

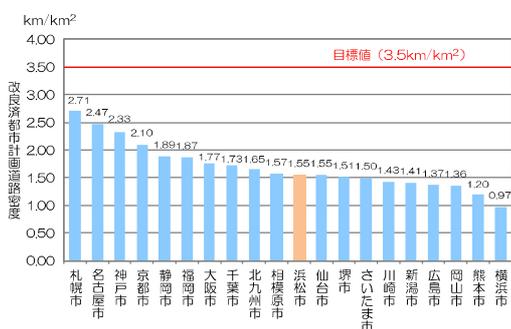
(12) 都市基盤・都市経営

【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/km²で、望ましい水準である3.5km/km²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、投資的経費の割合が減少傾向にあります。(図1-44)

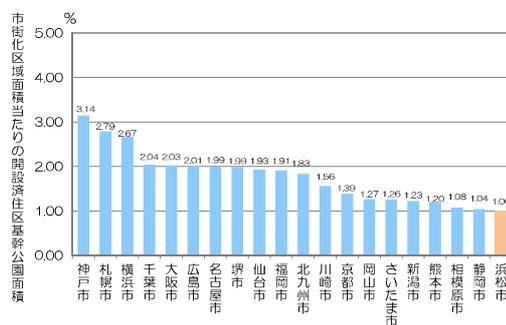
【課題】

- 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・整備など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をするなど、公共投資の選択と集中が必要です。



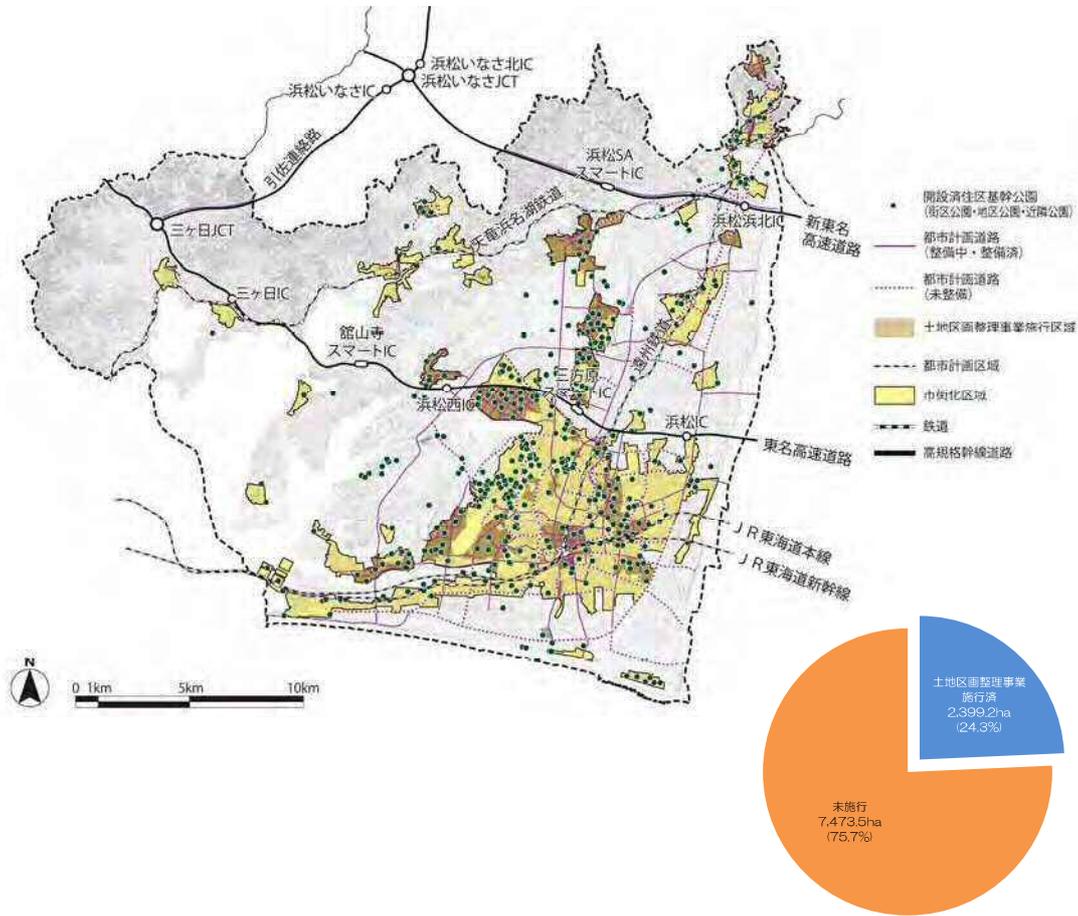
資料：国土交通省 都市計画現況調査（H29）を基に作成

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)

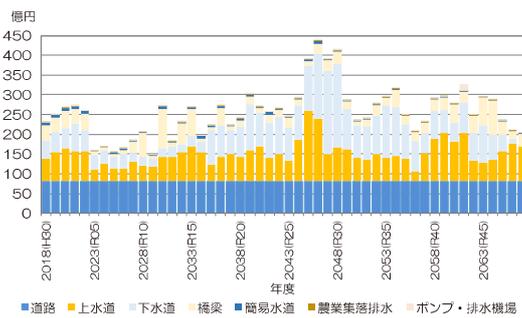


図 1-43 インフラ資産に係る改修・更新経費試算結果(RBM後、用途別年度別)

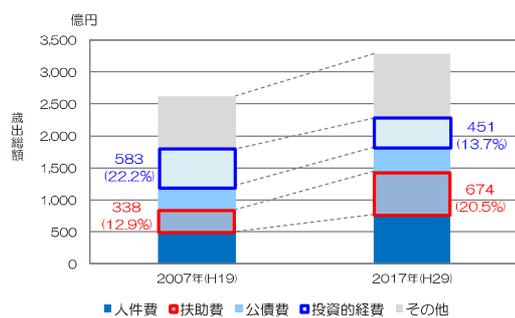


図 1-44 浜松市普通会計に占める扶助費と投資的経費の比率の推移

(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の作成・公表を行うなど、総合的な防災・減災対策に取り組んでいます。(図1-46)

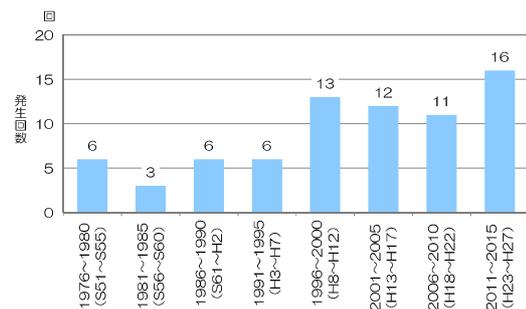
【課題】

- 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都市づくりの課題・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 (うち津波：約 16,610 人)	約 134,600 棟

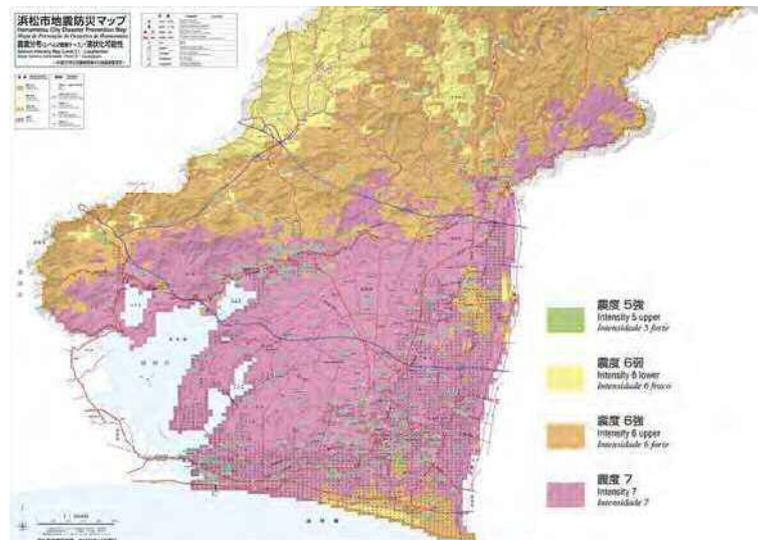
※被害想定等：静岡県第4次地震被害想定（レベル2陸側ケース）
資料：静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）

表 1-2 南海トラフ巨大地震発生時の人的・建物被害想定



資料：気象庁HPを基に作成

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】

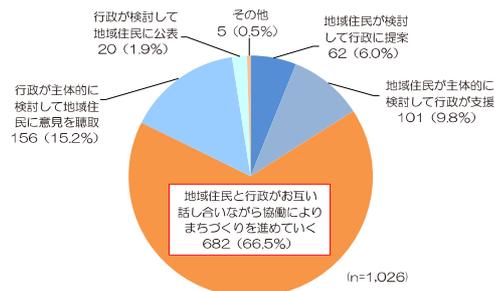
- 浜松市住民協議による土地利用の推進及び調整に関する条例（以下、住民協議推進条例という。）を活用した地区計画の決定を6地区で行っています。（表1-3）
- 都市計画提案制度を活用した都市計画の決定又は変更を6地区で行っています。（表1-4）
- 2016（平成28）年まちづくりに関するアンケートでは、「地域住民と行政によるまちづくりの進め方」の設問に対して、「地域住民と行政がお互い話し合いながら協働によりまちづくりを進めていく」を選択した人の割合が約3分の2を占めています。（図1-47）

【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又は変更内容

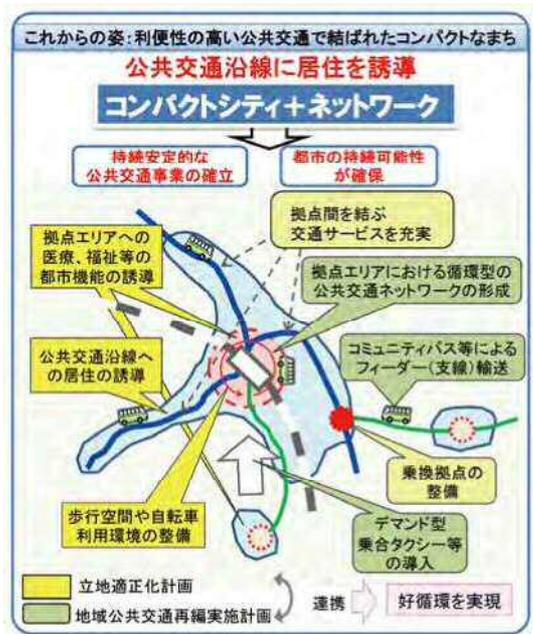
(15) 国の動向

【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

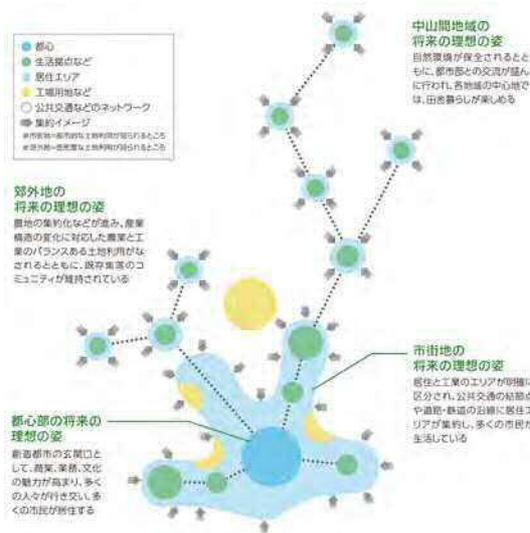
(16) 総合計画

【現状】

- 浜松市総合計画では、まちづくりの基本的な考え方を「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のもと、コンパクトな都市の実現に向けたより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、国の取組のもと、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

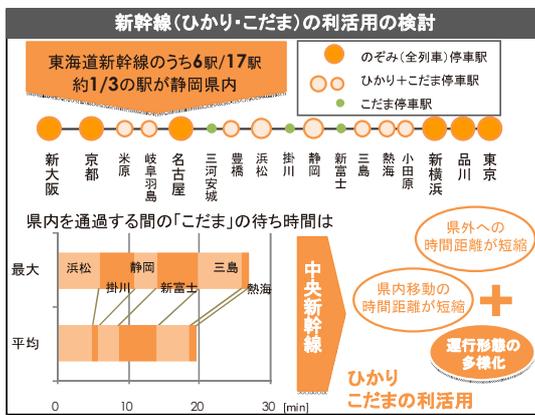
(18)社会経済情勢

【現状】

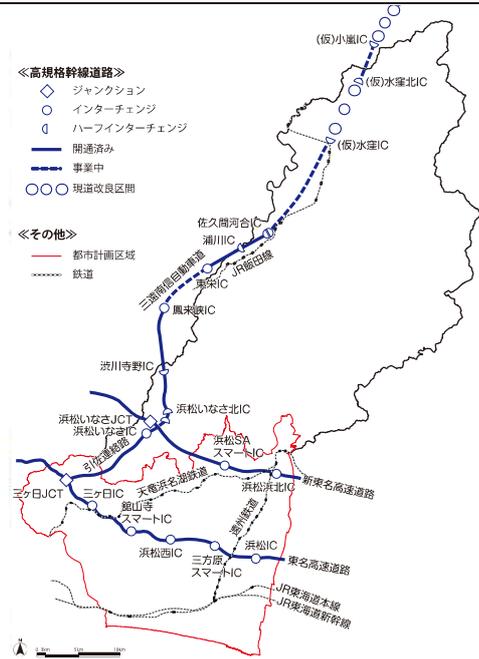
- リニア中央新幹線整備に伴い、「のぞみ」タイプが多いダイヤからJR浜松駅に停車する「ひかり」タイプへのシフトなど、東海道新幹線の運用形態の変化が期待されます。（図1-52）
- 新東名高速道路は、2012（平成24）年に御殿場JCT-三ヶ日JCT区間が開通し、2023（令和5）年に全線開通される予定です。（図1-53）
- 官民ITS構想・ロードマップ2019では、2025（令和7）年までに高速道路での完全自動運転を目標に掲げられるなど、今後、自動運転の普及が急速に進展することが予想されます。（図1-54）
- 新型コロナウイルス感染症の流行が世界規模で拡大し、我が国では新型インフルエンザ等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

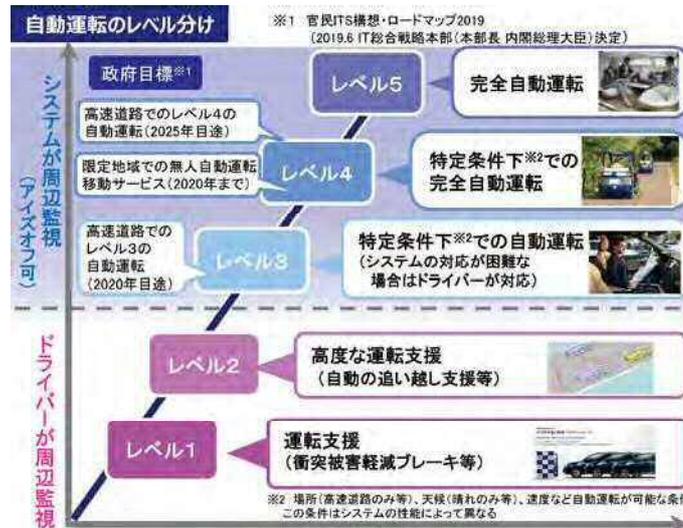
- 高速交通網の変化を本市の活力創出へ取り込むことが必要です。
- 自動運転の普及は、更なる自動車依存の高まりにつながり、都市構造に影響を与える可能性があります。持続可能な都市の実現のためには、コンパクトな都市づくりと整合した自動運転技術の適切な活用が必要です。
- 新型コロナ危機を踏まえても、人や機能等を集積させる都市そのものの重要性は変わらず、コンパクトな都市の実現という方向性は、引き続き重要と考えます。そのうえで、都市の持つ集積のメリットを更に伸ばす取組に加えて、新型コロナ危機を契機として高まるニーズに対応した空間形成などの一層の取組が必要です。



資料：ふじのくに交通ネットワークビジョンを基に作成
図 1-52 新幹線(ひかり・こだま)の利活用の検討



資料：国土交通省浜松河川国道事務所HPを基に作成
図 1-53 高規格幹線道路の整備状況



資料：国土交通省自動運転戦略本部（第6回：R1.11.22）
図 1-54 自動運転のレベル分け

4 見直しの視点

本格的な人口減少社会の到来や限られた財政状況の中でも、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評価視点により抽出された課題から、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。

