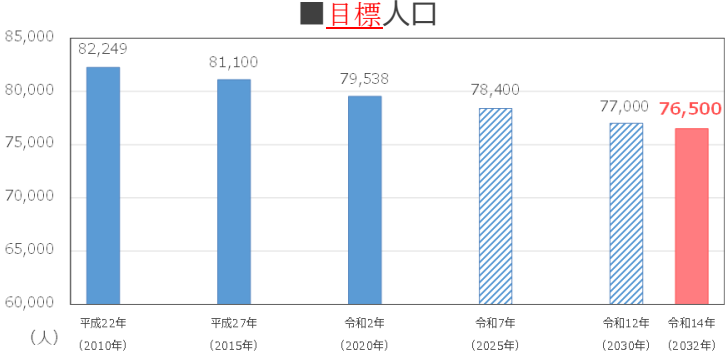
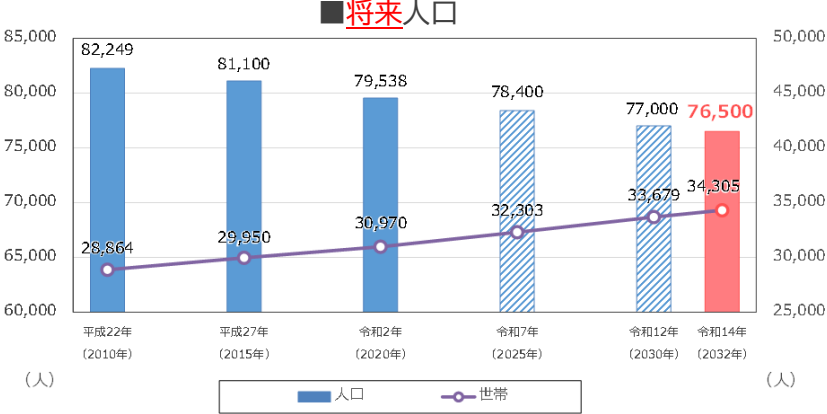
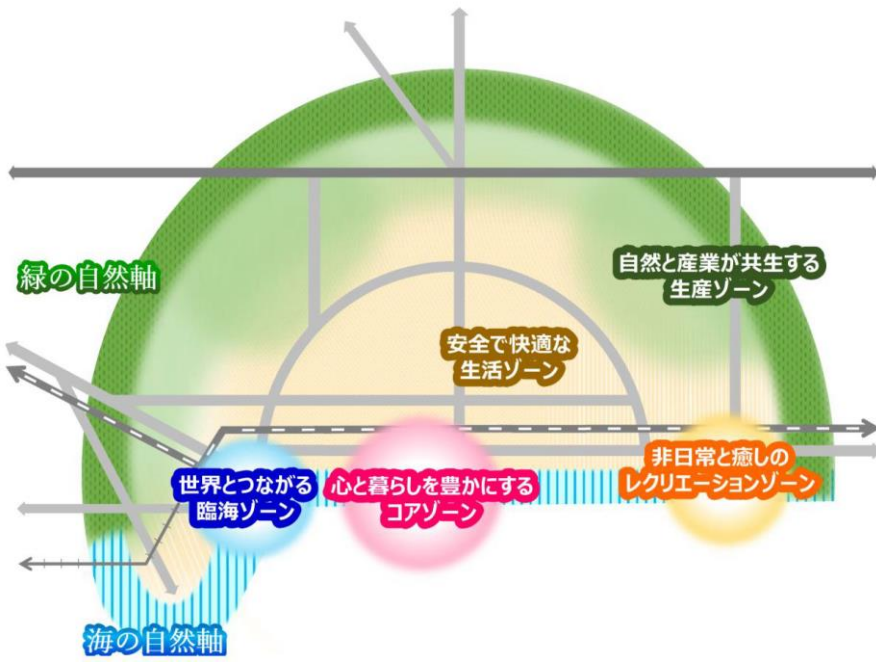


頁数 (変更後)	変更前 (第1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)																																			
52	<p>1-2 まちづくりの目標</p> <p>目標1：みんなが快適で住みやすいまち</p> <p>○誰もが利用しやすい公共交通網の形成</p> <p><u>異なる</u>交通手段が相互に接続する交通ネットワークを構築・維持し、市民の移動手段を確保します。</p>	<p>1-2 まちづくりの目標</p> <p>目標1：みんなが快適で住みやすいまち</p> <p>○誰もが利用しやすい公共交通網の形成</p> <p><u>多様な</u>交通手段が相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>																																			
53	<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<u>や都市空間</u>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>																																			
54	<p>1-3 将来の市街地規模</p> <p>(1) 将来人口</p>  <table border="1"> <caption>人口推移 (人)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口</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	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>人口と世帯数推移 (人)</caption> <thead> <tr> <th>年</th> <th>人口</th> <th>世帯数</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	世帯数	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																																				
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	世帯数																																			
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1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)																																						
54	<p data-bbox="286 181 533 213">(2) 将来産業規模</p> <p data-bbox="286 280 1160 405"> 目標年度における将来産業規模は、<u>市内の主要な産業における</u>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="286 456 1120 861"> <p style="text-align: center;">■ 目標産業規模</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 213">(2) 将来産業規模</p> <p data-bbox="1196 280 2069 357"> 目標年度における将来産業規模は、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 456 2029 970"> <p style="text-align: center;">■ 将来産業規模</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="1182 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1回審議会提示資料）	変更後（今回提示資料）
55	<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概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>

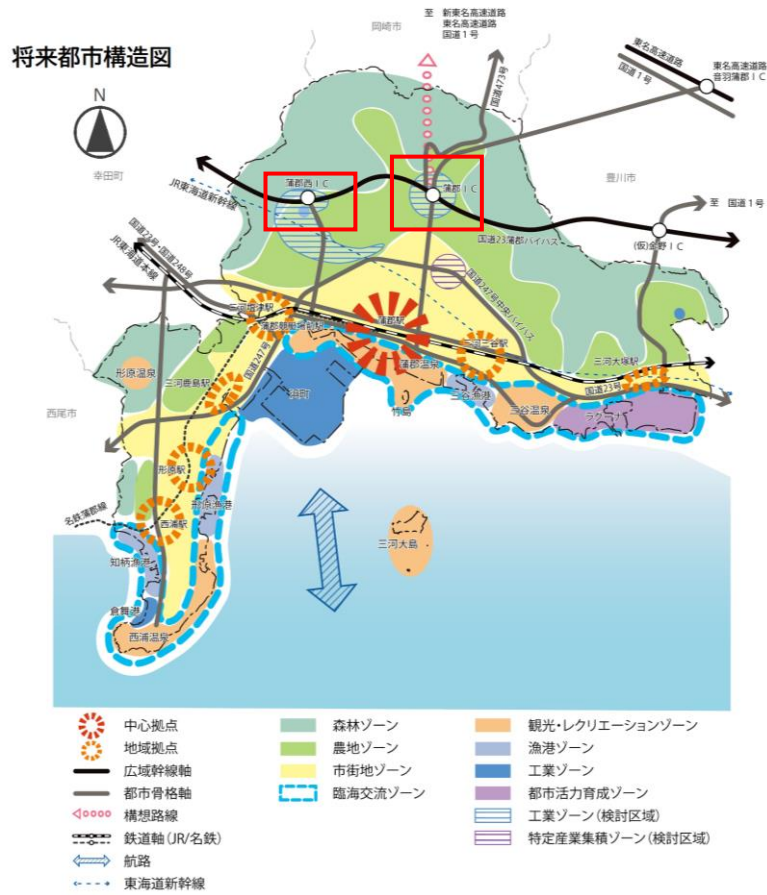
頁数 (変更後)	変更前 (第1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)
55	<p>②産業用地</p> <p>将来産業規模は、現況より増加する想定です。<u>金額で算定している産業規模を面積当たりに換算したところ、現在の市街化区域内に存在する都市的低未利用地を産業用地に転用した場合でも、新たに約 55ha の産業用地が必要となります。</u></p>	<p>②産業用地</p> <p>将来産業規模は、現況より増加する想定です。<u>このことを踏まえて、目標年度において必要と見込まれる産業用地規模を検討しました。</u></p> <p><u>結果としては、現在の市街化区域内の都市的低未利用地など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> <div data-bbox="1198 518 2042 837" data-label="Diagram"> <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> </div> <p>※フロー図の追加 ※新たに必要と見込まれる産業用地面積の修正</p>

頁数 (変更後)	変更前 (第1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)
56	1-4 将来都市構造	1-4 将来都市構造 (1) 将来都市構造の概念 <p> <u>将来都市構造の概念は、本市の地理的特徴や市域を構成する要素を踏まえて、将来都市像の実現に向けての視点や基本方針を空間的かつ概念的に表すものです。</u> </p> <p> <u>本市には、市域が海・山の豊かな自然環境に囲まれているという地理的特徴があります。この自然環境を自然軸として位置づけ、それぞれの特性をまちづくりの資源として活用することとします。</u> </p> <p> <u>また、土地利用の観点からの特徴を踏まえて市域を5つのゾーンに区分し、各ゾーンにおける空間形成の方向性を示します。</u> </p>  <p> ※将来都市構造の概念の追加 </p>

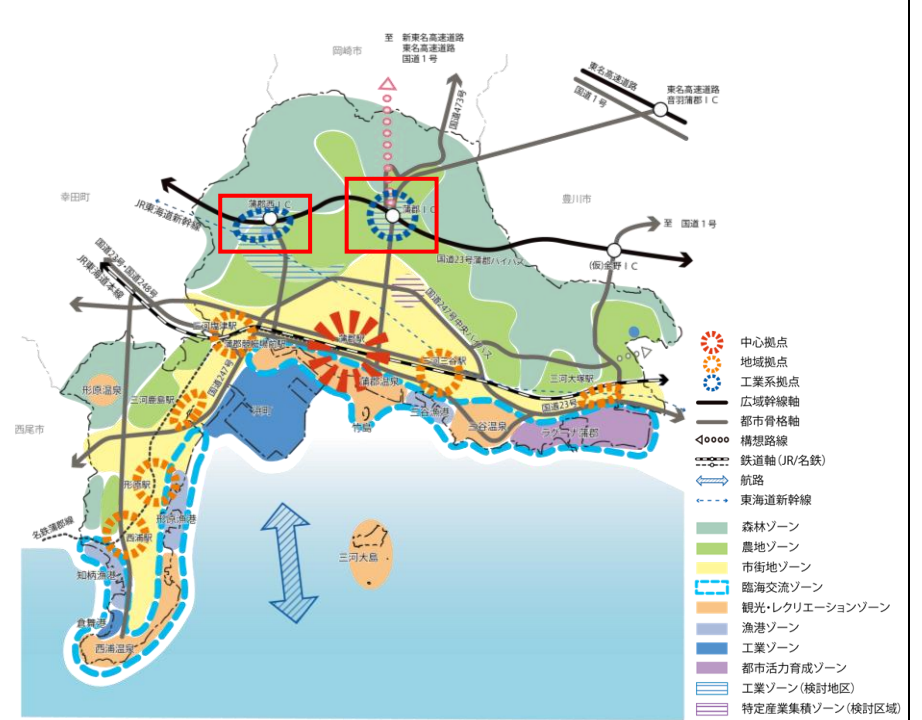
頁数 (変更後)	変更前 (第1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)																				
57		<table border="1"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1196 197 2065 229"> 軸 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1196 229 1391 480"> 自然軸 (海・緑) </td> <td data-bbox="1391 229 2065 480"> 本市が面する三河湾や北部の山並みといった自然は、本市のイメージを特徴づける重要な要素であり、人々の心に癒しと安らぎをもたらしています。 三河湾との水際や山並みを「自然軸」と位置づけ、自然環境と美しい景観の維持保全や親水性に富んだ空間整備を図るとともに、それぞれの特性や連続性をまちづくりの資源として活用します。 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1196 517 2065 549"> ゾーン </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1196 549 1391 683"> 心と暮らしを豊かにする コアゾーン </td> <td data-bbox="1391 549 2065 683"> 交通結節点・中心市街地・観光拠点・港といった多様な要素を一体的に活用し、市の基幹的な都市機能や交流機能の集積を図り、人・コト・モノがつながり新たな価値が生まれる都市発展の中心となるゾーンとして位置づけます。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1196 683 1391 786"> 安全で快適な生活ゾーン </td> <td data-bbox="1391 683 2065 786"> 生活コミュニティの拠点となる鉄道駅周辺を中心に、医療・福祉・子育て支援・商業などの都市機能が集積し、誰もが安心して快適に生活できる環境が整ったゾーンとして位置づけます。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1196 786 1391 890"> 自然と産業が共生する 生産ゾーン </td> <td data-bbox="1391 786 2065 890"> 農地を保全し農業振興の基盤とするとともに、広域交通網との連携を生かした産業などの多様な経済活動が行われるゾーンとして位置づけます。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1196 890 1391 1024"> 世界とつながる 臨海ゾーン </td> <td data-bbox="1391 890 2065 1024"> 港湾機能の向上や道路・鉄道などとの連携による国内外からの人やモノの流れの活性化を図り、三河港の中心的な役割を担う港湾として広域経済の発展に寄与するゾーンとして位置づけます。 </td> </tr> <tr> <td data-bbox="1196 1024 1391 1128"> 非日常と癒しの レクリエーションゾーン </td> <td data-bbox="1391 1024 2065 1128"> 景観に配慮した一体感のあるまちなみが形成され、水辺空間や海洋レクリエーションを楽しむ観光拠点、商業施設などが立地する都市の成長拠点となるゾーンとして位置づけます。 </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1196 1160 2065 1264"> <p> 将来都市構造の概念(軸・ゾーン)を踏まえ、都市の骨格となる交通軸や拠点、土地利用配置を示すゾーンで本市の目指す姿を具体化します。 そのための将来都市構造の基本的な考え方を示します。 </p> </td> </tr> <tr> <td colspan="2" data-bbox="1196 1319 2065 1351"> <p> ※将来都市構造の概念の追加 </p> </td> </tr> </table>	軸		自然軸 (海・緑)	本市が面する三河湾や北部の山並みといった自然は、本市のイメージを特徴づける重要な要素であり、人々の心に癒しと安らぎをもたらしています。 三河湾との水際や山並みを「自然軸」と位置づけ、自然環境と美しい景観の維持保全や親水性に富んだ空間整備を図るとともに、それぞれの特性や連続性をまちづくりの資源として活用します。	ゾーン		心と暮らしを豊かにする コアゾーン	交通結節点・中心市街地・観光拠点・港といった多様な要素を一体的に活用し、市の基幹的な都市機能や交流機能の集積を図り、人・コト・モノがつながり新たな価値が生まれる都市発展の中心となるゾーンとして位置づけます。	安全で快適な生活ゾーン	生活コミュニティの拠点となる鉄道駅周辺を中心に、医療・福祉・子育て支援・商業などの都市機能が集積し、誰もが安心して快適に生活できる環境が整ったゾーンとして位置づけます。	自然と産業が共生する 生産ゾーン	農地を保全し農業振興の基盤とするとともに、広域交通網との連携を生かした産業などの多様な経済活動が行われるゾーンとして位置づけます。	世界とつながる 臨海ゾーン	港湾機能の向上や道路・鉄道などとの連携による国内外からの人やモノの流れの活性化を図り、三河港の中心的な役割を担う港湾として広域経済の発展に寄与するゾーンとして位置づけます。	非日常と癒しの レクリエーションゾーン	景観に配慮した一体感のあるまちなみが形成され、水辺空間や海洋レクリエーションを楽しむ観光拠点、商業施設などが立地する都市の成長拠点となるゾーンとして位置づけます。	<p> 将来都市構造の概念(軸・ゾーン)を踏まえ、都市の骨格となる交通軸や拠点、土地利用配置を示すゾーンで本市の目指す姿を具体化します。 そのための将来都市構造の基本的な考え方を示します。 </p>		<p> ※将来都市構造の概念の追加 </p>	
軸																						
自然軸 (海・緑)	本市が面する三河湾や北部の山並みといった自然は、本市のイメージを特徴づける重要な要素であり、人々の心に癒しと安らぎをもたらしています。 三河湾との水際や山並みを「自然軸」と位置づけ、自然環境と美しい景観の維持保全や親水性に富んだ空間整備を図るとともに、それぞれの特性や連続性をまちづくりの資源として活用します。																					
ゾーン																						
心と暮らしを豊かにする コアゾーン	交通結節点・中心市街地・観光拠点・港といった多様な要素を一体的に活用し、市の基幹的な都市機能や交流機能の集積を図り、人・コト・モノがつながり新たな価値が生まれる都市発展の中心となるゾーンとして位置づけます。																					
安全で快適な生活ゾーン	生活コミュニティの拠点となる鉄道駅周辺を中心に、医療・福祉・子育て支援・商業などの都市機能が集積し、誰もが安心して快適に生活できる環境が整ったゾーンとして位置づけます。																					
自然と産業が共生する 生産ゾーン	農地を保全し農業振興の基盤とするとともに、広域交通網との連携を生かした産業などの多様な経済活動が行われるゾーンとして位置づけます。																					
世界とつながる 臨海ゾーン	港湾機能の向上や道路・鉄道などとの連携による国内外からの人やモノの流れの活性化を図り、三河港の中心的な役割を担う港湾として広域経済の発展に寄与するゾーンとして位置づけます。																					
非日常と癒しの レクリエーションゾーン	景観に配慮した一体感のあるまちなみが形成され、水辺空間や海洋レクリエーションを楽しむ観光拠点、商業施設などが立地する都市の成長拠点となるゾーンとして位置づけます。																					
<p> 将来都市構造の概念(軸・ゾーン)を踏まえ、都市の骨格となる交通軸や拠点、土地利用配置を示すゾーンで本市の目指す姿を具体化します。 そのための将来都市構造の基本的な考え方を示します。 </p>																						
<p> ※将来都市構造の概念の追加 </p>																						

頁数 (変更後)	変更前 (第1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)
58	<p> 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」により、本市の将来の都市構造を示すものです。</u> </p> <p> 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> 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。 </p> <p> 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。 </p>	<p> (2) 将来都市構造の基本的な考え方 </p> <p> 将来都市構造は、<u>本市のまちとしてめざす姿やそのための骨格を示すものです。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」により示します。</u> </p> <p> 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> 市内にはJR東海道本線や名鉄蒲郡線の鉄道が整備され、<u>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号中央バイパスなどの横軸と、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> <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業系拠点として位置づけ</u>ます。 </p>

変更前 (第1回審議会提示資料)



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1回審議会提示資料）	変更後（今回提示資料）																																																														
59	<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 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1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)
60	<p data-bbox="280 183 481 215">2-1 土地利用</p> <p data-bbox="280 231 560 263">(1) 基本的な考え方</p> <ul data-bbox="280 279 1153 678" style="list-style-type: none"> ・本市の自然や地形、広域交通網の形成状況、人口減少・少子高齢化等の進行を見据えながら、将来にわたり持続可能な市街地を形成するため、計画的な土地利用を誘導します。 ・既存の森林・樹林地、果樹園・畑地等のまとまった農地、海といった本市特有の豊かな自然を保全・活用します。 ・貴重な生物が生息している地域では、その環境を維持するため、都市的土地利用への転換は行わず、積極的な保全を推進します。 ・三河湾に面した臨海部では、各地区の特性に応じた土地利用の形成を図ります。 ・既存の観光資源と恵まれた立地条件を活用するとともに、歴史・文化・産業等の特色ある観光地を目指し、観光施設の保全及び再整備を推進します。 	<p data-bbox="1189 183 1391 215">2-1 土地利用</p> <p data-bbox="1189 231 1469 263">(1) 基本的な考え方</p> <ul data-bbox="1189 279 2063 885" style="list-style-type: none"> ・本市の自然や地形、広域交通網の形成状況、人口減少・少子高齢化などの進行を見据えながら、将来にわたり持続可能な市街地を形成するため、計画的な土地利用を誘導します。 ・既存の森林・樹林地、<u>広域の一団の農地</u>、海といった本市特有の豊かな自然を保全・活用します。 ・これまでに推進してきた土地利用を踏まえ、既存市街地では、都市的土地利用や低未利用地の活用を促進し、それ以外の地域では、基本的には市街化の抑制を図ります。 ・市街化の抑制を図る地域のうち、交通利便性を活用できる地域では、周辺の自然環境との調和に留意したうえで部分的な都市的土地利用を検討します。 ・貴重な生物が生息している地域では、その環境を維持するため、都市的土地利用への転換は行わず、積極的な保全を推進します。 ・三河湾に面した臨海部では、各地区の特性に応じた土地利用の形成を図ります。 ・既存の観光資源と恵まれた立地条件を活用するとともに、歴史・文化・産業などの特色ある観光地を目指し、観光施設の保全及び再整備を推進します。 <p data-bbox="1189 949 1870 981">※既存市街地等での土地利用の基本的な考え方を追加</p> <p data-bbox="1189 997 1422 1029">※一部表現の修正</p>

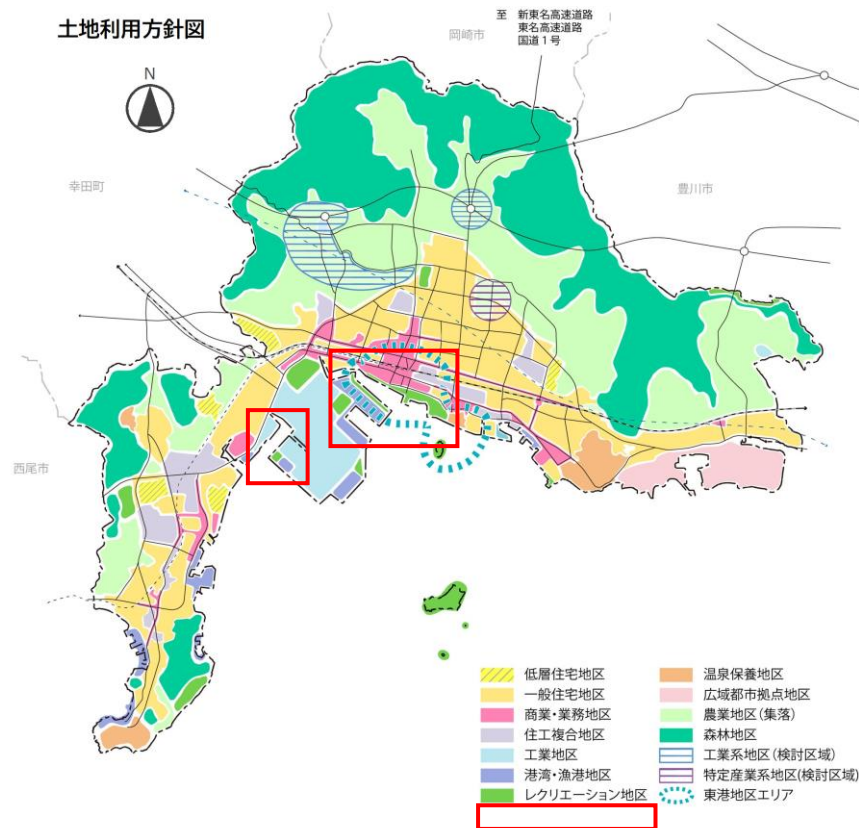
頁数 (変更後)	変更前（第1回審議会提示資料）	変更後（今回提示資料）
61	<p>(2) 土地利用の方針</p> <p>③商業・業務地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商・サービス業や業務等に利用する施設が立地する地区として、地域の特性を活かし、まちづくりと一体となった商業基盤整備を進めます。 ・<u>蒲郡駅を中心とした市街地では、本市の顔として、様々なイベントを楽しみ、交流できる、にぎわいにあふれた商業地区の形成を図ります。</u> <p>⑤工業地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・<u>地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) 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</u>・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<u>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。
62	<p>⑦レクリエーション地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市公園・臨海緑地・スポーツ施設等の維持・保全・整備を行い、レクリエーション機能の充実を図ります。 ・<u>竹島ふ頭周辺の臨海部は、蒲郡駅周辺の市街地と観光施設が集積する竹島周辺とつながりのある地区として、市民や来訪者の憩いの場であり観光交流や人流・交流を促進する場となる、にぎわい空間の形成を推進します。</u> 	<p>⑦レクリエーション地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ・都市公園・臨海緑地・スポーツ施設等の維持・保全・整備を行い、レクリエーション機能の充実を図ります。

頁数 (変更後)	変更前 (第1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)
62	<p>⑧温泉保養地区</p> <p>⑨広域都市拠点地区</p> <p>⑩農業地区 (集落)</p> <p>⑪森林地区</p>	<p><u>⑧海辺の交流拠点地区</u></p> <p><u>・蒲郡駅周辺の市街地と本市の代表的な観光地である竹島周辺とのつながりのある地区として、住む人や訪れる人にとって日常的に過ごしたくなる、穏やかな三河湾に面した海辺の空間の形成を推進します。</u></p> <p><u>・魅力的な公共空間の活用促進及び新たな空間形成、市民や事業者が主体的に公共空間を活用できる仕組みづくりや、人それぞれの過ごし方にあった場所が見つけられるような空間づくりに向けて、市民などと共に社会実験などによる試みに取り組みながら進める公民連携のまちづくりを推進します。</u></p> <p><u>・穏やかな三河湾を感じながら利用できる飲食店・物販店・アクティビティ施設などが立地する民間活力を活かした土地利用について、民間事業者と連携して検討を進めます。</u></p> <p><u>・検討した土地利用に即した必要な土地利用規制・誘導方策などを設定することで、都市的土地利用や港湾としての土地利用を促進します。</u></p> <p>⑨温泉保養地区</p> <p>⑩広域都市拠点地区</p> <p>⑪農業地区 (集落)</p> <p>⑫森林地区</p>

頁数 (変更後)	変更前（第1回審議会提示資料）	変更後（今回提示資料）
63	<p>⑫工業系地区（検討区域）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑬特定産業系地区（検討区域）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑬工業系地区（検討区域）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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>⑭特定産業系地区（検討区域）</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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・病院などと連携した<u>研究開発施設や、先端技術産業施設など</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。

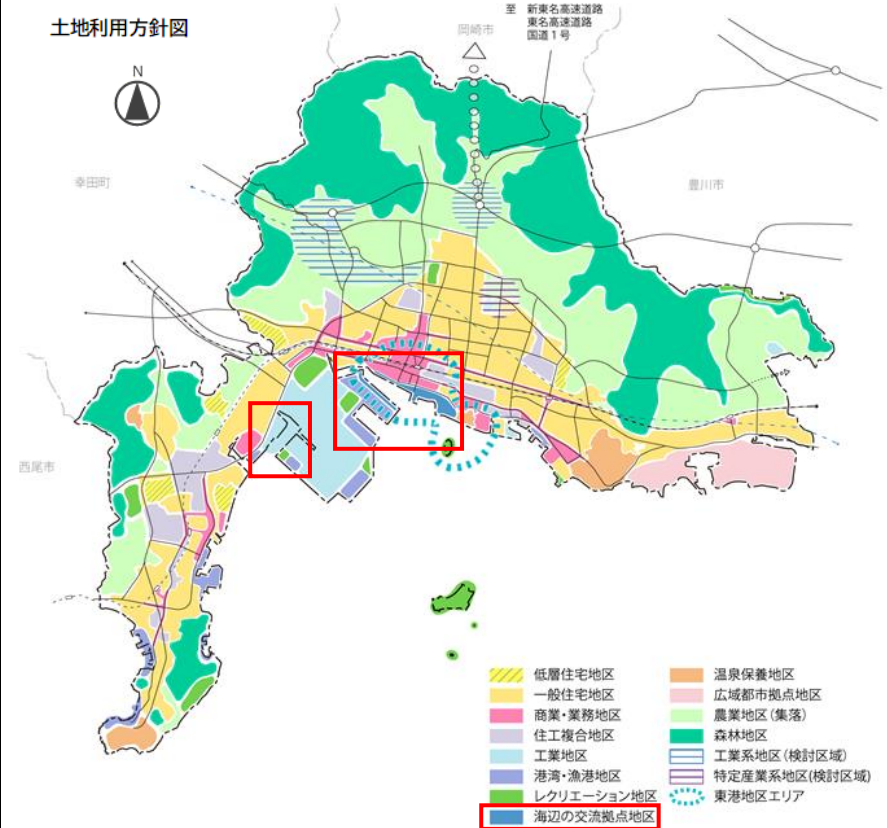
変更前 (第1回審議会提示資料)

土地利用方針図



変更後 (今回提示資料)

土地利用方針図



※浜町(旧水面貯木場)での工業地区の位置付け追加

※蒲郡駅南側での海辺の交流拠点地区の位置付け追加

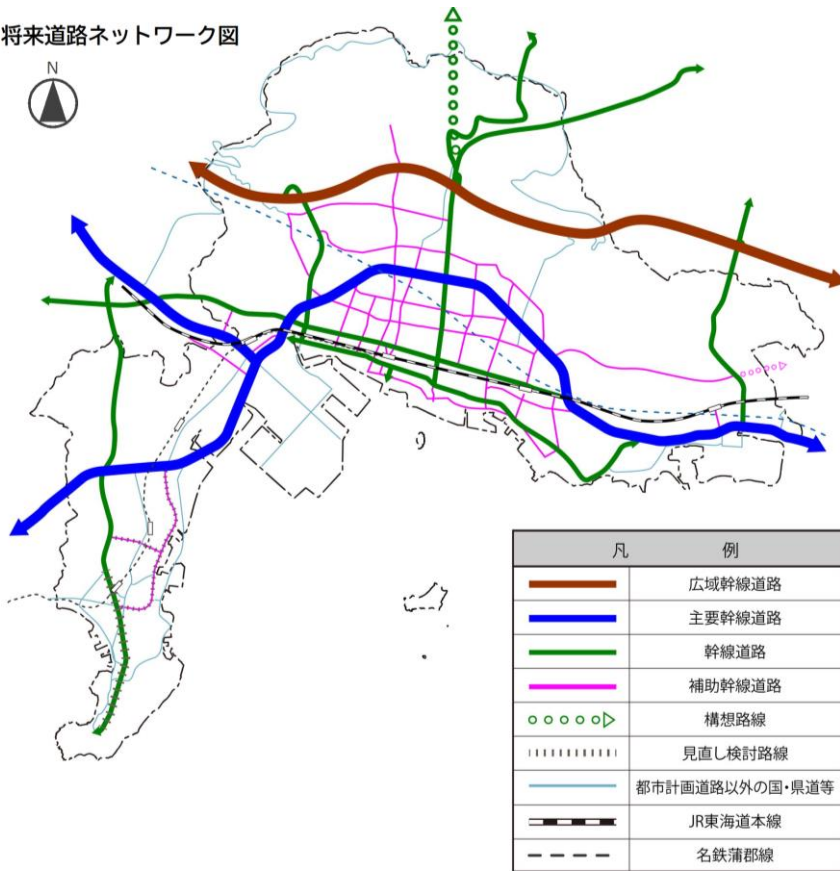
頁数 (変更後)	変更前（第1回審議会提示資料）	変更後（今回提示資料）
65	<p>（3）東港地区エリアの土地利用の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の中心地に位置する蒲郡駅周辺の市街地、竹島ふ頭や東港等の港湾、観光地である竹島周辺を対象とした「東港地区」において、市民や訪れる人の日常生活の一部として過ごしたくなる居心地の良い空間の形成を図ります。 	<p>（3）東港地区エリアの土地利用の方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・本市の中心地に位置する蒲郡駅周辺の市街地、竹島ふ頭や東港等の港湾、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。
66	<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>、居住環境・<u>操業環境双方</u>の改善を図ります。

頁数 (変更後)	変更前 (第 1 回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)
67		<p data-bbox="1205 188 1960 220"> <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 data-bbox="1218 284 2056 403"> <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。</u> </p> <p data-bbox="1218 419 2056 635"> <u>道路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、現在は農地として利用されていますが、これまでとは異なる土地利用も期待されます。</u> </p> <p data-bbox="1218 651 2056 770"> <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などとしての土地利用の検討を進めます。</u> </p> <p data-bbox="1245 834 2011 866"> ※(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>

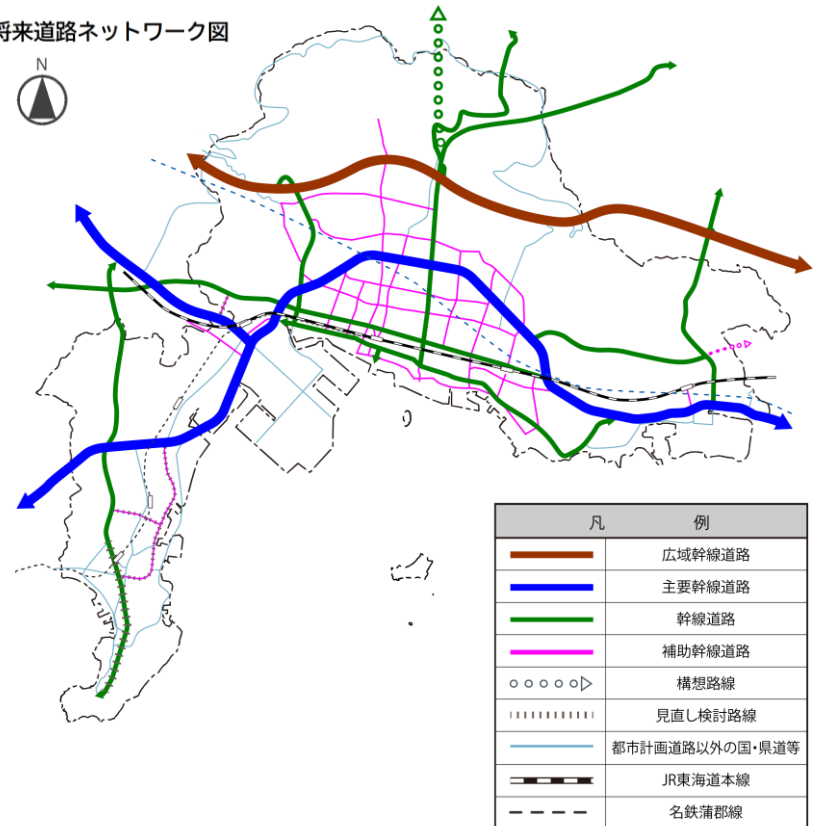
頁数 (変更後)	変更前 (第1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)														
67		<p>凡例</p> <table border="0"> <tr> <td> 市域</td> <td> 山地</td> </tr> <tr> <td> 市街化区域</td> <td> 農地等</td> </tr> <tr> <td> JR東海道新幹線</td> <td> 農振農用地</td> </tr> <tr> <td> JR東海道本線</td> <td> 宅地・産業用地(市街化区域)</td> </tr> <tr> <td> 市道・臨港道路</td> <td> 宅地・産業用地(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1回審議会提示資料)	変更後 (今回提示資料)
68	<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。
69	<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<u>等</u>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・<u>規模など</u>の検討を行います。

将来道路ネットワーク図



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

※道路の定義の説明追加

頁数 (変更後)	変更前（第1回審議会提示資料）	変更後（今回提示資料）
71	<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。
72	<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、今後の処理量など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>
73	<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>