推進します。~~
- ・誰にでも鉄道駅を安全かつ円滑に利用できるよう、駅舎及び周辺一帯のバリアフリー化や、ユニバーサルデザインを導入した施設・設備の整備を促進します。

■バス

- ・誰もが効率的に市内を移動できるよう、コミュニティバスなどの地域公共交通サービスの提供を推進します。

■デマンド型乗合タクシー

- ・ラストワンマイル問題の解消とともに、公共交通空白域の解消を図るため、デマンド型乗合タクシー運行エリアの市内全域化を目指します。

③移動空間の整備方針

- ・ユニバーサルデザインのまちづくりを実現するため、高齢者や障害者をはじめ、誰もが安全・安心・快適に通行できる移動空間を目指し、道路の移動等円滑化整備を推進するとともに、安全な走行空間を確保するため、自転車ネットワーク計画を策定します。
- ・歩行者や自転車の安全を確保するため、通学路の適切な整備を推進します。

（２）公園の整備方針

- ・生活の身近にある遊びやレクリエーション、交流の場として、だれもが利用しやすく、親しみやすい空間となるよう、地域特性に配慮しながら、公園の整備、維持管理を推進します。
- ・地域に整備されている公園については、住民に愛され、有効に利用される公園づくりを行うとともに、自治会など地域住民組織と連携しながら維持管理の充実を推進します。
- ・新所原駅の北側に位置する境田川地区の土地区画整理事業に合わせ、西部公園の整備を推進します。
- ~~湖西運動公園は、市民のスポーツや憩いの場として多様に活用し、適正な維持管理を推進します。~~
- ~~新所原駅の北側に位置する境田川地区の土地区画整理事業に合わせ、西部公園の整備を推進します。~~
- ・新居弁天公園は、公園内の施設が老朽化し魅力が低下していることから、民間活力の導入により施設の再整備と魅力向上を図る取組を推進します。
- ・湖西運動公園は、市民のスポーツや憩いの場として多様に活用し、適正な維持管理を推進します。

（3）その他都市施設の整備方針

①下水道の整備方針

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

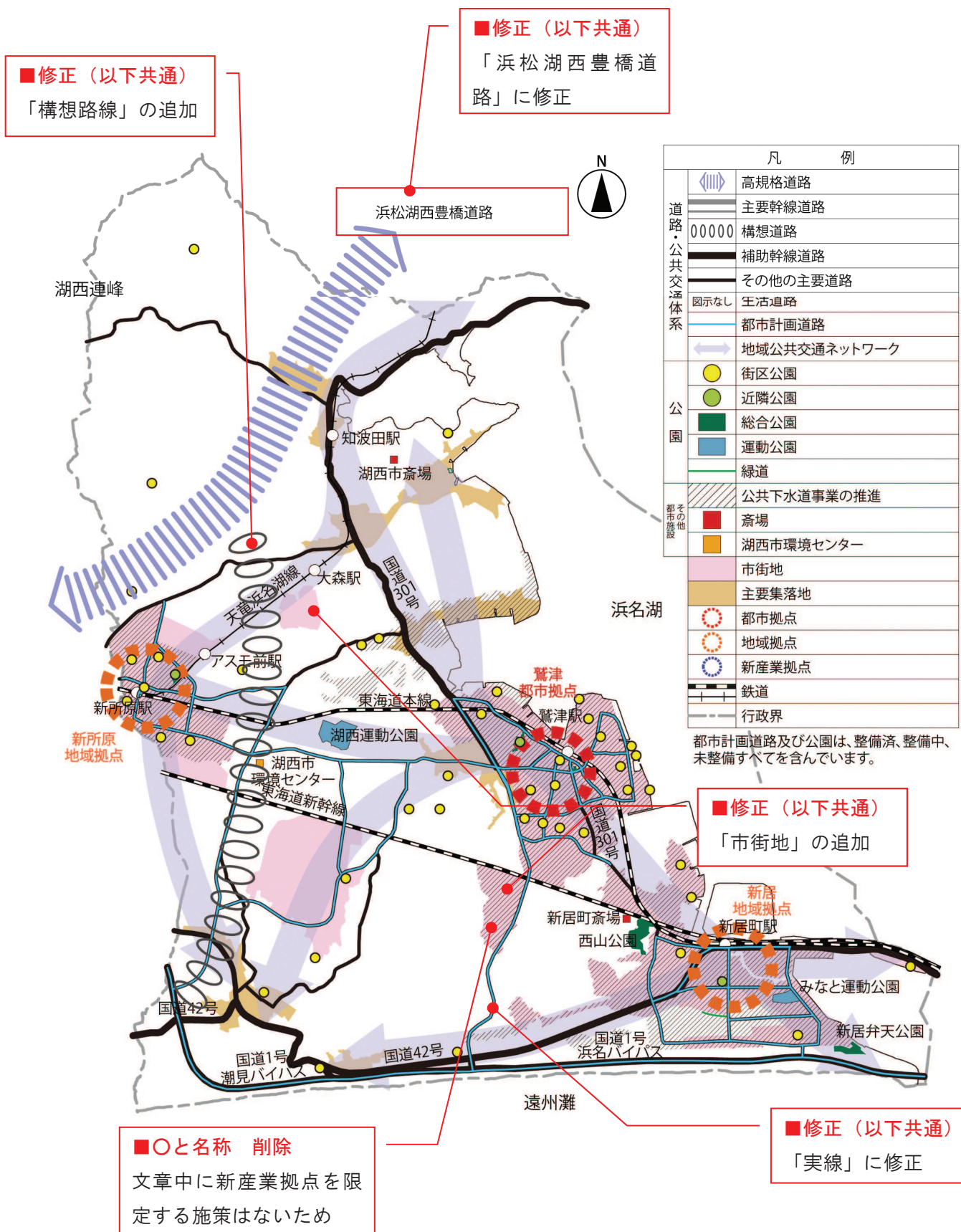
②斎場の整備方針

- ・火葬需要に適切に対応するため、施設の維持管理を推進します。~~湖西市斎場及び新居町斎場の適切な維持管理を推進します。~~

③ごみ焼却場の整備方針

- ・湖西市環境センターは、~~可燃ごみ以外の~~廃棄物の処理や再資源化を行うため、民間の資金とノウハウを活用しながらリサイクルプラザ等施設の改良及び再稼働適切な維持管理を推進します。

〈都市施設整備の基本方針図〉



4-3 都市環境の基本方針

●都市環境に関する基本的な考え方

都市環境の基本方針として、ここでは、緑地等グリーンインフラ環境の保全・創出、良好な景観の保全・形成、~~自然災害に備えた環境の創出~~及び環境負荷の軽減に関する方針を掲げています。

緑地等グリーンインフラ環境の保全・創出については、都市の骨格を形成する湖西連峰の緑地や浜名湖岸・遠州灘海岸の緑地等について積極的に保全します。また、河川の整備や大規模開発等に併せた新たな緑の整備や、公共空間及び民有地における緑の創出を図ります。

良好な景観の保全・形成については、本市ならではの緑地景観や歴史景観等を保全し、これらに調和した街並み景観の形成を図ります。特に市の顔となる鷲津都市拠点や新所原地域拠点、新居地域拠点では、**旧東海道の街並みを活かす**景観計画や地区計画等の導入促進と適切な運用を図ります。また、市街地や既存集落地の特性に応じた魅力ある景観整備を推進します。

~~自然災害に備えた環境の創出については、総合的な治水対策や東海地震等の大規模地震対策を進めます。特に地震・津波による人的・物的被害の軽減を図るため、建築物の耐震化の促進を図るとともに、防潮堤の整備・維持管理に加え、津波避難ビル、津波避難タワー及び高台などの避難場所と、迅速かつ安全に避難できる避難経路の適切な配置・整備など、面的な防御体制を確立します。~~

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



浜名川緑道・浜名川風致地区

（１）緑地環境の保全・創出

①都市の骨格を形成する緑地環境の保全・創出

- ・ 浜名湖県立自然公園に指定されている湖西連峰の緑地や、浜名湖岸や遠州灘海岸の緑地、また丘陵地・斜面地等に見られる緑地など、本市の緑豊かな緑地環境を積極的に保全します。
- ・ 遠州灘海岸から新居市街地にかけて指定されている風致地区については、実態に即した指定効果が得られるよう、豊かな緑・水辺の環境及び風致の保全と、健全かつ機能的な都市活動の確保の両観点から、見直しについて検討します。
- ・ 河川緑地や河畔林を保全しながら、動植物などが生息しやすい、豊かな自然と調和した「多自然型川づくり」を推進します。

②生活に身近な緑地環境の保全・創出

- ・ 大規模な宅地開発等については、新たな緑地の創出や斜面緑地の保全を積極的に行うとともに、貴重な樹林地、緑地、樹木を保護・育成するなど、良好な緑や風景を保全します。
- ・ 道路や公共施設等の整備・更新に併せて積極的な緑化を図り、周辺の自然環境と調和した、うるおいのある市街地の形成に取り組みます。また、起伏のある市街地内の斜面緑地の保全や民有地の緑化を促進します。

（２）良好な景観の保全・形成

①都市の顔となる拠点の街並み景観の形成

- ・都市拠点や地域拠点にふさわしい景観を形成するため、鷺津市街地、新居市街地及び新所原市街地において地区計画等のまちづくりルールの導入を検討します。
- ・新居市街地のうち、旧東海道が通る新居関所周辺の観光商業地においては、歴史的街並みの保全・形成及び付加価値の向上を図るため、「新居町景観計画」のルールに基づいて建築物や屋外広告物の景観誘導を適切に行います。

②地域特性に応じた良好な生活景観の形成

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

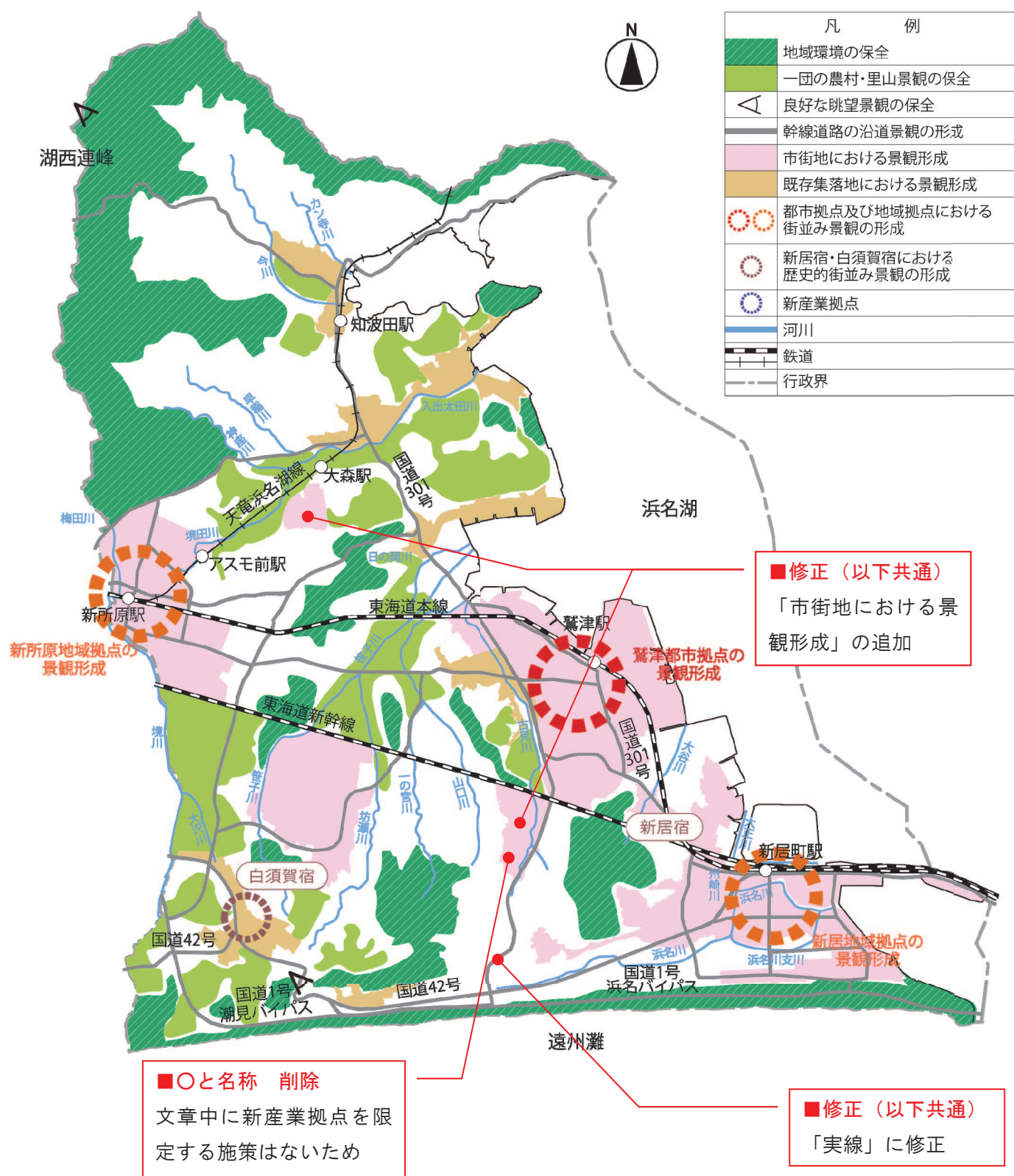
③自然や歴史などの地域資源を活かした景観の保全・形成

- ・市街地と浜名湖を望む湖西連峰からの景観など、良好な眺望景観と眺望点を保全します。
- ・新居宿や白須賀宿、本興寺をはじめとする歴史的景観や、湖西連峰や浜名湖岸の緑地景観、また平地部に広がる農村景観や里山景観は本市の貴重な景観資源であるため、これらの資源を市民の共有財産として守り育むとともに、これらと一体となった、魅力的な街並み景観の形成に取り組みます。**その際、地元住民や活動団体等と協働で実施することで、景観の保全・形成への意識を高めます。**
- ・道路や河川・水路などの公共施設については、新規整備や維持管理のための工事に合わせて、多自然型工法や、周辺の景観に調和したデザインなどを積極的に導入します。

(3) 環境負荷の軽減

- ・地球温暖化防止のため、石油やガス、電力等の省エネルギー化を促進し、太陽光や風力等の再生可能エネルギーを有効活用します。
- ・自動車から排出される温室効果ガスの削減を図るため、自動車と公共交通等を使い分けることができる交通体系の整備など、総合的な交通対策を推進します。
- ・廃棄物の発生を抑制し、廃棄物の削減・再使用・再生利用を図る3 R（Reduce、Reuse、Recycle）の取り組みを促進します。
- ・二酸化炭素を吸収する効果がある樹林地を保全するとともに、カーボンニュートラルの実現を目指して新たな緑地の整備も検討します。

〈都市環境の基本方針図〉



4-4 都市防災の基本方針 ※新設

●都市防災に関する基本的な考え方

自然災害に備えたくらし環境の創出については、総合的な治水対策や南海トラフ巨大東海地震等の大規模地震対策を進めます。特に地震・津波による人的・物的被害の軽減を図るため、建築物の耐震化の促進を図るとともに、津波被害を防止・軽減するための防潮堤整備の検討に加え、津波から避難するための命山や津波避難タワー等の津波避難施設の整備の更なる推進、併せて迅速かつ安全に避難できる避難経路の適切な配置・整備など、面的な防御体制を確立します。



命山

■ 暫定修正

「防災」に関連する
写真に差替え（暫定）

(1) 自然災害に備えたくらし環境の創出

①②地震・津波対策の充実

- ・地震動による倒壊防止を図るため、防災拠点や避難所をはじめとする公共建築物の耐震化を進めます。また、旧耐震基準で建築された木造住宅については、プロジェクト「TOUKAI（東海・倒壊）－0（ゼロ）」制度等の活用により、建築物の耐震化を促進します。
- ・津波による被害を軽減するため、静岡県第4次地震被害想定に基づく津波浸水想定区域を中心に、津波避難ビルの指定や津波避難タワーの設置、高台への避難ルートを設置するなど、早期の避難態勢の確立を図ります。また、津波浸水想定区域内に立地している公共施設については、津波避難デッキ等を有する津波に強い施設への建て替えや、浸水想定区域外への移転などの対策を進めます。
- ・水道や下水道などのライフラインは、定期的に保守点検を行うとともに、管渠の耐震強化に取り組みます。
- ・災害時の迅速かつ円滑な救命・救急・復旧活動を支えるため、**浜松湖西豊橋道路を活かした新たなネットワークを構築するとともに**、防災拠点施設と避難所等をネットワークする幹線道路や橋りょうの維持管理を適切に行います。
- ・災害時に安全かつ迅速に避難することができるよう、避難所までの避難経路の整備及び維持を図ります。
- ・火災の延焼拡大を防止し、一時的な避難場所を確保するため、道路や都市公園、また河川緑地などのオープンスペースの整備を推進します。

②④治水対策の充実

- ・市民の安全な暮らしを守るため、生態系に配慮しながら、洪水などによる水害が発生しやすい箇所や河川の河川改修を計画的に行うとともに、本市を流れる中小河川の未改修部分の改修整備を推進するなど治水対策の充実に取り組みます。
- ・大雨による浸水被害を防止するため、洪水などによる水害が発生しやすい低地地域の河川改修を計画的に進めます。
- ・二級河川、準用河川の整備は、流域内における各種開発事業と調整しながら、水辺空間の活用など総合的な治水対策に取り組みます。
- ・住宅地などにおける雨水管渠や、民間が行う新たな造成地における貯水機能を持たせた調整池や貯留浸透設備などの整備を誘導します。
- ・**がけ地の崩壊などにより住民の生命に危険を及ぼすおそれのある区域の住宅については、個々に実情を考慮のうえ、崖地近接危険住宅移転事業により災害リスクの低い区域への移転の誘導を積極的に図ります。**

（２）事前都市復興計画の策定

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

■修正

区域マスに合わせ、事前
都市復興計画の追加

〈都市防災の基本方針図〉新規

■修正（以下共通）
「構想路線」の追加



■修正
実線に修正