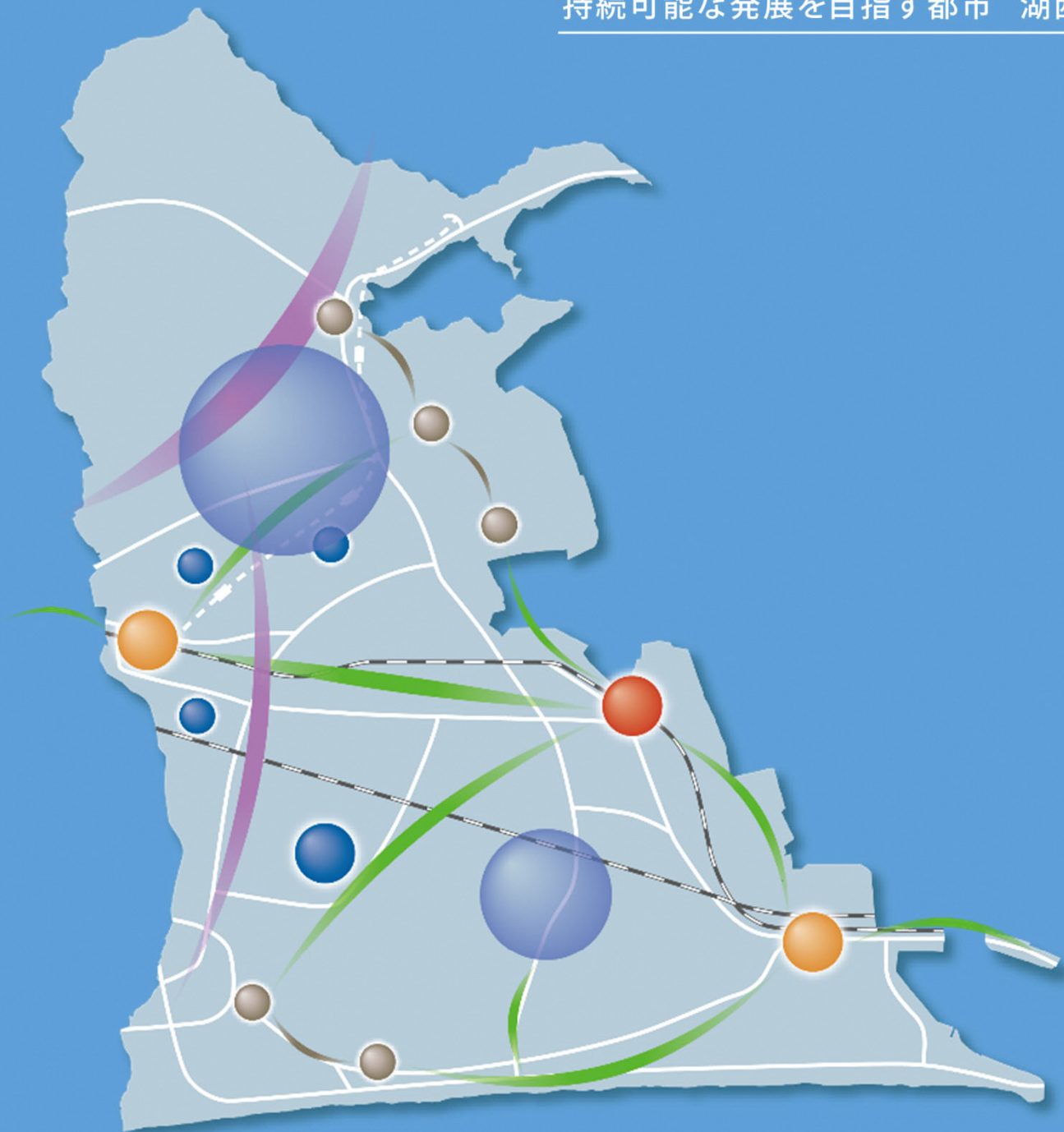


# 湖西市 都市計画 マスタープラン 〔改定版〕

「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



# 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
  - (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.....47
  - (2) 広域の中での本市の位置づけ.....48
  - (3) 本市における主要施設の配置と人口分布構造.....49
  - (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.....50
  - (5) 湖西市が目指す将来都市構造.....58
- 4. 分野別都市づくり方針.....60
  - 4-1 土地利用の基本方針.....61
  - 4-2 都市施設整備の基本方針.....67
  - 4-3 都市環境と景観の基本方針.....73
  - 4-4 都市防災の基本方針.....77

## 第3章 まちづくりの実現に向けて

- 1. 多様な主体との連携・共創によるまちづくりの推進.....85
- 2. 都市計画制度等の活用.....87
- 3. 都市計画マスタープランの見直し.....91

## 巻末

- 1. 用語の解説.....94
- 2. SDGs との対応表.....96

※本文中、アンダーラインを引いた語句は、巻末「用語の解説」において意味を解説しています。

# 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、市民活動団体、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改定の背景

#### ○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（仮称）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ていました。

#### ○都市計画マスタープラン策定から令和 6 年 3 月で 10 年経過

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・世帯数減少社会の本格的到来、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。

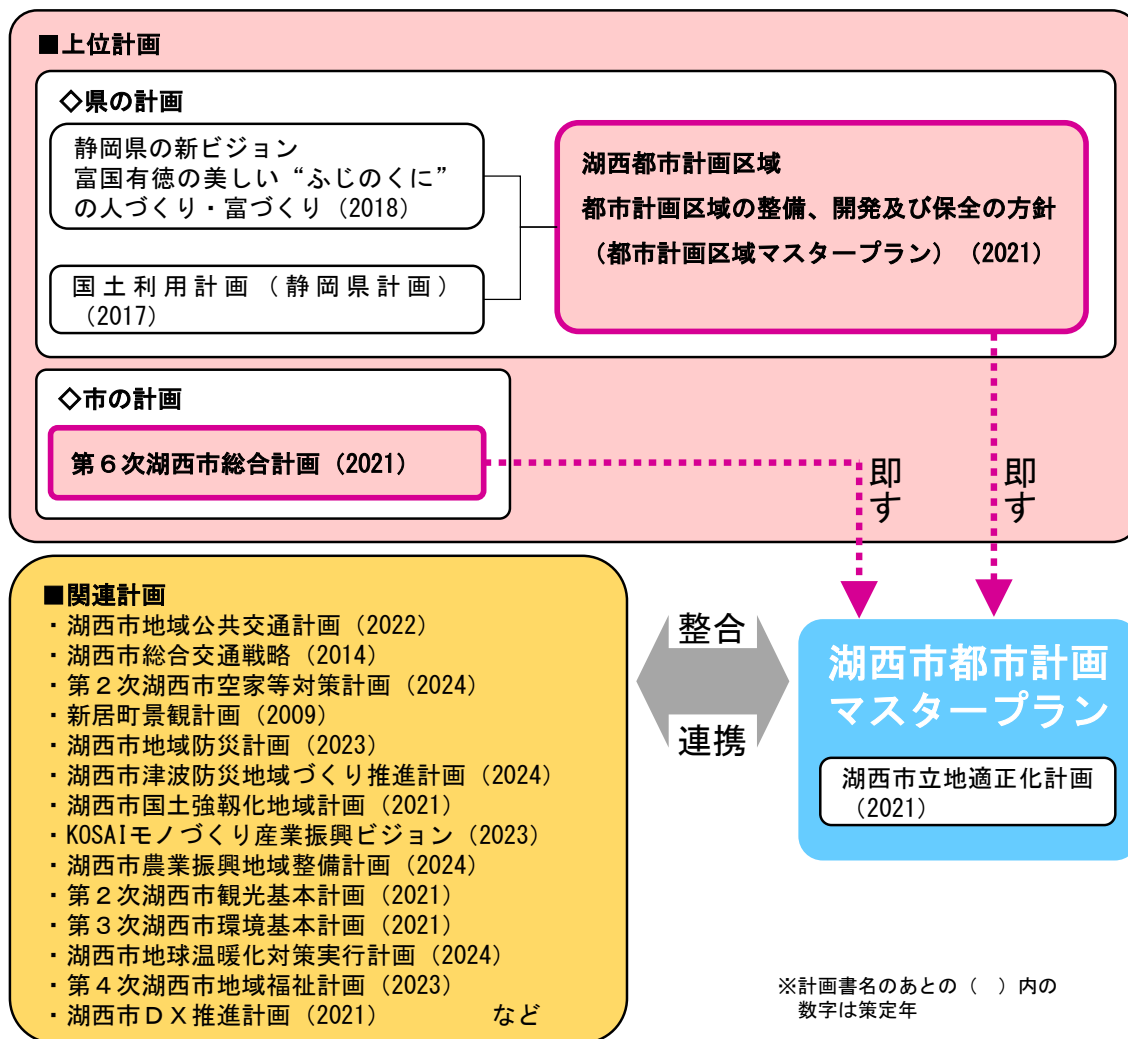
本市においても、このような時代の変化に対応した将来都市像を描き、それに基づくまちづくりを適切に進める必要があります。



## 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、交通、産業、観光、防災、環境、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、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」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。

#### 全体構想

湖西市の広域的な位置づけや社会・経済情勢の動向、また上位計画を踏まえた、湖西市全体のまちづくりの方針



#### 実現に向けた道すじ

#### まちづくりの 実現に向けて

市民、市民活動団体、事業者及び行政等のまちづくりの担い手の共創によるまちづくりの考え方、まちづくりの具体的な制度の活用や個別施策推進の考え方

# 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

#### 1-1 都市の位置

本市は、静岡県県の最西端に位置し、浜松市及び愛知県豊橋市に隣接する面積 86.56km<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



## 1-2 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。

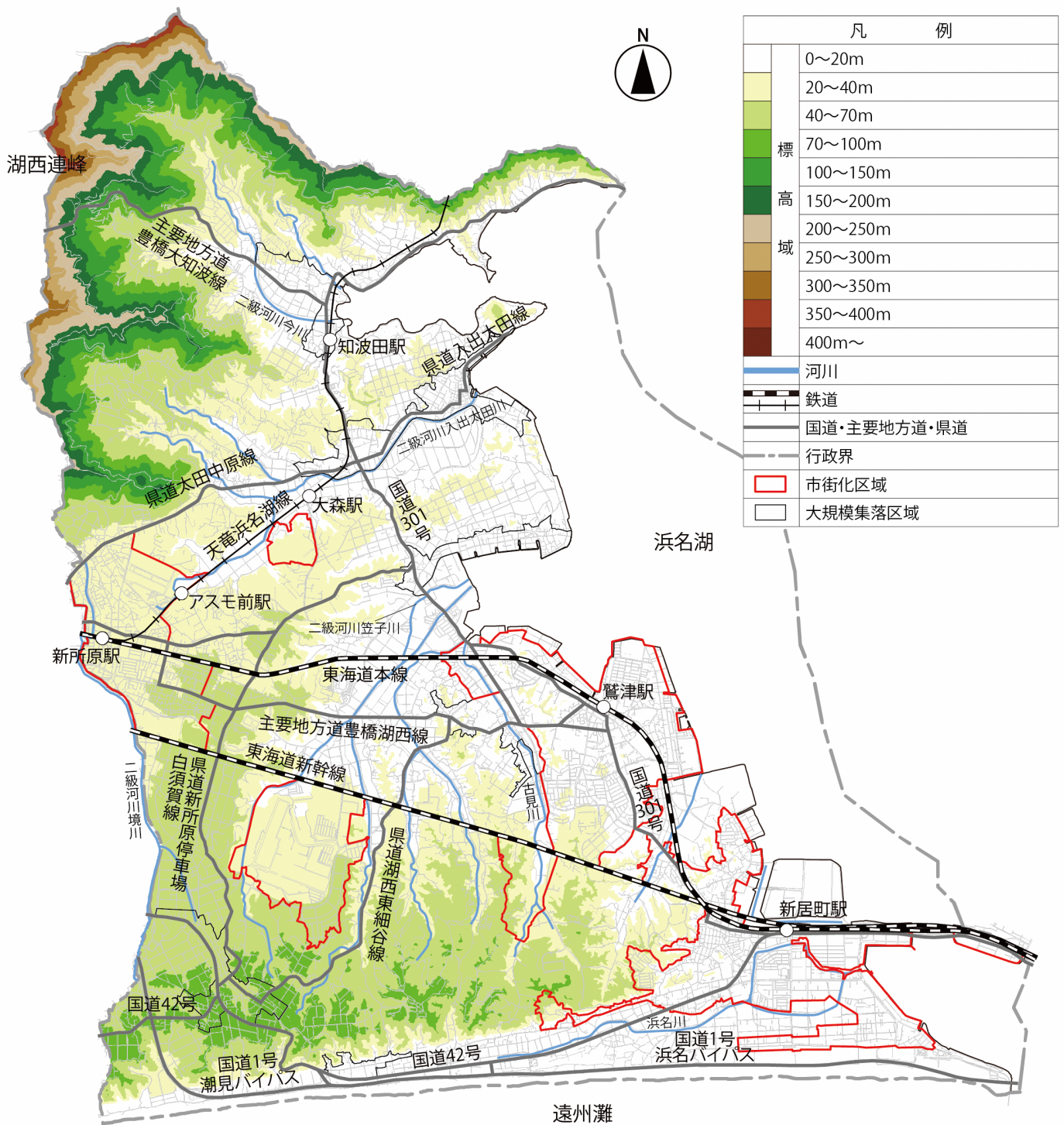


図. 自然概況



## 1-3 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年）の本市の人口は57,885人であり、2005年（平成17年）をピークに減少に転じています。

一方、総世帯数は23,005世帯で、経年的に微増傾向が続いています。また、世帯構成人員の平均は約2.5人であり、経年的に微減傾向が続いています。

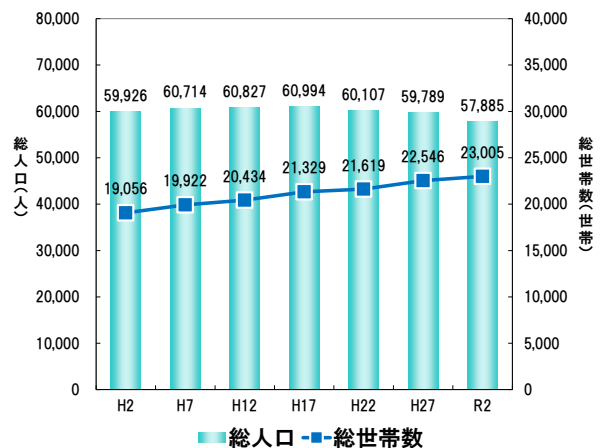
15歳未満の年少人口は、子育て世代人口の減少と配偶者のいる割合の減少もあって実数・構成比ともに年々減少しており、少子化の傾向が強まっています。

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。

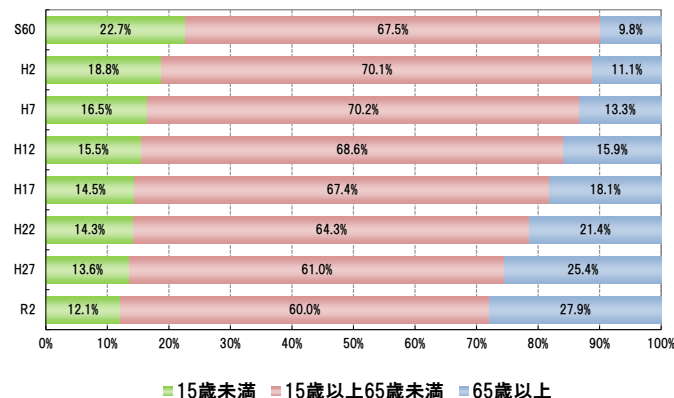
本市の年齢3区分別人口割合を全国や静岡県と比べると、年少人口及び生産年齢人口割合はやや高く、老年人口割合はやや低い状況にあります。

【人口及び世帯数の推移】

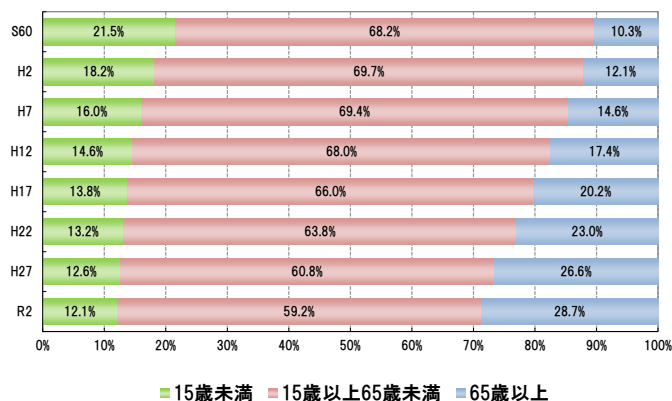


出典：各年国勢調査

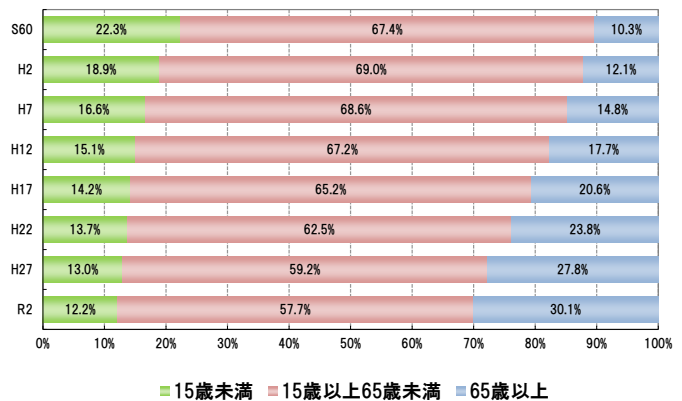
【年齢階層別人口割合の推移（湖西市）】



【年齢階層別人口割合の推移（全国）】



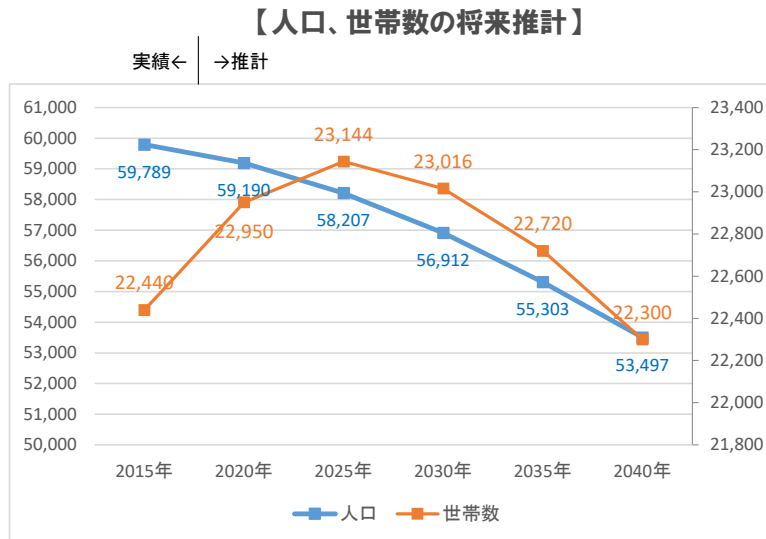
【年齢階層別人口割合の推移（静岡県）】



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59,789人から、2040年（令和22年）には53,497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と予測されています。

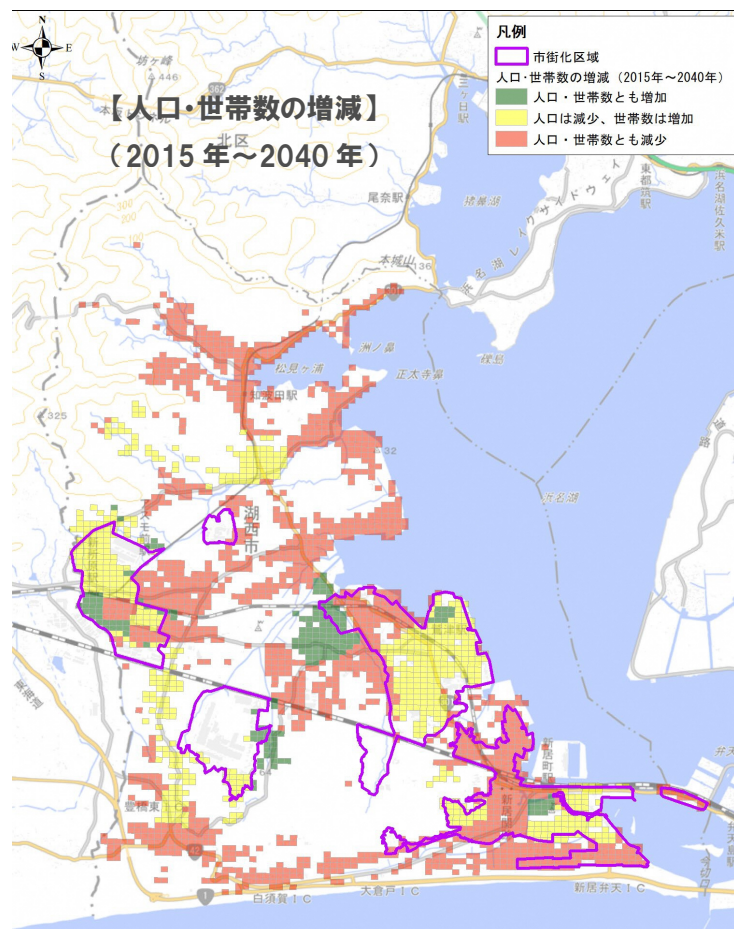


出典：国立社会保障・人口問題研究所（2018年推計）

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地区が多く見られ、空き地・空き家の発生が懸念されます。

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地区が多く見られます。

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地区が多く見られます。

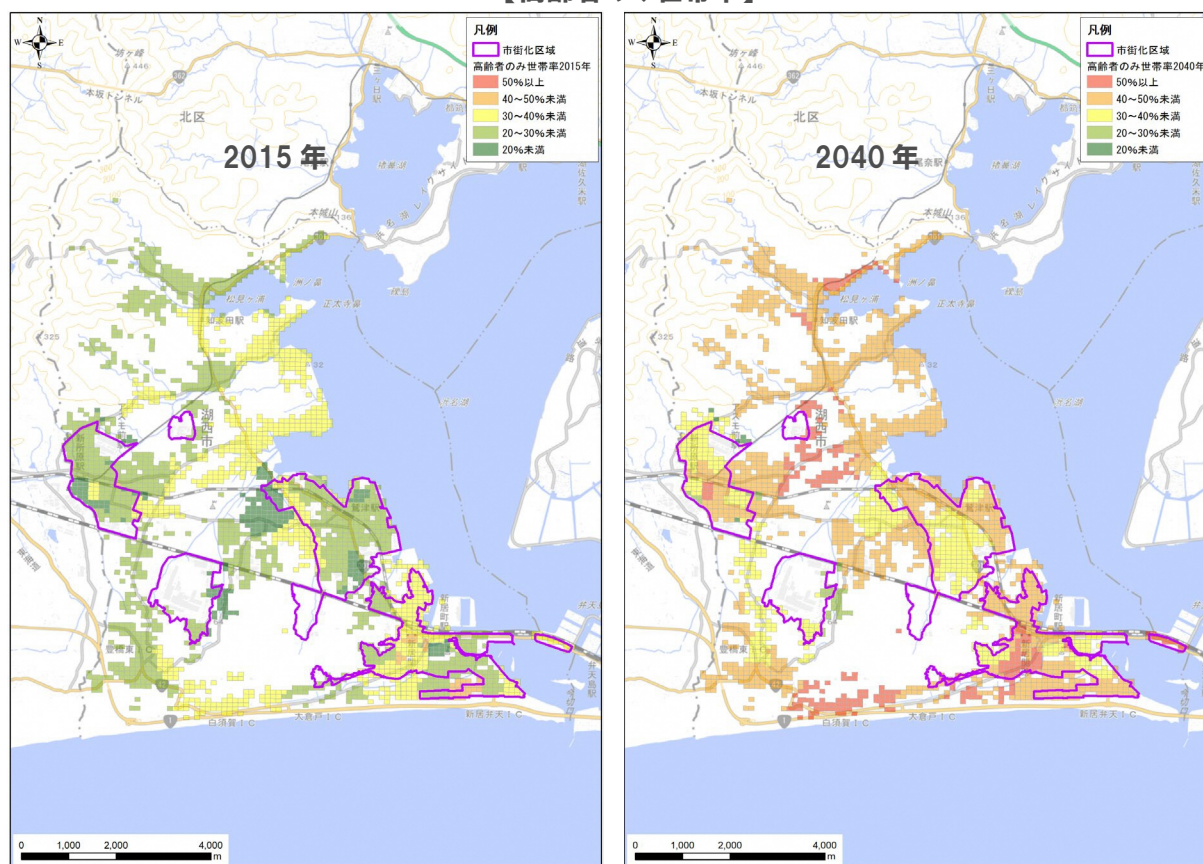


出典：国立社会保障・人口問題研究所（2018年推計）

高齢者のみ世帯率は、2015年（平成27年）には40%以上の地区があまり見られませんが、2040年（令和22年）には多くの地区で高齢化率が大きく上昇し、40%以上の地区数が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。

【高齢者のみ世帯率】

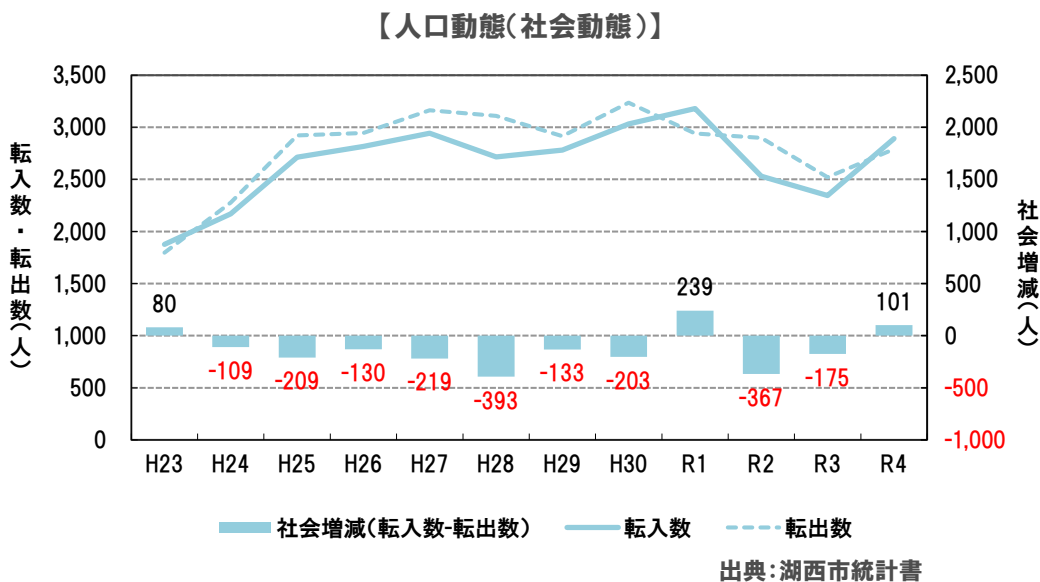
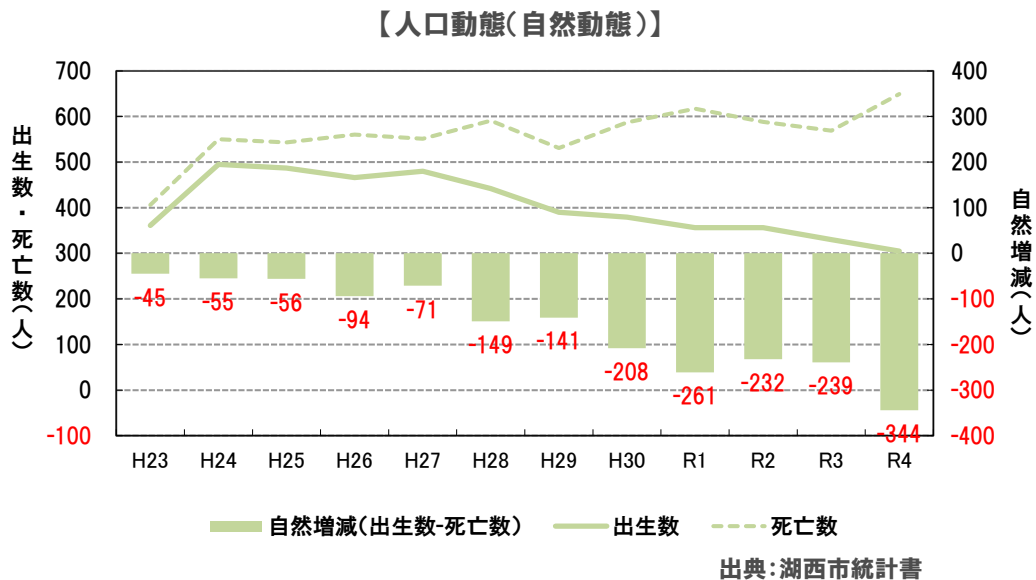


出典: 国立社会保障・人口問題研究所

### (3) 人口動態

本市の人口動態のうち、自然動態については、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。

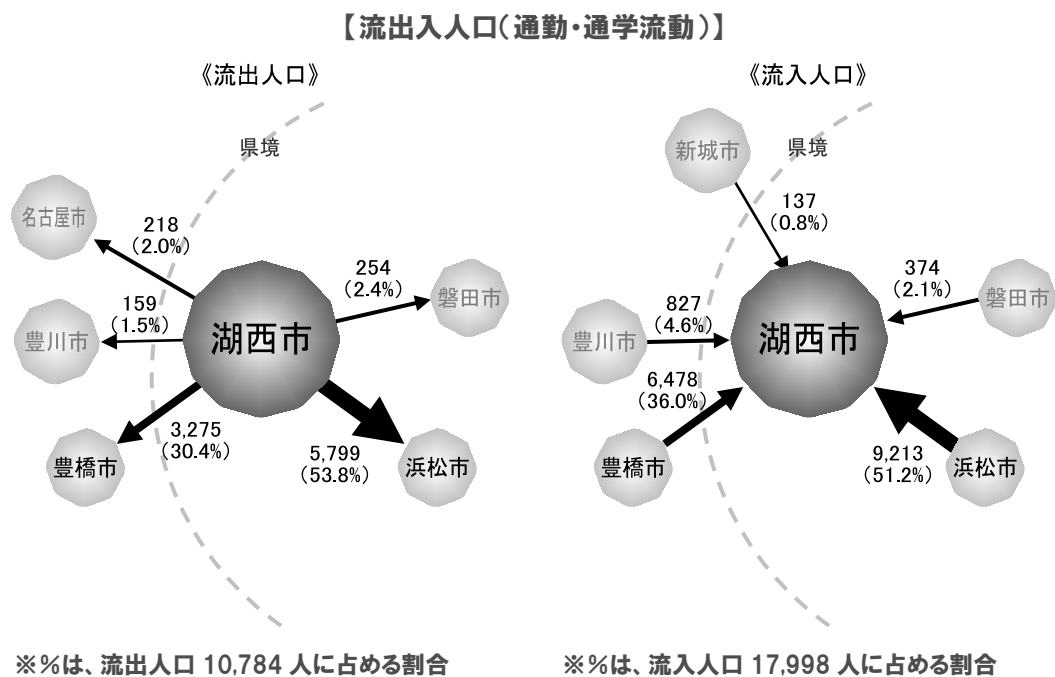
一方、社会動態については、平成23年、令和元年、4年を除き、毎年転出数が転入数を上回る「社会減」の傾向が続いています。



## （４）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（常住地「不詳」を含む）で、本市からの流出人口10,784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。

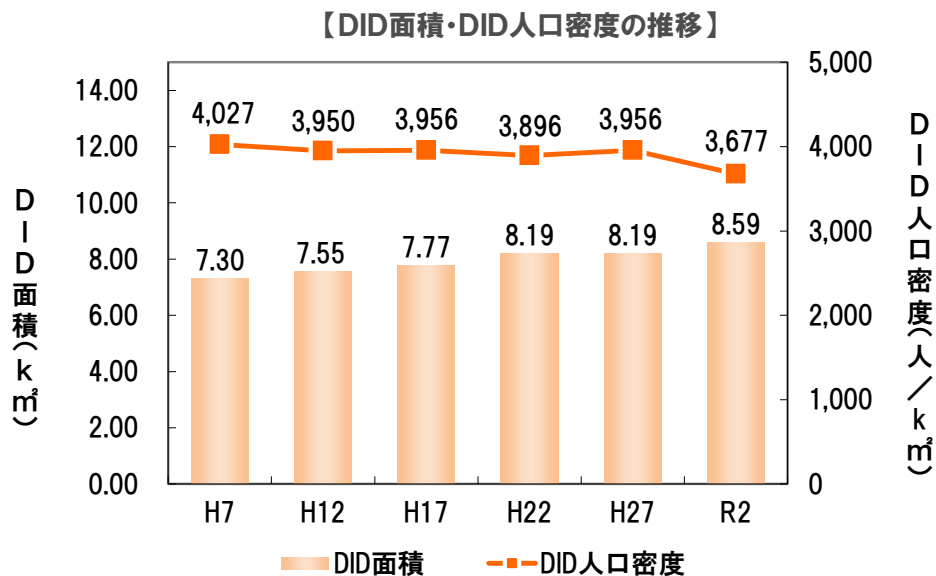
また、流出人口・流入人口ともに、浜松市が最も多く、次いで愛知県豊橋市となっています。



出典：令和2年国勢調査

## （５）D I D面積・D I D人口密度の推移

本市のD I D面積は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、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。





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。

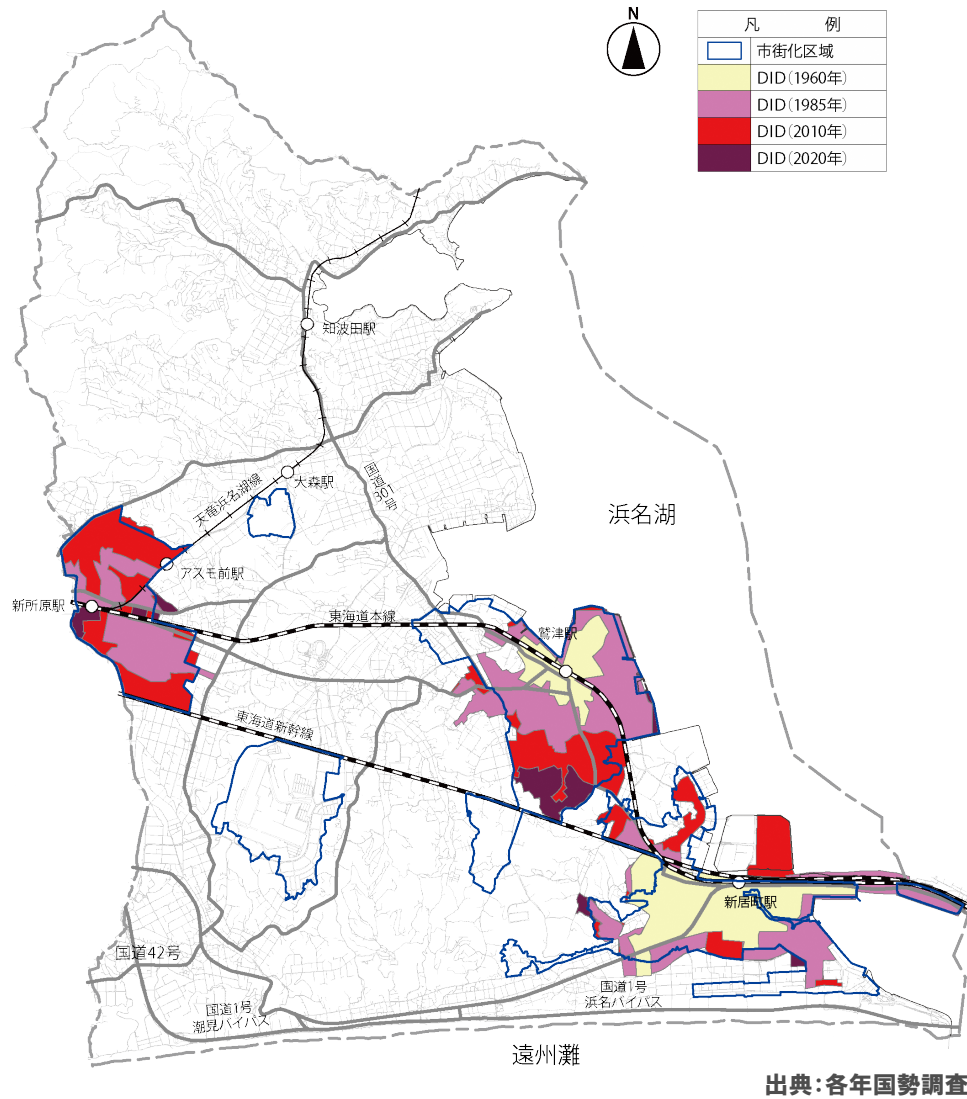


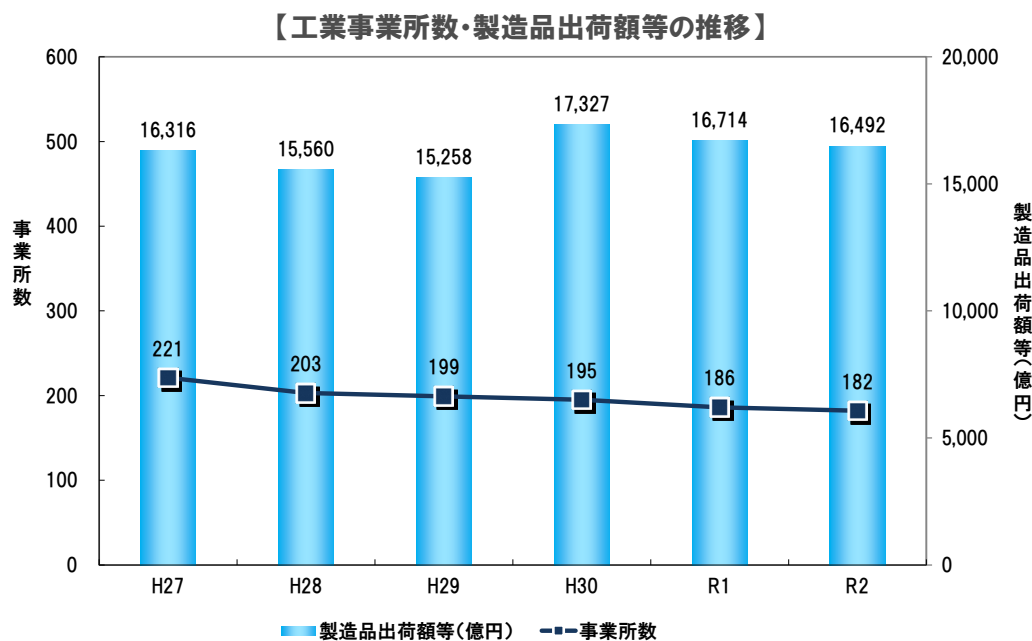
図. DIDの変遷



## 1-4 産業

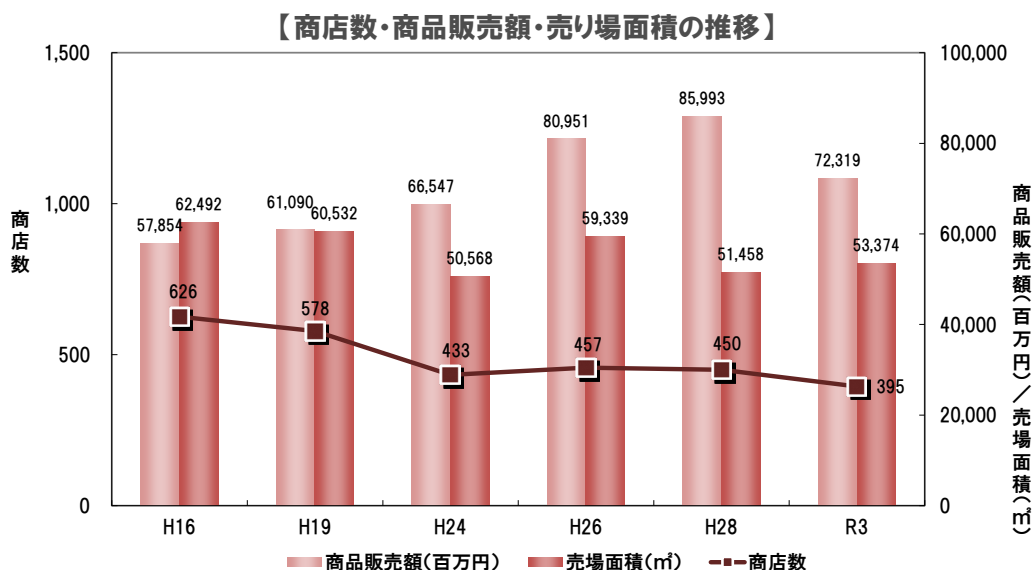
### (1) 工業の推移

本市の工業事業所は、経年的に減少傾向にあります。また、製造品出荷額等は、1.6兆円前後で推移しています。



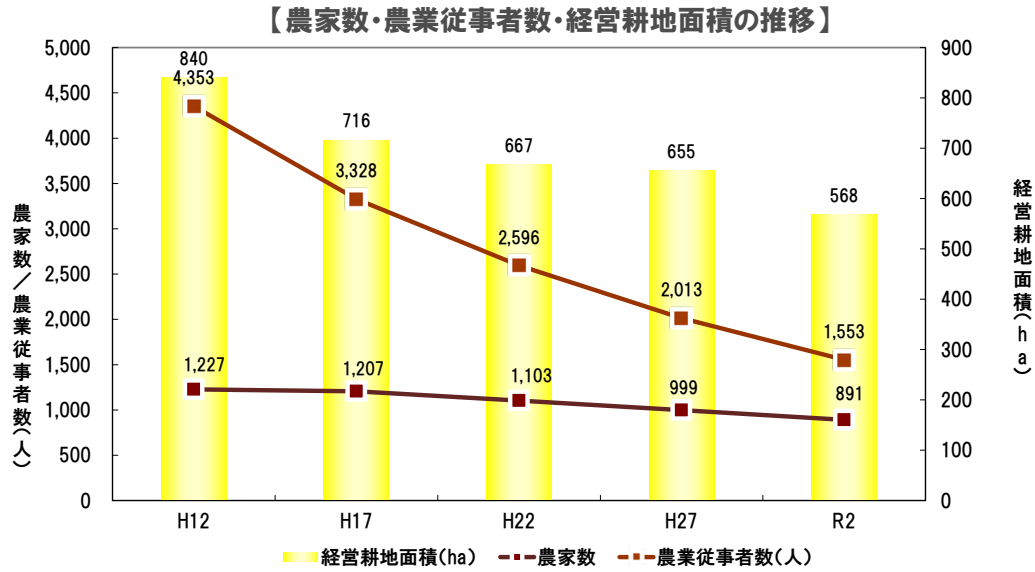
### (2) 商業の推移

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。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したが、2021年(令和3年)に減少に転じました。

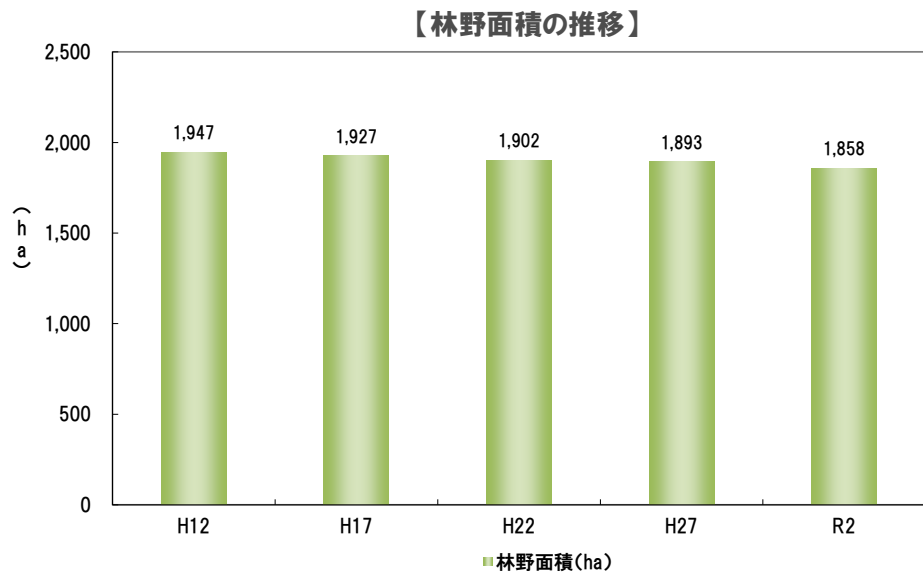


### (3) 農林水産業の推移

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。



本市の林野面積は、経年的に緩やかな減少傾向となっています。



1-5 土地利用

2022 年（令和 4 年）度都市計画基礎調査によると、本市は、全体の約 69.9%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 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%、都市的土地利用が約 88.6%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」が多くなっています。

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%、都市的土地利用が約 20.3%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 |                   |               |                |              |             |               |                  |                   |
|         |                  |                  |                  |               |               |                  |                |               |                |                 |                   |               |                |              |             |               |                  |                   |
| 市街化区域   | 38.3<br>3.1%     | 60.1<br>4.9%     | 12.0<br>1.0%     | 2.9<br>0.2%   | 27.5<br>2.2%  | 140.9<br>11.4%   | 377.3<br>30.4% | 54.5<br>4.4%  | 304.6<br>24.6% | 1.6<br>0.1%     | 738.0<br>59.6%    | 77.5<br>6.3%  | 155.9<br>12.6% | 30.1<br>2.4% | 0.0<br>0.0% | 96.6<br>7.8%  | 1,098.1<br>88.6% | 1,239.0<br>100.0% |
| 市街化調整区域 | 1,359.6<br>18.3% | 2,050.3<br>27.6% | 1,912.2<br>25.8% | 133.9<br>1.8% | 454.3<br>6.1% | 5,910.4<br>79.7% | 340.7<br>4.6%  | 51.8<br>0.7%  | 124.1<br>1.7%  | 95.1<br>1.3%    | 611.8<br>8.2%     | 146.5<br>2.0% | 403.9<br>5.4%  | 48.1<br>0.6% | 0.0<br>0.0% | 296.3<br>4.0% | 1,506.6<br>20.3% | 7,417.0<br>100.0% |
| 合 計     | 1,398.0<br>16.2% | 2,110.4<br>24.4% | 1,924.2<br>22.2% | 136.8<br>1.6% | 481.9<br>5.6% | 6,051.3<br>69.9% | 718.0<br>8.3%  | 106.3<br>1.2% | 428.7<br>5.0%  | 96.7<br>1.1%    | 1,349.8<br>15.6%  | 224.0<br>2.6% | 559.8<br>6.5%  | 78.2<br>0.9% | 0.0<br>0.0% | 392.9<br>4.5% | 2,604.7<br>30.1% | 8,656.0<br>100.0% |

出典：令和4年度 都市計画基礎調査

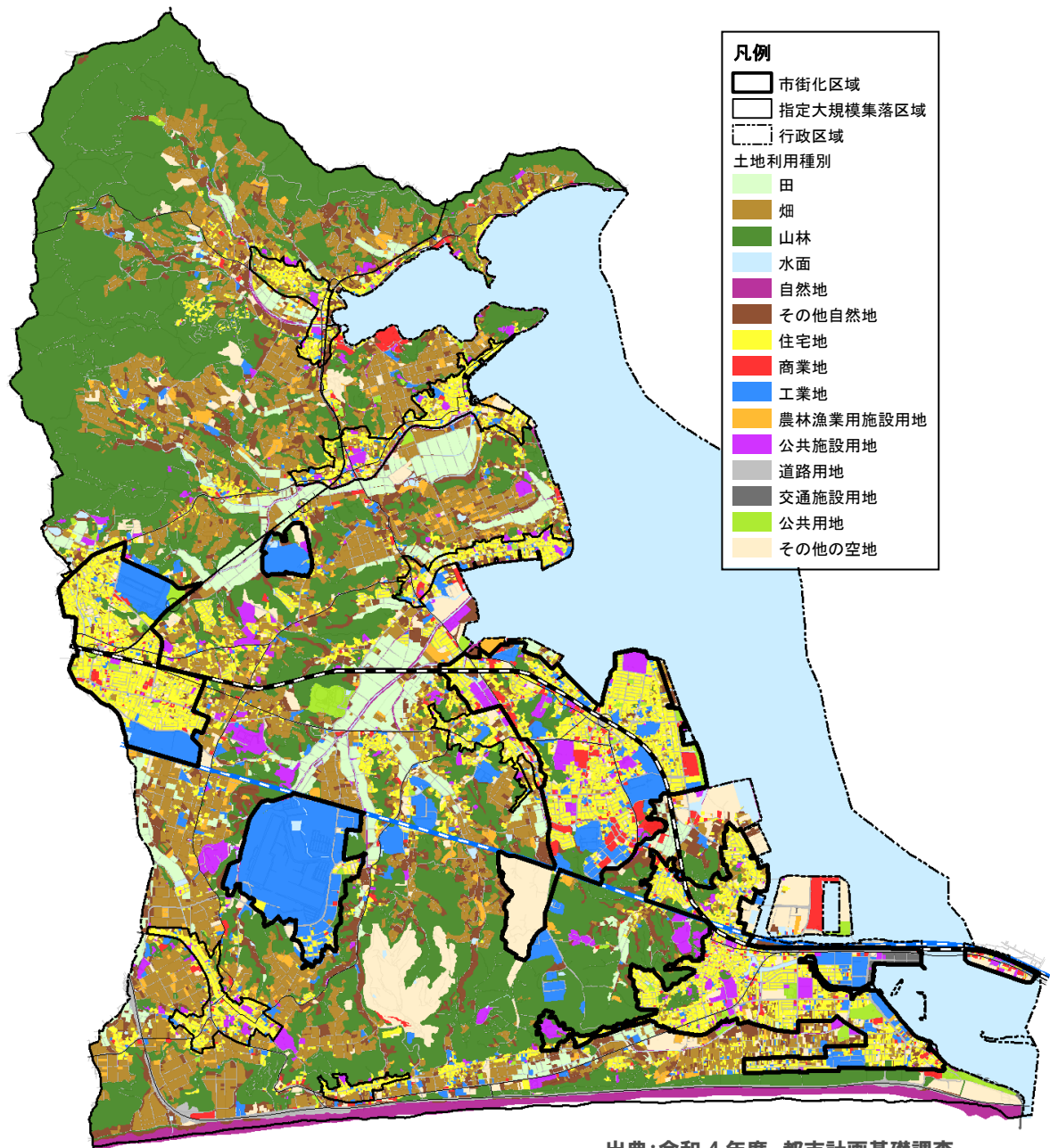


図. 土地利用現況

出典:令和4年度 都市計画基礎調査

## 1-6 道路交通

### (1) 道路交通体系

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います。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。

国が計画を進めている（仮称）浜松湖西豊橋道路が市の北部地域を横断することになり、インターチェンジアクセス道路を含む道路ネットワークの構築が課題となっています。

### (2) 自動車交通量

令和3年度全国道路・街路交通情勢調査によると、本市の自動車交通量は、国道1号浜名バイパスでは30,000台／日を超える交通量、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。

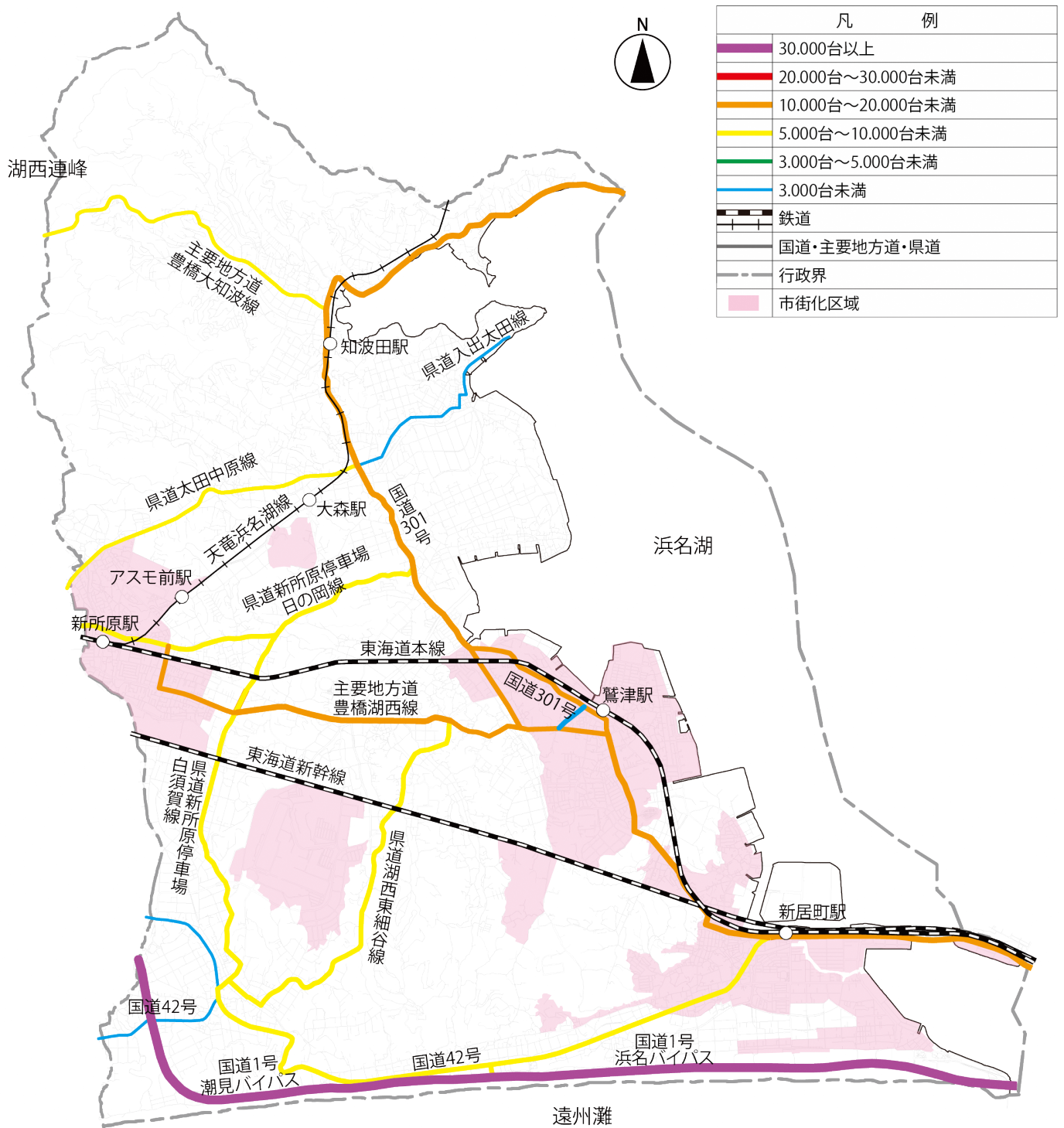


図. 現況自動車交通量(平日 24h 交通量)

出典:令和3年度全国道路・街路交通情勢調査



## 1-7 公共交通

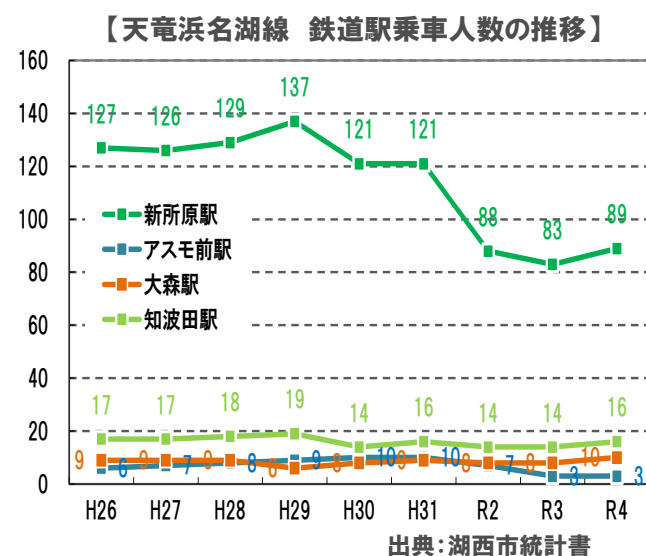
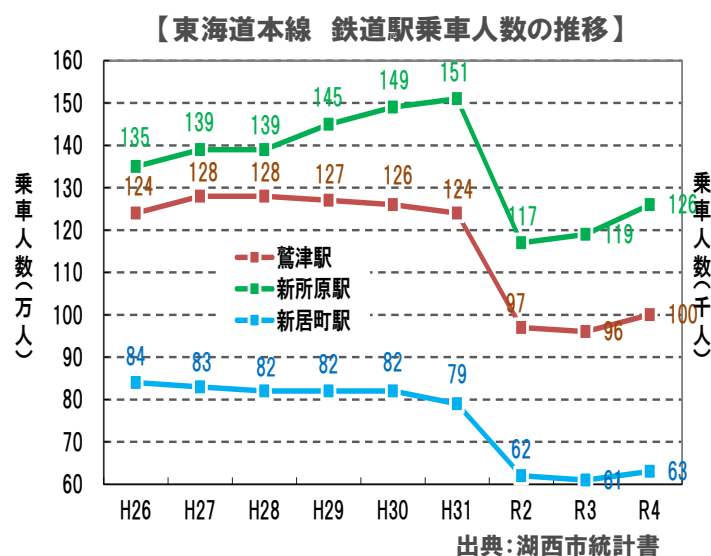
### (1) 鉄道交通体系

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、新所原駅は天竜浜名湖線が接続しています。また、天竜浜名湖線の駅は新所原駅のほかアスモ前駅、大森駅及び知波田駅が設置されています。

### (2) 鉄道駅乗車人数

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。乗車人数は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。鷲津駅及び新居町駅は2018年（平成30年）まで大きな増減はみられませんでした。

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、アスモ前駅と続いています。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。



### （３）市内バス路線等

市内のバス路線は、本市が運行するコミュニティバス（コーちゃんバス）の路線があります。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線、ＪＲ駅間を結ぶ新居鷺津線など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、デマンド型乗合タクシー（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）度から開始しています。

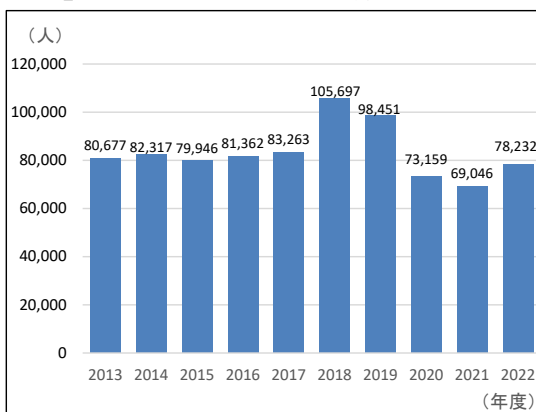
### （４）コミュニティバス利用者数

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ます。2018年（平成30年）度については、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105,697人/年と増加しました。鉄道と同様、2020年（令和2年）度に大きく落ち込みましたが、2022年（令和4年）度は増加に転じています。

### （５）デマンド型乗合タクシー利用者数

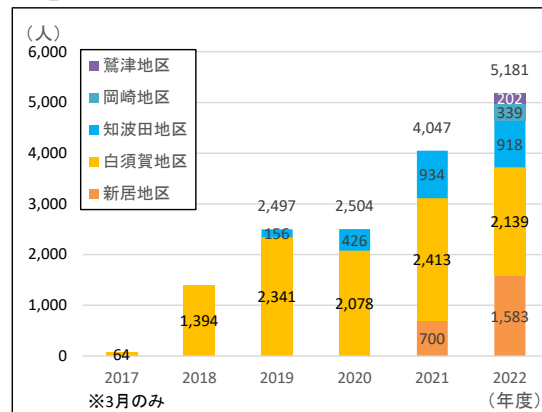
デマンド型乗合タクシー（コーちゃんタクシー）の利用者数は、2018年（平成30年）度は1,400人/年程度でしたが、2019年（平成31年）度、2020年（令和2年）度は2,500人/年程度で推移していました。2021年（令和3年）度からは新居地区、2022年（令和4年）度からは鷺津地区と岡崎地区を新たに運行地区としたことから増加傾向で推移しています。

【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  
湖西市地域公共交通資料

【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  
湖西市地域公共交通資料

## 1-8 都市整備

### (1) 市街地開発事業

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）度末現在で20地区246.5haが施行済、1地区48.6ha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295.1haとなり、本市の市街化区域面積の約23.8%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29路線59,650mが都市計画決定されており、2020年（令和2年）度末現在で約69.6%に相当する41,530mが改良済となっています。また、市街化区域内における1km<sup>2</sup>あたりの整備水準は約1.7km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12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1,146haのうち575ha（約50%）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。

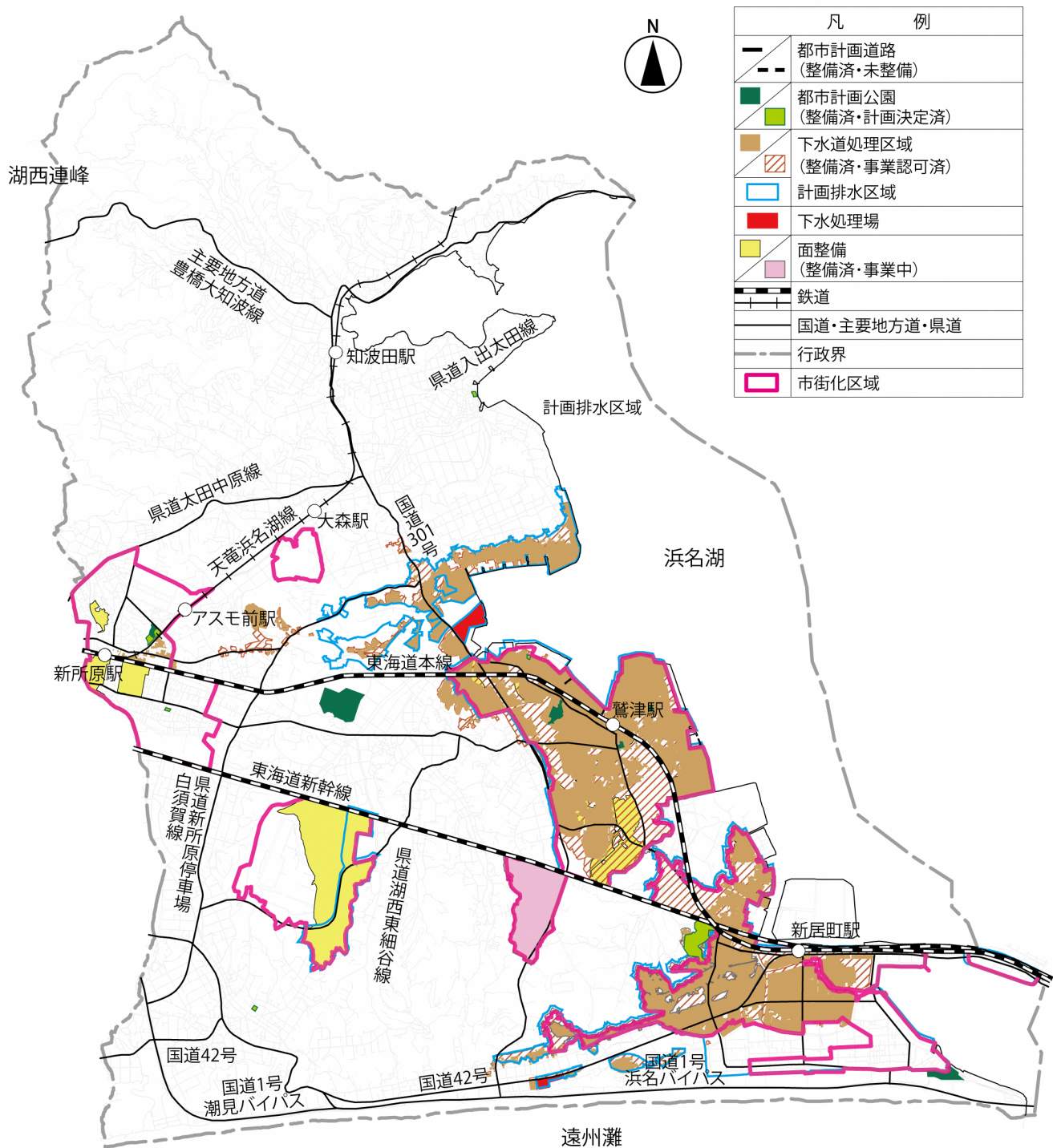


図. 都市整備状況

出典: 令和3年都市計画基礎調査、平成30年都市基本計画

## （５）防災

本市には、県管理の２級河川が６河川、市管理の準用河川が１７河川ありますが、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、発生頻度は極めて低いものの、発生すれば甚大な被害をもたらす最大の津波（以下、レベル２津波という）による浸水被害が想定され、津波災害警戒区域（イエローゾーン）が指定されています。また、新居地区を中心として津波の危険がある際に一時的に避難できる施設や場所が指定されています。

崖状の自然地形が市内全域に点在しており、その多くは土砂災害警戒区域等（レッドゾーン及びイエローゾーン）に指定されています。



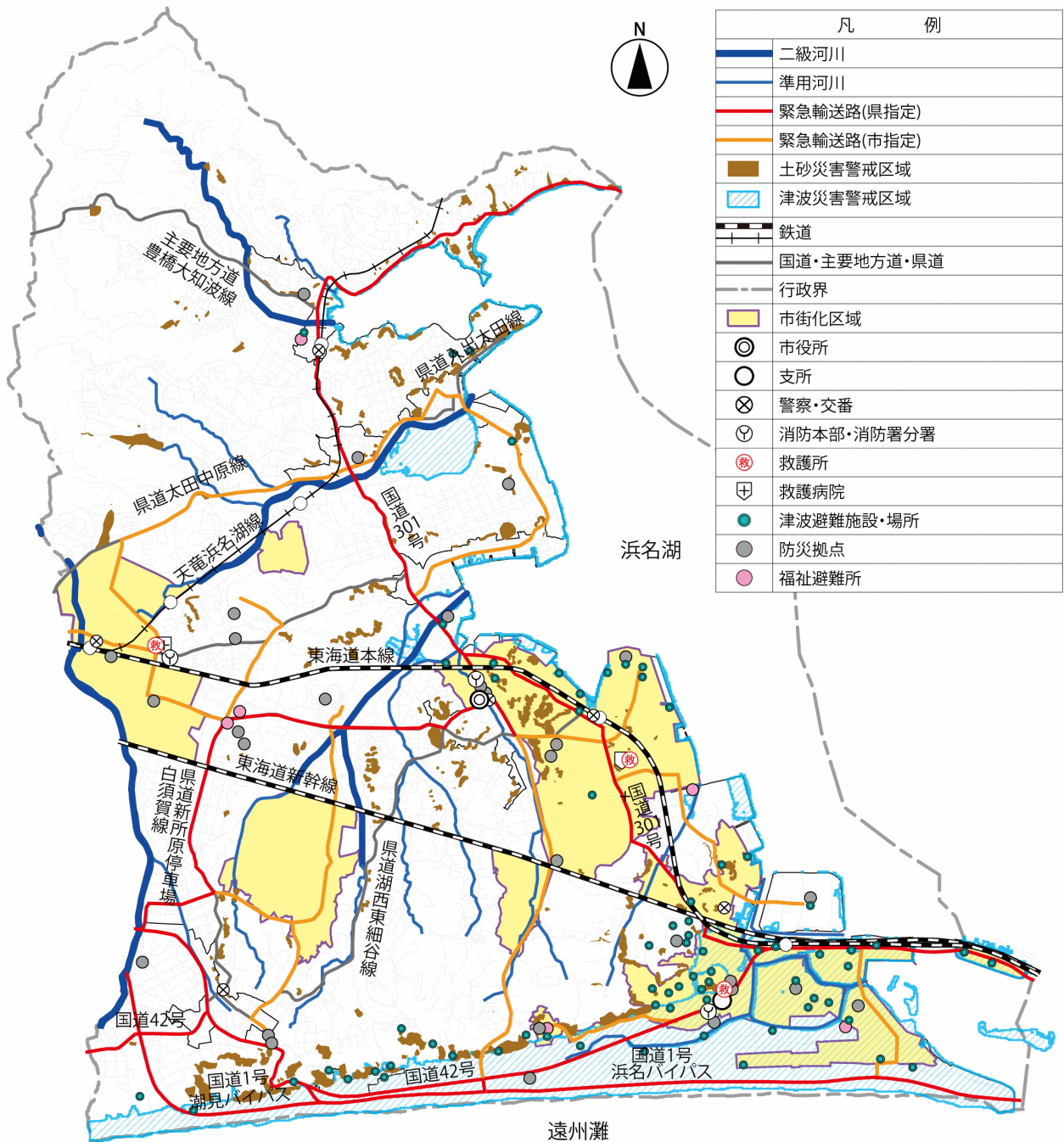


図. 防災施設の整備状況

出典: 湖西市ハザードマップ



## 2. 湖西市の都市づくりの課題

### 2-1 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、令和4年度に実施した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。

##### ○低密度な市街地の拡大、空き地・空き家の増加への対応

本市では2005年（平成17年）をピーク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、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。今後は空き地・空き家の活用も図りながら、市街地密度の維持に取り組んでいく必要があります。

##### ○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くる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

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との連絡、コミュニティバスやデマンド型乗合タクシーの運行の充実など、既存の公共交通の利便性を高める必要があります。さらに、持続可能な公共交通のため、あらゆる資源を活用して移動の足を確保する方策を検討することが重要です。

本市では移動手段としての自動車の利用が圧倒的に多く、公共交通の利用が少ないこと、路線ルートやダイヤがわかりにくいこと、乗り継ぎ等の利便性の低さが課題となっています。

## 2-2 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

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による影響等、産業を取り巻く情勢は厳しさを増しています。

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、既存企業の事業拡大や市外への流出防止に加え、新たな企業の誘致を進めるため、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。

### ○農・商・工の連携による地域振興

今後整備が予定されている（仮称）浜松湖西豊橋道路IC周辺地区では農業的な土地利用との健全な調和を図りつつ、有効な土地利用を図ることが必要です。この区域では周辺の農地で生産される農産物等とインターチェンジ周辺のポテンシャルを活かして、農産物等の生産、加工、流通、販売といった農工商連携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「ブリ丸」や「湖西ポーク」などがあり、こうした地域の資源を活用して、地域の活性化や交流人口の拡大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、東は浜名湖、南は太平洋に接し、北部には緑あふれる湖西連峰といった豊かな自然環境に恵まれており、これらを活かした観光・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・文化資源が数多く残されています。

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、新しい人の流れをつくる関係人口の創出・拡大を図っ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。

## 2-3 激甚化・頻発化する自然災害に備える

### まちづくり

#### ○地震・津波への備え

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されています。

レベル2津波に対しては、被害を防止・軽減するためのレベル2津波対応防潮堤の検討に加え、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

近年多発傾向にある局地的な大雨や集中豪雨などによって、国内各地で河川の洪水や内水氾濫による浸水被害が発生しています。

本市の二級河川においては、想定し得る最大規模の降雨により破堤又は溢水した場合に、その氾濫水により浸水が想定される区域が示されています。

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、ハードとソフトの両面から水害を軽減させる対策を実施することが必要です。

#### ○土砂災害への備え

大雨や地震等が引き金となって、山やがけが崩れたり土石流が発生したりして、家屋が被害を受けたり人命が失われる土砂災害が全国各地で発生しています。

本市においても、がけ崩れや土石流による土砂災害のおそれがある区域として、土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。

市内に点在する土砂災害（特別）警戒区域においては、災害から市民の生命と財産を守るため、擁壁等の構造物の整備と警戒避難体制等の整備といったハード対策とソフト対策の両方を進めることが必要です。

#### ○防災指針の策定

災害リスクや警戒避難体制の整備状況、災害を防止又は軽減するための施設の整備状況や整備の見込みを総合的に勘案し、災害リスクの高い区域は、新たな市街地の整備や開発、居住等の誘導は行わないことが必要です。

#### ○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。

## 2-4 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保全することが重要です。

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。再生可能エネルギーの取組として利点もありますが、景観阻害、パネルの反射光、土砂流出のトラブルなど、環境悪化などによる近隣住民とのトラブルも増えています。

本市では、今後も豊かな水や緑からなるグリーンインフラ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

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の温室効果ガスが、地球温暖化の原因の一つと言われています。このような温室効果ガスの排出を抑制する取組や、二酸化炭素の吸収を促進する取組が必要です。

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緩和や自家用車から自家用車以外の交通手段への利用転換、次世代自動車の導入に向けたインフラ整備の促進などにより、温室効果ガスの排出量を減少させることが必要です。

併せて、都市緑化の促進や樹林地の保全など、二酸化炭素の吸収に貢献する取組も必要です。

## 2-5 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。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

デジタル技術の進展により、データや新技術を導入し新たな価値の創造を図るDXの取組が全国各地で始められています。

AIを活用した配車システムの導入や自動運転技術の実証実験などの交通分野での取組、都市空間データの防災や環境分野における都市のマネジメントのための活用が広がっています。

本市においても、豊かな生活、多様な暮らし方・働き方を支える人間中心のまちづくりの実現に向け、DXの推進が求められています。

## 2-6 多様な主体との連携・共創によるまちづくり

### ○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、地域における生活環境や生活様式の変化に伴う地域課題の複雑化・多様化が進むことが見込まれます。今後のまちづくりを実践していくには、市民、自治会、市民活動団体、事業者、行政などの多様な主体が、それぞれの持つ強みを主体的に発揮しながら、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となります。

### ○民間資金の活用

少子高齢化・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。



