

第1章 都市の現状と課題

- 1 都市の概況
- 2 見直しの進め方
- 3 現状評価と課題
- 4 見直しの視点

第1章 都市の現状と課題

1 都市の概況

(1) 浜松市の位置

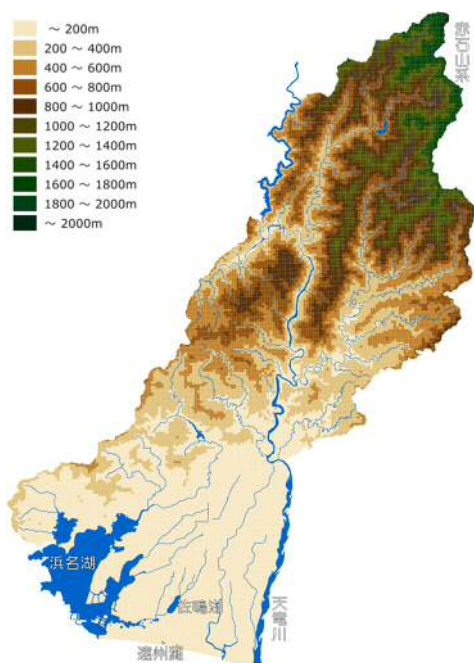
- 本市は、静岡県西部に位置しており、首都圏と近畿圏のほぼ中間にあります。
- 東海道新幹線や東名高速道路、新東名高速道路が通る我が国の交通の要衝にあり、近郊には富士山静岡空港や中部国際空港が立地しています。
- 遠州地域の中心都市として、隣接する東三河地域や南信州地域との交流も盛んです。



図 1-1 浜松市の位置

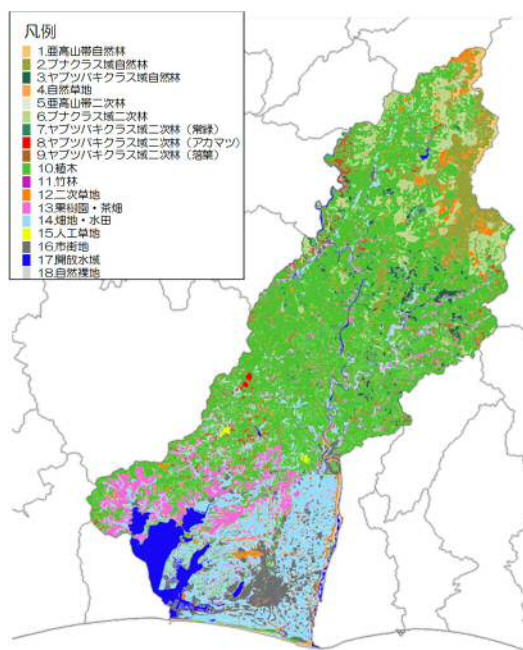
(2) 浜松市の自然・地理

- 本市は、北は赤石山系、東は天竜川、南は遠州灘、西は浜名湖に囲まれ、豊かな自然環境に恵まれています。
- 市域の面積は 1558.06 km²で全国の市区町村で2番目の広さです。
- 全国的にも類をみない地域の多様性を有しており、動植物の生息に関しても地域的に多様な広がりが見られます。



資料：国土数値情報（標高・傾斜度5次メッシュデータ）

図 1-2 浜松市の標高



資料：環境省自然環境局植生調査（1/5万）を基に作成

図 1-3 現状植生図

2 見直しの進め方

本計画の見直しにあたり、前計画で示した5つの基本理念に基づく評価視点から、都市計画基礎調査や各種統計データなどによる現状分析、都市計画や都市基盤整備の進捗状況の把握、市民アンケート調査による市民意向の把握、さらに、計画に反映すべき国の動向や上位計画、社会経済情勢の変化などの視点を追加して評価し、課題を整理したうえで見直しを進めます。

前計画で設定している5つの基本理念に基づく評価視点などを以下に整理します。

都市計画の基本理念など	評価視点など	
【理念1】 自然環境と共生した 持続可能な都市の 実現	(1) 人口	人口動向からみて市街地の空洞化や 拡大が進んでいないか、また、土地利 用からみて良好な緑地・農地が保全さ れ、都市的土地利用が無秩序に拡大し ていないか、さらに環境負荷の小さな 持続可能な都市となっているかとい う視点から評価します。
	(2) 土地利用	
	(3) 環境	
【理念2】 都市活力の持続と向上	(4) 農業・工業	産業・交流活動の展開が都市活力や地 域活性化にどの程度役立っているか という視点から評価します。
	(5) 都市型産業	
	(6) 観光	
【理念3】 地域特性を活かした まちづくりと相互 連携の強化	(7) 都心	都心をはじめ、市民の生活行動に応じ た拠点がどの程度利便性を兼ね備え ているか、さらに各拠点を連絡する公 共交通がどの程度充実しているかと いう視点から評価します。
	(8) 集約	
	(9) 公共交通	
	(10) 拠点の交流	
	(11) 景観・歴史的風致	
【理念4】 市民生活の質の向上	(12) 都市基盤・都市経営	地区の課題が解決され、良好な生活環 境が保全されているか、さらに市民生 活に安全性・快適性・利便性をもたら す都市基盤がどの程度充実している かという視点から評価します。
	(13) 防災	
【理念5】 市民の参加・協働によ るまちづくりの推進	(14) 市民協働	地元の市民・市民活動団体・事業者な どの発意と創意工夫によって「地区レ ベル」のきめ細かなまちづくりが、ど の程度進展しているかという視点か ら評価します。
上位計画、社会経済 情勢の変化など	(15) 国の動向	計画の前提となる上位計画の方針を 整理するとともに、本市を取り巻く社 会経済情勢から課題を抽出し、本市が 取り組むべき事項を整理します。
	(16) 総合計画	
	(17) SDGs	
	(18) 社会経済情勢	

表 1-1 本計画における評価視点

3 現状評価と課題

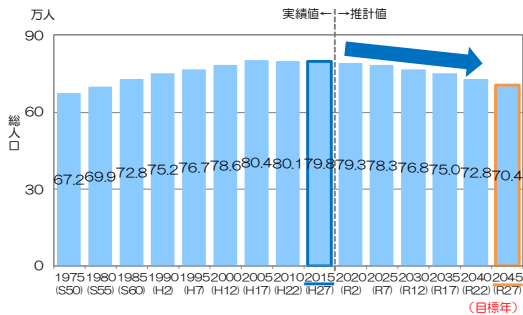
(1)人口

【現状】

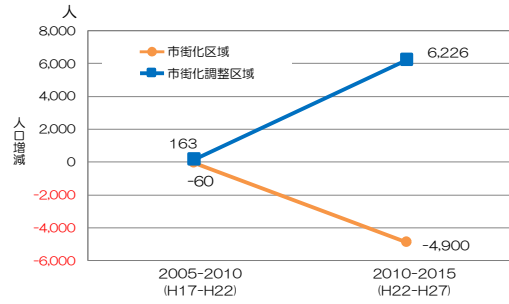
- 本市の総人口は、5年ごとの国勢調査では2005（平成17）年をピークに減少に転じており、2015（平成27）年から本計画の目標年次である2045（令和27）年の30年間で、約9万人（1割強）減少すると推計されています。（図1-4）
- 2005（平成17）年から2015（平成27）年にかけて、市街化区域では人口が減少している一方、市街化調整区域では人口が増加しています。（図1-5、1-6）
- 2005（平成17）年から2015（平成27）年にかけて、市街化区域の各地域で人口密度が低下しています。（図1-6）また、2045（令和27）年には更に人口密度が低下することが予想されています。（図1-7）
- 人口密度が低下すると、1人当たりの行政コストが増大し、日常生活サービス徒歩圏充足度が低下する関係性が示されています。（図1-8、1-9）
- 本市の空き家数は、2008（平成20）年から2013（平成25）年にかけて約1.62倍に増加しています。（図1-10）

【課題】

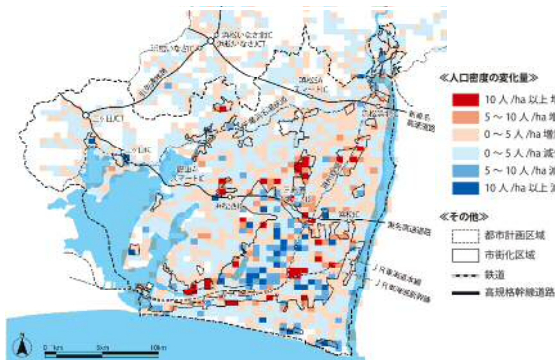
- 市街化区域では、人口密度の低下による都市の空洞化や、空き家などの低未利用土地の増加による都市のスポンジ化が進行しています。このまま人口密度の低下が進行すると、一定の人口密度に支えられてきた行政サービスや生活サービスの確保が困難になるおそれがあります。
- 将来にわたって市民の日常生活に必要なサービスを確保するためには、生活サービスを提供する都市機能を公共交通により容易にアクセスしやすく、都市基盤のストックのある市街化区域の鉄道駅などに集約するとともに、その周辺や公共交通沿線に居住を誘導することにより、一定のエリアにおいて人口密度の維持・向上を図ることが必要です。
- 一方で、本市は既に人口減少社会を迎えているものの、市街化調整区域では依然として人口が増加しており、都市の外延的拡大が進行しています。コンパクトで持続可能な都市を実現するためには、市街化区域の人口密度の維持・向上がなされるよう、市街化調整区域における住宅の開発を抑制することが必要です。



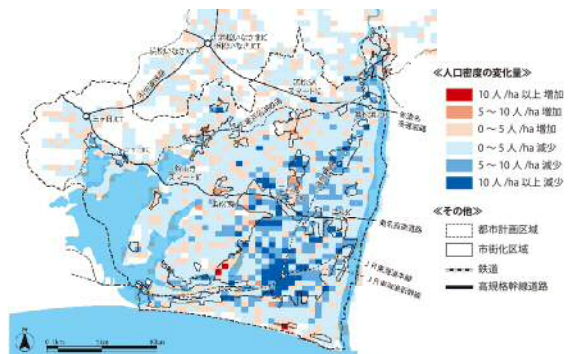
資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料を基に作成
図 1-4 総人口の推移



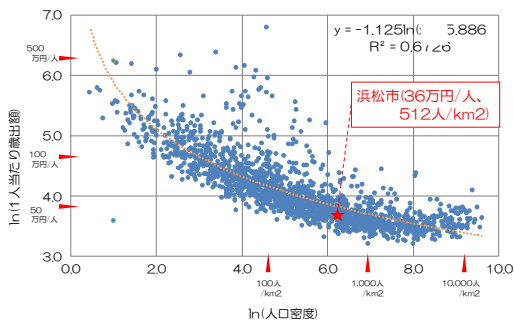
資料：国勢調査 (H17・22・27) を基に作成
図 1-5 区域区分別人口の増減



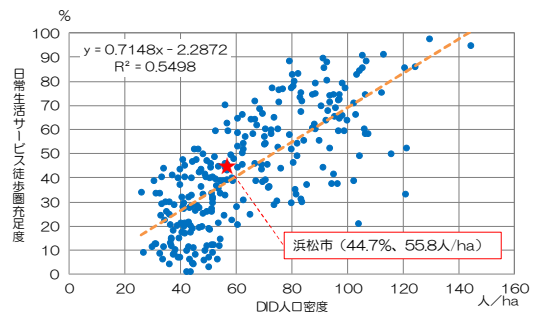
資料：国勢調査を基に作成
図 1-6 人口密度の変化 (2005-2015)



資料：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所を基に作成
図 1-7 人口密度の変化 (2015-2045)

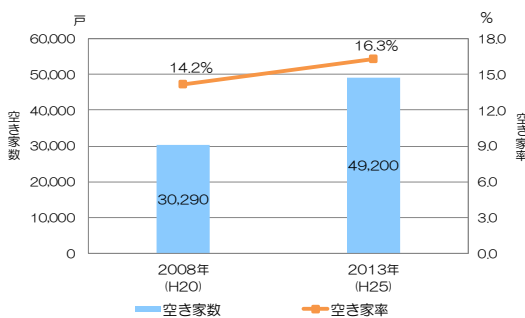


資料：都市構造評価指標例データリストを基に作成
図 1-8 市町村の行政コストと人口密度の関係



資料：都市構造評価指標例データリストを基に作成
図 1-9 日常生活サービス徒歩圏充足度と DID 人口密度の関係

※「日常生活サービスの徒歩圏充足度」：医療施設、福祉施設、商業施設及び30本/日以上の鉄道またはバス路線のいずれにも徒歩でアクセスできる圏域の人口が、市の総人口に占める比率



資料：住宅・土地統計調査 (H20、H25) を基に作成
図 1-10 空き家数の推移

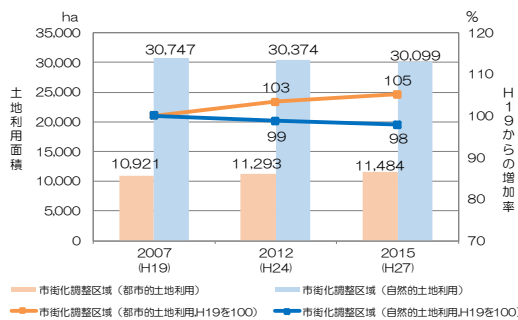
(2) 土地利用

【現状】

- 市街化調整区域において、住宅用地などの都市的土地利用が広く展開されています。(図1-15、図1-16)
- 市街化調整区域では、都市的土地利用(住宅・商業・工業用地など)が増加し、自然的土地利用が減少しています。(図1-11)
- 本市の農地転用面積は、2011(平成23)年から増加傾向にあります。(図1-12)
- 本市の開発許可件数は、市街化調整区域が市街化区域を上回っています。(図1-13)
- 本市では、2009(平成21)年4月に市街地縁辺集落制度の創設、大規模既存集落制度の見直しを実施しました。
- 市街化区域のうち、工業系用途地域では工業用地の面積が減少し、商業用地と住宅用地の面積が増加しています。(図1-14)

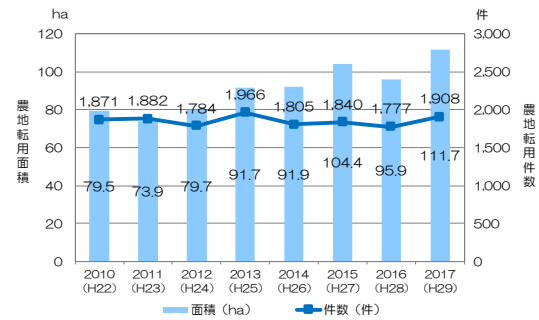
【課題】

- 市街化調整区域では、依然として多くの開発がなされ、都市的土地利用が増加するなど都市の外延的拡大が進行しています。自然環境と共生した持続可能な都市を実現するためには、開発許可制度の適正な運用などにより、市街化調整区域の無秩序な都市的土地利用を抑制し、自然環境と農地を保全・創出することが必要です。
- 市街化区域の工業系用途地域内では、工場が転出する一方で、商業などの都市機能や居住が集積するなど、産業の空洞化、都市機能や居住の無秩序な拡散が進行しています。産業活力の持続・向上、都市機能や居住の誘導によるコンパクトな都市づくり、都心の再生のためには、工業系用途地域での適正な土地利用の誘導が必要です。



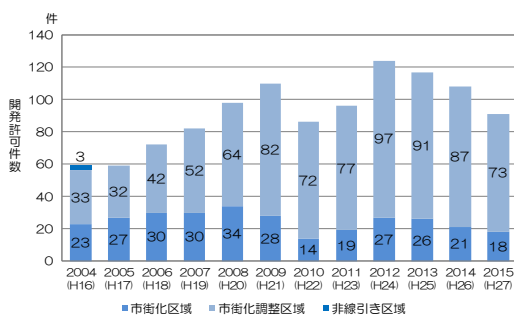
資料：都市計画基礎調査(H19・24・27)を基に作成

図 1-11 市街化調整区域の土地利用面積の推移



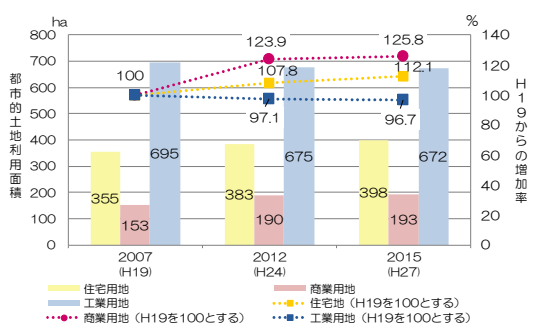
資料：浜松市統計書を基に作成

図 1-12 農地転用の推移



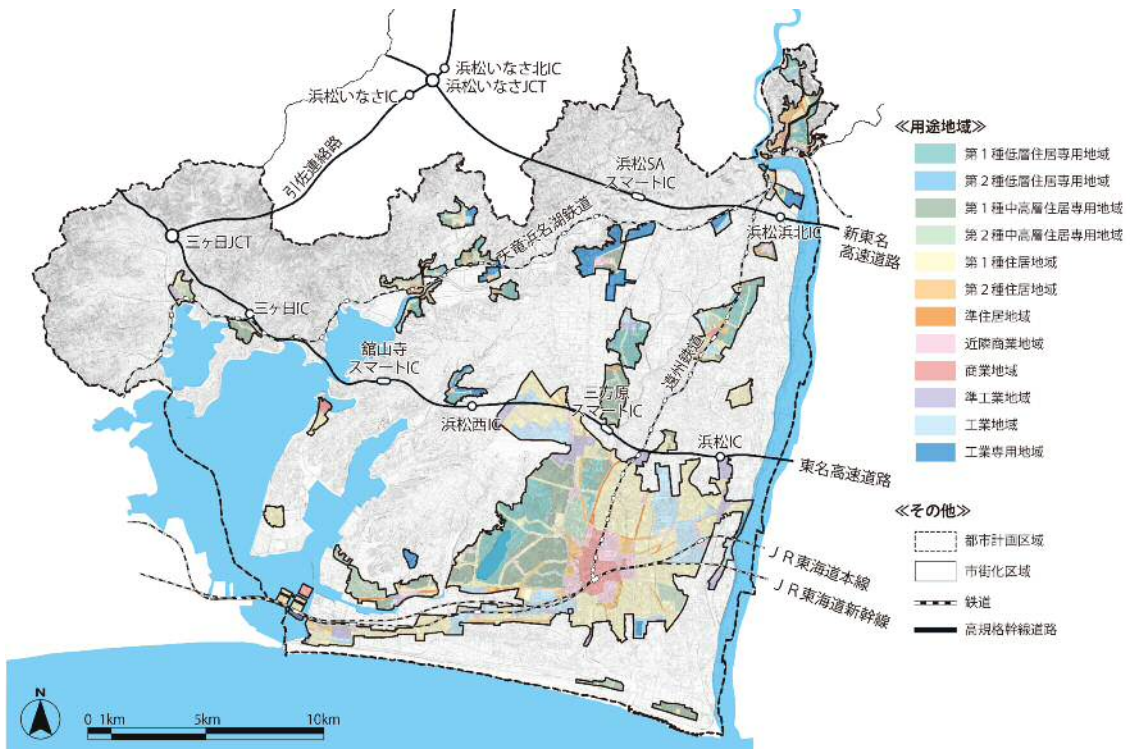
資料：都市計画基礎調査を基に作成

図 1-13 開発許可件数の推移



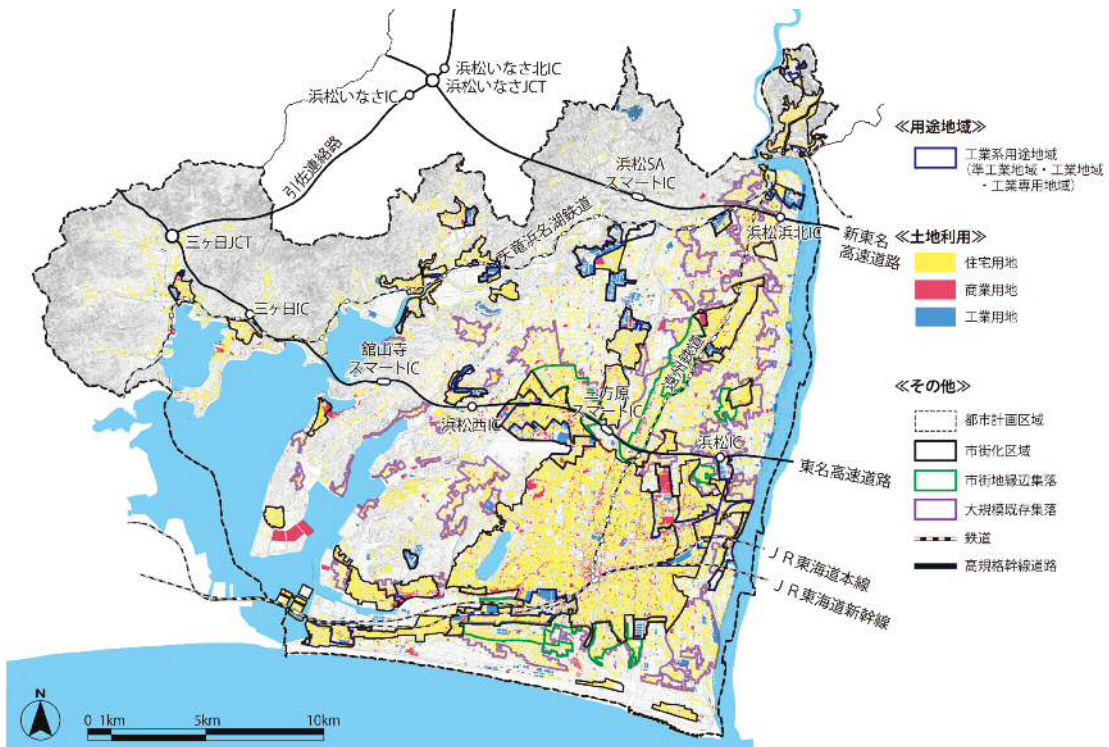
資料：都市計画基礎調査(H19・24・27)を基に作成

図 1-14 工業系用途地域の都市的土地利用面積の推移(住宅、商業、工業)



資料：都市計画基礎調査（H27）を基に作成

図 1-15 用途地域等の指定状況



資料：都市計画基礎調査（H27）を基に作成

図 1-16 土地利用現況図(住宅用地・商業用地・工業用地)

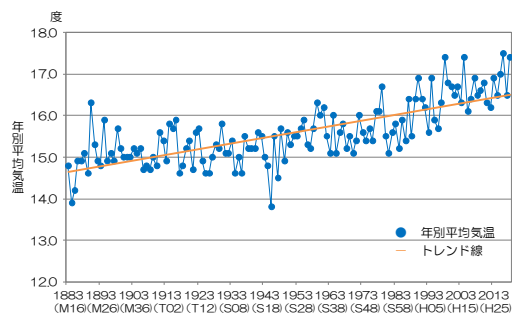
(3) 環境

【現状】

- 本市の平均気温は、長期的な変化において上昇傾向にあります。これは、地球温暖化現象やヒートアイランド現象の影響が考えられます。(図1-17)
- 本市では、二酸化炭素を含む温室効果ガスの排出量を2030(令和12)年までに2013(平成25)年比で26%削減することを目標としており、2005(平成17)年より減少傾向にあります。(図1-18)
- 本市の部門別の二酸化炭素排出量は、運輸部門が最も多い割合を占めています。また、民生部門は業務と家庭を合わせると約5割を占めています。(図1-19)
- DID人口密度が高い都市ほど、1人当たりの二酸化炭素排出量が少ない傾向にあることが示されています。(図1-20)

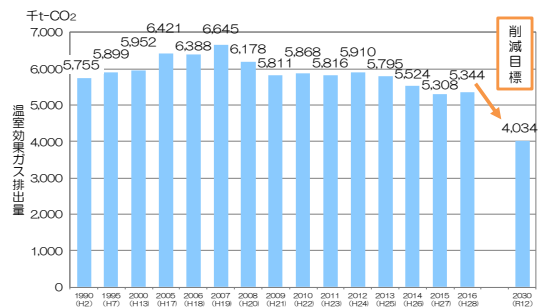
【課題】

- 温室効果ガスの排出量のうち、大きな割合を占める自動車移動などの交通エネルギー消費や家庭や業務における冷暖房使用などの熱エネルギー消費の多寡は、本市の低密度な都市構造と関連があると考えられます。地球温暖化の緩和に向けて、都市のコンパクト化によるヒトやモノの移動時間の短縮と、自動車から公共交通への転換、市街地の集積を活かした熱エネルギーの効率的な利用の促進など、環境負荷の小さな低炭素都市づくりが必要です。



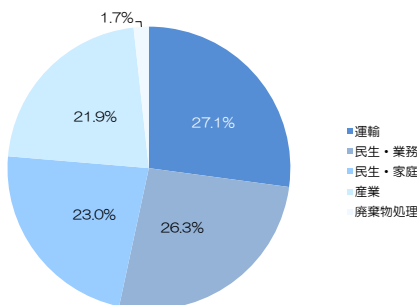
資料：気象庁HPを基に作成

図 1-17 年別平均気温の推移



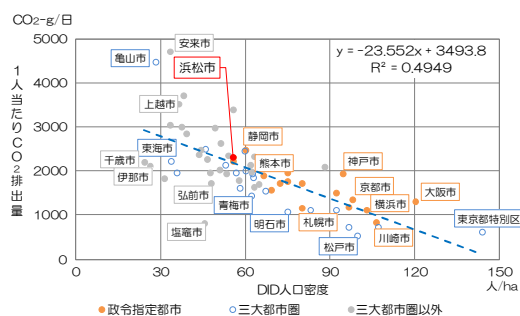
資料：H28年度の浜松市域の温室効果ガス排出状況について【速報値】を基に作成

図 1-18 温室効果ガス排出量の推移と削減目標



資料：H28年度の浜松市域の温室効果ガス排出状況について【速報値】を基に作成

図 1-19 二酸化炭素排出量の部門別内訳



資料：都市構造評価指標例データリストを基に作成

図 1-20 二酸化炭素排出量と人口密度の関係

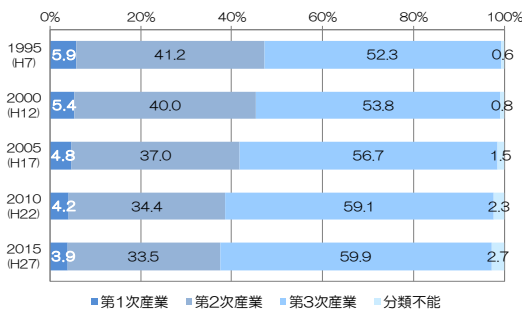
(4) 農業・工業

【現状】

- 本市の産業別の就業者割合は、第1次、第2次産業が減少し、第3次産業が増加傾向にあります。(図1-21)
- 本市の製造品出荷額等は、2008(平成20)年のリーマンショックを契機に減少し、その後は概ね横ばいで推移しています。(図1-22)
- 東日本大震災以降、内陸部の市北部地域(北、浜北、天竜区)で製造業の立地件数が増加しています。(図1-23)
- 本市の総農家数と経営耕地面積は、ともに減少傾向にあります。(図1-24)

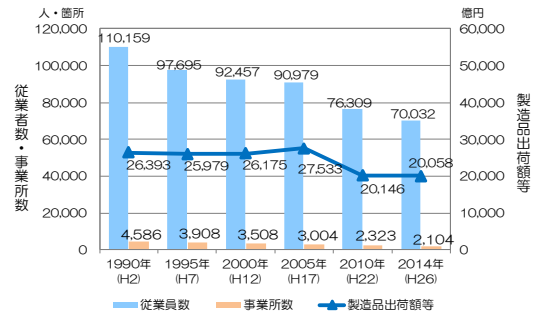
【課題】

- リーマンショック以降のものづくり産業の活力低下や内陸部における工場立地の需要に対応し、本市の強みである産業活力の持続・向上のためには、誰もが働きやすく、効率性や生産性が高い都市づくりを推進するとともに、農業生産の持続・向上のための農地の保全・活用が必要です。



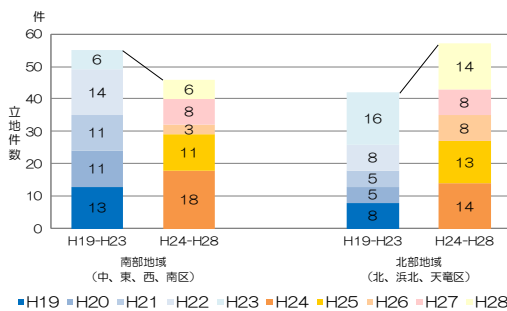
資料：国勢調査を基に作成

図1-21 産業別就業者割合の推移



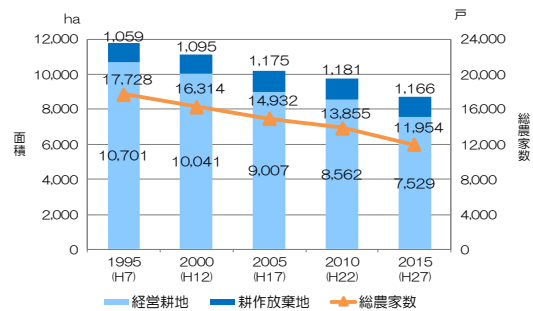
※製造品出荷額等：製造品出荷額、加工賃収入額、その他収入額及び製造工程からたたくす及び廃物の出荷額の合計
資料：工業統計調査を基に作成

図1-22 従業員数・事業所数と製造品出荷額等の推移



資料：浜松市調べ

図1-23 東日本大震災前後の製造業立地の推移 (1,000㎡以上H19-H23、H24-H28)



資料：農林業センサスを基に作成

図1-24 総農家数、経営耕地面積と耕作放棄地面積の推移

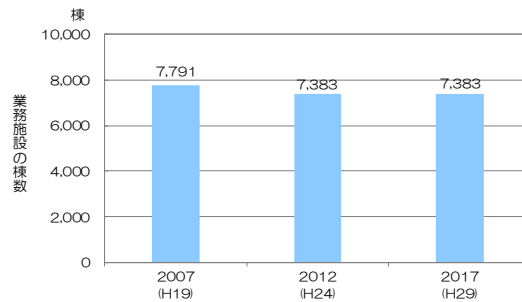
(5) 都市型産業

【現状】

- 都心における業務系用途の建物棟数は、2007（平成19）年から2012（平成24）年にかけてわずかに減少しましたが、それ以降は横ばいに推移しています。（図1-25）

【課題】

- 都心の中心性・求心性を高め、ヒト・モノ・カネ・情報の交流を活性化するためには、経済活動の場となる都市型産業の更なる集積を図ることが必要です。



資料：都市計画基礎調査（H19・24・29）を基に作成

図 1-25 都心における業務系用途の建物棟数の推移

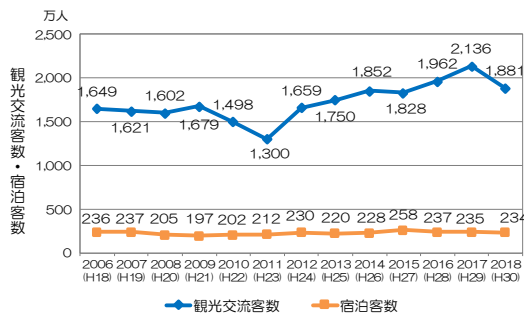
(6) 観光

【現状】

- 本市の観光交流客数は、東日本大震災の影響を受け一時的に減少しましたが、それ以降は概ね増加傾向にあります。（図1-26）
- 我が国の訪日外国人旅行者数は、年々増加しています。また、本市の外国人宿泊者数は、概ね増加傾向にあります。（図1-27）

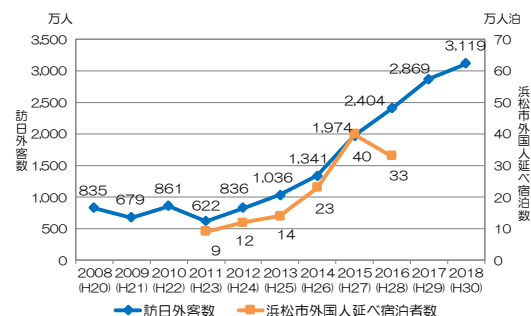
【課題】

- 本市は、訪日外国人観光客が東京、箱根・富士山、京都、大阪などを巡る観光周遊ルートであるゴールデンルートの中に位置します。本市の観光交流人口の拡大のためには、インバウンドの取り込みをはじめ、地域資源を活かした都市づくりが必要です。



資料：H28静岡県観光交流の動向（静岡県）を基に作成

図 1-26 観光交流客数と宿泊者数の推移



資料：H29年度版観光白書、H30浜松市観光ビジョンを基に作成

図 1-27 我が国の訪日外国人旅行者数と本市の外国人宿泊者数の推移

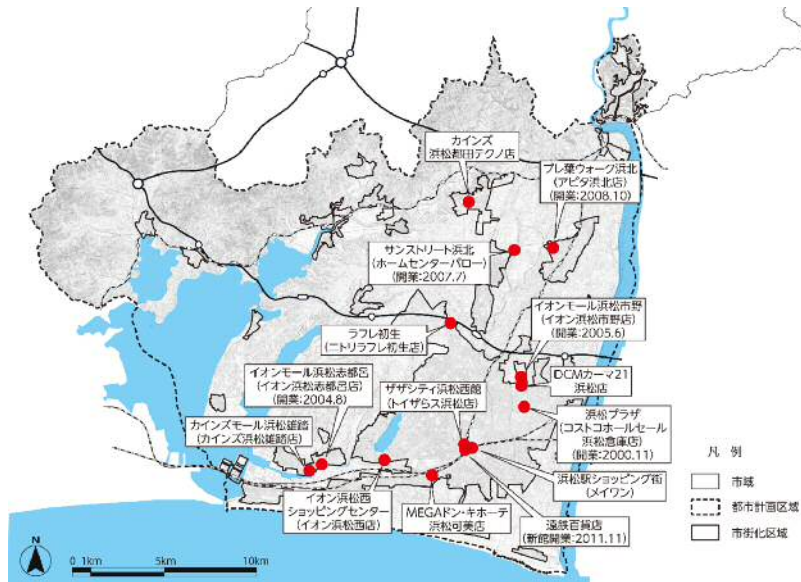
(7) 都心

【現状】

- 大規模小売店舗法が廃止された2000（平成12）年以降、市街化区域の郊外部や市街化調整区域に大規模集客施設が多数立地しています。（図1-28）それに併せて、市全域に占める中心市街地の売り場面積のシェアが減少しています。（図1-29）
- 中心市街地の休日歩行者通行量も大幅に減少しましたが、遠鉄百貨店新館が開業した2011（平成23）年以降は持ち直し、概ね横ばいで推移しています。（図1-30）

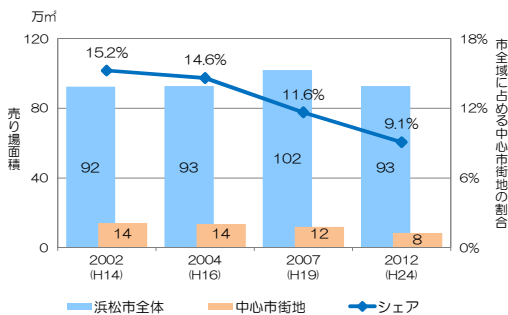
【課題】

- 市街化区域の郊外部や市街化調整区域における大規模集客施設やロードサイドショップの立地に伴う都心の商業機能の低下に対応し、本市の顔として魅力ある都心を再生するためには、商業をはじめとする都市機能の無秩序な拡散を抑制し、都心へ高次都市機能を誘導するとともに、市内外の多くの人が集い、交流する賑わいの場として、都心の空間そのものの魅力を高めることが必要です。



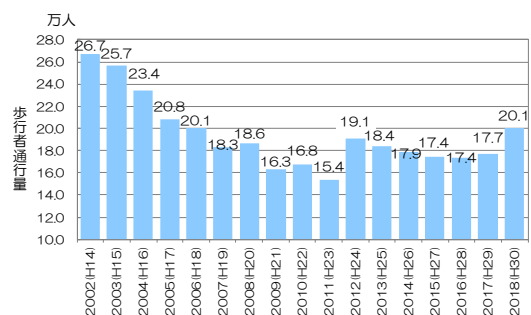
資料：全国大型小売店総覧（2019年版）を基に作成

図 1-28 大型ショッピングセンターの立地状況（10,000㎡以上）



資料：商業統計調査、経済センサス活動調査を基に作成

図 1-29 浜松市全域と中心市街地の売り場面積の推移



資料：浜松市中心市街地歩行者調査

図 1-30 中心市街地における休日歩行者通行量の推移(25地点の合計値)

(8) 集約

【現状】

- 本市と人口規模が類似している政令指定都市（新潟市、静岡市、岡山市、北九州市、熊本市）とを比較すると、本市のコンパクトシティに関する評価指標は、全体として低くなっています。（図1-31）
- 本市の市街化区域内人口密度は51.7人/haであり、政令指定都市の中では18番目となっています。（図1-32）

【課題】

- 本市は他の政令指定都市と比べてコンパクトな都市づくりが遅れています。コンパクトシティの実現に向けて、都心や拠点への都市機能や居住の誘導など、より一層の取組が必要です。

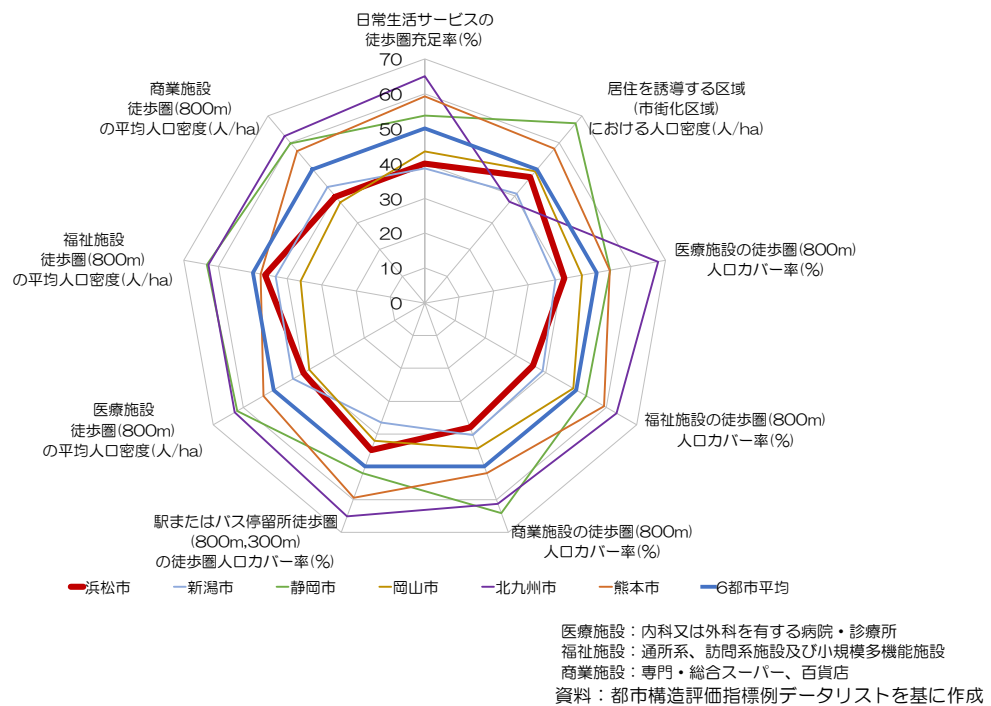
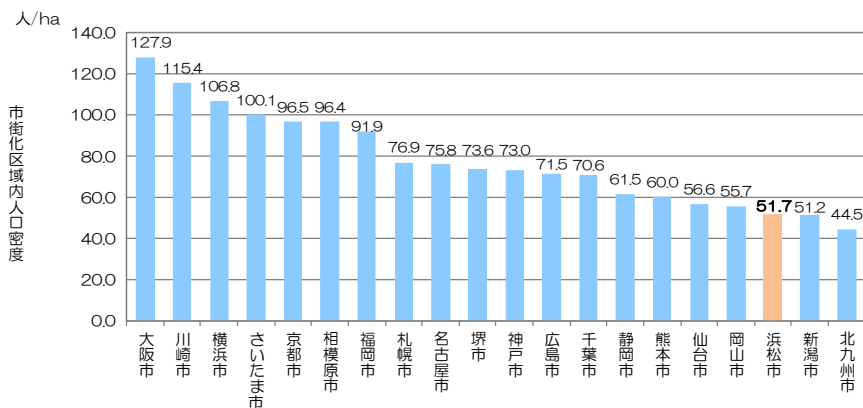


図 1-31 都市構造に係る主な評価指標の偏差値



資料：都市計画現況調査（H29）を基に作成

図 1-32 政令指定都市の市街化区域内人口密度

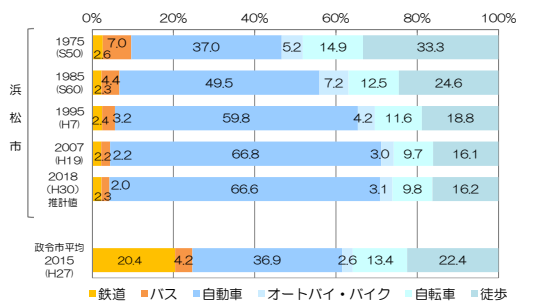
(9) 公共交通

【現状】

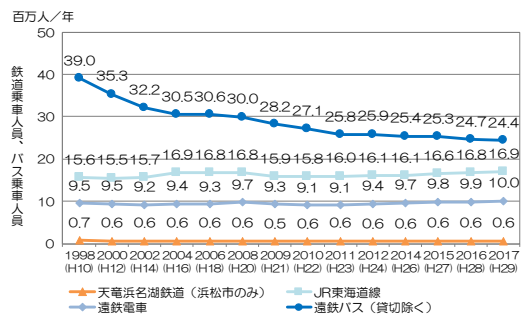
- 西遠都市圏における代表交通手段分担率は、自動車利用の割合が増加している一方で、鉄道、バスなどの公共交通の割合は減少傾向にあります。また、他の政令指定都市と比較すると、本市の鉄道、バスの割合は低くなっています。(図1-33)
- 本市の鉄道利用者は概ね横ばいで推移していますが、バス利用者は減少傾向にあります。(図1-34)
- バスの運行本数は、各路線で減少しています。(図1-35)

【課題】

- 本市の交通体系は、自動車に過度に依存した状況となっており、バス利用者の減少がバス路線のサービスレベルの更なる低下を招いています。コンパクトな都市の実現のためには、公共交通と連携した土地利用を推進するとともに、過度に自動車に依存せず、公共交通を主体とした歩いて暮らせる交通体系を構築することが必要です。



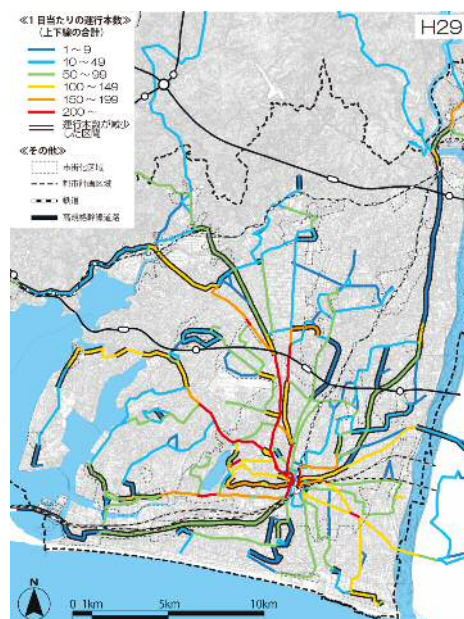
資料：浜松市1975～2007は第1～4回西遠PT調査
図 1-33 代表交通手段分担率の推移



資料：浜松市統計書を基に作成
図 1-34 浜松市の鉄道・バス利用者の推移



資料：遠州鉄道提供データ (H19年10～12月)



資料：遠州鉄道提供データ (H29年10月)

図 1-35 バス停間運行本数の変化

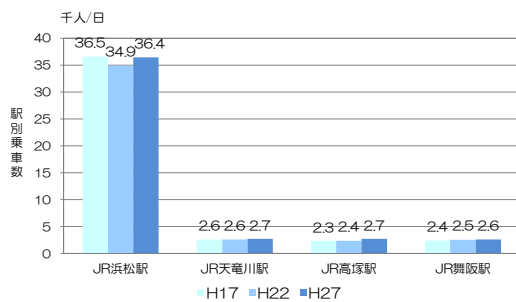
(10)拠点の交流

【現状】

- 前計画で都市機能を集積する拠点と位置づけしたJR鉄道駅うち、JR浜松駅の乗車数は概ね横ばいで推移していますが、JR高塚駅、JR天竜川駅及びJR舞阪駅の乗車数は増加傾向にあります。(図1-36)
- JR高塚駅、JR天竜川駅及びJR舞阪駅において、駅前広場の整備など交通結節点機能の強化に取り組んでいます。
- 前計画で産業を集積する拠点として位置づけしたIC、スマートICの出入り交通量は、東名高速道路では減少傾向にありますが、新東名高速道路は増加傾向にあります。(図1-37)

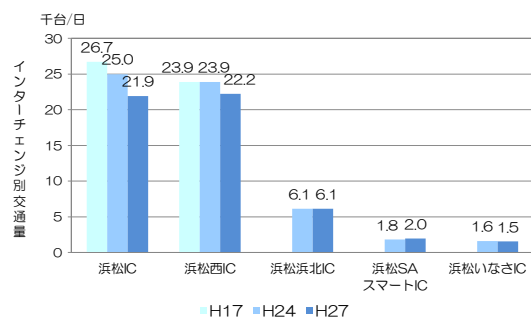
【課題】

- JR鉄道駅の乗車数について、駅前広場の整備などにより交通利便性が向上した鉄道駅では増加しています。また、新たに整備された新東名高速道路のIC、スマートICの出入り交通量が増加しています。都心の再生や地域相互の連携強化のためには、引き続き、土地利用と連携した交通環境の整備を推進し、ヒト・モノ・カネ・情報の交流の活性化を図ることが必要です。



※本計画では、駅名を通称で示しています
 ※JR浜松駅は新幹線の乗車数を含む
 資料：浜松市統計を基に作成

図 1-36 都市機能を集積する拠点のJR 駅別乗車数の推移



資料：静岡県統計年鑑（運輸・通信）を基に作成

図 1-37 産業を集積する拠点のIC 別交通量の推移

(11)景観・歴史的風致

【現状】

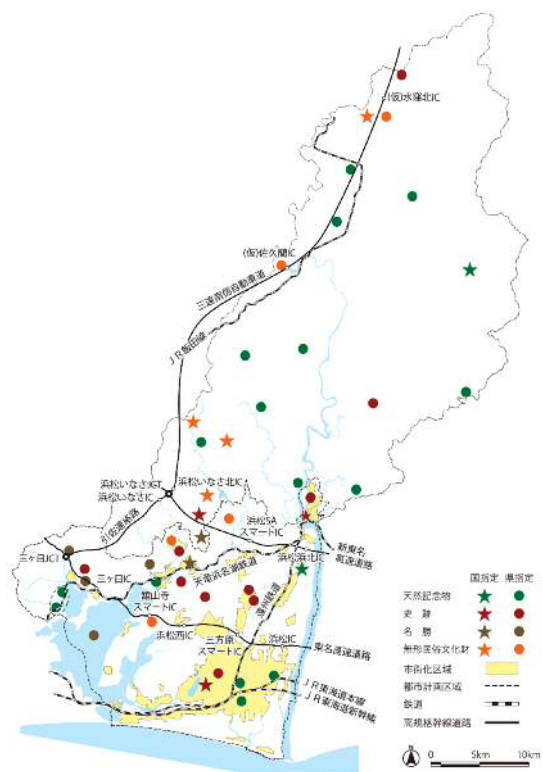
- 浜松市景観条例に基づく届出制度や景観計画重点地区の指定などにより、良好なまち並み景観の保全・形成がなされています。(図1-38)
- 本市には、多様な自然環境や歴史・文化により育まれた国及び県指定文化財が、多数存在しています。(図1-39)

【課題】

- 本市は、広大な市域において、多様な自然や歴史・文化資源を数多く有しており、これらを背景に各地域で個性ある景観が形成されています。都心をはじめとする都市の魅力を高め、市民生活の質を高める良好な都市環境を形成するためには、本市が有する自然や地域資源、歴史・文化資源により生み出される景観を守り、育み、創る取組をより一層推進していくことが必要です。



資料：浜松市景観計画などを基に作成
図 1-38 地区の景観形成基準を有する箇所



資料：浜松市資料を基に作成
図 1-39 国及び県指定文化財の分布

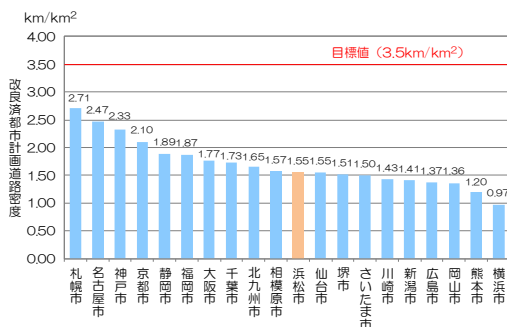
(12)都市基盤・都市経営

【現状】

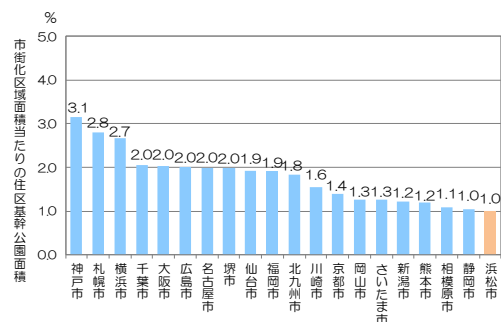
- 本市の市街化区域の改良済都市計画道路密度は1.55km/k㎡で、望ましい水準である3.5km/k㎡を下回っており、政令指定都市の中では11番目となっています。(図1-40)
- 本市の市街化区域内の開設済住区基幹公園(都市公園)の面積割合は1.0%で、政令指定都市の中で最下位となっています。(図1-41)
- 市街化区域の24%で土地区画整理事業が完了しています。都市計画道路や住区基幹公園は、土地区画整理事業が未施行である都心近郊を中心に不足しています。(図1-42)
- 本市では、今後インフラ資産の改修・更新経費が増加することが予測されています。(図1-43)
- 本市の普通会計は、歳出総額のうち扶助費の割合が増加傾向にある一方で、投資的経費の割合は減少傾向にあります。(図1-44)

【課題】

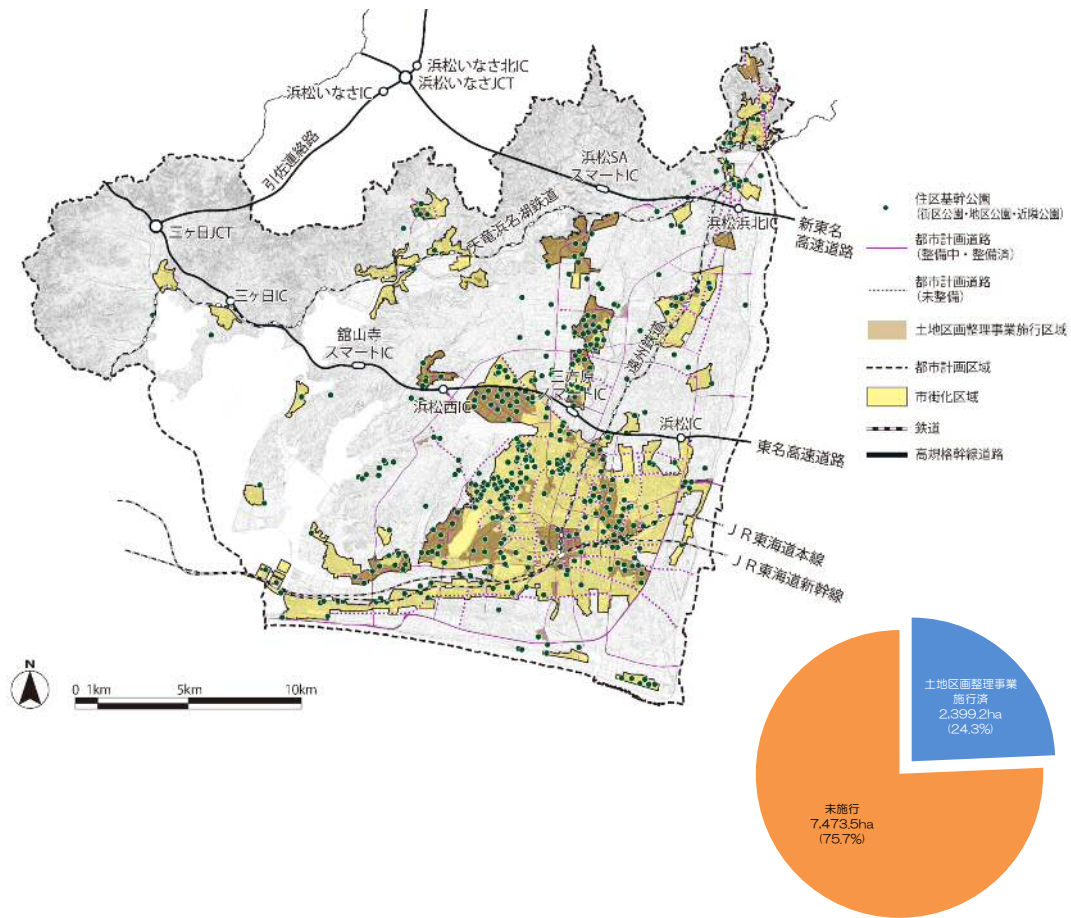
- 市街化区域のうち、土地区画整理事業の施行区域などでは、都市計画道路や住区基幹公園が整備され、良好な市街地が形成されている一方で、都心近郊などの土地区画整理事業の未施行区域では、都市計画道路や住区基幹公園が不足するなど都市基盤が不十分な地域があります。市民生活の質の向上や安全・安心な都市づくりのためには、引き続き、市街地整備とともに、都市計画道路や公園の適正な配置と整備による良好な都市環境の形成が必要です。
- 高齢化の進展による社会保障費の増加に加えて、今後のインフラの改修・更新費用の増加など、限られた財政状況の中で効率的な都市経営と効果的な公共投資を進めていくためには、都市のコンパクト化に向けた公共施設などの整備、管理更新の優先度の明確化するなど、公共投資の選択と集中が必要です。



資料：国土交通省 都市計画現況調査 (H29) を基に作成
図 1-40 政令指定都市の市街化区域内改良済都市計画道路密度

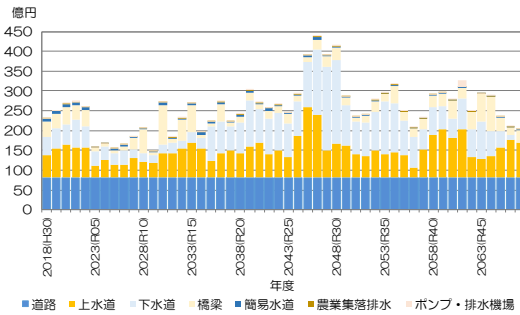


資料：国土交通省 都市公園整備水準調査 (H29) を基に作成
図 1-41 政令指定都市の市街化区域面積当たりの開設済住区基幹公園の面積



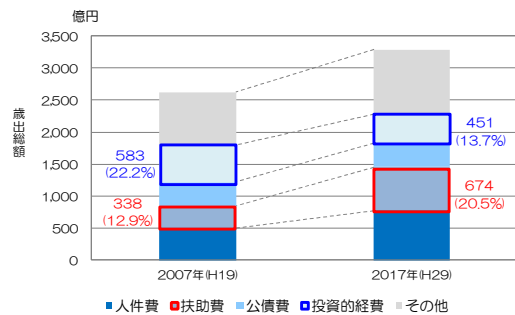
資料：国土交通省 都市計画現況調査（H29）を基に作成

図 1-42 土地区画整理事業の施行区域、都市計画道路・住区基幹公園の整備状況及び土地区画整理事業の施行面積(右下枠内)



資料：H30年度浜松市の資産のすがた

図 1-43 インフラ資産に係る改修・更新経費試算結果(RBM後、用途別年度別)



資料：浜松市決算カードを基に作成

図 1-44 浜松市普通会計に占める扶助費と投資的経費の比率の推移

(13)防災

【現状】

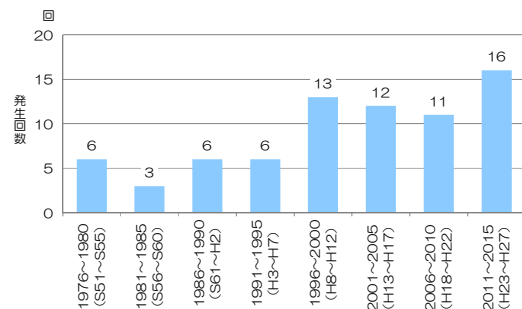
- 政府の地震調査委員会において、マグニチュード8～9クラスの南海トラフ巨大地震の今後30年以内の発生確率は最大で80%になると公表されました。
- 南海トラフ巨大地震が発生した場合、本市では甚大な人的及び建物被害が想定されています。(表1-2)
- 本市における時間雨量50mm以上の短時間強雨の発生回数は増加傾向にあります。(図1-45)
- 本市では、地震をはじめとする災害リスクに関する各種ハザードマップを作成・公表するなど、総合的な防災・減災対策に取り組んでいます。(図1-46)

【課題】

- 切迫性が高まっている南海トラフ巨大地震や、近年、全国各地で頻発化・激甚化している局地的大雨、台風などによる被害を最小化するための防災・減災対策とともに、東日本大震災などの大規模災害からの復興まちづくりの課題・教訓を踏まえ、事前の備えを念頭に置いた安全・安心な都市づくりが必要です。

死者数	建物全壊・焼失数
約 23,180 人	約 134,600 棟
(うち津波：約 16,610 人)	

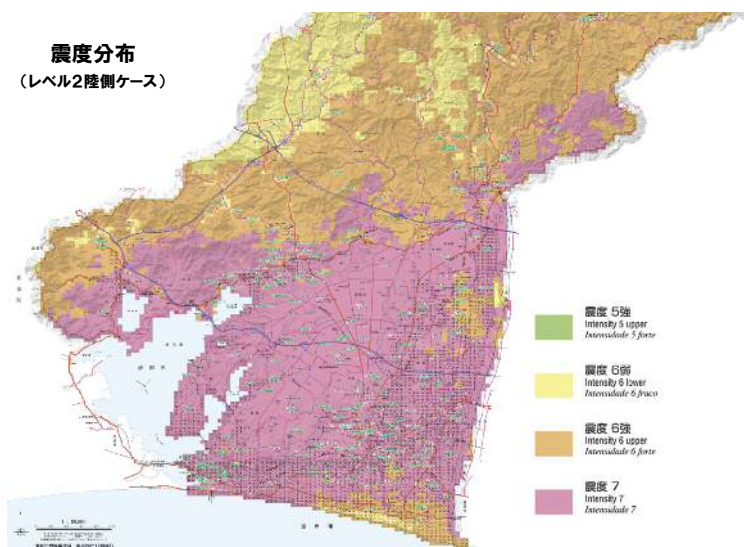
※被害想定等：静岡県第4次地震被害想定（レベル2陸側ケース）
資料：静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）



資料：気象庁HPを基に作成

表 1-2 南海トラフ巨大地震発生時の人的・建物被害想定

図 1-45 短時間強雨(時間雨量 50mm 以上)の発生回数



資料：浜松市地震防災マップ

図 1-46 浜松市地震防災マップ(南部)

(14)市民協働

【現状】

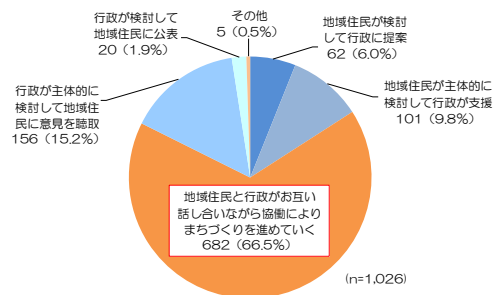
- 浜松市住民協議による土地利用の推進及び調整に関する条例（以下、住民協議推進条例という）を活用した地区計画の決定を6地区で行っています。（表1-3）
- 都市計画提案制度を活用した都市計画の決定または変更を6地区で行っています。（表1-4）
- 2016（平成28）年まちづくりに関するアンケートでは、「地域住民と行政によるまちづくりの進め方」の設問に対して、「地域住民と行政がお互い話し合いながら協働によりまちづくりを進めていく」を選択した人の割合が約3分の2を占めています。（図1-47）

【課題】

- 市民からは行政との協働によるまちづくりが望まれており、地域のまちづくり活動や地区計画の決定など、着実に住民参加・協働によるまちづくりが行われています。引き続き、協働によるまちづくりが推進するよう、取組の強化が必要です。

No	地区計画名	計画決定・ 変更年月日	建築条例 施行年月日
1	卸本町地区計画	H17. 6. 28 H19. 4. 1 H29. 3. 10	—
2	山手町地区計画	H18. 8. 1 H19. 4. 1	H18. 10. 1
3	蛸塚一丁目南部 地区計画	H18. 11. 1 H19. 4. 1	H19. 1. 1
4	蛸塚二区地区計画	H21. 11. 20	H22. 3. 1
5	西上池川地区計画	H22. 8. 10	H22. 9. 30
6	広沢二丁目3部 地区計画	H24. 3. 30	H24. 6. 16

表 1-3 住民協議推進条例を活用した地区計画の決定内容(6地区)



資料：H28 まちづくりに関するアンケート（浜松市）を基に作成

図 1-47 今後の地域まちづくりの進め方の調査

提案の総称	提案数	都市計画の提案内容				提案受理年月日	都市計画の決定・変更内容			
		都市計画の種類(名称)	決定の種類	面積(ha)/延長(m)	提案者		都市計画の種類(名称)	決定の種類	面積(ha)/延長(m)	都市計画決定年月日
鍛冶町地区	1	都市再生特別地区(鍛冶町地区)	変更	1.1	土地所有者等	H22. 11. 9	都市再生特別地区(鍛冶町地区)	変更	1.1	H23. 4. 1
高竜地区	1	地区計画(高竜地区)	決定	11.3	高竜まちづくりの会	H22. 4. 28	地区計画(高竜地区)	決定	11.3	H23. 3. 29
旭板屋地区	1	市街地再開発事業	変更	2.0	土地所有者等	H27. 8. 12	市街地再開発事業(旭・板屋地区)	変更	2	H28. 3. 24
浜松駅前旭・砂山地区	1	地区計画(浜松駅前旭・砂山地区)	変更	1.6	土地所有者等	H20. 12. 1	地区計画(浜松駅前旭・砂山地区)	変更	1.6	H21. 5. 25
西都地区	1	地区計画(西都地区)	変更	76.2	土地所有者等	H15. 12. 26	地区計画(西都地区)	変更	76.2	H16. 5. 28
鍛冶町三丁目	1	高度利用地区(鍛冶町三丁目)	変更	1.1	土地所有者等	H22. 11. 9	高度利用地区(鍛冶町三丁目)	変更	1.1	H23. 4. 1

資料：都市計画年報を基に作成

表 1-4 都市計画提案制度を活用した都市計画の決定または変更内容

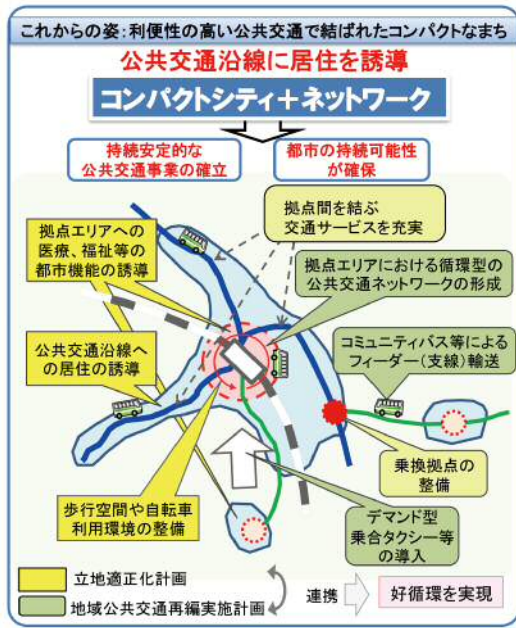
(15)国の動向

【現状】

- 国土のグランドデザイン2050では、国土づくりの基本的な考え方として、「コンパクト+ネットワーク」を掲げ、国全体の生産性を高める国土構造を構築していくことが示されました。
- これを受け、2014（平成26）年8月に都市再生特別措置法の一部改正により立地適正化計画制度が創設され、地方公共団体が中心となって「コンパクト+ネットワーク」を構築するための仕組みが設けられました。（図1-48）
- まち・ひと・しごと創生基本方針2018において、「コンパクト+ネットワーク」の本格的推進の方針が示されました。
- 未来投資戦略2018において、「まちづくりと公共交通・ICT活用等の連携によるスマートシティ実現」として、スマートシティへの取組により「コンパクト+ネットワーク」を加速化させる方針が示されました。（図1-49）
- 2015（平成27）年8月に閣議決定された国土形成計画において、「自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力ある国土づくりや地域づくりを進めるグリーンインフラに関する取組を推進する」ことが示されました。

【課題】

- 国の動向を受け、本市では2019（平成31）年1月に立地適正化計画を策定し、さらに、2019（令和元）年10月にデジタルファースト宣言をしました。今後は、「コンパクト+ネットワーク」の本格的な推進とともに、スマートシティへの取組を加えることで、コンパクトな都市の実現に向けた取組の加速化が求められています。
- 本市では、これまでも都市づくりにおいて、自然環境が持つ防災・減災、地域振興、環境といった各種機能を活用した取組を実施してきました。国の動向などを受け、今後は、自然環境が有する多様な機能をより積極的に活かしたグリーンインフラの取組を推進していくことが求められています。



資料：立地適正化計画作成の手引き（国土交通省）

図 1-48 「コンパクト+ネットワーク」の考え方

スマートシティ

⇒ 都市の抱える諸課題に対して、ICT などの新技術を活用しつつ、マネジメント（計画、整備、管理・運営等）が行われ、全体最適化が図られる持続可能な都市または地区



資料：スマートシティの実現に向けて【中間とりまとめ】（国土交通省）

図 1-49 スマートシティの定義

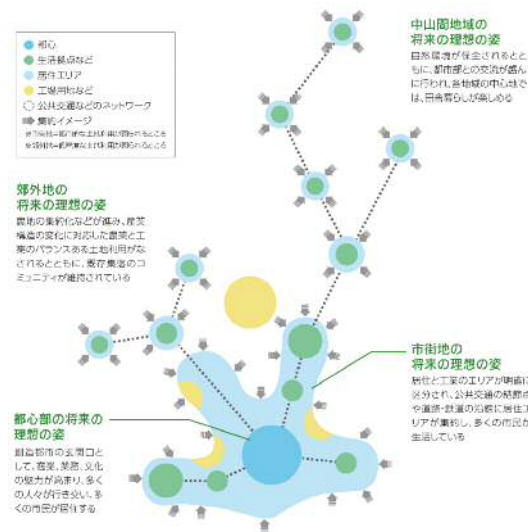
(16)総合計画

【現状】

- 本市の総合計画で示すまちづくりの基本的な考え方は、「コンパクトでメリハリの効いたまちづくり」としています。（図1-50）

【課題】

- まちづくりの基本的な考え方を受け、コンパクトな都市の実現に向けた、一層の取組が必要です。



資料：浜松市総合計画

図 1-50 まちづくりの基本的な考え方の概念図

(17)SDGs

【現状】

- 2015（平成27）年5月に国連サミットにおいて、SDGsを含む2030アジェンダ（経済・社会・環境をめぐる広範な課題に総合的に取り組む行動計画）が採択され、国の取り組みのもと、本市は2018（平成30）年6月、全国29都市の一つとして「SDGs 未来都市」に選出されました。（図1-51）

【課題】

- SDGsの達成に向けた取組を推進するため、都市計画部門においては、持続可能な都市づくりの推進に向けた総合的な取組が必要です。



資料：国際連合広報センターHP

図 1-51 SDGs の 17 の目標ロゴマーク

(18)社会経済情勢

【現状】

- リニア中央新幹線整備に伴い、「のぞみ」タイプが多いダイヤからJR浜松駅に停車する「ひかり」タイプへのシフトなど、東海道新幹線の運用形態の変化が期待されます。（図1-52）
- 新東名高速道路は、2012（平成24）年に御殿場JCT-三ヶ日JCT区間が開通し、2023（令和5）年に全線開通される予定です。（図1-53）
- 官民ITS構想・ロードマップ2019では、2025（令和7）年までに高速道路での完全自動運転を目標に掲げられるなど、今後、自動運転の普及が急速に進展することが予想されます。（図1-54）

【課題】

- 高速交通網の変化を本市の活力創出へ取り込んでいくことが必要です。
- 自動運転の普及は、更なる自動車依存の高まりにつながり、都市構造に影響を与える可能性があります。持続可能な都市の実現のためには、コンパクトな都市づくりと整合した自動運転技術の適切な活用が必要です。

4 見直しの視点

人口減少社会の到来や限られた財政状況の中で、都市の持続可能性の確保や都市活力の持続・向上のためには、都市計画の基本理念のもと、コンパクトな都市（拠点ネットワーク型都市構造）の実現に向けたより一層の取組が重要となります。しかしながら、本市では依然として市街化調整区域で都市の外延的拡大が進む一方で、市街化区域では都市のスポンジ化などの新たな課題が生じており、その課題に対応するための都市計画の基本理念の補強とともに、目標の見直しが必要となっています。

そこで、前計画の都市計画の基本理念に基づく課題から、本計画の新たな目標を設定するための「見直しの視点」を以下のとおり導き出しました。

