

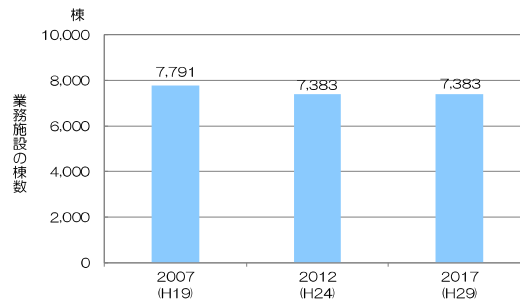
(5) 都市型産業

【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させるためには、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

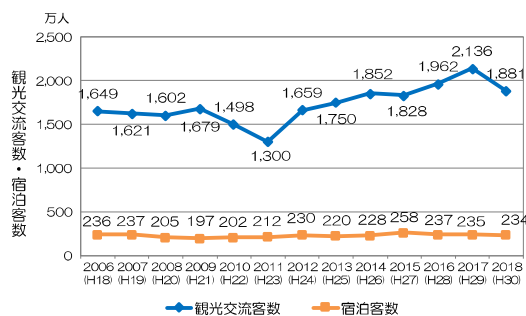
(6) 観光

【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、それ以降はおおむ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、おおむね増加傾向にあります。（図1-27）

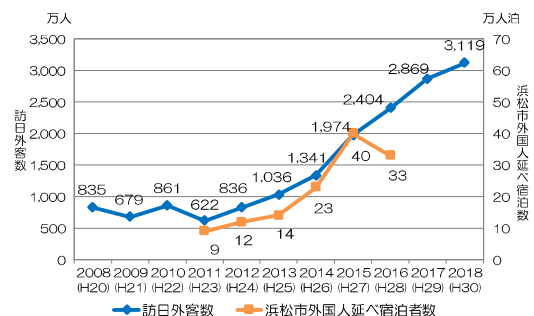
【課題】

- 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。その交通至便な立地条件を活かし、インバウンドの取り込みをはじめとする国内外の観光交流人口の拡大のためには、本市が有する観光資源を最大限に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

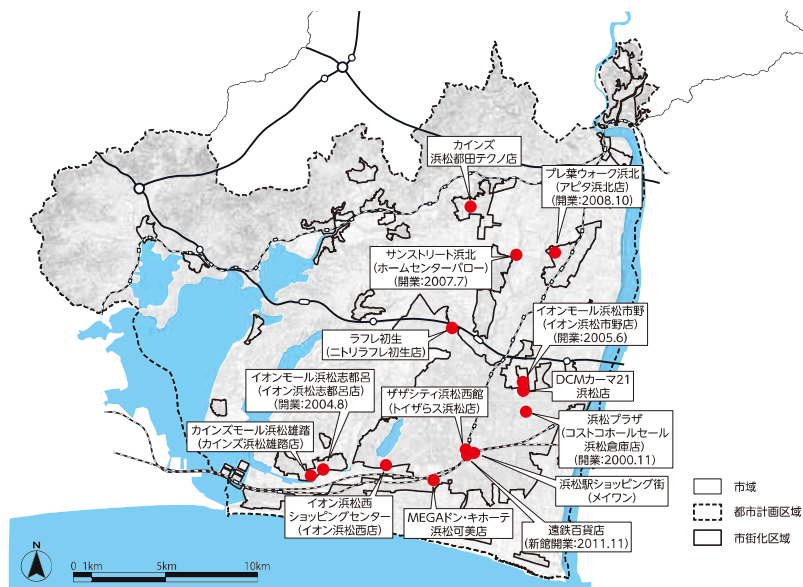
(7) 都心

【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、おおむね横ばいで推移しています。（図1-30）

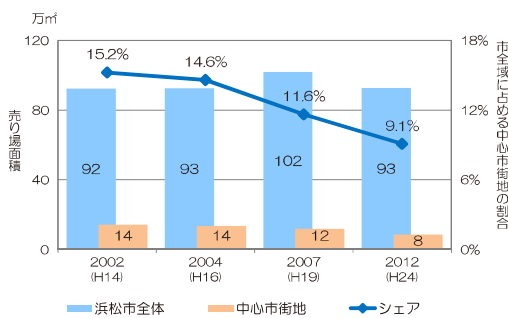
【課題】

- 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、ロードサイドショッポ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必要があります。



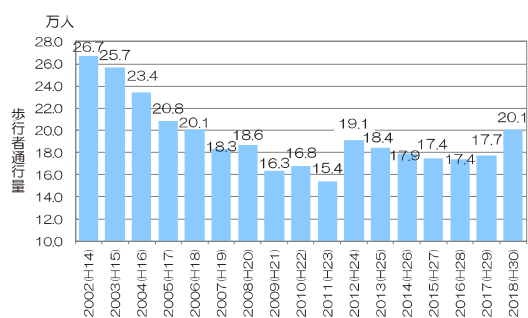
資料：全国大型小売店総覧（2019年版）を基に作成

図 1-28 大型ショッピングセンターの立地状況（10,000 m²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量調査を基に作成

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）を比較すると、本市のコンパクトな都市の実現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。コンパクトな都市の実現に向けて、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。

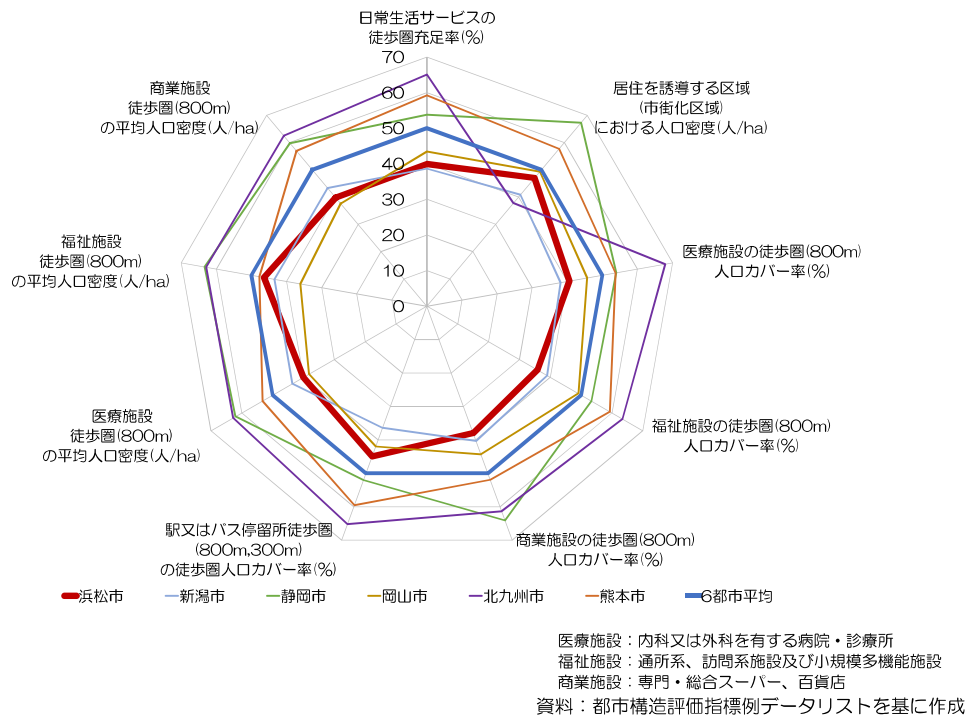
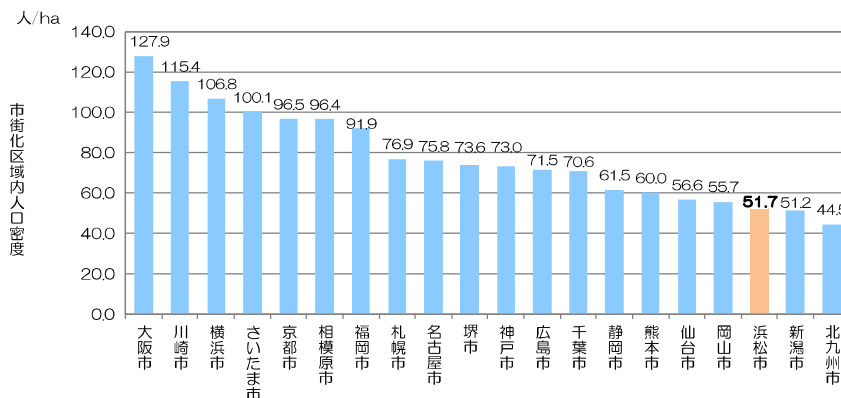


図 1-31 都市構造に係る主な評価指標の偏差値



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】

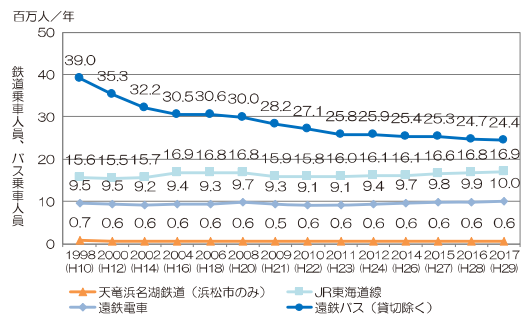
- 西遠都市圏における代表交通手段分担率は、自動車利用の割合が増加傾向にある一方で、鉄道、バスなどの公共交通の割合が減少傾向にあります。また、他の政令指定都市と比較すると、本市の鉄道、バスの割合が低くなっています。(図1-33)
- 本市の鉄道利用者数はおおむね横ばいで推移していますが、バス利用者数は減少傾向にあります。(図1-34)
- バスの運行本数は、各路線で減少しています。(図1-35)

【課題】

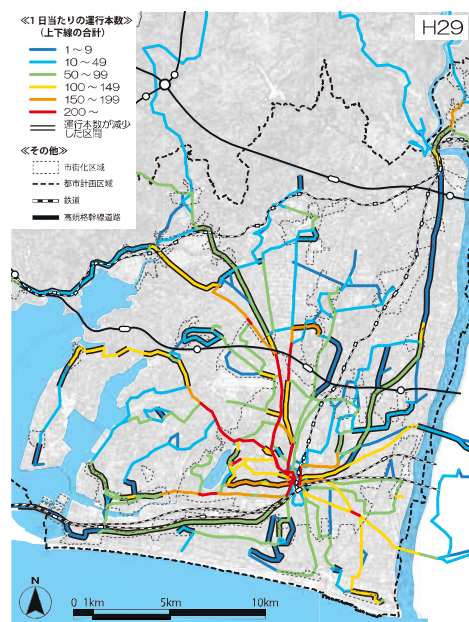
- 本市の交通体系は、過度に自動車に依存した状況となっており、バス利用者の減少がバス路線のサービスレベルの更なる低下を招いています。コンパクトな都市の実現のためには、公共交通と連携した土地利用を推進するとともに、過度に自動車に依存せず、公共交通を主体とした歩いて暮らせる交通体系を構築することが必要です。



資料：第1～4回西遠PT調査(S50～H19)を基に作成
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・バス乗車人員の推移



資料：遠州鉄道提供データ(H19.10~12)

資料：遠州鉄道提供データ(H29.10)

図 1-35 バス停間運行本数の変化

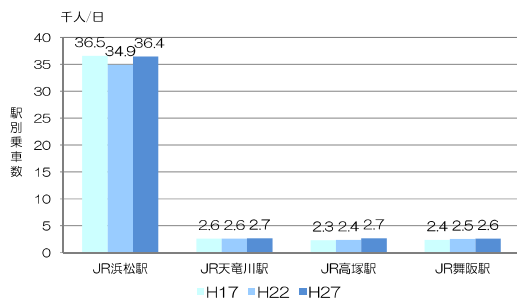
(10) 拠点の交流

【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浜松駅の乗車人員はおおむ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舞阪駅の乗車人員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の機能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インターチェンジ(以下、ICという。)、スマートICの出入り交通量は、東名高速道路のICでは減少傾向にあります、新東名高速道路のIC、スマートICでは、おおむね横ばいで推移しています。(図1-37)

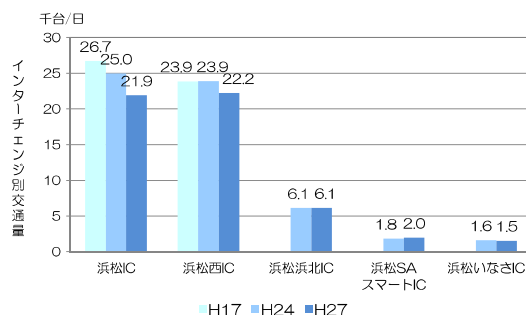
【課題】

- 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、乗車人数が増加するなど交流が活性化しています。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：浜松市統計書を基に作成

図 1-36 都市機能を集積する拠点の
JR 駅別乗車人員の推移



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

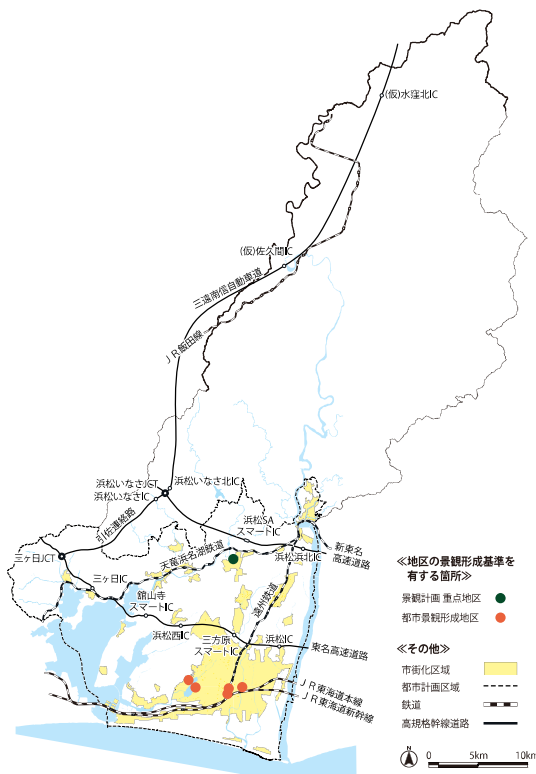
(11) 景観・歴史的風致

【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)

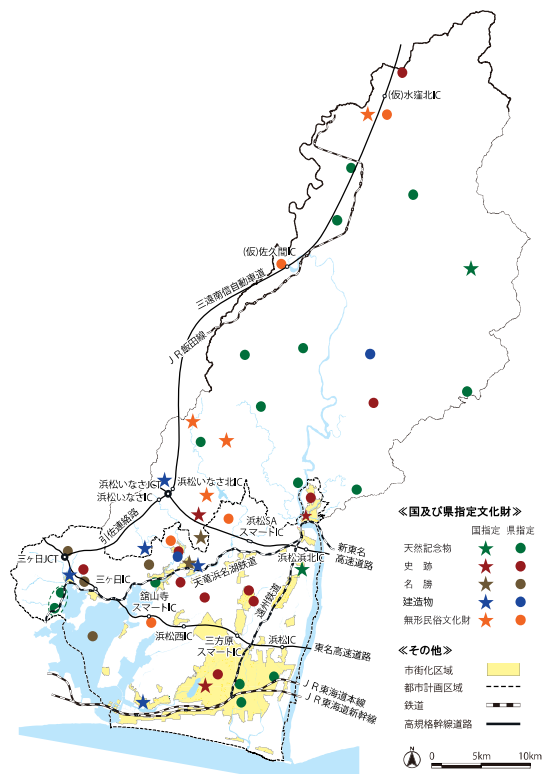
【課題】

- 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