

# 3

## 第3章

# 将来都市構造

- 1 目指すべき将来都市構造
- 2 将来都市構造形成の考え方
- 3 将来都市構造の枠組み
- 4 将来都市構造図
- 5 将来の暮らしのイメージ

# 第3章 将来都市構造

## 1 目指すべき将来都市構造

将来都市構造は、本計画が示す都市計画の基本理念や目標を実現するための都市を形づくる空間的な構造について、都市の骨格を構成する「都市全体に関わる土地利用」「都市活動を支える各機能が集積した拠点」「拠点を結ぶ都市の主要なネットワーク」などにより、その特徴を表すものです。

本市の都市構造は、かつては徒歩や自転車での移動を主体としたコンパクトな都市構造でしたが、人口増加、モータリゼーションの進展に伴い都市が拡大するにつれ、自動車での移動を主体とした拡散型の都市構造が形成されてきました。(図3-1①→②)

そして、人口減少期に突入した前計画策定時(平成17)以降においても、依然として市街地外で人口が増加する一方で、市街地で人口が減少するなど、都市構造が更に低密度に拡散している状況です。(図3-1②→③)

本計画の目標年次としている2045(令和27)年には1980(昭和55)年程度まで人口が減少することが予測されており、持続可能な都市経営の観点からすると、人口減少の規模に応じて都市をコンパクトにしていくことが求められます。

こうした状況に対応し、第2章で定めた「コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり」をはじめとする都市計画の目標を達成するためには、コンパクトシティの一つの形として、かつての徒歩や自転車での移動を主体とした一極集中型のコンパクトシティへ回帰するのではなく、基幹的な公共交通沿線に複数の拠点を形成し、その拠点や公共交通を中心に都市の集約を図ることにより、公共交通を主体とした便利な暮らしが可能となる「拠点ネットワーク型都市構造」を本市の目指すべき将来都市構造とし、都市構造の転換を図っていきます。(図3-1③→④)

### ■都市計画の目標

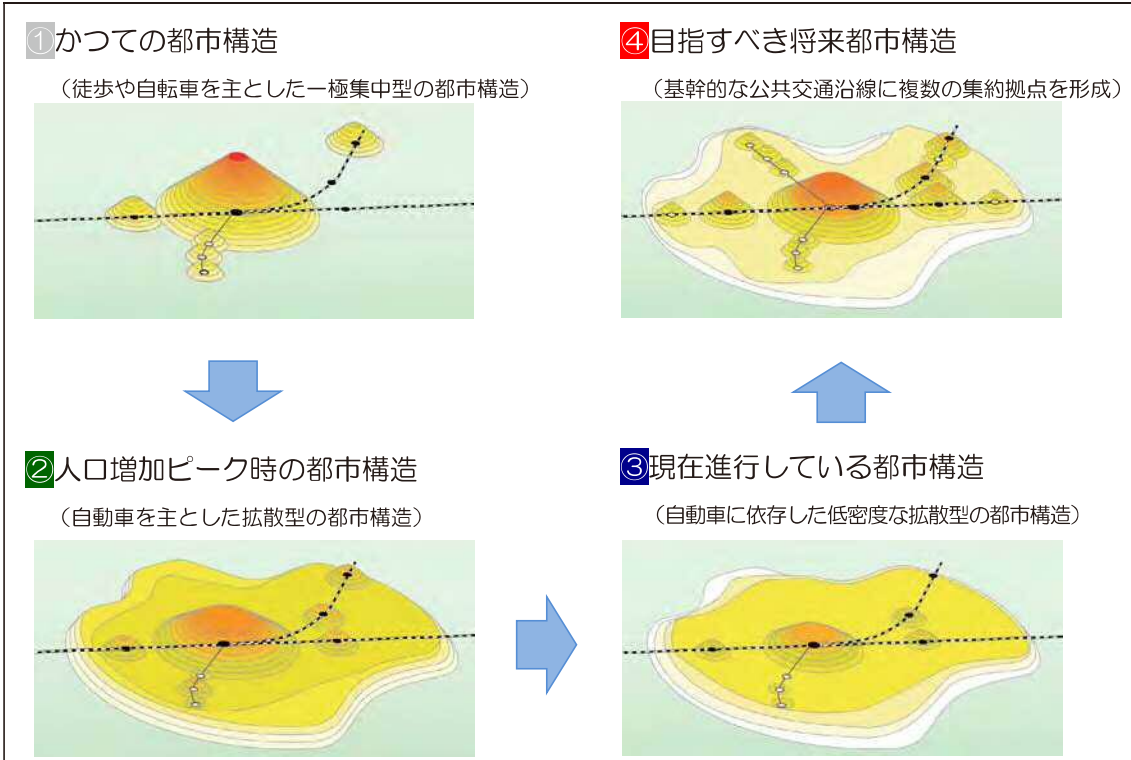
【目標①】	【目標②】	【目標③】	【目標④】	【目標⑤】
コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり	多様な産業・資源を活かした都市活力の持続・向上を支える都市づくり	創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり	自然環境の保全・創出と環境負荷の小さな都市づくり	安全・安心な災害に強い都市づくり



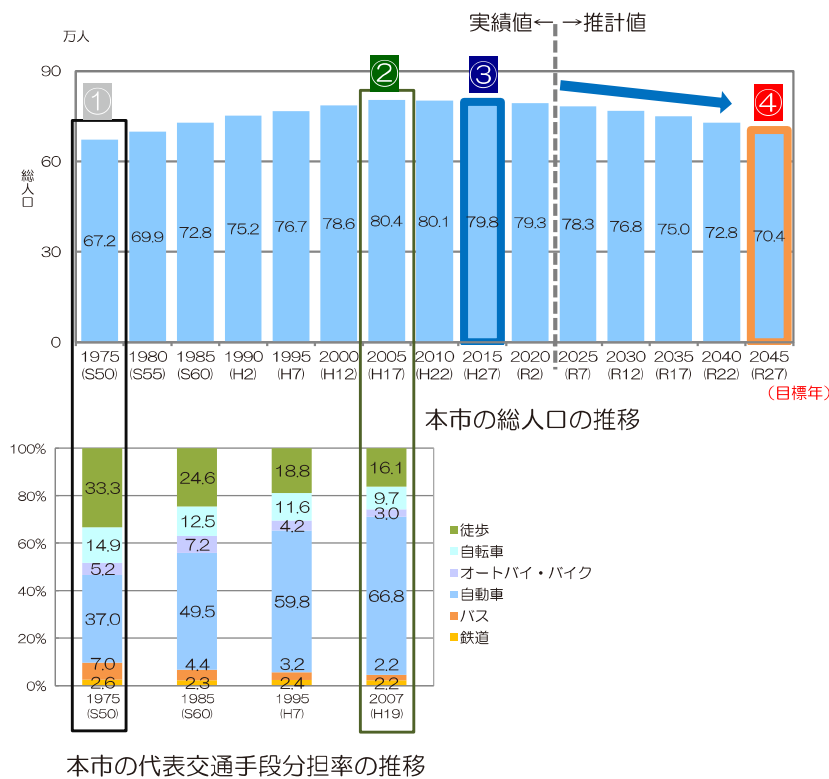
### ■将来都市構造

#### 拠点ネットワーク型都市構造

拠点ネットワーク型都市構造とは、基幹的な公共交通沿線に都市機能が集積した複数の拠点が形成され、その拠点と公共交通を中心に都市が集約されるとともに、拠点間が公共交通を基本として有機的に連携されたコンパクトな都市構造のことをいいます。この都市構造の実現により、過度に自動車に依存することがなく、高齢者をはじめとする誰もが出歩きやすい健康で快適な暮らしの確保、財政的・経済的に持続可能な都市経営、都市の低炭素化などが可能となります。



かつての都市構造と目指すべき将来都市構造のイメージ (①～④)



資料：都市構造は、国土交通省社会資本整備審議会資料を基に作成  
 人口推移は、国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所資料を基に作成  
 代表交通手段分担率は、第1～4回西遠PT調査を基に作成

図 3-1 拠点ネットワーク型都市構造への転換イメージ

序

1

2

第3章

4

5

6

将来都市構造

## 2

## 将来都市構造形成の考え方

### 拠点形成の考え方

都市機能には、食品スーパー、診療所などの日常的に利用する生活に密着した身近なサービス機能から、百貨店、総合病院などの非日常的に多くの人々が利用する高次なサービス機能まであります。そのサービス機能の役割とサービスを利用する人の行動を基にした移動圏域の階層（都心圏域、地域圏域及び生活圏域）に応じて、都市機能が集約した拠点（都心、副都心、地域拠点及び主要生活拠点）を主要な鉄道駅やバス停の周辺に形成します。そして、その拠点間を利便性の高い公共交通によって相互連携することにより、各拠点の補完機能を高め、市民が効率的にサービスを利用できるようにします。（図 3-2）

また、広域交通ネットワークを活かした都市活力の持続・向上を図るため、広域交通の利便性の高い高速道路のIC 周辺などに、ものづくりを中心とした産業を集積する拠点（産業拠点）を形成するとともに、浜名湖などの観光資源を活かした観光交流を促進するため、既存の滞在型観光商業地などに、広域圏を対象とした観光施設を集積する拠点（観光拠点）を形成します。（図 3-3）

### ネットワーク形成の考え方

拠点間のネットワークは、効率的な都市づくりを進める観点から既存の公共交通の基幹的な路線を軸として、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とともに、公共交通相互又は徒歩、自転車、自動車などから運行頻度の高い公共交通に乗り換えしやすい機能的な交通結節点を拠点に設けることにより、利用しやすい公共交通ネットワークを形成します。（図 3-3）

さらに、拠点とその周辺や拠点間を結ぶ公共交通沿線では、人中心のゆとりある空間形成により、徒歩、自転車による安全で快適な移動性を確保します。これにより、過度に自動車に依存することなく、適度な徒歩移動を伴うことで、高齢者をはじめ誰もが健康的で利便性の高い日常生活が可能となる都市を形成します。

また、産業拠点や観光拠点と都市機能を集積する都心などを公共交通で結ぶことにより、働く人や観光客など誰もが移動しやすい交通ネットワークを形成します。（図 3-3）

### 居住地形成の考え方

市街地外における居住の無秩序な拡散を抑制するとともに、市街地の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人口密度の高い居住地を形成します。これにより、基幹的な公共交通を中心に集約されたコンパクトでメリハリのある都市を実現するとともに、都心における賑わいと密着した暮らし、拠点周辺や公共交通沿線における利便性の高い暮らし、その周辺の市街地におけるゆとりある暮らし、自然や農地に囲まれたやすらぎのある暮らしなど、地域の暮らしと交通体系に応じた便利で暮らしやすい都市環境を形成します。

このような公共交通を中心とした拠点と居住地の形成により、公共交通沿線の土地利用と公共交通利用の需要が一体的に高まり、公共交通の維持と効率的な土地利用が連携したコンパクトな都市づくりが可能となります。

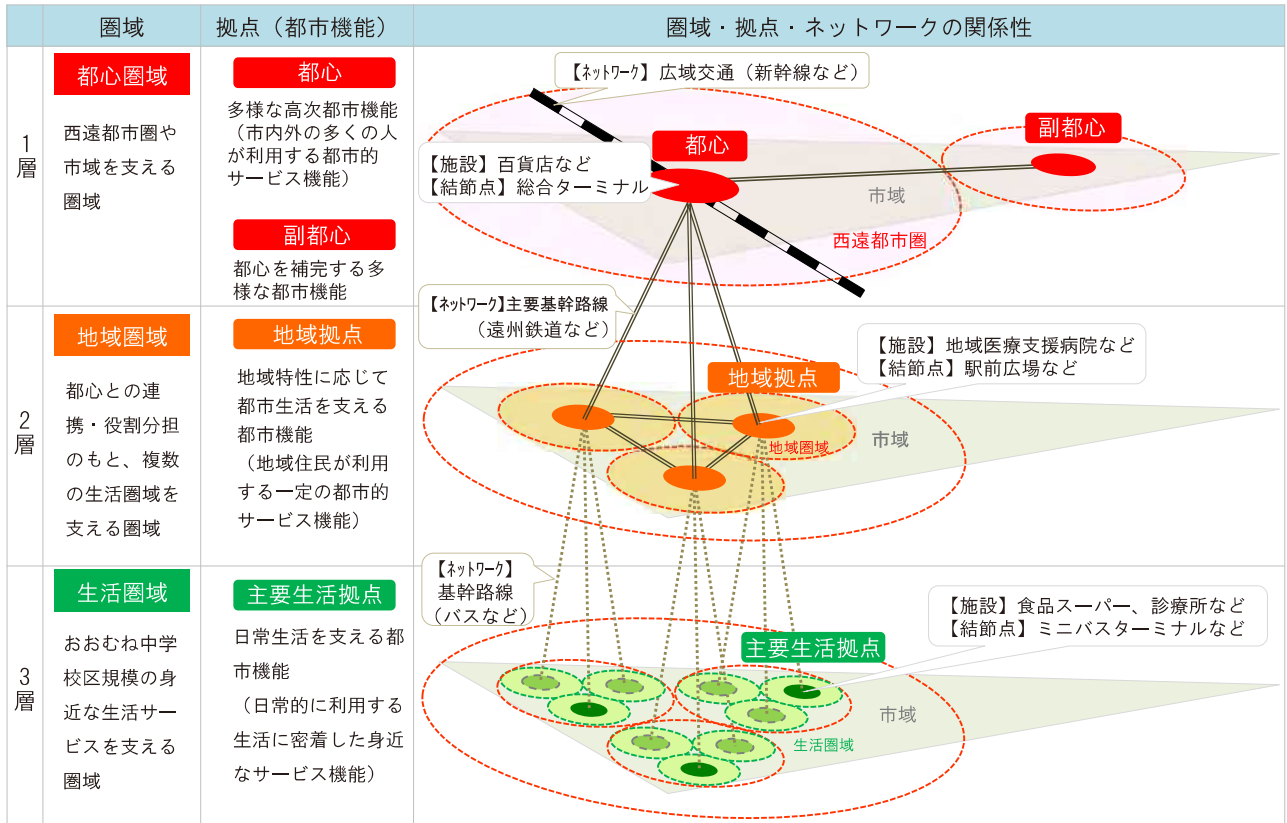


図 3-2 階層性を考慮した拠点とネットワーク形成のイメージ

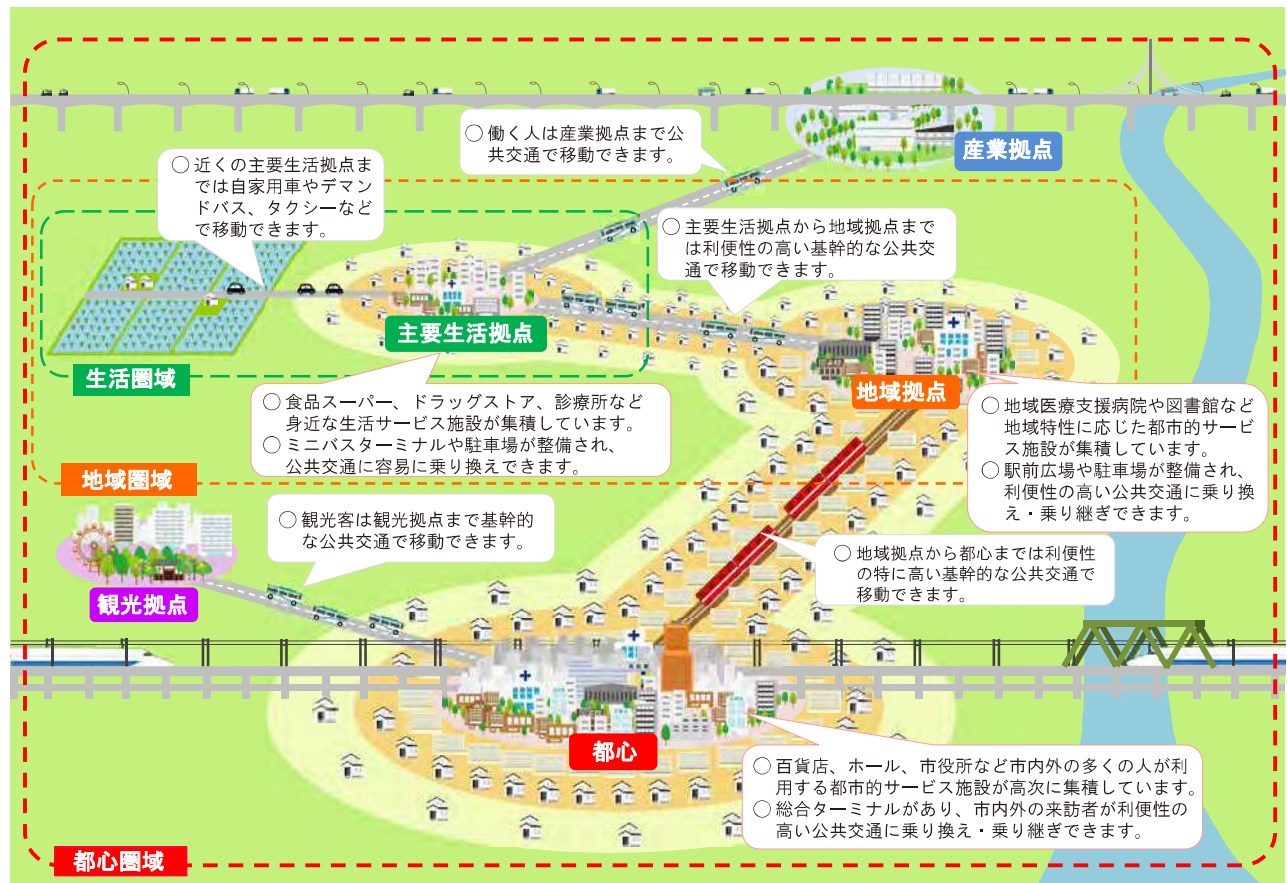


図 3-3 目指すべき将来都市構造のイメージ

序

1

2

第3章

4

5

6

将来都市構造

### 3

## 将来都市構造の枠組み

第2章で示した5つの都市計画の目標から、都市を構成する4つの空間的な要素（拠点・軸・土地利用の基本区分・帯）を抽出し、将来都市構造を構成します。

### 【目標①】コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり

#### <拠点>

西遠都市圏や市域をけん引し、広域的な利用者を対象とした都市的サービスを提供できる多様な高次都市機能を集積する拠点として、東海道新幹線など広域交通の玄関口である鉄道駅周辺に「都心」を配置します。

広大な市域を有する本市にあって、市北部地域の市民を対象とした都心を補完する都市的サービスを提供できる多様な都市機能を集積する拠点として、浜北地域の中心駅周辺に「副都心」を配置します。

地域圏域の中心として、地域住民を対象とした一定の都市的サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する拠点として、旧市町の中心地区であり、利便性の高い公共交通の鉄道駅又はバス停周辺に「地域拠点」を配置します。

生活圏域の市民を対象とした日常的に利用する身近な生活サービスを提供できる都市機能を集積する主要な拠点として、利便性の高い公共交通の主要な鉄道駅又はバス停周辺に「主要生活拠点」を配置します。

#### <軸>

西遠都市圏において、「都心」「地域拠点」「主要生活拠点」と周辺都市の拠点を基幹的な公共交通で結び、都市圏の住民の暮らしの移動を支え、相互を連携強化する交通軸として「広域交流軸」を配置します。

市域において、「都心」「副都心」「地域拠点」「主要生活拠点」を基幹的な公共交通で結び、市民の暮らしの移動を支え、相互を連携強化する交通軸として「拠点間連携軸」を配置します。

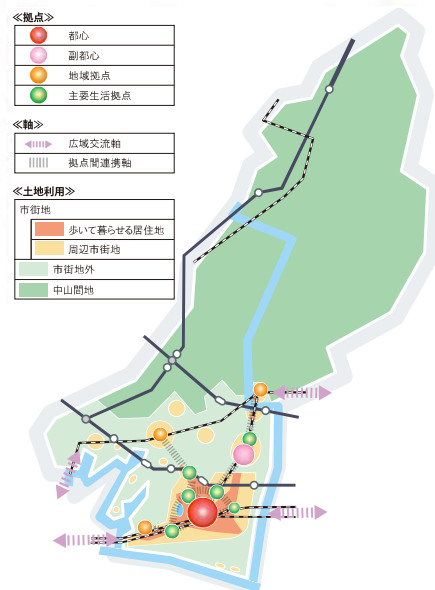
#### <土地利用の基本区分>

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推進するため、市街化を促進する「市街地」と市街化を抑制する「市街地外」を明確に区分します。

その「市街地」はおおむね現在の市街化区域の範囲とし、市街地の更なる拡大を抑制するとともに、「市街地外」では無秩序な都市的土地利用を抑制します。

さらに、「市街地」では円滑な都市活動と良好な都市環境を確保するとともに、都心、副都心、地域拠点、主要生活拠点とその周辺や、拠点間を結ぶ公共交通沿線において、徒歩による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「歩いて暮らせる居住地」を配置し、公共交通と連携した土地利用を推進します。また、その周辺の市街地にゆとりある暮らしができる居住地を形成する「周辺市街地」を配置します。

都市構造の要素



【目標②】 多様な産業・資源を活かした都市活力の持続・向上を支える都市づくり

都市構造の要素

<拠点>

ものづくり産業を中心として、新たな価値や産業の創出につなげるための産業を集積する拠点として、広域交通の利便性の高い高速道路のIC周辺などに「産業拠点」を、都市型産業を集積する拠点として広域交通の玄関口である鉄道駅周辺に「都心」を配置します。

また、魅力ある観光資源を活かして、広域圏を対象とした観光施設を集積する拠点として、既存の滞在型観光商業地に「観光拠点」を、広域交通の玄関口である鉄道駅周辺に「都心」を配置します。

<軸>

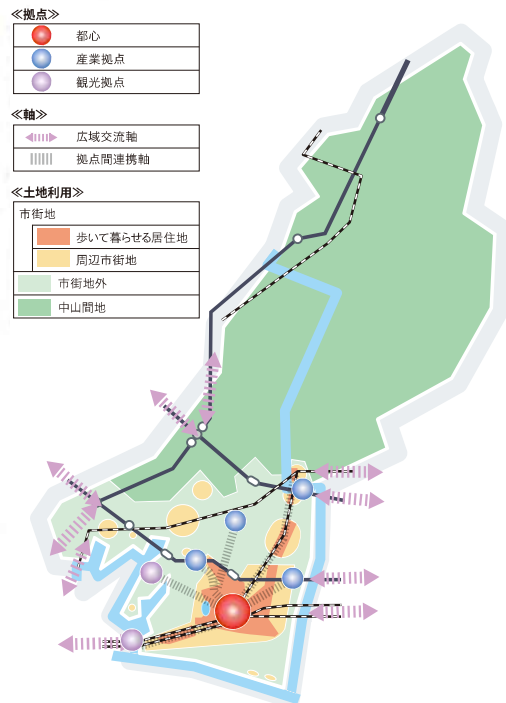
本市と周辺都市とを結び、広域圏におけるヒトやモノなどの交流を支える広域交通軸として「広域交流軸」を配置します。

また、産業拠点や観光拠点と都市機能を集積する都心などを公共交通で結び、働く人や観光客の移動を支える交通軸として「拠点間連携軸」を配置します。

<土地利用の基本区分>

「市街地」のうち、「周辺市街地」では既存工業地の維持・再生を図るとともに、「歩いて暮らせる居住地」では働く人の便利な暮らしを支えます。

また、「市街地外」では、農業と工業が両立した活力の向上を図るため、農地の保全を最優先としつつ、ものづくり産業の適正な土地利用を誘導します。



【目標③】 創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり

都市構造の要素

＜拠点＞

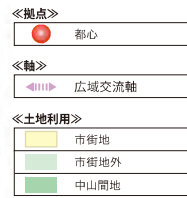
創造都市の顔として多様な高次都市機能の集積とともに、交流の場としての魅力を高め、居心地が良く歩きたくなる都市空間を創出する拠点として、広域交通の玄関口である鉄道駅周辺に「都心」を配置します。

＜軸＞

本市と周辺都市とを結び、広域圏におけるヒト・モノ・カネ・情報の交流を促進する「広域交流軸」を配置します。

＜土地利用の基本区分＞

都心に多様な高次都市機能の集積が図られるように、「市街地」では拠点の役割に応じて適正に都市機能を集積するとともに、「市街地外」では無秩序な都市機能の拡散を抑制します。



【目標④】 自然環境の保全・創出と環境負荷の小さな都市づくり

都市構造の要素

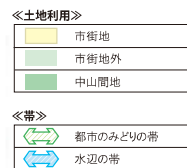
＜帯＞

都市の貴重な斜面樹林や豊かな水辺地を保全し、みどり豊かな都市生活や生物多様性、健全な水循環の確保、レクリエーションの空間形成などを図る帯として「水辺の帯」と「都市のみどりの帯」を配置します。

＜土地利用の基本区分＞

「市街地」では、地域特性に応じて生活の質を高める身近な緑地や農地を保全・創出するとともに、都市のエネルギー消費の削減やエネルギー利用の効率化により低炭素な都市づくりを進めます。

また、「市街地外」と「中山間地」では、多様な機能を持つ良好な自然環境と農地の保全・創出を最優先します。





【目標⑤】安全・安心な災害に強い都市づくり

都市構造の要素

<拠点・軸・土地利用の基本区分>

あらゆる災害に対して、市民の生命や財産を守るため、市民の暮らしを支える都市機能を集積する拠点（都心、副都心、地域拠点及び主要生活拠点）と拠点間を相互に連携する「拠点間連携軸」及びその周辺で居住を促す「歩いて暮らせる居住地」は、災害リスクを考慮して配置します。

序

1

2

第3章

4

5

6

将来都市構造

## 4

## 将来都市構造図

「3 将来都市構造の枠組み」で抽出した以下の土地利用の基本区分、拠点、軸、帯により将来都市構造図を示します。

## ■土地利用の基本区分

構成	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の高い居住地を形成する地域
周辺市街地	市街地のうち、歩いて暮らせる居住地の周辺にあり、ゆとりある暮らしができる居住地と既存の工業の維持・再生を図る工業地で構成する地域
市街地外	おおむね現在の市街化調整区域の範囲において、市街化を抑制し、自然環境と農地の保全・創出を最優先する地域
中山間地	おおむね現在の都市計画区域外の範囲において、豊かな自然環境や生物多様性を保全し、森林や水辺地など自然資源を活かした地域づくりを進める地域

## ■拠点

構成	解説
都心	創造都市の顔であり、西遠都市圏や市域をけん引する中心として、市内外の多くの人が集い、活発な交流により賑わいが創出されるよう、多様な高次都市機能の集積や魅力ある空間を創出する拠点 配置 JR 浜松駅周辺
副都心	都心を補完する多様な都市機能を集積する拠点 配置 遠州鉄道浜北駅・遠州鉄道小松駅周辺
地域拠点	地域の中心として、一定の都市的サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する拠点 配置 天竜浜名湖鉄道気賀駅周辺、志都呂・堀出前地区、二俣・西鹿島地区
主要生活拠点	市民の身近な生活サービスを提供できる都市機能を地域特性に応じて集積する主要な拠点 配置 JR 高塚駅周辺、JR 天竜川駅周辺、遠州鉄道上島駅周辺、遠州鉄道小林駅周辺、追分地区、住吉地区
産業拠点	ものづくり産業を中心として、新たな価値や産業創出につなげるための産業を集積する拠点 配置 浜松 IC 周辺、浜松西 IC 周辺、浜松浜北 IC 周辺、浜松スマート IC・新都田地区周辺 産業施設の例 研究開発施設、工場、トラックターミナル、物流倉庫など
観光拠点	浜名湖を中心とした観光資源を活かして、広域圏を対象とした観光施設を集積する拠点 配置 舘山寺地区、JR 弁天島駅周辺 観光施設の例 リゾートホテル、旅館、民宿、レジャー施設、土産物店、観光案内所、飲食店など

※本計画では、駅名を通称で示しています。

■拠点（都市機能増進施設の例）

構成	商業・業務	医療	福祉	金融	教育・文化	行政
都心	百貨店 シティホテル			地方銀行本店 都市銀行支店	大学 多目的ホール 博物館 美術館	国・県機関 市役所
副都心	映画館 オフィスビル		有料老人ホーム		専門学校	
地域拠点		地域医療 支援病院			図書館	区役所
主要生活 拠点	食品スーパー ドラッグストア 商店街	一般病院 診療所	通所型高齢者 福祉施設	地方銀行支店	保育所 こども園	協働センター

※上位の拠点には、下位の都市機能増進施設も含まれます。

■軸

構成	解説
広域交流軸	本市と周辺都市を結び、広域圏におけるヒト・モノ・カネ・情報の交流を支える広域交通軸
拠点間連携軸	各拠点間を公共交通で結び、働く人や観光客などの移動や市民の暮らしを支える交通軸

■帯

構成	解説
都市のみどりの帯	天竜川河岸段丘の斜面樹林及び都田川両岸の樹林を保全しつつ、みどり豊かな都市生活や生物多様性を確保する帯
水辺の帯	浜名湖、遠州灘、天竜川の豊かで雄大な水辺地を保全し、観光・レクリエーションの場として活用する帯

## 目標ごとの要素図

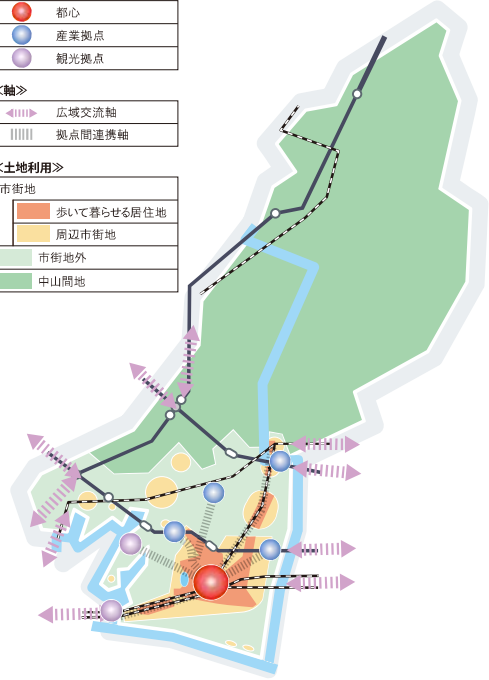
【目標①】コンパクトで暮らしやすい持続可能な都市づくり

《拠点》	
●	都心
●	副都心
●	地域拠点
●	主要生活拠点
《軸》	
⇄	広域交流軸
	拠点間連携軸
《土地利用》	
市街地	
■	歩いて暮らせる居住地
■	周辺市街地
■	市街地外
■	中山間地



【目標②】多様な産業・資源を活かした都市活力の持続・向上を支える都市づくり

《拠点》	
●	都心
●	産業拠点
●	観光拠点
《軸》	
⇄	広域交流軸
	拠点間連携軸
《土地利用》	
市街地	
■	歩いて暮らせる居住地
■	周辺市街地
■	市街地外
■	中山間地



【目標③】創造都市の顔である都心の再生に向けた都市づくり

《拠点》	
●	都心
《軸》	
⇄	広域交流軸
《土地利用》	
市街地	
■	市街地外
■	中山間地

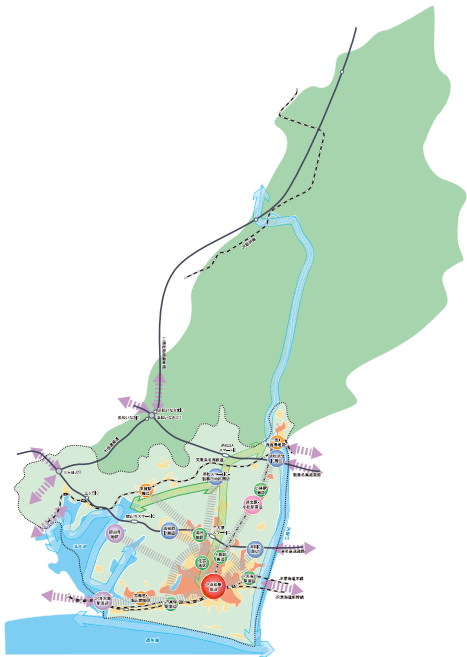


【目標④】自然環境の保全・創出と環境負荷の小さな都市づくり

《土地利用》	
■	市街地
■	市街地外
■	中山間地
《帯》	
⇄	都市のみどりの帯
⇄	水辺の帯



■ 将来都市構造図



《拠点》

	都心
	副都心
	地域拠点
	主要生活拠点
	産業拠点
	観光拠点

《軸》

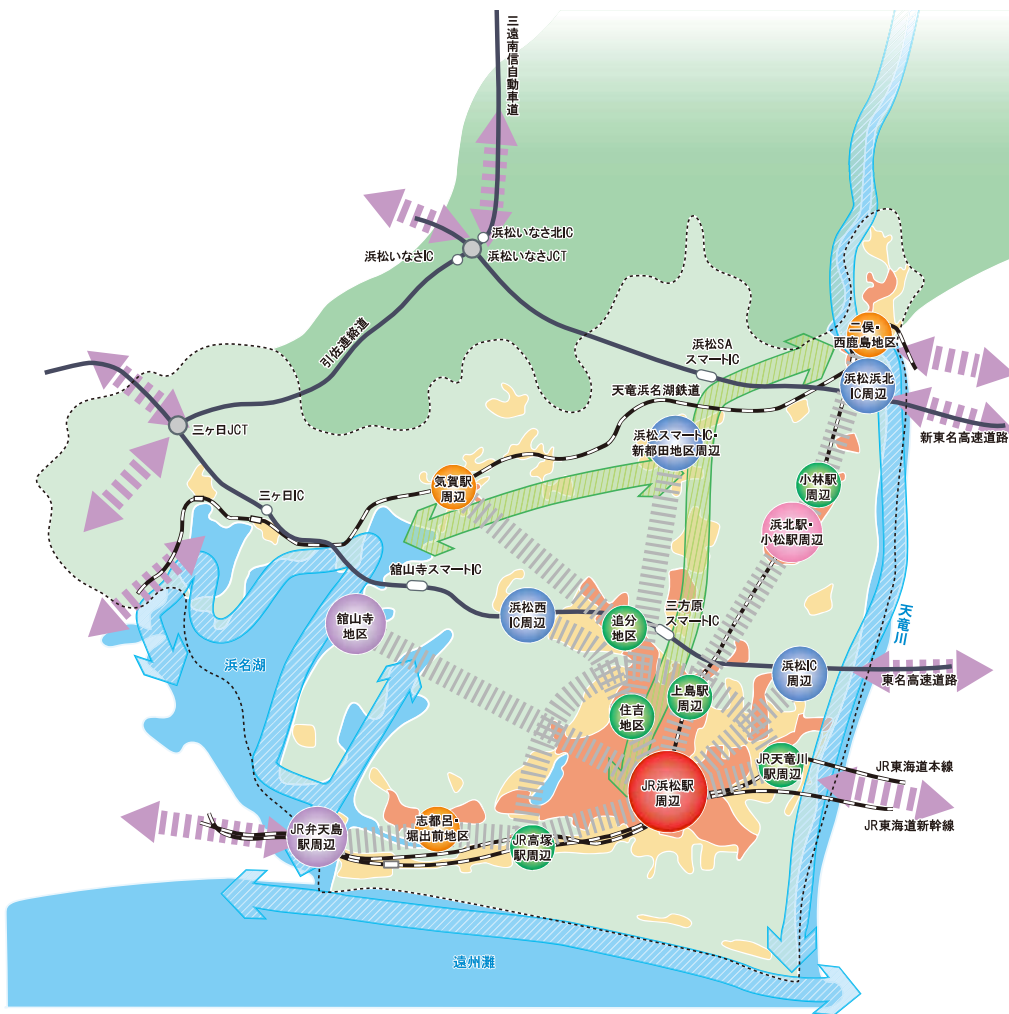
	広域交流軸
	拠点間連携軸

《帯》

	都市のみどりの帯
	水辺の帯

《土地利用の基本区分》

市街地	
	歩いて暮らせる居住地
	周辺市街地
	市街地外
	中山間地
	都市計画区域



序

1

2

第3章

4

5

6

将来都市構造

## 5 将来の暮らしのイメージ

拠点ネットワーク型都市構造が実現することにより、地域内や地域間をどのような交通手段を使って、どのような生活サービスを利用できるのかなど、将来の暮らしの姿について各地域のイメージを以下のとおり示します。

### ■将来の暮らしのイメージ

#### 「都心」の暮らしのイメージ



- 商業・業務、教育・文化・行政など多様な高次都市機能が集積し、創造都市の顔として魅力的で、居心地が良く歩きたくなる都市空間が創出されています。
- 都心居住者をはじめ、様々な地域に住む市民や市外からの出張者や観光客など多くの人が集い、賑わっています。
- 市内外の誰もが公共交通を使って都心へ訪れやすい交通体系が構築されています。

#### 「副都心、地域拠点、主要生活拠点」の暮らしのイメージ



- 駅前や主要バス停前には商業・医療・福祉など、拠点の役割分担と地域特性に応じて日常生活に必要なサービス施設が集積しています。
- 周辺地域に住む市民は、公共交通や徒歩・自転車により容易に拠点へ訪れることができます。
- 都心へは、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより容易に訪れることができます。

#### 「歩いて暮らせる居住地」の暮らしのイメージ



- 公共交通や徒歩・自転車により、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に容易に訪れることができるなど、歩いて便利な暮らしができます。
- 身近な公園や歩行空間・自転車通行空間が整備され、良好な居住環境が形成されています。
- 都心へは、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより容易に訪れることができます。

「周辺市街地（居住地）」の暮らしのイメージ



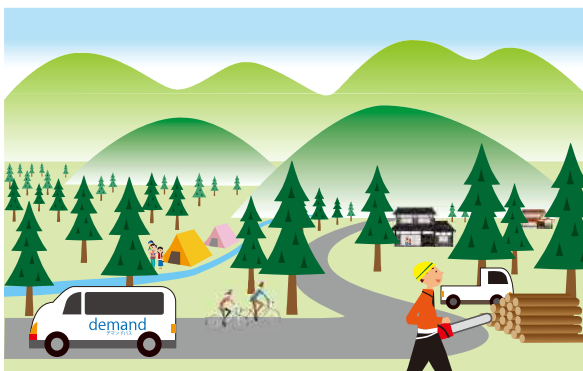
- 戸建住宅が建ち並び、近くの空き地を市民農園として活用するなど、ゆとりある暮らしができます。
- 自転車やバス、自動車などにより最寄りの拠点まで移動し、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより都心まで訪れることができます。

「市街地外」の暮らしのイメージ



- 自然環境や農地が保全され、豊かな自然環境に囲まれたやすらぎのある暮らしができます。
- 自動車やデマンドバス、タクシーなどにより最寄りの拠点まで移動し、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより都心まで訪れることができます。

「中山間地」の暮らしのイメージ



- 森林や水辺地が保全され、豊かな自然環境に囲まれた山あいの暮らしができます。
- 自動車やデマンドバスなどにより拠点まで移動し、利便性の高い公共交通の乗り換えや乗り継ぎにより都心や副都心まで訪れることができます。
- 自然環境などの地域資源を活かした市内間交流が行われています。