

浜松市立地適正化計画の変更について

1 計画概要

- 人口減少等の社会情勢を踏まえ、市民の快適な暮らしを支える持続可能な、コンパクトでメリハリの効いたまちづくりの実現を目指すもの
- 都市計画区域を対象とした、居住機能や医療・福祉等の都市機能の立地、公共交通の充実等に関する包括的なマスタープランで、本計画のまちづくりの方針は都市計画マスタープランの一部とみなされる
- 本市においては、公共交通でのアクセス性や既存ストックの状況、災害リスク等を評価して選定した11箇所の都市機能誘導区域と、その周辺及び基幹的な公共交通沿線の居住誘導区域を設定し、平成31年1月に計画策定、同4月より届出制度の運用を行っている

2 変更内容

- 浜松市都市計画マスタープランの改定に伴う基本理念や都市構造図等の反映
- 浜北中央北地区の区域区分及び用途地域の変更に伴う都市機能誘導区域及び居住誘導区域の見直し

3 検討経過・意見聴取等

- 社会経済情勢等の変化に対応した都市計画マスタープランの改定において、現計画に引き続き「拠点ネットワーク型都市構造」を目指すこととし、将来都市構造図に立地適正化計画を反映
- 都市計画マスタープラン案についてパブリック・コメント、区協議会（7区）、市民説明会（本庁・浜北区役所）を実施
- 誘導区域の見直しについて市民説明会（浜北区役所）を実施

4 今後のスケジュール

- 令和3年1月～ 市民・関係機関等への周知
- 令和3年3月 施行

浜松市立地適正化計画 新旧対照表

新	旧
<p>■浜松市都市計画マスタープラン改定に係る変更箇所</p> <p>浜松市立地適正化計画 P20</p> <p>(参照：浜松市都市計画マスタープラン P30)</p> <p>第3章 立地の適正化に関する基本的な方針</p> <p>1 まちづくりの方針</p> <p>1 まちづくりの理念</p> <p>浜松市都市計画マスタープラン(2020年度)における都市計画の基本理念を本計画のまちづくりの理念として以下に示します。</p> <p>多彩に輝き、持続的に発展する都市</p> <p>○自然環境と共生した持続可能な都市の実現</p> <p>豊かな自然の恵みを市民生活に活かし、また、深刻化する地球環境問題の克服に貢献するため、都市機能や居住の無秩序な拡散を抑制し、利便性の高い公共交通沿線に誘導するなど、都市全体におけるメリハリのある土地利用を推進するとともに、公共投資の選択と集中、スマートシティ、グリーンインフラの取組により、将来世代に引き継ぐ、自然環境と共生した持続可能な都市を目指します。</p> <p>○都市活力の持続と向上</p> <p>三遠南信地域や県西部地域などの広域圏の発展をけん引する都市としてふさわしい都市活力を生み出していくため、都市活動の中心であり都市の顔である都心の再生とともに、これまでの本市の発展を支えてきた工業や農業をはじめ、多様な産業の更なる活発化や、交流人口の拡大につながる都市づくりを目指します。</p> <p>○地域特性を活かした都市づくりと相互連携の強化</p> <p>都市機能が集積する地域から自然環境豊かな地域までそれぞれの役割を明確にしたうえで、地域固有の産業基盤や自然資源、歴史・文化・伝統などの地域特性を活かした都市づくりを目指します。また、ヒト・モノ・カネ・情報のネットワークを活かして地域相互の連携を強化することにより、新しい価値や文化、産業が次々と生まれる創造都市の実現を目指します。</p> <p>○市民生活の質の向上</p> <p>市民一人一人の暮らしが充実し、市民生活の質の向上が実感できるよう、日常生活の利便性の確保、良好な都市環境や歩いて暮らせる交通環境の形成、都市の防災性の向上など、安全・安心・快適な都市づくりを目指します。</p> <p>○市民の参加・協働によるまちづくりの推進</p> <p>地域の特性に応じた創意工夫による魅力的なまちづくりを推進し、地域の課題を解決する地域力を高めるため、市民、市民活動団体、事業者などがまちづくりの主役として各自の役割を果たすとともに、それぞれの主体が協働する仕組みと体制を強化します。</p>	<p>1 まちづくりの方針</p> <p>1 まちづくりの理念</p> <p>浜松市都市計画マスタープラン(2010年(平成22年))における都市計画の基本理念に基づき、社会経済情勢の変化により顕著となった都市基盤や都市機能の維持、行政コストの低減といった新たな都市課題に対応するため、都市計画の基本理念の一部を見直し、まちづくりの理念とします。</p> <p>まちづくりの理念</p> <p>◆自然環境と共生した持続可能な都市の実現</p> <p>豊かな自然の恵みを市民生活に活かし、また、深刻化する地球環境問題の克服に貢献するため、無秩序な都市機能の拡散を抑制し、効率的な土地利用を図り、将来世代に引き継ぐ、自然環境と共生した持続可能な都市を目指します。</p> <p>◆都市活力の持続と向上</p> <p>三遠南信地域*や県西部地域などの広域圏の発展をけん引する都市として、ふさわしい都市活力を生み出していくため、これまでの本市の発展を支えてきた工業や農業をはじめ、多様な産業が更に活発に展開されるとともに、交流人口*の拡大につながるまちづくりを目指します。また、人口減少下においても都市基盤や都市機能の効率的な配置・誘導により、都市活力を持続的に支えます。</p> <p>◆地域特性を活かしたまちづくりと相互連携の強化</p> <p>都市機能が集積する地域から自然環境豊かな地域までそれぞれの役割を明確にした上で、地域固有の産業基盤や自然資源、歴史・文化・風土などの地域特性を活かしたまちづくりを目指します。また、人・もの・情報のネットワークを活かして地域相互の連携を強化することにより、都市としての一体性を確保します。</p> <p>◆市民生活の質の向上</p> <p>市民一人一人の暮らしが充実し、市民生活の質の向上が実感できるよう、日常生活の利便性や都市の防災性を確保し、ユニバーサルデザイン*に配慮するなど、安全・安心なまちづくりを目指します。</p> <p>◆市民の参加・協働によるまちづくりの推進</p> <p>地域の実情に応じた創意工夫による個性的なまちづくりを推進するため、市民・NPO・企業などが参加し、協働できる仕組みと体制を強化します。</p>

浜松市立地適正化計画 P22、23

(参照：浜松市都市計画マスタープラン P40～51)

第3章 立地適正化に関する基本的な方針

2 目指すべき都市の骨格構造

1 将来都市構造

浜松市都市計画マスタープラン(2020年度)では、目指すべき将来都市構造として、低炭素都市形成や効率的な都市経営が可能となる集約型の都市構造「拠点ネットワーク型都市構造」を掲げ、5つの都市計画の目標を枠組みとして将来都市構造図を描いています。

図 3-2 将来都市構造

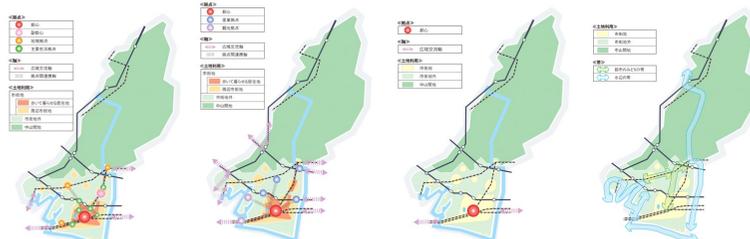
将来都市構造

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。

将来都市構造の枠組み

<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>	<p>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</p>
---------------------------------------	---	--	---



目標⑤ 安全で安心な災害に強い都市づくり

(出典：浜松市都市計画マスタープラン)

2 目指すべき都市の骨格構造

1 将来都市構造

浜松市都市計画マスタープラン(2010年(平成22年))では、将来目指すべき将来都市構造として、低炭素都市*形成や効率的な都市経営が可能となる集約型の都市構造「拠点ネットワーク型都市構造」を掲げています。

図 3-2 将来都市構造

豊かな自然環境との共生と都市活力の向上を図りつつ、市民の快適な暮らしを可能とする

拠点ネットワーク型都市構造

の構築を図ります。

拠点ネットワーク型都市構造とは、都市機能が集積した複数の拠点形成と公共交通を基本とした有機的な連携による都市構造です。

これにより、低炭素都市形成や効率的な都市経営が可能となる集約型の都市構造の実現につながっていきます。

将来都市構造の基本的枠組み

以下の3つの基本的な枠組みを整理し、将来都市構造に反映します。

自然環境
と共生するために…

豊かな自然環境を有する市北部の森林や浜名湖、遠州灘、天竜川などの水辺地を、都市の持続的発展に欠かすことのできない経済価値・環境価値を有する資源として適切な保全・活用を図ります。
また、身近な緑地・農地の保全・調和を図るとともに、無秩序な都市的土壌利用の拡大を抑制します。

市民の暮らし
を向上させるために…

市民の様々な生活行動に応じた都市機能の集積を促進する拠点を配置し、拠点間を公共交通で連携することにより、過度に自家用車に依存することのない、歩いて暮らせるまちを形成します。
また、主要な公共交通ネットワーク沿いへ人口集積を高め効率的な土地利用を目指します。

都市活力
を向上させるために…

産業・経済の中心となる「都心」、豊かな自然・文化を活かした「観光の拠点」、広域交通の利便性を活かした「産業の拠点」を配置します。
また、多様な産業が展開できるよう、地域特性に応じて、適正かつ柔軟な土地利用を図り「ものづくり都市」・「農業都市」・「観光都市」としてのさらなる発展を目指します。

～拠点ネットワーク型都市構造～
将来都市構造の構築

(出典：浜松市都市計画マスタープラン)

浜松市立地適正化計画 P28

(参照：浜松市都市計画マスタープラン P42～44、70～71)

第4章 都市機能誘導区域と誘導施設

2 都市機能誘導を図る拠点

都市機能の誘導を図る拠点は、区分の分類ごとに集積する都市機能の持つ役割やサービスを利用する人の移動圏域を踏まえ、主要な鉄道駅やバス停などの交通結節点を中心に、拠点へのアクセシビリティや既存ストックの集積状況、災害リスク、拠点の成立性を評価して選定しました。

●拠点への公共交通でのアクセシビリティ

広域サービス型	広域交通の東海道新幹線及び鉄道を含む複数の路線を有し、サービスレベルの高い公共交通で市内外からアクセスできる
市域サービス型	鉄道を含む複数の路線を有し、サービスレベルの高い公共交通で市内からアクセスできる
地域サービス型	サービスレベルの高い公共交通でアクセスでき、かつ、サービスレベルの高い公共交通で都心へアクセスできる
生活サービス型	複数の路線を有し、サービスレベルの高い公共交通でアクセスできる（鉄道駅） 複数の路線を有し、サービスレベルの高い公共交通で複数方向からアクセスできる（バス停）

●既存ストック（公共施設）の集積状況

広域サービス型	公共施設等総合管理計画における広域施設(庁舎等・集会施設)が複数集積
市域サービス型	公共施設等総合管理計画における市域施設・地域施設(庁舎等・集会施設)が複数集積
地域サービス型	公共施設等総合管理計画における地域施設(庁舎等・集会施設)が複数集積
生活サービス型	-

●災害リスク

広域サービス型	以下の区域に拠点全体が該当しない： 災害危険区域*、土砂災害特別警戒区域*、土砂災害警戒区域*、砂防指定地*、地すべり防止区域*、急傾斜地崩壊危険区域*、津波浸水想定区域(L2 ケース 1)*（防潮堤整備後）
市域サービス型	
地域サービス型	
生活サービス型	

●拠点の成立性

広域サービス型	都市活動が盛んに行われている(2007年全目的トリップ密度が上位)、2045年推計人口密度60人/ha以上
市域サービス型	都市活動が盛んに行われている(2007年全目的トリップ密度が上位)、2045年推計人口密度60人/ha以上
地域サービス型	2007年全目的トリップ密度が50トリップ/ha以上、2045年人口密度60人/ha以上 ※ただし、地域サービス型の特性上、都市計画区域内を幅広くカバーすることも重要な観点であることから、上記を満たさない場合でも、広域・市域・地域サービス型拠点へ徒歩と鉄道・バスで45分以内にアクセスできないエリアを広くかつ効率的にカバーできる地区を地域サービス型拠点として設定する
生活サービス型	2045年人口密度60人/ha以上

2 都市機能誘導を図る拠点

地区のポテンシャルについて評価項目を設定し、広域・市域・地域・生活サービス型の都市機能誘導を図る拠点を選定しました。

●拠点への公共交通でのアクセシビリティ

広域サービス型	鉄道を含む複数の路線を有し、浜松市総合交通計画の基幹路線または運行本数の多い路線(鉄道:昼間3本/H以上、バス:昼間4本/H以上)を含む ※バスは定時性や速達性を考慮し、運行本数を鉄道より1本/H分増やして評価
市域サービス型	基幹路線または運行本数の多い路線を有する
地域サービス型	複数の路線を有し、基幹路線または運行本数の多い路線を含む(バスのみの場合は2路線以上)
生活サービス型	—

●既存ストック（公共施設）の集積状況

広域サービス型	公共施設等総合管理計画における広域施設(庁舎等・集会施設)が複数集積
市域サービス型	公共施設等総合管理計画における市域施設・地域施設(庁舎等・集会施設)が複数集積
地域サービス型	公共施設等総合管理計画における地域施設(庁舎等・集会施設)が複数集積
生活サービス型	—

●災害リスク

広域サービス型	以下の区域に拠点全体が該当しない：災害危険区域*、土砂災害特別警戒区域*、土砂災害警戒区域*、砂防指定地*、地すべり防止区域*、急傾斜地崩壊危険区域*、津波浸水想定区域(L2 ケース 1)*（防潮堤整備後）
市域サービス型	
地域サービス型	
生活サービス型	

●拠点の成立性

広域サービス型	都市活動が盛んに行われている(2007年全目的トリップ密度が上位)、2045年推計人口密度60人/ha以上
市域サービス型	都市活動が盛んに行われている(2007年全目的トリップ密度が上位)、2045年推計人口密度60人/ha以上
地域サービス型	2007年全目的トリップ密度が50トリップ/ha以上、2045年人口密度60人/ha以上 ※ただし地域サービス型の特性上、都市計画区域内を幅広くカバーすることも重要な観点であることから、上記を満たさない場合でも、広域・市域・地域サービス型拠点へ徒歩と鉄道・バスで45分以内にアクセスできないエリアを広くかつ効率的にカバーできる地区を地域サービス型拠点として設定する
生活サービス型	2045年人口密度60人/ha以上

浜松市立地適正化計画 P36

(参照：浜松市都市計画マスタープラン P70～71)

第5章 居住誘導区域

2 居住誘導を図る公共交通路線

居住誘導を図る公共交通路線は、拠点へのアクセス性が高い地域において、高いサービスレベルで拠点間を連携する浜松市都市計画マスタープランの主要基幹路線及び基幹路線とし、居住誘導による路線維持とともに、交通結節点の機能強化や定時性・速達性の向上を図ります。

2 居住誘導を図る公共交通路線

都市機能誘導区域へ容易にアクセスできる公共交通路線、また、拠点形成への寄与、新たな産業集積に関連した居住需要に対応し得る公共交通路線について、居住誘導を図る公共交通路線として選定しました。この居住誘導を図る公共交通路線は、定時性や速達性の向上や居住誘導による利用者確保により、基幹路線としての運行本数の確保を図ります。

[表 5-1 居住誘導を図る公共交通路線選定のプロセス]

<p>(1) 利便性の高い基幹的な公共交通路線の選定と人口密度・基盤整備状況の確認</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● 広域・市域・地域サービス型拠点への徒歩と鉄道・バスでのアクセス時間が45分以内であること ● 浜松市総合交通計画の基幹路線または運行本数の多い路線(鉄道:昼間3本/H以上、バス:昼間4本/H以上)であること ※バスは定時性や速達性を考慮し、運行本数を鉄道より1本/H分増やして評価 ● 上記に該当し、かつ、路線沿線の人口密度が60人/ha以上、または、公共用地率*が15%以上であること
<p>(2) 拠点形成に寄与する公共交通路線の追加</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● (1)で選定された路線網との接続が十分でない拠点周辺において、運行本数が昼間3本/H以上のバス路線で、拠点ネットワークの形成に寄与すること
<p>(3) 新たな産業集積に対応した公共交通路線の追加</p>	<ul style="list-style-type: none"> ● (1)(2)以外で、北部の産業集積地へ公共交通でアクセスでき、かつ、拠点へのアクセスに対し運行本数が昼間3本/H以上のバス路線を有し、公共交通利用による通勤の促進が可能なこと

新

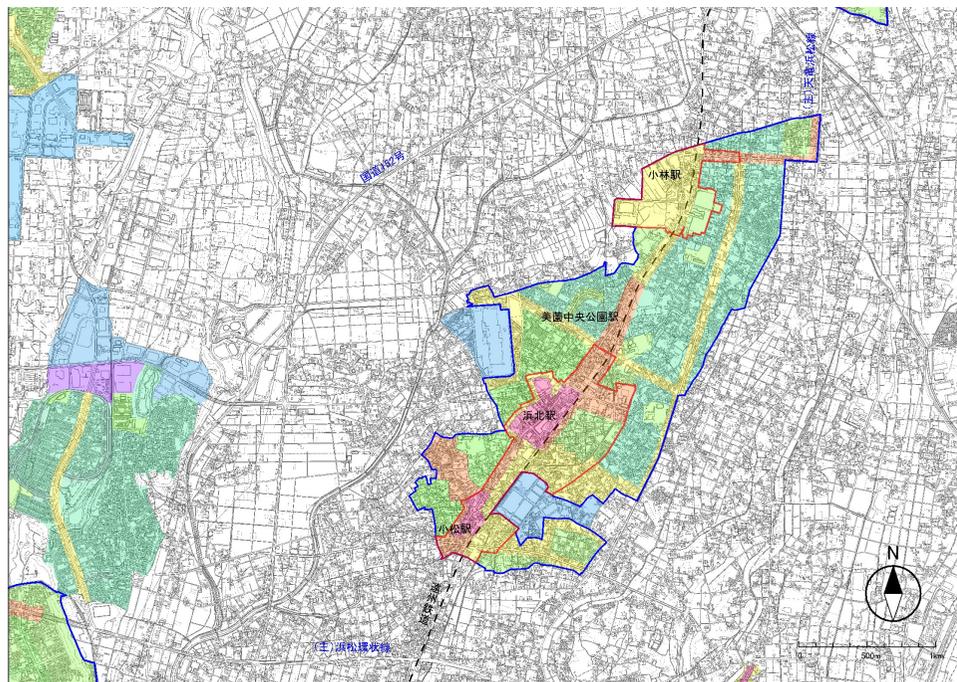
■区域区分等の変更に伴う誘導区域の見直し

浜松市立地適正化計画 P65

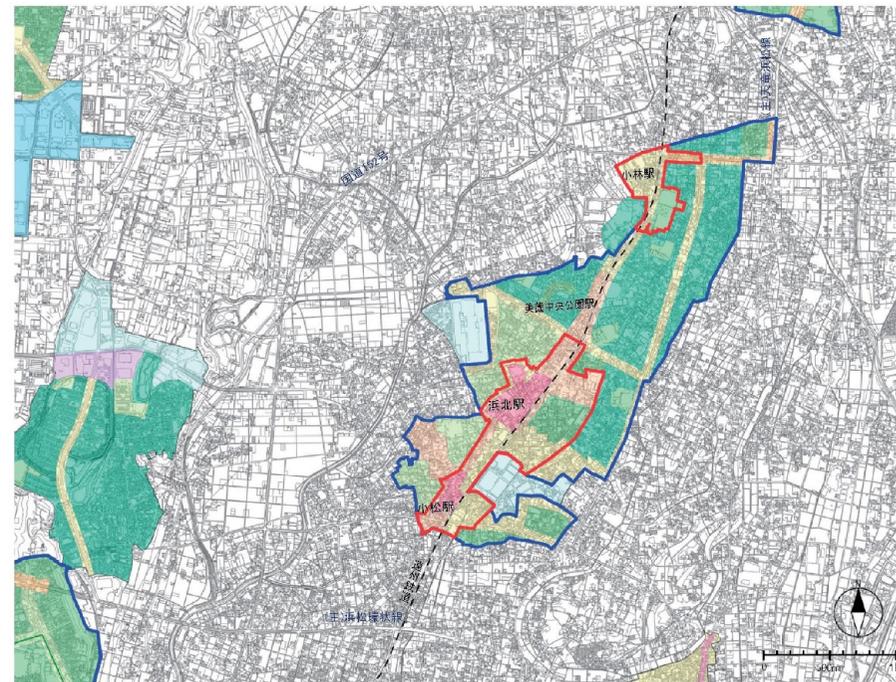
参考資料

3. 誘導区域（詳細図）

【8 浜北駅・小松駅周辺、小林駅周辺】



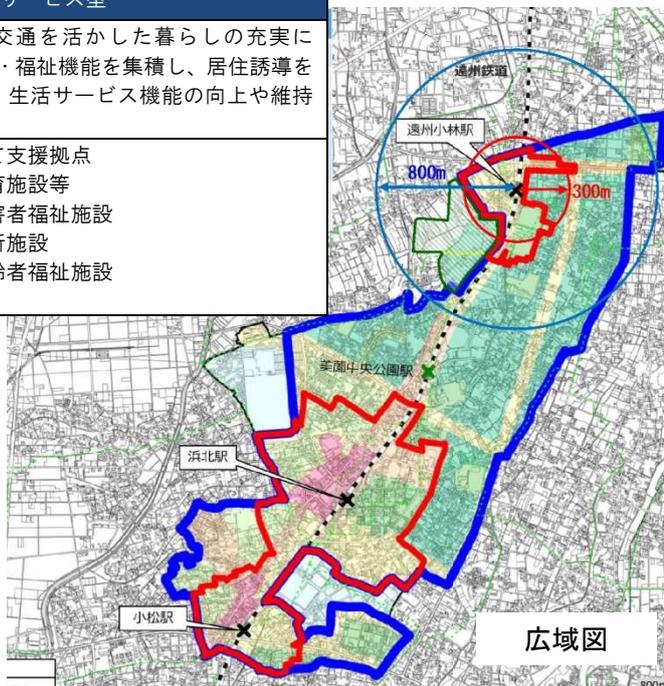
旧



浜北中央北地区の都市計画変更に伴う区域の見直し

- 現行の立地適正化計画において、遠州鉄道小林駅周辺は都市機能誘導区域(生活サービス型)及び居住誘導区域に設定されている
- 浜北中央北地区について、立地適正化計画における区域の設定基準に基づき検証
- 市街化編入区域における既存ストックの状況等を踏まえ、北側部分(第1種住居地域)を都市機能誘導区域に追加
- 拠点中心からの距離を踏まえ、南側部分(第1種中高層住居専用地域)を含めた全域を居住誘導区域に追加

＜小林駅周辺＞ 生活サービス型	
位置づけ	身近な公共交通を活かした暮らしの充実に資する 医療・福祉機能を集積し、居住誘導を図ることで、生活サービス機能の向上や維持を図る区域
誘導施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ・ 障害児通所施設 ・ 通所型高齢者福祉施設 ・ 病院



都市機能誘導区域の設定基準 (抜粋)	
拠点中心からの距離を踏まえ、都市計画、土地利用の連続性を考慮して設定	
生活サービス型	300m

居住誘導区域の設定基準 (抜粋)	
拠点中心や鉄道駅・バス路線からの距離を踏まえ、都市計画、土地利用の連続性を考慮して設定	
拠点中心・鉄道駅	800m
バス路線	300m

	都市機能誘導区域
	居住誘導区域
	市街化編入区域

