

都市計画マスタープラン

計画書（たたき台）

～ 現状と課題 ～ 将来都市構造 ～

平成 28 年 8 月 19 日

都 市 計 画 課

《目 次》

序章 都市計画マスタープランとは

※本日の説明箇所

1章 現状と課題

- 1. 全国的な社会情勢…………… 1
- 2. 磐田市の現状…………… 2
- 3. 市民の意向……………15
- 4. 都市づくりの主要課題……………17

2章 全体構想

- 1. 将来都市像と都市づくりの目標……………20
 - 1-1 将来都市像……………20
 - 1-2 都市づくりの目標……………21
- 2. 将来都市構造……………22
 - 2-1 将来都市構造とは……………22
 - 2-2 磐田市における将来都市構造構築の二つの視点……………22
 - 2-3 磐田市が目指す将来都市構造……………23

3. 分野別の方針

- 3-1 土地利用の方針
- 3-2 道路、交通体系の整備方針
- 3-3 公園・緑地の整備方針
- 3-4 河川・下水道の整備方針
- 3-5 災害に強い都市づくりの方針
- 3-6 美しくうるおいある都市づくりの方針
- 3-7 人に優しい都市づくりの方針
- 3-8 環境に優しい都市づくりの方針

3章 地域別構想

1. 地域区分

2. 地域別構想

- 2-1 豊岡地区
- 2-2 岩田・大藤・向笠地区
- 2-3 豊田北部地区
- 2-4 豊田南部地区
- 2-5 見付地区
- 2-6 中泉・今之浦地区
- 2-7 田原・御厨・西貝・南御厨地区
- 2-8 天竜・長野・於保地区
- 2-9 竜洋地区
- 2-10 福田地区

4章 マスタープランの実現に向けて

付属資料

- 1. 策定経緯
- 2. 策定体制
- 3. 用語解説

1章 現状と課題

1. 全国的な社会情勢

近年、我が国の都市を取り巻く情勢は大きく変化しています。ここでは、都市計画マスタープランを策定する上で考慮すべき、全国的な社会情勢を紹介します。

(1) 人口減少・超高齢社会の到来

我が国では、平成20年(2008年)より人口減少が始まるとともに、平成19年(2007年)には高齢化率が21%を超え、超高齢社会に突入しています。今後も人口減少・少子高齢化の傾向が続くと予測され、こうした人口構造の変化に伴い、財政環境も厳しさを増していきます。そのため、都市計画の面においては、これまでに整備された都市基盤施設等を有効に活用しつつ、高齢化時代に対応したコンパクト+ネットワーク型の都市づくりを進めていくことが求められます。

(2) 安全・安心に対する社会的要請の高まり

平成23年(2011年)3月に発生した東日本大震災において甚大な人的・物的被害が生じたことを踏まえ、安全・安心に対する社会的要請が一層高まっています。特に、茨城県から沖縄県までの1都2府26県707市町村は「南海トラフ地震防災対策推進地域」に指定され、各地で災害時の円滑な対応や被害を最小限に抑えるための事前対策が進められています。また、高度経済成長期に整備された多くの道路や橋梁等の施設は、老朽化も進行しています。そのため、都市計画の面においては、防災・減災に資する総合的な取り組みや都市施設の計画的な更新等により、災害に強い都市づくりを進めていくことが求められます。

(3) 地球規模の環境問題の顕在化

地球温暖化や大気汚染をはじめとする環境問題が地球規模で深刻化しています。そのため、都市計画の面においては、公共交通の利用しやすい環境づくりによる二酸化炭素排出量の抑制等、環境にやさしい低炭素型の都市づくりを進めていくことが求められます。

(4) 都市間競争の激化

東京圏等への人口集中が進み、地方分権や様々な規制緩和が進む中、地方都市での都市間競争は激しさを増してきています。そのため、都市計画の面では、多くの人を惹きつけ、地域活力を高められるような個性ある都市づくりを進めていくことが求められます。

(5) 市民ニーズの多様化・広域化

情報化社会の急速な進展や男女共同参画社会の推進等を背景に、市民のライフスタイルは変化し、市民のニーズが多様化してきています。そのため、都市計画の面においては、医療・福祉、産業、健康、子育て等の様々な分野間及び広域自治体間との連携により、様々なニーズに応えられる暮らしやすい都市づくりを進めていくことが求められます。

2. 磐田市の現状

2-1 概況

(1) 位置

本市は、静岡県西部、天竜川左岸に位置し、遠州灘に面した平野部と磐田原台地及び北部の山間地帯等に囲まれ、豊かな自然環境を有し、西は浜松市、東は袋井市及び森町と接しています。

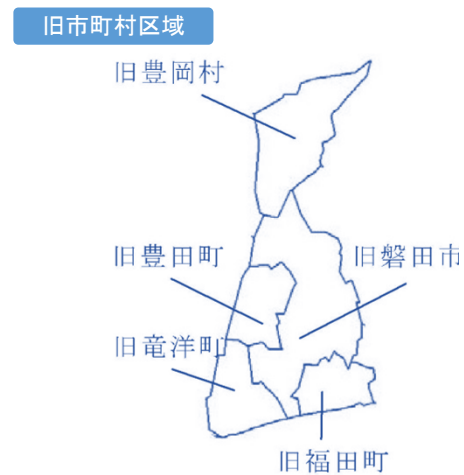
東西約 11.5km、南北約 27.1kmにわたる面積約 163km²の都市です。

(2) 沿革

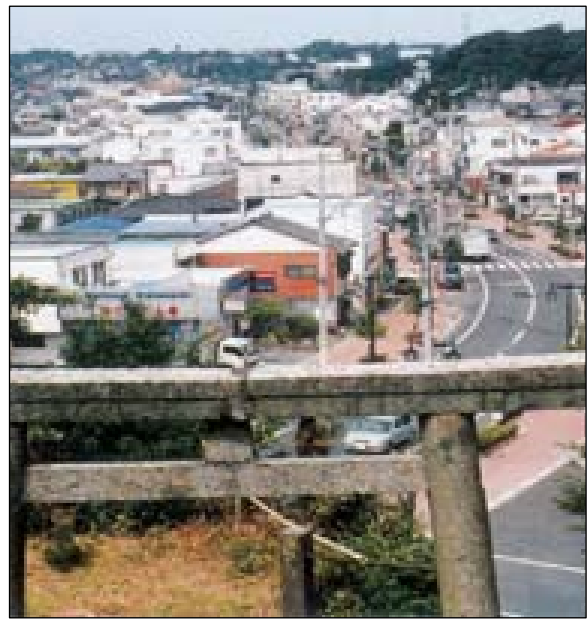
本市は、奈良時代に遠江国分寺と遠江国府が置かれた古代の政治文化の中心都市であり、江戸時代には、東海道五十三次見付宿として繁栄するなど、東西交通の要衝として発展してきた都市です。

現在でも、遠江国分寺跡や旧見付学校をはじめ、本市の歴史を物語る数多くの文化的資源が市内に分布し、歴史的な景観を形成しています。

平成 17 年（2005 年）に、旧磐田市と磐田郡竜洋町、福田町、豊田町、豊岡村の 1 市 3 町 1 村が合併して、現在の磐田市となっています。



遠江国分寺跡



見付地区

(3) 自然環境

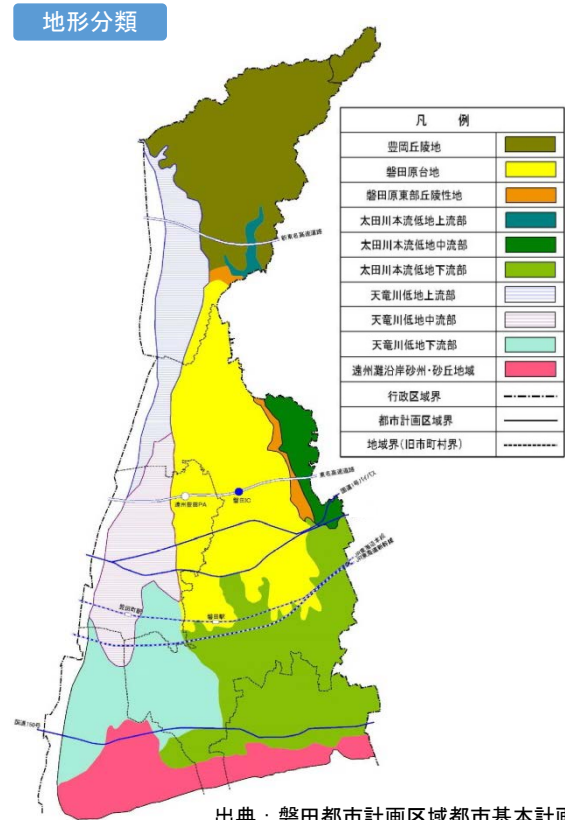
本市の地形は、扇状地や三角州などの低地が約7割を占め、残りの約3割が丘陵地や山地となっています。

市内には、29の指定河川が流れており、そのうち、天竜川をはじめとする3河川が一級河川、太田川などの17河川が二級河川、雨垂川などの9河川が準用河川となっています。また、規模の大きな池沼として、桶ヶ谷沼と鶴ヶ池があります。

市南端には、白砂青松の自然を残す美しい遠州灘海岸が広がっています。しかし、近年ではダム建設や河床の砂利採取などによって天竜川からの土砂供給量が減少し、竜洋海岸では砂浜の消失や堤防破壊等の被害が発生するなど、海岸浸食が問題となっています。

市北部の森林地域や磐田原台地の斜面樹林地等、まとまった緑が広がっています。

これらの河川、海浜、山林等の資源は、本市の良好な自然景観を構成する貴重な要素となっています。



北部の森林地域



遠州灘海岸



桶ヶ谷沼



天竜川

2-2 人口

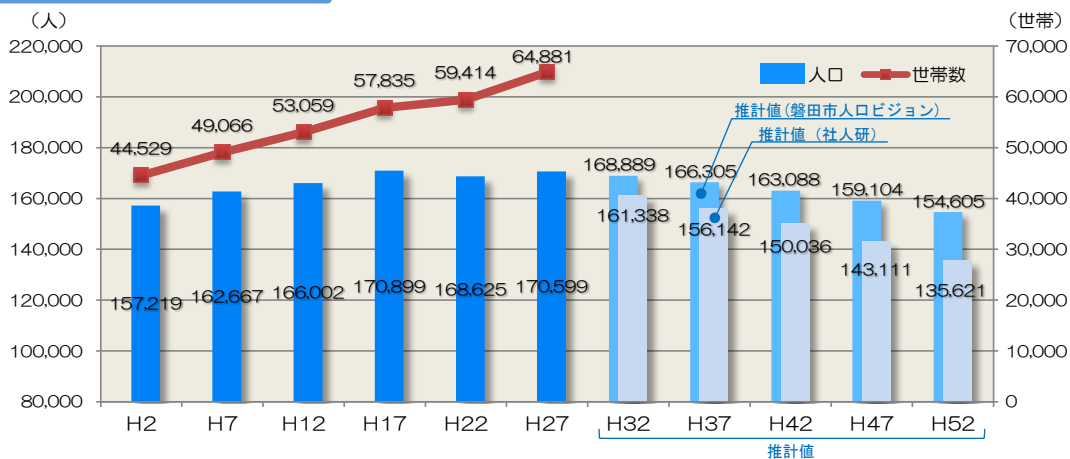
(1) 総人口・年齢別人口

本市の総人口は、約 16.9 万人（平成 22 年国勢調査）です。平成 17 年まで増加し続けてきましたが、平成 17 年の約 17.1 万人をピークに減少に転じています。

一方、平成 22 年の世帯数は約 5.9 万世帯、平均世帯人員は約 2.8 人／世帯となっており、今後も世帯数は増加傾向にあります。核家族化等により平均世帯人員は減少が継続と予測されています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、概ね 25 年後（平成 52 年）の本市の総人口は約 13.6 万人と予測されていますが、磐田市人口ビジョンでは 15.5 万人を目標としています。

人口・世帯の推移（H2～52 年）



出典：国勢調査、住民基本台帳、磐田市人口ビジョン

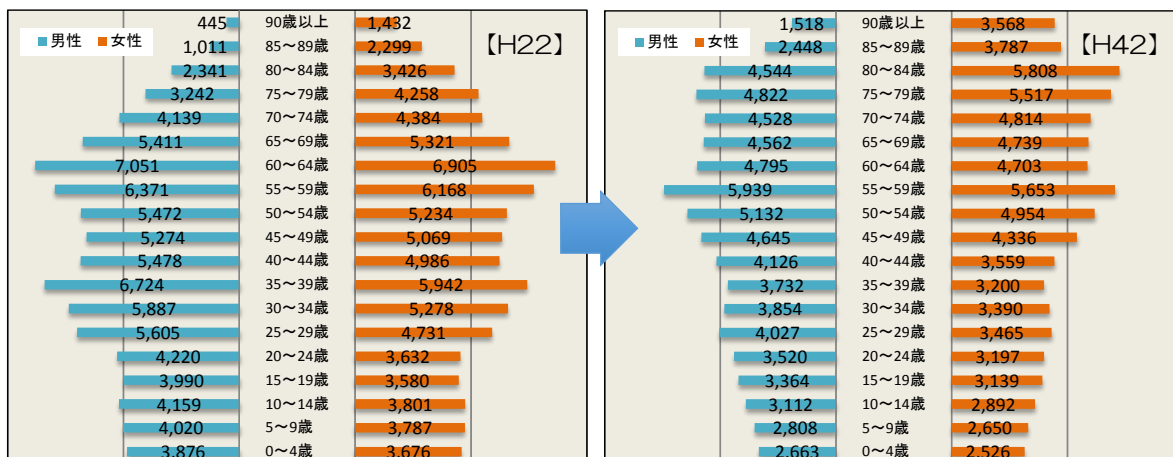
年齢別人口をみると、年少人口（0～14 歳）は昭和 60 年をピークにその後減少傾向にあり、平成 22 年までに約 1.3 万人減少しています。

生産年齢人口（15～64 歳）のピークは、平成 17 年の約 11.4 万人となっており、その後減少に転じています。

一方で、老年人口（65 歳以上）は継続して増加傾向にあり、平成 22 年には総人口の 22.1% を占める約 3.7 万人となっています。静岡県の高齢化率は 23.8% であり、県平均よりも低い水準にありますが、本市も既に「超高齢社会」に突入しています。

国立社会保障・人口問題研究所の推計では、今後、年少人口及び生産年齢人口は一貫して減少し、老年人口は増加が継続と予測されています。

年齢別人口（H22 年→H42 年）



出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所

(2) 人口分布

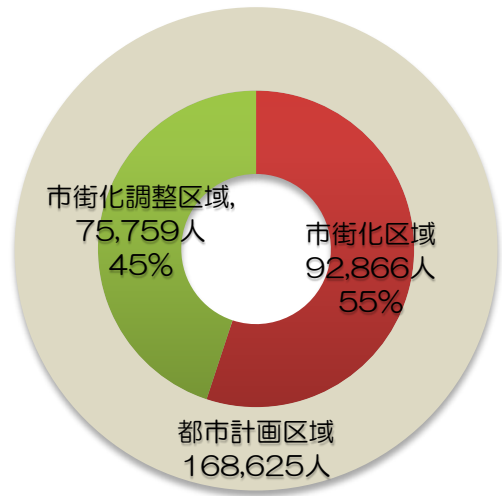
本市では、市域の約99.3%が都市計画区域であり、全市民が都市計画区域内に居住しています。

都市計画区域内の約17% (2,759ha) を占める市街化区域には、人口の約55%にあたる約9.3万人が居住し、約83% (13,537ha) を占める市街化調整区域には、人口の約45%にあたる約7.6万人が居住しています。

市街化区域内の人口密度は約34人/haであり、本市の中心市街地である磐田駅北側等の区域で密度が高くなっています。一方、市街化調整区域の人口密度は約6人/haであり、低密度な街並みが広がっています。

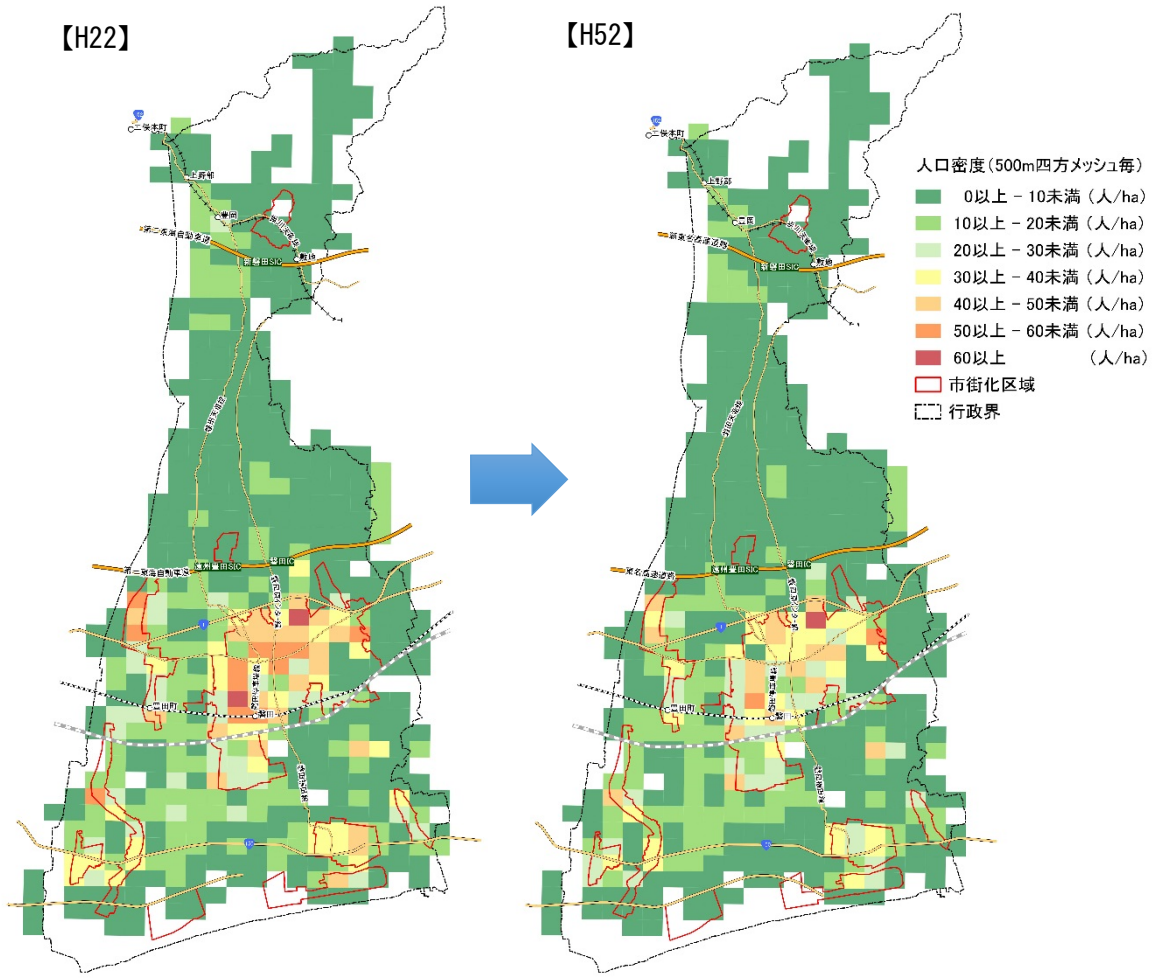
人口密度の現状と将来の見通しを比べると、人口減少に伴い、市街化区域・市街化調整区域を問わず人口密度の低下が予測されます。

区域区別の人口



出典：国勢調査 (H22年)

人口密度分布図 (H22年→H52年)



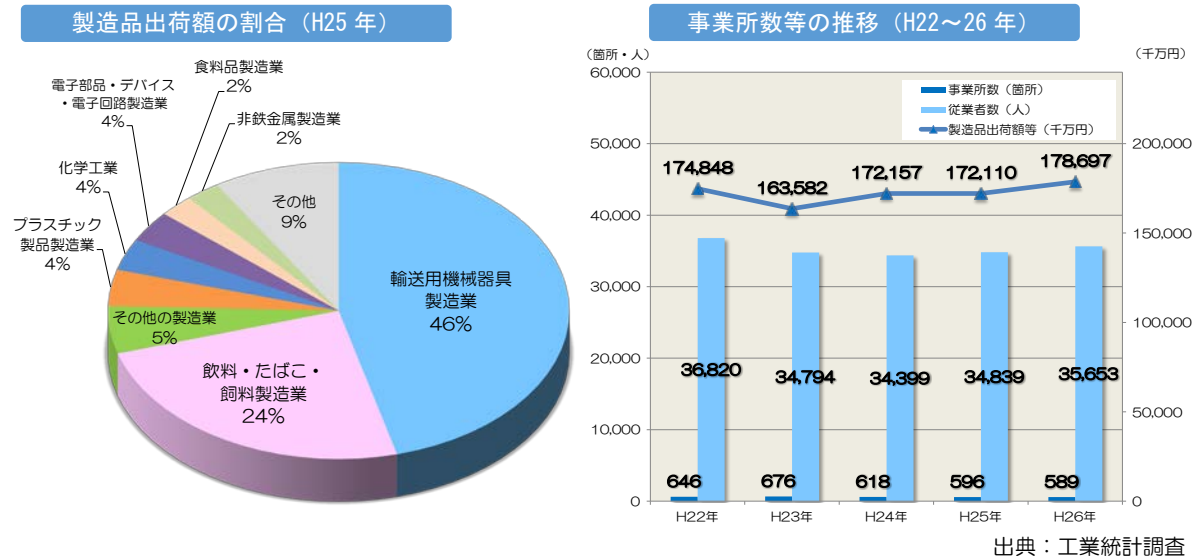
出典：国勢調査、国立社会保障・人口問題研究所のデータを用いて作成

2-3 産業

(1) 工業

本市は県内第3位の製造品出荷額を占める工業都市です。製造品出荷額のうち、輸送用機械器具製造業が46%、飲料・たばこ・飼料製造業が24%を占めています。

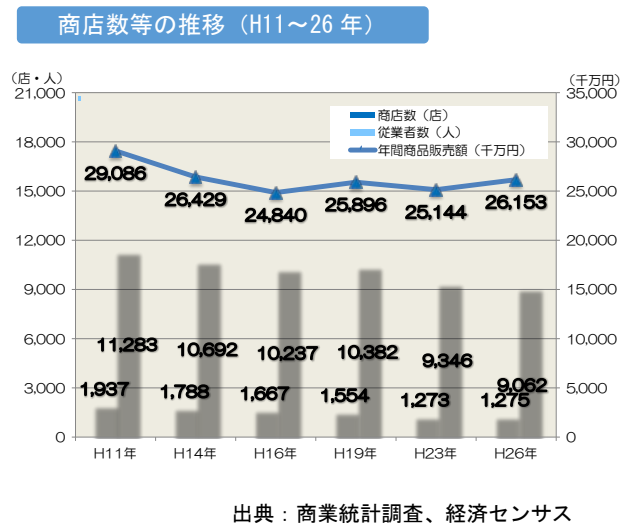
近年は、事業所数及び従業者数が微減、製造品出荷額が横ばいで推移しています。



(2) 商業

商店数、従業者数、年間商品販売額は、いずれも減少傾向にあります。

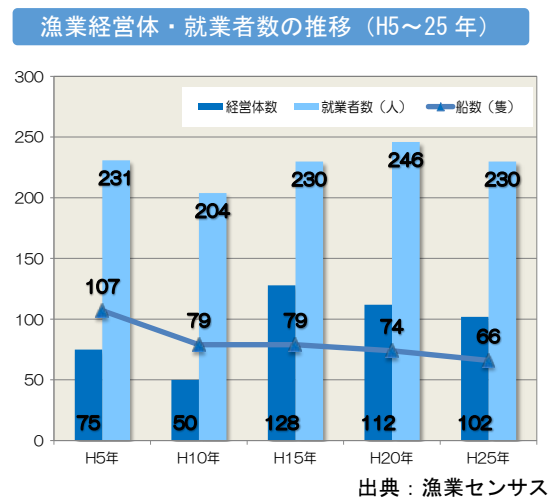
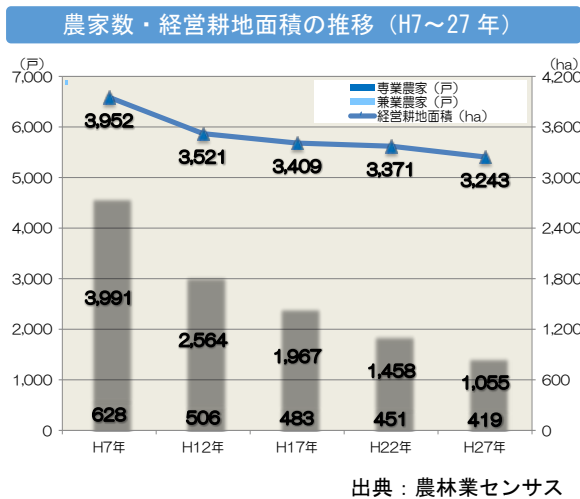
近年は、広域道路を活用した大規模小売店舗の立地が進み、中心市街地における商業活動が停滞しつつあります。



(3) 農林水産業

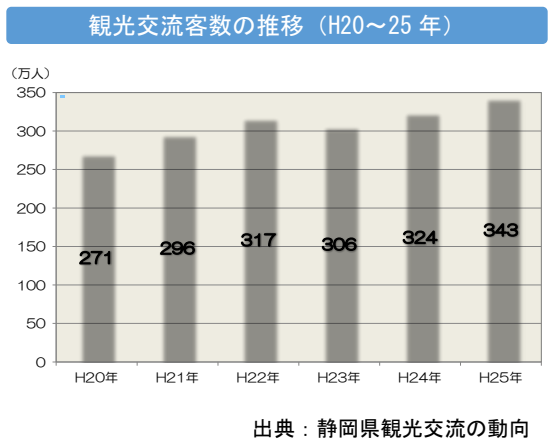
本市は、温暖な気候の中で、水稻・茶・メロン・野菜・花木など多彩な農業が営まれ、福田漁港からの水産資源も豊富です。

農家数は専業及び兼業ともに減少傾向にありますが、兼業に比べ専業の減少は少なく、専業化が進んでいます。漁業の経営体数及び就業者数は平成15年以降横ばいで推移しています。



(4) 観光・スポーツ

本市は、遠州灘や天竜川などの水資源や磐田原台地のまとまった緑など、豊かな自然をはじめ、産業、歴史、文化などの観光資源に恵まれています。また、ジュビロ磐田を通じたスポーツ活動などにより、観光交流客数は近年増加傾向にあります。

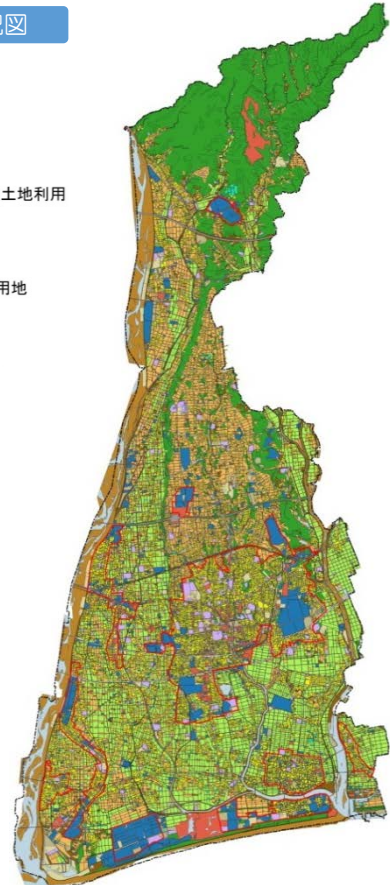
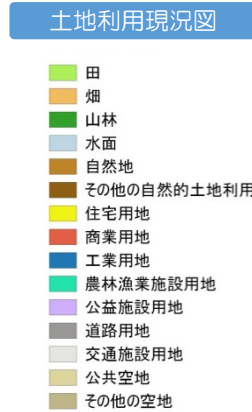


2-4 土地利用

(1) 土地利用現況

都市計画区域内では、住宅・商業・工業用地や公共施設用地等の都市的土地利用が約39%を占め、農地・山林・水面等の自然的土地利用が約61%を占めています。

市街化区域内では、90%以上が都市的土地利用となっており、その内訳を見ると、住宅用地と工業用地の占める割合が高くなっています。



単位：ha (%)

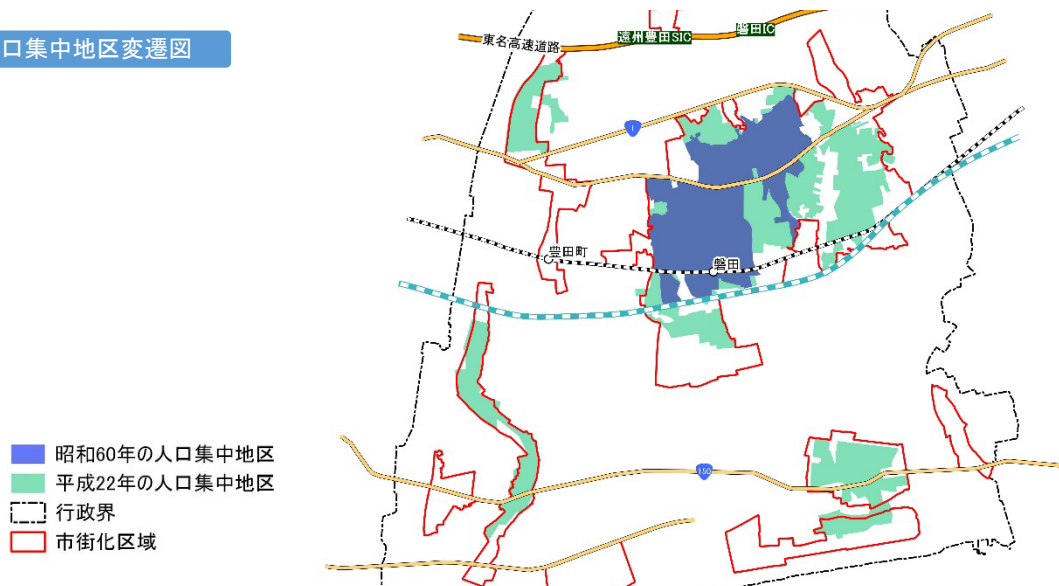
区分		面積 (割合)	区分		面積 (割合)
都市的土地利用	住宅用地	2,005.1 (12.3)	自然的土地利用	田	2,563.5 (15.7)
	商業用地	378.1 (2.3)		畑	2,413.4 (14.8)
	工業用地	1,080.1 (6.6)		山林	2,589.5 (15.9)
	農業施設用地	61.3 (0.4)		水面	812.7 (5.0)
	公共・公益施設	383.6 (2.4)		自然地	1,145.4 (7.0)
	道路用地	1,509.1 (9.3)		その他自然地	456.5 (2.8)
	交通施設用地	51.0 (0.3)		小計	9,980.9 (61.2)
	その他公的施設用地	279.9 (1.7)			
	その他の空地	567.0 (3.5)			
	小計	6,315.1 (38.8)			

出典：都市計画基礎調査 (H23年)

(2) 人口集中地区 (DID 地区)

人口集中地区 (DID 地区) の変遷を見ると、昭和60年時点で磐田駅北側や国道1号バイパス南側は商業地域を中心に展開していた市街地は、周縁部へと拡大し、その面積は平成22年までの間に約570haから約1,480haに拡大しています。

人口集中地区変遷図

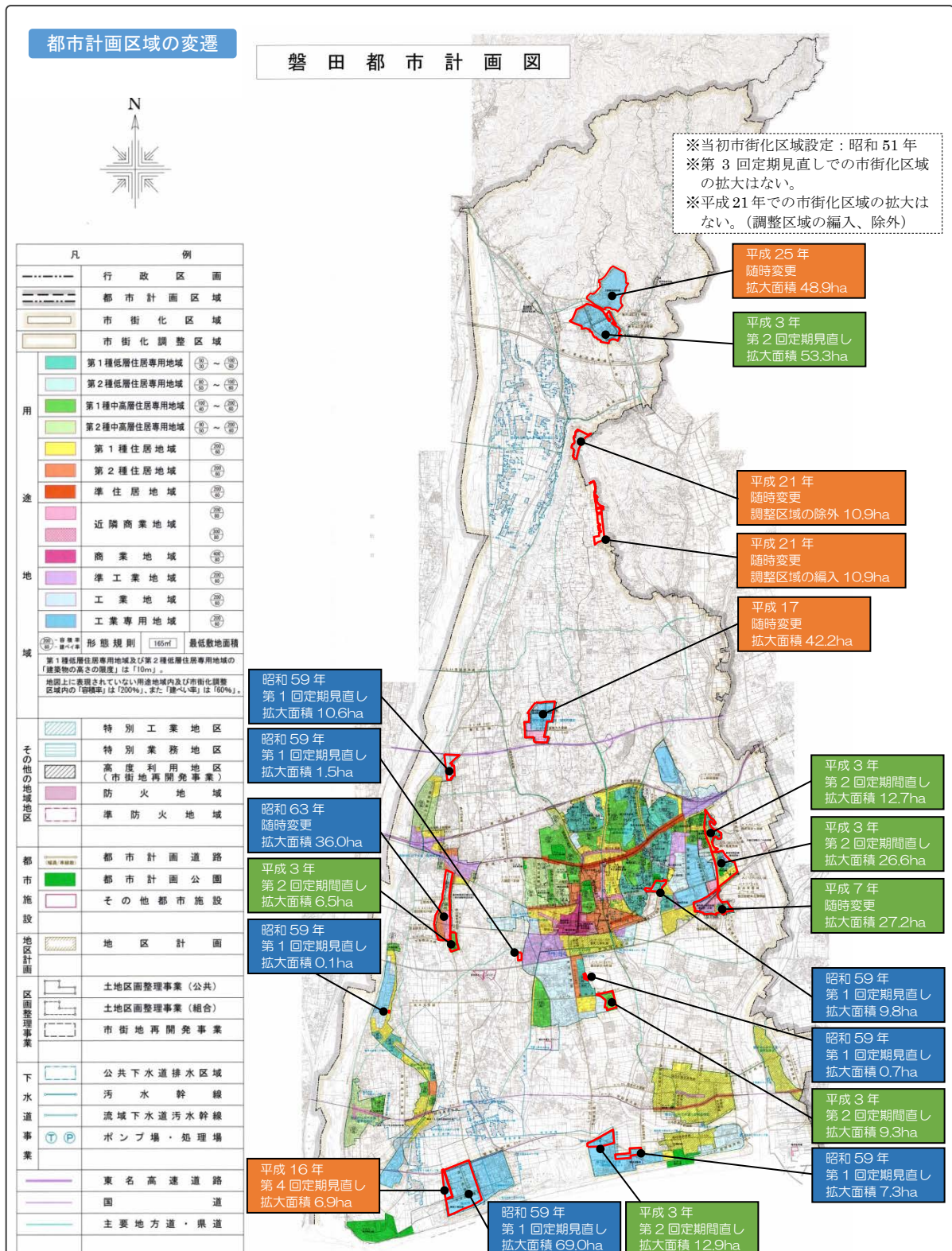


出典：都市計画基礎調査 (H23年)

(3) 都市計画区域の変遷

本市では、市域の約99%を占める16,296haを都市計画区域に指定し、そのうち2807.8haが市街化区域となっています。市街化区域は、昭和51年に区域設定されて以降、周縁部や広域幹線道路周辺において段階的に拡大しています。

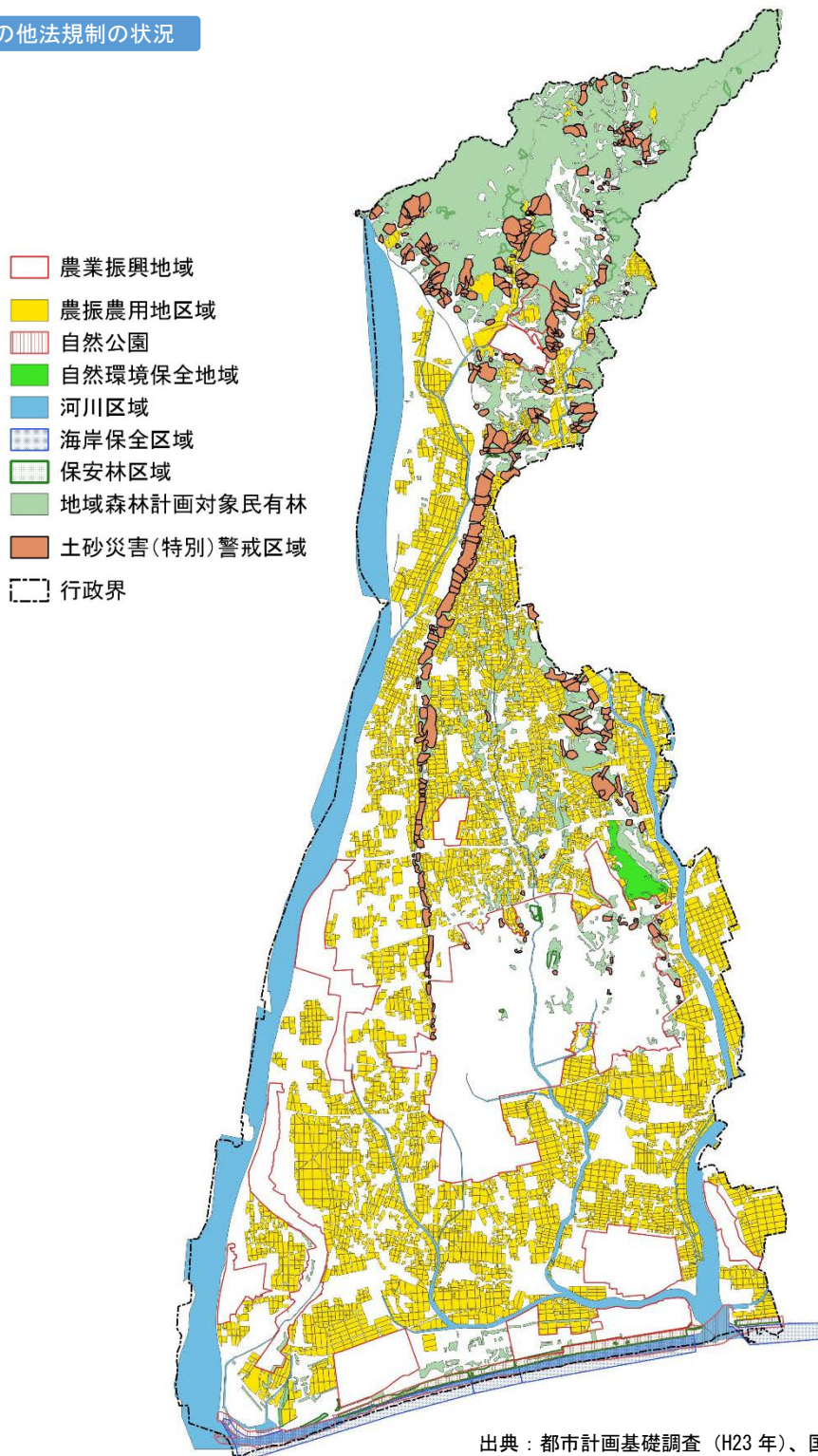
地域の特性に応じて12種類の用途地域(2807.8ha)が指定され、住居系が約59%、工業系が約36%、商業系が約5%となっています。



(4) その他法規制

都市計画に係る法規制の他に、農業振興を目的とした農業振興地域（13,062ha[※]）、農用地区域（3,955.2ha[※]）や、良好な自然環境の保全を目的とした地域森林計画対象民有林（2,674.1ha[※]）、自然環境保全地域（50.5ha[※]）、海岸保全地域（217.2ha[※]）の他、災害防止関連の区域として土砂災害（特別）警戒区域が指定されています。 ※平成23年時点

その他法規制の状況



出典：都市計画基礎調査（H23年）、国土数値情報（H22年）

2-6 道路

本市には、日本の大動脈である東名高速道路、新東名高速道路が通り、東名高速道路磐田 IC、遠州豊田 SIC が設置されています。また、新東名高速道路新磐田 SIC の設置が決定し、これまでに以上に広域交通機能が強化されます。

その他、一般国道 2 路線、主要地方道 6 路線、一般県道 15 路線が通り、交通の骨格を形成しています。

都市計画道路は、平成 27 年度末現在で 73 路線（167,280 km）を決定し、整備率は 66.4% となっています。

また、全国都市交通特性調査結果より、平日の市内の移動手段として自動車が約 7 割と最も多く、全国的に見ても高い状況にあります。

道路網整備状況図



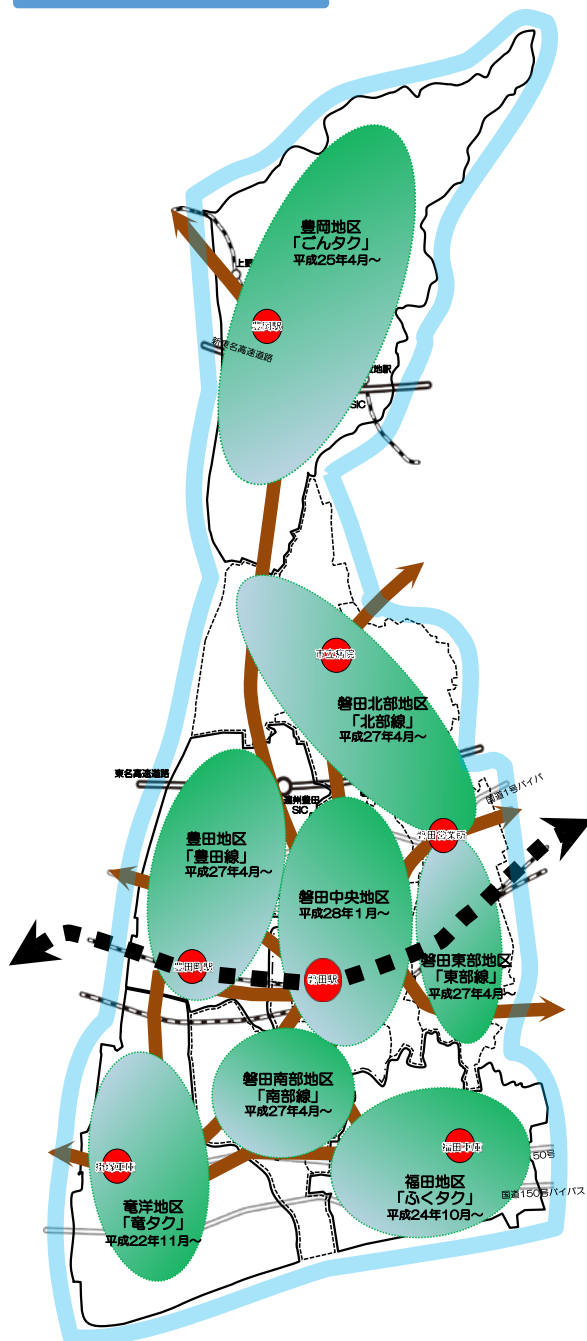
2-7 公共交通

本市には、2本の鉄道が通り JR 東海道本線には磐田駅及び豊田町駅、天竜浜名湖鉄道には上野部駅、豊岡駅及び敷地駅、平成 31 年度末には JR 東海道本線に磐田新駅の開業を予定しています。

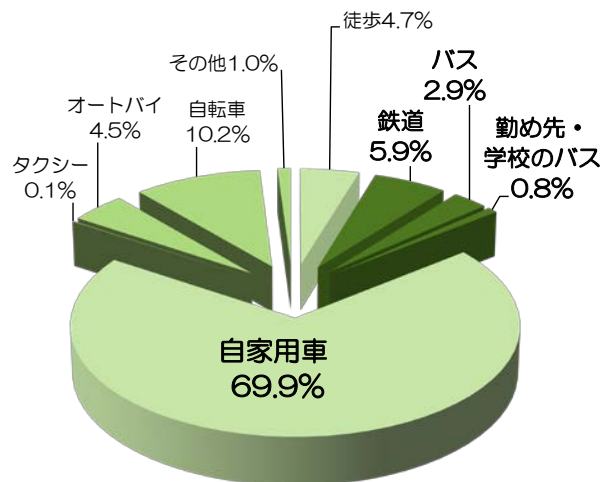
路線バスは、近隣の浜松市・袋井市等と本市を結ぶ広域路線 7 路線が運行しており、磐田駅を中心に放射状に路線網を形成しています。運行頻度の高い路線は、「磐田市立病院福田線」「中ノ町磐田線」「磐田天竜線」の 3 路線となっています。

また、全国都市交通特性調査結果より、鉄道・バスといった公共交通手段の分担率は 1 割に満たず、利用者数の減少からバス路線の縮小が続いています。このような中、交通不便地域を補完するためデマンド型乗合タクシーが導入されています。

公共交通ネットワーク図



市内の移動分担率



出典：国勢調査（H22）

凡 例

	主要バス路線
	デマンド型乗合タクシー運行地区
	主要結節点
	J R 東海道本線
	タクシー運行区域

2-8 公園

本市には、自然を活かした獅子ヶ鼻公園や竜洋海洋公園、歴史を活かした遠江国分寺史跡公園や池田の渡し公園など、特色ある公園のほか、街区公園などの身近な公園の整備を進めています。

平成26年度末時点で、265箇所、約158haの都市公園等が供用され、市民1人あたりの都市公園面積は、平成38年度の目標値21.27㎡に対して約9.3㎡となっています。

また、市民が主体となった花いっぱいコンクールなどの取り組みにより、地域緑化が進められています。



獅子ヶ鼻公園



竜洋海洋公園

2-9 防災

本市では、天竜川や太田川沿いを中心に低地では広範にわたり洪水による浸水想定区域となっており、国道1号以北のエリアには土砂災害危険箇所も多数分布しています。また、市街地内の住宅密集地等は、火災発生時の延焼火災危険予想地域となっています。

市全域が、南海トラフ地震への防災・減災対策を推進する「南海トラフ地震防災対策推進地域」に指定されています。

避難施設は、広域避難地7ヶ所、指定避難所44ヶ所、津波避難施設123ヶ所を各地域に指定し、海岸部では海岸防潮堤整備を進めています。

2-10 その他の都市施設

本市の下水道は、約3,150haのエリアで整備され、処理人口は約139,000人、普及率は約81.5%（平成28年3月31日現在）となっています。

また、下水排水のためのポンプ場を18ヶ所都市計画決定し、内14ヶ所で供用を開始しています。

その他本市には、都市施設として衛生プラント、粗大ごみ処理場、クリーンセンター、福田魚市場、聖苑があります。

3. 市民の意向

都市計画マスタープランの改定にあたり実施した市民アンケート調査では、以下のような結果が挙げられました。

実施時期：平成 27 年 9 月
配布数：3,040 件（無作為抽出）
回収数：1,640 件（53.9%）

これまでのまちづくりに対する満足度

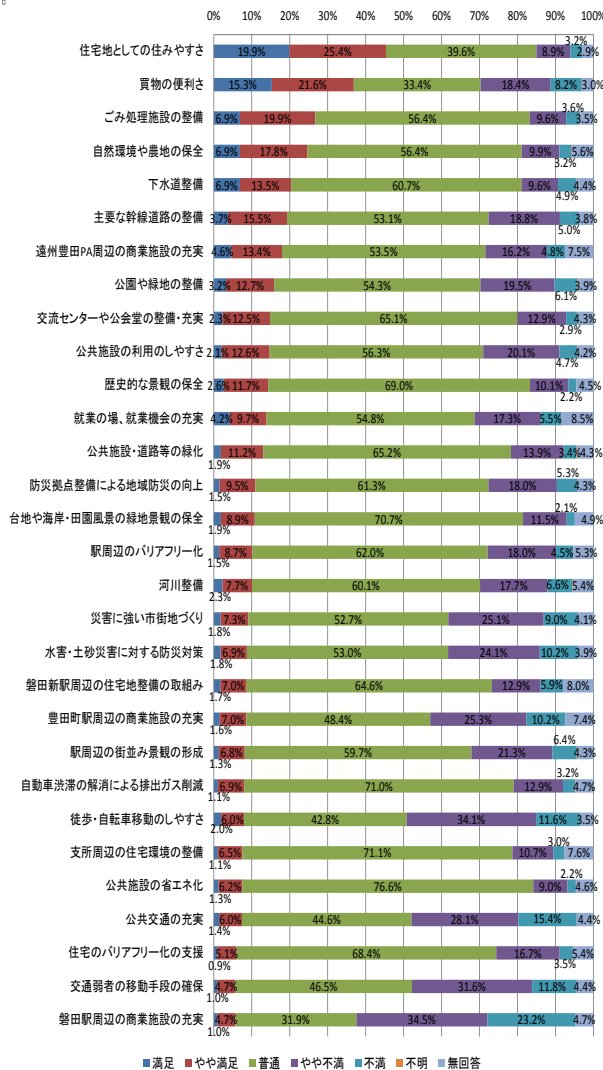
「住宅地としての住みやすさ」、「買い物の便利さ」等が満足度の高い項目としてあげられています。

一方で「磐田駅周辺の商業施設の充実」、「徒歩・自転車移動のしやすさ」、「公共交通の充実」等に対する満足度が低くなっています。

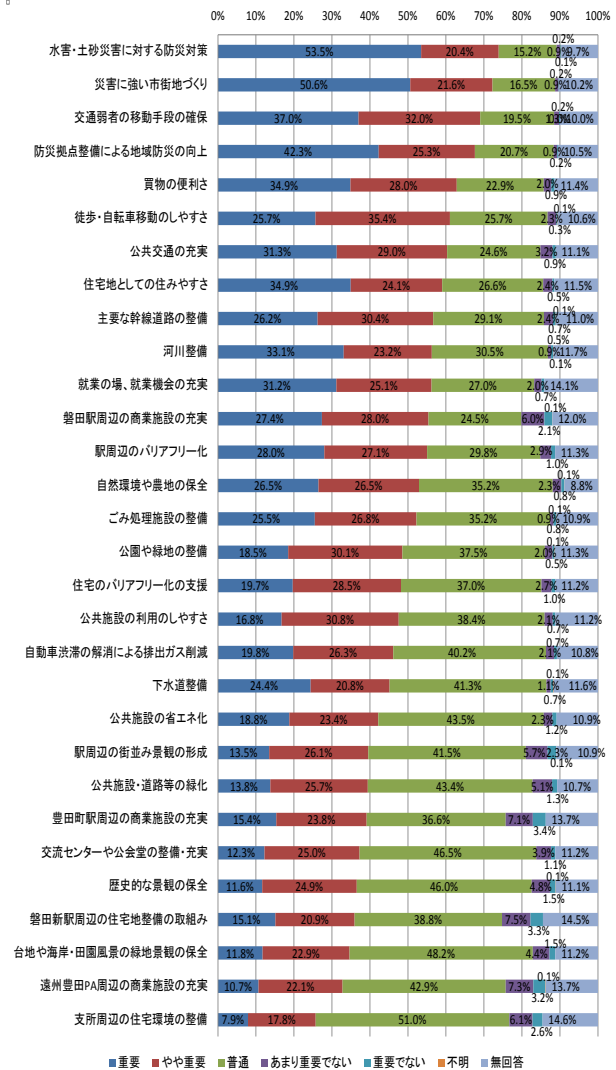
今後のまちづくりにおける重要度

今後のまちづくりにおいては、「水害・土砂災害に対する防災対策」、「災害に強い市街地づくり」、「交通弱者の移動手段の確保」等が重要視されています。

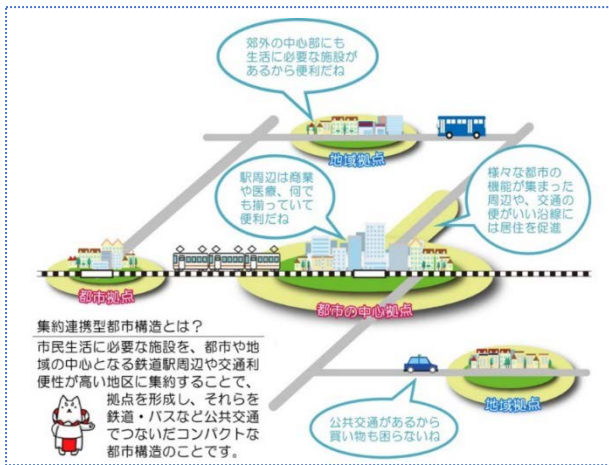
《これまでのまちづくりに対する満足度》



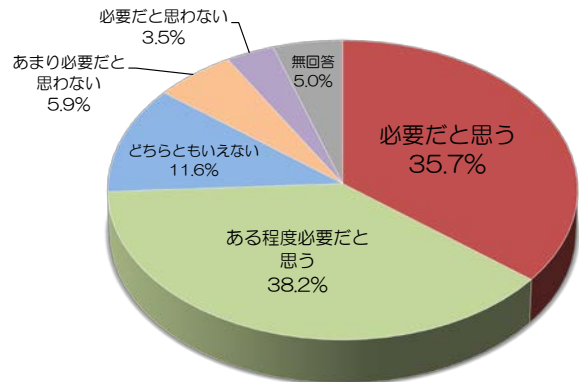
《今後のまちづくりにおける重要度》



集約連携型都市構造の必要性

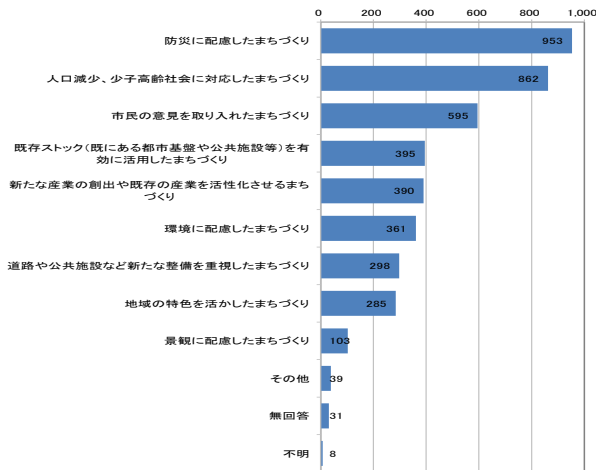


人口減少・少子高齢化の到来を背景とした「集約連携型都市構造」の考え方は、多くの回答者が「必要」としています。



マスタープランの改定にあたり重要視してほしいこと

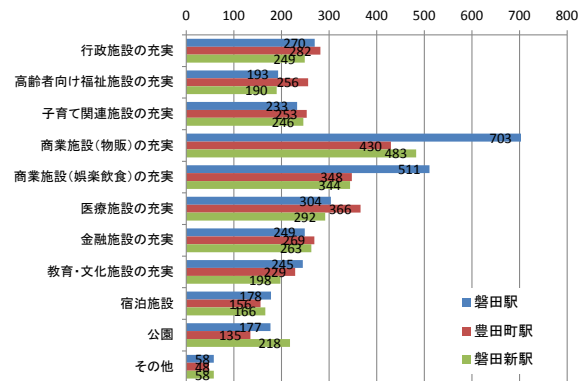
マスタープランの改定にあたり重要視してほしいこととしては、「防災に配慮したまちづくり」が最も多く、次いで「人口減少・少子高齢社会に対応したまちづくり」や「市民の意見を取り入れたまちづくり」があげられています。



まちの主な拠点（JR駅周辺）に必要な機能

磐田駅・豊田町駅のほか、新たに設置される磐田新駅に必要な都市機能としては、各駅ともに「商業施設(物販、娯楽飲食)」と「医療施設」が多くあげられています。

駅別では、磐田駅で「商業施設(物販・娯楽飲食)」、豊田町駅で「医療施設」、磐田新駅で「公園」を求める意向の割合が多くなっています。



自由意見として、以下のような内容が数多くあげられました

都市づくり全般に係る意見として「高齢化が進む将来も見据え、安心安全な住みよいまちを創造してほしい」、「地域ごとの偏りのない市全体の発展を望む」、「市の特徴を活かした磐田市らしいまちづくりの推進を望む」等があげられました。

- 分類ごとでは、「土地利用」、「道路・交通」、「防災」に係る意見が数多くあげられました。
- ・土地利用：「駅周辺はもとより、駅の無い地域でも日常生活に必要な施設となる施設の立地を期待」、「まちの活性化や就職先の確保のため郊外に工業団地をつくり企業誘致を推進」等
- ・道路・交通：「歩道の設置や狭い道路の拡幅等、安全な道路環境の整備」、「駅やIC等の交通結節点周辺の道路整備」、「交通弱者の移動の確保に資する公共交通の充実」等
- ・防災：「老朽化した建物の建替えや改修」、「大地震発生時の津波対策として避難タワーや防潮堤の整備」、「安全性の高い場所に重点的な都市基盤を整備」等

4. 都市づくりの主要課題

課題1：持続可能なまちづくりによる人口減少や高齢化への対応

市の現状等

本市の人口は、平成17年をピークに減少に転じ、今後も人口減少・高齢化の急速な進行が予測されています。本市では、市街化区域内に全人口の約55%が居住していますが、人口減少や高齢化は市街化調整区域で顕著に見込まれています。

こうした人口動向を背景に、これまで人口増加時代に整備した公共施設や都市基盤施設の老朽化が深刻となり、その維持や修繕にかかる費用の増加等により財政環境も厳しさを増すことが想定されます。また、これまで一定の人口に支えられてきた生活サービス施設の維持が困難になることも懸念されます。

市民意向

高齢化が進むと、歩いて暮らせるまちづくりや公共交通の重要性が一層高まりますが、市民意向を見ると、「徒歩・自転車での移動のしやすさ」、「公共交通の充実」に対する満足度が低く、「交通弱者の移動手段の確保」が重要とする意向が多くあげられています。

課題

今後は拡大成長を前提としたまちづくりから、既存の公共施設や生活サービス施設等の有効活用や公共交通の充実による持続可能なまちづくりへの転換により、市民の生活サービス水準や地域コミュニティの維持を図り、暮らしやすい居住環境を形成していくことが求められます。

課題2：市の活力を生み出す産業機能の充実

市の現状等

本市は、企業とともに発展してきた工業都市であり、積極的な工業団地整備や企業誘致の効果も加わって全国有数の製造品出荷額を誇っていますが、事業所数や業者数は減少傾向にあり、市の活力低下が懸念されます。

一方で、新東名高速道路の新磐田SICの設置や国道150号バイパスの整備などにより、広域交通ネットワークのポテンシャルが今後より一層高まり、産業誘致の面で更なる発展の可能性を秘めた都市であると言えます。静岡県においても、東日本大震災の発生に伴う企業ニーズの変化を踏まえ、新東名高速道路の開通効果等を活かした、内陸部のイノベーションと沿岸部のリノベーションを併せた内陸フロンティアを拓く取り組みが進められています。

市民意向

「就業の場、就業機会の充実」が重要とされ、「まちの活性化や就職先の確保に資する工業団地の形成と企業誘致」を望む意見があげられています。

課題

人口減少に伴う市の活力低下が懸念される中、広域交通基盤を活かした産業機能のより一層の充実により、今後も継続的な雇用場の確保や地域経済活性化を図り、都市の活力を持続的なものとする必要があります。

課題3：大規模災害に対する事前対策

市の現状等

本市では、大雨時の浸水想定区域や土砂災害危険箇所等が広範にわたっている他、市街地内の一部には、延焼火災危険予想地域も存在しています。安全性の高い都市づくりに向けて、ポンプ場施設の整備をはじめとする防災対策を進めていますが、地球温暖化に伴う気候変動により水害及び土砂災害の頻発化・激甚化が懸念されています。

また本市は、南海トラフ地震防災対策推進地域に指定されており、大規模地震の発生時には建物の倒壊、津波による浸水、土砂災害等が懸念され、事前対策が求められています。

市民意向

「水害・土砂災害に対する防災対策」、「災害に強い市街地づくり」が今後のまちづくりにおいて特に重要であるとされています。

課題

人的・物的被害を最小限に抑えるため、引き続き海岸部の防潮堤や防災施設の整備、避難対策の実施等、ハード・ソフトの両面から総合的な取り組みを推進し、都市の安全性を高めていくことが重要となります。

課題4：広域都市圏に対応した都市の骨格と中心の創出

市の現状等

本市は、旧来から東西交通の要衝で政治文化の中心として発展してきた都市です。静岡県西部地域で浜松市に次ぐ都市であり、広域圏における中核都市としての役割を担っています。このような中、磐田駅周辺整備が完了し、さらにはJR磐田新駅の開業、新磐田SICの供用開始を予定しています。

市民意向

本市では、磐田駅周辺に中心市街地を形成し、これまでに行ってきた橋上駅舎化や南北自由通路の設置、周辺の道路整備、土地区画整理事業や市街地再開発事業等により基盤が整ってきました。しかし、中心市街地の賑わいは低下し、市民意向をみても「磐田駅周辺の商業施設の充実」に対する満足度が低くなっています。

課題

広域圏の結びつきを強化する広域連携軸の形成や、まちの顔となり市民・来訪者の活動の場となる中心市街地の充実により、人・モノの流れや交流を効果的に促す中核都市にふさわしい都市構造を構築していくことが重要となります。

課題5：豊かな自然的環境や歴史・文化的環境の保全と活用

市の現状等

本市は、桶ヶ谷沼に代表される貴重な自然環境をはじめ、磐田原台地の斜面緑地、北部の森林地域、南部の遠州灘海岸、天竜川・太田川水系の水辺など、良好な自然資源に恵まれています。これらの自然資源は、環境面のみならず、景観・観光・防災等の様々な面で重要な空間となっています。

また、遠江国分寺に代表される歴史やジュピロ磐田を通じたスポーツ文化活動などの魅力も豊富に備えています。

市民意向

「市の特徴を活かした磐田市らしいまちづくりの推進」を望む意見があげられています。

課題

市を特徴づける自然及び歴史・文化的資源の適切な保全・活用を図ります。また、無秩序な都市的土地利用の拡大を抑制するとともに、身近な緑地や農地の保全・調和に努め、環境への配慮を進めていくことが求められます。

課題6：地域の特性・課題に応じたまちづくりの展開

市の現状等

本市は、1市3町1村の合併により誕生した都市であり、市域も広範にわたっていることから、地域ごとに特性や居住環境が異なっています。そのため、より良い都市づくりのために解決すべき課題も多種多様にわたりますが、厳しい財政環境の中、行政が主体となって全ての課題に対応していくことは困難な状況です。

市民意向

「市民の意向を取り入れたまちづくり」を望む意向が多くあげられています。

課題

今後のまちづくりにおいては、行政主体のまちづくりから民間の活力を活かしたまちづくりへの転換が求められています。このような中、まちづくりの推進にあたっては、これまで以上に地域の特性を把握し、市民・NPO・企業等の意向を十分に踏まえ、まちづくりを進めていくことが重要となります。

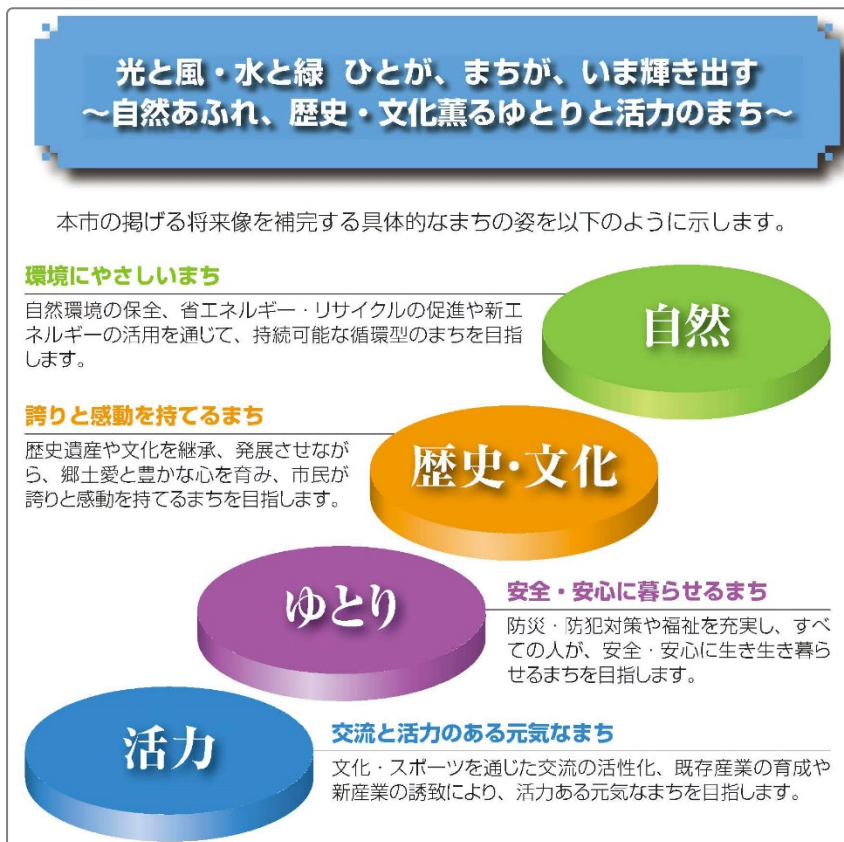
2章 全体構想

1. 将来都市像と都市づくりの目標

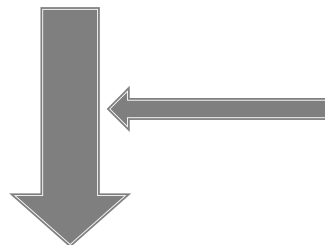
1-1 将来都市像

総合計画基本構想に示される都市の将来像や、今後の都市づくりにおいて考慮すべき社会情勢を踏まえ、都市計画マスタープランにおける将来都市像を以下のとおりとします。

《総合計画における将来都市像》



※将来都市像については、第2次総合計画の将来像を踏まえて検討していく。



- 《都市づくりにおいて考慮すべき社会情勢》
- ◇人口減少・超高齢社会の到来
 - ◇安全・安心に対する社会的要請の高まり
 - ◇地球的な環境問題の顕在化
 - ◇都市間競争の激化
 - ◇市民ニーズの多様化・広域化

《都市計画マスタープランにおける将来都市像》

自然と共生し文化の薫る 生活快適都市 磐田

豊富な緑・水の自然環境や田園環境との共生、魅力的な歴史・文化的資源の活用により、豊かなライフスタイルを実現するゆとりと活力あふれる都市を目指します。

1-2 都市づくりの目標

前記の課題に対応し、将来都市像を実現するための都市づくりの目標として以下の4つを定めます。

①磐田市の特性を活かしたコンパクト・プラス・ネットワーク型の都市づくり

☛都市づくりの課題（1）、（4）に対応

人口減少・高齢化が進む中、市民が暮らしやすい居住環境を形成するため、JR 駅周辺や地域住民の生活を支えきた点在するまちの拠点を公共交通でネットワーク化することにより、コンパクト+ネットワーク型の都市づくりを進めていきます。

特に旧来からまちの中心であった磐田駅周辺は、これまでに整備した都市基盤を有効に活かしつつ、商業施設のほか日常生活サービス施設の誘導を図り、求心性を持つ都市づくりを進めていきます。また、都市機能の集約により低炭素型の都市づくりにもつながります。

②広域都市基盤を活かした市の活力を高める都市づくり

☛都市づくりの課題（2）に対応

人口減少下において都市の活力を持続的なものとしていくため、東名高速道路・新東名高速道路や国道等の広域交通基盤を有効に活用し、企業の産業活動の場となる新たな工業・流通系土地利用の形成を進めます。また、既存の工業団地等の機能維持・拡充を図ることにより、将来にわたって本市の活力を高め、継続した雇用の場の確保を進めていきます。

③効果的な都市基盤整備や土地利用の適正誘導による安全性の高い都市づくり

☛都市づくりの課題（3）に対応

市民が安全に暮らせ、企業も安心して操業を続けられる環境形成に向け、災害発生時の被害を未然に防ぐための都市基盤や防災施設の整備とともに、災害発生時の円滑な対応を可能とする緊急輸送路や避難施設等の充実を図ります。また、災害リスクの高い箇所については開発を抑制し、様々な面から安全性の高い都市づくりを進め、防災関連計画との整合も図ります。

④地域の特性を活かした官民連携による都市づくり

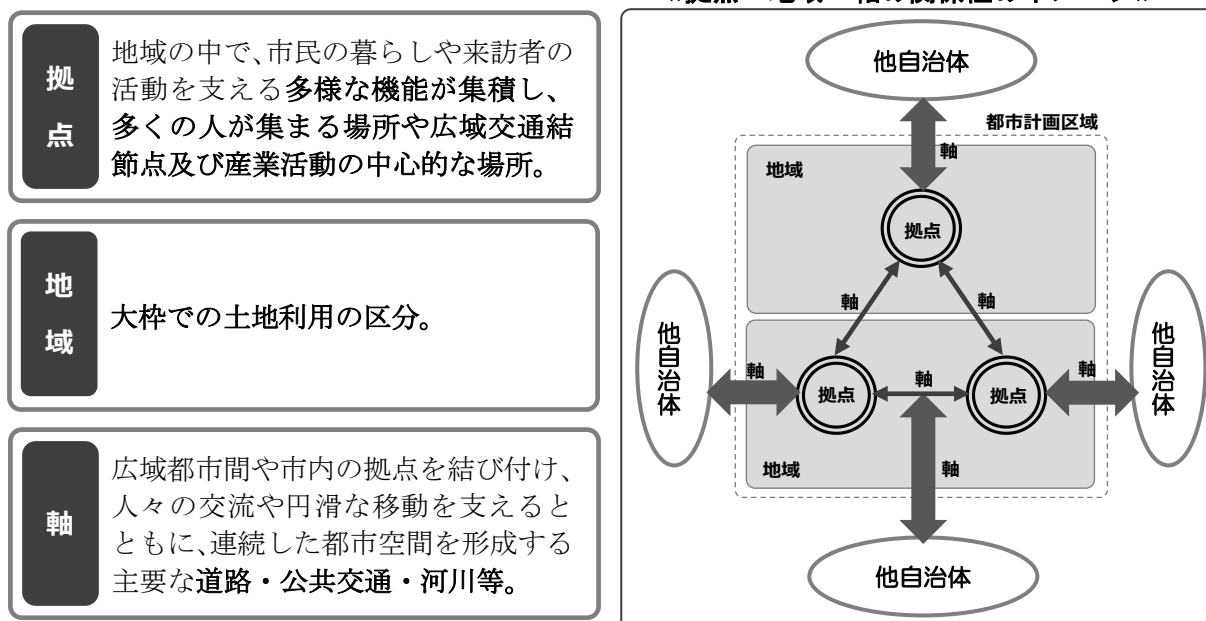
☛都市づくりの課題（5）、（6）に対応

本市の豊かな自然や歴史・文化資源を後世に継承し、市の魅力を守り高めていくとともに、地域の多様な課題に対応していくため、市民・事業者・行政の連携のもと、各地域の特性を活かした都市づくりを進めていきます。

2. 将来都市構造

2-1 将来都市構造とは

将来都市構造は、市の成り立ちや将来の人口見通し等を踏まえ、将来の都市の骨格構造を示すものであり、「拠点」、「地域」、「軸」の三つの要素により構成します。



2-2 磐田市における将来都市構造構築の二つの視点

都市づくりの目標の実現に向けて本市の将来都市構造を考える上では、大きく以下の二つの視点が必要となります。

(1) 市民の持続可能な暮らしや自然との共生を実現する視点

一つ目は、人口減少・高齢化への対応が求められている今、本市においては拡大型の都市づくりを進めるのではなく、旧来から地域住民の生活を支えてきた拠点に日常生活サービス施設を誘導し、それら拠点を公共交通で結ぶことで、コンパクトにまとまりのある市街地を形成し、将来にわたって持続可能な暮らしを実現していきます。

(2) 産業活性化により市の活力を高める視点

二つ目は、今後想定される人口減少下においても都市の活力を維持するため、広域交通基盤を活かした産業の誘致を進め、雇用の場の確保を図っていきます。

次ページ以降では、この二つの視点から将来都市構造の考え方を示します。

2-3 磐田市が目指す将来都市構造

(1) 市民の持続可能な暮らしや自然との共生を実現する都市構造

既存の都市機能の分布状況や市街化調整区域を含めた上で、JR 鉄道駅や庁舎周辺等を「拠点」、住宅地や農地など大枠での土地利用区分を「地域」、道路や公共交通、河川を「軸」とし、市民の持続可能な暮らしや自然と共生した都市構造を構築します。

① 拠点

中心都市拠点

磐田駅周辺を「中心都市拠点」として位置付け、広域から多くの人を受け入れる玄関口として、商業・医療・福祉・子育て・教育等、多様な都市機能の集積や都市型住宅を誘導します。

都市拠点

豊田町駅周辺及び磐田新駅周辺を「都市拠点」として位置付け、広域から多くの人を受け入れる玄関口として、賑わい創出や地域住民の日常生活に必要な施設や居住を誘導します。

地域拠点

豊田、竜洋、福田地区の地域サービスを主体とした商業・業務機能等が集積し、地域住民の生活を支える場を「地域拠点」として位置付け、日常生活に必要な施設や居住を誘導します。

集落拠点

豊岡駅周辺を「集落拠点」として位置付け、環境に配慮したゆとりある集落地の形成を図ります。

交流・レクリエーション拠点

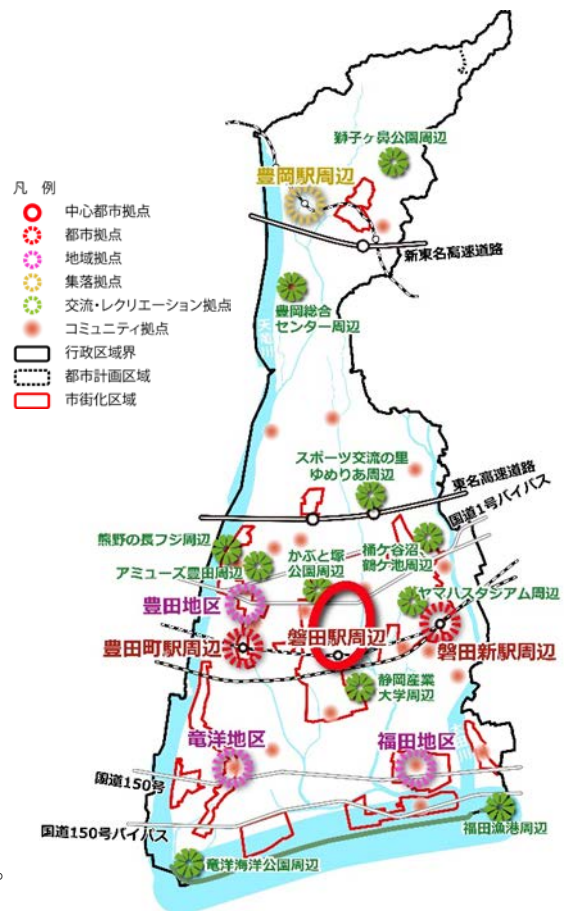
良好な自然資源や歴史文化を有し、市民や来訪者の交流の場となっているエリアを「交流・レクリエーション拠点」として位置付け、市民や来訪者が快適に過ごせるための環境維持や機能充実を図ります。

- ・ 竜洋海洋公園周辺
- ・ 豊岡総合センター周辺
- ・ かぶと塚公園周辺
- ・ 獅子ヶ鼻公園周辺
- ・ 桶ヶ谷沼、鶴ヶ池周辺
- ・ 熊野の長フジ周辺
- ・ アミューズ豊田周辺
- ・ 福田漁港周辺
- ・ 静岡産業大学周辺
- ・ ヤマハスタジアム周辺
- ・ スポーツ交流の里ゆめりあ周辺

コミュニティ拠点

地域における住民の交流を促進し、住み良いまちづくりを進めるための交流センター周辺を「コミュニティ拠点」として位置付け、都市拠点や地域拠点を補完する日常的な暮らしの支えに必要な施設の誘導を検討します。

《拠点配置イメージ図》



②地域

利便性の高い市街地地域

市街化区域内において、駅からの徒歩圏や基幹的な路線バスの沿線等、公共交通の利便性が高く、将来にわたり一定の人口密度を保てるエリアを「利便性の高い市街地地域」として位置付け、居住や医療・商業・福祉施設等の都市機能の誘導により、市民の生活サービス水準の向上を図ります。

一般市街地地域

市街化区域内において、利便性の高い市街地地域以外のエリアを「一般市街地地域」として位置付け、用途地域に応じたゆとりある良好な市街地環境の形成を図ります。

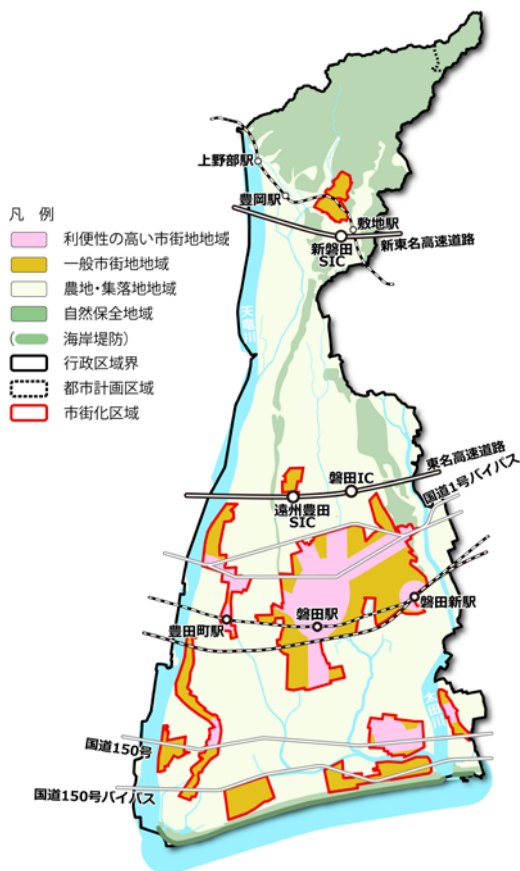
農地・集落地地域

市街化調整区域内の農地と集落が共存するエリアを「農地・集落地地域」として位置付け、引き続き市街化を抑制し、自然と共生したゆとりある空間形成を基本とします。

自然保全地域

市北部の森林地域や磐田原台地の斜面樹林地、遠州灘沿岸の樹林地等のまとまった緑地を「自然保全地域」として位置付け、保全を図ります。なお、遠州灘沿岸の緑地は、津波から都市を守る海岸堤防機能を兼ね備えたものとしします。

《地域配置イメージ図》



③軸

《軸配置イメージ図》

〇 広域連携軸

広域都市間を結ぶ高速道路や主要な幹線道路を「広域連携軸」として位置付け、広域交通の円滑な処理や産業活動を支える道路としての機能維持、充実を図ります。

- ・東名高速道路
- ・新東名高速道路
- ・国道1号バイパス
- ・国道150号バイパス
- ・(仮称)浜松小笠山間広域幹線道路

● 地域連携軸

広域連携軸と各地域間を結び、市内の移動円滑化を図る道路を「地域連携軸」として位置付け、市内の連携を強化する道路としての機能維持、充実を図ります。



《広域連携軸を補完し、東西間の連携を確保する路線》

- ・国道150号
- ・(県)磐田袋井線
- ・(県)浜松袋井線
- ・(県)浜北袋井線
- ・(県)掛川天竜線
- ・(都)城ノ越線
- ・(都)磐田笠井線
- ・(都)宮里大久保線
- ・(都)磐田袋井線
- ・(都)磐田細江線
- ・(都)西貝塚明ヶ島線
- ・(都)見付本通線

《市内南北間の連携を確保する路線》

- ・(県)磐田天竜線
- ・(県)横川磐田線
- ・(県)磐田駅天竜線
- ・(県)豊田竜洋線
- ・(県)磐田福田線
- ・(県)磐田停車場長野線
- ・(都)中央幹線
- ・(都)森下勾坂線
- ・(都)三ヶ野鎌田線
- ・(都)竜洋磐田豊田線
- ・(都)豊島加茂線
- ・(都)東部台地線
- ・(都)小立野豊田線
- ・(都)駒場竜洋中島線
- ・(都)福田西幹線
- ・(都)見付岡田線
- ・(都)一色塩新田線
- ・(都)向岡東小島線
- ・(市)藤上原岩井幹線

◀▶ 公共交通軸

鉄道及び拠点を結ぶ基幹的なバス路線を「公共交通軸」として位置付け、活発な都市活動や多くの人の交流を支える JR 鉄道駅と日常的な生活の利便性を支える基幹的なバス路線の移動環境の確保を図ります。

— 水辺の軸

遠州灘をはじめ、天竜川や太田川等の主要な河川空間を「水辺の軸」として位置付け、連続した自然空間による良好な景観形成や都市に潤いを与える貴重なオープンスペースとして保全・活用を図ります。

(2) 産業活性化により市の活力を高める都市構造

東名高速道路や新東名高速道路 IC 周辺等の「産業拠点」、既存の工業集積地等を中心とした「産業地域」、これら拠点と地域を結ぶ「産業軸」を配置し、将来にわたり市の活力を高められる都市構造を構築します。



産業拠点

企業誘致等においてポテンシャルの高い高速道路 IC 周辺や、工業都市として本市の発展を支えてきた中心的な産業集積地を「産業拠点」として位置付け、新たな産業形成や既存工業地の維持・拡充を図ります。

- ・ 磐田 IC 周辺
- ・ 新磐田 SIC 周辺
- ・ 福田南部工専地区
- ・ 岩井工専地区
- ・ 駒場工業団地
- ・ さぎさか工業団地
- ・ 遠州豊田 SIC 周辺
- ・ 福田漁港周辺
- ・ 竜洋南部工専地区
- ・ 磐田東部工業団地
- ・ 十束工業団地
- ・ 松之木島工業地区

産業地域

既存の工業集積地を「産業地域」として位置付け、企業立地のための環境整備を図ります。また、周辺の土地利用や環境・法規制状況等を考慮しつつ、機能の拡充を図ります。

産業軸

本市の外周部に位置する既存の工業集積地と高速道路 IC を結ぶ道路を「産業軸」として位置付け、大型車等の円滑な通行環境の確保を図ります。また、道路整備済みの沿線地域においては、周辺の土地利用や環境・法規制状況等を考慮しつつ、産業の立地を検討します。

- ・ 国道 150 号バイパス
- ・ (県) 横川磐田線
- ・ (都) 城ノ越線
- ・ (都) 向岡東小島線
- ・ (都) 森下勾坂線
- ・ (市) 藤上原岩井幹線
- ・ (県) 豊田竜洋線
- ・ (県) 磐田インター線
- ・ (都) 駒場竜洋中島線
- ・ (都) 東部台地線
- ・ (都) 富里大久保線
- ・ (市) 大久保藤上原幹線
- ・ (県) 浜松袋井線
- ・ (都) 磐田笠井線
- ・ (都) 西貝塚明ヶ島線
- ・ (都) 小立野豊田線
- ・ (都) 三ヶ野鎌田線

《都市構造イメージ図》



市全体の『将来都市構造図』

凡例

拠点	中心都市拠点
	都市拠点
	地域拠点
	集落拠点
	産業拠点
	交流・レクリエーション拠点
地域	利便性の高い市街地地域
	一般市街地地域
	産業地域
	農地・集落地地域
	自然保全地域
	海岸堤防
軸	広域連携軸(高速道路、広域幹線道路)
	地域連携軸(一般・補助幹線道路)
	公共交通軸(鉄道、基幹バス)
	産業軸
各種区域	行政区境界
	都市計画区域
	市街化区域

