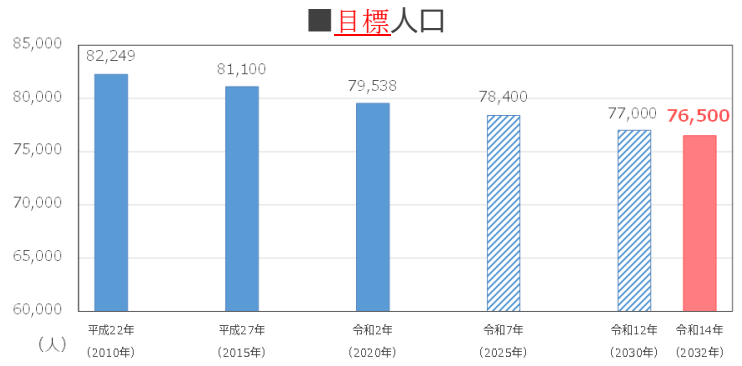
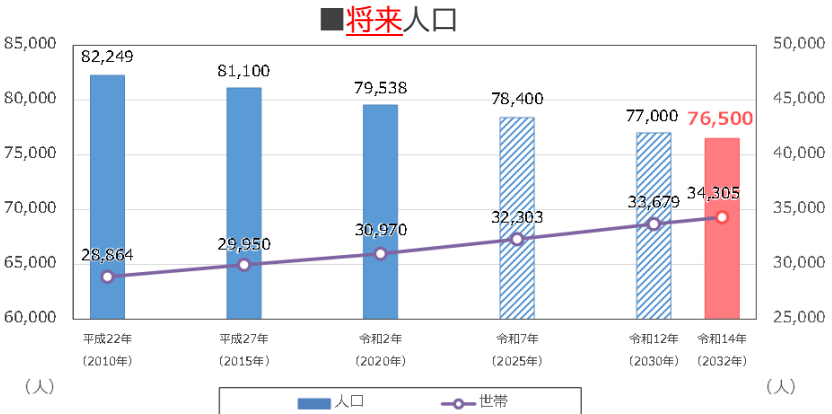


頁数 (変更後)	変更前 (第2回提示資料)	変更後 (今回提示資料)																																			
48	<p>1-2 まちづくりの目標</p> <p>目標1：みんなが快適で住みやすいまち</p> <p>○誰もが利用しやすい公共交通網の形成</p> <p>異なる交通手段が相互に接続する交通ネットワークを構築・維持し、市民の移動手段を確保します。</p>	<p>1-2 まちづくりの目標</p> <p>目標1：みんなが快適で住みやすいまち</p> <p>○誰もが利用しやすい公共交通網の形成</p> <p>多様な交通手段が相互に接続する交通ネットワークを構築・維持し、市民の移動手段を確保します。</p>																																			
49	<p>目標4：将来にわたって持続可能なまち</p> <p>○生活圈を踏まえた既存ストックの効率的な維持・更新</p> <p>都市施設の機能の効率的な維持・高質化を図るため、コンパクトな都市構造を生かした計画的な土地利用の推進にあわせ、計画的な修繕・更新・再整備を推進します。</p>	<p>目標4：将来にわたって持続可能なまち</p> <p>○生活圈を踏まえた既存ストックの効率的な維持・更新</p> <p>都市施設の機能や都市空間の効率的な維持・高質化を図るため、コンパクトな都市構造を生かした計画的な土地利用の推進にあわせ、計画的な修繕・更新・再整備を推進します。</p>																																			
50	<p>1-3 将来の市街地規模</p> <p>(1) 将来人口</p>  <table border="1"> <caption>目標人口</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成22年 (2010年)</td> <td>82,249</td> </tr> <tr> <td>平成27年 (2015年)</td> <td>81,100</td> </tr> <tr> <td>令和2年 (2020年)</td> <td>79,538</td> </tr> <tr> <td>令和7年 (2025年)</td> <td>78,400</td> </tr> <tr> <td>令和12年 (2030年)</td> <td>77,000</td> </tr> <tr> <td>令和14年 (2032年)</td> <td>76,500</td> </tr> </tbody> </table>	年	人口 (人)	平成22年 (2010年)	82,249	平成27年 (2015年)	81,100	令和2年 (2020年)	79,538	令和7年 (2025年)	78,400	令和12年 (2030年)	77,000	令和14年 (2032年)	76,500	<p>1-3 将来の市街地規模</p> <p>(1) 将来人口</p>  <table border="1"> <caption>将来人口</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口 (人)</th> <th>世帯 (世帯)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>平成22年 (2010年)</td> <td>82,249</td> <td>28,864</td> </tr> <tr> <td>平成27年 (2015年)</td> <td>81,100</td> <td>29,950</td> </tr> <tr> <td>令和2年 (2020年)</td> <td>79,538</td> <td>30,970</td> </tr> <tr> <td>令和7年 (2025年)</td> <td>78,400</td> <td>32,303</td> </tr> <tr> <td>令和12年 (2030年)</td> <td>77,000</td> <td>33,679</td> </tr> <tr> <td>令和14年 (2032年)</td> <td>76,500</td> <td>34,305</td> </tr> </tbody> </table> <p>※世帯数、凡例の追加</p>	年	人口 (人)	世帯 (世帯)	平成22年 (2010年)	82,249	28,864	平成27年 (2015年)	81,100	29,950	令和2年 (2020年)	79,538	30,970	令和7年 (2025年)	78,400	32,303	令和12年 (2030年)	77,000	33,679	令和14年 (2032年)	76,500	34,305
年	人口 (人)																																				
平成22年 (2010年)	82,249																																				
平成27年 (2015年)	81,100																																				
令和2年 (2020年)	79,538																																				
令和7年 (2025年)	78,400																																				
令和12年 (2030年)	77,000																																				
令和14年 (2032年)	76,500																																				
年	人口 (人)	世帯 (世帯)																																			
平成22年 (2010年)	82,249	28,864																																			
平成27年 (2015年)	81,100	29,950																																			
令和2年 (2020年)	79,538	30,970																																			
令和7年 (2025年)	78,400	32,303																																			
令和12年 (2030年)	77,000	33,679																																			
令和14年 (2032年)	76,500	34,305																																			

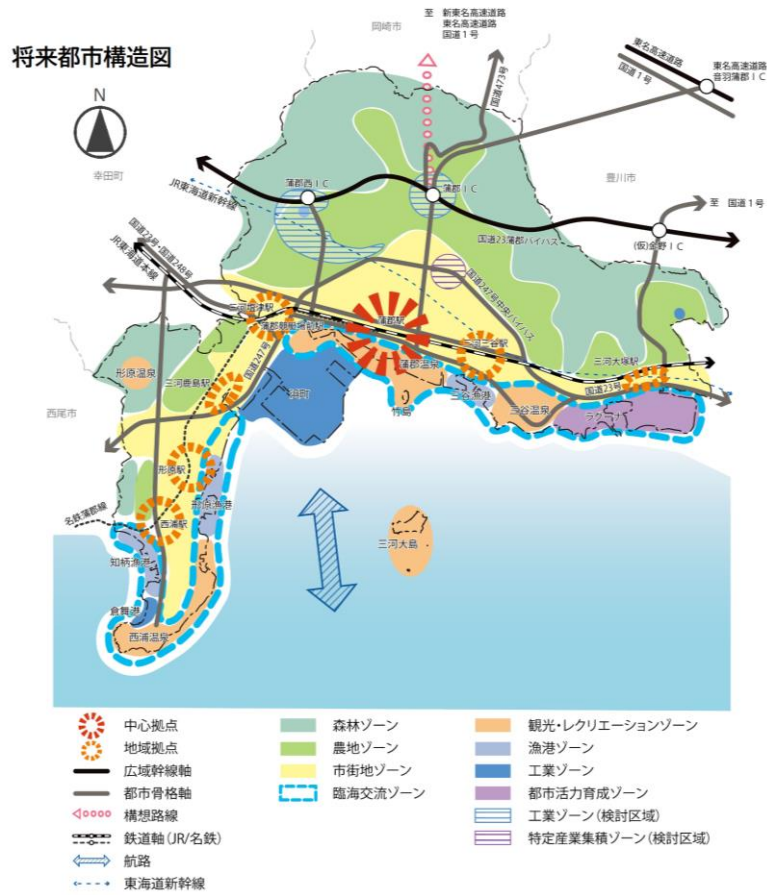
頁数 (変更後)	変更前 (第2回提示資料)	変更後 (今回提示資料)																																						
50	<p data-bbox="286 181 533 217">(2) 将来産業規模</p> <p data-bbox="286 280 1160 408"> 目標年度における将来産業規模は、市内の主要な産業における市内総生産額の近年の推移や今後の見込みを踏まえ <u>168,575 百万円</u>と設定します。 </p> <div data-bbox="286 507 1120 916"> <p data-bbox="613 513 815 545">■ <u>目標産業規模</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>規模 (人)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成26年 (2014年)</td><td>126,922</td></tr> <tr><td>平成27年 (2015年)</td><td>133,454</td></tr> <tr><td>平成28年 (2016年)</td><td>142,499</td></tr> <tr><td>平成29年 (2017年)</td><td>146,396</td></tr> <tr><td>平成30年 (2018年)</td><td>146,407</td></tr> <tr><td>令和14年 (2032年)</td><td>168,575</td></tr> </tbody> </table> </div>	年度	規模 (人)	平成26年 (2014年)	126,922	平成27年 (2015年)	133,454	平成28年 (2016年)	142,499	平成29年 (2017年)	146,396	平成30年 (2018年)	146,407	令和14年 (2032年)	168,575	<p data-bbox="1196 181 1442 217">(2) 将来産業規模</p> <p data-bbox="1196 280 2069 408"> 目標年度における将来産業規模は、市内の主要な産業における市内総生産額の近年の推移や今後の見込みを踏まえ <u>261,146 百万円</u>と設定します。 </p> <div data-bbox="1196 507 2029 1021"> <p data-bbox="1532 513 1733 545">■ <u>将来産業規模</u></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>年度</th> <th>規模 (百万円)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>平成21年 (2009年)</td><td>207,511</td></tr> <tr><td>平成22年 (2010年)</td><td>192,629</td></tr> <tr><td>平成23年 (2011年)</td><td>194,819</td></tr> <tr><td>平成24年 (2012年)</td><td>241,574</td></tr> <tr><td>平成25年 (2013年)</td><td>216,364</td></tr> <tr><td>平成26年 (2014年)</td><td>204,269</td></tr> <tr><td>平成27年 (2015年)</td><td>216,736</td></tr> <tr><td>平成28年 (2016年)</td><td>215,577</td></tr> <tr><td>平成29年 (2017年)</td><td>223,557</td></tr> <tr><td>平成30年 (2018年)</td><td>222,887</td></tr> <tr><td>令和14年 (2032年)</td><td>261,146</td></tr> </tbody> </table> </div> <p data-bbox="1196 1050 1496 1082">※将来産業規模の見直し</p>	年度	規模 (百万円)	平成21年 (2009年)	207,511	平成22年 (2010年)	192,629	平成23年 (2011年)	194,819	平成24年 (2012年)	241,574	平成25年 (2013年)	216,364	平成26年 (2014年)	204,269	平成27年 (2015年)	216,736	平成28年 (2016年)	215,577	平成29年 (2017年)	223,557	平成30年 (2018年)	222,887	令和14年 (2032年)	261,146
年度	規模 (人)																																							
平成26年 (2014年)	126,922																																							
平成27年 (2015年)	133,454																																							
平成28年 (2016年)	142,499																																							
平成29年 (2017年)	146,396																																							
平成30年 (2018年)	146,407																																							
令和14年 (2032年)	168,575																																							
年度	規模 (百万円)																																							
平成21年 (2009年)	207,511																																							
平成22年 (2010年)	192,629																																							
平成23年 (2011年)	194,819																																							
平成24年 (2012年)	241,574																																							
平成25年 (2013年)	216,364																																							
平成26年 (2014年)	204,269																																							
平成27年 (2015年)	216,736																																							
平成28年 (2016年)	215,577																																							
平成29年 (2017年)	223,557																																							
平成30年 (2018年)	222,887																																							
令和14年 (2032年)	261,146																																							

頁数 (変更後)	変更前（第2回提示資料）	変更後（今回提示資料）
51	<p>(3) 将来の市街地規模</p> <p>①住宅用地</p> <p>将来人口は、現況と比較して減少する<u>想定です。しかし、世帯数の増加が見込まれることとあわせて戸建て住宅に居住する割合が多いことから、おおむね現在の市街化区域で、都市的低未利用地の有効活用を図ることで、将来的に必要なと見込まれる住宅用地が確保される状況です。</u></p>	<p>(3) 将来の市街地規模</p> <p>①住宅用地</p> <p>将来人口は、現況より減少する<u>想定ですが、世帯数は増加することが見込まれています。これらのことを踏まえて、目標年度において必要と見込まれる住宅用地規模を検討しました。</u></p> <p><u>結果としては、現在の市街化区域内の都市的低未利用地の有効活用を図ることで、将来的に必要なと見込まれる住宅用地がおおむね確保出来る見込みです。</u></p> <p style="text-align: center;">■住宅用地の算定の流れ</p> <pre> graph TD A[目標年次の人口] --> B[住宅用地の確保が必要な世帯数] C[世帯当たり人員] --> B B --> D[必要な住宅用地面積] E[世帯当たりの住宅用地面積] --> D D --> F[市街地(住宅用地)の拡大の必要性] G[市街化区域内で住宅用地として活用可能な面積] --> F </pre> <p>※フロー図の追加</p>

頁数 (変更後)	変更前 (第2回提示資料)	変更後 (今回提示資料)
51	<p>②産業用地</p> <p>将来産業規模は、現況より増加する想定です。<u>金額で算定している産業規模を面積当たりに換算したところ、現在の市街化区域内に存在する都市的低未利用地を産業用地に転用した場合でも、新たに約 55ha の産業用地が必要となります。</u></p>	<p>②産業用地</p> <p>将来産業規模は、現況より増加する想定です。<u>このことを踏まえて、目標年度において必要と見込まれる産業用地規模を検討しました。</u></p> <p><u>結果としては、現在の市街化区域内の都市的低未利用地等の有効活用を図ったうえで、新たな産業用地が 66ha 必要となります。</u></p> <p style="text-align: center;">■産業用地の算定の流れ</p> <pre> graph TD A[目標年次の産業規模] --> B[必要な産業用地面積] C[単位面積当たりの市内総生産額] --> B B --> D[市街地(産業用地)の拡大の必要性] E[市街化区域内で産業用地として活用可能な面積] --> D </pre> <p>※フロー図の追加</p>

頁数 (変更後)	変更前 (第 2 回提示資料)	変更後 (今回提示資料)
52	<p data-bbox="280 183 533 215">1-4 将来都市構造</p> <p data-bbox="280 272 1160 400"> 将来都市構造は、<u>市民生活や来訪者の活動の中心となる「拠点」、拠点間をつなぐ基幹的な「交通軸」及び、おおまかな土地利用の配置である「ゾーン」</u>により、本市の将来の都市構造を示すものです。 </p> <p data-bbox="280 419 1160 547"> 本市は、三方を山と丘陵部に囲まれ、南側は三河湾に面しており、山・丘陵地、農地、市街地、海が連続的に移り変わる特徴的な土地利用となっています。これらの特徴を生かしたゾーニングを形成します。 </p> <p data-bbox="280 566 1160 694"> <u>また、市内には、JRの特別快速が停車する蒲郡駅を含め、鉄道駅が9駅整備されています。駅周辺を拠点とし、拠点間を鉄道軸で連絡するコンパクトなまちを形成します。</u> </p> <p data-bbox="280 713 1160 885"> <u>さらに、道路網としては、市北部を東西に横断する国道 23 号蒲郡バイパスや、国道 247 号中央バイパス等の横軸と、市街地・臨海地域を接続する縦軸となる路線により、市域内外のつながりを強化する道路網を形成します。</u> </p>	<p data-bbox="1189 183 1442 215">1-4 将来都市構造</p> <p data-bbox="1189 272 2069 400"> 将来都市構造は、<u>おおまかな土地利用の配置である「ゾーン」、人々の移動を支える基幹的な「交通軸」及び、市民生活や来訪者の活動の中心となる「拠点」</u>により、本市の将来の都市構造を示すものです。 </p> <p data-bbox="1189 419 2069 547"> 本市は、三方を山と丘陵部に囲まれ、南側は三河湾に面しており、山・丘陵地、農地、市街地、海が連続的に移り変わる特徴的な土地利用となっています。これらの特徴を生かしたゾーニングを形成します。 </p> <p data-bbox="1189 566 2069 790"> <u>市内にはJR東海道本線や名鉄蒲郡線の鉄道が整備され、基幹的な公共交通として機能しています。道路網としては、市北部を東西に横断する国道 23 号蒲郡バイパスや、国道 247 号中央バイパス等の横軸と、市街地・臨海地域を接続する縦軸となる路線の整備が随時進んでいます。これらを活かした市域内外のつながりを強化する交通軸を形成します。</u> </p> <p data-bbox="1189 809 2069 1032"> <u>JRと名鉄で、あわせて9駅が整備されている鉄道駅周辺は、居住や都市機能が集積する拠点として位置づけ、拠点間を鉄道軸で連絡するコンパクトなまちを形成します。また、国道 23 号蒲郡バイパスのインターチェンジ周辺は、交通利便性を活かした工場や物流施設といった施設の立地する工業系拠点として位置付けます。</u> </p>

変更前 (第2回提示資料)



変更後 (今回提示資料)



※将来都市構造図の更新 (工業拠点の追加)

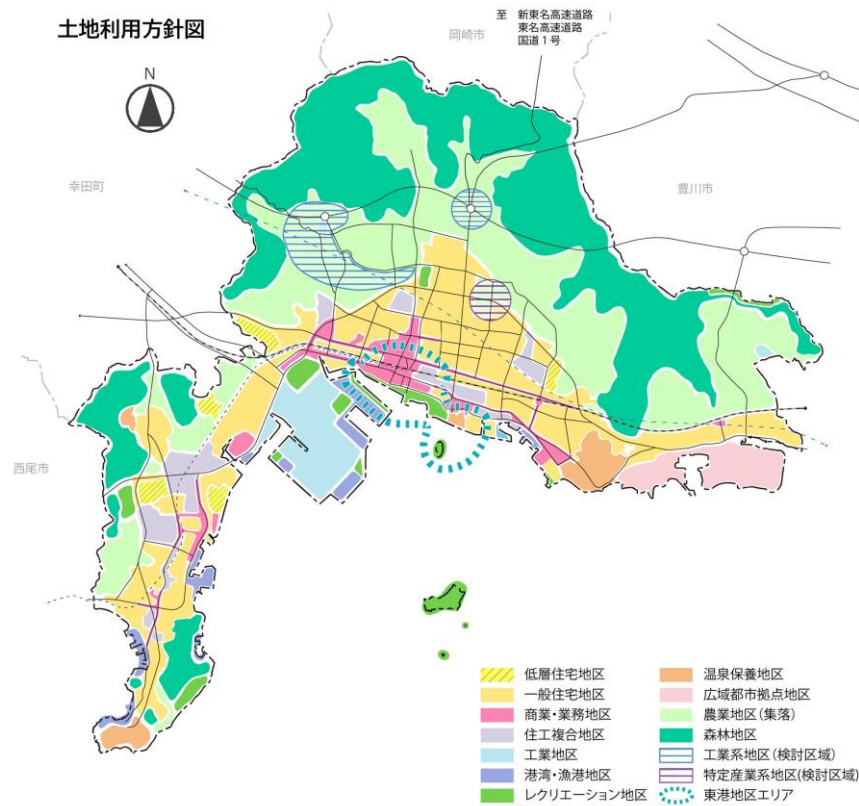
頁数 (変更後)	変更前 (第2回提示資料)	変更後 (今回提示資料)																																																														
53	<p>拠点</p> <table border="1"> <tr> <td>中心拠点</td> <td>本市の基幹的な都市機能の集積を図る拠点を位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>地域拠点</td> <td>各地域での生活において必要な生活機能を確保する拠点を位置づけます。</td> </tr> </table> <p>交通軸</p> <table border="1"> <tr> <td>広域幹線軸</td> <td>名古屋及び豊橋方面を結ぶ広域的な移動を処理する幹線道路を位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>都市骨格軸</td> <td>拠点周辺と広域幹線軸を連絡する道路と、本市と他市町を結ぶ道路を位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>鉄道軸</td> <td>本市の公共交通の軸として、JR東海道本線と名鉄西尾・蒲郡線を位置づけます。</td> </tr> </table> <p>ゾーン</p> <table border="1"> <tr> <td>森林ゾーン</td> <td>本市を象徴するまとまった緑として、緑地及び森林の保全・活用を推進するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>農地ゾーン</td> <td>周辺の自然環境との調和を図りつつ、農業の振興と農地の保全・整備を図るゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>市街地ゾーン</td> <td>身近な場所に都市施設が立地し、周辺環境と調和した居住環境の中で快適に生活できるゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>臨海交流ゾーン</td> <td>三河湾に面する地域特性を活かした交流や産業振興を促進するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>観光・レクリエーションゾーン</td> <td>市内の景勝地及び温泉郷等の地域資源があり、広域観光や市民の日常利用を促進するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>漁港ゾーン</td> <td>水産業とこれを生かした観光の振興を促進するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>工業ゾーン</td> <td>周辺環境への配慮を行いつつ、工業施設、流通業務施設等の集積を図るゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>都市活力度育ゾーン</td> <td>三河湾等の観光資源を活用し、周辺都市機能の向上と都市成長につながる土地利用が可能なゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>工業ゾーン (検討区域)</td> <td>広域交通の利便性を活かし、環境保全及び地域との調和に配慮した工場や研究所等の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>特定産業集積ゾーン (検討区域)</td> <td>広域交通との近接性を活かすと同時に環境保全及び周辺地域との調和により配慮した、工業系施設や大学等と連携した先端技術産業・研究開発施設の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> </table>	中心拠点	本市の基幹的な都市機能の集積を図る拠点を位置づけます。	地域拠点	各地域での生活において必要な生活機能を確保する拠点を位置づけます。	広域幹線軸	名古屋及び豊橋方面を結ぶ広域的な移動を処理する幹線道路を位置づけます。	都市骨格軸	拠点周辺と広域幹線軸を連絡する道路と、本市と他市町を結ぶ道路を位置づけます。	鉄道軸	本市の公共交通の軸として、JR東海道本線と 名鉄西尾・蒲郡線 を位置づけます。	森林ゾーン	本市を象徴するまとまった緑として、緑地及び森林の保全・活用を推進するゾーンとして位置づけます。	農地ゾーン	周辺の自然環境との調和を図りつつ、農業の振興と農地の保全・整備を図るゾーンとして位置づけます。	市街地ゾーン	身近な場所に都市施設が立地し、周辺環境と調和した居住環境の中で快適に生活できるゾーンとして位置づけます。	臨海交流ゾーン	三河湾に面する地域特性を活かした交流や産業振興を促進するゾーンとして位置づけます。	観光・レクリエーションゾーン	市内の景勝地及び温泉郷等の地域資源があり、広域観光や市民の日常利用を促進するゾーンとして位置づけます。	漁港ゾーン	水産業とこれを生かした観光の振興を促進するゾーンとして位置づけます。	工業ゾーン	周辺環境への配慮を行いつつ、工業施設、流通業務施設等の集積を図るゾーンとして位置づけます。	都市活力度育ゾーン	三河湾等の観光資源を活用し、周辺都市機能の向上と都市成長につながる土地利用が可能なゾーンとして位置づけます。	工業ゾーン (検討区域)	広域交通の利便性を活かし、環境保全及び地域との調和に配慮した工場や研究所等の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。	特定産業集積ゾーン (検討区域)	広域交通との近接性を活かすと同時に環境保全及び周辺地域との調和により配慮した、工業系施設や大学等と連携した先端技術産業・研究開発施設の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。	<p>ゾーン</p> <table border="1"> <tr> <td>森林ゾーン</td> <td>本市を象徴するまとまった緑として、緑地及び森林の保全・活用を推進するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>農地ゾーン</td> <td>周辺の自然環境との調和を図りつつ、農業の振興と農地の保全・整備を図るゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>市街地ゾーン</td> <td>身近な場所に都市施設が立地し、周辺環境と調和した居住環境の中で快適に生活できるゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>臨海交流ゾーン</td> <td>三河湾に面する地域特性を活かした交流や産業振興を促進するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>観光・レクリエーションゾーン</td> <td>市内の景勝地及び温泉郷等の地域資源があり、広域観光や市民の日常利用を促進するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>漁港ゾーン</td> <td>水産業とこれを生かした観光の振興を促進するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>工業ゾーン</td> <td>周辺環境への配慮を行いつつ、工業施設、流通業務施設等の集積を図るゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>都市活力度育ゾーン</td> <td>三河湾等の観光資源を活用し、周辺都市機能の向上と都市成長につながる土地利用が可能なゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>工業ゾーン (検討区域)</td> <td>広域交通の利便性を活かし、環境保全及び地域との調和に配慮した工場・研究所・物流施設等の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>特定産業集積ゾーン (検討区域)</td> <td>広域交通との近接性を活かすと同時に環境保全及び周辺地域との調和により配慮した、大学等と連携した研究開発施設や、先端技術産業施設の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。</td> </tr> </table> <p>交通軸</p> <table border="1"> <tr> <td>広域幹線軸</td> <td>名古屋及び豊橋方面を結ぶ広域的な移動を処理する幹線道路を位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>都市骨格軸</td> <td>拠点周辺と広域幹線軸を連絡する道路と、本市と他市町を結ぶ道路を位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>鉄道軸</td> <td>本市の公共交通の軸として、JR東海道本線と名鉄蒲郡線を位置づけます。</td> </tr> </table> <p>拠点</p> <table border="1"> <tr> <td>中心拠点</td> <td>本市の基幹的な都市機能の集積を図る拠点を位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>地域拠点</td> <td>各地域での生活において必要な生活機能を確保する拠点を位置づけます。</td> </tr> <tr> <td>工業系拠点</td> <td>国道23号蒲郡バイパスの蒲郡インターチェンジ及び蒲郡西インターチェンジ周辺を、広域交通利便性を活かした工業系拠点として位置づけます。</td> </tr> </table> <p>全体：表示順をゾーン、軸、拠点の順に修正 交通軸：鉄道軸の字句修正 …JR東海道本線と名鉄蒲郡線を位置づけます。 拠点：工業系拠点の追加</p>	森林ゾーン	本市を象徴するまとまった緑として、緑地及び森林の保全・活用を推進するゾーンとして位置づけます。	農地ゾーン	周辺の自然環境との調和を図りつつ、農業の振興と農地の保全・整備を図るゾーンとして位置づけます。	市街地ゾーン	身近な場所に都市施設が立地し、周辺環境と調和した居住環境の中で快適に生活できるゾーンとして位置づけます。	臨海交流ゾーン	三河湾に面する地域特性を活かした交流や産業振興を促進するゾーンとして位置づけます。	観光・レクリエーションゾーン	市内の景勝地及び温泉郷等の地域資源があり、広域観光や市民の日常利用を促進するゾーンとして位置づけます。	漁港ゾーン	水産業とこれを生かした観光の振興を促進するゾーンとして位置づけます。	工業ゾーン	周辺環境への配慮を行いつつ、工業施設、流通業務施設等の集積を図るゾーンとして位置づけます。	都市活力度育ゾーン	三河湾等の観光資源を活用し、周辺都市機能の向上と都市成長につながる土地利用が可能なゾーンとして位置づけます。	工業ゾーン (検討区域)	広域交通の利便性を活かし、環境保全及び地域との調和に配慮した工場・研究所・物流施設等の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。	特定産業集積ゾーン (検討区域)	広域交通との近接性を活かすと同時に環境保全及び周辺地域との調和により配慮した、大学等と連携した研究開発施設や、先端技術産業施設の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。	広域幹線軸	名古屋及び豊橋方面を結ぶ広域的な移動を処理する幹線道路を位置づけます。	都市骨格軸	拠点周辺と広域幹線軸を連絡する道路と、本市と他市町を結ぶ道路を位置づけます。	鉄道軸	本市の公共交通の軸として、JR東海道本線と 名鉄蒲郡線 を位置づけます。	中心拠点	本市の基幹的な都市機能の集積を図る拠点を位置づけます。	地域拠点	各地域での生活において必要な生活機能を確保する拠点を位置づけます。	工業系拠点	国道23号蒲郡バイパスの蒲郡インターチェンジ及び蒲郡西インターチェンジ周辺を、広域交通利便性を活かした工業系拠点として位置づけます。
中心拠点	本市の基幹的な都市機能の集積を図る拠点を位置づけます。																																																															
地域拠点	各地域での生活において必要な生活機能を確保する拠点を位置づけます。																																																															
広域幹線軸	名古屋及び豊橋方面を結ぶ広域的な移動を処理する幹線道路を位置づけます。																																																															
都市骨格軸	拠点周辺と広域幹線軸を連絡する道路と、本市と他市町を結ぶ道路を位置づけます。																																																															
鉄道軸	本市の公共交通の軸として、JR東海道本線と 名鉄西尾・蒲郡線 を位置づけます。																																																															
森林ゾーン	本市を象徴するまとまった緑として、緑地及び森林の保全・活用を推進するゾーンとして位置づけます。																																																															
農地ゾーン	周辺の自然環境との調和を図りつつ、農業の振興と農地の保全・整備を図るゾーンとして位置づけます。																																																															
市街地ゾーン	身近な場所に都市施設が立地し、周辺環境と調和した居住環境の中で快適に生活できるゾーンとして位置づけます。																																																															
臨海交流ゾーン	三河湾に面する地域特性を活かした交流や産業振興を促進するゾーンとして位置づけます。																																																															
観光・レクリエーションゾーン	市内の景勝地及び温泉郷等の地域資源があり、広域観光や市民の日常利用を促進するゾーンとして位置づけます。																																																															
漁港ゾーン	水産業とこれを生かした観光の振興を促進するゾーンとして位置づけます。																																																															
工業ゾーン	周辺環境への配慮を行いつつ、工業施設、流通業務施設等の集積を図るゾーンとして位置づけます。																																																															
都市活力度育ゾーン	三河湾等の観光資源を活用し、周辺都市機能の向上と都市成長につながる土地利用が可能なゾーンとして位置づけます。																																																															
工業ゾーン (検討区域)	広域交通の利便性を活かし、環境保全及び地域との調和に配慮した工場や研究所等の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。																																																															
特定産業集積ゾーン (検討区域)	広域交通との近接性を活かすと同時に環境保全及び周辺地域との調和により配慮した、工業系施設や大学等と連携した先端技術産業・研究開発施設の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。																																																															
森林ゾーン	本市を象徴するまとまった緑として、緑地及び森林の保全・活用を推進するゾーンとして位置づけます。																																																															
農地ゾーン	周辺の自然環境との調和を図りつつ、農業の振興と農地の保全・整備を図るゾーンとして位置づけます。																																																															
市街地ゾーン	身近な場所に都市施設が立地し、周辺環境と調和した居住環境の中で快適に生活できるゾーンとして位置づけます。																																																															
臨海交流ゾーン	三河湾に面する地域特性を活かした交流や産業振興を促進するゾーンとして位置づけます。																																																															
観光・レクリエーションゾーン	市内の景勝地及び温泉郷等の地域資源があり、広域観光や市民の日常利用を促進するゾーンとして位置づけます。																																																															
漁港ゾーン	水産業とこれを生かした観光の振興を促進するゾーンとして位置づけます。																																																															
工業ゾーン	周辺環境への配慮を行いつつ、工業施設、流通業務施設等の集積を図るゾーンとして位置づけます。																																																															
都市活力度育ゾーン	三河湾等の観光資源を活用し、周辺都市機能の向上と都市成長につながる土地利用が可能なゾーンとして位置づけます。																																																															
工業ゾーン (検討区域)	広域交通の利便性を活かし、環境保全及び地域との調和に配慮した工場・研究所・物流施設等の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。																																																															
特定産業集積ゾーン (検討区域)	広域交通との近接性を活かすと同時に環境保全及び周辺地域との調和により配慮した、大学等と連携した研究開発施設や、先端技術産業施設の誘致を検討するゾーンとして位置づけます。																																																															
広域幹線軸	名古屋及び豊橋方面を結ぶ広域的な移動を処理する幹線道路を位置づけます。																																																															
都市骨格軸	拠点周辺と広域幹線軸を連絡する道路と、本市と他市町を結ぶ道路を位置づけます。																																																															
鉄道軸	本市の公共交通の軸として、JR東海道本線と 名鉄蒲郡線 を位置づけます。																																																															
中心拠点	本市の基幹的な都市機能の集積を図る拠点を位置づけます。																																																															
地域拠点	各地域での生活において必要な生活機能を確保する拠点を位置づけます。																																																															
工業系拠点	国道23号蒲郡バイパスの蒲郡インターチェンジ及び蒲郡西インターチェンジ周辺を、広域交通利便性を活かした工業系拠点として位置づけます。																																																															

頁数 (変更後)	変更前 (第2回提示資料)	変更後 (今回提示資料)
55	<p>2-1 土地利用</p> <p>(2) 土地利用の方針</p> <p>③商業・業務地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商・サービス業や業務等に利用する施設が立地する地区として、地域の特性を活かし、まちづくりと一体となった商業基盤整備を進めます。 ・<u>蒲郡駅を中心とした市街地では、本市の顔として、様々なイベントを楽しみ、交流できる、にぎわいにあふれた商業地区の形成を図ります。</u> <p>⑤工業地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>地域産業の生産環境の改善と先端技術産業の集積を進めるとともに、流通業務施設等の検討を行います。</u> <p>⑥港湾・漁港地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾においては、港湾施設の整備を促進することで利便性を高め、活性化を図ります。 ・地方港湾においては、現在の状況を勘案したうえで今後の土地利用の方向性を検討します。 	<p>2-1 土地利用</p> <p>(2) 土地利用の方針</p> <p>③商業・業務地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>商業・サービス業や業務等に利用する施設が立地する地区として位置づけます。</u> ・地域の特性を活かし、まちづくりと一体となった商業基盤整備を進めます。 ・<u>本市の顔である蒲郡駅を中心とした市街地では、様々なイベントを楽しみ、交流できる、にぎわいにあふれた商業地区の形成を図ります。</u> <p>⑤工業地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>既存工業施設の継続的な操業や、低未利用地の活用を促進する取り組みの検討を行います。</u> <p>⑥港湾・漁港地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・重要港湾においては、港湾施設の整備を促進することで利便性を高め、<u>利用拡大</u>や活性化を図ります。 ・地方港湾においては、現在の状況を勘案したうえで今後の土地利用の方向性や、<u>必要な土地利用規制の設定</u>を検討します。

頁数 (変更後)	変更前 (第2回提示資料)	変更後 (今回提示資料)
56	<p>⑫ 工業系地区 (検討区域)</p> <p>・広域的な交通の利便性を活かすとともに、自然環境の保全や周辺地域との調和に配慮した、<u>工場や研究所</u>の立地する産業用地としての土地利用を、農地としての土地利用にも配慮しつつ検討します。</p> <p>⑬ 特定産業系地区 (検討区域)</p> <p>・交通の利便性を活かしつつ、周辺の自然環境・近接する市民病院や住居地への影響に配慮した、<u>業種等がある程度限定された工業系施設や</u>大学・病院等と連携した <u>先端技術産業・研究開発施設等</u>が立地する産業用地としての土地利用を、農地としての土地利用にも配慮しつつ検討します。</p>	<p>⑫ 工業系地区 (検討区域)</p> <p>・広域的な交通の利便性を活かすとともに、自然環境の保全や周辺地域との調和に配慮した、<u>工場・研究所・物流施設等</u>の立地する産業用地としての土地利用を、農地としての土地利用にも配慮しつつ検討します。</p> <p>⑬ 特定産業系地区 (検討区域)</p> <p>・交通の利便性を活かしつつ、周辺の自然環境・近接する市民病院や住居地への影響に<u>十分</u>配慮した、大学・病院等と連携した <u>研究開発施設や、先端技術産業施設等</u>が立地する産業用地としての土地利用を、農地としての土地利用にも配慮しつつ検討します。</p>

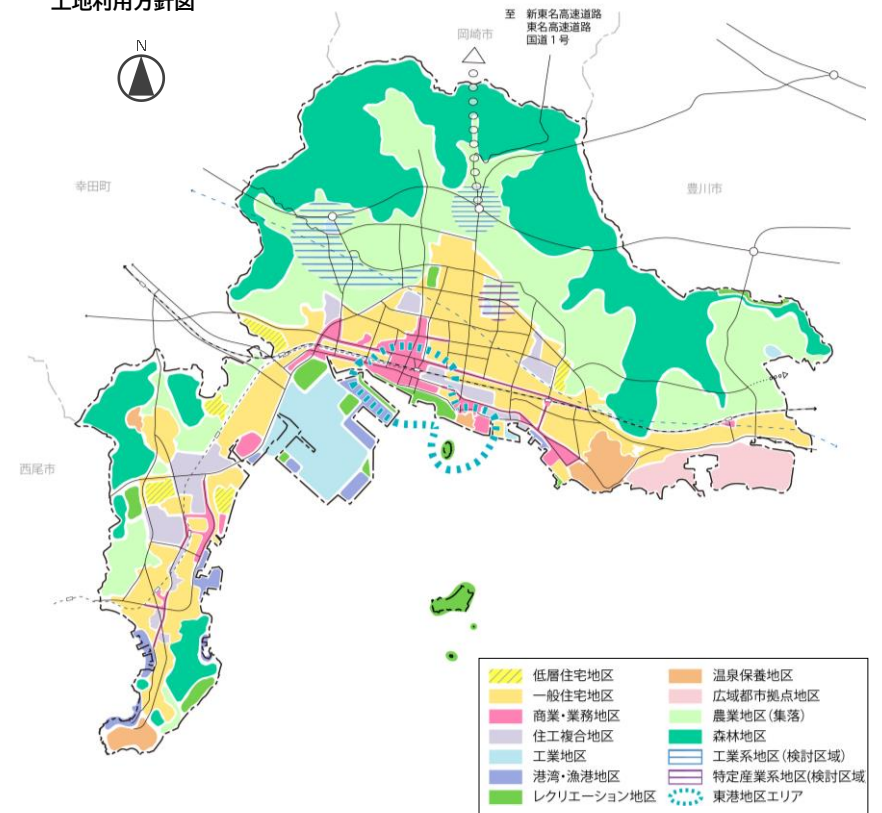
変更前 (第2回提示資料)

土地利用方針図



変更後 (今回提示資料)

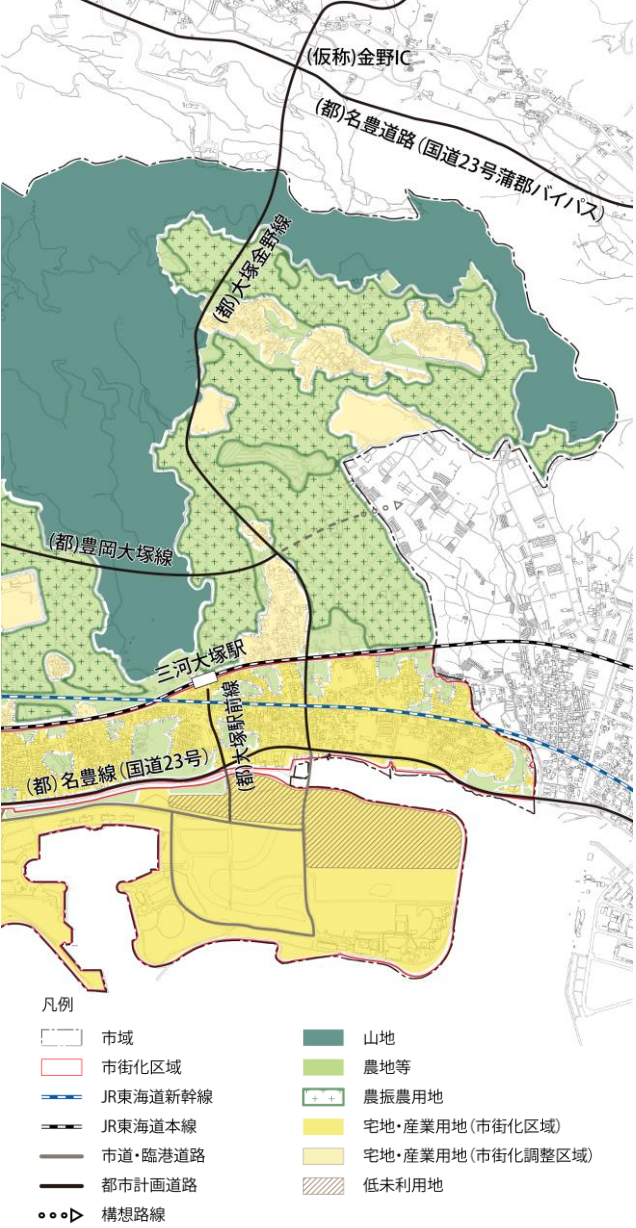
土地利用方針図



※土地利用方針図の更新

頁数 (変更後)	変更前（第2回提示資料）	変更後（今回提示資料）
58	<p>（3）東港地区エリアの土地利用の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の中心地に位置する蒲郡駅周辺の市街地、竹島ふ頭や東港等の港湾、観光地である竹島周辺を対象とした「東港地区」において、市民や訪れる人の日常生活の一部として過ごしたくなる居心地の良い空間の形成を図ります。 	<p>（3）東港地区エリアの土地利用の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の中心地に位置する蒲郡駅周辺の市街地、竹島ふ頭や東港等の港湾、観光地である竹島周辺を対象とした「東港地区」において、市民や訪れる人の日常生活の一部として過ごしたくなる居心地の良い<u>ウォーカブルな</u>空間の形成を図ります。
59	<p>（5）市街地整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路や公園等の都市施設の整備が不十分な住宅が密集している既存市街地については、<u>施設の必要性等を十分に考慮したうえで</u>、面的な整備も含めた整備手法の方向性を検討します。 ・住工混在が顕著な地域については、工場の集約化や市域内の工業地への移転促進等<u>による</u>居住環境の改善を図ります。 	<p>（5）市街地整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路や公園等の都市施設の整備が不十分な<u>地域や</u>、住宅が密集している既存市街地については、面的な整備も含めた整備手法の方向性を検討します。 ・住工混在が顕著な地域については、<u>住工隣接による利便性にも配慮しつつ</u>、工場の集約化や市域内の工業地への移転促進等<u>も含めた</u>、<u>居住環境・操業環境双方</u>の改善を図ります。

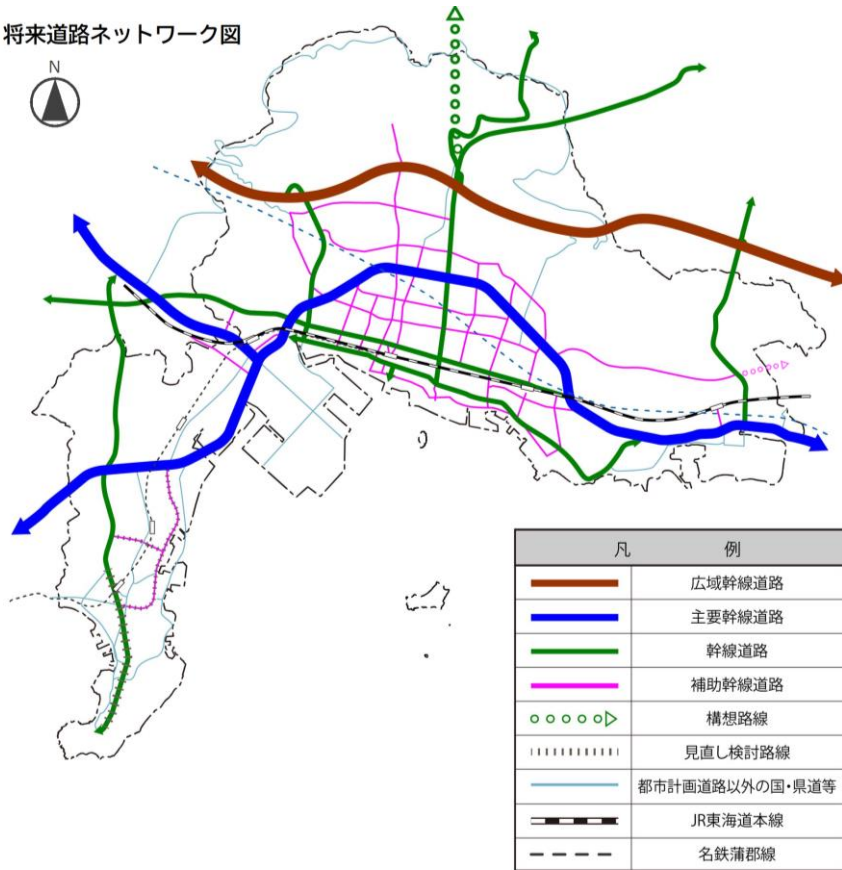
頁数 (変更後)	変更前 (第2回提示資料)	変更後 (今回提示資料)
60		<p> <u>(6) (都)大塚金野線沿道・周辺地域での土地利用検討の方針</u> </p> <p> <u>(都)大塚金野線は、(都)名豊道路(国道 23 号蒲郡バイパス)とラグーナ蒲郡地区を接続する路線で、(都)名豊道路の全線開通を見込んだ事業化が予定されています。(都)大塚金野線が整備されることで、広域的な交通利便性の向上が想定され、ラグーナ蒲郡地区内の低未利用地活用に寄与することが期待されます。あわせて、(都)大塚金野線の沿道・周辺地域においても、これまでとは異なる土地利用の可能性も高まると考えられます。同時に、この地域では、現在、多くの地域で農業系の土地利用を促進する方針としており、農地として利用されていますが、農業従事者の高齢化・後継者不足を懸念する声も上がっています。</u> </p> <p> <u>そこで、今後、(都)大塚金野線の沿道・周辺地域については、第1次産業のための用地と合わせて、新たな広域的な交通利便性を活かした企業用地等としての土地利用の検討を進めます。</u> </p> <p> ※(都)大塚金野線沿道・周辺地域での土地利用検討の方針追加 </p>

頁数 (変更後)	変更前 (第2回提示資料)	変更後 (今回提示資料)														
60		 <p>凡例</p> <table border="0"> <tr> <td> 市域</td> <td> 山地</td> </tr> <tr> <td> 市街化区域</td> <td> 農地等</td> </tr> <tr> <td> JR東海道新幹線</td> <td> 農振農用地</td> </tr> <tr> <td> JR東海道本線</td> <td> 宅地・産業用地(市街化区域)</td> </tr> <tr> <td> 市道・臨港道路</td> <td> 宅地・産業用地(市街化調整区域)</td> </tr> <tr> <td> 都市計画道路</td> <td> 低未利用地</td> </tr> <tr> <td> 構想路線</td> <td></td> </tr> </table> <p>※(都)大塚金野線沿道・周辺地域での土地利用検討の方針追加</p>	市域	山地	市街化区域	農地等	JR東海道新幹線	農振農用地	JR東海道本線	宅地・産業用地(市街化区域)	市道・臨港道路	宅地・産業用地(市街化調整区域)	都市計画道路	低未利用地	構想路線	
市域	山地															
市街化区域	農地等															
JR東海道新幹線	農振農用地															
JR東海道本線	宅地・産業用地(市街化区域)															
市道・臨港道路	宅地・産業用地(市街化調整区域)															
都市計画道路	低未利用地															
構想路線																

頁数 (変更後)	変更前 (第2回提示資料)	変更後 (今回提示資料)
61	<p>2-2 都市交通</p> <p>(2) 道路整備の方針</p> <p>①広域幹線道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の交通渋滞緩和や産業経済活動の持続的な活性化にもつながる <u>国道 23 号蒲郡バイパス</u> については、事業主体である国に働き掛け、令和 6 年度の全線開通を促進します。 <p>②主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>国道 23 号蒲郡バイパス</u> の全線開通に伴う、インターチェンジアクセス道路の計画的な整備を促進します。 	<p>2-2 都市交通</p> <p>(2) 道路整備の方針</p> <p>①広域幹線道路</p> <ul style="list-style-type: none"> 市内の交通渋滞緩和や産業経済活動の持続的な活性化にもつながる <u>(都)名豊道路(国道 23 号蒲郡バイパス)</u> については、事業主体である国に働き掛け、令和 6 年度の全線開通を促進します。 <p>②主要幹線道路・幹線道路・補助幹線道路</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>(都)名豊道路(国道 23 号蒲郡バイパス)</u> の全線開通に伴う、インターチェンジアクセス道路の計画的な整備を促進します。
62	<p>(3) 都市計画道路の見直しの方針</p> <p>①長期間未整備の路線についての方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>国道 23 号蒲郡バイパス</u> に関連する路線については、整備や事業化に向けた検討を促進し、必要に応じて計画変更を検討します。 <p>(4) 公共交通ネットワークの形成方針</p> <p>①公共交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用車中心から公共交通機関を適度に賢く利用する状態へと少しずつ変えていく取組みを進めます。 <p>②交通結節点</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>新規の</u>公共交通結節点を <u>設置</u> する際には、既存交通結節点を踏まえた位置等の検討を行います。 	<p>(3) 都市計画道路の見直しの方針</p> <p>①長期間未整備の路線についての方針</p> <ul style="list-style-type: none"> <u>(都)名豊道路(国道 23 号蒲郡バイパス)</u> に関連する路線については、整備や事業化に向けた検討を促進し、必要に応じて計画変更を検討します。 <p>(4) 公共交通ネットワークの形成方針</p> <p>①公共交通ネットワーク</p> <ul style="list-style-type: none"> 自家用車中心から公共交通機関を適度に賢く利用する状態へと少しずつ変えていく <u>ことを促す</u> 取組みを進めます。 <p>②交通結節点</p> <ul style="list-style-type: none"> 公共交通結節点を <u>整備</u> する際には、既存交通結節点を踏まえた位置等の検討を行います。

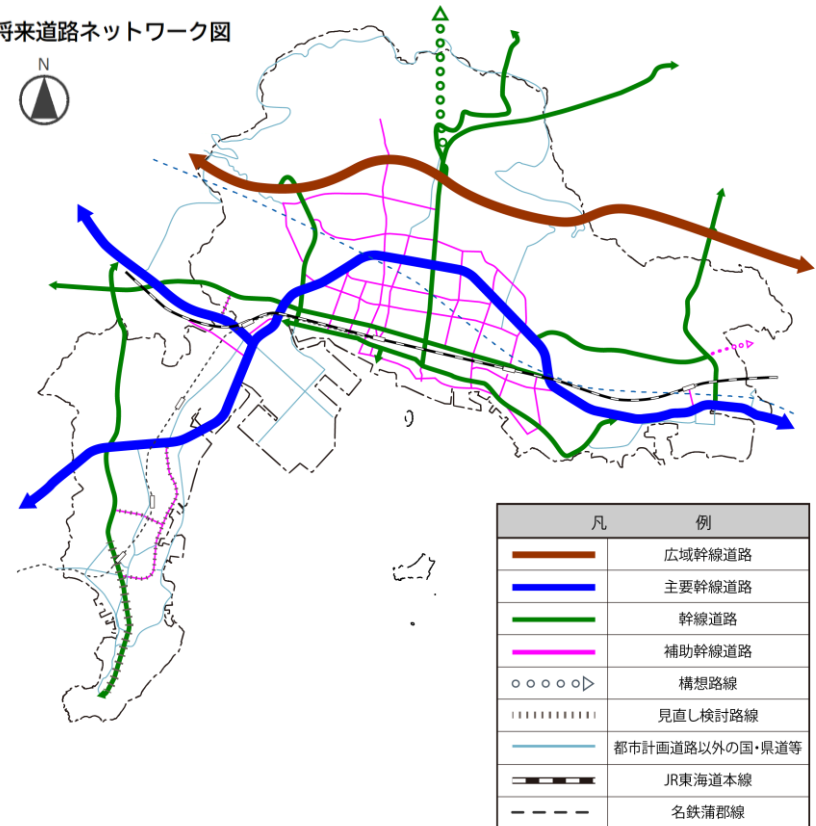
変更前 (第2回提示資料)

将来道路ネットワーク図



変更後 (今回提示資料)

将来道路ネットワーク図



種 類	定 義
広域幹線道路	国土レベルの広域的な自動車交通を処理する道路
主要幹線道路	都市に出入りする交通や都市内の交通を集約して処理する、都市の骨格を形成する道路
幹線道路	広域幹線・主要幹線道路と主要交通発生源等を結ぶ、都市の骨格を形成する道路
補助幹線道路	幹線道路と生活道路との連絡、他都市との補助的な接続、交通結節点と主要幹線・幹線道路との接続、といった多様な機能を有する各地域内での幹線としての道路

※将来道路ネットワーク図の更新、道路の定義の説明追加

頁数 (変更後)	変更前（第2回提示資料）	変更後（今回提示資料）
64	<p>2-3 都市環境</p> <p>(2) 公園緑地の方針</p> <p>①公園緑地の整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境保全・レクリエーション・防災・景観といった機能に留意するとともに、多様化する市民のニーズに対応した特色のある公園緑地の整備・保全を推進します。 	<p>2-3 都市環境</p> <p>(2) 公園緑地の方針</p> <p>①公園緑地の整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境保全・レクリエーション・防災・景観といった機能に留意するとともに、多様化する市民のニーズに対応した公園緑地の整備・保全を推進します。
65	<p>(6) その他の都市施設整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ごみ焼却場(クリーンセンター)、汚物処理場(下水道浄化センター)、し尿処理施設(清幸園衛生処理場)、火葬場(セレモニーホールとぼね)等については、<u>今後も施設の機能維持を図るとともに、今後の処理量等に応じた施設更新等についても、周辺環境に配慮したうえで適宜検討を行います。</u> 	<p>(6) その他の都市施設整備の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ごみ焼却場(クリーンセンター)、汚物処理場(下水道浄化センター)、し尿処理施設(清幸園衛生処理場)、火葬場(セレモニーホールとぼね)等については、<u>周辺環境に配慮したうえで、今後の処理量等に応じた施設の機能維持・更新・統廃合を計画的に進めます。</u>
66	<p>(7) 景観形成の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市は、青い海と豊かな山々に囲まれた地形による「海・市街地・山」が一带となった貴重な景観に特徴があります。これからも、良好な海辺の景勝地としての景観を継承しつつ、住む人によって形成されてきた自然と調和した穏やかな景観を守り育てていくため、本市特有の眺望景観を維持保全することを基本としつつ、景観形成を推進します。 ・水辺の景観づくりも含めた、水や生き物とのふれあいによるいやしの空間の形成にもつながる海浜整備・保全を推進します。 	<p>(7) 景観形成の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市は、青い海と豊かな山々に囲まれた地形による「海・市街地・山」が一带となった貴重な景観に特徴があります。これからも、良好な海辺の景勝地としての景観を継承しつつ、住む人によって形成されてきた自然と調和した穏やかな景観を守り育てていくため、本市特有の眺望景観を維持保全することを基本としつつ、景観形成を推進します。 ・水辺の景観づくりも含めた、水や生き物とのふれあいによるいやしの空間の形成にもつながる海浜整備・保全を推進します。 ・<u>温泉街などの観光地では、自然環境の保全に努めるとともに、趣に配慮した景観形成に努めます。</u>