

3. 将来都市構造

本市が目指す将来都市像の実現に向けて、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・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「本市における主要施設の配置と人口分布構造」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。

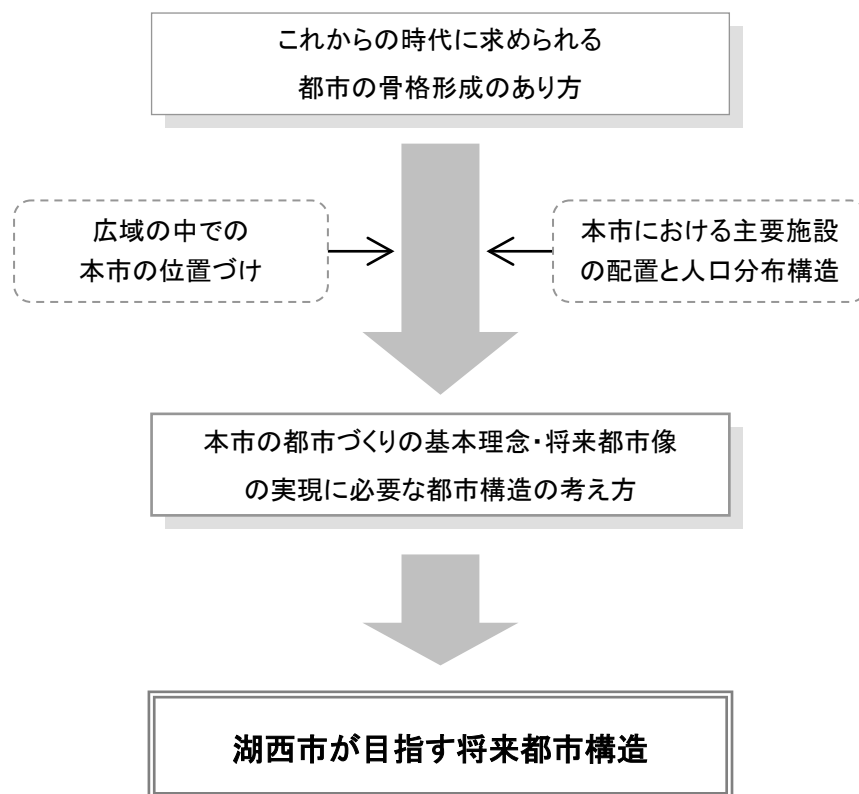


図. 将来都市構造の設定の流れ

（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

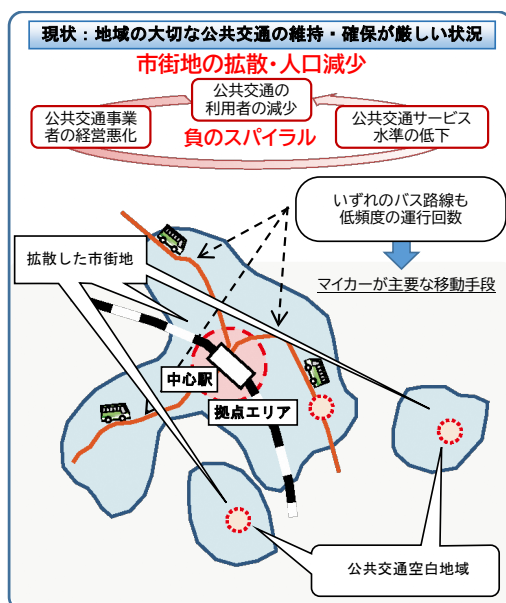
人口が右肩上がりに増加していた時代は、郊外開発が進み市街地が拡散してきました。今後は少子高齢化・世帯数減少が見込まれており、拡散した市街地のままで人口が減少し居住が低密度化すれば、一定の人口密度に支えられてきた医療・福祉・子育て支援・商業等の生活サービスの提供が将来困難になりかねない状況にあります。また、近年の水災害の頻発化・激甚化等を受けて、防災・減災を主流にした安全・安心な社会づくりが強く求められています。加えて、社会資本の老朽化が急速に進展しており、厳しい財政制約の下で老朽化への対応も求められています。

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。

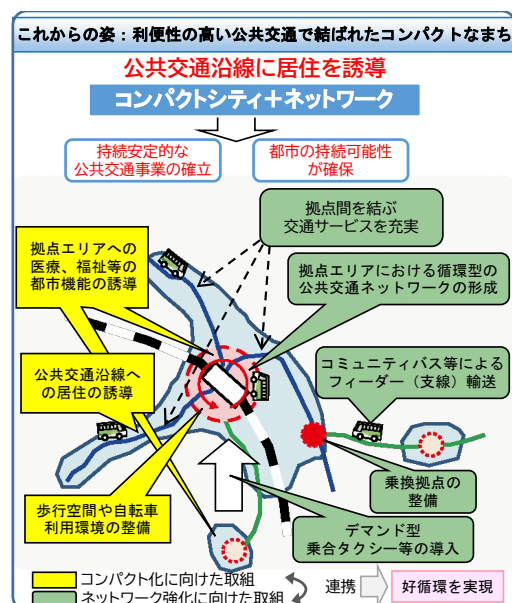
したがって、これからは、人口増加を前提とした考え方を転換し、少子高齢化・世帯数減少社会のもとでも持続することができる、健全で魅力的な都市づくりを進める必要があります。

そのためには、市街地の無秩序な拡散と低密度化を抑制しながら、日常生活に必要な都市機能を基幹的な公共交通の結節点に集約配置する「集約・連携型都市構造」を形成し、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

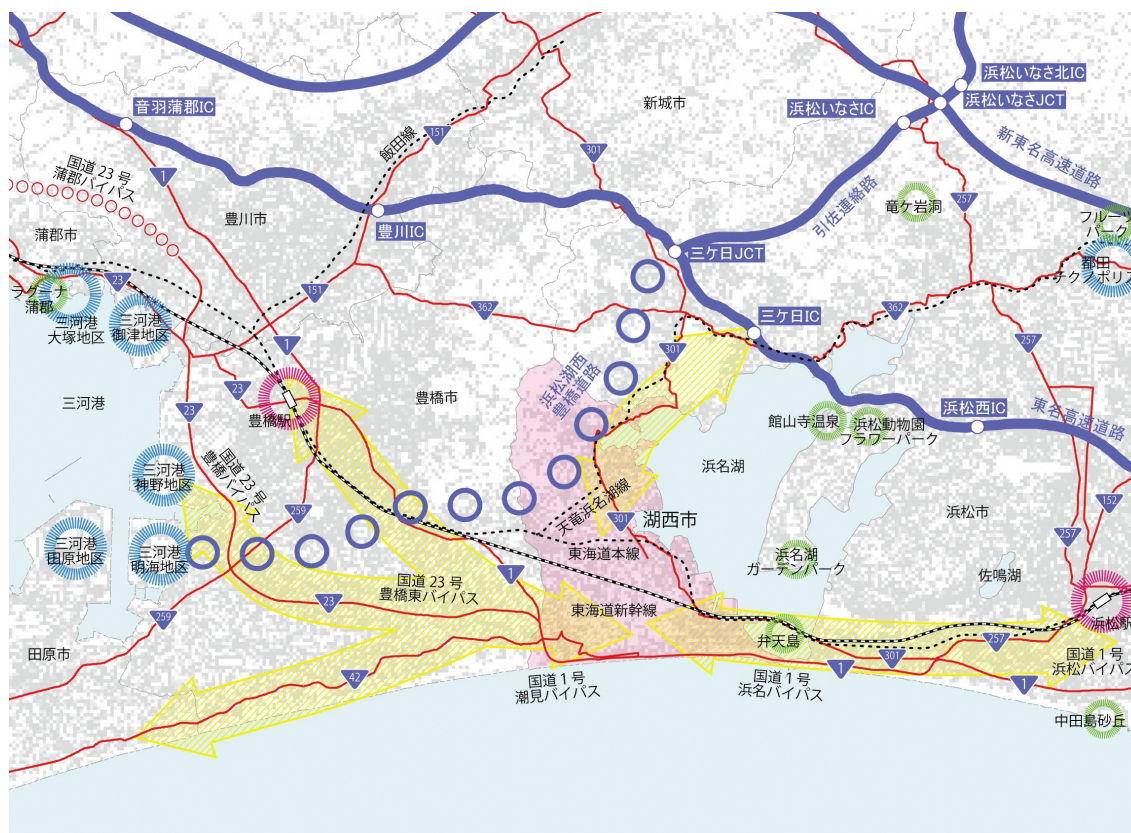
（２）広域の中での本市の位置づけ

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配置されています。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交通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、市域北部には、東名高速道路三ヶ日ＪＣＴと三河港とを結ぶ（仮称）浜松湖西豊橋道路の整備が計画されており、市内にインターチェンジが開設されることで高速交通体系へのアクセス性の向上が期待されています。



図．広域の中での本市の位置づけ

(3) 本市における主要施設の配置と人口分布構造

現在の本市の主要施設の配置と人口分布構造は、以下のとおりとなっています。

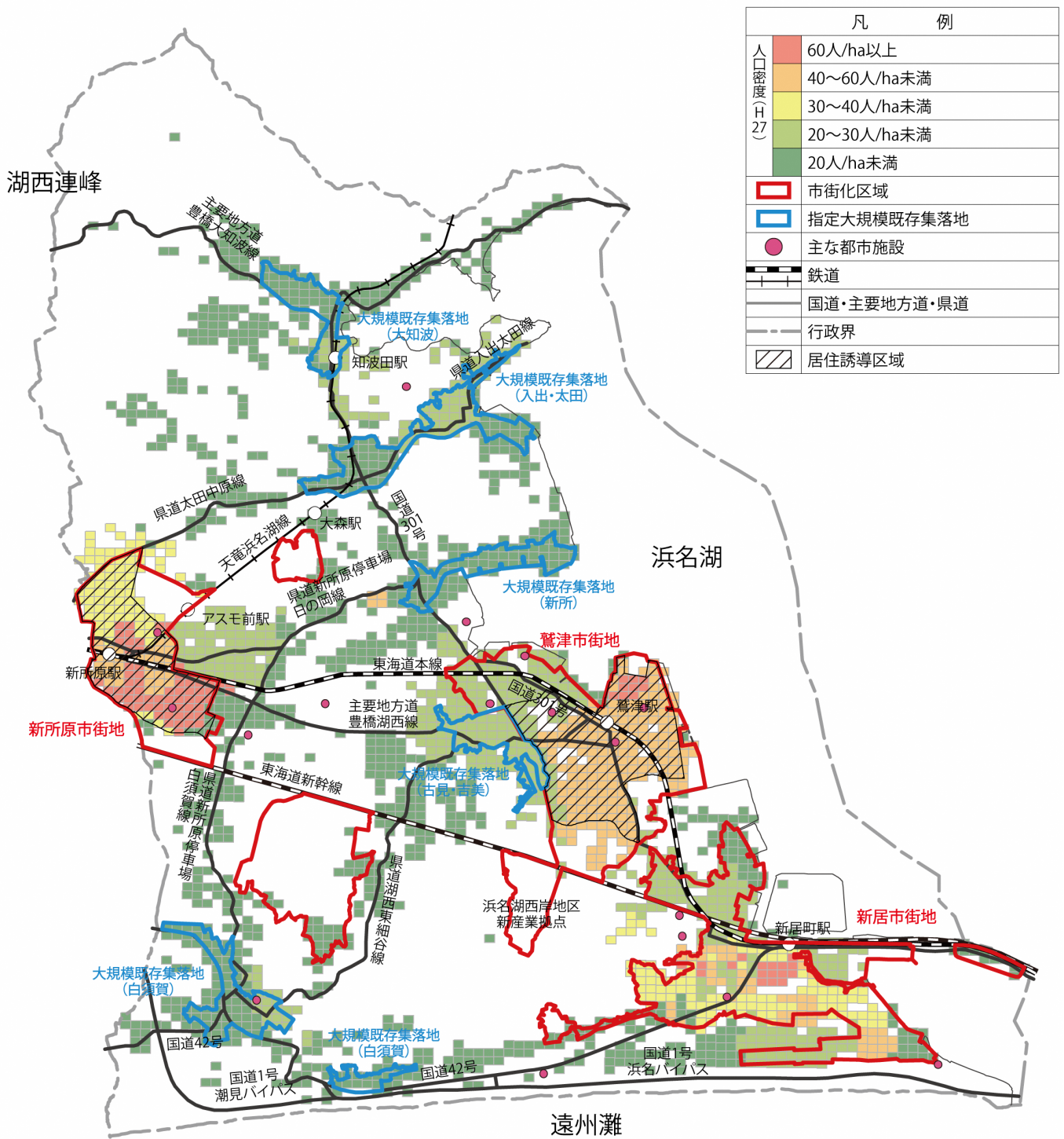


図. 本市における現在の主要施設の配置と人口分布構造