

# 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

#### (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 86.65km<sup>2</sup>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。



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。

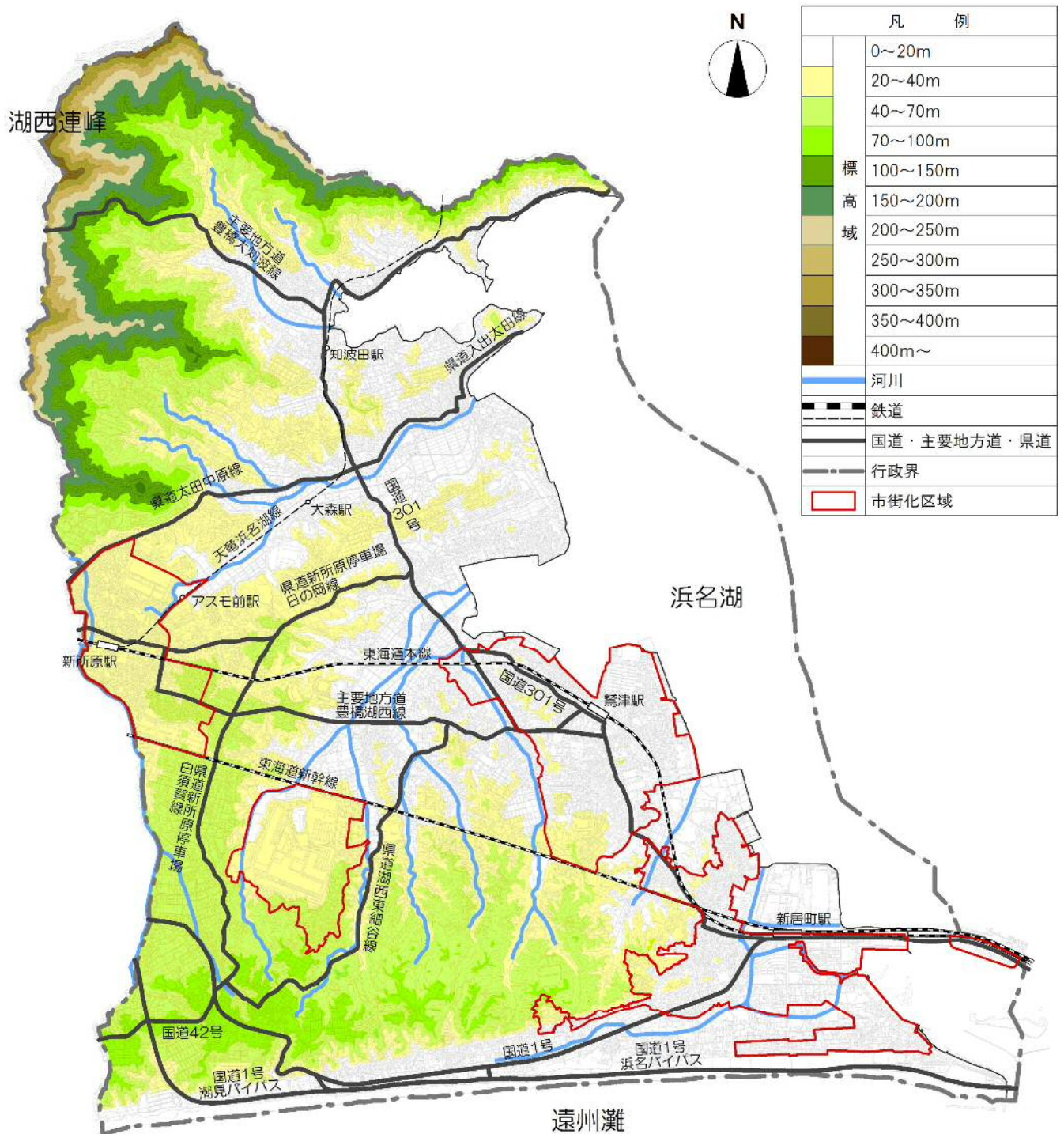


図. 自然概況

### (3) 人口・世帯

#### ①人口及び世帯数の推移

国勢調査による平成22年の本市の人口は60,107人であり、平成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21,619世帯で、経年的に微増傾向が続いています。また、世帯あたり人口は約2.8人であり、経年的に微減傾向が続いています。

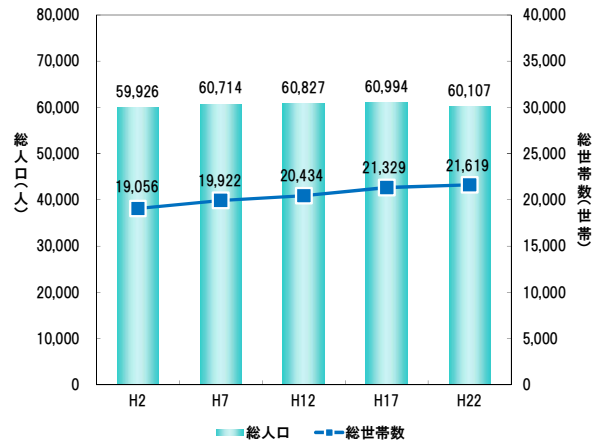
15歳未満の年少人口は、実数・構成比ともに年々減少しており、少子化の傾向が強まってきています。

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きています。

また、15歳以上65歳未満の生産年齢人口は、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。

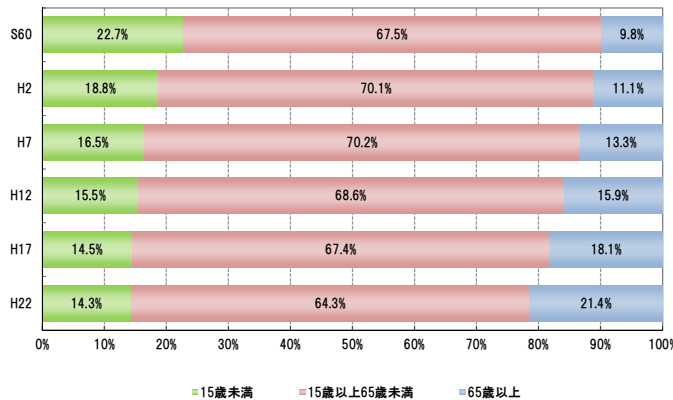
本市の年齢3区分別人口割合を全国や静岡県と比較すると、年少人口及び生産年齢人口割合はやや高く、老年人口割合はやや低い状況にあります。

【人口及び世帯数の推移】

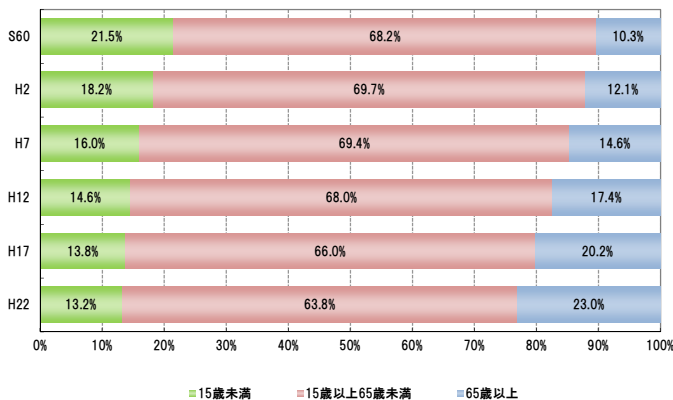


出典:各年国勢調査

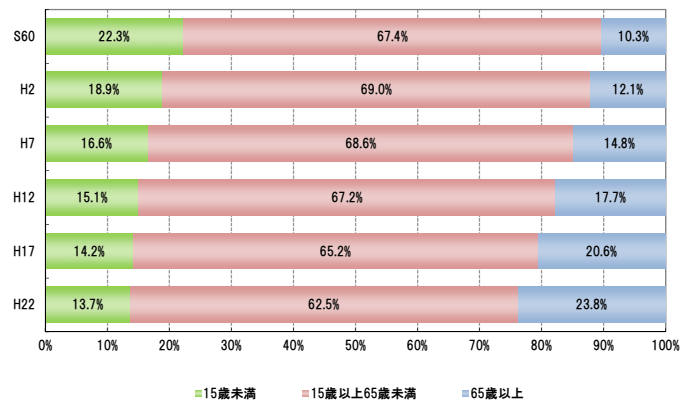
【年齢階層別人口割合の推移(湖西市)】



【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)】



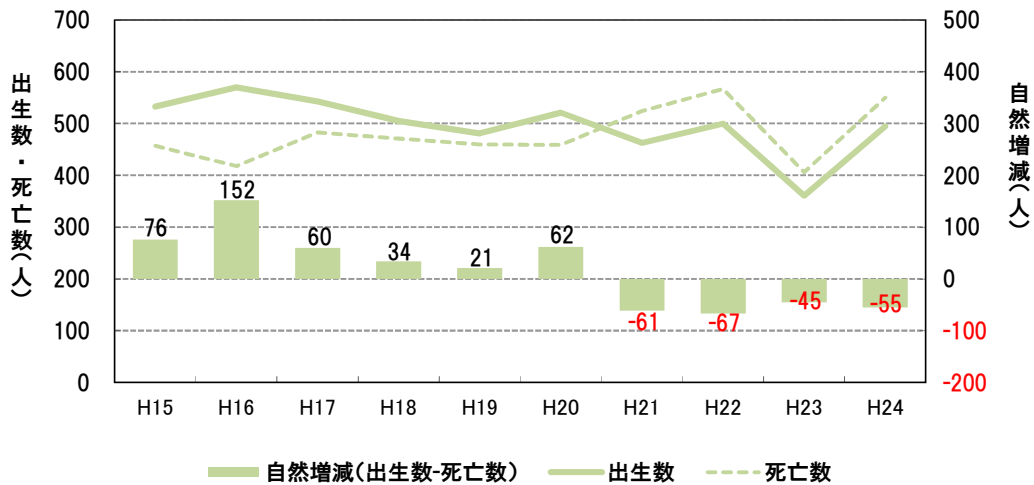
出典:各年国勢調査

## ②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」の状態が続いています。

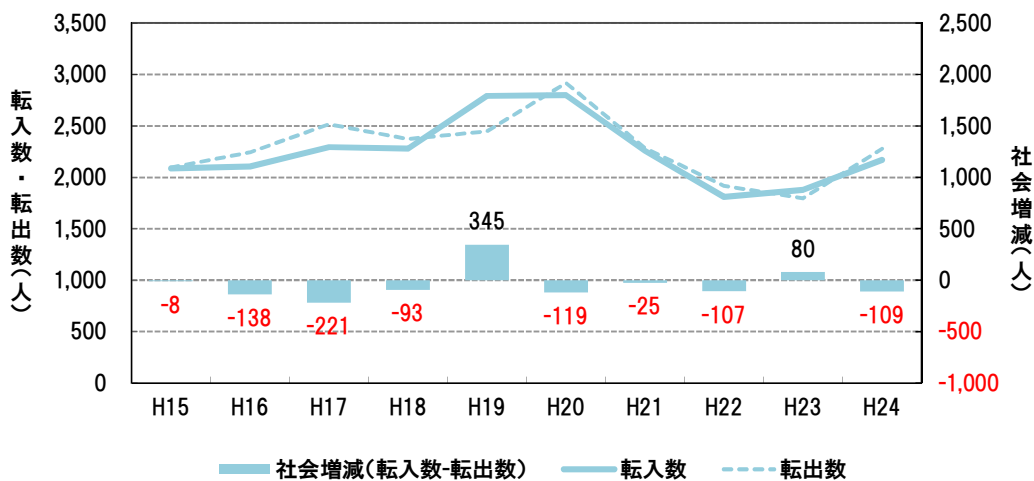
一方、社会動態については、ほぼ毎年転出数が転入数を上回る「社会減」の傾向が続いています。

【人口動態(自然動態)】



出典：湖西市統計書

【人口動態(社会動態)】



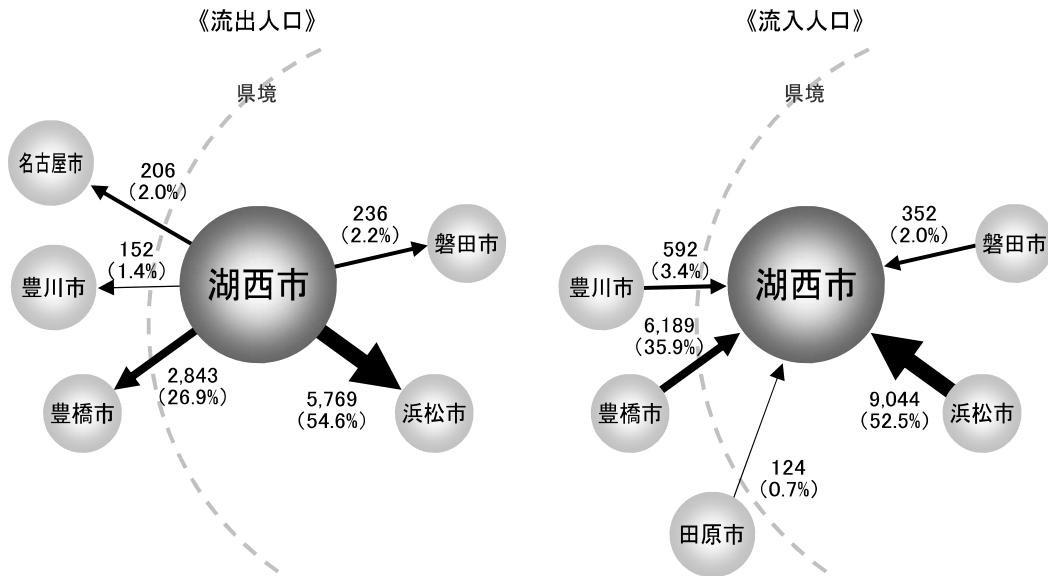
出典：湖西市統計書

### ③流出人口（通勤・通学流動）

平成22年の国勢調査によると、本市への流入人口は17,224人（常住地「不詳」を含む）で、本市からの流出人口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。

【流出人口(通勤・通学流動)】



※%は、流出人口10,560人に占める割合

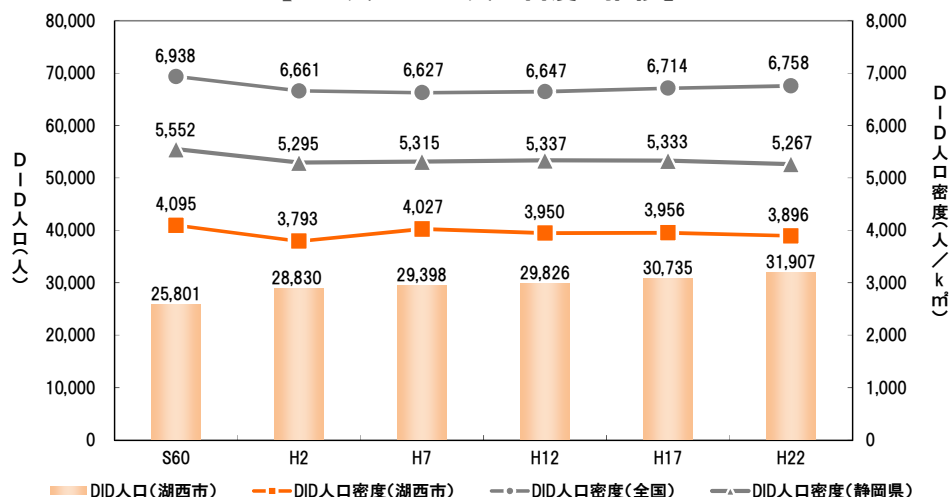
※%は、流入人口17,224人に占める割合

出典：平成22年国勢調査

### ④D I D人口・D I D人口密度の推移

本市のD I D人口は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。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。

【D I D人口・D I D人口密度の推移】



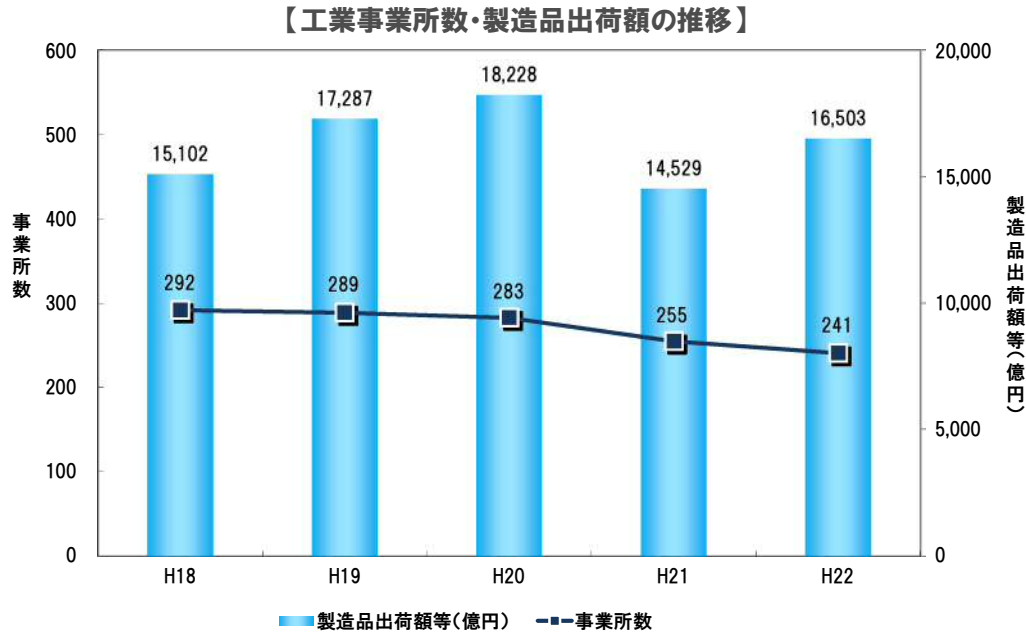
出典：各年国勢調査



## (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は、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。



### ② 商業の推移

本市の商店数は、経年的に減少傾向となっています。また、商品販売額は、平成16年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。



## (5) 土地利用

平成23年度都市計画基礎調査によると、本市は、全体の約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13.6%、都市的土地利用が約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、「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74.5%、都市的土地利用が約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」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。

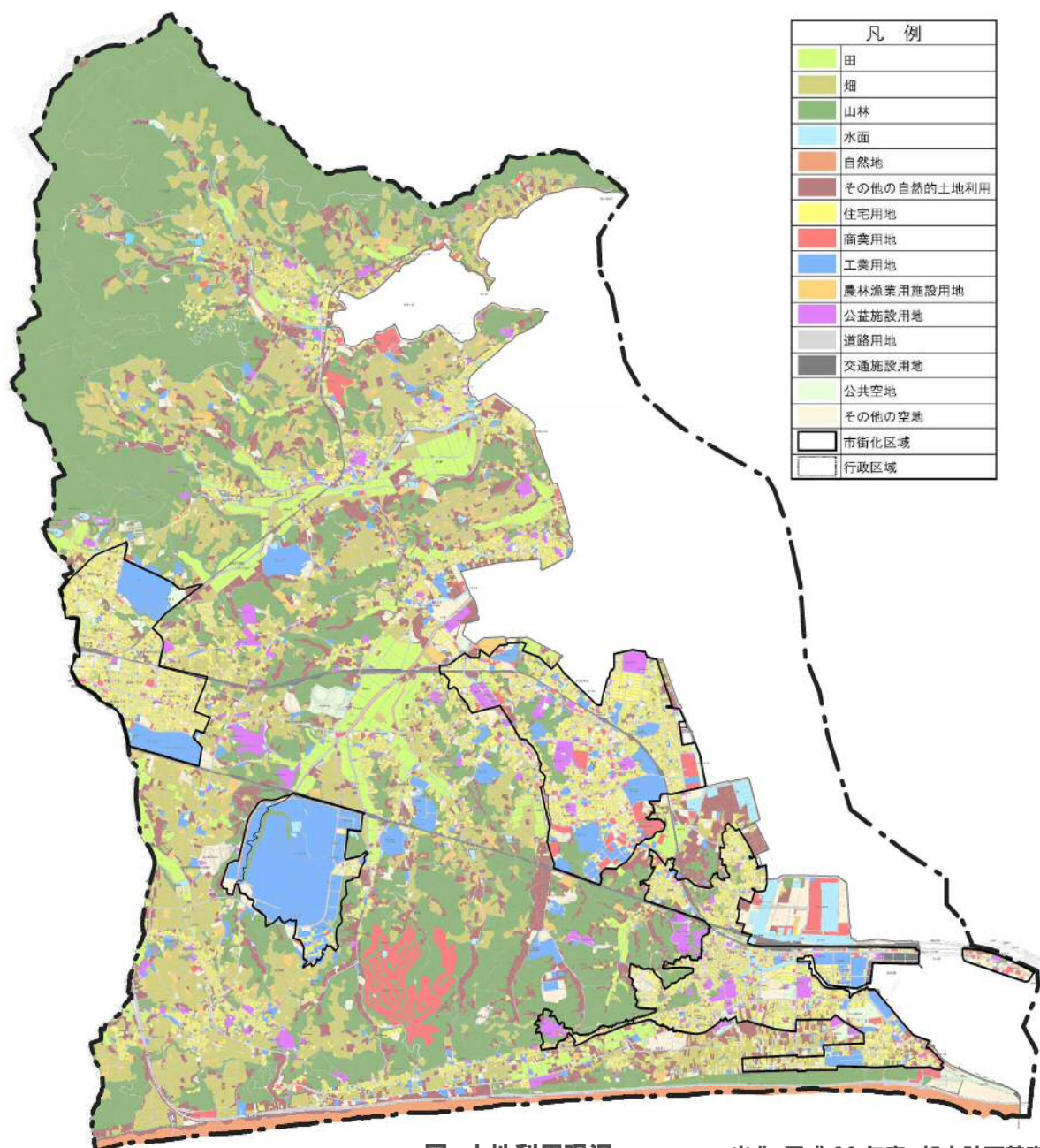


図. 土地利用現況

出典:平成23年度 都市計画基礎調査



## (6) 交通

### ①道路・鉄道交通体系

本市の道路交通は、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、主要地方道豊橋湖西線、県道太田中原線、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、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。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。

### ②バス路線体系

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鷲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、新居鷲津線、白須賀鷲津線及び知波田鷲津線など7路線が設けられています。

### ③自動車交通量

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、国道301号では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。

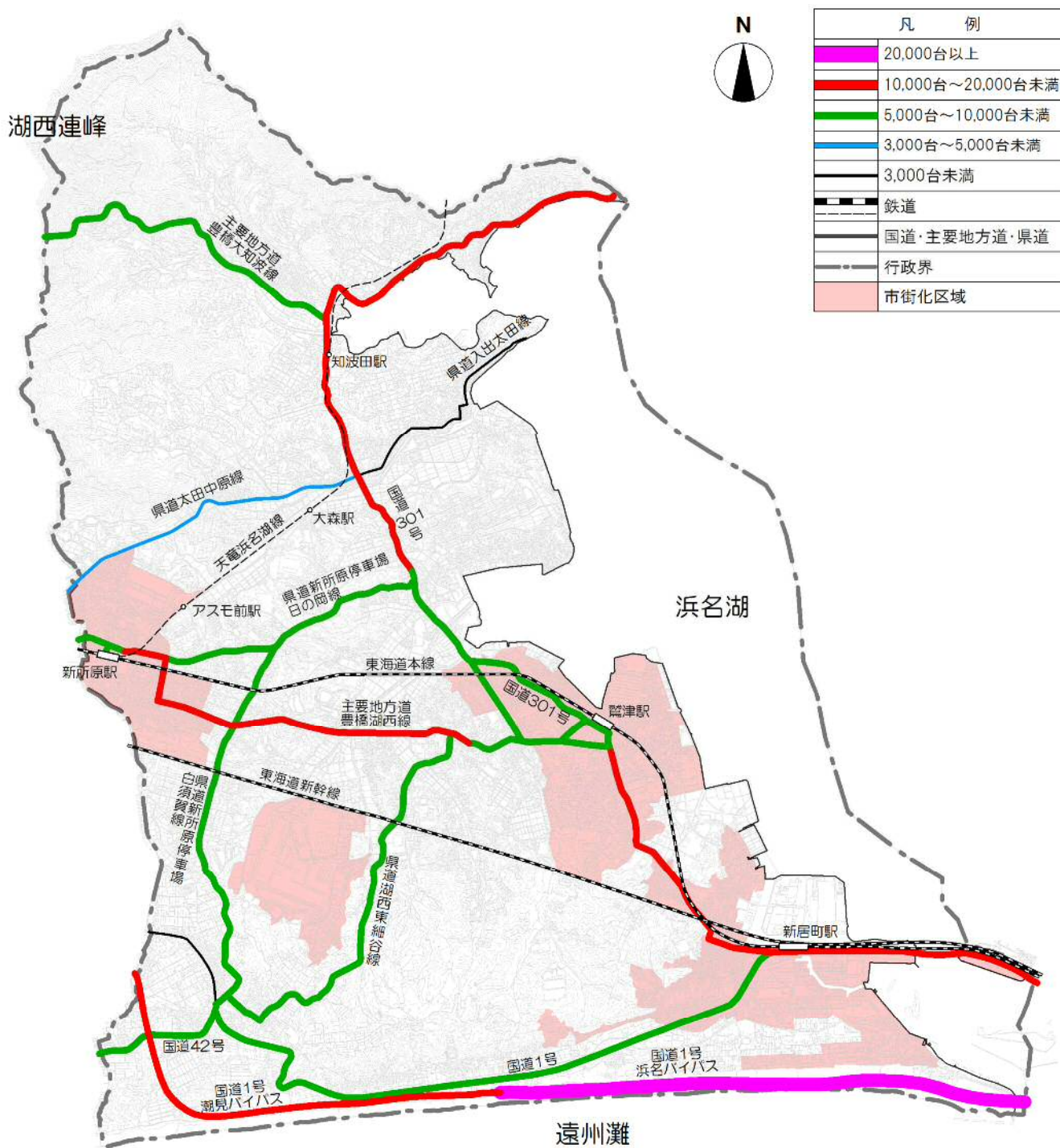


図. 現況自動車交通量(平日 12h 交通量)

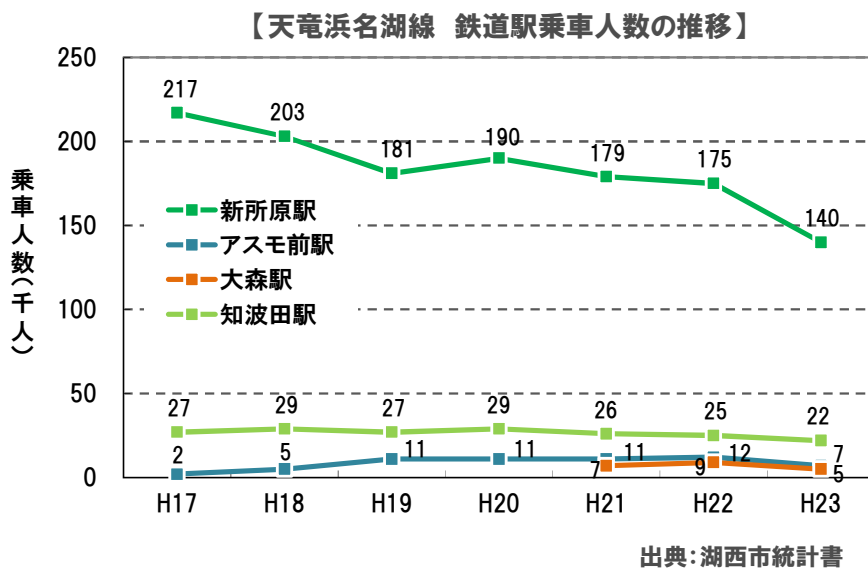
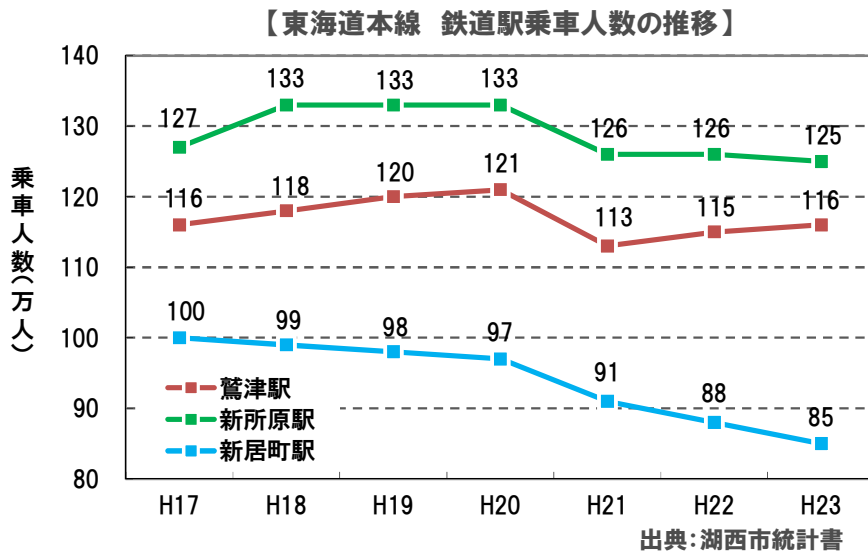
出典:平成 22 年度道路交通センサス

#### ④ 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、鷺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。

東海道本線の鉄道駅乗車人数は、新所原駅が最も多く、鷺津駅、新居町駅と続いています。新所原駅及び鷺津駅の乗車人数は、平成20年までは概ね微増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、鷺津駅では微増傾向となっています。また、新居町駅は平成20年まで微減傾向でしたが、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、アスモ前駅、大森駅と続いています。このうち、新所原駅の乗車人数は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。



## (7) 都市整備

### ① 面的市街地整備

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、平成24年度末現在で19地区243.4haが施行済、1地区3.1ha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246.5haとなり、本市の市街化区域面積の約21.4%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30路線63,820mが都市計画決定されており、平成24年度末現在で約62.7%に相当する39,990mが改良済となっています。また、用途地域内における1km<sup>2</sup>あたりの整備水準は約1.8km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10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、平成24年度末現在、全30.81ha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、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526ha(約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、鷲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。



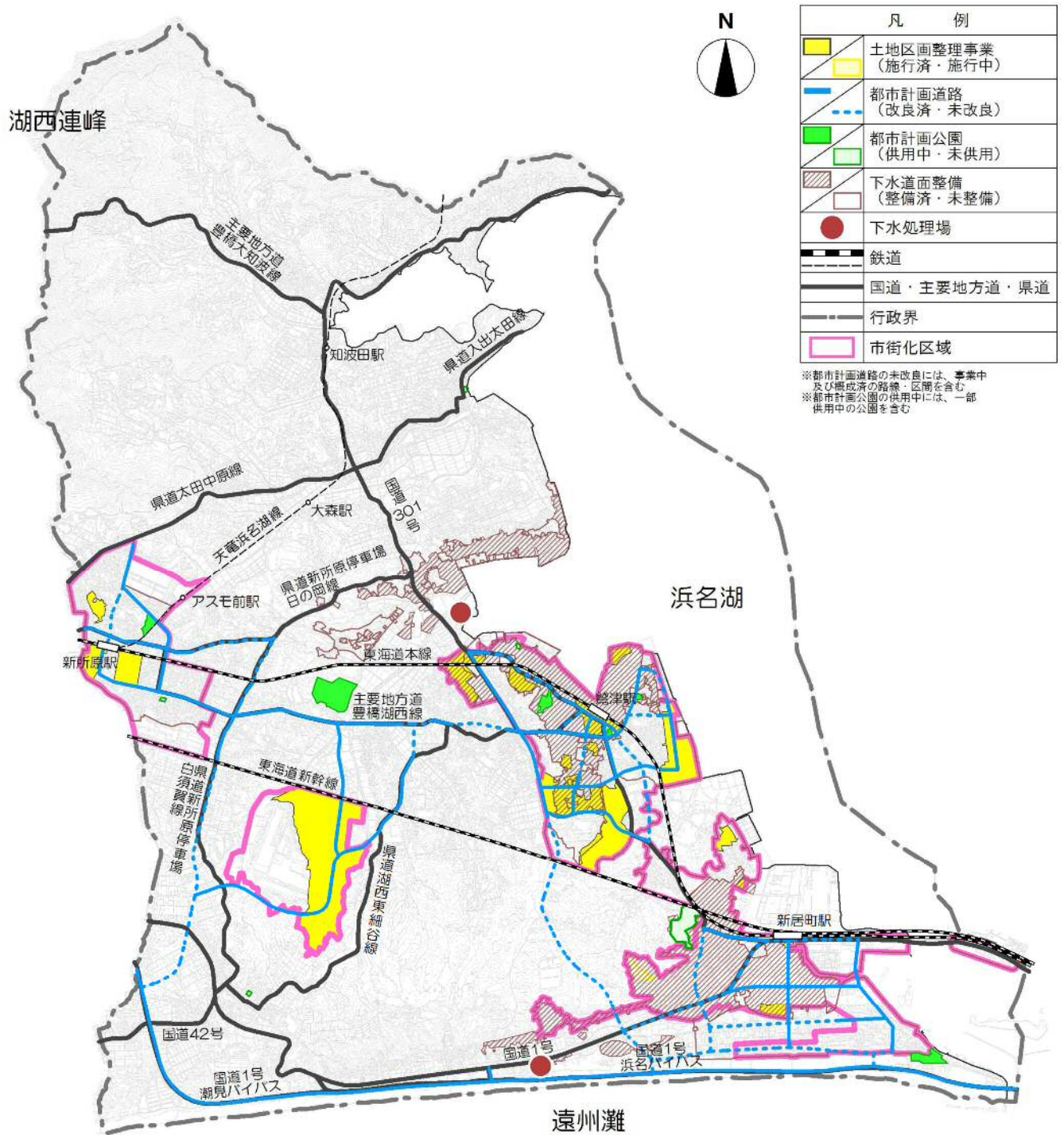


図. 都市整備状況

※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本、市管理の準用河川が17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、県道太田中原線や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、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予測されています。

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

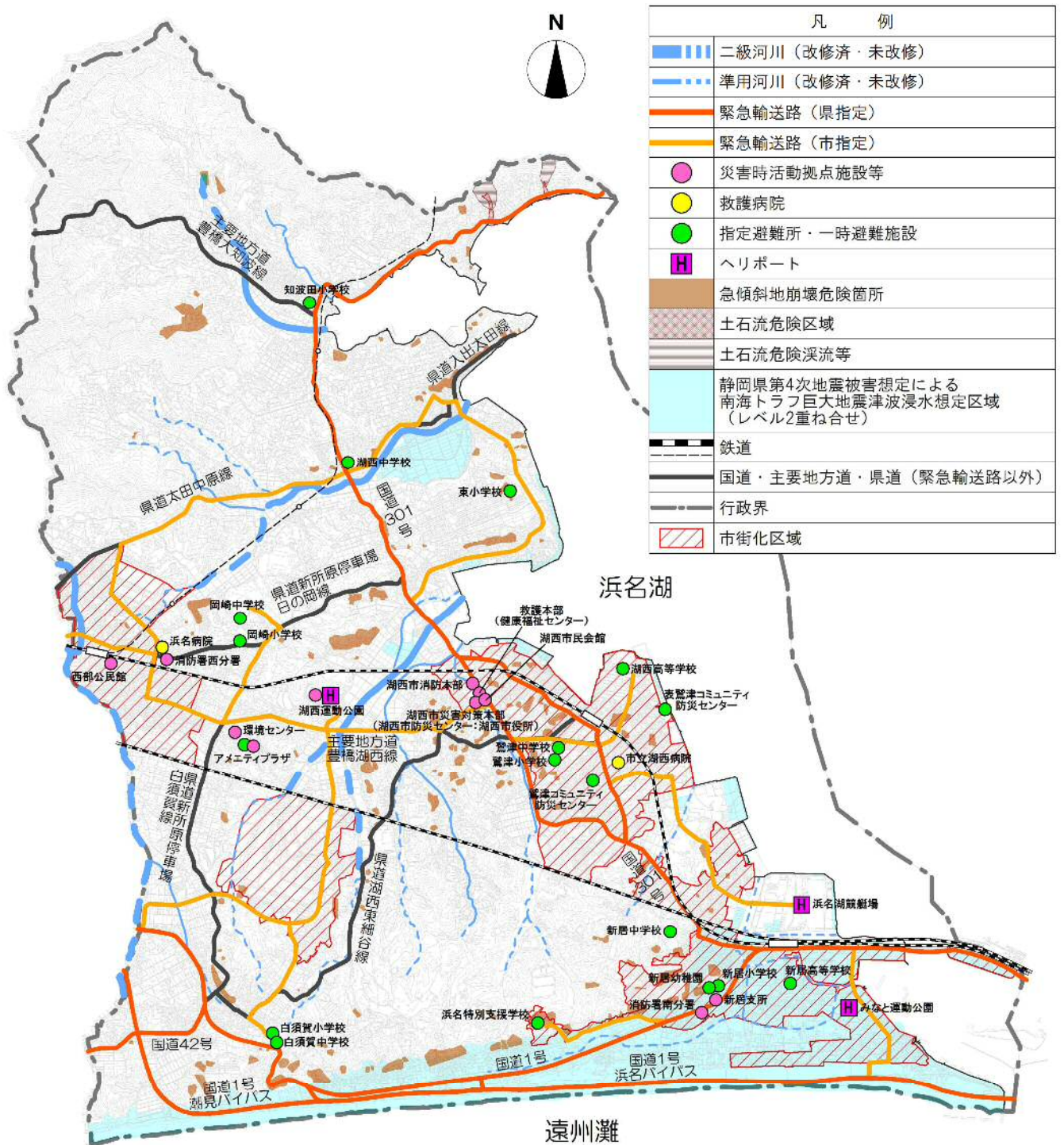


図. 防災施設の整備状況

※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(H25.3)」に基づくもの

## 2. 湖西市の都市づくりの課題

### ◎本格的な少子高齢・人口減少社会の到来を見据えたまちづくり

#### ○人口減少、世帯構成の多様化への対応

全国的に人口の減少傾向がみられる中、本市では平成 22 年に人口が減少に転じました。今後、社会増などにより一時的に人口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、これまでのような人口増加を前提としたまちづくりから、人口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。

#### ○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「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、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。

### ◎人・物・情報ネットワークの広域化に対応したまちづくり

#### ○都市内の交流促進

本市は、平成 22 年 3 月に旧湖西市と旧新居町が合併して誕生しましたが、両市町はもともと同一の都市圏を形成していたため、新市としての一体性は高いと考えられます。今後は、この一体性をさらに高めるため、旧市町の市街地間の連携や、市街地と既存集落地との連携を強化するなど、都市内の交流を促進するまちづくりが必要です。

#### ○周辺都市との交流促進

通勤・通学流動の動向から、本市は隣接する浜松市や愛知県豊橋市との結びつきが非常に強くなっています。長期的に人口は減少していくことが予想される中、今後は、定住促進策に加え、今まで以上に周辺都市圏との連携を強化し、交流人口が増加するようなまちづくりが必要です。

## ◎産業構造の変化に対応したまちづくり

### ○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、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、既存企業の留置に加え、新たな企業の誘致を促進するための土地の確保と、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。

### ○商業・観光の活性化による賑わい創出

本市においては、鷺津駅などの鉄道駅周辺に商店街が、また鷺津駅から新居町駅にかけての幹線道路周辺に大型小売店が立地しています。また、浜名湖や湖西連峰では豊かな自然環境を活かした観光施設・観光資源が多くあります。

都市活力の創出・維持には、工業のみではなく、商業や観光等の産業の維持・発展も必要不可欠です。市民の日常生活の中で、また市民や観光客等の余暇活動を通して、商業や観光等の既存産業が活性化し、交流による賑わいが生まれるようなまちづくりが必要です。

## ◎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。

本市では、今後も、このような貴重な自然環境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が必要です。

### ○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は地球温暖化の原因と言われていることから、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、交通渋滞の解消や自動車から公共交通への利用転換を促進するなど、環境への負荷が小さいまちづくりが必要です。



## ◎地域や地区の特性に合った、安全・安心・快適なまちづくり

### ○安全・安心・快適な住環境の形成

市民まちづくりアンケートでは大多数の市民が「大変住みやすい・どちらかといえば住みやすい」、「いつまでも住み続けたい・当分住み続けたい」と回答しています。

その一方で、「買い物や外食が不便」、「医療・福祉サービスが充実していない」、「交通の便が良くない」、「公共交通機関が不便」、「悪臭が気になる」などを理由に、「住み続けたくない」と回答した市民もいます。

今後は、居住地域・地区の特性や人口減少・高齢化の進行状況を踏まえながら、安全・安心・快適な住環境の形成を目指したまちづくりが必要です。

### ○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。

### ○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心配されています。

また、近年多発傾向にあるゲリラ豪雨などによって、河川の氾濫や土砂災害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や、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。

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。



## ◎健全で適正な都市経営を実現するまちづくり

---

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が、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。

## ◎地域資源を有効に活用した魅力的なまちづくり

---

本市は、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ことが必要です。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。