

## パブリック・コメントに対する市の考え方

## &lt;主な意見&gt;

## ●新型コロナに関連するご意見

コロナ禍でのまちづくりに関する課題認識を問うものや、都市のコンパクト化を進めていくことへの不安など（市の考え方 P. 3）

人口減少社会において、日常生活に必要なサービスなどを確保するため、一定のエリアでの人口の維持・向上は必要であり、コンパクトシティの推進はコロナ禍を踏まえても引き続き重要と考えるが、今後のまちづくりはニューノーマルのもとで行っていく必要性から、コロナ禍について第1章の現状と課題に記載するとともに、今後の方向性を踏まえて関連する章の記載を修正した。

## &lt;案の修正（新規追加）&gt;

・新型コロナ危機を踏まえても、都市の重要性や機能の集積の必要性は変わらず、コンパクトな都市の実現という方向性は変わらないと考えられます。その上で、都市の持つ集積のメリットを更に伸ばす取組に加えて、新型コロナ危機を契機として高まるニーズに対応した空間形成などの一層の取組が必要です。（本編 P.27／現状課題）

## ●コンパクトなまちづくりへのご意見

人口減少下で持続可能なコンパクトなまちづくりを進めていくことについて、肯定的な意見（市の考え方 P. 6 他）

拠点ネットワーク型都市構造の実現に向けて、今後も多様な主体との協働によるまちづくりを推進する。

## ●公共交通及び道路ネットワークに関連するご意見

公共交通ネットワークに位置づけられている環状路線（構想）の実現やネットワークの拡充、幹線道路の整備に関する要望など（市の考え方 P. 14～17）

公共交通ネットワークは、既存の公共交通を軸に、都心や拠点間を基幹となる公共交通で結び、拠点の階層性に応じて段階的な構成とした。また、道路ネットワークは、広域交通や市内外の拠点へのアクセスを担う道路により、ヒトやモノの円滑かつ効率的な移動を支えるものとした。

本計画は都市計画の基本的な方針を示すものであり、具体的な路線の運行や道路整備については、関連計画で検討、実施していく。

## ●水災害に関連するご意見

拠点や居住誘導を図る地域の水災害に対する方針の明確化や、人口密度に即した避難所数などの適宜見直しをすべきとの意見（市の考え方 P. 18）

全国各地で頻発化、激甚化している局地的大雨による水害対応は課題と捉えており、第4章の都市防災では「風水害に強い都市づくりの推進」を方針の一つとしている。

都市再生特別措置法の改正などを受け、今後はまちづくりと連携した水災害対策について検討を行っていくことを本計画に位置付けるため、計画案に記載を追加した。

## &lt;案の修正（新規追加）&gt;

・市街地の浸水被害のおそれのある地域では、各種ハザード情報や土地利用状況、施設の分布状況などを踏まえたリスク評価と、都市構造の重要性に応じた効果的な対策を検討します。

（本編 P.84／都市防災）

# 浜松市都市計画マスタープラン(案) に対するご意見ありがとうございました

市民の皆さんからの提出意見と  
その意見に対する市の考え方の公表



令和2年8月から9月にかけて実施しました浜松市都市計画マスタープラン(案)に対する意見募集(パブリック・コメントの実施)に貴重なご意見をいただきました。ありがとうございます。

意見募集を行った結果、市民等51人・4団体から132件のご意見が寄せられましたので、それらのご意見とご意見に対する市の考え方を公表いたします。

ご意見につきましては、項目ごとに整理し、適宜要約し掲載しております。

また、お寄せいただきましたご意見を考慮して、「浜松市都市計画マスタープラン」を改定し、令和3年3月からの実施を予定しています。今後とも、都市計画行政に対するご理解とご協力をお願いいたします。

なお、この内容は、市ホームページ(<https://www.city.hamamatsu.shizuoka.jp>)にも掲載しております。

令和3年1月

浜松市都市整備部都市計画課

〒430-8652 浜松市中区元城町103-2

TEL 053-457-2644

FAX 050-3737-6815

Eメールアドレス

[toshikei@city.hamamatsu.shizuoka.jp](mailto:toshikei@city.hamamatsu.shizuoka.jp)

## 募集結果

【実施時期】	令和2年8月3日から令和2年9月1日		
【意見提出者数】	51人・4団体		
【提出方法】	持参(7) 郵便(6) 電子メール(19) FAX(5) 説明会等(18)		
【意見数内訳】	132件 (提案 58件、要望 55件、質問 19件)		
【案に対する反映度】	案の修正	23件	今後の参考 15件
	盛り込み済	54件	その他 40件

## 目次

序章	目的と位置づけ	(意見数 3件)	2ページ
第1章	都市の現状と課題	(意見数 6件)	2ページ
第2章	都市計画の基本理念と目標	(意見数 1件)	4ページ
第3章	将来都市構造	(意見数 12件)	4ページ
第4章	分野別の方針	(意見数 76件)	
	1 土地利用	(意見数 13件)	7ページ
	2 都市交通	(意見数 58件)	11ページ
	3 みどり	(意見数 0件)	
	4 景観・歴史的風致	(意見数 1件)	17ページ
	5 低炭素・エネルギー	(意見数 1件)	17ページ
	6 都市防災	(意見数 3件)	18ページ
	7 その他都市施設	(意見数 0件)	
第5章	地域別構想	(意見数 11件)	18ページ
第6章	計画の実現に向けて	(意見数 7件)	21ページ
参考資料		(意見数 5件)	22ページ
その他		(意見数 11件)	24ページ

## 序 章 目的と位置づけ（3件）

<b>質問 1</b>	この計画は上位計画である「浜松市総合計画」の内のどの部分を受けている計画になるのか。
-----------------	--

### 【市の考え方】盛り込み済

浜松市総合計画では基本構想である浜松市未来ビジョンにおいて、30年後の理想の姿として「1ダースの未来」を掲げており、その中の一つである「かえる【変える】」において、住まい方についての理想の姿を示しています。総合計画の基本計画である第1次推進プランにおいては、まちづくりの基本的な考え方として「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」を掲げており、本計画はこれを受けて計画策定しています。

<b>質問 2</b>	都市計画マスタープランは実施計画なのかそれとも方針か。
-----------------	-----------------------------

### 【市の考え方】盛り込み済

本計画は、本市の都市計画に関する基本的な方針を示すものです。事業の実施等については、本計画で示す方針に基づき、関連する各分野の個別計画において推進してまいります。

<b>要望 1</b>	マスタープランであれば、1年後までに何を実施するか、3年後までに何を実施するか、10年後までに何を実施するか、25年後までに何を実施するかを明確にする必要がある。これがないと、具体性に欠けて「絵に描いた餅」になってしまう。
-----------------	---

### 【市の考え方】盛り込み済

都市計画は、土地利用規制による適正な土地利用の誘導や道路・公園といった都市基盤の整備など、その目的の実現に長い時間を要します。このため、本計画では、長期的な展望に立った都市計画の基本理念や目標を明確にし、その実現に向けた都市づくりの方向性を示すこととしています。

具体的な施策については、関連する個別計画において示し、目標の実現に向けた取組を進めてまいります。

## 第1章 都市の現状と課題（6件）

<b>質問 3</b>	現行の都市計画マスタープランにおいて、10年間の具体的な実績にはどのようなものがあるか。また、そのプランに対する10年間の振り返り・反省等はなされているか。
-----------------	--

### 【市の考え方】盛り込み済

主な事業としては、拠点ネットワーク型都市構造の実現に向けて公共交通と連携した土地利用を図るため、主要な交通結節点である鉄道駅周辺での市街地再開発事業や土地区画整理事業、鉄道駅の結節機能を高める自由通路・駅前広場の整備、市街地整備と連携した都市計画の決定・変更等を進めてまいりました。

10年間の振り返りは、第1章の都市の現状と課題において、土地利用など18の項目について評価等を記載しており、これを踏まえ、今回の見直し案を作成しています。

<b>質問 4</b>	新型コロナウイルスが蔓延している中でコンパクトシティを推進するにおいて、それについて盛り込まれていないと感じるが、コロナウイルス関連も鑑みているのか。
<b>提案 1</b>	評価視点に「コロナ禍等の不測事態に対応できるまちづくり」をキーワードとして追加してはどうか。以下、個別目標の「安全安心な災害に強い都市づくり」にも同様に記載してはどうか。
<b>要望 2</b>	「都市のコンパクト化」を進めていくメリットや良さが理解できない。コロナ禍の終息が見えない中で一定の場所に人口を集中させる計画には不安を覚える。むしろ浜松は、現状、無秩序に住居が拡散されているから東京などのような感染拡大は防げていると感じる。

**【市の考え方】案の修正**

人口減少社会において、人口密度の低下による都市の空洞化やスポンジ化が進行する中で、日常生活に必要なサービスの確保などのため、一定のエリアでの人口の維持・向上が必要であり、コンパクトシティの推進はコロナ禍においても引き続き重要であると考えています。

ご意見を踏まえ、コロナ禍を契機としたニューノーマルのもとのまちづくりについて、26、27 ページの現状と課題に記載するとともに、関連する章にも反映します。

《修正内容》 P26、27 3 現状評価と課題 (18) 社会経済情勢 外

(修正前)

記載無し。

(修正後)

【現状】(加筆)

- 新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大し、我が国では新型インフルエンザ等対策特別措置法に基づく緊急事態宣言が発令され、不要不急の外出の自粛要請等の対応がされました。これらの新型コロナ危機は、テレワークやデジタル化の進展といった社会経済に大きな影響を与えるなど、都市に様々な変化をもたらしたと考えられます。

【課題】(加筆)

- 新型コロナ危機を踏まえても、都市の重要性や機能の集積の必要性は変わらず、コンパクトシティの実現という方向性は変わらないと考えられます。その上で、都市の持つ集積のメリットを更に伸ばす取組に加えて、新型コロナ危機を契機として高まるニーズに対応した空間形成などの一層の取組が必要です。

<b>質問 5</b>	都市の現状と課題の人口の欄において、「人口減少社会を迎えているものの、市街化調整区域では人口増加し、都市の外延的拡大が進行している」と記載がある。それに対しての原因についてどう考えているか。
-----------------	---

**【市の考え方】盛り込み済**

市街化調整区域は、市街化を抑制し自然環境、農地を保全するエリアとなりますが、本市では一定の集落性がみられる地域や、市街地と一体的な生活圏を形成している地域に緩やかに居住を誘導する制度などがあり、こうした制度が農地所有者の高齢化や若い世代の戸建て住宅志向とマッチし、居住地として選ばれることなどにより、市街化調整区域で人口が増加する一因となっていると考えられます。

<b>要望 3</b>	地域公共交通網形成計画 32 ページにある DID 地域の変遷や大規模工場の立地状況も追加していただきたい。また、市内の人口密度の 1 km <sup>2</sup> 単位で表記した地図を追加していただきたい。
-----------------	---

**【市の考え方】その他**

本計画の課題抽出にあたり最適と考えるデータを掲載しており、人口及び土地利用については、掲載のデータで課題抽出ができていると考えているため、ご意見として承ります。

**第 2 章 都市計画の基本理念と目標（1 件）**

<b>質問 6</b>	本マスタープランが実施計画であれば、「こういうコト・モノを達成したい」という具体的な目標はあるか。
-----------------	---

**【市の考え方】盛り込み済**

本計画は、本市の都市計画に関する基本的な方針を示すものであり、都市計画に関連する各分野の個別計画が実施計画にあたります。基本方針としての都市計画の目標は、31 ページに 5 つの目標として示しています。

**第 3 章 将来都市構造（1 2 件）**

<b>提案 2</b>	第 2 章では、基本理念・見直しの視点・目標が分かりやすく説明されているが、第 3 章の将来都市構造で繋がりが切れており、将来都市構造が唐突に出てくる印象。都市計画の目標を実現するために「拠点ネットワーク型都市構造」への繋がりを分かりやすく説明する必要がある。本来であれば、第 2 章の基本理念・目標に対して第 3 章以降にその課題・施策をまとめるとよい。
-----------------	--

**【市の考え方】その他**

40 ページに記載する都市計画の 5 つ目標のうち、特に目標①の「コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり」が都市構造への影響が大きく重要な目標であると考えています。その目標を中心に解説する構成とすることが、理解しやすくなると考えていることから、ご意見として承ります。

<b>要望 4</b>	このマスタープランも、中区の中心部をいかに活性化させようとする事しか考えていないように思われる。合併して15年も経過したが相変わらず鍛冶町付近の事しか考えていないように思われる。2005年に大合併をしたのだから、周辺地域の実情に合わせた計画をお願いしたい。
-----------------	--

**【市の考え方】 その他**

本計画は、JR 浜松駅周辺の都心にのみ都市機能等を集積するものではなく、副都心、地域拠点、主要生活拠点においても階層に応じた都市機能の集積を図り、市民等が効率的にサービスを楽しむことができる都市構造を目指しています。

<b>提案 3</b>	将来都市構造形成の考え方の階層性を考慮した拠点とネットワーク形成のイメージにおいて、1層に副都心について記載されているが、下の図の遠鉄電車沿線には地域拠点の記載だけで副都心の記載がされていない。互いの図は関連する必要があるが、また副都心は都心に次ぐ重要な拠点なので遠鉄電車沿線に副都心を記載できないか。
-----------------	---

**【市の考え方】 その他**

目指すべき将来都市構造のイメージは、拠点の階層性とネットワーク形成の関係を視覚的に説明するために作成した図となります。副都心は、都心と同レベルの階層としていることから省略しています。

<b>提案 4</b>	都市構造の土地利用の基本区分において、「市街地」エリアを現状の市街化区域と同一とした場合、コンパクトシティの課題である人口密度の低密度化は抑制できないのではないかと。市街地エリアの更なる絞り込みの概念を取り入れることはできないか。
-----------------	---

**【市の考え方】 盛り込み済**

ご意見のとおり、本計画における市街地は、おおむね現在の市街化区域の範囲となりますが、そのうち拠点周辺や基幹路線沿線の歩いて暮らせる居住地において、人口密度が維持できるように居住を誘導します。

なお、市街地エリアの更なる絞り込みについては、58ページに中長期的な都市全体の人口動向を踏まえた市街化区域の規模の縮小の検討について記載しています。

<b>質問 7</b>	歩いて暮らせる居住地とはどのようなものか。富塚町に居住しているが、歩いて暮らせる状況とは思えない。買い物・通院などに行くのに車がないと不便。市の中心部にある中区の中にいわゆる買い物難民が多数おり、高齢者が車を必要としていることも同じ理由である。
-----------------	--

**【市の考え方】 その他**

歩いて暮らせる居住地は、拠点やその周辺、基幹路線の沿線に徒歩圏を考慮して設定した区域で、浜松市立地適正化計画の居住誘導区域に該当します。将来都市構造において、徒歩・自転車に加え、公共交通の利用により、商業・医療・福祉など日常生活に必要なサービス施設が集積する拠点や都心などに容易に訪れることができるなど、便利な暮らしができる人口密度の高い居住地を形成する地域として位置づけているものです。

計画の実現については、市民等の土地利用や生活体系に関わるものであり、短期的に成し遂げられるものではないため、中長期にわたって様々な誘導策を展開する中で進めていきたいと考えています。

<b>要望 5</b>	地域拠点では、分かりづらい。現在の都市計画マスタープランで表記されている地域交流拠点という表現に修正していただきたい。
-----------------	---

**【市の考え方】その他**

拠点については、浜松市立地適正化計画と整合を図るとともに、拠点圏域に応じた階層性を分かりやすく表現するため、現計画で使用している「地域交流拠点」「地域生活拠点」を改め、「地域拠点」「生活拠点」としていることから、ご意見として承ります。

<b>要望 6</b>	コンパクトシティは重要であると思っている。福祉関係は、交通弱者が数多くいる。バス停まで遠い施設においては、歩いていくのも体力的に難しい。コンパクトシティの中に、居住誘導区域だけでなく、福祉施設も入れて欲しい。
-----------------	--

**【市の考え方】盛り込み済**

本市では、本計画の一部とみなされる浜松市立地適正化計画を策定しており、居住誘導区域とともに都市機能誘導区域及び誘導する施設などを設定しています。誘導施設には、地域子育て支援拠点、教育・保育施設等、通所型障害者福祉施設、通所型高齢者福祉施設、病院等があり、都市機能誘導区域に立地を検討いただくよう計画を推進しているところです。

<b>提案 5</b>	将来都市構造図において、各拠点を結ぶ東西軸（横のネットワーク）が少ないと感じる。道路網の環状軸はあるため、東西ネットワークの拡充はできないか。
-----------------	---

**【市の考え方】今後の参考**

ネットワーク形成の考え方については、42 ページで記載するように、既存の公共交通を軸として、拠点の役割分担と機能連携に応じて公共交通のサービスレベルを段階的に構成するものとしていることから、ご意見として承ります。

<b>質問 8</b>	将来都市構造図に飛龍街道がない。飛龍街道は中心部から天竜へ続く浜松市の南北の大動脈と認識している。ここには商業施設、医療施設、住宅も多く建っている。この道路の位置づけを伺いたい。
-----------------	---

**【市の考え方】その他**

ネットワーク形成の考え方については、42 ページで記載するように、既存の公共交通を軸として、拠点の役割分担と機能連携に応じて公共交通のサービスレベルを段階的に構成するものとしております。飛龍街道には、副都心など拠点までの既存の基幹バス路線がないことから位置づけていません。



<b>提案 6</b>	第2章、第3章、第5章で示された、都心をはじめとする拠点の名称について、立地適正化計画と名称の統一を図っていただきたい。
-----------------	--

**【市の考え方】その他**

本計画では、土地利用の基本区分や拠点を示すため、より土地利用のイメージが伝わりやすい表現としています。なお、浜松市立地適正化計画との整合については、64ページの土地利用方針図の凡例において示しています。

<b>要望 7</b>	51ページの将来構造図の拠点間連携軸について、浜松駅から西部方面（志都呂・堀出前地区及び舞阪駅を經由して湖西市方面に向かうもの）の軸について県道62号線雄踏バイパスおよび雄踏街道を指しているのか、JR東海道線沿線を指しているのか明記していただきたい。（場合によっては舞阪駅までは志都呂・堀出前地区経由かJR東海道線経由を分離して2本にしていきたい） また、第4章で示された主要基幹路線を明記していただき、他の拠点間連携軸と区別していただきたい。
-----------------	---

**【市の考え方】その他**

将来都市構造の拠点間連携軸は、交通軸を視覚的・概念的に示しているものであり、これに基づき都市交通の分野において路線を設定し、公共交通ネットワーク方針図で具体的に示しています。

<b>質問 9</b>	計画の中でコンパクトシティと記載することには大きな意味があると思うが、その中でも都心や拠点への都市機能や居住の誘導と記載がある。コンパクトシティによって、中山間地域の今後の暮らしはどうか。浜北や天竜に住めば良いということか。
-----------------	--

**【市の考え方】盛り込み済**

コンパクトシティの推進は、拠点等へ全ての都市機能や居住を誘導するものではなく、地域特性に応じた良好な都市環境を目指すものです。52ページに将来の暮らしのイメージとして、中山間地を含めた各地域の暮らしのイメージを記載しています。

**第4章 分野別の方針（76件）**

**土地利用（13件）**

<b>質問 10</b>	コンパクトなまちづくりにして集中的に投資するのは、総論では良い案だと思う。ただし、既存の交通網であるJR・遠州鉄道・遠州鉄道バスが中心になると、そこから外れた地域はどうか。今後は、高塚駅や天竜川駅を都市づくりの拠点にすると伺っており、住宅は指定された地域に建てられていくと思う。市街化調整区域で3、4戸以上まとめて建築する場合は、南区ではますます住宅が建たなくなっていく。指定された地域とそれ以外の地域との差については、どのように考えているか。
------------------	--

**【市の考え方】盛り込み済**

拠点や歩いて暮らせる居住地は、浜松市立地適正化計画における都市機能及び居住の誘導区域として、民間の開発や居住地選択の機会に、このエリアを選択いただけるよう施策を展開していくものであり、エリア外の立地を制限したり、お住まいの方に直ちに移転を促したりするものではありません。

市街化調整区域では既存のコミュニティが維持されるよう適正な土地利用を図りますが、新たに多くの住宅開発ができるという状況は抑制していきたいと考えています。

<b>要望 8</b>	都市を立て直すのであれば、社会インフラから。都市再開発、工業団地開発、住宅地開発は、骨格となる上下水道、電気ガス、道路、公共交通を整備しなければ実現しない。今は目標からほど遠い浜松市を、歩いて暮らせる都市、災害に強い都市に生まれ変わらせるには、今後インフラをどう作り変えていくのか、より具体的に示してほしい。
-----------------	--

**【市の考え方】盛り込み済**

限られた財政状況の中で効果的・効率的な都市経営を進めるためには、都市のコンパクト化に向けて公共施設などの整備や維持管理・更新の優先度を明確化するなど、公共投資の選択と集中が必要となります。

今後のインフラ等の整備については、57 ページの土地利用の基本的な考え方の記載のとおり、公共交通と連携した土地利用を推進するとともに、その土地利用に応じて市街地整備などの公共投資を優先化することにより、都市全体においてコンパクトでメリハリのある土地利用を計画的に進めてまいります。

<b>提案 7</b>	「歩いて暮らせる居住地」のまちづくりにハード・ソフト両面で様々な手法を活用すると概要版8ページに記載されている。市街地開発事業も手段の1つだと思うがお金がかかることなので記載は難しいのかもしれない。しかし、実際に考えている具体的な手法を記載したほうが良いと思う。
-----------------	---

**【市の考え方】盛り込み済**

歩いて暮らせる居住地の整備方針については、本編61ページの方針3に、「都市基盤の整備が不十分な地域については、必要に応じて土地区画整理事業などの基盤整備や地区計画の活用により、良好な居住環境を形成します。」と方針立てています。

<b>質問 11</b>	61ページに既存工業地の維持・再生と産業拠点の形成と記されている。東区は工業系土地に商業施設が立っており実情にあっていない。商業・業務系土地利用を含め土地利用の甘さを感じるが意見を伺いたい。
------------------	---

**【市の考え方】今後の参考**

本計画において土地利用の基本方針を61ページのように示したことから、今後はその方針に基づき対応を検討してまいります。

<b>提案 8</b>	三ヶ日などは市街化調整区域が多い。景色が良いところがあっても住宅を建てることができなく、田舎はより田舎になってしまう。三ヶ日などに住んでもらうため、水害リスクなどがある地域に住んでいる人が引っ越し際の補助金制度などを計画に記載できないか。
-----------------	---

**【市の考え方】その他**

市街化調整区域は、景観も含めた良好な自然環境と農地の保全のため、無秩序な都市的土地利用は抑制する考えです。その上で、地域コミュニティの維持や災害リスクなどを総合的に勘案し、適正な土地利用を誘導します。本計画は都市計画の基本的な方針であることから、具体的な施策展開については、個別制度の運用、方針立ての中で検討することになります。

<b>提案 9</b>	土地利用方針図に生活拠点とあるが、それはどのような拠点なのか。表と図を見比べると、図において生活拠点の場所に歩いて暮らせる居住地が存在しない場所もあることから、表の主要生活拠点と生活拠点の間には破線を入れるべきではないか。
-----------------	---

**【市の考え方】案の修正**

生活拠点は主要生活拠点と同じく身近な生活サービスを提供する拠点として、公共交通結節点の機能や既存の都市機能が集積している地区に配置しているものです。浜松市立地適正化計画との整合を図るため、都市機能誘導区域を「主要生活拠点」、その他の拠点を「生活拠点」としています。

64 ページの表については、ご意見を踏まえ、下記のとおり修正します。

《修正内容》 P64 1 土地利用 ○土地利用方針図  
(修正前)

土地利用区分と拠点		解説
市街地		おおむね現在の市街化区域の範囲において、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を形成する地域
	歩いて暮らせる居住地	市街地のうち、都市機能を集積する拠点とその周辺や、拠点間を結ぶ公共交通沿線において、歩いて便利に暮らせる人口密度が高い居住地を形成する地域 (立地適正化計画の「居住誘導区域」に相当する地域)
		⋮
	生活拠点	主要生活拠点以外の生活圏域の市民を対象として、日常生活に欠かすことのできない身近な生活サービスを提供できるように主要な鉄道駅やバス停の周辺に必要な都市機能を集積する拠点
	周辺市街地	周辺居住地
工業地		歩いて暮らせる居住地以外の市街地で、既存工業の維持・再生を図るための工業地を形成する地域

(修正後)

土地利用区分と拠点		解説
市街地		おおむね現在の市街化区域の範囲において、円滑な都市活動を確保し、良好な都市環境を形成する地域
	歩いて暮らせる居住地	市街地のうち、都市機能を集積する拠点とその周辺や、拠点間を結ぶ公共交通沿線において、歩いて便利に暮らせる人口密度が高い居住地を形成する地域 (立地適正化計画の「居住誘導区域」に相当する地域)
		⋮
	生活拠点	主要生活拠点以外の生活圏域の市民を対象として、日常生活に欠かすことのできない身近な生活サービスを提供できるように主要な鉄道駅やバス停の周辺に必要な都市機能を集積する拠点
	周辺市街地	周辺居住地
工業地		歩いて暮らせる居住地以外の市街地で、既存工業の維持・再生を図るための工業地を形成する地域

<p style="text-align: center;"><b>提案 10</b></p>	<p>64 ページの土地利用方針図で示された「生活拠点」について、「生活拠点」という名称は「主要生活拠点」と紛らわしいので「近隣生活拠点」などとはっきりわかりやすく別の名称にしていきたい。もう少し、しっかりと位置付け、指定基準を明確にしていきたい。(例、旧市内の「主要生活拠点」に選ばれなかった拠点、「主要生活拠点」に選ばれなかった拠点) 指定地域の名称を明記していきたい。(例、佐鳴台地区、富塚地区、井伊谷地区) 第5章の地域別構想の中でも「生活拠点」について明記、説明を追加していきたい。</p>
<p style="text-align: center;"><b>質問 12</b></p>	<p>南区芳川が生活拠点となっているが、現況では廃業した店も多く、拠点となるのか疑問である。</p>
<p style="text-align: center;"><b>要望 9</b></p>	<p>64 ページの土地利用方針図で示された「生活拠点」について、第2章48 ページの拠点にも加えていただきたい。50 ページの目標ごとの要素図、51 ページの将来構造図、にも表記していただきたい。49 ページの都市機能増進施設のなかに「生活拠点」の例も盛り込んでいただきたい。 この都市計画マスタープランとの整合性を取る観点からも立地適正化計画においても、今後の見直しの際で構わないので、この「生活拠点」を指定して明記していただきたい。 各章の地図においても表記をしていただきたい。</p>
<p style="text-align: center;"><b>提案 11</b></p>	<p>64 ページの土地利用方針図で示された「生活拠点」について、イオン浜松西店などの多くの商業施設が立地し、人口が集中しており、浜松駅からのバス路線であり主要基幹路線にも位置付けられている「志都呂・宇布見線」と浜松駅、医療センター方面からのバス路線「大平台線」が交差する上に、人口が密集して古くから市街地西部の拠点として位置付けられ高い拠点性を有する入野地区（イオン浜松西店周辺）を指定していただきたい。(近隣の拠点である志都呂・堀出前地区と佐鳴台地区と比較しても十分な拠点性があると考えられる) 2005年の合併前の旧市町村の中心部で居住誘導地域に位置するにもかかわらず、唯一他の拠点も含めて指定されていない雄踏町の中心部である宇布見地区を指定していただきたい。地元では宇布見地区と志都呂・堀出前地区とは別の地区と認識されており、別々の拠点として指定するのが好ましいと思われる。(商業集積ガイドラインのパブリックコメントでは同様の指摘をしたところ、宇布見地区を志都呂・堀出前地区とは別に指定していただいた) 古くから人口が集積して市街地を形成し、東区東北部の拠点である笠井地区を指定していただきたい。 遠州鉄道線と浜松環状線交差し、浜松医科大学や笠井地区にも近い遠鉄西ヶ崎駅を指定していただきたい。</p>
<p style="text-align: center;"><b>提案 12</b></p>	<p>64 ページの土地利用方針図で示された「生活拠点」について、富塚地区の位置が西にずれていると思われるので修正していただきたい。(123 ページの地図では富塚地区の中心は弥生団地付近にされているが、富塚地区の中心は富塚小学校やパークタウン、市民サービスセンターなどが存在する佐鳴湖北岸付近であるので、そちらに指定を移すか、現在の指定箇所に加えてこちらも拡大指定するかをしていただきたい)</p>

### 【市の考え方】その他

生活拠点は、主要生活拠点の圏域に含まれない地域などにおいて、身近な生活サービスを提供する拠点として、公共交通結節点の機能や既存の都市機能が集積している地区に配置しているものです。

なお、生活拠点は、浜松市立地適正化計画の都市機能誘導区域に相当する拠点と異なり、明確な区域を指定しているものではありません。生活拠点の新規追加等につきましては、ご意見として承ります。

<b>提案 13</b>	歩いて暮らせる居住地は、立地適正化計画における居住誘導地域と同じであるならば用語の統一を図っていただきたい。(例えば、居住誘導地域(歩いて暮らせる居住地)のように)
------------------	--

### 【市の考え方】盛り込み済

歩いて暮らせる居住地は、土地利用の基本区分として示しているものであり、これに基づき、浜松市立地適正化計画で居住誘導区域などを設定する計画体系となっています。歩いて暮らせる居住地が居住誘導区域に相当することは、64 ページの土地利用方針図の凡例において示しています。

<b>提案 14</b>	土地利用方針図の浜松 IC・浜松西 IC・浜松浜北 IC の位置が、産業拠点と重なって分かりにくい。道路ネットワーク方針図の IC ように、産業拠点の中に○印で IC を表現したらどうか。
------------------	--

### 【市の考え方】その他

土地利用方針図は、土地利用の基本単位となる土地利用区分や拠点を示すものであり、幹線道路を示す道路ネットワーク方針図とは、主として示す内容が異なります。このため、表示についてもそれぞれに適した表示順としています。

### 都市交通（58件）

<b>要望 10</b>	各事業内容の具体的内容は、交通網についてが多く記載されている。そこを重点的に行いたいという意向は感じるが、文章全体が抽象的すぎる。交通網以外の内容で、具体的な案の明記が欲しい。結論として、具体的に何がしたいのか一目で理解できると助かる。
------------------	--

### 【市の考え方】その他

本計画は、本市の都市計画に関する基本的な方針を示すものです。具体的な施策については、関連する個別計画において示し、目標の実現に向けた取組を進めてまいります。

<b>要望 11</b>	<p>66 ページ(2)都市交通の基本方針において、浜松市の交通網は浜松駅を中心とした放射状の形であり遠州鉄道を冠動脈として赤電が南北1本しかない。東西はJR東海道線でつながるも浜松駅が中心であり天竜、高塚、舞阪は単なる経由駅の機能しかない。遠鉄バスは浜松駅を中心として放射状にしか無く環状の主幹道路が無い。その為、後期高齢者になっても免許証の返納は無く乗用車に頼ってしまう状況である。政令都市でワースト1の事故発生の汚名は車に頼らざるを得ない交通網になっているからである。行政の手続きの交通網、観光の交通網（天浜線はもっと観光の色を強くしてしかも通勤通学の足となる様に）機能に対しての交通網を構築すべき。手段は脱車社会で高齢者が安心安全な交通手段が取れる方針を明確にして欲しい。</p>
------------------	--

**【市の考え方】盛り込み済**

ご意見については、66 ページに、「コンパクトで暮らしやすい都市を実現するため、自動車に過度に依存することなく、市民が日常生活において公共交通を中心として、徒歩、自転車あるいはこれらを組み合わせた交通手段により、安全かつ快適に移動ができる交通体系への転換を図ります。」と基本的な考え方を示しており、この考え方のもと方針立てをしています。

<b>質問 13</b>	<p>目指すべき都市構造をどのようにして実現するのか。将来都市構造をうたっているが、公共交通により有機的に連携された新たな都市構造を目指すのであれば、土地利用、交通インフラから刷新していかなければ実現できないのではないか。既存の公共交通を前提とした計画であれば、浜松市はやがて衰退するしかないのではないか。</p>
------------------	---

**【市の考え方】盛り込み済**

ご意見については、67 ページの公共交通ネットワークの方針の方針2に、「乗り換えや乗り継ぎにより誰もが利用しやすい公共交通ネットワークの形成のため、都心や各拠点への駅前広場、駐車場・駐輪場などの配置・整備により、交通結節点の機能強化を図ります。」と方針立てしており、この方針に基づき交通インフラの整備等を図るとともに、公共交通と連携した土地利用を推進してまいります。

<b>要望 12</b>	<p>道路の半分を歩行者に戻してほしい。具体的には一方通行とし、半分以上を歩道とすれば、災害時には緊急車両を優先させることも可能となる。</p>
------------------	--

**【市の考え方】今後の参考**

ご意見については、68 ページの方針4に、「コンパクトで暮らしやすい都市を実現するため、…、徒歩や自転車で安全で快適に移動できるよう、これまでの車中心から人中心としたゆとりある道路環境の整備を地域の暮らしと土地利用のメリハリに応じて進めます。」と方針立てしており、必要に応じた道路環境について検討してまいります。

要望 13	現在の情勢から近い未来の整備は無理でも、将来の市政の方向性の転換の可能性も勘案して、LRT 整備の検討の可能性だけでも記載していただきたい。
要望 14	計画では「拠点ネットワーク型構造」を目指すとされており、それには中心地と拠点を相互につなぐ交通システム網が必須であるが、これらのビジョンばかりが先行している感が否めない。自家用車移動に頼らない交通システムを目指すのであれば、それに代わる具体案が欲しいが何も見えてこない。計画を見ると遠州鉄道の既存バス路線・鉄道を基本とした内容としか見られず、バス路線など廃線となったところは、おざなりになっている。思い切った浜松市独自の新交通システムの構築は考えられないか。それには財源が必要だが、日銀買取の地方債の発行など、政令指定都市として国への働きかけができないのか。このようなインフラ整備には多額の財源が必要であり、浜松市が全国に先駆けて、地方債の発行が可能になるよう国へ働きかける動きが望まれる。

**【市の考え方】盛り込み済**

ご意見については、67 ページの公共交通ネットワークの方針の方針 1 に、「主要基幹路線などについては、定時制や速達性を向上させるため、今後の市民のニーズに応じて、新たな公共交通システムの導入を検討します。」と方針立てています。

提案 15	<p>リニア中央新幹線について、リニア中央新幹線の開業に係わらず、ひかり号の 100%停車と増便を目標とした停車本数増加や市内の在来線への新駅設置及び快速列車の運転など JR 東海道本線の利便性向上を静岡県や静岡市、浜松商工会議所はじめとする経済界や自治会、公募市民など住民一丸となって JR 東海に働きかけると同時にその旨この各計画においても明記していただきたい。</p> <p>グリーン車の連結やそれを活用した東京直通の快速列車の運行（現在の高速バスに対抗するもの）も要望していただきたい。</p> <p>水窪地区、佐久間地区はリニア中央新幹線の長野県飯田市に開業される新駅から飯田線、三遠南信自動車道で直結され大変大きなアクセス改善が見込まれる。こうしたことから、水窪地区、佐久間地区へのリニア中央新幹線の開業効果についても分析して表記していただきたい。また、三遠南信自動車道経由での飯田市から両地区を経由して浜松市中心部への高速バスの運行の検討も表記していただきたい。</p>
----------	--

**【市の考え方】その他**

本計画は、本市の都市計画に関する基本的な方針を示すものであるため、ご意見として承ります。

提案 16 ～ 29	公共交通ネットワークの方針に環状路線についての方針が記載されていない。将来都市構造図で主要生活拠点の JR 高塚駅周辺・上島駅周辺・JR 天竜川駅周辺を連絡する拠点間連携軸に位置づけられている環状路線を幹線路線として位置づけ、方針を明記すべきである。 (同様の意見 外 13 件)
要望 15 ～ 28	公共交通路線の凡例において、「環状路線 (構想)」を「環状路線」とする。本計画の目標年次は、総合計画や立地適正化計画と同じ 2045 年であり、遅くとも 2045 年には、市街地環状道路の整備と併せて公共交通ネットワーク整備の完成を目指すべきである。 (同様の意見 外 13 件)

**【市の考え方】盛り込み済**

環状路線を含めた公共交通ネットワーク全体の方針については、66 ページの方針 1 に、「誰もが公共交通を利用して便利な暮らしができるよう、拠点間を結ぶ基幹的な公共交通を拠点の役割に応じて段階的に構成することにより、地域の暮らしに応じた利用しやすい公共交通サービスを提供します。」と方針立てています。

なお、環状路線は、公共交通ネットワークの一部として、70 ページに示すように「公共交通を利用して都心を経由せず目的地へ行きやすくするために、拠点や基幹路線及び準基幹路線の間を結ぶ」路線です。拠点への集約状況や道路の整備状況など、今後の社会経済情勢の変化に伴い導入の検討を行うものとして構想路線としています。

要望 29	国道 1 号バイパスと国道 150 号との交差点 (石原町) を立体交差にできないか。交通量も多く、通学路にもなっている。
要望 30	国道 1 号浜松バイパスの整備について、市が国に要望している国道 1 号浜松バイパスの整備 (高架化、道の駅整備計画) について各計画に明記していただきたい。

**【市の考え方】盛り込み済**

ご意見については、68 ページの方針 3 に、「主要幹線道路のうち、特に広域的な移動を目的とした自動車交通量が多い国道 1 号は、連続立体にすることにより市内の移動を目的とする自動車交通と分離することで、道路交通の円滑化を図ります。」と方針立てています。

要望 31	コンパクトに性能のいい街としてのプランは素晴らしい。気になるのが MaaS の利用である。これから 10 年の計画で、高齢の方のスマホ利用事情も変わって来るとは思われるが、全ての人がスマートフォン利用する前提だと、取り残される人がいるのではないかと心配になる。また、情報のやり取りのために 5G 導入について、健康被害をゆっくり検証せずに広げるのにも不安を持っている。メリットと同様、デメリットもキチンと検討していただけるよう期待する。
----------	--

**【市の考え方】その他**

本計画は、本市の都市計画に関する基本的な方針を示すものです。事業の実施等については、本計画で示す方針に基づき、関連する各分野の個別計画において推進してまいります。



<b>提案 30 ～ 42</b>	70 ページの路線の表において、環状路線は基幹路線として、基幹路線と準基幹路線の間にすべきである。また、環状路線の解説を以下とする。 「公共交通を利用して、主要生活拠点と生活拠点、主要鉄道駅と基幹路線を連絡するとともに、鉄道やバス、各種パーク&ライドを併用することで、都心を経由せず目的地へ行き易くするバス路線の区間です。 (同様の意見 外 12 件)
-------------------------------	--

**【市の考え方】案の修正**

環状路線は構想路線としていることから、表記の位置についてはそのままとさせていただきます。なお、解説についてはご意見を踏まえ、以下のとおり修正します。

《修正内容》 P70 2 都市交通 ○公共交通方針図 ■路線  
(修正前)

環状路線	○ 公共交通を利用して、都心を経由せず目的地へ行きやすくするために、基幹路線及び準基幹路線の間を結ぶ環状方向の路線です。
------	--

(修正後)

環状路線	○ 公共交通を利用して、都心を経由せず目的地へ行きやすくするために、 <u>拠点</u> や基幹路線及び準基幹路線の間を結ぶ環状方向の路線です。
------	--

<b>提案 43</b>	公共交通ネットワーク方針図において、浜北駅と新都田地区を公共交通路線の構想路線として結べないか。現行の総合交通計画や、改定案の重点施策にも記載があるため。
------------------	---

<b>提案 44</b>	将来都市構造図に副都心(浜北駅・小松駅周辺)と浜松スマート IC・新都田地区周辺を拠点間連携軸で結べないか。新都田方面の企業に浜北区から通勤する人や、浜北駅からタクシーを利用する訪問客が多いため。また、大原浄水場北の都市計画道路が開通すれば2拠点間の交通の流れが変わり、結びつきも強化されるため。
------------------	--

**【市の考え方】今後の参考**

ネットワーク形成の考え方については、42 ページで記載するように、既存の公共交通を軸として、拠点の役割分担と機能連携に応じて公共交通のサービスレベルを段階的に構成するものとしているため、ご意見として承ります。

<b>要望 32</b>	志都呂・宇布見線の主要基幹路線としての指定を終点の舞阪駅まで延長していただきたい。(入口と出口両方から志都呂・堀出前地区への行き来が便利になると考えられるため) また、大平台線の佐鳴台から入野までを基幹路線に指定していただきたい。
------------------	--

**【市の考え方】その他**

公共交通ネットワークは、拠点の階層性に応じた役割分担と機能連携に応じて設定しており、「主要基幹路線」は都心と地域拠点を結ぶ路線を設定しています。

<b>提案 45</b>	環状路線について、高塚駅から佐鳴湖西岸を經由して、弥生団地を通り、上島駅に向かうルートになっているが、このルートは沿線人口が少なく拠点となる施設も少ないと思われる。こうした観点から、高塚駅から多くの商業施設が立地し、人口が集中しており 高い拠点性を有する入野地区（イオン浜松西店周辺）を經由して人口密度が高い佐鳴湖東岸＝佐鳴台を通り、場合によっては医療センターを經由して、主要生活拠点にも指定されている住吉町の聖隷病院を通り上島駅に向かうルートに変更していただきたい。
------------------	--

**【市の考え方】 今後の参考**

構想路線としている環状路線のルートを選定する際は、地域住民の需要に加え、道路状況なども踏まえて検討してまいります。

<b>要望 33</b>	市街地環状の上島柏原線について、篠原町から大平台を通り上島へ向かうこの環状道路は、舘山寺街道と交差する富塚町地内で工事が止まったままになっている。このため舘山寺街道とその周辺道路では通勤通学時間帯に慢性的な混雑や渋滞が起き、また、抜け道を探す車両が生活道路へ進入することが増え危険な状態を引き起こしている。富塚町以北への車両の流れを確保するためにも、この環状道路を早急に完成させてほしい。
------------------	--

**【市の考え方】 盛り込み済**

ご意見については、68 ページの方針 3 に、「産業・経済活動の活性化や観光交流の促進のため、…、市内外の各拠点間のアクセスを向上させる環状道路、放射道路などの主要幹線道路の連携を強化し、ヒトやモノの円滑かつ効率的な移動を支える道路ネットワークを形成します。」と方針立てています。

本計画は、都市計画に関する基本的な方針を示すものであることから、道路整備等の具体については、ご意見として承ります。

<b>要望 34</b>	市道植松和地線について、(主) 舘山寺鹿谷線のうち西山町地内においては道路幅が狭く、歩道もない状態である。しかし、道路拡幅や右折帯設置も難しく、通勤通学時間帯は慢性的な渋滞を引き起こし、また大型車両のすれ違いや、歩行者の安全確保の点でもたいへん危険な状態が続いている。市道植松和地線は、富塚町以南及び和地町以北は整備されつつあるが、この「西山町～伊左地町の区間」を、都市計画道路として組み込み、早急な対策をお願いしたい。
------------------	--

**【市の考え方】 今後の参考**

当該区間は、既存ストックを最大限活用する考えから、舘山寺鹿谷線を主要幹線道路に位置づけています。

本計画は、都市計画に関する基本的な方針を示すものであることから、道路整備等の具体については、ご意見として承ります。

<b>提案 46</b>	道路ネットワークの凡例について、浜松三ヶ日豊橋道路（仮称）は、6月に中部地域小委員会で3ルート案が示され、計画段階評価の作業に入っている。構想路線ではなく、高規格幹線道路調査中区間として表記すべきである。
------------------	--

**【市の考え方】 今後の参考**

ご意見のとおり、浜松三ヶ日・豊橋道路（仮称）については概略ルート・構造の検討を進めている状況ですが、ルートが確定したものではないことから、構想路線として位置づけています。

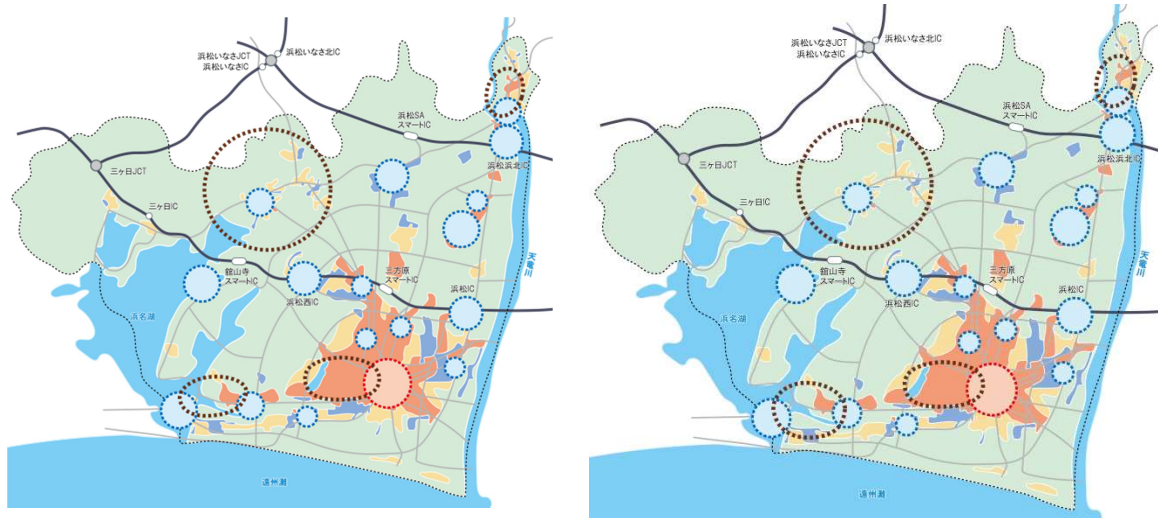
**景観・歴史的風致（1件）**

<b>提案 47</b>	81ページの地図で歴史的風致の形成地域に雄踏町付近が指定されているが、近くには大変重要な歴史資産が集積する旧東海道の舞阪宿が存在するので、そちらまで指定を拡大していただきたい。
------------------	--

**【市の考え方】 案の修正**

ご意見を踏まえ、ご指摘の拠点の範囲を旧東海道などを含むエリアに修正します。

《修正内容》 P81 4 景観・歴史的風致 ○景観・歴史的風致方針図  
(修正前) (修正後)



**低炭素・エネルギー（1件）**

<b>要望 35</b>	低炭素社会にするための動き方も、浜松ならではの豊かな自然を存分に使った自然エネルギー社会になるようお願いする。まちづくりにこの2、3年待ったなしで関わる問題が気候危機問題だと思う。気候危機問題も災害問題と同じように取り扱っていただければお願いする。
------------------	--

**【市の考え方】 盛り込み済**

ご意見のとおり、地球温暖化現象やヒートアイランド現象の影響等を踏まえ、今回の改定において分野別の方針に新たに「低炭素・エネルギー」の分野を立ち上げています。ここで設定した方針に基づき、環境負荷の小さな低炭素都市づくりを進めてまいります。

## 都市防災（3件）

提案 48	居住誘導区域における災害ハザードエリアの方針が明確に示されていない。昨今の全国的な風水害の発生頻度、規模等を考慮し、居住誘導エリアは多くの住民が居住するエリアであるため、方針を明記すべきではないか。（立適において居住誘導エリアのすべてを災害ハザードエリア外とすることができないため。災害ハザードエリア外である高台等への居住誘導のためには、場合によっては線引きの見直しも必要ではないか。）
要望 36	改定された浜松市のハザードマップをみても、都心と副都心は壊滅的なダメージが予想される。今後、熊本豪雨級の雨が多くなることが予想され土地の価値の見直しが行われる。そのような中、わざわざ災害地域にスマートシティを構築し、対策について何も表記されていない。
要望 37	近年、温暖化による気象変動から水害リスクが高まっており、河川流域への居住誘導は内水氾濫を誘発し冠水や浸水域が広範囲に及ぶのではないか。人口密集度増減に即した現状の対策や避難所数など、関係所管と連携し適宜見直しをお願いしたい。

### 【市の考え方】案の修正

近年、頻発化、激甚化する水害等への対応については、84 ページに「風水害に強い都市づくりの推進」と方針立てており、この方針に基づき、ハード・ソフト両面からの対策を適切に組み合わせた取組を推進していきます。

ご意見を踏まえ、今後、まちづくりと連携した水災害対策の検討を行っていくことを本計画に位置づけるため、下記のとおり加筆します。

《修正内容》 P84 6 都市防災 方針2) 風水害に強い都市づくりの推進  
(修正前)  
記載無し。

(修正後) (加筆)

- ・ 市街地で浸水被害のおそれのある地域では、各種ハザード情報や土地利用、施設の分布状況などを踏まえたリスク評価に基づき、都市構造の重要性に応じた効果的な対策を検討します。

## 第5章 地域別構想（11件）

要望 38	浜松市の都市計画の目に見える姿を描いてほしい。案に書いてあることは、極めて妥当で誠に結構だが、地図や固有の統計データ、地名を除けば、地域性や具体性、実効性に乏しいものに思える。どの地区にどのような施策を行い、いつまでにどこまで実現することを目標にするのか全く見えない。
----------	--

### 【市の考え方】今後の参考

本計画は、本市の都市計画に関する基本的な方針を示すものです。具体的な施策については、関連する個別計画において示し、目標の実現に向けた取組を進めてまいります。

<b>質問 14</b>	本計画では天竜区など中山間地域に触れられておらず、一方で現計画を見ると、第3章に区別計画の記載があり、天竜区についても細かい記載がある。今回の計画では天竜区の記載が無い理由は何か。
<b>要望 39</b>	現在、7つの区があり、それぞれに活動している。計画は大事なものであると考えており、7つの区があるわけなので、区別構想を掲載して欲しい。

**【市の考え方】 その他**

本計画は、本市の都市計画に関する基本的な方針を示すものです。中山間地については、52ページに将来の暮らしのイメージを記載しています。

本市が目指すべき将来都市構造である「拠点ネットワーク型都市構造」への転換を図るためには、都心や各拠点の形成とその相互の連携強化を図ることが重要であるため、戦略的な都市づくりが求められる拠点を対象として、地域別構想を構成しています。

<b>要望 40</b>	中区に居住しているため、浜松駅周辺の再開発が急務と感じているが、何年経っても進んでいない現状を危惧している。そこに真剣に取り組むだけでも有意義なことだと思う。
------------------	---

**【市の考え方】 盛り込み済**

ご意見のとおり、都心の再生については、都市計画の目標においても「創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり」として位置づけています。地域別構想の都心編に記載した基本方向や分野別方針に基づき、目標の実現に向けた取組を推進します。

<b>要望 41</b>	浜松駅前に屋根付きのビックシティモールなど核となる商業施設の建設など中心市街地の大改革ができるラストチャンスだと考えている。また、渋谷のように駅前開発は、同時に集中豪雨の洪水に備えて、地下貯水槽の設置も重要と考えている。
------------------	--

**【市の考え方】 今後の参考**

中心市街地については、第5章地域別構想都心編の基本方向の一つとして、「創造都市の顔として魅力的な空間形成による歩きたくなる都心づくり」を掲げています。これは、JR 浜松駅周辺に多様な都市機能を集積させ、公共空間と民有空間を一体的に捉えた高質な空間形成を行うことで、官民連携により、誰もが居心地よく歩きたくなる都市空間を創出することを目指していく考えです。また、近年、頻発化、激甚化する水害等への対応も課題として捉えていることから、「安全・安心な災害に強い都心づくり」を基本方向の一つに掲げており、ハード・ソフト両面からの対策を適切に組み合わせた取組を推進してまいります。

<b>質問 15</b>	第5章、基本方向⑤の安全・安心な災害に強い都心づくりについて、ライフラインの強化と記載があるが、具体的にどうしていくのか。
------------------	---

**【市の考え方】 盛り込み済**

ご意見については、101ページに「上下水道の耐震性を向上させるとともに、電気、通信、ガスなどについては、事業者に積極的な対応の働きかけを行うことによりライフラインの強化を図り、災害時における都心の高次都市機能を確保します。」と方針立てています。

<b>質問 16</b>	<p>平成 22 年 5 月に現行の都市計画マスタープランが策定されたとのことだが、浜松市全体の計画進捗はどのように評価されているのかよくわからない。浜北区は副都心と言われているが、東区や南区と具体的な区別が感じられない。副都心編において基本方向①～④が記述されているが、次項の地域拠点・主要生活拠点編とさほど相違なく、具体的事項が示されていないと思う。浜北寺島地区では、主要道路である天竜浜松線が第二東名高速道路開通に間に合わないどころか長年放置され、この 8 月ようやく第三工区の測量が始まった。その間は、マスタープラン及びそれ以前の計画も進捗していないので、評価はマイナスとなる。公共交通機関も小松駅から笠井地区へのバス定期便も路線復活していない。</p>
------------------	---

**【市の考え方】 その他**

本計画は、第 1 章で示すように、現計画で示した基本理念に基づく評価視点などから現状評価と課題抽出を行っており、それらを見直しの視点として整理したうえで新たな都市計画の目標を設定しています。各分野の個別・具体的な事業の評価は個別・関連計画において評価することとなります。

<b>要望 42</b>	<p>自然災害は特別なものでなくなった。寺島地区のアクセス立地から、発災時に備えた緊急ターミナル等で各拠点の主管として集配送を目的とした施設を要望提案する。また、その隣接地を多目的の公園及び屋内外のイベント施設として併設し、地域活性と施設有効相互利用をして、バスの定期路線化と AI 自動運転・燃料電池バスの導入や発災時等一時避難利用の協力体制が構築できるしくみを計画に提案する。これは他地区の拠点にも順次拡張できると考える。</p>
------------------	---

**【市の考え方】 盛り込み済**

ご意見については、85 ページの方針 3 に、「災害時に緊急に避難する場所となる広域的又は一時的な避難地の機能を有する公園や、災害時における復旧・復興活動の拠点となる公園などは、それぞれの機能が発揮されるよう必要な施設・設備を備えるとともに、平時における市民の憩いの場などの利活用の観点も踏まえた公園整備を推進します。」と方針立てています。個別の事業は関連する個別計画で推進していくものであることから、事業箇所などについてはご意見として承ります。

<b>要望 43</b>	<p>本編 103 ページの副都心編について、(2) の「副都心への都市機能の集積が十分に進んでいない状況です。」との記載がある。副都心と言われ始めてから随分年月が経っているが都市機能の集積が進んでいない現状がある。また、106 ページにみどりに関して、方針の (5) 「みどりの拠点である美蘭中央公園と遠州鉄道浜北駅や浜北文化センターなどみどりを（中略）副都心全体の美しさと潤いを醸し出す空間を創出します。」とある。書かれていることはありがたいが実際には中々整備が進んでいないのが現状だと感じている。副都心化が進むようお願いしたい。</p>
------------------	---

**【市の考え方】 今後の参考**

副都心は、都心を補完する多様な都市機能を集積する拠点として位置づけており、地域別構想の都市づくりの基本方向、分野別の方針に基づき、拠点づくりを推進します。

<b>要望 44</b>	<p>第5章の地域別構想の方針において、地域拠点、主要生活拠点の説明を分離して、内容を充実していただきたい。特に地域拠点の説明を充実していただきたい。また、主要生活拠点についても各地域の説明を書いていただきたい。</p> <p>都心については、新しい中心市街地活性化計画との連携をもう少し明確に表記していただきたい。</p>
------------------	--

**【市の考え方】盛り込み済**

地域別構想は、全体構想で示した目標やそれに基づく各分野の方針について、各地域に即して記載するものです。地域拠点、主要生活拠点についても、拠点ごとに地域特性に応じた取組を推進しますが、拠点の役割や課題などについては共通するものも多いため、区分せずに作成しています。

都心の活性化については、都心の都市づくりの基本方向、分野別の方針に基づき、部局の横断的な取組や多様な主体との連携により推進してまいります。

<b>要望 45</b>	<p>志都呂・堀出前地区の集客対象地域を雄踏町、舞阪町だけでなく、入野地区、神久呂地区、篠原地区など西区南部の旧市内の地区も加えていただきたい。</p>
------------------	--

**【市の考え方】その他**

地域圏域に含まれる代表的な地区として示したものであることから、ご意見として承ります。

**第6章 計画の実現に向けて（7件）**

<b>提案 49</b>	<p>立地適正化計画と都市計画マスタープランの位置づけが明確になり読みやすい計画である。計画の整合性を保ちながらこの計画を推進してほしい。また、分野別の方針において新しい考え方が位置づけられており、歴史的風致など、地域に昔からある資源を都市づくりに活かすという観点は大きいと思う。地域の資源をいかに掘り起こして、それを地域でどう伝えていくかが、大きくは持続可能な都市づくりに繋がるものと思うので、それがこの計画に位置づけられていることは期待できることである。なお、都市づくりは、どういう人がそこに住むかという人づくりや組織づくりが大事であり、分野別方針では7分野あるが、例えば8番目の分野として人づくり、組織づくりのような形で踏み込んだ記載があるマスタープランができればと考える。</p>
------------------	--

**【市の考え方】今後の参考**

第6章で示しているとおり、まちづくりにおける多様な主体の協働は大事な観点だと考えています。このため、市民・市民活動団体・事業者との協働を支える制度や仕組みの運用と合わせ、機会を捉えて都市計画や関連制度の周知・啓発を図ってまいります。

<p><b>提案 50 ～ 54</b></p>	<p>浜松市都市計画マスタープランが、「浜松市総合交通計画」「浜松市地域公共交通網形成計画」へと具現化されていくとき、その理念・目標を受けて記載されているが、具体的な施策レベルとなると理念や目標が薄くなっている。それを防ぐには、マスタープランの理念や目標からの視点で、下位の計画や施策を見つめる評価論を記述することである。具体的には、「拠点ネットワーク型都市構造」という理念や目標の視点に立って、各計画や施策を市民に評価してもらったり、アンケート調査したりして見直しをしていく、「評価と検証」の項目をどこかへ入れたい。 (同様の意見 外4件)</p>
<p><b>要望 46</b></p>	<p>全体を通して、「コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり」、「拠点ネットワーク型都市構造」等の改定が行われ、「立地適正化計画」との整合性も取れており、期待したい。「都市交通」の基本的な考え方では、『自動車に過度に依存することなく、公共交通を中心として、安全かつ快適に移動できる交通体系への転換を図ります。』と、現計画よりもさらに踏み込んだ、画期的な政策となっており高く評価できる。それを受けて、「総合交通計画（案）」は、重点施策のなかで「変化への対応」として方針が示されているが、実現に向けた具体策が示されていない。総合交通計画の目標年次は10年後であり、堅実に政策を推進できるように、上位計画と下位計画の整合性のとれた一貫性のある計画にしていきたい。</p>

**【市の考え方】その他**

本計画に関する評価・検証は、120 ページに記載しています。目指す将来都市構造の実現に向け個別・関連計画と連携を図るとともに、関係部局や多様な主体の協働により推進してまいります。

**参考資料（5件）**

<p><b>要望 47</b></p>	<p>参考資料の各地域の構想図について、過去のマスタープランにおける区ごとやゾーン別の構想図に該当すると思われるが、それに比べて、面積的にも内容的にも粗すぎる。行政区の再編が前提で策定されたと思われるが、せめて行政区ごとできれば連合自治会ごとに作っていただきたい。それが無理ならば、拠点別ではなく現在の行政区別の地図に改めていただきたい。また、この地図の中に現在の行政区の区境が表記されていないのはおかしいので表記していただきたい。可能ならば参考資料ではなく、第7章として独立した章で取り上げていただきたい。また、土地利用については居住地域か工業地域かそれ以外ではなくて、前回までの2つのマスタープランまでのように詳細に定めていただきたい。それが無理ならば、立地適正化計画の地図のように用途地域を表記していただきたい。(居住誘導地域は赤線で囲むようにして対応すれば良い)</p>
-------------------------	---

**【市の考え方】その他**

各地域の構想図は、全体構想をもとに、おおむね地域圏域ごとに土地利用、都市交通、みどりなど各分野の方針を示したものであり、「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」をより一層進める観点からは、拠点が都市構造の転換を図るうえで重要と考えているため、ご意見として承ります。



<b>提案 55</b>	<p>参考資料の各地域の構想図について、125 ページの地図がホームページでは横長になっているのに PDF では縦長になっており見にくいので、ホームページの横長に直していただきたい。</p> <p>都心、副都心、地域拠点のマーキングが歩いて暮らせる居住地のオレンジ色とかぶって、見えづらいのもう少しわかりやすいように、両者の配色を考え直していただきたい。</p> <p>工業・流通業務立地誘導地区の表記の色使いがわかりづらいので、もう少し判別しやすい配色に変更していただきたい。また、入野地区、雄踏地区の雄踏バイパスの沿線も工場・流通業務立地誘導地区に指定していただきたい。(利便性があり土地が多く存在するため)</p> <p>地区計画区域の表記がわかりづらいので、修正していただきたい。(特に都心など拠点との判別がしにくい)</p>
------------------	---

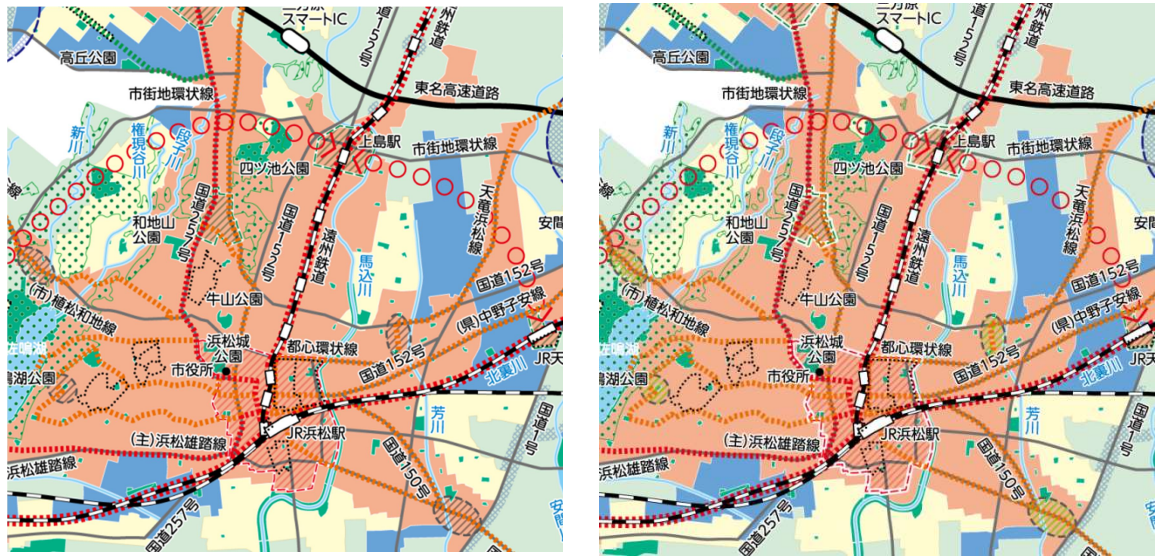
**【市の考え方】案の修正**

配色については、本編での使用色と整合を図ったものです。ご意見のとおり、見えづらい箇所については、線を太くするなど、見やすくなるよう修正します。

ホームページ上での表示については、策定後の公表時に改めて見やすいものとなるよう調整します。

また、工業・流通業務立地誘導地区は、広域自動車交通の利便性が高い地区に位置づけていることから、ご意見として承ります。

《修正内容》 P123～127 1 各地域の構想図（拠点の線を太くするなど）  
 (修正前) (修正後)



<b>要望 48</b>	<p>参考資料の各地域の構想図について、東区の遠州鉄道沿線の積志地区は主要基幹公共交通路線が通過するにもかかわらず、市街化調整区域になっている。将来的に先年、新設された田園住居地域等の用途地域に指定して、市街化区域に組み込んで人口を集積していく検討をしていただきたい。</p>
------------------	--

**【市の考え方】その他**

人口減少下においてコンパクトな都市づくりを推進するため、58 ページの方針1で記載しているように、原則として新たな市街化区域の拡大は行わない方針です。

<b>提案 56</b>	公共交通の基幹路線について、都市計画マスタープランと総合交通計画、地域公共交通網形成化計画の2つの計画で用語の表記や指定路線、指定区間が統一されていないので、統一していただきたい。折角同時期に計画を策定したのだから、こういったところを統一していただかないと、効果が薄れ意味がないと思われる。(例、都市計画マスタープランの参考資料の各地域の構想図の公共交通路線の凡例と他の2つの計画の将来公共交通ネットワークの地図における表記の違い)
------------------	--

**【市の考え方】 その他**

本計画における公共交通ネットワークは、拠点の階層性に応じた役割分担と機能連携に応じて路線を設定しています。

<b>提案 57</b>	巻末などに航空写真があると、市内イメージ図などに見比べ浜松市の外延的拡大の現状が視覚的に分かりやすく大局的に見られるのではないか。可能であれば公共交通路線図や主たる道路、河川、公共施設や大型商業施設など色付けしたい。
------------------	--

**【市の考え方】 今後の参考**

本市の現状は、第1章において各々の評価視点から現状を捉えていると考えているため、ご意見として承ります。

その他（11件）

<b>要望 49</b>	浜松市の都市計画は全国的にもトップクラスであると考えている。新交通システム、100万都市の形成、自然承継など、やらまいか精神などに基づき、一つ一つの会議において大事に議論していただきたい。
<b>要望 50</b>	浜松市都市計画マスタープラン（案）について、「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」は大賛成である。是非実現していただきたい。

**【市の考え方】 その他**

これからの都市計画行政の取組に向けて、ご意見として承ります。

<b>質問 17</b>	計画策定にあたっては、財源なども意識しながら立案するものと推測するが、現在の市の年間予算を基準とし、この計画を実現するには、現在の予算で進めることができるのかできないのか。
------------------	--

**【市の考え方】 その他**

今後は、人口減少に伴い財源の大幅な増加は見込まれないことから、限りある財源の中で優先順位をつけ、メリハリのある投資を行っていきます。

<b>提案 58</b>	SDGsの実現のためにも外部環境に頼らない自治体形成が必須で、必要なのがエネルギーの確保、浜松市での経済環境、ブロックチェーンであり、その辺りの方針についてかなり恵まれた状況にあるが、その点についての基本的な方針を追記いただきたい。
------------------	--

**【市の考え方】 その他**

今回の改定において、分野別の方針に新たに「低炭素・エネルギー」の分野を設定して方針立てを行いました。この方針に基づき低炭素都市づくりを推進することで、SDGsの達成にも寄与するものと考えています。

要 望 51	<p>人口減少社会～～と言うが、その対応策が何ら図られていない。それを如何に遅らせる・止めるの計画がない。そもそも生涯出生数を如何に上げるかが重要であるのにその方策が出ていない。国で言う 1.35 では人口は減少するのみである。子供は夫婦からしか生まれず、夫婦は2人で1組である。そこから 1.35 人では 0.675 人/人となる。1 サイクル (約 30 年) すれば、間違いなく人口は 67.5% になってしまうため、この対応を図らないといけない。他の地域からの転入を考えているようでは抜本対策にはならない。如何に子育てのし易い環境を作るのかをも重要な都市計画ではないか。人口減少社会では、経済発展など出来ないし、コンパクトな都市などと考えなければならなくなる。この広い浜松が、狭いと感じられる様になる計画をお願いしたい。</p>
--------------	--

**【市の考え方】 その他**

本計画は浜松市総合計画に即し作成しています。ご意見にもある人口減少社会を背景とした都市計画としての子育てのしやすい環境づくりは、35 ページの都市計画の目標②に「子育て世代の女性や高齢者をはじめ多様な人々が活躍できるよう、…、誰もが働きやすい環境を整備します。」と記載しています。人口減少対策の具体については、ご意見として承ります。

要 望 52	<p>広域地域における道路の維持が重要な問題となっている。特に山間地 (佐久間・水窪・春野) 方面へのアクセスが、災害時には重要かと思う。三遠南信道の早期開通を望む。又 R152 の天竜から奥の地域への安定した道路が必要である。今回の大雨により秋葉付近での土砂崩れ及びトンネルの崩落など非常に厳しいものがあるので、その維持管理をも含め、マスタープランに是非入れて頂きたい。山間地にとって道路本数は少なく、住民の皆様命を守る設備である。できれば最低 2 ルートの計画・早期完成をお願いしたい。</p>
--------------	---

**【市の考え方】 その他**

ご意見については、68 ページの道路ネットワークの方針 3 の「ヒトやモノの円滑な移動を支える道路ネットワークの形成」において示しています。道路整備等の具体については、ご意見として承ります。

質 問 18	<p>概要版 10 ページの「連番」について、方針 4) は、方針 5) ではないか。</p>
--------------	---

**【市の考え方】 案の修正**

ご意見のとおり、方針の連番を修正します。

《修正内容》 概要版 P10 2 都市交通 (3) 総合的な交通政策の方針 (修正前)

方針 4) 都市活動の活性化・効率化を支える交通施策の推進

(修正後)

方針 5) 都市活動の活性化・効率化を支える交通施策の推進

<b>質問 19</b>	都市計画マスタープランは、中山間地域が疎かにされがちである。中山間地域には史跡等もあり、魅力的であるのに残念である。コンパクトシティが推進されると行政の効率化が想定されるが、市の財政的な効果はどのように捉えているか。
------------------	--

**【市の考え方】盛り込み済**

本計画は、本市の都市計画に関する基本的な方針を示すものです。中山間地については、52 ページに将来の暮らしのイメージを記載しています。

また、都市のコンパクト化による市の財政的効果は、9 ページの図 1-8 において、コンパクト化により人口密度が高くなると一人当たりの行政コストが低減する関係性を示しています。

<b>要望 53</b>	コンパクトシティについて、将来人口が減ることにより、市の税収も減収が予想される。中心市街地に人を誘導し、税収が増えれば、中山間地のインフラ整備にお金をかけることができると考えられる。今後は、都市部への誘導を図り、税収増を図ることで、中山間地の整備等をお願いしたい。
------------------	--

**【市の考え方】今後の参考**

各施策においては、関連する個別計画と連携を図るとともに、関係部局や多様な主体との協働により推進してまいります。

<b>要望 54</b>	総合計画、マスタープランなど上位計画含め方針が多すぎると感じる。その下に緑の基本計画などの実施計画があり、具体的な指標や数値目標が出てくる。浜松市には 78 の計画があるが、計画を作るだけで、大変で実効策が本当に出来ているのか心配である。上位計画は纏めた方が良いのではないか。
------------------	--

**【市の考え方】今後の参考**

策定にあたっては、各計画の整合、連携が図られるよう、関係課と連携・調整しながら作成しているものであるため、ご意見として承ります。

<b>要望 55</b>	市民として、また行政サイドとして、また大学関係者などの研究者が過去のまちづくりの計画や都市計画の経緯を検証したり、研究したりする際に大きな参考になるので、2001 年の北脇市政時代に策定された初代の都市計画マスタープランの PDF 版を資料として市のホームページで地域別構想も含めて全編公表していただきたい。また有料での販売を再開していただきたい。
------------------	--

**【市の考え方】その他**

過去の本市の都市計画マスタープランの販売を再開する予定はありませんが、図書館において閲覧や貸出ができますのでご活用ください。