

みんな
で
考
え
る
こ
れ
か
ら
の
ま
ち
づ
く
り

みんな
で
考
え
る
こ
れ
か
ら
の
ま
ち
づ
く
り



静
岡
市
都
市
計
画
マ
ス
タ
ー
プ
ラ
ン

静
岡
市



静
岡
市
都
市
計
画
マ
ス
タ
ー
プ
ラ
ン

SHIZUOKA Master Plan

ごあいさつ



静岡市は、古くは大御所時代の徳川家康公の城下町として独自の文化や産業を育み、日本の中枢都市として発展を続けてきました。また、東西交通の大動脈である東海道の流通や国際貿易の拠点である清水港などの交易は、我が国の経済において重要な役割を担ってきました。

近年、全国的な社会・経済情勢から、人口減少や少子高齢化、市民ニーズ・ライフスタイルの多様化など、本市を取り巻く環境は、変革のときを迎えています。そのような背景から、「世界に輝く静岡」の実現を目指し、第3次静岡市総合計画に掲げる「歴史文化のまち」、「健康長寿のまち」の実現に向け、誰もが安心・安全で、より快適に暮らし続けられる、成熟した持続可能な都市へとしていく必要があります。

そこで、本市の都市づくりの基本的な方針となる「静岡市都市計画マスタープラン」を改訂しました。

今回の改訂では、時代認識を「成長・拡大」から「成熟・持続可能」へと転換し、「まちづくりはひとづくり」であることに着目し、“人との交流がまちをつくり、人とのつながりがまちを育てる時代に合ったまちづくり”を基本理念としました。

この基本理念の実現に向け、第3次静岡市総合計画における都市機能を充実するための「都市構造軸」の考え方を踏まえ、「集約連携型都市構造」を目指すための方針や取り組みの考え方などを示しています。

住む人が誇りとやすらぎを感じ、訪れる人が憧れを抱く、魅力的で風格のある都市とするために、市民、事業者、関係団体、行政が連携し、協働のまちづくりに取り組んでまいりますので、本プランの理念や方針に対するご理解とご協力をお願いいたします。

結びに、改訂にあたり静岡市都市計画マスタープラン策定懇話会にて、活発な意見交換をいただいた委員の方々をはじめ、改訂案へ様々なご意見、ご提案をいただいた市民の皆さまに心より御礼申し上げます。

平成 28 年 3 月

静岡市長 田辺 信宏



ぼくの名前は
竹千代君(たけちよぎみ)！
『第3次静岡市総合計画』にも
登場しているんだよ。
今回も、ぼくといっしょに
考えていこう！

まちづくりって何？

静岡市には長期的な視野に立って、まちづくりの方向性を示すものとして「総合計画」があります。「総合計画」の中には、子育てや社会福祉、都市計画など、さまざまな分野があります。

「都市計画」と聞いて、ピンとくる方はいらっしゃるでしょうか？日々の暮らしの中で“まちづくり”を意識することは少ないと思いますが、まちの未来を創造する上で、とっても大切なものがこの「都市計画」です。

静岡市を今よりもっと素敵なまちにしていくためには、何を知ればいいのでしょうか？みなさんが思い描く、未来のまちをカタチにできるとすれば、とっても楽しい気持ちになりますが、ある程度の知識を身につけておくのも重要です。都市計画マスタープランは、そんなまちの未来を創造するためのガイドブックです。さあ、みなさんも一緒にまちづくりのページを開いていきましょう！

まちには
人生が
溢れてる



庭付きの一戸建てで、
子どもをのびのび育てるのが
夢だね。



年だし、運転も辞めたから、
スーパーも病院も近い方が
便利で安心。



直売所めぐりして、
おいしいものを食べて、
リフレッシュ！



家の近所も職場の周りも、
ジョギングできる環境が
うれしいね。



県外の友達が来たならいつもの
ベイサイド。港の雰囲気も
海の幸も人気だよ。

どこに住み、
何を学び、
どのように働くか。
どんな趣味を楽しみ、
休日は何をして過ごすか。

一人一人の暮らしに、それぞれの思いや夢。

大勢の人が住み、行き交うまちは、夢の実現を応援する場所であってほしいよね。

いろいろな人々の夢をのせ、暮らしの基盤となる静岡市の

都市計画が生まれ変わります。



都市計画マスタープランとは？

人々が多く住んだり活動したりする地域（＝都市）をどのように整備し、豊かな暮らしにつなげていくかを示すのが都市計画です。

都市計画マスタープランは、都市計画法という法律に基づいて、都市の将来像、土地利用や都市施設などの基本的な方針を示すものです。

静岡市都市計画マスタープランは、国の計画や静岡市総合計画などの上位計画に即し、静岡市の都市計画の方向性を示すものです。また、このマスタープランに基づき、より具体的な計画策定や事業が進められます。



全体構想では、静岡市全体のまちづくりの理念、分野別の基本方針を示しています。

区別構想では、葵区、駿河区、清水区それぞれの取組み方針を示しています。

これらの構想を進めるため、重点地区や協働によるまちづくりなどの取組みを定めています。

この計画では、例えば・・・

◎まちには、人々の暮らしに欠かせない施設や機能として、道路、交通、公園、上下水道、学校、病院、市場などがたくさんあります。これらをどのように整備し、調和を図るかを考えています。

◎「おまち」と呼ばれ、親しまれる街なかを、これからも便利で、楽しい場所にするを考えています。

◎日本平（有度山）や三保松原など、静岡市を特徴づけ、人々に親しまれている自然豊かな場所を未来に受け継ぐことを考えています。



静岡市都市計画マスタープラン

全体構想

まちづくりの基本理念と都市計画の目標（第2章）

将来都市構造（第3章）

まちの骨格の考え方＝多様な機能が集まる拠点とネットワーク形成、
周辺資源の戦略的活用

7つの分野別基本方針（第4章）

区別構想（第5章）

葵区

駿河区

清水区

戦略的な取組みの考え方 （第6章）

●重点地区 ほか

まちづくりの推進方策 （第7章）

●協働のまちづくり ほか



もくじ

序章	都市計画マスタープランについて..... 1
	序-1. 改訂の背景と目的..... 2
	序-2. 都市計画マスタープランとは..... 2
	序-3. 都市計画マスタープランの位置づけ..... 3
	序-4. 都市計画マスタープランの役割..... 4
	序-5. 計画の目標年次..... 4
	序-6. 計画の構成..... 5
全体構想	第1章 静岡市の現状と課題..... 7
	1-1. 静岡市の特性..... 8
	1-2. 静岡市の現状と課題..... 12
	1-3. 静岡市に求められる都市の姿..... 24
	第2章 まちづくりの基本理念と都市計画の目標..... 27
	2-1. まちづくりの基本理念..... 28
	2-2. 都市計画の視点と都市計画の目標..... 29
	第3章 将来都市構造..... 31
	3-1. 静岡市が目指す将来都市構造..... 32
	3-2. 集約連携型都市構造の形成方針..... 43
	第4章 分野別の基本方針..... 47
	4-1. 分野別基本方針の考え方..... 48
	4-2. 土地利用..... 49
	4-3. 都市交通..... 54
	4-4. 市街地整備..... 58
	4-5. 都市環境..... 62
4-6. 都市防災..... 66	
4-7. 都市景観..... 69	
4-8. 供給処理施設等の都市施設..... 72	
区別構想	第5章 区別構想..... 75
	5-1. 区別構想の考え方..... 76
	5-2. 葵区..... 77
	5-3. 駿河区..... 83
	5-4. 清水区..... 89
取組み	第6章 将来都市構造実現に向けた戦略的な取組みの考え方..... 97
	6-1. 戦略的な取組みの考え方..... 98
	6-2. 重点地区における取組みの考え方..... 102
	6-3. 進捗状況の確認手法..... 112
	第7章 まちづくりの推進方策..... 115
	7-1. 協働のまちづくりの推進..... 116
	7-2. 地域まちづくり構想の展開..... 118
特別付録	空から覗いてみよう“まちづくり”..... 123
	集約連携型都市構造イラストマップ..... 124
資料編	参考-1. 検討体制等..... 128
	参考-2. 将来都市構造・暮らしの拠点の検討..... 137

序章

都市計画マスタープランについて

- 計画の位置づけや構成等の概要を示しています。

そもそも、
この計画って
どういうものなの？

都市づくりを進める計画です。
世の中の変化や静岡市の新しい総合計画
に合わせて、この計画もバージョンアップ
したのですよ。



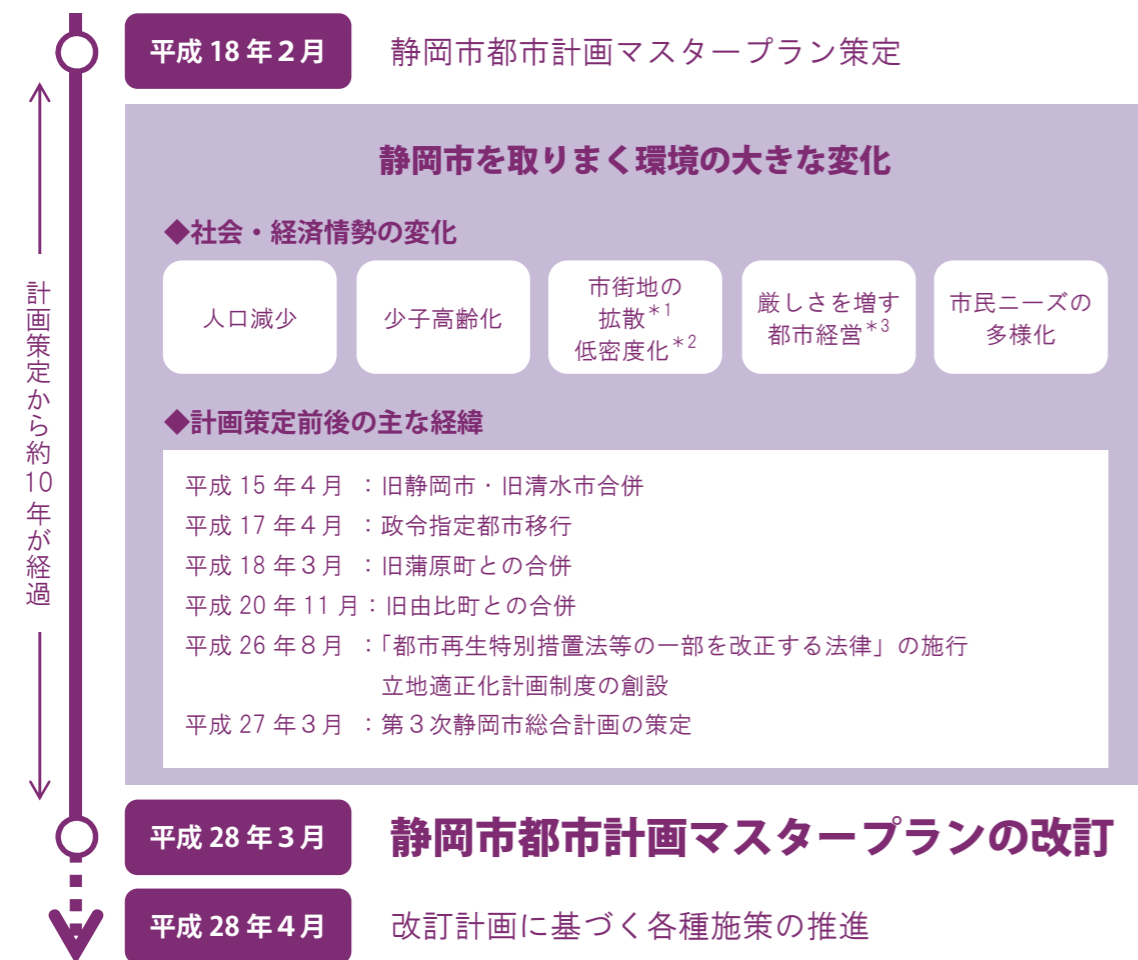


序－1. 改訂の背景と目的

本市は、平成18年2月に都市計画マスタープランを策定し、その内容に基づいて各種の取組みを進めてきました。

しかし、策定から約10年が経過する中で、社会・経済情勢の変化や、旧蒲原町・旧由比町との合併、まちづくりに関わる法改正など、本市を取りまく環境が大きく変化しており、それらへの対応が求められています。そのため、

- ◆第3次静岡市総合計画の達成に向けた都市計画の方針を示す
 - ◆長期的視点に立ち、時代にあった将来像やまちづくりの基本方針を示す
 - ◆地域住民が主体的に地域のまちづくりに参加できる仕組みづくりを行う
- の3つを目的に、都市計画マスタープランの改訂を行います。

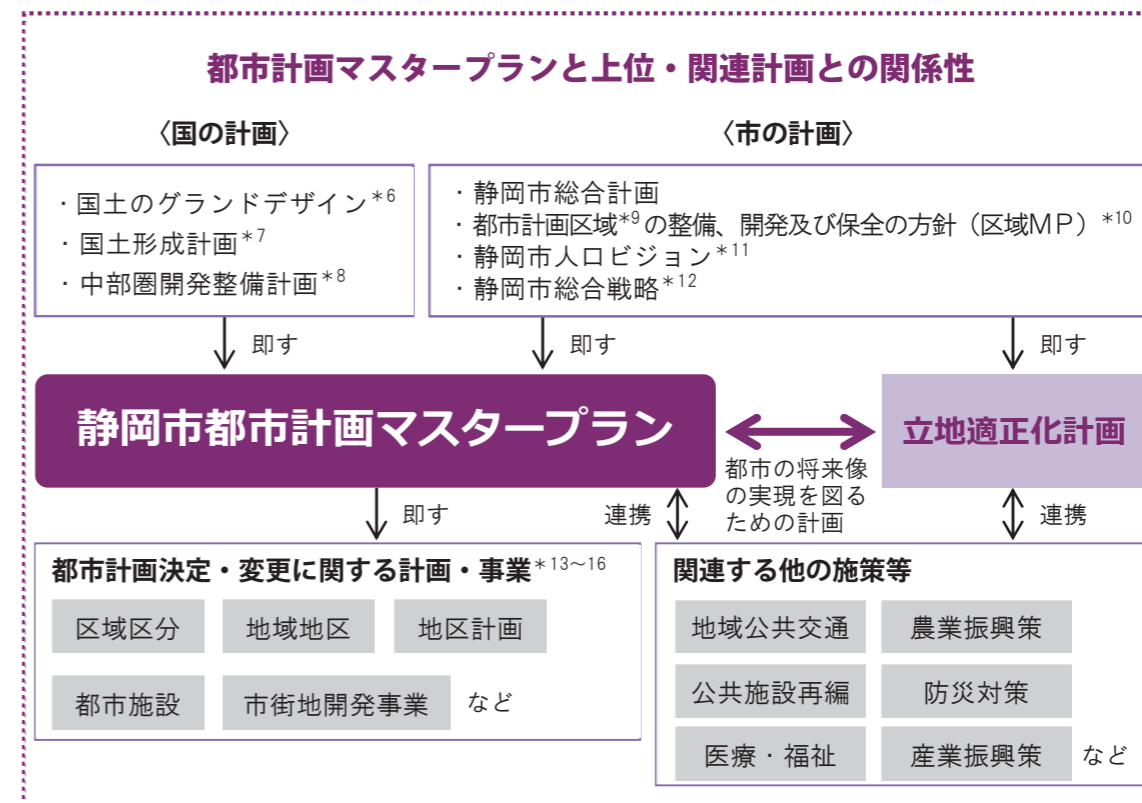


序－2. 都市計画マスタープランとは

都市計画マスタープランとは、都市計画法第18条の2に基づいて、都市の将来像や土地利用の方向性、都市施設^{*4}の配置方針等を明らかにした、都市計画の基本的な方針を示すものです。

序－3. 都市計画マスタープランの位置づけ

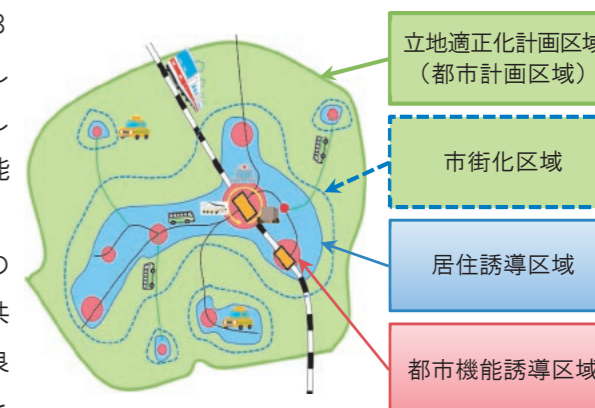
本計画は、国の計画、静岡市総合計画^{*5}等の上位計画に即して策定します。
なお、都市計画決定・変更に関する計画は、本計画に即して定め、関連する他の計画も、本計画を踏まえ策定または見直していきます。



コラム 立地適正化計画の概要

都市再生特別措置法の一部改正(平成26年8月)により、立地適正化計画が制度化されました。立地適正化計画は都市計画区域を対象として策定するもので、市街化区域内で「都市機能誘導区域」と「居住誘導区域」を設定します。

また、区域設定にあたっては、公共交通との連携が重要であり、各都市機能誘導区域を公共交通で結び、その沿線などの交通アクセスの良いところに居住誘導区域を設定するイメージとなります。



- ※「都市機能誘導区域」とは、医療・福祉・商業等の都市機能^{*17}を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る区域です。
- ※「居住誘導区域」とは、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域です。

(出典：国土交通省「都市再生特別措置法」に基づく立地適正化計画概要パンフレットを基に作成)



序－４．都市計画マスタープランの役割

都市計画マスタープランには、主に次の3つの役割があります。

①都市計画の決定・変更の指針

都市計画の決定・変更は、本計画の考え方に基づいて行われるため、都市計画の決定・変更の指針としての役割を担います。

都市計画の内容は、区域区分・用途地域などの「土地利用規制」や、街路事業・市街地開発事業などの「都市計画事業」になります。

②市民主体のまちづくり活動の指針

市民主体のまちづくり活動は、本計画を指針として行うこととなります。

③まちづくりに関する施策展開、事業実施の指針

まちづくりに関する施策展開は、本計画を指針として行うこととなります。

まちづくりに関する事業実施は、まちづくりの方向性が広く共有されることで、事業実施に向けた合意形成や連携・調整を円滑にする役割も担います。

序－５．計画の目標年次

本計画は、平成28年を改訂年次とし、20年後の平成47年を目標年次とします。

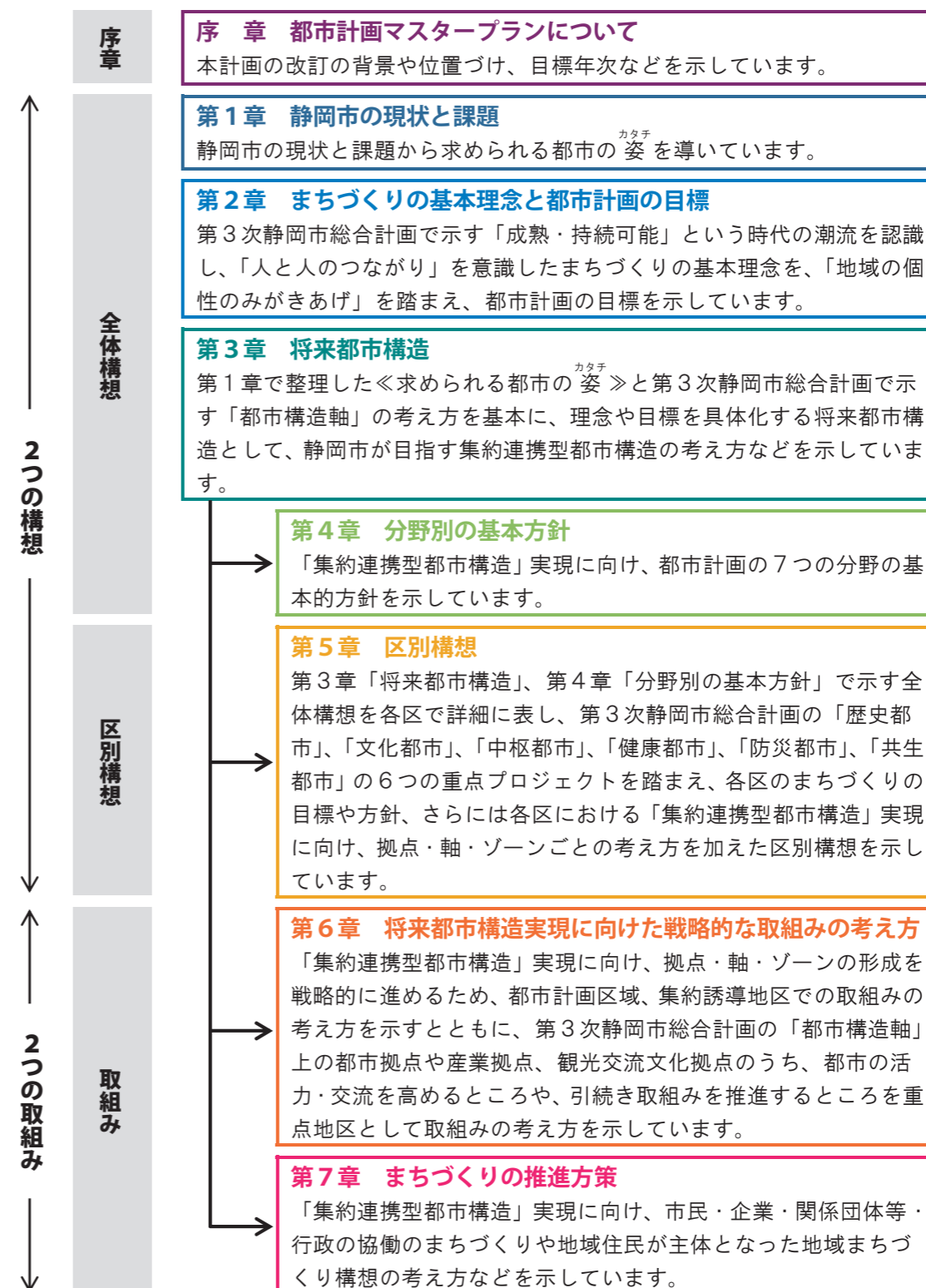
ただし、今後の社会情勢の変化や各種計画の変更が生じた際は、必要に応じて見直しを行います。

※本計画の策定にあたり使用する人口推移等のデータは、計画策定時（平成27年度）において、最新となる平成22年国勢調査データを基準年次とし、推計は20年後の平成42年で行ったものになります。

序－６．計画の構成

本計画は、大きく「2つの構想（全体構想、区別構想）」と「2つの取組み（将来都市構造*18実現に向けた戦略的な取組みの考え方、まちづくりの推進方策）」から構成されます。

なお、理念や目標を具体化する将来都市構造を第3章で示し、第4章以降に将来都市構造実現に向けた方針や取組みの考え方を示しています。





用語解説（序章）

* 1 : 市街地の拡散

無秩序に市街化が進み、人や都市機能が郊外へ分散してしまうこと。

* 2 : 低密度化

人口や機能等の密度が薄くなること。

* 3 : 都市経営

自治体行政が、効率性や事業性等を考慮した経営的視点をもつこと。

* 4 : 都市施設

道路、公園、公共下水道などの生活や産業活動等の基盤となる施設のこと。根幹的な施設は都市計画法に基づく。

* 5 : 総合計画

市町村におけるまちづくりの最も基本となる計画のこと。「基本構想・基本計画・実施計画」で構成され、まちの運営における長期的な指針を示している。

* 6 : 国土のグランドデザイン

国土づくりの理念や考え方を示す長期的な計画のこと。2050年までを視野に入れている。

* 7 : 国土形成計画

国土の利用、整備及び保全を推進する総合的で基本的な計画のこと。全国計画と広域地方計画から構成される。国土形成計画法に基づく。

* 8 : 中部圏開発整備計画

国土形成計画(全国計画及び中部圏広域地方計画)の、中部圏の開発及び整備のあり方を示した広域計画のこと。中部圏開発整備法に基づく。

* 9 : 都市計画区域

土地利用に関する規制など様々な都市計画を定め、一体的かつ総合的な整備・開発・保全をする区域のこと。都市計画法に基づく。

* 10 : 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針(区域MP)

都市計画区域ごとに、今後の都市計画上の見通しや目標を明確にして、個別の都市計画決定の根拠とする計画のこと。都市計画法に基づく。

* 11 : 静岡市人口ビジョン

静岡市の長期的な人口の将来展望に関する計画のこと。

本市の人口の現状を詳細に分析して将来の姿を示し、今後、本市が目指すべき将来の方向を提示している。

* 12 : 静岡市総合戦略

「静岡市人口ビジョン」による分析を基に、ビジョンに掲げる将来展望の実現に向けた目標や今後5年間(平成27年度から平成31年度まで)の取組みをまとめた計画のこと。

* 13 : 区域区分

計画的な市街地の形成を行うために、都市計画区域を市街化区域(既成市街地、今後市街化を図るべき区域)と市街化調整区域(市街化を抑制するべき区域)に分ける制度のこと。

* 14 : 地域地区

都市計画区域内の土地の合理的な利用を図るために、都市計画法に基づき定める地域・地区のこと。用途地域など、利用目的によって土地を区分し、建築物などに対するルールを定めること。

* 15 : 地区計画

地区特性にあわせて環境の整備・保全をするため、都市計画法に基づいて道路や公園等の地区施設、建造物の用途・形態・敷地などの必要な制限を行い、適切な土地利用を図る制度のこと。

* 16 : 市街地開発事業

敷地の整序や都市基盤の整備などにより、計画的な市街地の形成・整備を図る事業のこと。土地区画整理事業、市街地再開発事業などが都市計画法に基づく。

* 17 : 都市機能

医療・福祉、商業、公共交通など、都市における居住や生産活動等を支えるための各種の機能のこと。

* 18 : 将来都市構造

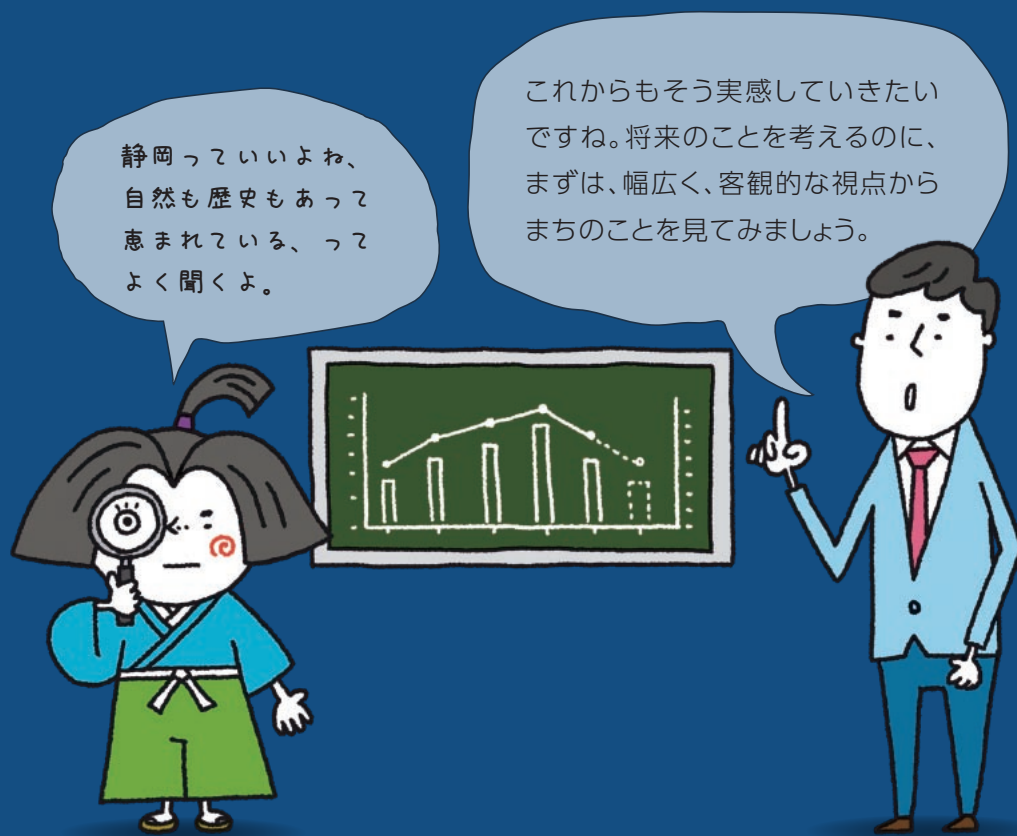
今後目指すべき都市の姿を空間構造的な視点から示したもの。



第1章

静岡市の現状と課題

●静岡市の成り立ちや、現状と課題を示しています。





1-1. 静岡市の特性

1 静岡市の位置づけ

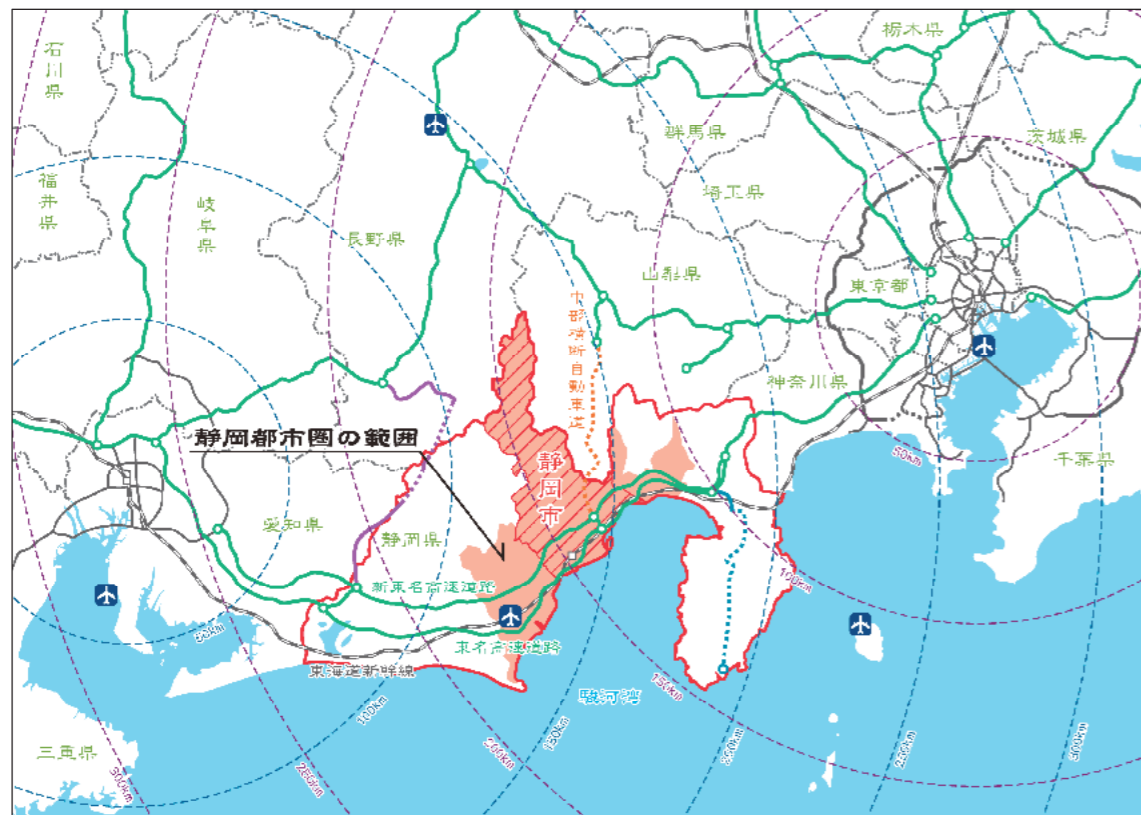
①位置・地勢

本市は、静岡県のほぼ中央に位置し、南は駿河湾に面し、北は山岳地帯を経て、長野県及び山梨県に接しています。また、市街地周辺にも、有度山などの豊かな自然環境を有しています。

広域的には、首都圏と中京圏の中間に位置し、新東名高速道路や東海道新幹線などの交通利便性を活かした、人・モノの流れが盛んになっています。

また、本市は「静岡都市圏*1」を牽引する行政・文化・経済・産業の広域中枢拠点となっています。

《広域的位置図》

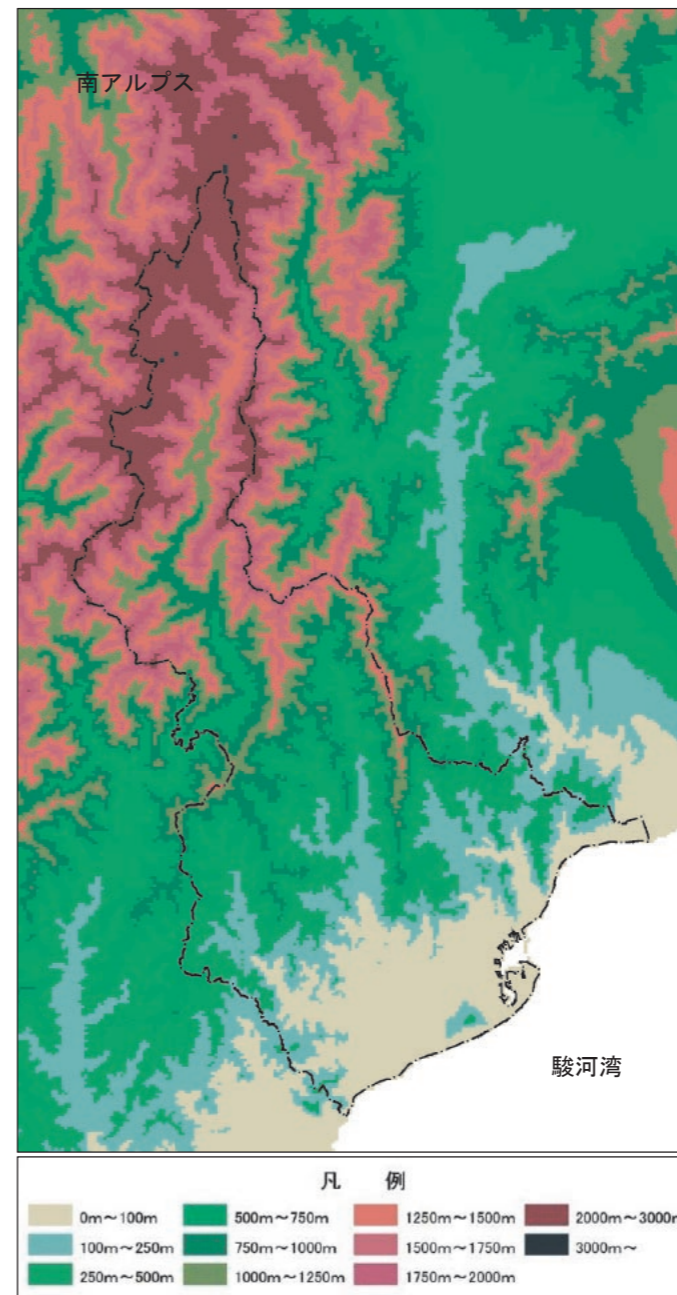


②市域・地形

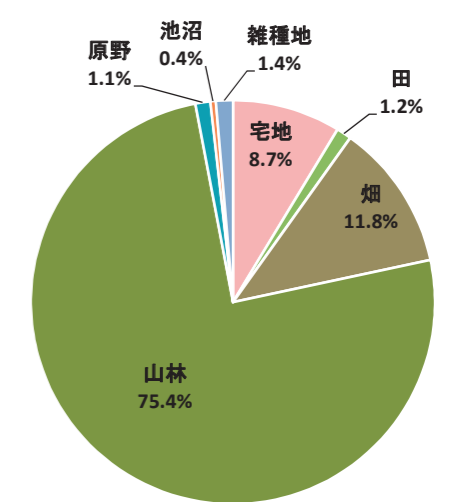
市域は、約 1,412 km²であり、標高 3,000m級の山々を抱える南アルプスの南端部から駿河湾の沿岸まで、広大な面積を有しています。

土地利用の状況は、全体の約 75%を山林、約 9%を宅地が占めており、比較的にコンパクトな形で市街地が形成されています。

《標高区分図》



《地目別地籍割合（平成 26 年）》



※評価総地籍の割合を示す。
(出典：静岡市統計書（平成 26 年版）を基に作成)



2 静岡市の成り立ち

<江戸時代以前>

- 本市の歴史は古く、奈良時代には駿河の国の国府が置かれ、その中心都市としての役割を担ってきました。
- 室町時代から戦国時代は、今川氏が駿府の整備・領内の検地（田畑を測量・調査）・商業の保護育成など新しい政策をつぎつぎと打ち出し、今川氏の城下町として文化が開花しました。
- 戦国時代終期の清水湊は、駿府の外港として重要視されていました。



<江戸時代>

■駿府の町割

- 江戸時代は、徳川家康により駿府城下町が形成され、駿府城を中心に、城郭周辺部に武士・商人・職人の居住地、寺院が設置されました。
- 現在、駿府城跡は駿府城公園や官公庁、学校等となり、また周辺には静岡浅間神社などの貴重な歴史・文化的資源が残されています。
- 商人・職人の住んだ城下町は、現在も呉服町や両替町などの町名が残り、商業活動の中心として賑わっています。



■海上交通の要衝となる清水湊

- 清水湊は、江戸に送る年貢米や甲信州方面に送る塩などを取り扱い、各地との物資輸送の中継基地として大きく発展しました。

■東海道の六宿場・二峠

- 江戸時代には、市域に江戸と京都を結ぶ重要な街道である東海道の宿場が六つ、東海道中の難所といわれた峠が二カ所あり、現在の都市の骨格を形成しています。旧蒲原町・旧由比町内には、交通の要衝として栄えた蒲原宿、由比宿がありました。



<明治～大正>

- 明治22年(1889)に旧静岡市が、大正13年(1923)に旧清水市が誕生しました。
- 明治22年(1889)には東海道線が全線開通し、JR静岡駅前は商都として更なる発展を遂げてきました。
- 明治32年(1899)、清水港は開港場に指定され、茶の積み出し港として発展してきました。
- 大正時代は、水道、電灯、鉄道・バスなどの都市基盤*2が整備されました。

<昭和～平成>

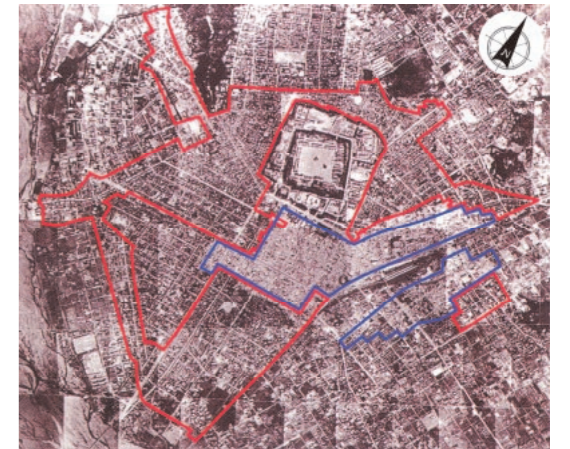
- 昭和15年(1940)の静岡大火*3、昭和20年(1945)の空襲によって、旧静岡市・旧清水市の中心市街地が大きな被害を受けました。戦後は、それぞれ戦災復興土地区画整理事業を行い、さらに静岡では火災に強い「不燃化共同ビル計画*4」のもと、「人のにぎわいの絶えないまち」として全国的に注目されるまちに生まれ変わりました。
- 昭和39年(1964)は、東海道新幹線、昭和44年(1969)には東名高速道路が開通しました。旧静岡市・旧清水市は首都圏と中京圏との結びつきも強くなり、広く県外からも多くの人々が訪れるようになりました。
- 平成15年には、旧静岡市と旧清水市の合併により、新「静岡市」が誕生し、平成17年に政令指定都市に移行しました。その後、平成18年に旧蒲原町、平成20年に旧由比町を編入合併し、現在の静岡市になりました。

《明治期の清水港》



(出典：国土交通省中部地方整備局清水港湾事務所HPより)

《旧静岡の土地区画整理事業》(大火復興・戦災復興)



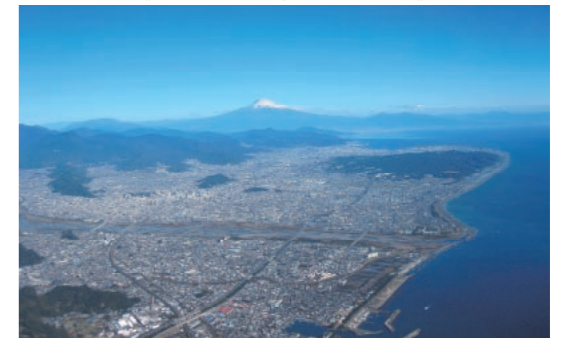
※ 大火復興土地区画整理事業 (S14～S20)
戦災復興土地区画整理事業 (S21～S52)

《旧清水の土地区画整理事業》(戦災復興)



※ 戦災復興土地区画整理事業 (S21～S36)
(出典：「静岡市の区画整理」(H18)を基に作成)

《現在の静岡市のまちなみ》



(出典：第3次静岡市総合計画)

1-2. 静岡市の現状と課題

1 人口

総人口は、平成22年の約71.6万人から平成42年推計値で約62.3万人となり、約9.3万人（約13%）の減少が予測されます。

人口減少

・DID^{*5}の人口密度^{*6}は、平成22年の60.1人/haから平成42年は52.3人/haまで低密度化^{*7}が見込まれています。（図-1参照）

少子高齢化

・14歳以下の年少人口割合は、平成22年の約13%から平成42年は約10%まで減少が見込まれています（図-2参照）。65歳以上の老年人口割合は、平成22年の約25%から平成42年は約33%まで増加し、少子高齢化の進行が見込まれています。（図-3参照）

・1世帯あたり人口は、平成22年の2.57人/世帯から平成42年は2.10人/世帯まで減少し、核家族化の進行に伴い単身高齢者がさらに増加することが見込まれています。（図-4参照）

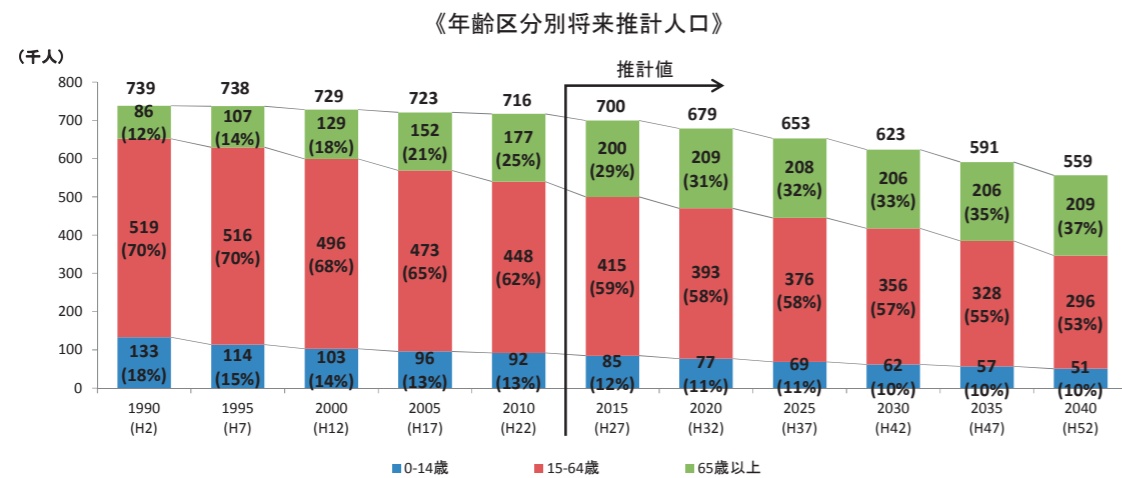
空き家率

・空き家率は、平成20年度の12.9%に対し、平成25年度は13.6%に増加しています。（図-5参照）

課題：今後も人口減少が見込まれる中で、生活に必要なサービスの維持、公共施設の管理、地域の産業や雇用の拡大など、多くの課題への対応

本市は、人口減少や少子高齢化の進行、空き家率の増加などにより、税収の減少や行政サービスの低下など、厳しい都市経営となることが懸念されます。

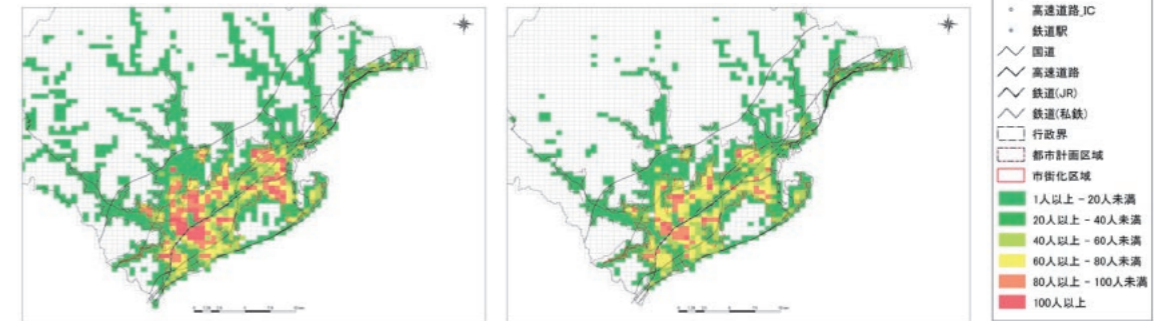
そのため、定住人口の維持・向上と、周辺都市間の交流人口の増加に向けて、公共交通が便利な地域に日常生活に必要な商業などの施設を集約することや、多様なライフスタイル^{*8}に応じた豊かな生活が送れる都市構造としていくことが求められています。



（出典：第3次静岡市総合計画）

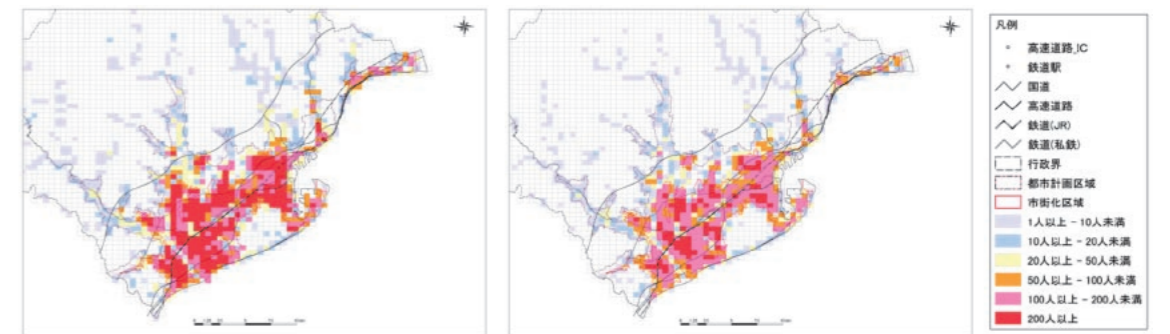
※このまま何も対策を講じなかった場合の将来人口を推計したのになります。

《図-1：人口密度の変動状況》
《H22：60.1人/ha（716,197人）》 《H42推定：52.3人/ha（約623,000人）》



（出典：地域メッシュ統計を基に作成（H42は推計））

《図-2：年少人口の変動状況》
《H22：91,673人（13%）》 《H42推定：約62,000人（10%）》



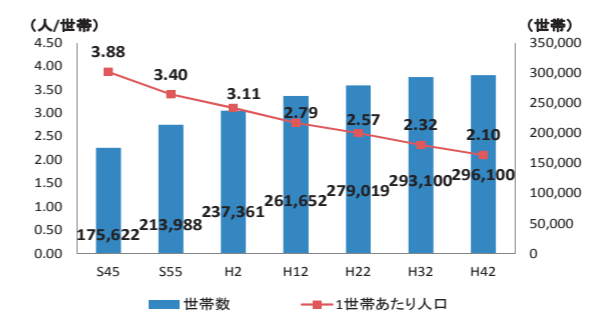
（出典：地域メッシュ統計を基に作成（H42は推計））

《図-3：老年人口の変動状況》
《H22：176,033人（25%）》 《H42推定：約206,000人（33%）》



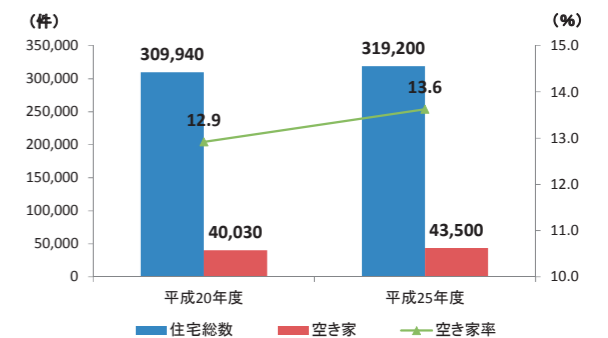
（出典：地域メッシュ統計を基に作成（H42は推計））

《図-4：世帯数と1世帯あたり人口の推移と将来見通し》



（出典：国勢調査（S45～H22）、日本の将来推計人口（H32、H42）を基に作成）

《図-5：空き家率の推移》



（出典：住宅・土地統計調査（H20～H25）を基に作成）



2 産業

産業別の従業者数は、第三次産業*⁹が約7割を占めています。

平成17年と平成22年では、第一次産業*⁹、第二次産業*⁹の割合が減少しています。

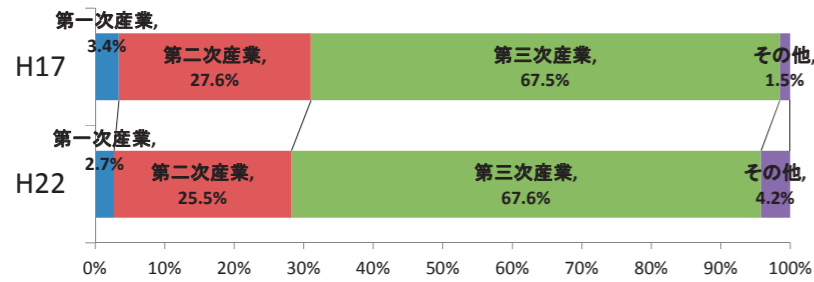
農家戸数・経営耕地面積は、減少傾向にあります。小売業商店数・従業者数は、減少傾向にあり、年間販売額は平成19年以降大きく減少しています。工業従業者数・事業所数は、減少傾向にありますが、製造品出荷額は平成22年以降増加傾向にあります。観光交流客数は、増加傾向にあります。

課題：社会経済環境の変化に対応する戦略産業へのヒト・モノ・カネの集中的な投入、あらゆる事業・制度を駆使した企業支援、人材の育成・確保、社会基盤を活かした立地促進

市の産業は、工業や観光交流で増加傾向にあることから、今後の進展が期待されています。

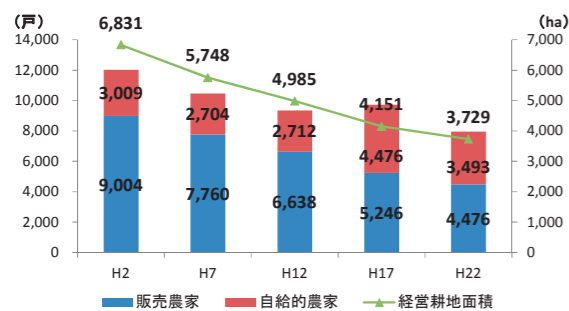
一方、既存の産業の維持・育成と、工業に関連した産業や観光交流など、本市の経済を牽引する産業の立地促進が求められています。

《産業別従業者数の推移》



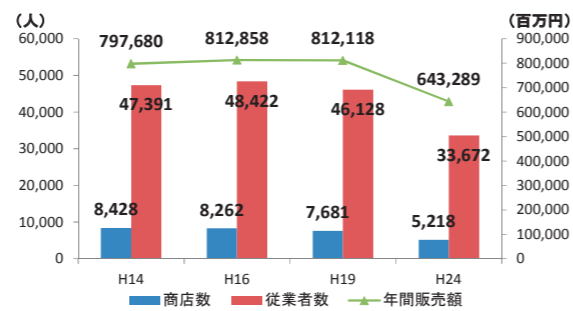
(出典：国勢調査を基に作成)

《農家戸数・経営耕地総面積の推移》



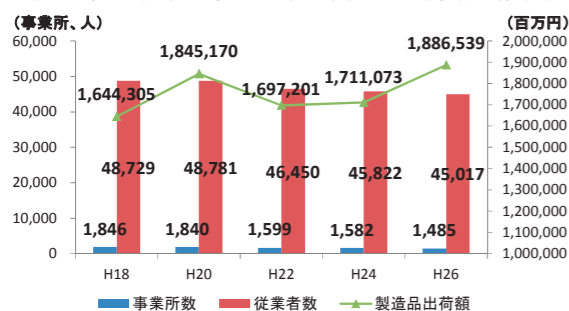
(出典：農業センサスを基に作成)

《小売業商店数・従業者数・年間販売額の推移》



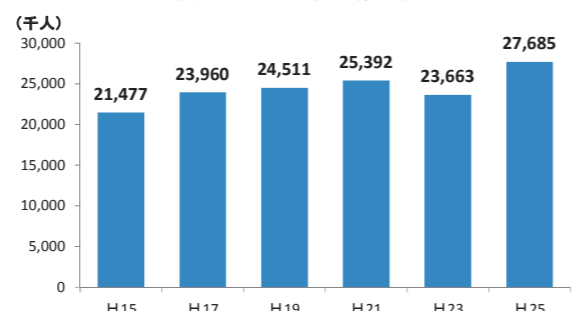
(出典：商業統計調査 (H14~H19)、経済センサス (H24) を基に作成)

《工業従業者数・事業所数・製造品出荷額の推移》



(出典：工業統計調査 (H18~H24)、県の独自集計 (H26) を基に作成)

《観光入込客数の推移》



(出典：静岡県観光交流の動向を基に作成)

3 土地利用

本市の地形は、山間部・丘陵部・平地部に分かれ、それぞれ森林、農地、宅地が中心的な土地利用となっています。

高度経済成長期の人口増加に伴い、郊外部における住宅地開発が行われ、市街化区域内には、住宅地としての土地利用が広がっています。

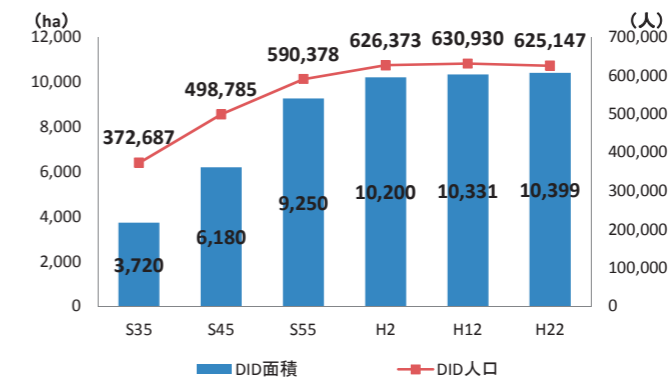
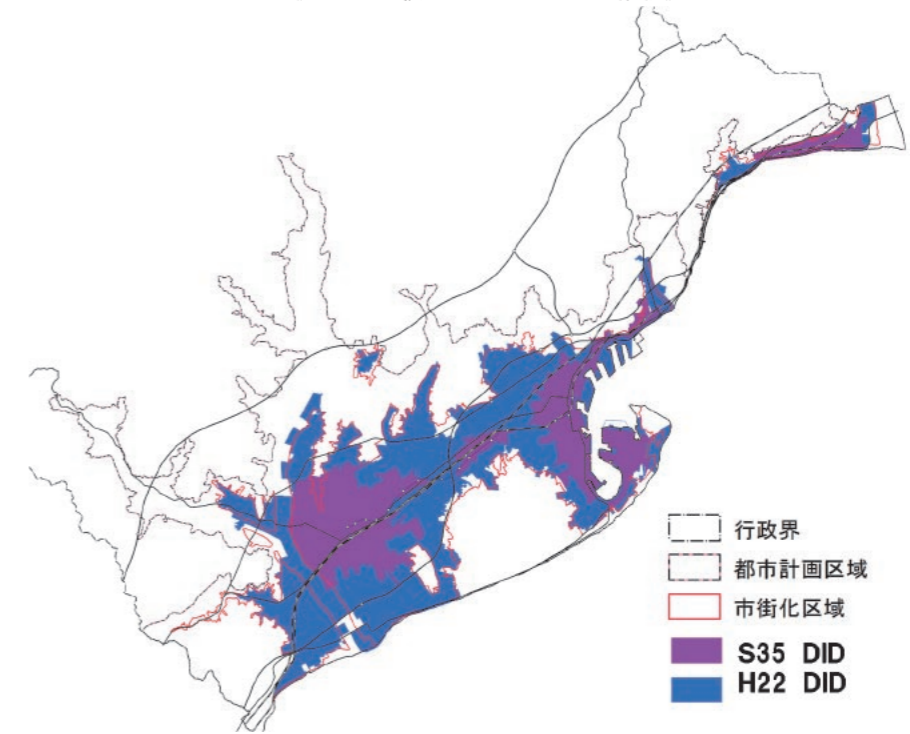
昭和35年から平成22年の50年間で、人口が約1.7倍、面積が約2.8倍と大幅に増加しています。D I Dの人口密度は、昭和35年の約100人/haから平成22年の約60人/haに低下しています。

課題：市街地の集約による人口密度の維持・向上

市街地の拡散、人口の低密度化は、中心市街地の衰退や環境負荷、都市財政の圧迫などを引き起こすことになり、都市の持続性への影響が懸念されています。

そのため、市街地の拡散の抑制と、居住の誘導により、市街地における人口密度の維持・向上を図ることが求められています。

《D I D面積及びD I D人口の推移》

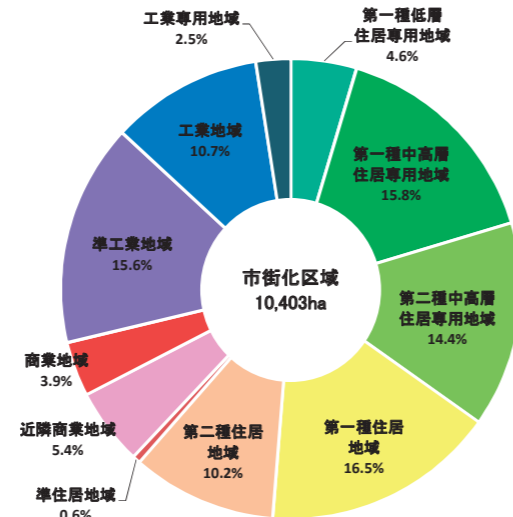


(出典：国勢調査を基に作成)



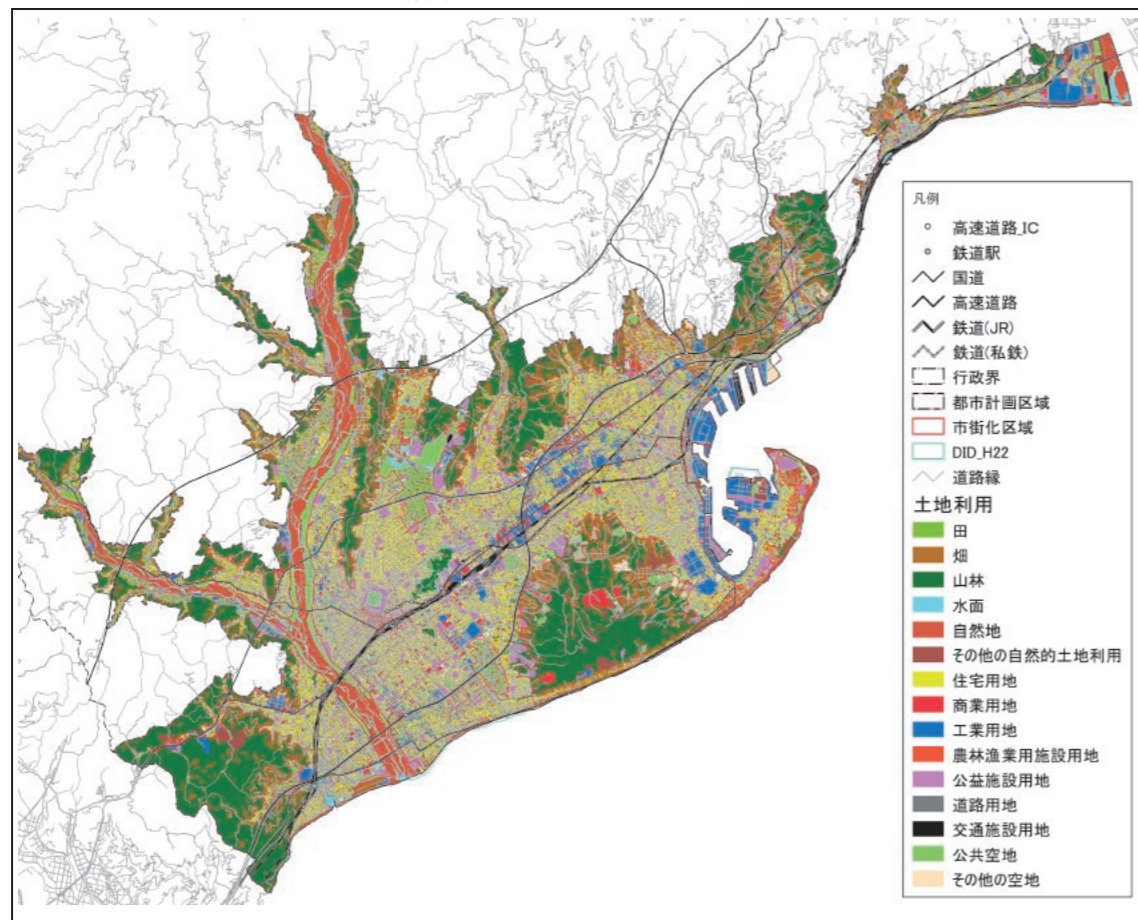
《用途地域*10 内の内訳》

区分	面積 (ha)	構成比 (%)
第一種低層住居専用地域	481	4.6
第二種低層住居専用地域	-	-
第一種中高層住居専用地域	1,643	15.8
第二種中高層住居専用地域	1,507	14.4
第一種住居地域	1,717	16.5
第二種住居地域	1,061	10.2
準住居地域	58	0.6
近隣商業地域	563	5.4
商業地域	402	3.8
準工業地域	1,631	15.6
工業地域	1,111	10.7
工業専用地域	256	2.4
合計	10,430	100.0



※市街化区域*11の総面積について、内訳表には市街化調整区域*11で用途地域が指定されている中島地区が含まれているため、円グラフの総面積と合計が異なっている。
 (出典：静岡市の都市計画（資料編 平成27年度版）を基に作成)

《都市計画区域内の土地利用状況》



(出典：都市計画基礎調査(平成24年度)を基に作成)

4 交通

本市は、東名高速道路や新東名高速道路が東西方向に横断し、新たなIC*12の設置や中部横断自動車道の整備が進められています。これらの高規格幹線道路*13は、首都圏や中京圏、上信越地域などへのアクセス性が向上し、これまでの産業・経済活動を大きく変える可能性があります。

また、パーソントリップ調査*14による人の動きは、市内だけでなく、焼津市や藤枝市などの市外との様々な交流が活発に行われています。

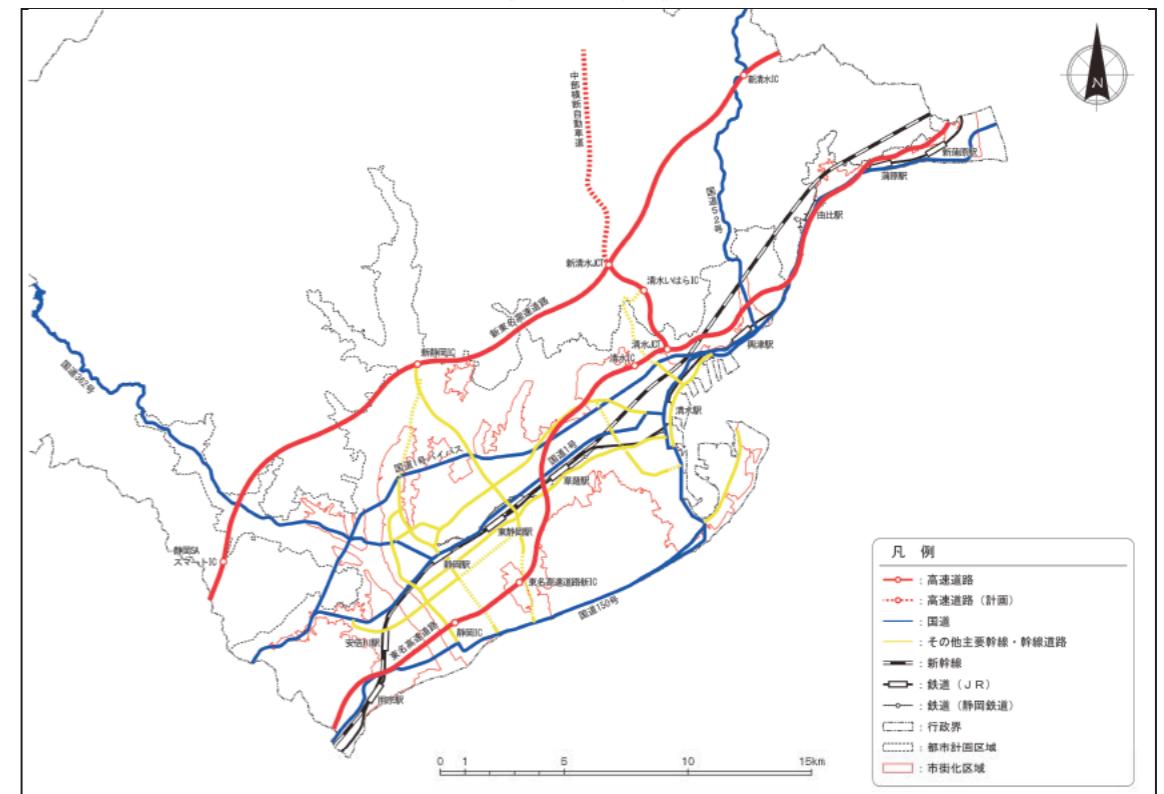
公共交通は、JR東海道新幹線やJR東海道本線、静岡鉄道静岡清水線による鉄道交通と、バス路線などによるバス交通で構成されています。バス路線は、人口集積がある地域で運行頻度が高い状況ですが、自動車利用の多い郊外部などでサービス水準が低下する傾向にあります。

課題：高規格幹線道路網などの活用、地域の実情に応じた交通体系の構築

高規格幹線道路網などは、広域連携を深め、市外からの交流人口を増やす重要な路線です。そのため、産業・経済活動や交流活動におけるポテンシャルの活用が求められています。

市内の公共交通は、人口集積がある地域や自動車利用の多い郊外部に暮らす高齢者等にとっての重要な移動手段となっています。そのため、地域の実情に応じた交通体系の構築が求められています。

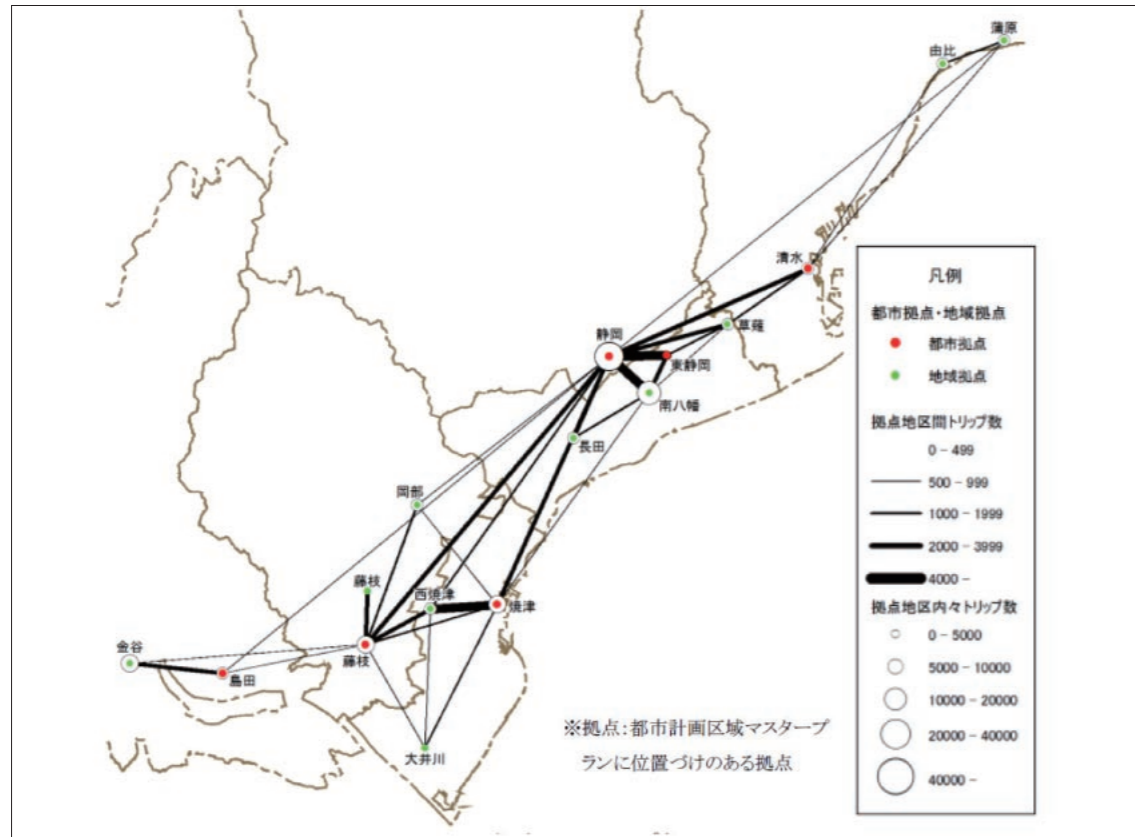
《広域道路網図》



(出典：静岡市都市計画図を基に作成)

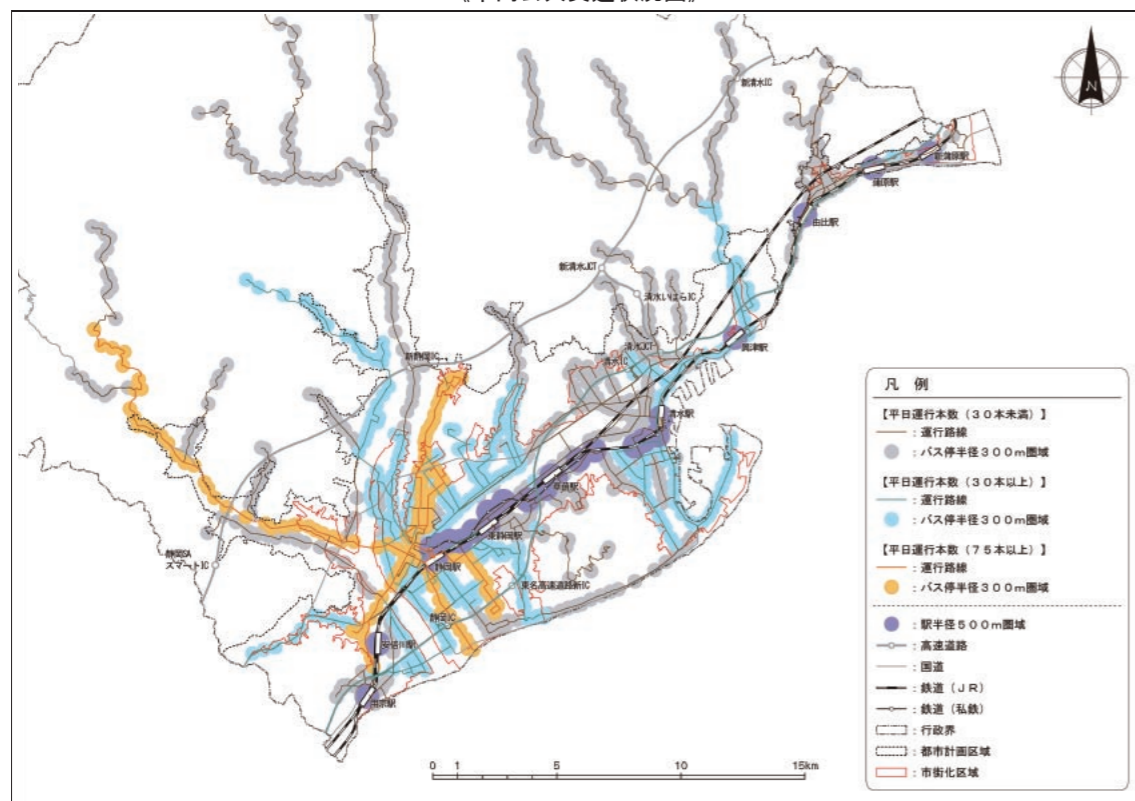


《静岡都市圏の広域的な人の流動》



(出典: 静岡県「第4回静岡中部都市圏総合都市交通体系調査 報告書」)

《市内公共交通状況図》



(出典: 国土数値情報(平成23年度)を基に作成)

5 環境

本市は、広大な山林を有しており、安倍川、藁科川、興津川などの清流や、長く緩やかな海岸線など、多様で豊かな自然環境に恵まれています。

市内には、農業振興地域^{*15}や県立自然公園区域(特別地域)のほか、風致地区^{*16}や鳥獣保護区^{*17}、保安林などが指定されています。

また、今日の環境問題は、ごみや有害化学物質、大気汚染、河川の汚濁といった身近なものから、地球温暖化やエネルギー制約といった地球規模のものまであります。

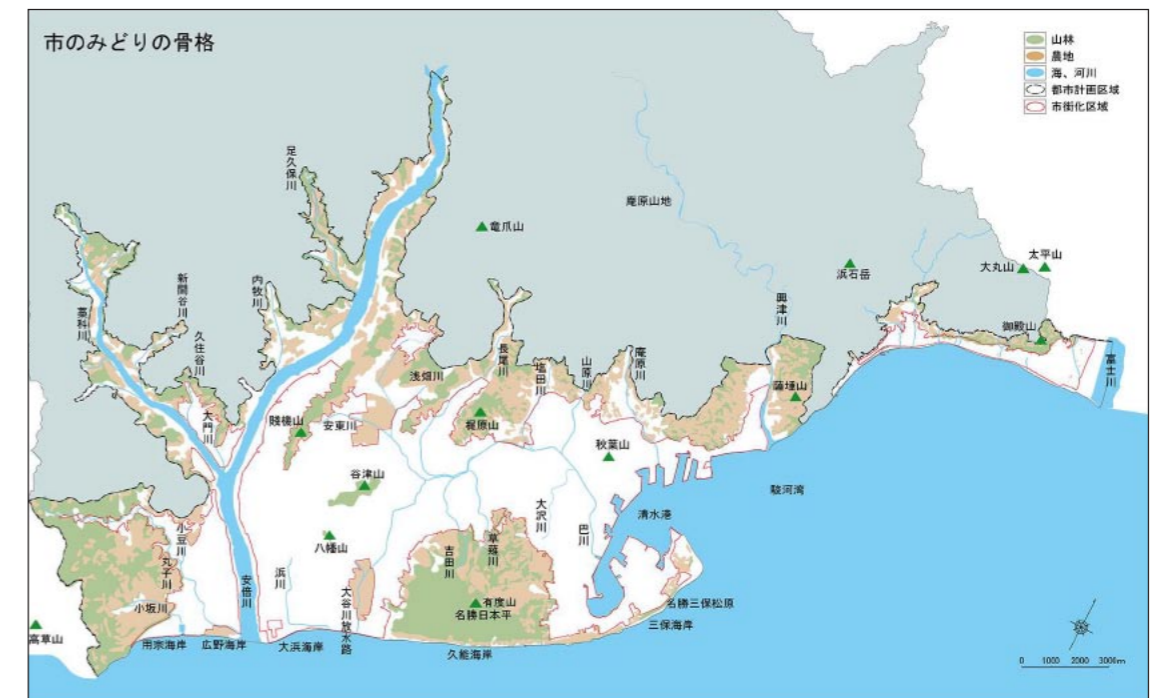
課題: 農地・森林と身近な緑の保全と活用、低炭素型・循環型の都市への転換

農地や森林などの豊かな自然環境は、土砂災害防止や水源涵養、良好な景観形成などの様々な役割を果たしており、これらの多面的機能の保全が求められます。

また、今日の環境問題は、身近なものから地球規模のものまで幅広くあり、様々な対応が求められています。

そのため、農地・森林と身近な緑の保全と活用、環境への負荷の低減を考慮した低炭素型の都市^{*18}への転換、エネルギー利用の効率化を考慮した循環型の都市^{*19}への転換が必要となっています。

《市のみどりの骨格図》



(出典: みどりの基本計画より)

6 防災

本市で起こりうる自然災害は、地震や津波、火災、土砂災害、水害など様々なものがあります。

南海トラフ*20地震は、今後30年間に高い確率で発生が予測されており、静岡県の被害想定では、沿岸地域の津波浸水被害、既成市街地の建物倒壊や火災延焼による被害が想定されています。

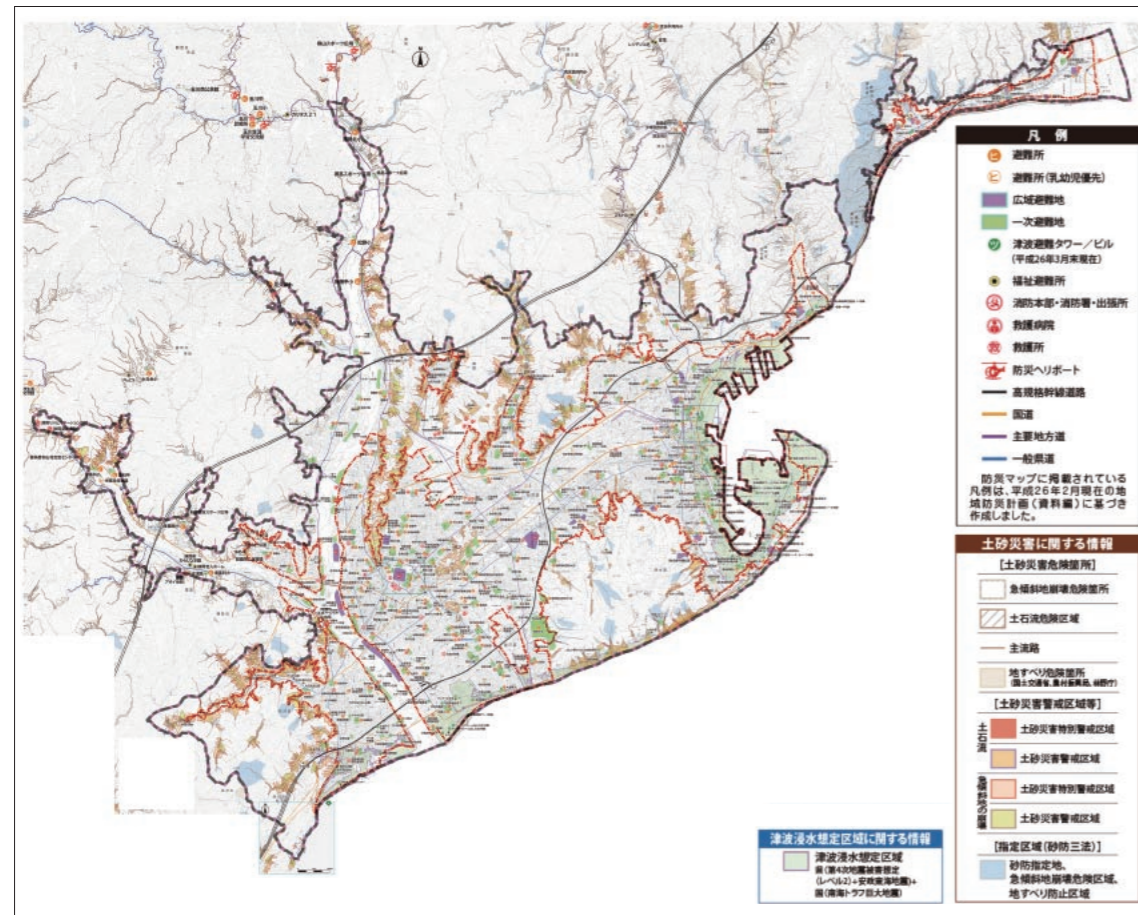
また、近年の大雨による、土砂災害や水害が発生しやすい地域があります。

課題：市街地環境の改善、住民の災害対応力の向上

東日本大震災の発生や国内各地で頻発する大雨の状況などから、災害発生時における都市の脆弱性が明らかになっています。

そのため、行政が積極的に取り組む「公助」として、市街地環境の改善が求められています。また、被災時に市民一人ひとりが主体的に取り組む「自助」、地域の中で協力し解決する「共助」として、住民の災害対応力の向上が求められています。

《土砂災害発生時の危険箇所等及び津波発生時の浸水想定》



(出典：静岡市防災情報マップ (H26.8) を基に作成)

7 都市経営

近年の本市の財政状況は、少子高齢化等に伴う民生費の増加と、公共投資の縮減等に伴う土木費の減少の傾向がみられます。

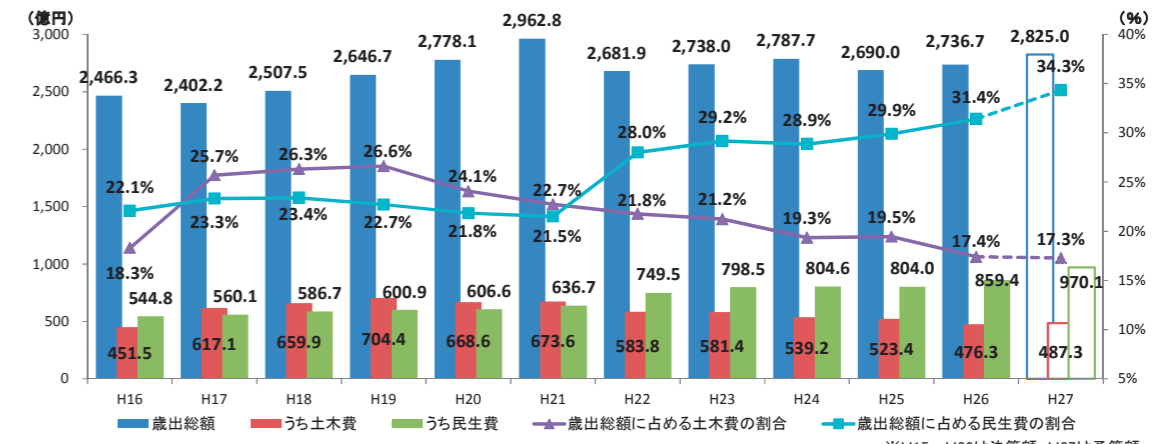
このような中、高度経済成長期からバブル期にかけて集中的に整備された道路や公園、下水道、教育施設、市営住宅などの公共施設は、今後、一斉に更新時期を迎えることから、維持更新費の増大が見込まれています。

課題：都市経営の効率化、公共投資の重点化

本市では、民生費の増加や公共施設の維持管理費の増大などにより、財政状況が厳しさを増すことは避けられない見通しであり、新たな都市基盤の整備や公共建築物の維持が困難になることが予想されます。

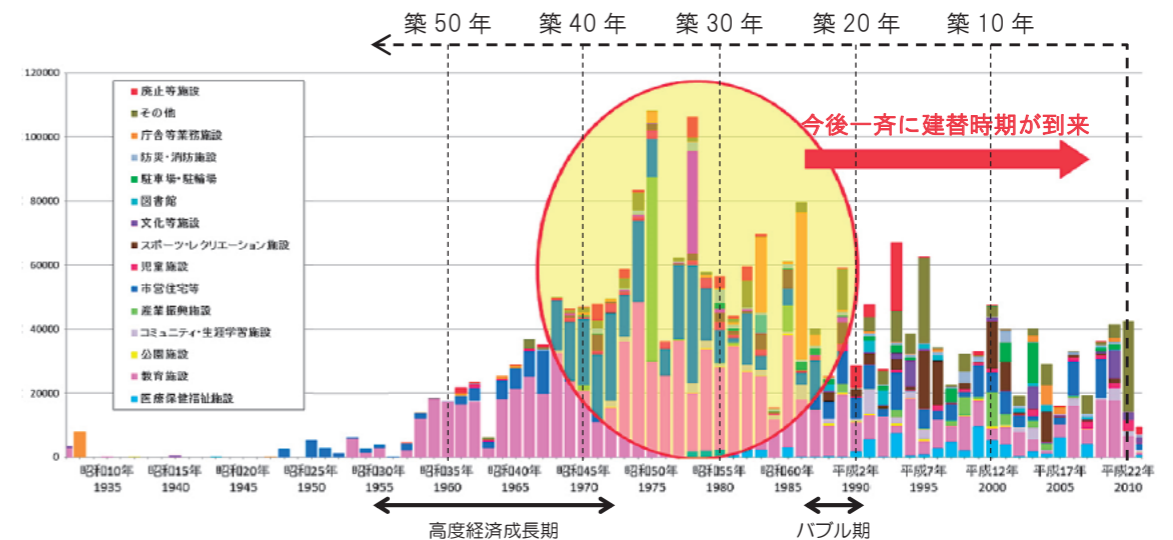
そのため、都市の持続性や発展性を見据え、既存の公共施設の複合化・集約化や、都市基盤施設の有効活用・適正管理などによる都市経営の効率化と、選択と集中による公共投資の重点化などが求められています。

《歳出総額（一般会計）に占める土木費・民生費の割合》



(出典：静岡市広報「静岡気分」を基に作成)

《公共建築物の年度別整備延床面積》



(出典：静岡市アセットマネジメント基本方針より)

8 市民意向

本計画の改訂にあたり、市民ニーズを把握するために「市民意識調査」を実施しました。その結果、施策に関する満足度・重要度に関する項目について、優先的に改善すべき施策として、「地震・火災に対する防災対策」や「水害・土砂災害に対する防災対策」「公共交通の利用のしやすさ」が挙げられました。

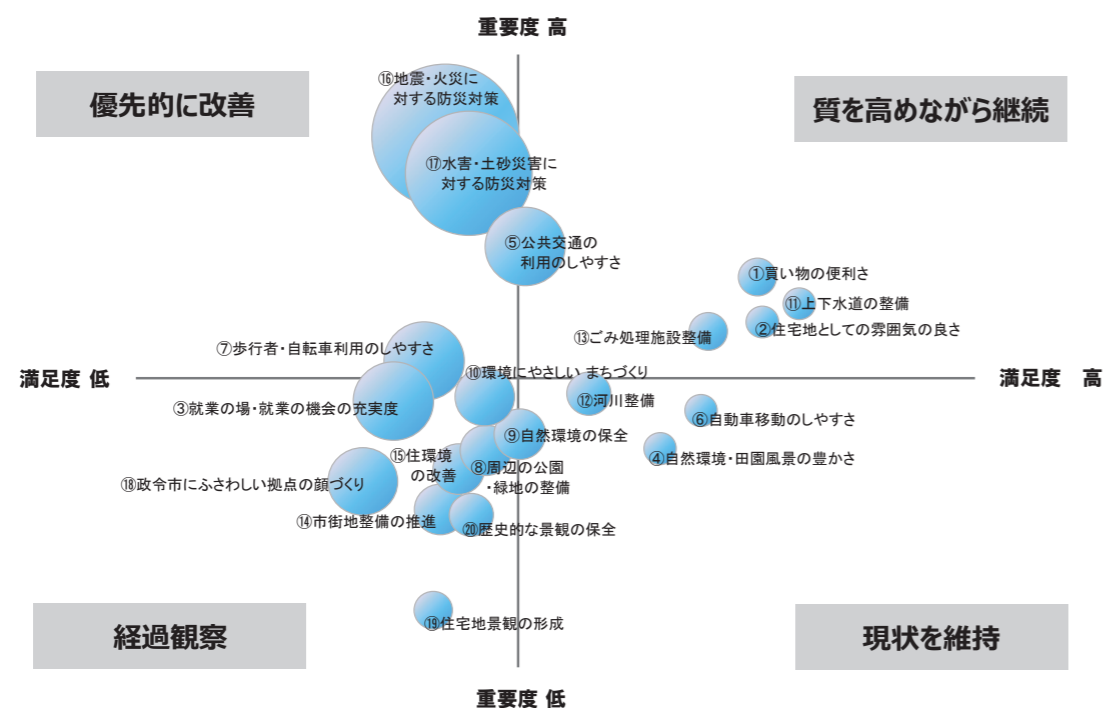
また、各区で実施したパネル展示等におけるアンケート結果では、将来的に住みたい居住環境として、「中心部で街なか居住」や「主要な公共交通軸沿線の利便性の高い居住」、「駅周辺やバス利用圏で多様な居住」を挙げる意見が多く、全体の2/3を占めています。

課題：防災対策の推進と公共交通の充実

市民ニーズは、優先的に改善すべきこととして、防災対策について公共交通の利用のしやすさが求められています。

また、将来的に住みたい居住環境として、市の中心部や駅周辺・バス利用圏などの利便性の高い地域が求められています。

《施策に関する満足度・重要度》



※グラフの表示について

- 「現在の満足度」と「今後の重要度」について、それぞれ5段階の選択肢を設け、「満足・重要」を2点、「やや満足・重要」を1点、「普通」を0点、「やや不満・あまり重要でない」を-1点、「不満・重要でない」を-2点と点数化し、算出した平均点を基に作成した散布図になる。また、グラフに示す円の大きさは、各施策の満足度の平均点と重要度の平均点の差の大きさを表したことになる。
- 各々の項目の位置により、次のように捉えることが可能である。
 - 質を高めながら継続：市民が重要と感じているが満足度も高い分野
 - 優先的に改善：市民が重要と感じているが満足度が低く優先的に解決する必要がある分野
 - 経過観察：市民の重要性の認識は高くないが満足度を高めていく必要がある分野
 - 現状を維持：市民の重要性の認識は高くないが満足度が高く、満足度を維持していく必要がある分野

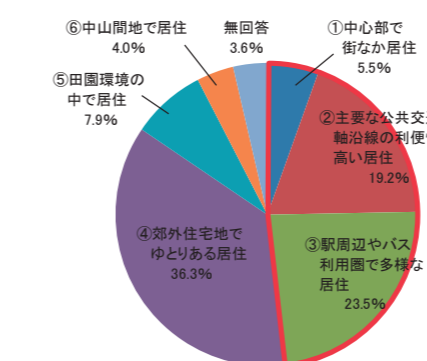
(出典：平成26年度都市計画マスタープラン改訂に係る市民意識調査)

居住環境・住み替え意向に関するアンケート結果

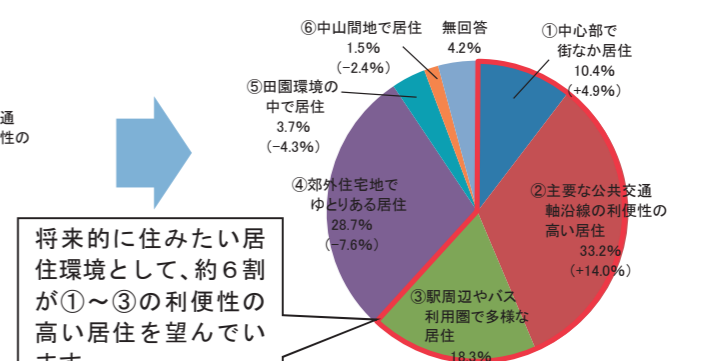
問 『現在お住まいの居住環境』と『将来的に住みたい居住環境』について、以下より選択してください。



《現在お住まいの居住環境》



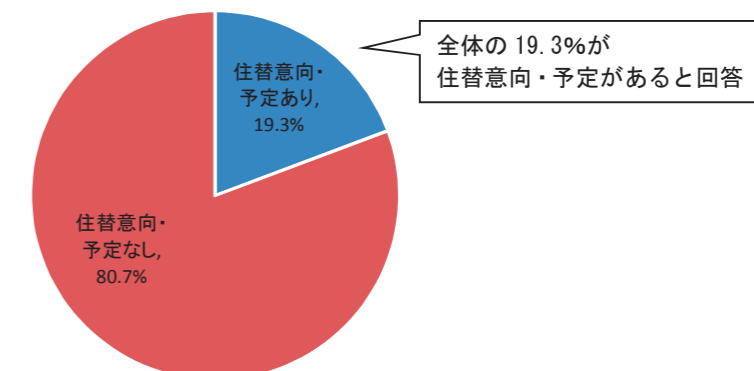
《将来的に住みたい居住環境》



将来的に住みたい居住環境として、約6割が①～③の利便性の高い居住を望んでいます。

(出典：平成26年度都市計画マスタープラン改訂に係るパネル展示アンケート)

問 住まいの状況や将来の住まい方についてお尋ねします。住み替え予定や意向は。

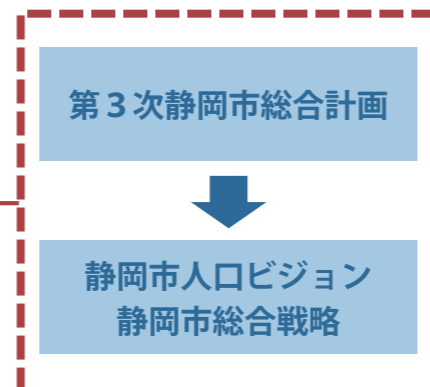
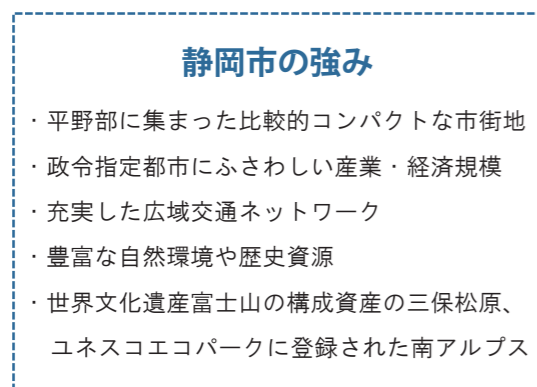
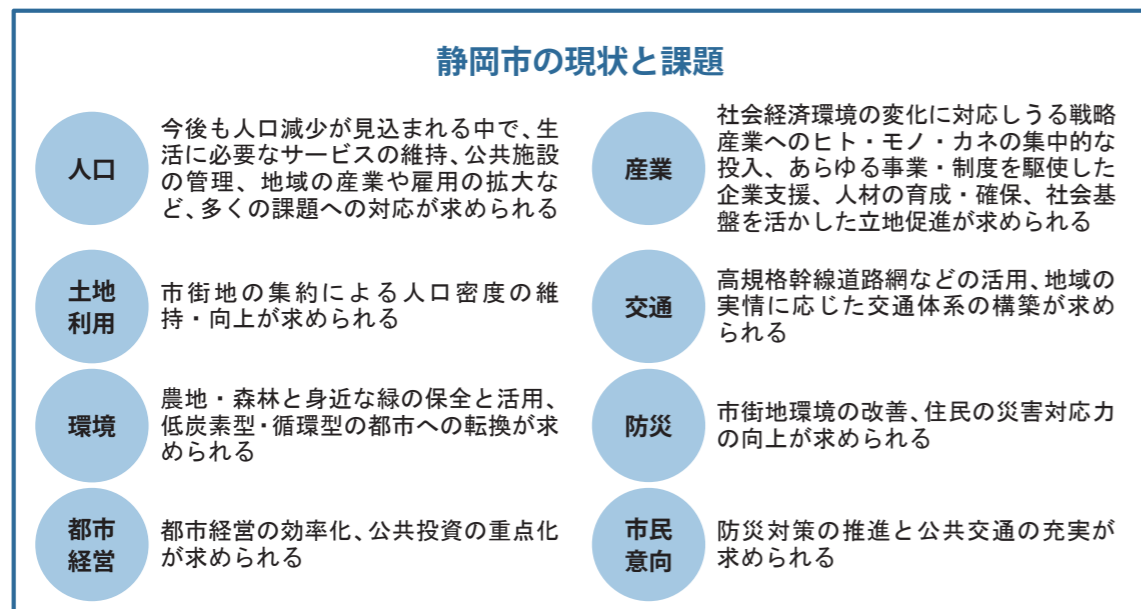


(出典：「平成24年度静岡中部都市圏総合都市交通体系調査業務 住民交通意識アンケート調査」を基に作成)



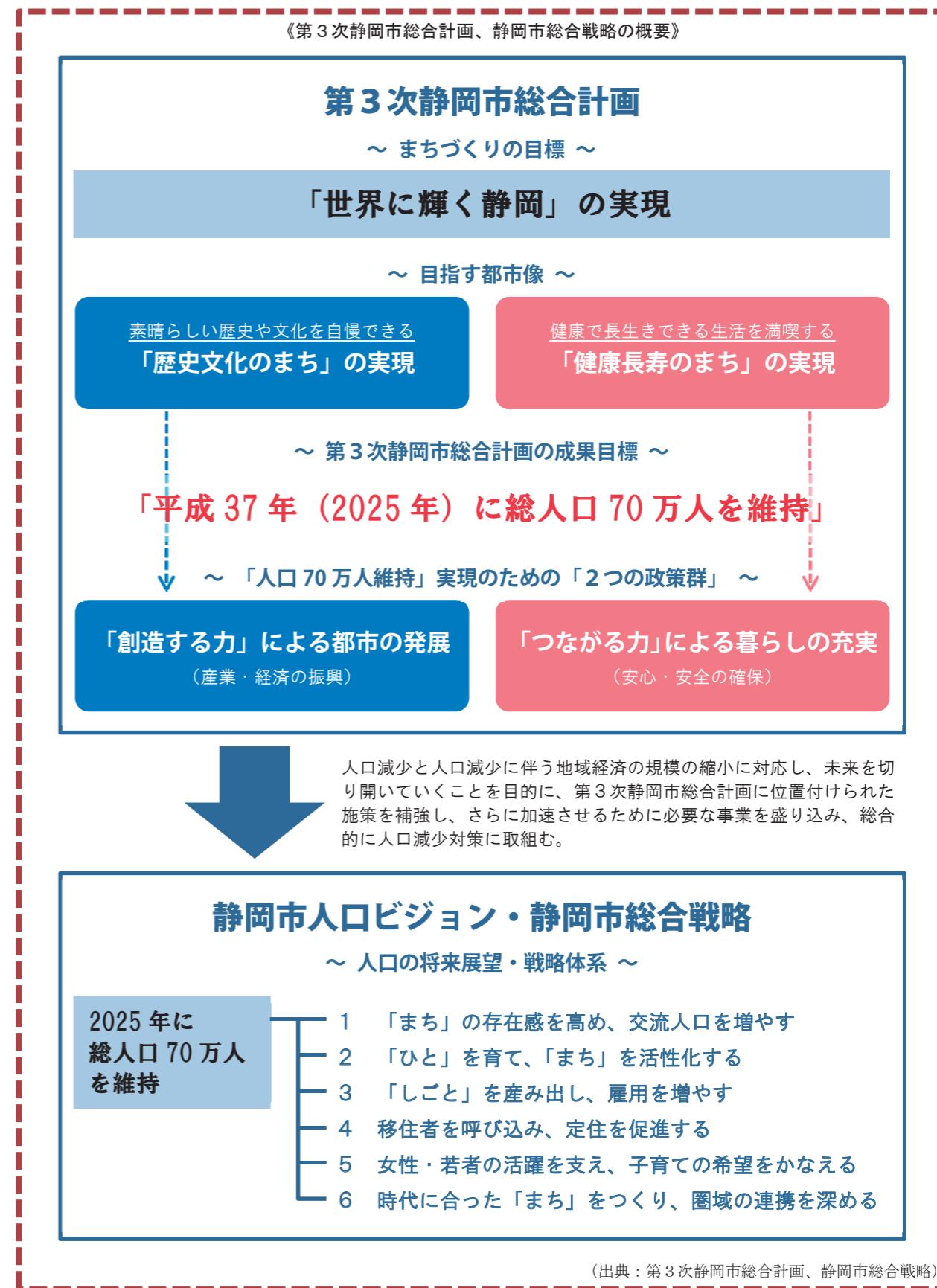
1-3. 静岡市に求められる都市の姿

「1-2. 静岡市の現状と課題」の内容に加え、静岡市の強み、第3次静岡市総合計画・静岡市総合戦略の考え方を基に、静岡市に求められる都市の姿を示します。



静岡市に求められる都市の姿

- ◆ 『「創造する力」による都市の発展』に向けて、快適で質の高い機能が集約した拠点の形成や、人やモノの交流を生み出すネットワークの形成等に取り組むことにより、にぎわいと活力にあふれる都市を姿づくることが求められています。
- ◆ 『「つながる力」による暮らしの充実』に向けて、住みよい居住環境の創出や、豊かな歴史・自然資源の保全・活用等に取り組むことにより、一人ひとりのライフスタイルに応じた生活を送ることのできる都市を姿づくることが求められています。





用語解説（第1章）

*1：静岡都市圏

静岡市を中心市とする都市圏のこと。平成17年国勢調査時の政令指定都市（静岡市）と、静岡市に隣接する市町のうち、静岡市への通勤・通学数の割合が一定以上である5市2町（富士市、藤枝市、焼津市、島田市、牧之原市、芝川町、吉田町）より構成される。

*2：都市基盤

経済発展や市民生活の基盤となる施設のこと。上下水道、電気、ガス、通信施設や道路、鉄道などが含まれる。

*3：静岡大火

昭和15年1月15日に現葵区新富町付近で発生した大火災のこと。被災者約2万7千人、焼失家屋約5千戸となっており、市内中央部のほとんどが焼き尽くされた。

*4：不燃化共同ビル計画

静岡大火後、火災に強いまちにするため、策定された計画のこと。地域共同でRC造等の火災に強いビルを建設し、共同利用することを目的としている。

*5：D I D（人口集中地区）

国勢調査の基本単位区及び調査区を基礎単位として、人口密度4,000人/km²の基本単位区が集合し、その合計人口が5,000人以上となる地域のこと。（Densely Inhabited District）

*6：人口密度

人口と土地面積の関係を示す指数となるもので、単位面積当たりの人口数で示す。

*7：（人口の）低密度化

人口密度が低下すること。

*8：ライフスタイル

人々の生活形態のこと。

*9：第一次・第二次・第三次産業

概ねの区分によれば、第一次産業は農林水産業、第二次産業は製造業及び建設業、第三次産業はサービス業のこと。

*10：用途地域

市街化区域となっている地域などを対象として、土地の利用用途を制限する都市計画の制度のこと。12種類の用途地域がある。都市計画法に基づく。

*11：市街化区域・市街化調整区域

市街化区域は、すでに市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域のこと。市街化調整区域は、市街化を抑制すべき区域のこと。都市計画法に基づく。

*12：I C

高速道路のインターチェンジのこと。

*13：高規格幹線道路

自動車専用道路（一般には高速道路と呼ばれる）のこと。

*14：パーソントリップ調査

人の移動に関わる基本となる実態調査のこと。この調査によって、交通行動の起点と終点、目的、利用手段と割合、行動時間帯、交通量など、1日の詳細な交通データを得ることができる。

*15：農業振興地域

農業の維持振興の必要性から指定されている地域のこと。農業振興地域整備基本計画に基づいて県知事が認定し、整備に必要な施策を推進するための措置を行っている。農業振興地域の整備に関する法律に基づく。

*16：風致地区

都市内外の自然美を維持保存するための地区のこと。指定された地区においては、建設物の建築や樹木の伐採などに一定の制限が加えられる。都市計画法に基づく。

*17：鳥獣保護区

鳥獣の保護繁殖を図るために指定される区域のこと。鳥獣として、野生に生息する鳥類と哺乳類を対象としている。鳥獣の保護及び管理並びに狩猟の適正化に関する法律に基づく。

*18：低炭素型の都市

二酸化炭素の排出を最小限に抑えた都市のこと。緑地保全や創出、自家用車の利用から公共交通利用への転換、建築物の立地や構造・設備の改善等によって排出量の削減につながる。

*19：循環型の都市

「資源を効率的に循環利用していく社会」を循環型の社会と呼ぶが、その実現に向けた配慮がなされた都市を「循環型の都市」としている。


*20：南海トラフ

四国の南側の海底にある深い溝（トラフ）のこと。過去の状況から、大規模な地震が発生する可能性があることが指摘されている。

第2章

まちづくりの基本理念と都市計画の目標

- 今後、静岡市としてどのようなまちづくりを目指すのか、理念と目標を示しています。



10年後、20年後かあ。
未来のまちに
夢がふくらむなあ。



まちの未来は、竹千代君の将来にも大きくかわることです。それでは、将来のまちをどんなふうにしていくか、目標をたてましょう。





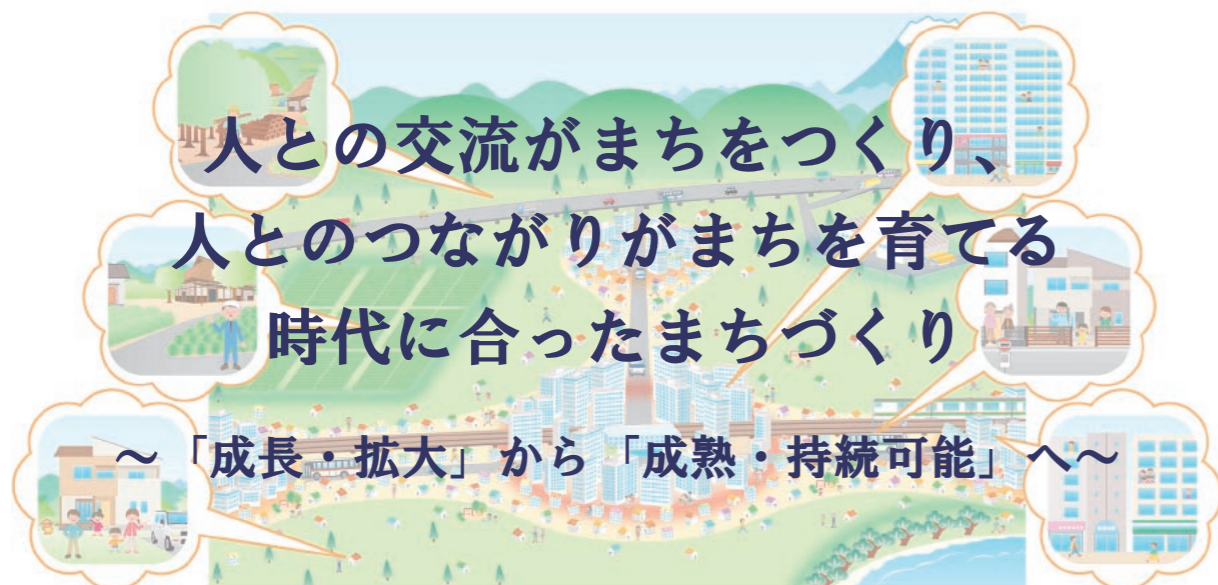
2-1. まちづくりの基本理念

時代は、「成長・拡大」から「成熟・持続可能」へ移行しています。

このような状況の中、質が高く、豊かな生活ができる都市空間の形成が求められています。

「静岡市に求められる都市の姿」実現に向け、「人と人とのつながり」を意識し、まちづくりの基本理念を次のとおりとします。

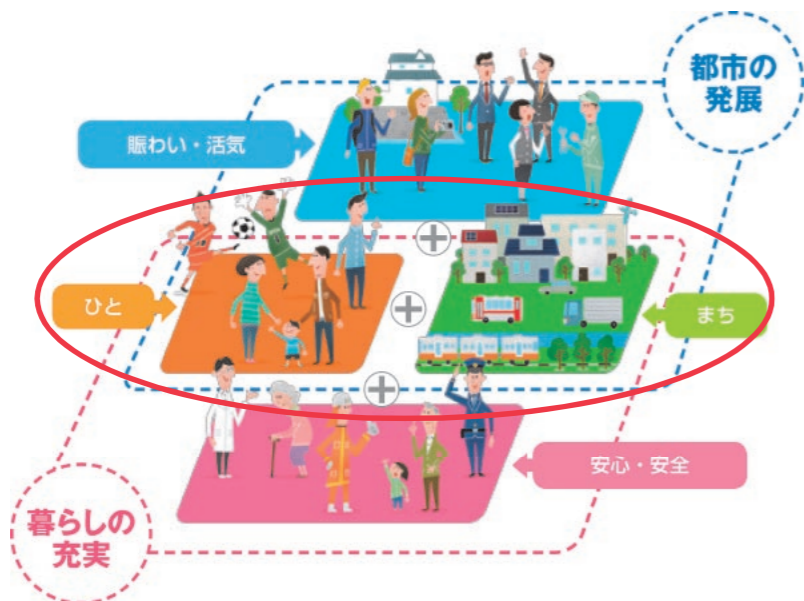
【まちづくりの基本理念】



第3次静岡市総合計画「目指す都市像」実現のための4要素

◎ “「ひと」が「まち」で活動すること”に、

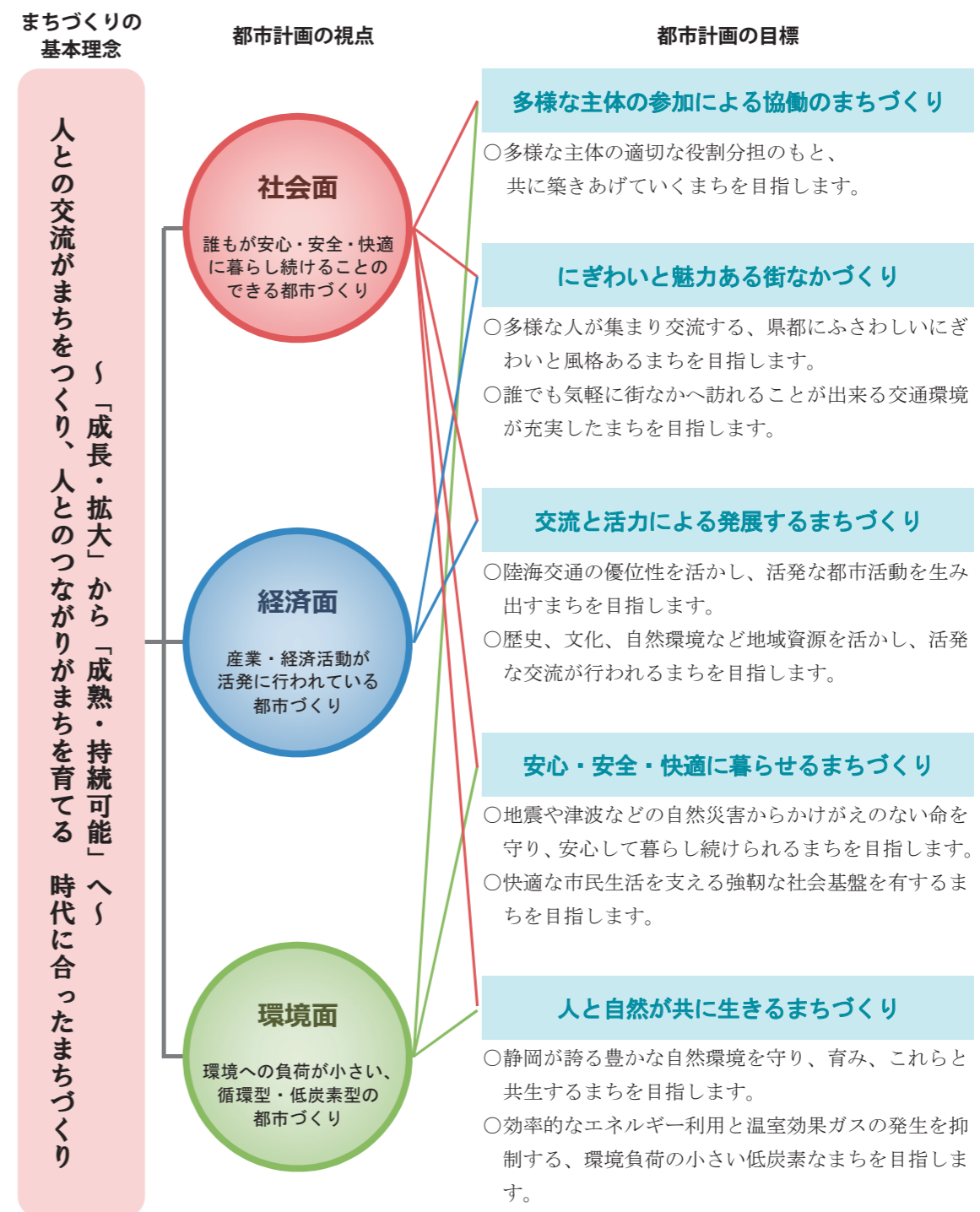
- ・「賑わい・活気」の要素が加わることで、《都市が発展》していく。
- ・「安心・安全」の要素が加わることで、《暮らしが充実》していく。



2-2. 都市計画の視点と都市計画の目標

まちづくりの基本理念の実現に向け考慮すべき視点として、「社会面」、「経済面」、「環境面」の3つを掲げます。

また、静岡市の現状と課題、まちづくりの基本理念や都市計画の視点に基づき、「地域の個性のみがきあげ」を踏まえ、概ね 20 年間の長期的展望に立った都市計画の目標を、次のとおりとします。



※まちづくり：都市計画と関連する環境・観光・防災・市民参加など、ハード・ソフトを含めた活動全般
 ※都市づくり：主に都市計画に関する活動全般




コラム 静岡の暮らし方

本市は、長い歴史や豊かな自然に育まれた独自の地域資源に恵まれています。今後は、さらに利便性や快適性をあわせ持つ地方都市として、多様なライフスタイルに対応した居住環境を創出し、大都市とは違った豊かな生活「静岡暮らし」の実現を目指します。



第3章 将来都市構造

- 理念と目標を具体化する将来都市構造「集約連携型都市構造」の考え方を示しています。



今のまちを、
目標にどうやって
つなげていくのかな。

発展してきた今のまちを下敷に、
中心になるところ、人やモノをつなげ
るところなど、基本となるまちの形を
イメージしましょう。



3-1. 静岡市が目指す将来都市構造

1 将来都市構造の考え方

本市では、将来都市構造に「**集約連携型都市構造**」を掲げます。

将来都市構造は、「集約化拠点*1・ゾーンの形成とネットワーク化」と「広域基盤*2、歴史・自然資源の戦略的活用」の2つの着目点により、その形成を目指します。

静岡市に求められる都市の姿

『「創造する力」による都市の発展』に向けて、快適で質の高い機能が集約した拠点の形成や、人やモノの交流を生み出すネットワークの形成等に取組むことにより、にぎわいと活力にあふれる都市を**カタチ**づくることが求められています。

『「つながる力」による暮らしの充実』に向けて、住みよい居住環境の創出や、豊かな歴史・自然資源の保全・活用等に取組むことにより、一人ひとりのライフスタイルに応じた生活を送ることができる都市を**カタチ**づくることが求められています。

将来都市構造の考え方

集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化

都市や地域の中心となる鉄道駅周辺や、人口集積がみられ、バスの利用がしやすい地区に、市民生活に必要な都市機能を集約し、拠点性を高め、これらの拠点間を公共交通で結び、市民生活の質を高めていくこと。

広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用

市街地の周辺で、工業・物流などの産業集積により発展が見込まれる地域や、歴史・自然などの観光ポテンシャルが高い地域を効果的に活用していくこと。

集約連携型都市構造

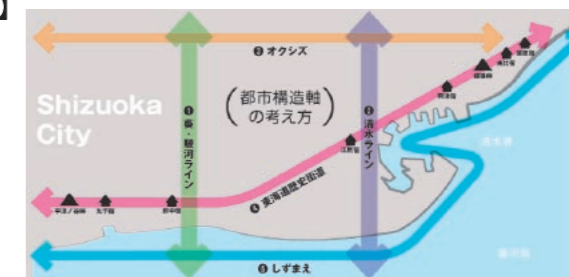
『集約連携型都市構造』の概念図



融合

【都市構造軸（第3次静岡市総合計画）】

第3次静岡市総合計画では、本市の均衡ある発展を目指し、計画的に都市機能の集積や産業活動の充実を図り、魅力と活力にあふれた市域を実現するため、「都市構造軸」を定めています。



① 葵・駿河ライン	大谷小鹿新インターチェンジ、日本平、東静岡、麻機遊水地、新東名新静岡インターチェンジを結ぶ軸上に、それぞれの特徴に応じた都市機能の集積を図り、地域経済の発展を支えます。
② 清水ライン	三保半島、清水港ウォーターフロント、庵原から山梨県に向かう軸上に、中部横断自動車道の開通を活かし、さらなる交流と賑わいの拠点を整備することで、地域経済の活性化を目指します。
③ オクシズ	南アルプスユネスコエコパークに代表される雄大な自然の魅力、里地・里山としての機能を維持・発展させることにより、人々に憩いと安らぎを提供します。
④ 東海道歴史街道	旧東海道の沿線に点在している「東海道二峠六宿」の、それぞれに残る歴史資源を活用し、地域経済の活性化を目指します。
⑤ しずまえ	駿河湾によって育まれた様々な地域資源を活かし、新たな価値の創造による地域経済の活性化を目指します。



2 集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化

“集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化”は、「集約化拠点と軸を構成する要素」と「集約化ゾーンを構成する要素」の2つの要素より、公共交通網の状況や土地利用状況等を踏まえた「拠点」、「軸」、「ゾーン」を示します。

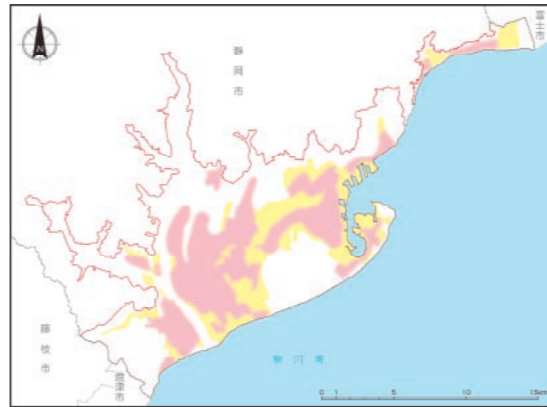
集約化拠点と軸を構成する要素

利便性の高い市街地とそれらを有機的に結ぶ交通ネットワーク

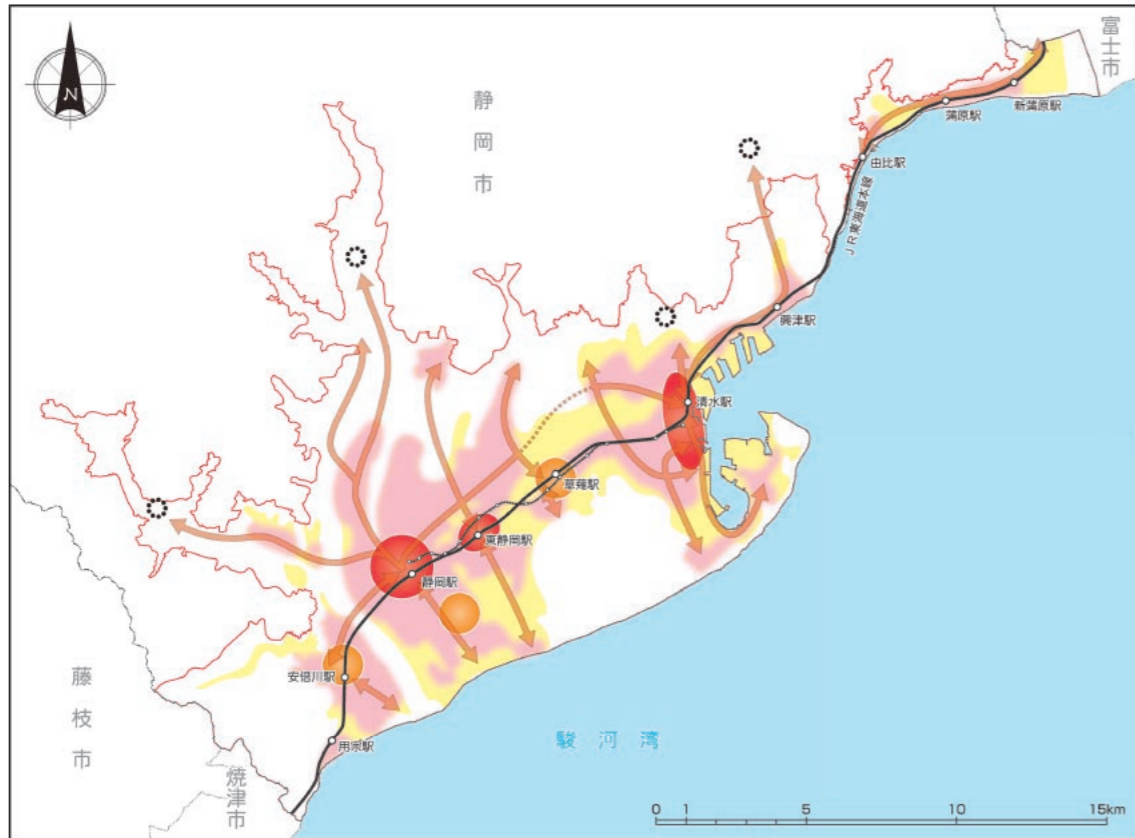


集約化ゾーンを構成する要素

多様な生活エリア



【集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化】



※検討経緯については、巻末の「資料編 参考-2」に掲載しています。

①拠点

- 都市拠点
- 地域拠点

都市拠点とは、商業・業務、行政・文化、交流・レクリエーション等の都市機能と人口が集積し、市民の多様な都市生活の活動を支える場です。

地域拠点とは、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です。

②軸



公共交通軸
(鉄道)

公共交通軸（鉄道）とは、都市拠点と地域拠点とをつなぐ鉄道です。



公共交通軸
(幹線バス)

公共交通軸（幹線バス）とは、今後、バスレーンの設置やBRTで利便性の維持・向上を図るバス路線です。



公共交通軸
(補完する路線)

公共交通軸（補完する路線）とは、東西に分かれる公共交通軸（幹線バス）を補完する路線です。



地域交通結節点

地域交通結節点とは、市街地*3と中山間地*4をつなぐ乗り換えの拠点です。

③ゾーン



利便性の高い
市街地ゾーン

利便性の高い市街地ゾーンとは、市街化区域内で鉄道やバスの利便性が高く、日常生活の中心地や面整備済の中でも人口密度が将来的に一定規模維持していくエリアです。



ゆとりある
市街地ゾーン

ゆとりある市街地ゾーンとは、市街化区域から「利便性の高い市街地ゾーン」を除いたエリアで、低密度なゆとりある土地利用に誘導するエリアです。



3 広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用

“広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用”は、「産業活動を支える拠点と軸を構成する要素」と「交流を支える拠点と軸とゾーンを構成する要素」の2つの要素より、道路網や観光資源等を踏まえた「拠点」、「軸」、「ゾーン」を示します。

産業活動を支える拠点と軸を構成する要素

地域経済の活性化を支える産業集積と基盤



交流を支える拠点と軸とゾーンを構成する要素

風格や個性を創出する歴史文化や、うるおいを与える自然環境保全・活用による交流の場



【広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用】



※検討経緯については、巻末の「資料編 参考-2」に掲載しています。

① 拠点



産業拠点

産業拠点とは、工業・物流を主体とした機能が集積し、生産活動の中心となる場です。



産業検討拠点

産業検討拠点とは、地域のポテンシャルを活かし、工業・物流機能の立地の可能性の検討を進めていく場です。



観光交流文化拠点

観光交流文化拠点とは、人と自然と歴史が調和した、市の観光・交流・文化活動を牽引する場です。

② 軸



広域連携軸

広域連携軸とは、本市と他都市を広域的に結ぶ路線です。



地域間連携軸

地域間連携軸とは、市内及び周辺都市を結ぶ路線です。



産業軸

産業軸とは、高速道路のICと産業・経済活動の場をつなぐ路線です。



観光・交流軸

観光・交流軸とは、市内外の観光を目的とした交流を促す路線です。



自然環境軸

自然環境軸とは、市内を流れる主要河川です。

③ ゾーン



自然調和ゾーン

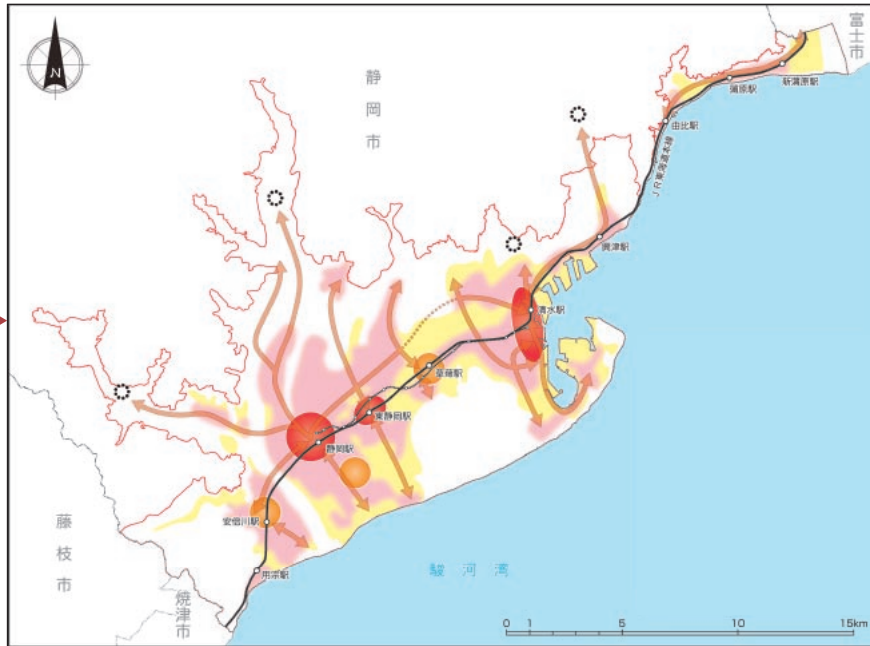
自然調和ゾーンとは、農地・山林等の自然環境を保全するエリアです。



4 集約連携型都市構造

「集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化」及び「広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用」を整理し、静岡市が目指す集約連携型都市構造を次のとおり示します。

【集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化】



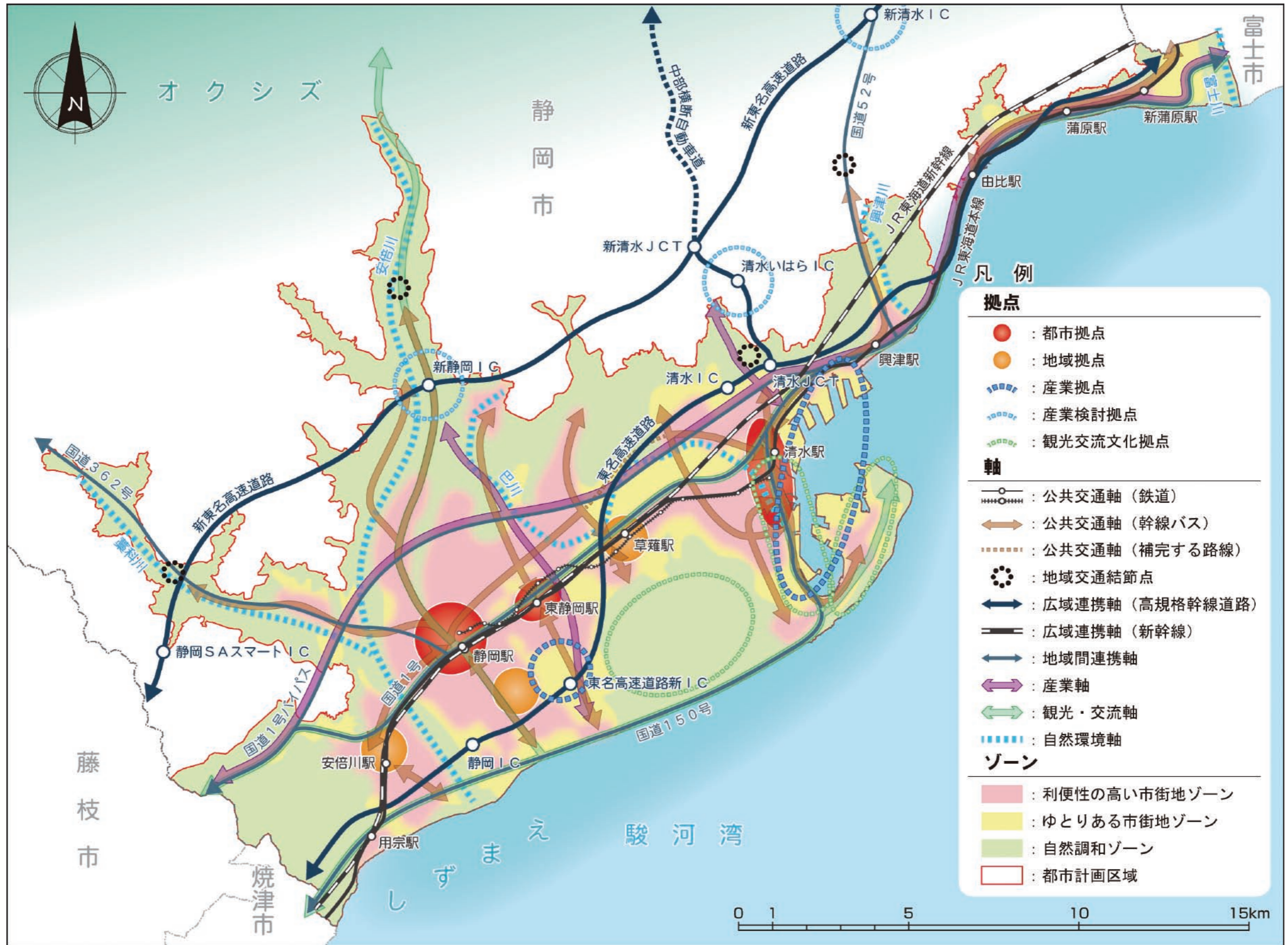
【広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用】



都市構造軸
(第3次静岡市総合計画)






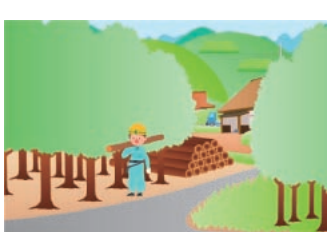


【集約連携型都市構造図】



5 ライフスタイルの多様性の創出

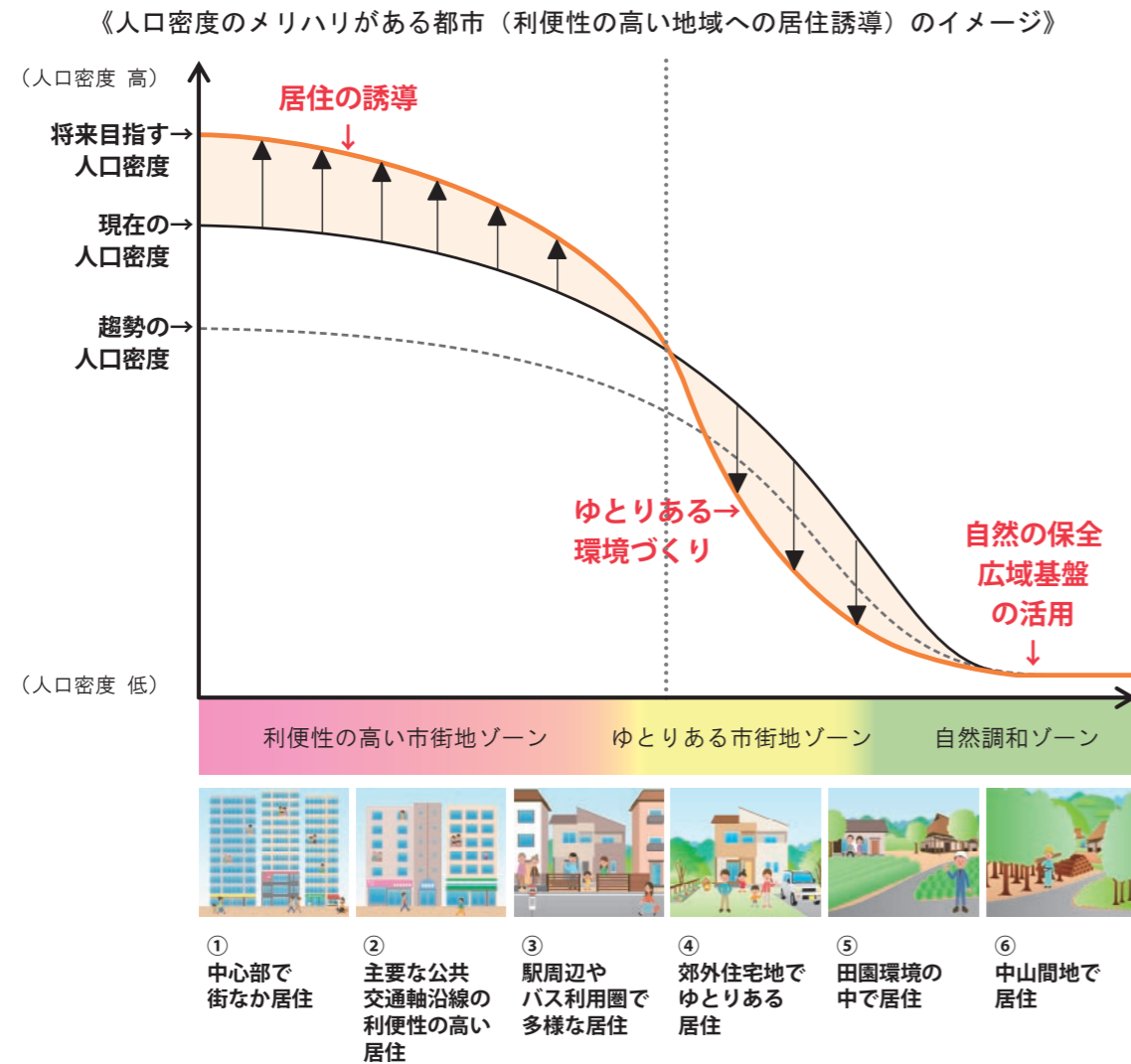
ゾーンごとの多様なライフスタイルに応じた暮らし方を次に示します。

利便性の高い市街地ゾーン ゆとりある市街地ゾーン 自然調和ゾーン	①中心部で街なか居住 	にぎわいのある街なかの高層住宅などに住み、日常の買い物も便利で、ショッピングや映画なども楽しめる暮らし。
	②主要な公共交通軸沿線の利便性の高い居住 	駅やバス停留所の近くで中層住宅などに住み、日常生活に必要な施設の多くが身近な場所にある便利な暮らし。
	③駅周辺やバス利用圏で多様な居住 	駅やバス停留所の近くで中層住宅や戸建住宅に住み、日常の買い物などができる施設が身近な場所にある便利な暮らし。
	④郊外住宅地でゆとりある居住 	郊外 ^{*5} で庭つきの戸建住宅に子どもたちと住み、車利用でレジャーや買い物などをする暮らし。
	⑤田園環境の中で居住 	農村部や中山間地で戸建住宅に住み、自然に囲まれた中で農林業などを営む暮らし。
	⑥中山間地で居住 	



3-2. 集約連携型都市構造の形成方針

1 拠点



公共交通利便性の維持、日常生活に必要な機能の集約などにより、利便性の高い市街地ゾーンへの居住を誘導し、人口密度にメリハリがある都市の構築に取り組みます。

なお、具体的な取組みについては、「第6章 将来都市構造実現に向けた戦略的な取組みの考え方」で示します。

①都市拠点（商業・業務、行政・文化、交流等の都市機能と人口が集積する場）

- ・ JR静岡駅周辺は、都市機能の集積と定住人口の誘導を図り、商都として魅力とにぎわいのある都市空間を形成します。また、歴史・文化を含めた観光の玄関口としての機能強化により、回遊性^{*6}の向上と交流人口の増加を図ります。
- ・ JR清水駅周辺は、商業機能の更新と定住人口の誘導を図ります。また、ウォーターフロントのポテンシャルを活かし、魅力とにぎわいのある都市空間の形成と交流人口の増加を図ります。
- ・ JR東静岡駅周辺は、定住人口の誘導、文化・スポーツ、国際交流、情報発信等の都市機能の集積を図り、JR静岡・清水駅周辺とは異なる魅力とにぎわいのある都市空間の形成と、交流人口の増加を図ります。

②地域拠点（地域サービスを主体とした商業・業務機能と人口が集積する場）

- ・ JR草薙駅周辺、JR安倍川駅周辺、駿河区役所周辺は、地域サービスを主とする商業・業務機能等の集積を図ります。また、定住人口の誘導、地域資源を活かした交流人口の増加を図ります。

③産業拠点（産業活動を主体とした機能が集積する場）

- ・ 清水港臨海部は、既存工業施設を活かし、更なる集積を図ります。
- ・ 東名高速道路新IC周辺は、新たに工業・物流機能の集積を図ります。

④産業検討拠点（工業・物流機能の立地の可能性の検討を進めていく場）

- ・ 新静岡IC、新清水ICと清水いはらIC周辺は、既存農業との調和を図り、交通利便性を活かした工業・物流機能の立地誘導の可能性を検討します。

⑤観光交流文化拠点（関連する機能が集積する場）

- ・ 清水港、有度山、三保地区は、交流人口の増加を目指し、観光・交流・文化活動の場として資源を活用します。また、各拠点間のネットワーク化を図ります。



2 軸

①公共交通軸（鉄道、幹線バス）

・公共交通軸となる鉄道及び幹線バス網は、沿線への居住や都市機能を誘導し、市民の移動環境の維持・向上を図ります。

②地域交通結節点

・地域交通結節点は、市街地と中山間地を結ぶ地域交通の要所として、交通結節機能の維持を図ります。

③広域連携軸（高規格幹線道路、新幹線）

・広域連携軸となる東海道新幹線、東名高速道路、新東名高速道路、中部横断自動車道は、広域的な連携を促進し、交流人口の増加を図ります。

④地域間連携軸（幹線道路）

・地域間連携軸となる（都）国道1号バイパス線、国道150号バイパス、（都）海岸幹線（国道150号）、（都）中央幹線（国道1号）、国道52号、国道362号は、地域間の連携を促進し、幹線道路として維持・向上を図ります。

⑤産業軸（高速道路のICと産業・経済活動の場をつなぐ重要な路線）

・産業軸となる（都）国道1号バイパス線、（都）下大谷線、（都）嶺神明伊佐布線は、沿道における周辺環境に応じた産業立地の可能性も考慮し、整備を推進します。

⑥観光・交流軸（観光資源等を結ぶ路線）

・観光・交流軸となる（都）海岸幹線（国道150号）、（都）中央幹線（国道1号）、（都）静岡下島線、（都）静岡駅賤機線、（都）清水港三保線は、観光資源等を結ぶ軸として整備を推進します。また、旧東海道の沿線に点在している「東海道二峠六宿」の、それぞれに残る歴史資源を活用し、活性化を図ります。

⑦自然環境軸（市内を流れる主要河川）

・自然環境軸となる安倍川、藁科川、富士川、巴川、興津川は、市民の憩いの場や多様な生物の生息地として、自然環境の保全に配慮した整備を促進します。

3 ゾーン

①利便性の高い市街地ゾーン

・利便性の高い市街地ゾーンは、居住を誘導し、商業・業務・サービスなど、各機能の調和が図られた土地利用により、便利でにぎわいのある市街地の形成を図ります。

②ゆとりある市街地ゾーン

・ゆとりある市街地ゾーンは、「利便性の高い市街地ゾーン」への緩やかな居住誘導を行い、低密度化を図ることで、戸建住宅や低層の集合住宅を主体とした良好な住宅地の形成を図ります。

③自然調和ゾーン

・自然調和ゾーンは、無秩序な市街地の拡大を防止するため、新たな宅地開発を抑制し、農地・山林等の自然環境の保全を図ります。

用語解説（第3章）

*1：集約化拠点

公共交通を軸として、医療、福祉施設などの都市機能を集約する拠点のこと。

*2：広域基盤

他の都市との広域連携、広域交流を促す上で重要となる都市基盤のこと。

*3：市街地

住宅地や商業地、工業地などの都市的な土地利用が面的に広がった地域のこと。

*4：中山間地

正式には中山間地域という。農林統計の地域区分の1つで、中間農業地域および山間農業地域をあわせた地域のこと。

*5：郊外

市街地の外縁に位置し、郊外型の住宅が点在している地域のこと。

*6：回遊性

人や自転車などの動線を、より円滑にかつ快適なものとする。



第4章

分野別の基本方針

- 都市計画に関する7つの分野の基本的な方針を示しています。

そういえば、
毎日通る道も、
だいすきな公園のことも
気になるんだけど。



確かに、そうですね。
まちにはいろいろなことがかかわり
合っています。
どんなまちづくりをするか、
7つの分野で整理しましたよ。





4-1. 分野別基本方針の考え方

本章では、「集約連携型都市構造」実現に向け、都市計画の7つの分野の基本方針を示しています。



<7つの分野>

土地利用

都市交通

市街地整備

都市環境

都市防災

都市景観

供給処理施設等の都市施設

集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化

【ポイント】

- ① 公共交通を軸とした居住・都市機能の適正誘導
- ② 既存の都市機能・都市基盤ストックを活かした市街地形成
- ③ 拠点や居住誘導地*1等における安全・快適な住環境形成

広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用

【ポイント】

- ① 都市を印象付ける歴史文化やまとまった自然環境・景観の保全
- ② 広域交通網を活かした産業・経済活性化の場づくり
- ③ 広域間交流・連携を促進させる交通体系の構築

4-2. 土地利用

1 基本的な考え方

土地利用の基本的な考え方は、次のとおりです。

- 街なかや鉄道駅周辺、バス利用圏などの公共交通の利便性の高い地域に、居住の誘導と生活に必要な機能を集積し、人や環境に優しく、誰もが快適に暮らせるコンパクトな市街地の形成を進めます。
- 産業・経済活性化を牽引し、交流を促進するため計画的な土地利用の誘導を図ります。

2 土地利用の基本方針

① 住居系市街地の形成方針

■ 中心部での便利な街なか複合地（住居系）

J R 静岡駅及び J R 清水駅、J R 東静岡駅周辺の街なか複合地は、公共交通利便性を活かし、商業・業務や行政・文化など多様な都市機能の集積や高度利用による居住の誘導を進め、様々な活動が可能となる便利でにぎわいのある環境の誘導を図ります。



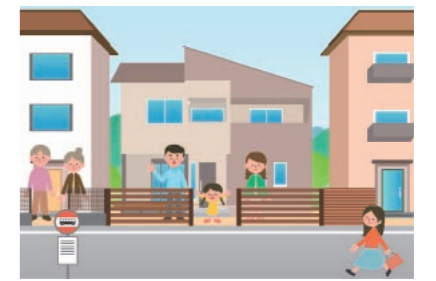
■ 主要な公共交通軸沿線の利便性の高い住居系市街地

主要な公共交通軸の沿線地域の住宅地は、公共交通利便性を活かし、商業・医療・福祉など多様な生活サービス機能の誘導と居住の誘導を進めます。特に駅周辺などは、利便性の高い快適な中層住宅地などの形成を図ります。



■ 駅周辺やバス利用圏での多様な住居系市街地

鉄道駅周辺やバス利用圏に含まれる住居系市街地は、公共交通網の利便性等を活かした居住の誘導を進め、建築物の配置や高さ等の適切な誘導により、周辺環境及び中低層の戸建住宅と集合住宅等が調和した、利便性の高い住宅地の形成を図ります。



■ 郊外のゆとりある住居系市街地

郊外のゆとりある住宅市街地は、低層の戸建住宅や集合住宅を主体とし、既存の住環境を維持し、ゆとりある良好な住宅地の形成を図ります。





② 商業系市街地の形成方針

■ 中心部での便利な街なか複合地（商業系）

JR静岡駅及びJR清水駅、JR東静岡駅周辺の街なか複合地は、商業業務系を中心とした機能や都市型産業*2の集積を図ります。

各地域の特性を踏まえ、個性と風格が感じられ、にぎわいのある商業・業務地の形成を図ります。



③ 工業・物流系市街地の形成方針

■ 工業地・流通業務地

工業地は、工業系用途地域内の未利用地等を活用し新たな企業立地を図り、操業環境の維持を図ります。

流通業務地は、施設の再整備を進め、組立・加工等の工業機能も含めた機能充実を図ります。

東名高速道路新IC周辺は、新たな産業導入に向けた整備を推進します。



■ 産業検討地

新東名高速道路のIC周辺、（都）嶺神明伊佐布線や国道1号バイパス、（都）下大谷線の沿線などは、広域基盤を活かし、周辺環境に応じた工業、物流機能等の産業の導入に向けた検討を進めます。

なお、市街化調整区域や都市計画区域外において新たな産業の導入を進める際は、土地利用の整序、環境の保全を図るため、「市街化調整区域の地区計画」の適用、あるいは「準都市計画区域*3」の指定の検討を進めます。



④ 港湾地区の形成方針

■ 港湾産業地

国際物流の拠点である清水港臨海部は、ロジスティクス*4 産業や製造業の集積を推進し、物流機能の集約と拠点化を図ります。また、機能拡張のため立地機能の規制緩和等の検討を進めます。

■ 港湾にぎわい誘導地

日の出地区は、交流の場の創出や背後市街地との回遊性の向上を図り、にぎわい・交流機能への転換を推進します。

■ 港湾レクリエーション誘導地

興津・折戸湾・三保半島は、海浜緑地の整備や釣り・海水浴・ウインドサーフィン、プレジャーボートといった海洋性レクリエーションの拠点づくりによる、憩い・にぎわい創出と自然再生を図ります。



⑤ 住工混在地*5の誘導方針

■ 工業系土地利用への誘導検討地

準工業地域*6のうち工業系土地利用が比較的多く、周辺地域と一体となって工業系土地利用を形成している地域は、既存住宅を住居系市街地へ住み替え促進などにより、工業系土地利用への誘導を検討します。

■ 住居系土地利用への誘導検討地

準工業地域のうち住居系土地利用が比較的多く、公共交通の利便性の高い地域は、災害危険リスクに配慮し、既存工場の移転促進や、地区計画の活用などにより、住居系土地利用への誘導を検討します。

■ 住工複合地

準工業地域のうち住環境への悪影響が少ない地場産業などの工場と住宅等が共存する地域は、地区計画の活用等により、住環境と工場等の環境に配慮した住工複合地を形成します。



⑥ 集落地・農林地・緑地の形成方針

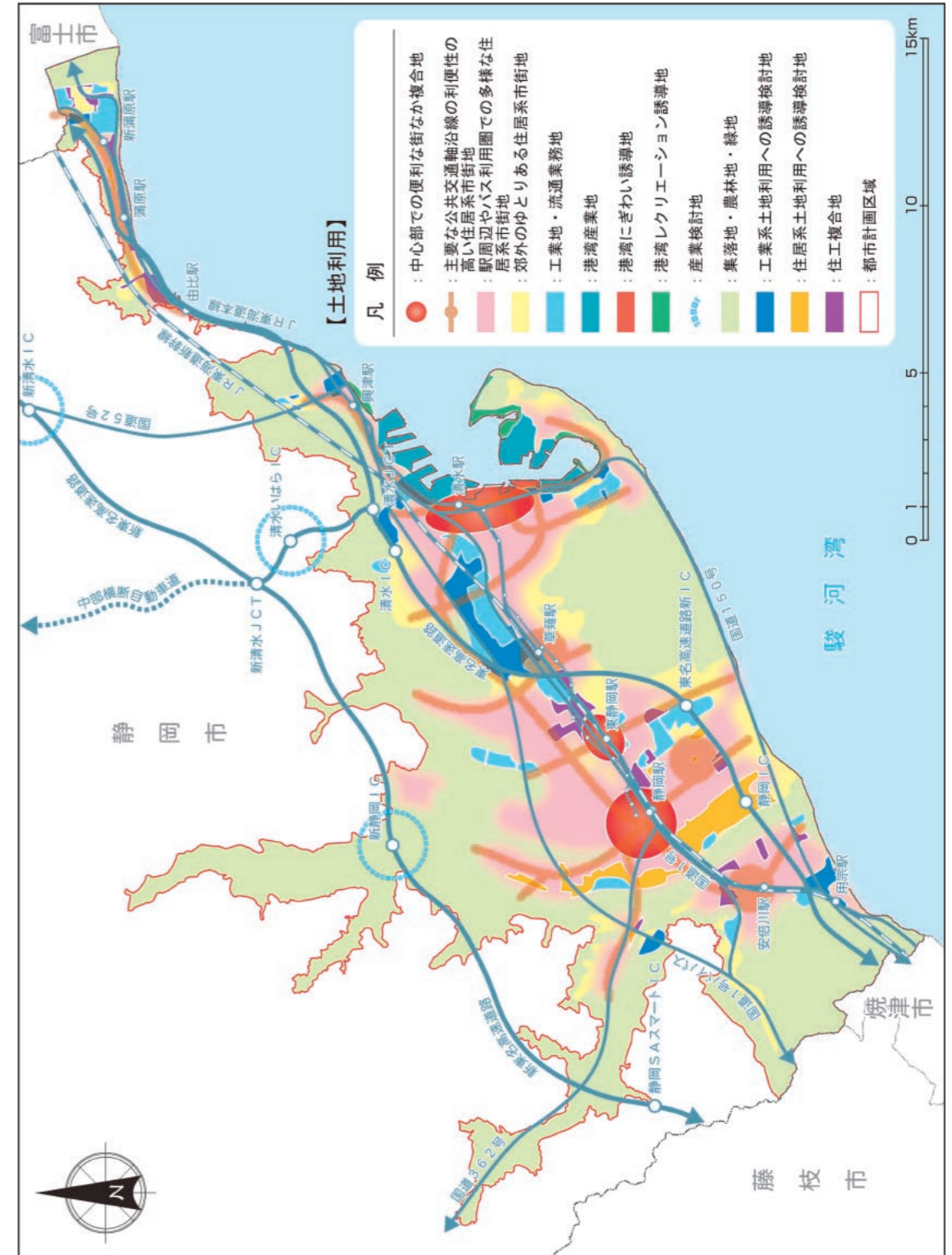
■ 集落地・農林地・緑地

集落地は、自然環境と調和した良好な住宅地として保全します。農地や山林は、貴重な生産・環境資源として積極的な保全を図ります。

市街地に近接する自然緑地等は、身近な緑地として保全し、市民の自然志向に対応したレクリエーション活動の場として活用を図ります。特に、有度山及び三保地区周辺は、自然環境を活かしたレクリエーションや教育・文化機能の強化を図り、景観づくり等を進めます。



《土地利用方針図》



第4章

1

2

3

4

5

6

7

8

土地利用



4-3. 都市交通

1 基本的な考え方

都市交通の基本的な考え方は、次のとおりです。

- 総合的な交通体系は、産業・経済活動や交流活動におけるポテンシャルの活用を考慮し、静岡市総合交通計画などと整合・連携を図り、集約連携型都市構造にあわせて構築を推進します。
- 公共交通（鉄道、路線バス）や地域交通結節点は、集約連携型都市構造を支える骨格形成と市民の利便性確保を図るため、拠点地域や公共交通沿線への都市機能や居住の誘導とあわせて維持・充実を図ります。
- 道路整備は、広域都市間や地域間の連携・交流を図るため、高規格幹線道路や主要幹線道路の整備、高速道路IC等へのアクセス強化や市内の渋滞解消に資する整備を進めます。
- 拠点地域や居住を誘導する市街地は、安全性・快適性の高い生活空間を形成するため、身近な生活道路の整備を推進します。また、市民の健康志向への対応や自動車に過度に依存しない環境にやさしい都市構造の実現を目指し、安全で快適に通行できる歩行者・自転車利用空間の確保とネットワーク化を図ります。

2 都市交通の基本方針

①公共交通の方針

■鉄道の利用環境の向上及び新たな交通システム導入の検討

周辺都市や都市拠点・地域拠点をつなぐ、基幹的な公共交通軸であるJR東海道本線や静岡鉄道静岡清水線は、バリアフリー化^{*7}などの駅の利用環境の向上や、追分大坪地区への静岡鉄道の駅設置の検討を進め、利用促進を図ります。

各拠点の回遊によるまちの活性化やにぎわい創出の観点から、LRT^{*8}等の新たな交通システムの構築を関係者と連携して検討を進めます。

■バス交通の充実と利用環境の向上

公共交通軸（幹線バス）は、効率的かつ効果的なバス交通ネットワークの形成を基本的な考え方として、拠点内の循環バス等の導入、路線網再編の推進や、BRT^{*9}導入の検討を進めます。

また、バス優先レーンや専用レーンの増設、バス停留所の改良、ノンステップバスの導入、ICTを活用した案内システムの充実等、定時性の確保や速達性の向上に取り組みます。

郊外部は、地域交通結節点となるバスターミナルを設置し、バスターミナルから中山間地に支援軸（デマンドバス^{*10}等）を導入します。

②交通環境改善の方針

■道路空間の利活用

都市拠点や地域拠点など人が多く集まる拠点では、回遊性の向上のため、市民参加による道路空間の利活用など、沿道の土地利用と一体となった道路空間の利用のあり方を検討します。

■駐車場・駐輪場の整備

駐車場・駐輪場は、バス利用の促進に向け、パーク&バスライド^{*11}のための駐車場整備や歩行者優先ゾーンでの隔地駐車場^{*12}の積極的誘導に取り組み、サイクル&バスライド^{*13}のための駐輪場整備や民間開発事業との連携による駐輪場の確保、既存駐輪場の効率的利用を推進します。

駐車場空き情報については、案内サービスのあり方を検討します。

■海上交通とのネットワークの整備

海上交通とのネットワークは、日の出地区のウォーターフロント^{*14}まちづくり計画と連動して、清水港を拠点として駿河湾を横断する海上交通と他の交通機関とのネットワーク強化を図り、LRT等の新たな交通システムとの接続の可能性について検討します。

③道路整備の方針

■戦略的な道路網の整備

道路網は、本市と他都市の広域的な連携・交流を支える高規格幹線道路や都市の骨格を形成する主要幹線道路、幹線道路、日常生活に密着した身近な生活道路まで、体系的な構築を図ります。

■骨格的幹線道路の整備

中部横断自動車道や東名高速道路新ICは、早期整備に向けた取組みを継続し、広域交通ネットワークを強化し、高規格幹線道路へのアクセス性の向上や渋滞緩和等に向け、主要幹線道路や、それにつながる幹線道路の（都）羽衣海岸線、（都）日の出町押切線の整備を進めます。

また、観光・交流軸に位置づけた（都）清水港三保線、産業軸に位置づけた（都）下大谷線や（都）嶺神明伊佐布線などの整備を推進し、静岡南北道路の調査・検討を実施します。

さらに、JR静岡駅及びJR清水駅周辺の都市拠点では、環状道路の機能強化を図り、各都市拠点内への自動車交通を抑制するなど、公共交通や歩行者・自転車を利用したまちづくりを進めます。

■主要生活道路の整備

その他の幹線道路や補助幹線道路、主要な生活道路の整備を推進し、生活道路については狭幅員の解消や歩道設置等を推進します。



■道路構造物の維持管理

道路や橋梁、トンネル等の道路構造物は、アセットマネジメント*15の考え方による維持管理と施設更新を推進します。

■都市計画道路の見直し

都市計画道路は、社会経済情勢の変化や道路交通状況、地域特性等を総合的に配慮し、路線の廃止や変更、追加などに向け、見直しを実施します。

■歩行者の利用環境の向上

歩行空間は、道路の新設・改良時の歩道設置やバリアフリー・防犯面で危険な路線への対策・無電柱化などの改善に取り組めます。

■自転車の利用環境の向上

自転車交通は、平坦な地形を活かし、自転車レーンの整備等により安全で快適に自転車が利用できる環境の整備に努めます。

④交通の計画

■交通需要マネジメントの推進

交通需要のマネジメントは、環境負荷の低減や交通の円滑化のため、公共交通機関の利用促進や物流の効率化等の促進により、交通渋滞の緩和を図ります。

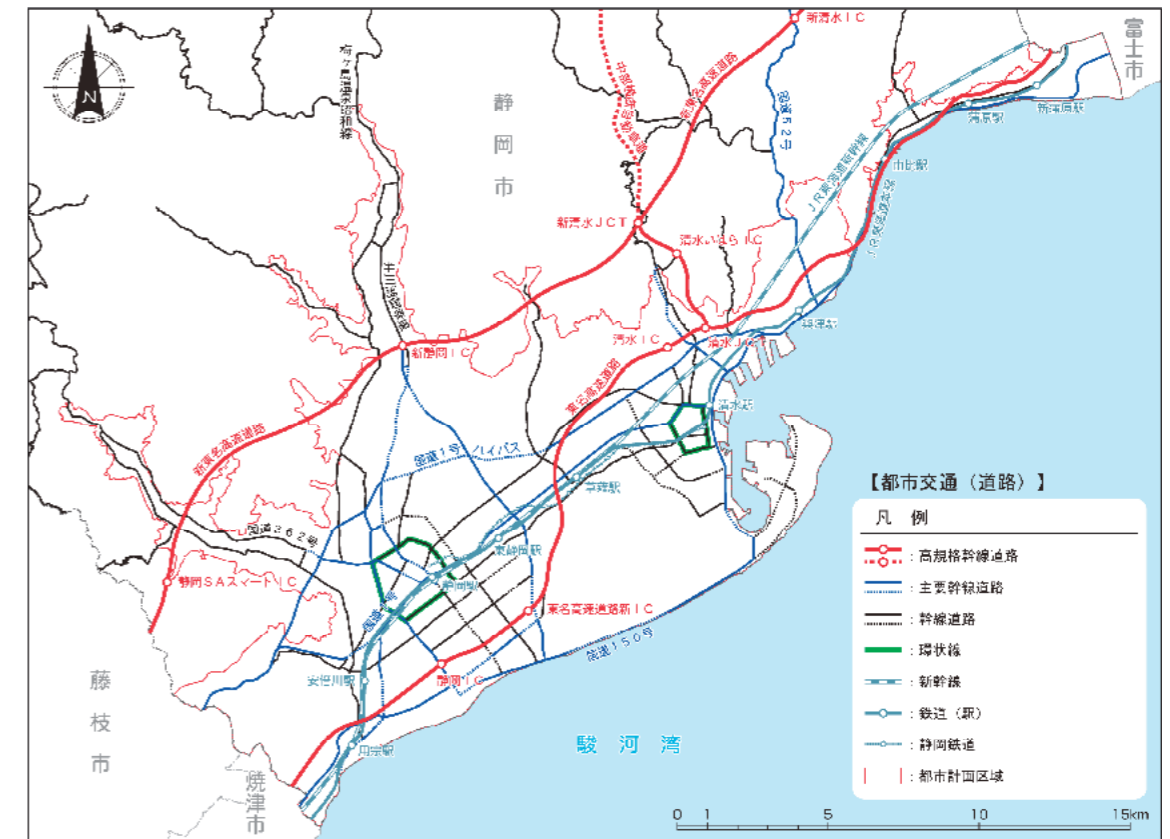
■静岡市自転車利用計画の推進

自転車利用は、「静岡市自転車利用計画」を推進し、「ハード・ソフト・マインド*16」の3つの観点から自転車施策を総合的に展開し、利用の促進を図ります。

《都市交通（公共交通）方針図》



《都市交通（道路）方針図》





4-4. 市街地整備

1 基本的な考え方

市街地整備の基本的な考え方は、次のとおりです。

- 多くの都市機能が集積する都市拠点・地域拠点等の高密度化を図る市街地等では、土地区画整理事業^{*17}や市街地再開発事業^{*18}、街路等の施設整備事業、地区計画等、地区特性に応じた手法を選択して計画的に整備を進め、安全性・利便性を備えた良好な環境形成を図ります。
- 利便性の高い市街地は、居住の誘導・都市機能の誘導を図る具体的な区域やそのための施策等を、立地適正化計画（※序章コラムを参照）の策定において検討を進めます。
- ゆとりある市街地は、既存の都市基盤ストックを活かし、規制誘導手法^{*19}を中心に、戸建住宅を主体とした低密度住宅地の形成を図ります。
- 広域交通基盤を活かした産業・経済活性化や新たな交流空間の創出にあたっては、周辺環境への影響に配慮し、民間活力を活かした土地区画整理事業等の面的整備により、計画的に産業誘致と農地の保全を図ります。

2 市街地整備の基本方針

① 拠点等の高密度化を図る市街地の整備方針

■都市拠点

各種機能が集積している地区では、政治・経済・文化の中心となる、拠点としての求心力を一層高めるため、市街地再開発事業等により、都市機能更新や土地の高度利用の促進を図り、土地区画整理事業等の推進により市街地の整備を図ります。

また、拠点周辺への都市機能の適切な誘導や居住の誘導を進め、にぎわいある快適なまちの実現を目指します。

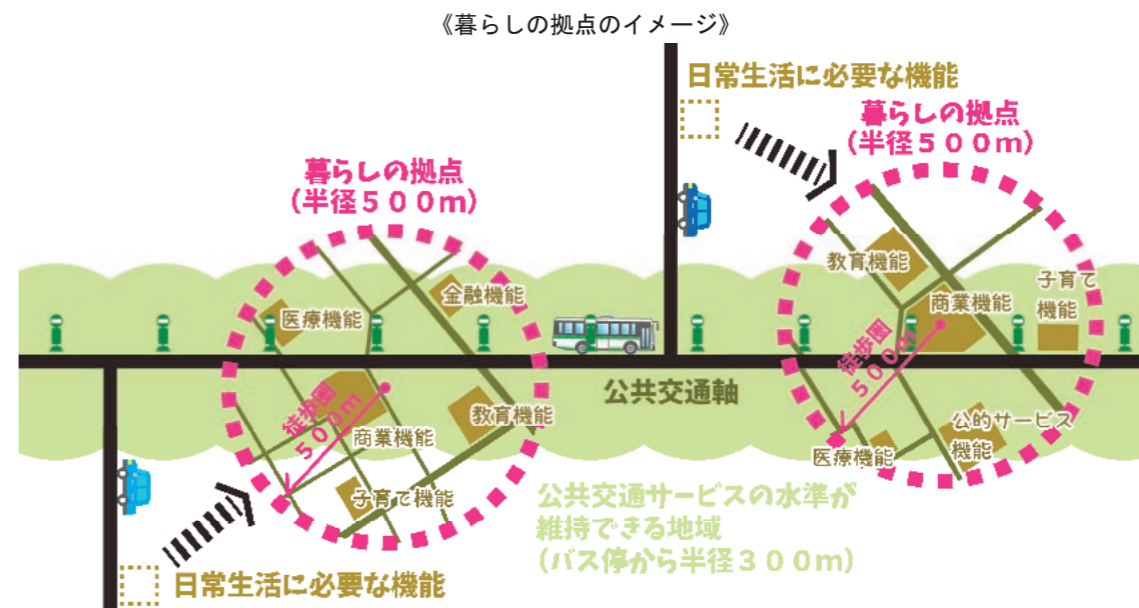
なお、JR静岡駅周辺の市街地の更新は、駿府城公園周辺など、まちの歴史を活かした回遊性の向上等によるにぎわい創出に取り組めます。

■地域拠点

業務機能や地域サービスを主とする商業・業務地では、居住・商業・業務機能のほか、教育・福祉・行政・観光等の多様な機能の積極的な誘導を、関連計画等との連携により進めます。また、地域拠点としてふさわしい用途地域への変更や地区計画等の活用・導入を検討するなど、地区の実態にあわせたきめ細かな市街地形成を推進します。

■暮らしの拠点

日常生活における身近なサービス機能が集積している地区は、地区計画等の都市計画制度の活用を検討など、機能の維持・強化を推進します。また、今後新たにサービス機能等の集積を図る場合は、機能集積とあわせた環境づくりを推進し、魅力ある市街地の形成を図ります。



※暮らしの拠点と公共交通サービスの水準が維持できる地域の圏域の考え方
暮らしの拠点の圏域は、高齢者の徒歩圏を考慮し「半径500m」に設定。また、公共交通サービスの水準が維持できる地域の圏域は、鉄道駅・バス停の徒歩圏を考慮し「鉄道駅から半径800m、バス停から半径300m」に設定。（出典：都市構造の評価に関するハンドブック（平成26年8月 国土交通省））

※暮らしの拠点の設定の考え方
暮らしの拠点に必要なサービス機能として、商業機能、医療機能、教育機能、子育て機能、公的サービス機能及び金融機能（郵便局）の6機能を設定。本計画の検討にあたり実施した市民意向調査で、最も重要な機能として「食料品を販売するショッピングセンター」が選択されたことを踏まえ、6機能のうち、半径500m圏内に『商業機能+3~4機能』を含むエリアを暮らしの拠点に設定。なお、暮らしの拠点の設定の考え方は、資料編に掲載しています。

■既成市街地の更新

老朽木造密集地などの住環境や防災上の問題がある地区は、建築物の耐震化・不燃化・共同化を促進します。

その他の地区は、快適な商業空間の創出や公共的な空地の確保、環境に優しい持続可能な建築物への誘導、多様なライフスタイルに対応した住宅の供給等を推進します。

■都市基盤整備済市街地の環境保全や土地の有効利用

都市基盤整備済の市街地は、良好な環境維持のため地区計画等の活用促進や、計画的な都市基盤の更新により、良好な環境維持を図ります。

高齢化が進み、空き家が増加している市街地は、利便性の高い市街地での居住を希望する高齢者世帯と郊外のゆとりある居住環境を望む子育て期のファミリー世帯との間の住み替え促進などの検討により、居住環境の維持・改善を図ります。

第4章

1

2

3

4

市街地整備

5

6

7

8



② ゆとりある市街地の整備方針

■ ゆとりある市街地の環境整備

ゆとりある市街地は、過度な高度化や公共投資は抑制し、既存の公共インフラ等の維持・活用を推進し、空き地や空き家対策を推進するなど、地域の環境を維持する対策を講じ、多様な居住ニーズに応えることができる住宅地への転換を進めます。

また、地区計画や緑地協定^{*20}等を地域の実情にあわせて適切に活用し、適正な宅地規模の確保、建物の高さのコントロール、宅地内の緑化などを推進します。

《ライフスタイルに応じた住み替えイメージ》



③ 新たな工業・物流系市街地の整備方針

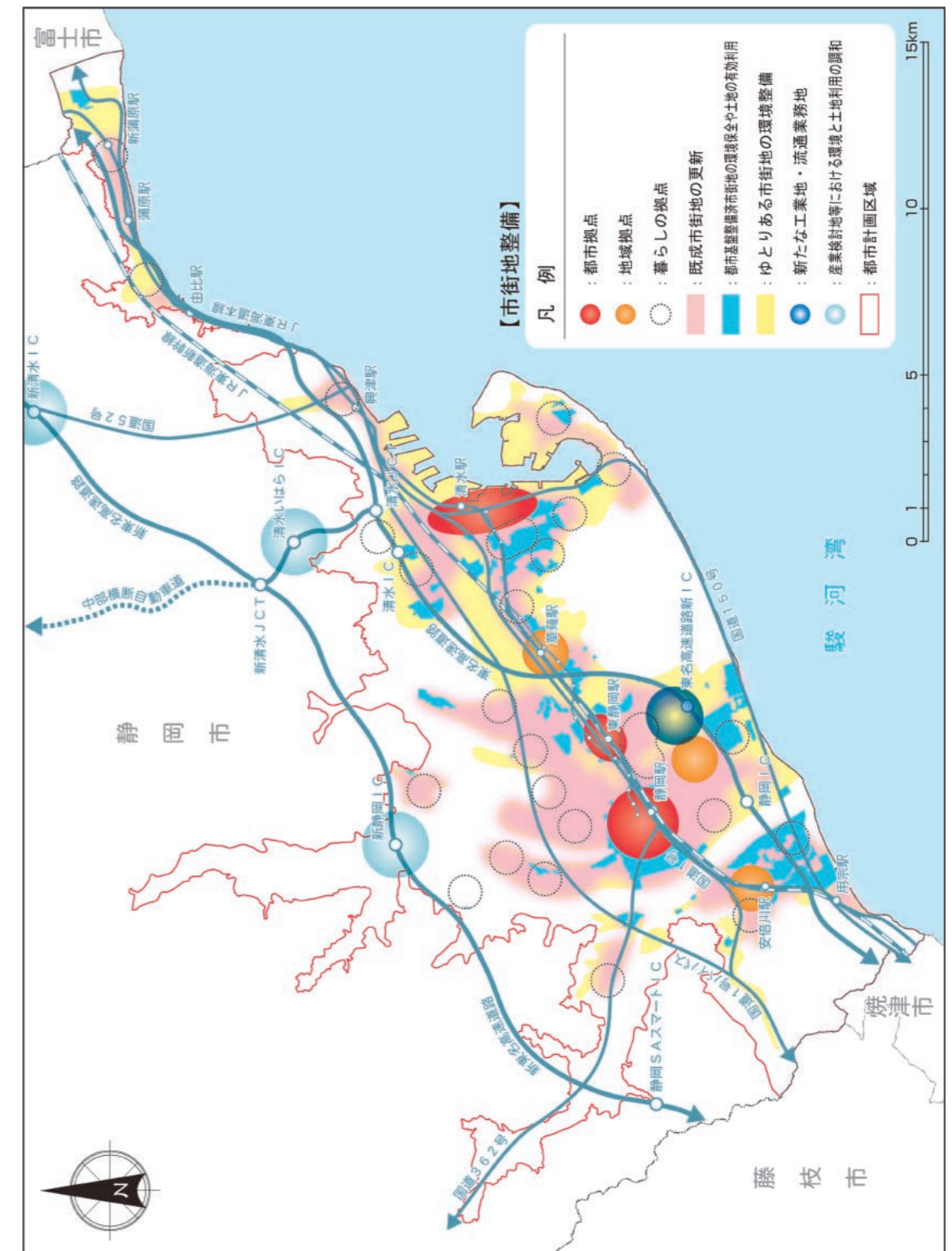
■ 新たな工業地・流通業務地

東名高速道路新IC周辺は、周辺環境や地区状況等に配慮し、土地区画整理事業等によって産業集積及び交流の場としての都市基盤整備を推進し、地域経済の活性化や雇用増進につなげるよう積極的な企業誘致を推進します。

■ 産業検討地における環境と土地利用の調和

産業検討地は、各IC周辺の適地等の検討、開発及び企業誘致の可能性や実現性の検討を進めます。また、産業軸沿線において新たな産業地を形成する必要性が生じた場合は、公共投資の必要性や既存農業、自然環境等への影響等を十分配慮します。

《市街地整備方針図》



第4章

1

2

3

4

市街地整備

5

6

7

8



4-5. 都市環境

1 基本的な考え方

都市環境の基本的な考え方は、次のとおりです。

- 市街地を囲む山林や河川等のまとまった自然環境は、レクリエーション空間であり、観光資源でもあることから、保全・活用を図ります。
- 拠点地域や郊外住宅地等は、まちなかでの安全で快適な生活空間を形成するため、公園・緑地の確保や敷地内緑化等の促進により、みどり空間の確保を図ります。
- 低炭素・資源循環型まちづくりは、長期にわたり持続可能なまちづくりを実現するため、公共交通を軸とした集約連携型都市構造の実現や未利用エネルギーの活用等を推進します。また、都市活動により排出されるCO₂の吸収源である都市のみどりの保全を図ります。

2 都市環境の基本方針

①次世代に引き継ぐ自然環境の形成方針

■市街地を囲む自然環境の保全

有度山、賤機山などは、市街地を囲む豊かな自然環境として保全し、さらに身近に接することができる自然空間の活用に向けて、観光産業の振興に加え、自然環境保全のための適正な配慮や必要な調査をはじめ、市民参画の仕組みを盛り込んだ総合的な環境配慮制度の構築を進めます。

「オクシズ」の豊かな自然環境を保全し、駿河湾沿岸地域の「しずまえ」は、都市の骨格となる水辺として保全・整備します。

■緑と水辺のネットワークの形成

自然環境軸の安倍川、藁科川、富士川、巴川、興津川は、水害対策の促進、多自然川づくり*²¹を進めます。また、街路樹等による緑化により、快適な環境づくりに取り組み、緑と水辺のネットワークの形成を図ります。

■自然を活用したレクリエーション空間の整備

レクリエーション空間は、身近にある豊かな水や緑の自然環境を積極的に活用します。特に、多くの観光客等が訪れる有度山は、国宝久能山東照宮等の歴史文化遺産や学習機能に加え、スポーツ、観光・レクリエーション施設の整備を推進し、多様な交流の場を創出します。

三保地区は、世界文化遺産富士山の構成資産の三保松原の維持管理に努め、海洋レクリエーションを中心に、文化・教育の側面も併せ持った拠点づくりを推進します。

南アルプスユネスコエコパークは、人と自然が触れ合う場として、自然体験による地域振興の拠点づくりを推進します。

麻機地区の緑地は、自然環境を保全し、市民に親しまれる親水公園として整備を推進します。

■農地の公益的機能の維持・向上

市街化調整区域内の農地は、土地改良事業等を通じて優良農地を確保し、耕作放棄地の予防・解消に向けた取組や農地の集約化を図ります。

また、市民に身近な緑の環境として、農地及び地域環境の保全活動を推進します。

市街化区域内の農地は、良好な都市環境の形成を図るため、貴重な緑地の機能に加え、災害時における災害対策・復旧機能の役割も期待されることから、生産緑地*²²地区制度を活用し保全を図ります。また、必要に応じて、これらの農地を市民農園や食育の場などへの活用を図ります。

②身近に触れ合う緑と水の形成方針

■資源を活かした身近な自然の保全・活用

市街地内にある谷津山・秋葉山・御殿山等の丘陵地や、用宗漁港・日の出地区等の水辺環境、登呂公園・清水清見瀉公園等は、市街地内のランドマーク*²³となる貴重な環境として保全し、市民が身近に自然と親しむレクリエーション空間として活用を図ります。

■公園・緑地の整備

公園・緑地は、集約連携型都市構造実現に向け、既存公園の適正な維持管理に努め、長寿命化を図ります。また、公園が不足している地域や今後居住を誘導する地域への新設等により、身近なみどりの創出に取組みます。

駿府城公園は、市民の協力を得ながら天守閣の再建を目指し、桜の名所づくりなど、歴史都市として風格のある公園整備を進めます。

なお、津波等の被害が想定される地域等は、防災機能を備えた公園とするなど、周辺の特長や立地条件等により公園緑地整備の視点も重視します。



■都市計画公園*24の見直し

都市計画公園は、各種計画の位置づけや公園機能、公園整備事業の実現性に配慮し、検証・評価を行い、見直しを検討します。

■河川の親水空間の整備

市街地内を流れる河川流域は、多自然川づくりとあわせて市民に親しまれる親水空間としての活用を図ります。

■緑化の推進

公共建築物や大規模な事業所などでは、敷地内緑化を進め、街路樹の整備を推進します。また、緑化余地の少ない中心市街地においては、壁面や屋上緑化を積極的に促進します。住宅地などでも、都市環境の創出と防災機能の向上を図るため、緑化を促進します。

③低炭素・資源循環型まちづくりの方針

■低炭素まちづくりの推進

低炭素まちづくりを推進するため、二酸化炭素の吸収源となる都市のみどりの積極的な保全・創出、公共交通機関や自転車の利用を促進します。

建築物の省エネルギー性能等の向上を促進し、地域の特色を活かした再生可能エネルギー*25の利用や燃料電池・蓄電池などの確保、未利用エネルギーの活用により、災害に強く環境にやさしいエネルギーの分散化に取り組めます。

■資源循環型まちづくりの推進

資源循環型まちづくりを推進するため、大量廃棄型の社会経済システムから持続可能な資源循環型システムへの転換を目指し、4R（発生抑制・排出抑制・再使用・再生利用）を推進し、自然環境への負担の軽減を図ります。

《都市環境方針図》



第4章 1 2 3 4 5 6 7 8 都市環境



4-6. 都市防災

1 基本的な考え方

都市防災の基本的な考え方は、次のとおりです。

- 本市は、県都・国土軸上の重要な拠点となる都市であることから、「減災」の考え方に基づく事前の予防措置によって、災害が発生してもできる限り被害を軽減し、広域的な役割を果たせる都市を目指します。
- 災害時には、災害対策の中核機能や、救援・救護、物資輸送などの機能が集積する拠点を形成し、これらの相互連携を可能にする道路・交通インフラ施設の機能強化によって、確実かつ円滑な災害対応を図ります。
- 想定される様々な災害から市民の生命財産を守るため、安心・安全なまちづくりに向け、地域の状況を踏まえ、今後の土地利用の検討や災害対策を推進します。
- 拠点や集約化を図る地域は、防災性の高い都市基盤整備等を行い、安全性の高い空間形成を図ります。
- 行政や市民・企業の連携による、早期に復旧・復興できるまちづくりを目指します。
- 市民の主体的な取組みをはじめ、地域の防災力に支えられた多様な災害に強いまちづくりを目指します。

2 都市防災の基本方針

①防災・減災のまちづくりの実現

■防災・減災のための施設整備・改善の推進

本市は、将来、地震や火災、津波・洪水、土砂災害等、様々な災害の発生が予想されています。そのため、防災力の高いまちづくりを進めます。

潜在する災害リスク^{*26}に対応した、施設や建築物等の整備・改善により、被害を最小限にとどめる都市構造への転換を図ります。

- ◇都市基盤未整備の木造密集市街地などは、燃えない・燃え広がらない市街地への転換や、倒れない・壊れない建築物等への改善を促進します。
- ◇内水被害や外水被害が想定される区域^{*}は、総合的な治水対策や市街地の雨水処理能力の向上等を進め、水害の防止に努めます。
※巴川は、50年に1回程度起こる大雨を想定しているため発生頻度が多いが、安倍川は、150年に1回程度起こる大雨を想定しているため、発生頻度は少なくなっている。
- ◇津波による浸水被害のおそれがある地域は、地域の状況にあわせて災害の未然防止と被害軽減のため、護岸や防潮堤等の整備や適切な土地利用により、津波災害に強いまちづくりを推進します。
- ◇市街地周辺も含む、山際の急傾斜地や扇状地など、土砂災害のおそれのある箇所は、適切な土地利用や災害の未然防止対策を推進します。

②避難・救援活動がしやすいまちづくりの実現

■避難や救援活動の円滑化の推進

避難が可能な空間の確保と、消火活動や救援活動などの円滑な初動活動により、被害の拡大を抑制できる都市を目指します。

そのため、災害リスクのある区域における適切な土地利用、消火・救援などの初動活動や避難が可能な空間の確保・充実などを推進します。

- ◇都市基盤未整備の木造密集市街地などは、適切な土地利用の誘導により、災害が発生しても延焼・市街地大火の発生による人的被害を抑えるまちづくりを進めます。
- ◇内水被害や外水被害が想定される区域は、冠水による交通障害や人的被害を低減させるまちづくりを進めます。
- ◇津波浸水想定区域は、避難対策の推進に努め、人的被害を抑えます。
- ◇市街地周辺も含む山際の急傾斜地や扇状地など、土砂災害のおそれのある箇所は、適切な土地利用や避難誘導により、人的被害の未然防止を図ります。
- ◇緊急輸送のための道路は、災害時でも通行が可能のように、無電柱化の推進や安全な屋外広告物の設置・適切な維持管理を促進します。
- ◇避難行動は、極力円滑に行えるよう、身近な避難路や空地を活用した、一時避難所の確保を推進します。
- ◇災害発生時の負傷などの人的被害を低減させるため、住戸内の安全対策に関する啓発活動を推進します。

③早期に復旧・復興できるまちづくりの実現

■早期に復旧・復興できるまちづくり

災害時の復旧・復興については、市民や企業の主体的な復旧・復興活動と行政が連携し、災害前よりもさらに安全なまちとして、早期に復興できるまちづくりを目指します。

④自助・共助・公助により支えられた防災力の高いまちづくりの実現

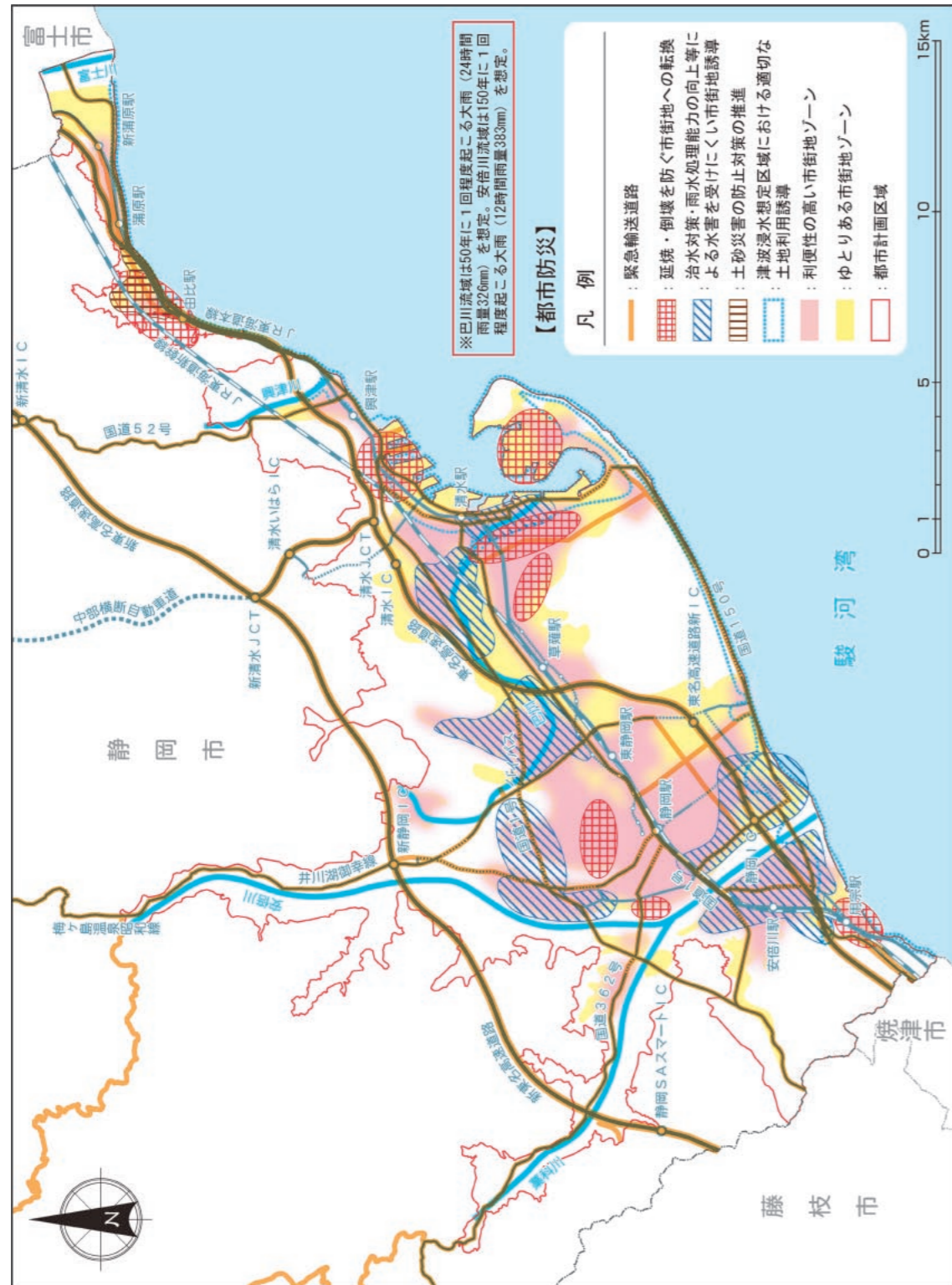
■自助・共助・公助の連携による地域防災力の高い地域づくり

災害に強いまちづくりに向け、市民が自らの身は自分で守る「自助」による取組みと、相互扶助・連帯の意識に基づいて形成されるコミュニティによる「共助」を促し、「公助」としての行政による施策・事業等を推進します。

また、災害リスクへの理解を促すことによって、市民・企業等の災害に対する意識を高め、地域における防災体制を充実させることにより、「自助」「共助」「公助」が連携した、高い防災力を備えた都市の形成を図ります。



《都市防災方針図》



4-7. 都市景観

1 基本的な考え方

都市景観の基本的な考え方は、次のとおりです。

- 駅周辺や公共交通沿線等の多くの人が集まる地域は、沿道建築物の適正な誘導や施設のデザイン化等により、来訪者が楽しく快適に過ごせるような、個性的でにぎわいのある景観形成を図ります。
- 戸建住宅を中心とした低密度住宅地等は、地区特性に応じたまちづくりのルールにより、緑豊かで広々とした落ち着いた景観形成を図ります。
- 旧東海道等の歴史的な雰囲気を感じさせる景観や、山並み・海浜・河川等からなる自然景観は、市を印象付ける貴重な資源として保全・活用を図ります。

2 都市景観の基本方針

①個性とにぎわいを演出する都市景観形成の方針

■政令指定都市にふさわしい市の顔となる都市景観の形成

JR静岡駅周辺、JR清水駅周辺及びJR東静岡駅周辺は、市の顔として、政令指定都市にふさわしい風格のある都市景観の形成を図ります。

■地域の顔となる都市景観の形成

JR安倍川駅及びJR草薙駅、駿河区役所周辺は、地域住民を中心に多くの人々が集う場として、緑豊かでうるおいのある都市景観の形成を図ります。

②落ち着いたある住宅地景観形成の方針

■市街地住宅地の景観形成

公共交通沿線の住宅地は、戸建住宅と中層の集合住宅等の調和や住工混在を解消することにより、質の高い住宅地の景観形成を図ります。

■郊外住宅地の景観形成

戸建住宅を中心とした住宅地は、ブロック塀の生垣化等の検討・推進や、周囲の自然を取り入れるなど、住民の安心・安全を支え、市街地部とは異なるゆとりとうるおいのある景観形成を図ります。

■既存集落地の景観形成

中山間地などの既存集落地は、周辺の自然環境との調和や、集落地景観の保全・育成を図ります。



③ 地域らしさを印象付ける景観形成の方針

■ 歴史的景観の保全・活用

歴史的景観を象徴する「東海道二峠六宿*27」は、伝統的な街並みの保全や修景整備による沿道景観の形成・活用を推進します。また、駿府城公園は、天守閣の再建を目指し、国宝久能山東照宮や登呂公園などの歴史的な資源の保全・活用により、地域の魅力向上を図ります。

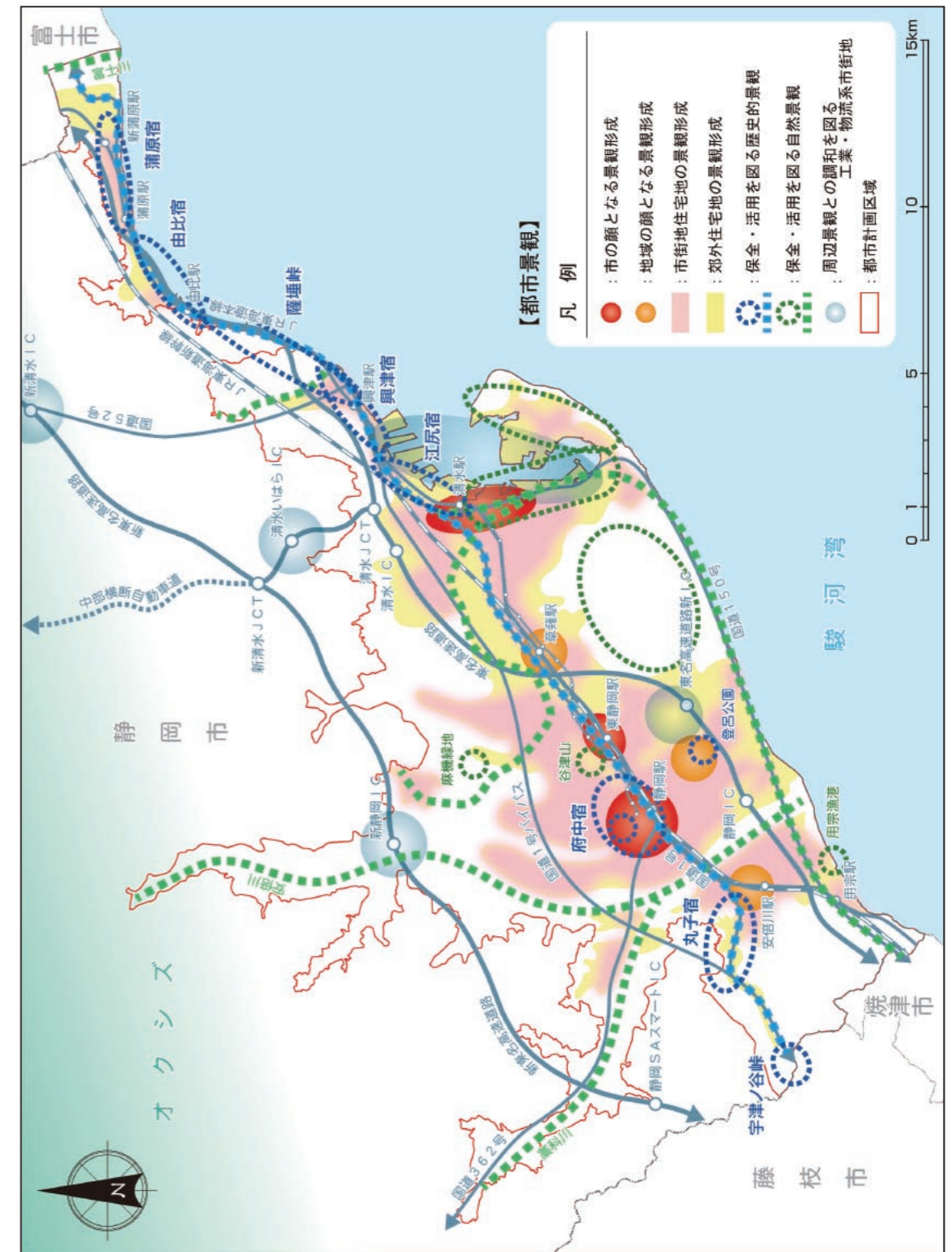
■ 自然景観の保全・活用

有度山や三保地区、谷津山、用宗漁港等の豊かな自然景観は、自然景観や水辺景観を活かした魅力ある景観の形成を図ります。麻機遊水地*28 周辺など市街地等に位置する貴重な自然景観は、身近な自然空間として保全・活用します。また、安倍川等は身近な水辺の景観として、自然の保全や親水性を活かした景観形成を図ります。

■ 工業・物流系市街地と周辺景観の調和

東名高速道路、新東名高速道路、中部横断自動車道のIC周辺などの工業・物流系市街地として産業の立地誘導が求められる地域は、海辺の景観や山並みなどの周辺景観と調和に配慮します。

《都市景観方針図》





4-8. 供給処理施設等の都市施設

1 基本的な考え方

供給処理施設等の基本的な考え方は、次のとおりです。

- 上下水道は、市民の安全で快適な生活を支える供給処理施設であることから、計画的な維持管理と整備を推進します。
- 河川は、まちの安全性を高めるため、治水対策を計画的に進めます。また、居住を誘導する地域などの河川では、親水化とあわせた改修を図ります。
- 廃棄物処理は、持続可能なまちづくりに向け、周辺環境に十分配慮しつつ、必要な施設整備を行います。

2 供給処理施設等の都市施設の基本方針

①上下水道の方針

■上水道施設の改築・更新

上水道は、老朽化した施設の統廃合・小規模化等を考慮した更新を進め、水質管理や監視体制の強化に努めます。

■污水处理施設整備の推進

污水处理施設は、公共下水道^{*29} 事業計画区域内における管渠の整備を進め、地域特性等に応じた適切な処理方法を検討・推進します。また、老朽化した施設及び管渠は、改築・更新を実施し、より効率的な維持管理を図ります。

■雨水排水施設整備の推進

雨水排水施設は、河川、遊水地、雨水貯留施設^{*30} と調整を図りながら雨水幹線、ポンプ場等の整備を進め、浸水から街を守ります。また、雨水貯留浸透施設^{*31} の設置を促進し、雨水の流出抑制と利活用を図ります。

民間の建築物も、雨水貯留施設及び雨水浸透枘等の設置を促進し、雨水の流出抑制を図ります。

■下水道処理施設及び資源の有効活用

下水道処理施設は、下水道汚泥の燃料化の促進等、環境・省エネルギー等を考慮したシステムを検討します。

②廃棄物処理施設の方針

■廃棄物処理体制の確保

廃棄物処理施設は、計画的な修繕や処理量の減量化による延命化を図るほか、ごみの排出量に応じた新たな施設の整備に向けた検討など、廃棄物処理体制の確保に取り組まします。

③河川整備の方針

■河川整備による水害対策の推進

河川は、計画的な改修、管理により、治水安全性の向上を図るため、地域特性及び土地利用状況を考慮した治水対策を推進します。

水害の恐れのある河川は、災害危険度や市民生活への影響等を考慮し、改修を推進します。また、巴川流域を、特定都市河川^{*32} 流域に指定し、雨水浸透阻害行為による巴川への雨水流出量増加を抑制します。

総合的な治水対策は、公共下水道とあわせ、雨水排水計画を基に、効果的な整備を図ります。

■環境にやさしい河川整備の推進

河川整備は、治水機能の向上に加え、親水空間の整備や、生態系の維持等の多様な環境機能を高めることを目指した、多自然川づくりを進めます。

用語解説（第4章）

*1：居住誘導地

コンパクトな市街地の形成などを目的に、居住を誘導すべきと考える区域のこと。

*2：都市型産業

コールセンターや研究機関など、都市に集積して創造性や付加価値性が高い各種サービス業などのこと。

*3：準都市計画区域

都市計画区域の指定がない区域において、開発の進行が見られる場合などに指定が可能な区域のこと。都市計画法に基づく。

*4：ロジスティクス

流通・運輸業に加えて、空港や港湾、高速道路などの交通ネットワーク、小売・卸売業、商社これらを支える支援産業を総称したもののこと。

*5：住工混在地

工場やマンション、戸建て住宅などが入り混じって存在している区域のこと。

*6：準工業地域

主に環境悪化の恐れのない工場の利便を図る区域のこと。土地利用の選択肢が多い反面、住宅と工場・遊戯施設などが混在し、騒音などの問題が起りがちである。都市計画法に基づく用途地域の一つ。

*7：バリアフリー（化）

段差などの障害物や障害となる要素がない状態のこと。バリアフリー化はその状態に改善すること。



*8: LRT

Light Rail Transitの略。低床式車両)の活用や軌道・電停の改良による乗降の容易性、定時性、速達性、快適性などの面で優れた次世代型路面電車システムのこと。

*9: BRT

Bus Rapid Transitの略。バスを基盤とした大量輸送システムで、バス高速輸送システムとも呼ばれる。バス優先のレーン設定やバス停の改善等により構築を図る。

*10: デマンドバス (デマンド交通)

利用者の要求に対応して運行する形態のバスや交通機関のこと。オンデマンドバス・オンデマンド交通とも呼ばれる。

*11: パーク&バスライド

バス停の近くに駐車スペースを配置し、自動車からバスに安全・快適に乗り換えられるように配慮する工夫のこと。

*12: 隔地駐車場

一定規模以上の建築物に併設が義務付けられた駐車場を、建物から離れた場所に設けること。

*13: サイクル&バスライド

バス停の近くに駐輪場等を配置し、自動車からバスに安全・快適に乗り換えられるように配慮する工夫のこと。

*14: ウォーターフロント

河川や海岸に沿った水際周辺の地帯のこと。

*15: アセットマネジメント

公共施設の維持管理を行うにあたり、劣化や損傷を予測・管理することで適切な時期に整備をし、施設の長寿命化を行う考え方のこと。

*16: ハード・ソフト・マインド

ハードはハードウェアの略称で、モノや物理的な空間のこと。ソフトはソフトウェアの略称で、モノを動かすための仕組みのこと。マインドは感情・意識のこと。

*17: 土地区画整理事業

都市づくりの手法の一つで、土地の平面的な権利変換（換地）と、道路・公園・上下水道の整備等を行い、宅地の利用増進を図る事業のこと。土地区画整理法に基づく。

*18: 市街地再開発事業

都市づくりの手法の一つで、道路や公園、建物等の環境の改善を目的として立体的に権利変換を行う事業のこと。都市再開発法に基づく。

*19: 規制誘導手法

一定のルールを定めて制限し、同時に、秩序ある開発や建築等へ導く手法のこと。

*20: 緑地協定

土地所有者等の合意によって、緑地の保全や緑化に関する協定を締結する制度のこと。都市緑地法に基づく。

*21: 多自然川づくり

河川が本来有している生物の良好な生育等環境に配慮し、あわせて美しい自然景観を保全あるいは創出するため河川管理を行うこと。

*22: 生産緑地

市街化区域内において、長期の営農を条件に、宅地並み課税を免除されている農地のこと。都市計画において生産緑地の指定を受ける必要がある。

*23: ランドマーク

地域の象徴となるような景観のこと。

*24: 都市計画公園

都市計画区域内に設置された、または設置される予定の公園のこと。都市計画法に基づく。

*25: 再生可能エネルギー

「エネルギー源として永続的に利用することができる」と認められるものであり、法制度上は、太陽光、風力、水力、地熱、太陽熱、大気中の熱その他の自然界に存する熱、バイオマスが規定されている。資源が枯渇せず繰り返し使え、発電時や熱利用時に地球温暖化の原因となる二酸化炭素をほとんど排出しないという長所をもつ。

*26: 災害リスク

災害発生時に被害を受ける危険性のこと。

*27: 東海道二峠六宿

静岡市内にある2つの峠（薩埵・宇津ノ谷）と東海道五十三次のうち、6つの宿（蒲原・由比・興津・江尻・府中・丸子）のこと。

*28: 遊水地

洪水被害を減らすため、河川からあふれた水を貯留する場のこと。

*29: 公共下水道

市街地における下水の排除や処理のために、市町村等の地方公共団体が管理する下水道のこと。

*30: 雨水貯留施設

流域内に降った雨水を一時貯留させて、下流河川の洪水流量の増大を抑制する施設のこと。市街地の公園、広場、運動場等の公有地に設置される。

*31: 雨水貯留浸透施設

雨水が地下にしみ込みやすいように工夫された施設のこと。浸透性舗装や浸透枳がある。

*32: 特定都市河川

河川の水害対策を推進する観点から、指定された河川のこと。特定都市河川浸水被害対策法に基づく。

第5章 区別構想

- 葵区・駿河区・清水区の3区で、それぞれ目指すまちづくりの方針等を示しています。



5-1. 区別構想の考え方

本章では、第3章「将来都市構造」、第4章「分野別の基本方針」で示す全体構想を各区で詳細に表し、第3次静岡市総合計画の「歴史都市」、「文化都市」、「中枢都市」、「健康都市」、「防災都市」、「共生都市」の6つの重点プロジェクトを踏まえ、各区のまちづくりの目標や方針、さらには各区における「集約連携型都市構造」実現に向け、拠点・軸・ゾーンごとの考え方を加えた区別構想を示します。



【重点プロジェクト（第3次静岡市総合計画）】

第3次静岡市総合計画では、「平成37年（2025年）に総人口70万人を維持」のために、『創造する力』による『都市の発展』と『つながる力』による『暮らしの充実』という2つの市政のさらなる展開に向けて、右に掲げる6つの重点プロジェクトに取組み、「世界に輝く静岡」の実現を図っています。

歴史文化のまちづくり

歴史 悠久の歴史を誇りとして活かした風格あるまちづくりの推進

- ① 駿府城公園「城の名所」づくりや歴史文化施設の整備とともに、駿府城天守閣・天守台の再建調査・整備検討
- ② 二神六宿（※1）の歴史的景観の保全や、「東海道歴史街道」の整備など、地域資源のみがきあがりによる賑わいの創出
- ③ 世界に向けて情報発信を行い、多くの観光客を受け入れるための「三保松原ビジターセンター」の整備

文化 人々が訪れてみたいと憧れを抱く個性あるまちづくりの推進

- ① 県との連携による東静岡地区への「文化・スポーツの殿堂」の整備とともに、草薙地区における文教エリアづくりの推進
- ② 清水港周辺地区に産学官による「港町・清水」に相応しい海洋文化の拠点づくりや新たな公共交通導入の検討
- ③ オクシズ（※2）や、しずま（※3）が有する食文化や、伝統文化などの創造性豊かな静岡文化の進化

中枢 世界中から多くの人々が集まる求心力の高いまちづくりの推進

- ① 「静岡暮らし」の多彩な魅力の情報発信を積極的に進めることで、首都圏等からの移住・定住を促進
- ② 国際会議や全国大会の誘致など積極的なMICE（※4）の推進とともに、県中部圏の市町広域観光による交流人口拡大の推進
- ③ 戦略産業（※5）への集中的な支援・育成とともに、企業ニーズに合わせた支援等による地域経済活性化と雇用拡大の推進

健康長寿のまちづくり

健康 市民が住み慣れた地域で暮らし続けられるまちづくりの推進

- ① 静岡型地域包括ケアシステムの構築とともに、健康寿命延伸の施策の拡充による、世界一の健康長寿の推進
- ② 子どもたちがすくすくと笑顔で成長できるよう、子ども本位の子ども子育て支援を推進し、子育てしやすい都市の推進
- ③ 健康・環境志向の高い乗り物である自転車を利用しやすいまちの実現とともに、歩いて楽しいまちの整備の推進

防災 様々な危機に備えた減災力が高い安心・安全なまちづくりの推進

- ① 防災避難施設、防災スマートタウン（※7）整備や、消防防災応急対応の推進による南海トラフ巨大地震に備えた災害対応力の強化
- ② 国、県と連携した総合的な風水害対策とともに、がけ崩れや土すべりなどから市民の生命・財産を守る二次災害対策の推進
- ③ 災害リスク軽減やエネルギー貯蔵地帯の調査からエネルギー一度消費量の立地調査や、再生可能エネルギー普及の促進

共生 あらゆる人々が多様性を尊重し共に暮らすまちづくりの推進

- ① すべての住民が、言語や文化、性別、障がいの有無などの違いを異文化「和の精神」を持って共に暮らすまちの実現
- ② 有アルプスや安藤川、奥津川などの清流、市みさかな川河津など多彩な自然環境の保全と活用による人と自然との共生
- ③ 地域コミュニティが育つ絆の1層の強化とともに、今後のまちづくりを牽引するシニアシブ（※8）を育むまちづくりの推進

※区別構想で示す拠点・エリアの考え方は、P.95 に示します。

5-2. 葵区

1 葵区のまちづくりの目標

葵区のまちづくりの目標は次のとおりです。

- 「人と自然」「都会と自然」が共生したまちづくり
- 「絆」「安心・安全」をキーワードとした住民主体のまちづくり

2 葵区のまちづくりの方針

葵区のまちづくりの方針は次のとおりです。

- 歴史・文化を身近に感じる、自然と共存した魅力あるまちづくりの推進
- 子どもからお年寄りまで、安全で安心して暮らせるまちづくりの推進
- 公共交通が充実し、自転車や徒歩でも暮らしやすいコンパクトなまちづくりの推進

3 葵区における集約連携型都市構造の実現に向けた取組み

葵区における集約連携型都市構造実現に向けた取組みは次のとおりです。

① 拠点

■ 都市拠点（JR静岡駅周辺・駅以北）

- ・ JR静岡駅周辺（駅以北）は、県下随一の商業・業務施設や都市型産業施設の集積地で、JR清水駅周辺との相互連携により、買い物や子育て・福祉などの各種機能の維持・集積を図ります。
- ・ 交通結節点の機能強化のため、周辺のバリアフリー化や自転車利用の促進も考慮した駐輪場整備等を推進します。

■ 都市拠点（JR東静岡駅周辺・駅以北）

- ・ JR東静岡駅周辺（駅以北）は、商業・業務機能等の高度な都市機能やスポーツ・交流機能の集積を図り、都市型産業機能の集積を進めます。
- ・ JR東静岡駅周辺は、土地の高度利用を図り、周辺に広がる既存戸建住宅地等の住環境と調和した、良好な新市街地の形成を促進します。
- ・ JR静岡駅周辺・JR東静岡駅周辺において、歩行者や自転車が移動しやすい環境創出による回遊性向上により、魅力とにぎわいのある都市空間の形成を推進します。

■ 産業検討拠点

- ・ 新静岡IC周辺は、IC周辺のポテンシャルを活かし、工業・物流機能の立地の可能性を検討します。



■みどりの拠点・歴史的景観

- ・麻機地区の遊水地は、自然環境を保全し、市民に親しまれる親水空間として整備を推進します。
- ・谷津山は、市街地に隣接するまとまった貴重な緑であり、市民・企業・行政の協働により適切に保全し、市民の憩いの場として積極的な活用を図ります。
- ・東海道歴史街道の府中宿は、歴史資源を活かしたにぎわいの創出や歴史的景観の保全を図ります。
- ・南アルプスユネスコエコパークは、自然環境の保全や、自然教育のための環境整備、地域資源の活用による地域振興を図ります。
- ・駿府城公園は天守閣の再建を目指し、市民の協力を得ながら整備を推進します。

②軸

■公共交通軸

- ・JR静岡駅周辺につながるバス路線は、路線の再編による効率的な運行に向けて、LRT等の導入の検討、コミュニティバス^{*1}、循環バスの検討を進めます。また、中山間地とをつなぐ南北の幹線バスの維持を図ります。
- ・中山間地は、デマンド交通等の活用も検討します。

■広域連携軸

- ・新東名高速道路は、「広域連携軸」と位置付け、広域的な産業・観光・交流の連携を推進します。

■地域交通結節点

- ・安倍線・藁科方面のバス路線は、都市と中山間部を結ぶ地域交通の要所として交通結節機能の強化のため、乗り継ぎ施設となるバスターミナルの整備とそれに合わせた一定の利便施設の誘導について検討します。

■地域間連携軸

- ・(都) 国道1号バイパス線、(都) 中央幹線(国道1号)、国道362号は、「地域間連携軸」に位置づけ、市内及び周辺都市を結ぶ幹線道路として、維持・更新します。

■産業軸

- ・(都) 下大谷線は、東名高速道路新IC、JR東静岡駅、新静岡ICをつなぐ南北の「産業軸」として強化を図り、沿道における周辺環境に応じた産業立地の可能性を検討します。

■観光・交流軸

- ・東海道歴史街道^{*2}は、歴史的な雰囲気を出す沿道景観の形成を目指します。
- ・(都) 静岡駅賤機線は、JR静岡駅から、オクシズへとつながる重要な道路として整備を促進します。

■自然環境軸

- ・市内を流れる安倍川、藁科川、巴川は、「自然環境軸」に位置づけ、市民の憩いの場や多様な生物の生息地として、また連続した自然景観の形成のため、保全・整備を図ります。

③ゾーン

■利便性の高い市街地ゾーン

- ・公共交通が充実している大部分の市街化区域内は、緩やかに居住を誘導し、商業・業務・サービスなど、各機能と調和のとれた土地利用により、「利便性の高い市街地ゾーン」の形成を目指します。

■ゆとりある市街地ゾーン

- ・「ゆとりある市街地ゾーン」は、「利便性の高い市街地ゾーン」への緩やかな居住誘導により、人口の低密度化を図ることで、戸建住宅や低層の集合住宅を主体とした、緑と調和した良好な住宅地の形成を目指します。

(※工業系土地利用も含まれる)

■自然調和ゾーン

- ・中山間地等は、新たな宅地開発を抑制し、貴重な自然環境の保全と活用を図ります。
- ・葵区には優良な一団の農地が多く残っており、貴重なオープンスペースとして保全します。



4 暮らしの拠点の形成と良好な市街地形成の実現に向けた取組み

①暮らしの拠点

- ・羽鳥周辺、安倍口団地周辺、伊呂波町周辺などでは、地域の生活を支える暮らしの拠点を維持していくため、商業、医療、福祉、教育、公的サービスなどの日常生活に必要な機能の維持・集積を図り、暮らしの拠点と都市拠点を結ぶ公共交通の維持、緑化の推進に努めます。

暮らしの拠点のイメージ



※暮らしの拠点（目安）

羽鳥周辺、安倍口団地周辺、伊呂波町周辺、松富周辺、安東周辺、竜南周辺、北周辺、川合周辺、瀬名周辺

②良好な市街地形成に向けた検討エリア

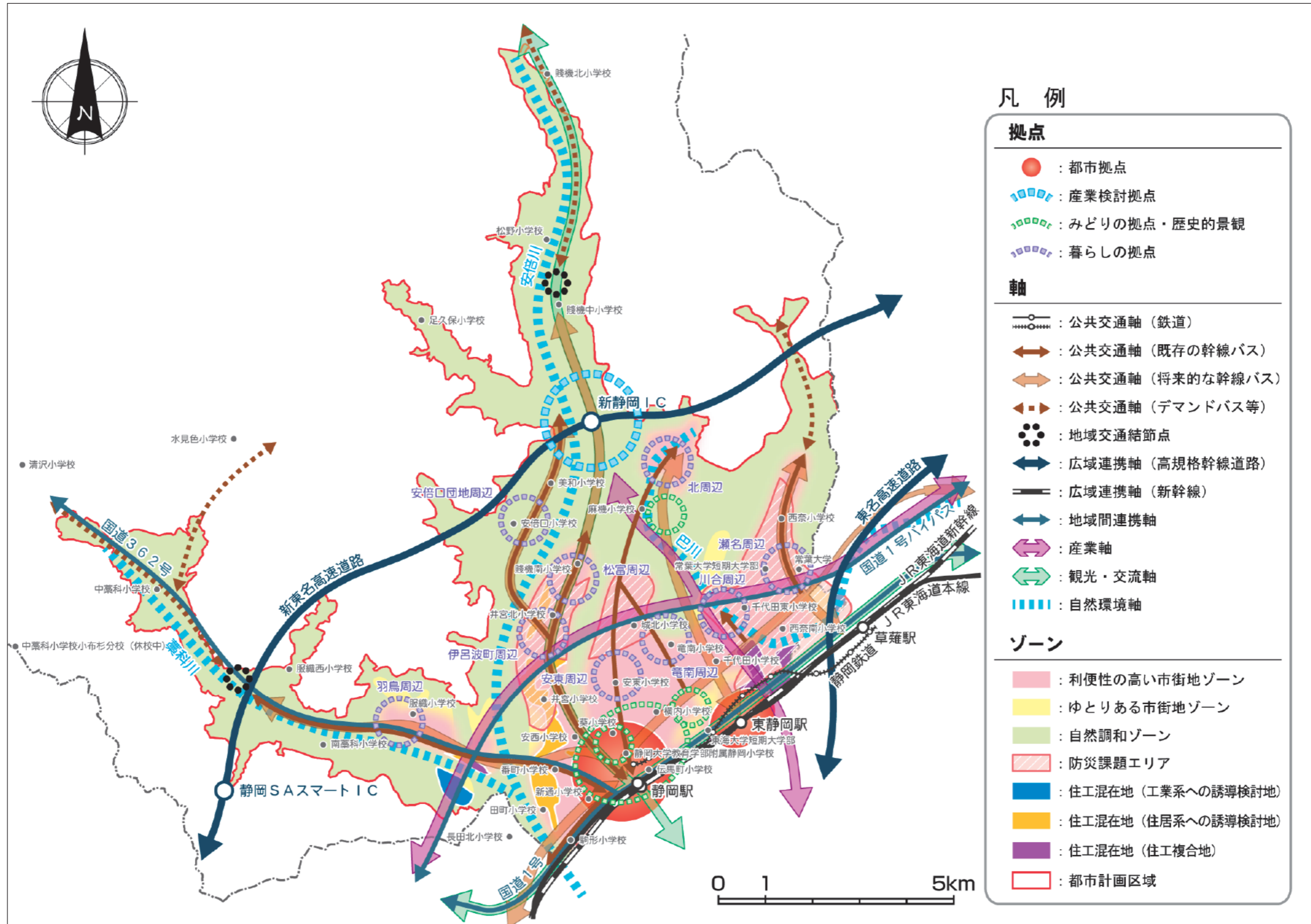
■防災課題エリア

- ・唐瀬・岳美地区などの「豪雨浸水被害課題エリア」、賤機山、谷津山、梶原山周辺などの「土砂災害課題エリア」は、安心・安全なまちづくりに向けて、地域の状況を踏まえ、今後の土地利用の検討や災害対策を進めます。

■住工混在地

- ・牧ヶ谷周辺の中小の工場が並ぶ準工業地域は、住居系市街地への住み替え促進等により、工場等の良好な操業環境を保ち、工業系土地利用への誘導に向けた検討を進めます。
- ・JR静岡駅北西側の一体的な準工業地域、羽鳥周辺の準工業地域は、工業地・流通業務地、産業検討地への既存の工場の移転促進や、用途地域の変更等により、良好な住環境を有する住居系土地利用への誘導に向けた検討を進めます。
- ・JR東静岡駅北側周辺の準工業地域は、地区計画の活用等により、敷地内緑化の促進や敷地の細分化の防止、地区施設*³としての主要道路の整備等を図り、現在の土地利用状況を踏まえ、住工複合地を形成します。

5 区別構想図 (葵区)



5-3. 駿河区

1 駿河区のまちづくりの目標

駿河区のまちづくりの目標は次のとおりです。

- 地勢、特色を生かした住民主体のまちづくり
- 若い力を活用したまちづくり

2 駿河区のまちづくりの方針

駿河区のまちづくりの方針は次のとおりです。

- スムーズな交通アクセスによる、活発でにぎわいのある住みやすいまちづくりの推進
- 安心・安全に生活できる、思いやりのあるまちづくりの推進
- 四季の移ろいや多世代の交流を楽しむことのできるまちづくりの推進

3 駿河区における集約連携型都市構造の実現に向けた取組み

駿河区における集約連携型都市構造実現に向けた取組みは次のとおりです。

①拠点

■都市拠点（JR静岡駅周辺・駅以南）

- ・JR静岡駅周辺（駅以南）は、買い物や子育て・福祉などの各種機能や都市型産業施設の維持・集積を図り、JR清水駅周辺との相互連携により、魅力とにぎわいのある都市空間の形成を推進します。
- ・交通結節点の機能強化のため、周辺のバリアフリー化や自転車利用の促進も考慮した駐輪場整備等を推進します。

■都市拠点（JR東静岡駅周辺・駅以南）

- ・JR東静岡駅周辺（駅以南）は、JR草薙駅や日本平、三保半島とのネットワークの強化により、文化・観光の情報発信拠点としての機能の充実を進めます。
- ・JR東静岡駅周辺は、土地の高度利用を図り、周辺に広がる既存戸建住宅地等の住環境と調和した、良好な新市街地の形成を促進します。

■地域拠点（JR安倍川駅周辺）

- ・JR安倍川駅周辺は、行政サービス拠点などの機能を確認し、周辺環境と調和した居住空間の創出を図ります。



■地域拠点（駿河区役所周辺）

- ・駿河区役所周辺は、地域拠点として行政サービス機能、地域住民の生活を支える商業・業務機能の集積を目指します。

■産業拠点

- ・東名高速道路新 I C 周辺（大谷・小鹿地区）は、交通アクセスの利便性を活かした工業・物流・交流機能等の複合的な土地利用を図り、産業集積を目指します。

■観光交流文化拠点

- ・日本平周辺は、豊かな自然を活かし、日本平動物園や国宝久能山東照宮などの観光資源を活用し、交流や文化などの多機能を有する拠点づくりを推進します。また、J R 東静岡駅周辺・J R 草薙駅周辺との連携により、魅力の向上を図ります。

■みどりの拠点・歴史的景観

- ・登呂公園周辺は、歴史を語り継ぐ緑の拠点として安全・快適性の向上や施設の充実・活用により、歴史的、文化的な雰囲気をつくり出す景観形成を目指します。
- ・用宗漁港周辺は、レクリエーション機能を有する広野海岸公園や用宗海水浴場などの豊かな自然景観や水辺景観を活かした魅力ある景観形成を目指します。
- ・東海道歴史街道の丸子宿、宇津ノ谷峠は、歴史資源を活かし、にぎわいの創出や歴史的景観の保全を図ります。

②軸

■公共交通軸

- ・J R 静岡駅やJ R 東静岡駅周辺は、公共交通の利便性の維持・向上に向け、循環バスの検討を進めます。また、各駅からの南北をつなぐ幹線バスの維持を図ります。

■広域連携軸

- ・東名高速道路は、「広域連携軸」と位置付け、広域的な産業・観光・交流の連携を推進します。

■地域間連携軸

- ・（都）海岸幹線（国道 150 号）、国道 1 号バイパスは、「地域間連携軸」と位置づけ、市内及び周辺都市を結ぶ幹線道路として、維持・更新します。

■産業軸

- ・（都）下大谷線は、東名高速道路新 I C、J R 東静岡駅、新静岡 I C をつなぐ南北の「産業軸」として強化を図り、沿道における周辺環境に応じた産業立地の可能性を検討します。

■観光・交流軸

- ・東海道歴史街道は、歴史的な雰囲気を醸し出す沿道景観の形成を目指します。
- ・（都）海岸幹線（国道 150 号）は、国宝久能山東照宮や用宗海水浴場などの観光資源を結ぶ軸として整備を推進し、海岸線を活かした質の高い道路景観の形成を目指します。
- ・（都）静岡下島線は、海岸から都心部である J R 静岡駅をつなぎ、オクシズへとつながる重要な道路として整備を推進します。

■自然環境軸

- ・市内を流れる安倍川と藁科川、丸子川は、「自然環境軸」と位置づけ、市民の憩いの場や多様な生物の生息地として、連続した自然景観の形成のための保全・整備を図ります。

③ゾーン

■利便性の高い市街地ゾーン

- ・公共交通が充実している大部分の市街地区域内は、緩やかに居住を誘導し、商業・業務・サービスなど、各機能と調和のとれた土地利用により、「利便性の高い市街地ゾーン」の形成を目指します。

■ゆとりある市街地ゾーン

- ・「ゆとりある市街地ゾーン」は、「利便性の高い市街地ゾーン」への緩やかな居住誘導により、人口の低密度化を図ることで、戸建住宅や低層の集合住宅を主体とした、交流・憩いの場が創出された良好な住宅地の形成を目指します。

（※工業系土地利用も含まれる）

■自然調和ゾーン

- ・有度山や区西側の山地は、新たな宅地開発を抑制し、貴重な自然環境の保全と活用を図ります。また、本区の西側に位置する山地や農地の保全、及び海岸線の農地の保全・活用を図ります。



4 暮らしの拠点の形成と良好な市街地形成の実現に向けた取組み

①暮らしの拠点

- ・丸子周辺、下川原周辺、中原周辺などは、地域の生活を支える暮らしの拠点を維持していくため、商業、医療、福祉、教育、公的サービスなどの日常生活に必要な機能の維持・集積を図り、暮らしの拠点と都市拠点・地域拠点を結ぶ公共交通の維持・向上、緑化の推進に努めます。

暮らしの拠点のイメージ



※暮らしの拠点（目安）

丸子周辺、下川原周辺、中原周辺、敷地周辺、八幡・曲金周辺

②良好な市街地形成に向けた検討エリア

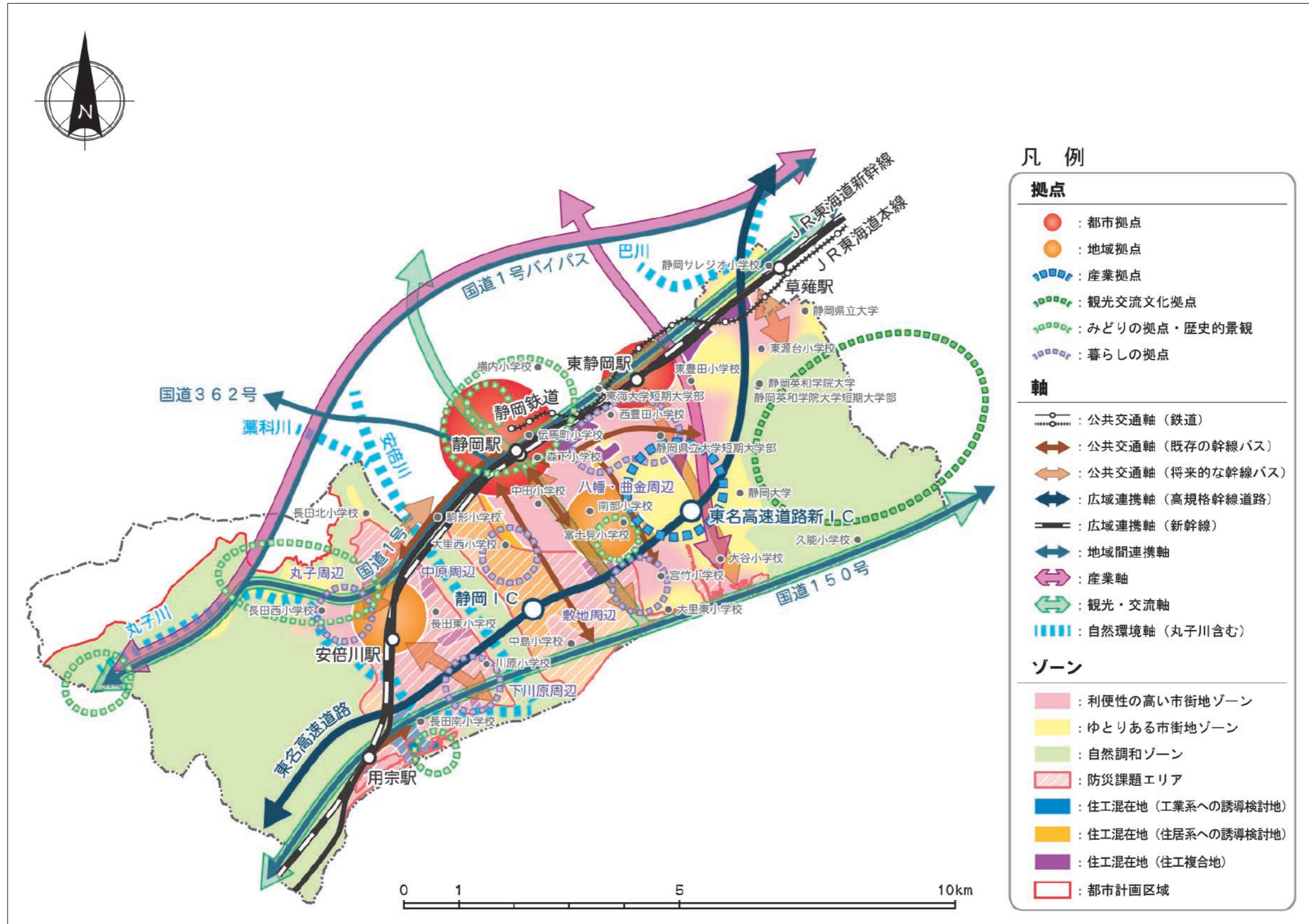
■防災課題エリア

- ・西島・下島周辺、下川原・広野周辺、用宗漁港周辺などの「津波浸水被害課題エリア」あるいは「豪雨浸水被害課題エリア」は、安心・安全なまちづくりに向けて、地域の状況を踏まえ、今後の土地利用の検討や災害対策を進めます。

■住工混在地

- ・JR用宗駅東側周辺の準工業地域は、住居系市街地への住み替え促進等により、工場等の良好な操業環境を保ち、工業系土地利用への誘導に向けた検討を進めます。
- ・安倍川東側、登呂、八幡周辺の準工業地域は、工業地・流通業務地への既存の工場の移転促進や、用途地域の変更等により、良好な住環境を保ち、住居系土地利用への誘導に向けた検討を進めます。
- ・安倍川西側、曲金、小鹿周辺の準工業地域は、地区計画の活用等により、敷地内緑化の促進や敷地の細分化の防止、地区施設としての主要道路の整備等を図り、現在の土地利用状況を踏まえ、住工複合地を形成します。

5 区別構想図 (駿河区)



5-4. 清水区

1 清水区のまちづくりの目標

清水区のまちづくりの目標は次のとおりです。

- 地域の魅力を活かしたまちづくり
- 地域と連携したまちづくり

2 清水区のまちづくりの方針

清水区のまちづくりの方針は次のとおりです。

- 海・港を中心とした、活力とにぎわいあふれるまちづくりの推進
- 歴史・自然・スポーツなどの地域資源をつなぐ、公共交通の充実したまちづくりの推進
- 水と緑を活かしつつ、安心・安全に暮らせる防災・減災のまちづくりの推進

3 清水区における集約連携型都市構造の実現に向けた取組み

清水区における集約連携型都市構造実現に向けた取組みは次のとおりです。

①拠点

■都市拠点（JR清水駅周辺）

- ・JR清水駅周辺は、JR静岡駅周辺との相互連携により、商業機能の更新・集積や子育て環境等の充実を図ります。また、隣接する清水港周辺は、産業機能及び交流・レクリエーション機能の集積を図り、港を活かしたにぎわいのある都市空間の形成を推進します。

■地域拠点（JR草薙駅周辺）

- ・JR草薙駅周辺は、業務機能や地域サービスを主とする商業・業務機能の集積及び県立大学などの立地を活かした文教エリアづくりを推進し、地域拠点にふさわしい景観の誘導を図ります。
- ・地区の状況に応じた柔軟な取組みとして、地域住民等によるまちづくりを促進します。

■産業拠点

- ・大規模工業が立地し海上輸送の拠点である清水港臨海部は、物流機能の強化により、引き続き流通業務・工業地としての集積性を高めます。

■産業検討拠点

- ・清水いはらIC周辺、新清水ICは、既存農業との調和を踏まえ、IC周辺のポテンシャルを活かし、工業・物流機能の可能性を検討します。



■観光交流文化拠点

- ・日本平周辺は、豊かな自然を活かした多目的機能を有する拠点づくりを推進します。あわせて、JR東静岡駅周辺・JR草薙駅周辺と連携し、更なる魅力の向上を図ります。
- ・三保地区は、世界文化遺産富士山の構成資産である三保松原などの地域資源を保全・活用し、豊かな自然の維持に努めるとともに、海洋レクリエーションを中心に、交流・文化・教育の側面もあわせ持った拠点づくりを推進します。
- ・日の出地区は、交流の場の創出や背後市街地との回遊性の向上を図り、にぎわい・交流機能への転換を推進し、海洋文化拠点の創出を目指します。
- ・興津・折戸湾・三保半島は、海浜緑地の整備や釣り・海水浴・ウインドサーフィン・プレジャーボートといった海洋レクリエーションの拠点づくりによる、憩い・にぎわい創出と自然再生を図ります。

■みどりの拠点・歴史的景観

- ・秋葉山は、市街地内の貴重な緑として保全し、市民の憩いの場として積極的な活用を図ります。
- ・東海道歴史街道の蒲原宿、由比宿、興津宿、江尻宿、薩埵峠は、歴史ある地域資源を活かし、にぎわいの創出や歴史的景観の保全を推進します。

②軸

■公共交通軸

- ・JR清水駅周辺は、路線の再編による効率的な運行、LRT等の導入の検討、コミュニティバス、循環バスの検討を進めます。また、JR清水駅から南北へつながる幹線バスの維持を図ります。
- ・中山間地は、デマンド交通等の活用も検討します。

■地域交通結節点

- ・庵原線、両河内方面のバス路線は、都市と中山間部を結ぶ地域交通の要所として交通結節機能の強化のため、乗り継ぎ施設となるバスターミナルの整備及び利便施設の誘導について検討します。

■広域連携軸

- ・東名高速道路、新東名高速道路、中部横断自動車道は、「広域連携軸」と位置付け、広域的な産業・観光・交流の連携を推進します。

■地域間連携軸

- ・(都) 国道1号バイパス線、(都) 海岸幹線(国道150号)、(都) 中央幹線(国道1号)、国道52号は、「地域間連携軸」と位置付け、市内及び周辺都市を結ぶ幹線道路として、維持・更新します。

■産業軸

- ・(都) 嶺神明伊佐布線は、清水港と清水いはらICをつなぐ南北の「産業軸」として強化し、沿道における周辺環境に応じた産業立地の可能性を検討します。

■観光・交流軸

- ・東海道歴史街道は、歴史的な雰囲気醸し出す沿道景観の形成を目指します。
- ・(都) 海岸幹線(国道150号)は、世界文化遺産富士山の構成資産の三保松原や日本平などの観光資源を結ぶ軸として整備を推進し、海岸線を活かした質の高い道路空間の形成を目指します。
- ・(都) 清水港三保線、(都) 羽衣海岸線は、三保松原へと続く道路として整備を推進します。

■自然環境軸

- ・市内を流れる巴川、興津川、富士川は、「自然環境軸」と位置づけ、市民の憩いの場や多様な生物の生息地として、また連続した自然景観の形成のため保全・整備を図ります。

③ゾーン

■利便性の高い市街地ゾーン

- ・駅周辺や幹線バス沿線などの公共交通が充実している市街化区域内は、緩やかに居住を誘導し、商業・業務・サービスなど、各機能と調和のとれた土地利用により、「利便性の高い市街地ゾーン」の形成を目指します。

■ゆとりある市街地ゾーン

- ・「ゆとりある市街地ゾーン」は、「利便性の高い市街地ゾーン」への緩やかな居住誘導により、人口の低密度化を図ることで、戸建住宅や低層の集合住宅を主体とした、良好な住宅地の形成を目指します。

(※工業系土地利用も含まれる)

■自然調和ゾーン

- ・有度山や中山間地は、新たな宅地開発を抑制し、農地・山林等の自然環境を保全します。



4 暮らしの拠点の形成と良好な市街地形成の実現に向けた取り組み

①暮らしの拠点

- ・有度地区、船越地区、飯田地区などは、地域の生活を支える暮らしの拠点を維持するため、商業、医療、福祉、教育、公的サービスなどの日常生活に必要な機能の維持・集積を図り、暮らしの拠点と都市拠点・地域拠点を結ぶ公共交通の維持、緑化の推進に努めます。
- ・由比地区、蒲原地区は、地域生活の中心地が形成されてきた旧宿場町の歴史的背景等を踏まえた拠点形成に努めます。

暮らしの拠点のイメージ



※暮らしの拠点（目安）

有度地区、船越地区、飯田地区、岡地区、不二見地区、駒越地区、庵原地区、三保地区、興津地区、由比地区、蒲原地区

②良好な市街地形成に向けた検討エリア

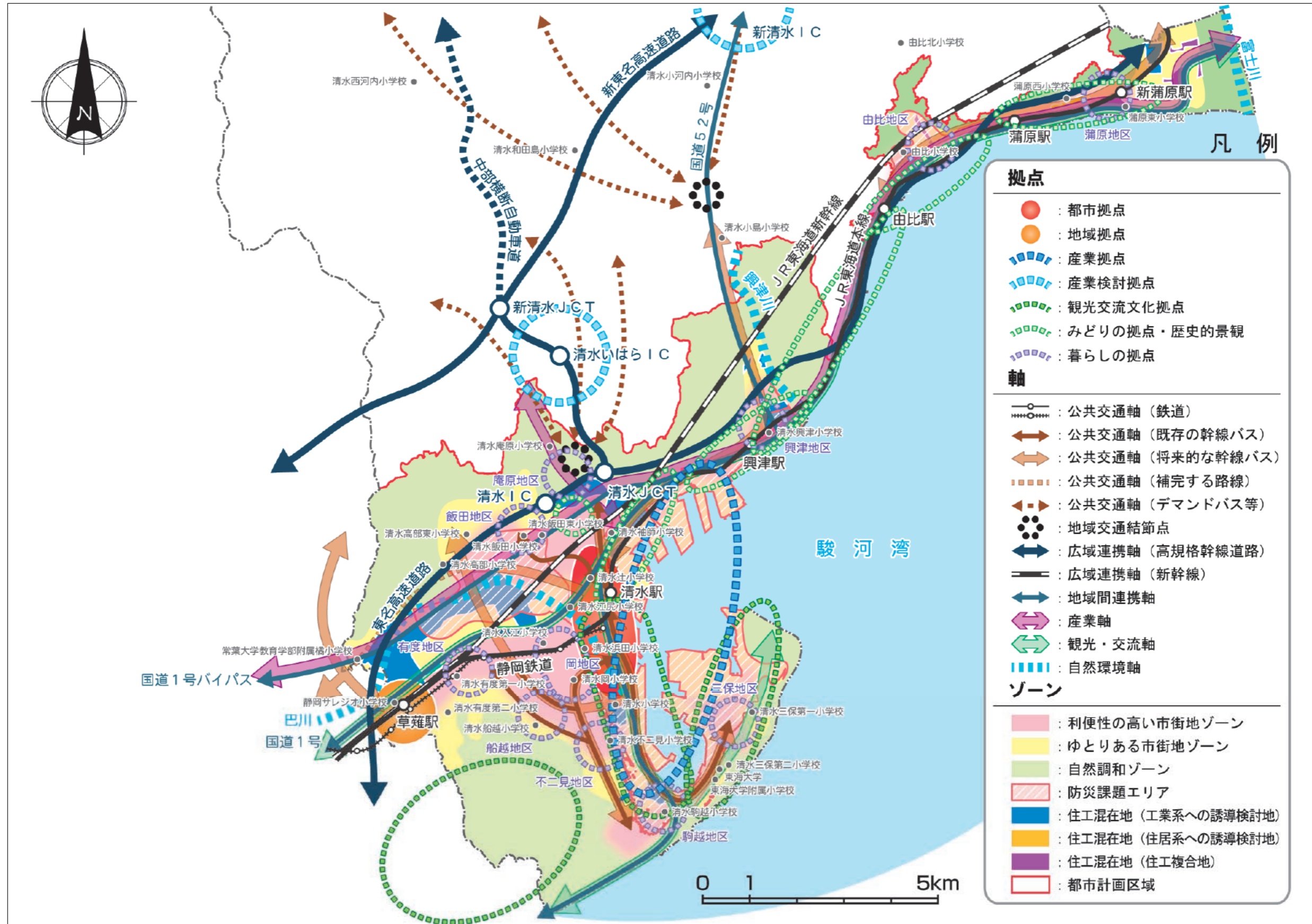
■防災課題エリア

- ・清水港周辺の「津波浸水被害課題エリア」、巴川流域などの「豪雨浸水被害課題エリア」、由比地区周辺などの「土砂災害課題エリア」は、安心・安全なまちづくりに向け、地域の状況を踏まえ、今後の土地利用の検討や災害対策を進めます。

■住工混在地

- ・JR草薙駅北側の一体的な準工業地域、清水港周辺の準工業地域、蒲原周辺の準工業地域は、住居系市街地への住み替え促進等により、工場等の良好な操業環境を保ち、工業系土地利用への誘導に向けた検討を進めます。なお、文教エリアとしてふさわしい施設やそれに伴う商業施設の誘導を検討します。
- ・蒲原西小学校周辺の準工業地域は、工業地・流通業務地、産業検討地への既存の工場の移転促進や、用途地域の変更等により、良好な住環境を保ち、住居系土地利用への誘導に向けた検討を進めます。
- ・JR由比駅からJR新蒲原駅までの一体的な準工業地域、日の出周辺の準工業地域は、地区計画の活用等により、敷地内緑化の促進や敷地の細分化の防止、地区施設としての主要道路の整備等を図り、現在の土地利用現況を踏まえ、住工複合地を形成します。

5 区別構想図（清水区）



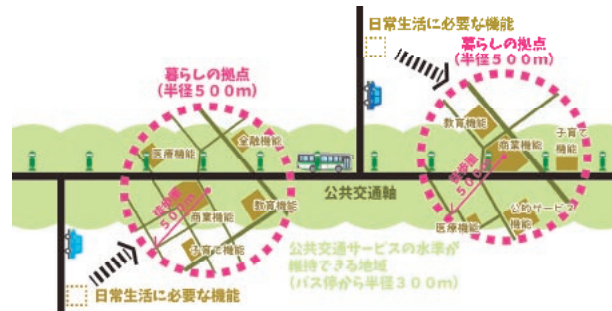
《区別構想で示す拠点・エリア》

暮らしの拠点

暮らしの拠点は、公共交通の利便性が高く、日常的に必要な生活サービス施設が集積し、地域の様々な人々が、健康で安心して便利な生活を送る上で中心となる場を示します。

【設定の考え方】

日常的に家事・買い物などで人の移動が多く、バスや鉄道の利便性が高いエリアのうち、商業・医療・子育て機能等が半径500m範囲に集積しているエリアを抽出。



※暮らしの拠点は、「集約連携型都市構造」実現に向け、都市拠点や地域拠点のみならず、地域住民の生活を支える場の目安として、考え方を示すものです。新たな機能導入に伴う拠点形成や実現に向けた取組みについては、個別計画につなげていくことを念頭に置いています。

みどりの拠点・歴史的景観

みどりの拠点・歴史的景観は、駿府城公園、東海道二峠六宿などの歴史資源を活かしたにぎわいの創出や歴史的景観の保全を進める場を示します。

防災課題エリア

防災課題エリアは、地域の状況に応じた、今後の土地利用の検討や災害対策を推進するエリアを示し、地域のまちづくり活動を推進します。

住工混在地

住工混在地は、「準工業地域」について、工業系土地利用、住居系土地利用、住工複合地のいずれかの形成の検討を進めるエリアです。



用語解説（第5章）

*1：コミュニティバス

既存の路線バス網を補完するため、市町村などが運行するバスのこと。一般的には、やや小さな車体で、きめ細かな路線配置を行うことが多い。

*2：東海道歴史街道

旧東海道の沿線に点在している東海道二峠六宿を結ぶ街道。

*3：地区施設

地区レベルで設置される街路や公園、緑地等の施設のこと。

第6章

将来都市構造実現に向けた戦略的な取組みの考え方

- 将来都市構造に位置付ける拠点・軸・ゾーンの形成を戦略的に進めるための方針等を示しています。

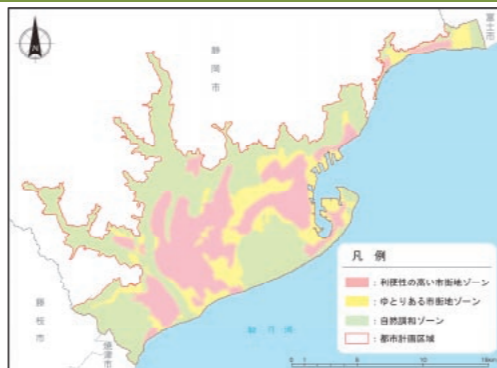


6-1. 戦略的な取組みの考え方

本章では、「集約連携型都市構造」実現に向け、拠点・軸・ゾーンの形成を戦略的に進めるため、都市計画区域、集約誘導地区での取組みの考え方を示すとともに、第3次静岡市総合計画の「都市構造軸」上の都市拠点や産業拠点、観光交流文化拠点のうち、都市の活力・交流を高めるところや、引続き取組みを推進するところを重点地区として取組みの考え方を示しています。

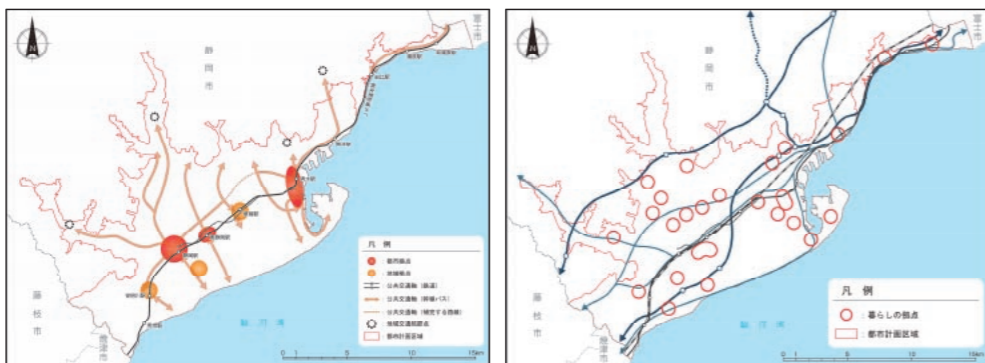
【都市計画区域】（集約連携型都市構造に示すゾーンの取組み）

市街化区域を「利便性の高い市街地ゾーン」と「ゆとりある市街地ゾーン」に分け、公共交通の再編とあわせ土地利用の誘導や、利便性の高い市街地ゾーンへの居住誘導により、人口密度にメリハリのあるゾーンの形成に取組みます。



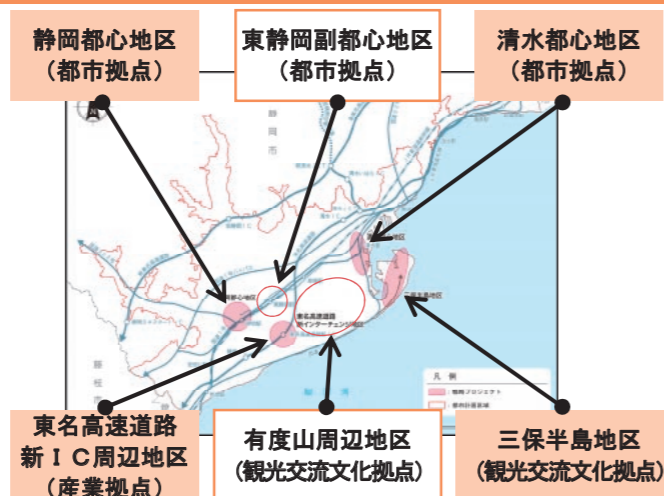
【集約誘導地区】（集約連携型都市構造に示す拠点、軸の取組み）

「都市（地域）拠点」と「暮らしの拠点」、「公共交通軸」では、居住や都市機能等の集約による、特色ある拠点・軸の形成に取組みます。



【重点地区】

重点地区は、将来都市構造実現に向け、都市づくりを図るうえで核となる6地区の拠点を設定しています。この6地区の取組みにより、魅力的で風格のある「静岡らしさ」を内外に発信します。



1 都市計画区域における取組み

「利便性の高い市街地ゾーン」と「ゆとりある市街地ゾーン」、「自然調和ゾーン」は、土地利用や都市交通等の各分野の基本方針に基づき、メリハリのあるゾーンの形成に取組みます。

特に「利便性の高い市街地ゾーン」では、公共交通が将来的に便利になる地域について、居住誘導などの可能性を検討します。

■利便性の高い市街地ゾーン

利便性の高い市街地ゾーンは、居住・都市機能の誘導を図る区域や施策に係る検討や、都市（地域）拠点等とのネットワーク化の検討を、関連計画等との連携により進めます。

■ゆとりある市街地ゾーン

ゆとりある市街地ゾーンは、居住の誘導を図る区域外の開発抑制及び空き家・空き地対策等の検討を、関連計画等の連携により進めます。また、農業・環境部門等における施策との連携を図り、自然環境の再生等の検討を進めます。

■自然調和ゾーン

自然調和ゾーンは、農地・山林等の自然環境の保全を図るため、新たな宅地開発の抑制や産業拠点、産業検討拠点、観光交流文化拠点では、限定的な都市機能の誘導に取組みます。また、自然環境保全の担い手となる農家や林業家の住環境の向上等の検討を進めます。

実施事業（例）

- ・『立地適正化計画』の「都市機能誘導区域」、「誘導施設」の指定による都市機能の誘導。
- ・『立地適正化計画』の「居住誘導区域」の指定による居住の誘導。
- ・「静岡市中山間地域（市街化調整区域等）土地利用ガイドライン」、「市街化調整区域の地区計画」などによる土地利用の規制・誘導と開発抑制の取組み。
- ・『静岡市総合交通計画』、『地域公共交通網形成計画』による公共交通の維持。 等

これらの方法を組み合わせることにより、実現化の検討を進めます。

2 集約誘導地区における取組み

各拠点や各分野の基本方針、暮らしの拠点を「集約誘導地区」として位置づけ、地域住民や企業、行政等の多様な主体の役割分担により、特色ある拠点の形成に取組みます。

暮らしの拠点では、新たに設置される商業、医療、福祉、教育、公的サービスなどの日常生活に必要な機能について、拠点内への誘導に努めます。

■都市（地域）拠点

都市（地域）拠点は、土地利用規制の調整等による拠点への集積促進や、既成市街地の更新等の検討を、関連計画や個別の拠点形成プロジェクトとの連携により進めます。



■暮らしの拠点

暮らしの拠点は、商業、医療、福祉、教育、公的サービスなどの日常生活に必要な機能の検討を関連計画の策定により進め、公共交通の維持・向上を図ります。

■公共交通軸

公共交通軸は、地域公共交通網形成計画等により、公共交通の維持・向上を図り、強化する地域は居住及び都市機能の誘導を検討します。

実施事業（例）

- ・『立地適正化計画』の「都市機能誘導区域」、「誘導施設」の指定による都市機能の誘導。
- ・『立地適正化計画』の「居住誘導区域」の指定による居住の誘導。
- ・『静岡市総合交通計画』、『地域公共交通網形成計画』による公共交通の維持。
- ・民間企業の進出を促す税制措置。
- ・暮らしの拠点と市の中心部を繋ぐ公共交通の維持改善。
- ・パークアンドライドなど乗り換え拠点の環境整備。

等

これらの方法を組み合わせることにより、実現化の検討を進めます。

3 重点地区における取組み

「集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化」及び「広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用」の観点から、以下の6つの拠点を“重点地区”として位置づけ、各種施策を推進します。

①集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化

■静岡都心地区

静岡都心地区は、趨勢では将来的に大幅な人口減少が見込まれ、都市基盤の更新時期を迎えているなど、「集約連携型都市構造」実現のための多くの課題があります。

今後も、県都・市の中心として、市全体の発展を牽引する重要な役割を担うため、人口集積や都市機能の集積に向けた取組みなど、集中的な施策を推進します。

■清水都心地区

清水都心地区も、静岡都心地区と同様の課題を抱えています。

隣接する清水港との役割分担・連携により、市全体の発展を牽引する重要な役割を担うため、人口集積に向けた取組みや観光交流機能の強化など、集中的な施策を推進します。

□東静岡副都心地区

東静岡副都心地区は、文化・スポーツ、国際交流、情報発信等の都市機能の充実により、新たな拠点となる地区です。

魅力ある都市空間の形成を目指して土地区画整理事業などを進めており、都市機能の充実や便利で快適な住環境の充実により、静岡・清水都心地区とは異なる、魅力とにぎわいのあるまちづくりを推進します。

②広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用

■東名高速道路新IC周辺地区

東名高速道路新IC周辺地区（大谷・小鹿地区）は、新ICの整備により、清水港、富士山静岡空港など市内外からアクセス性の向上が見込まれ、適切な土地利用への転換などの課題があります。これらの課題に対応するため、環境に配慮した工業や物流施設の集積による産業拠点の整備を行います。

■三保半島地区

世界文化遺産富士山の構成資産の三保松原周辺の「三保半島地区」は、三保松原の保全・活用に向けた、周辺土地利用の環境調和などの課題があります。そのため、自然景観の保全・整備や観光・交流機能の強化等の観点からまちづくりを推進します。

□有度山周辺地区

有度山周辺地区は、美術館などの文教施設や大学等の教育施設が立地する一帯です。市街地に近接する貴重な自然資源として、「観光交流文化拠点」に位置づけられています。

東名高速道路新ICによるアクセス性の向上が見込まれるため、観光・文化機能の強化、貴重な自然環境と景観の保全や運動・スポーツ機能の充実などを推進します。

③その他の地区における取組み方針

今後の社会経済状況の変化に応じ、上記以外の地区においてまちづくりの必要性が生じた場合などは、「地域まちづくり構想」の中で検討するなどの手法により、柔軟に対応します。



6-2. 重点地区における取組みの考え方

集約連携型都市構造における位置付け、地区の構成や特色、現状や課題を踏まえ、各地区の目標と方針に基づき、取組みを推進します。

1 静岡都心地区

①集約連携型都市構造における位置づけ

・静岡都心地区は、本市のみならず、県庁所在地、静岡都市圏の核としての役割を担う都市拠点であり、政治・経済・文化の中心として、以下のようなことが求められる地区です。

- 各種都市機能の維持・集積と定住人口の集約強化
- 魅力とにぎわいのある都市空間の形成
- 広域からのアクセス、地区内の回遊を快適に行える交通環境の形成

②地区の構成や特色

- ・本地区は、駿府城下町をベースとした格子状の道路により街区が形成され、面的な広がりを持ちます。また、大火や戦災などの災害復興時の都市計画を経て、街の近代化が進められてきました。
- ・地区内には、広域レベルの商業・業務機能が、「JR静岡駅周辺」、「御幸町・伝馬町・鷹匠周辺」、「紺屋町・呉服町・七間町周辺」という性格の異なる3つのエリアに集積し、コンパクトで高度な都市機能の核を形成しています。「JR静岡駅南側」でも業務機能等の土地の高度利用が進んでいます。
- ・JR静岡駅以北の3つの商業・業務エリアは、広域レベルの行政・教育・医療機能が集積し、それらと商業集積、交通拠点が、地下道やアーケード、歩行者天国などの歩行者ネットワークで結ばれ、集積度の高い都市拠点を形成しています。
- ・商業・業務エリアに隣接する駿府城公園や浅間神社、静岡大火復興の際に拡幅整備された青葉通りや常磐公園などは、ゆとりある空間と豊かな緑に囲まれた都心の貴重な空間となっています。

③現状と課題

- ・商業環境や業務立地の変化により、街なかの店舗数や歩行者数が、徐々に低下する傾向にあります。
- ・駅周辺整備や再開発等により市街地の更新が段階的に進められていますが、更新期を迎える老朽化した市街地も未だに残っています。
- ・中心部での歩行者優先の空間づくりを進めながら、公共交通の利用促進や、駐車場・駐輪場の適切な配置を進めていく必要があります。
- ・建築物の高層化や都心居住の増加を受け、街なかで過ごす人々にとって青葉通りや歩道等の公共空間での「集い」や「憩い」に関するニーズが高まっており、質の高い空間や積極的な利活用を実現する仕組みが求められています。

④静岡都心地区のまちづくりの目標

歴史が息づく、人々を刺激する都心

⑤静岡都心地区のまちづくりの方針

■高次かつ多様な都市機能の持続的な誘導

- ・広域商業、娯楽、業務、交流等の都市圏の核にふさわしい都市機能の誘導
- ・老朽化が進んだ市街地における、エリアの個性を意識した更新・再生の推進

■伝統を活かし、新たな魅力を創る都市空間の整備

- ・駿府城・城下町等の伝統を継承する景観誘導
- ・にぎわいや憩い、コミュニティ活動を支える公共空間づくり

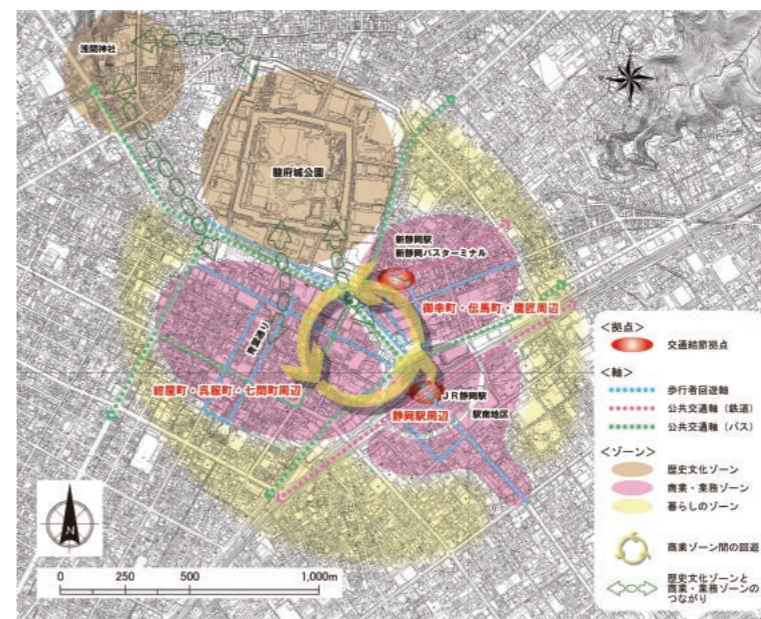
■楽しく歩いて自転車にも利用しやすいまちづくりの推進

- ・公共交通網・ターミナルの強化や新たな交通システムの導入検討
- ・エリア間の歩行者回遊性の向上（「JR静岡駅周辺」、「御幸町・伝馬町・鷹匠周辺」、「紺屋町・呉服町・七間町周辺」の3つのゾーンの回遊性の向上。街なか（にぎわい）と駿府城公園（憩い・歴史文化）の動線づくり。）
- ・都心部における歩行者優先エリアの設定と自動車交通の流入の適正化
- ・歩行者優先エリア周辺での駐車場・駐輪場の適正な配置の推進
- ・自転車走行空間ネットワーク整備と自転車利用の促進

■街なか居住等の人口集積を誘導する街なか環境整備

- ・防災性向上や都市の低炭素化に資する都心居住への誘導に向けた、生活環境として不足している緑地や公共空間、その他の機能の充実の推進

⑥静岡都心地区のまちづくり方針図



静岡都心地区の将来イメージ





2 清水都心地区

①集約連携型都市構造における位置づけ

- ・清水都心地区は、港湾都市として発展した清水区を中心都市拠点であり、港湾産業等の集積や、JR清水駅やバスターミナルなどの交通拠点、商店街や駅前開発等による機能集積があります。
- ・静岡都心地区とは異なる特色を活かした清水区を中心都市拠点として、以下のようなことが期待される地区です。
 - 交通ターミナルや行政拠点としての機能を活かした都市機能の集積
 - 富士山が見える港町として「観光・交流」機能や、海の玄関口としての環境形成
 - 津波の想定を踏まえた、安全性の高い都市拠点形成

②地区の構成や特色

- ・本地区は、江戸時代に清水八ヶ町を中心とした湊町から発展した歴史を持つ「清水・日の出地区」と旧東海道の宿場町に由来する「江尻地区」の2つの核を持ちます。
- ・上記の2つの核は、「巴川軸」、「さつき通り軸」、「ウォーターフロント軸」の3つの軸により結ばれています。
- ・「清水・日の出地区」は、マリナーパーク・ターミナル等の交流拠点や、次郎長通り商店街等の歴史ある地域商店街などが港橋の軸で結ばれています。
- ・「江尻地区」は、JR清水駅及び静鉄新清水駅を中心に、駅前再開発やアーケードを有する商店街等が立地し、さらにJR清水駅東側には、公共施設や江尻漁港等の交流拠点となっています。
- ・2つのエリアの間には、清水区役所等の公共施設、事業所等が立地しています。

③現状と課題

- ・中心市街地は、産業構造の変化や都市の郊外化などにより、都心地区での空洞化や活力低下が目立ち、機能低下の傾向が続いている状況にあります。
- ・港湾部は、三保半島等周辺の観光資源と連携して、ウォーターフロントにおける観光・交流への注目が高まりつつあります。
- ・港湾周辺は、津波による浸水が想定されており、都市拠点としての継続において、津波災害に強いまちづくりを並行して進めることが求められています。

④清水都心地区のまちづくりの目標

まちと港が融合する都心

⑤清水都心地区のまちづくりの方針

■新たに交流を生み出す港を活かした都市機能の誘導

- ・港町・清水の海洋文化拠点の創出
- ・交流、レクリエーション、娯楽、商業機能等の誘導、観光交流空間の整備
- ・国際交流や物流の玄関口としての環境づくり
- ・土地利用の増進と高度利用の促進による居住の誘導

■災害に強いまちづくりの推進

- ・津波や浸水被害に備えたまちづくり

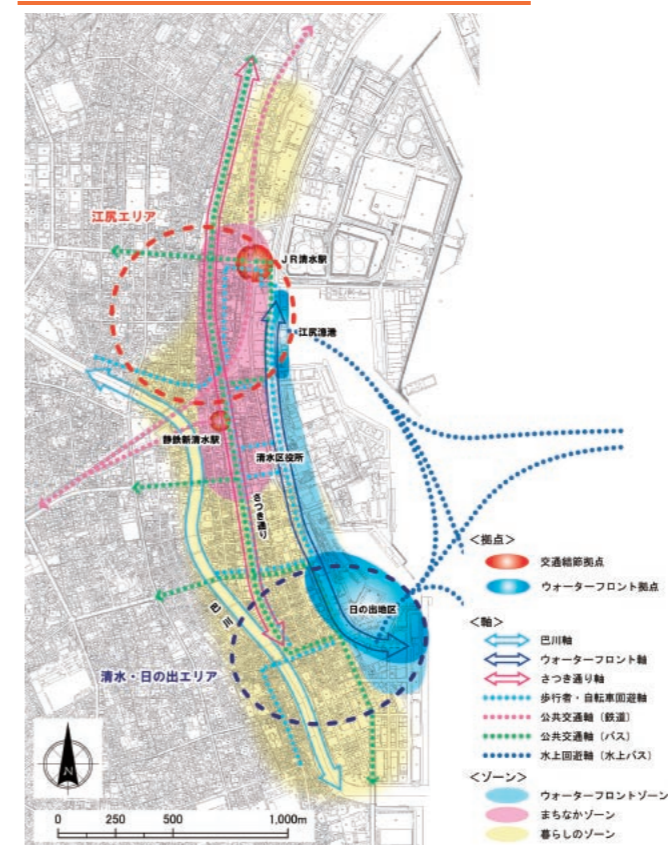
■多彩な手段で回遊できる歩いて楽しいまちづくりの推進

- ・新たな交通システムの導入等による回遊性の向上
- ・歩行者環境や自転車道整備による、「まちと港」や「江尻地区から日の出地区」の回遊性の向上

■ウォーターフロントの魅力を活かした都市空間の整備

- ・港と宿場町の歴史を活かし、富士山を望む港町としての景観誘導

⑥清水都心地区のまちづくり方針図



清水都心地区の将来イメージ





3 東名高速道路新 I C 周辺地区

①集約連携型都市構造における位置づけ

- ・東名高速道路新 I C 周辺地区（大谷・小鹿地区）は、I C の交通利便性を活かした産業拠点として、産業活動を主体とした機能の集積に向けて、工業・物流・交流・居住機能等の複合的な立地を図ります。

②地区の構成や特色

- ・本地区は、静岡市中南部に位置する、静岡市に残された数少ないまとまった非都市的平坦地で、地区内を走る東名高速道路にアクセスする新 I C の整備が進められています。
- ・下大谷線は、新東名高速道路とも結ばれ、広域交通のアクセスに優れています。
- ・土地利用は、ほぼ半分が農地であり、道路等の公共施設が約 3 割を占めています。

③現状と課題

- ・現在は、地区内の私有地の約 8 割が農地という現状です。
- ・農業従事者の高齢化と後継者不足等は顕在化していますが、土地利用の転換意向と一部営農意向がみられます。
- ・東名高速道路新 I C 周辺は、道路交通環境が今後飛躍的に向上することが見込まれており、市全体の発展につながる重要な役割を果たすことが想定され、早期に I C 近くにふさわしい適切な土地利用への転換が必要ですが、以下の課題が考えられます。
 - ⇒充実した広域交通を活かした、産業への集中的な支援・育成
 - ⇒充実した広域交通や地域資源を活用した交流機能の創出
 - ⇒住生活環境の整備による居住者の誘致
 - ⇒平坦で広大な優良農地を活かした農業機能の確保

④東名高速道路新 I C 周辺地区のまちづくりの目標

新たな価値を創造する産業拠点づくり

⑤東名高速道路新 I C 周辺地区のまちづくりの方針

■新 I C による交通利便性を活かした工業や物流施設の集積による新たな産業空間と雇用の創出

- ・環境に配慮された工業や物流施設の集積による産業拠点の整備
- ・「産学官連携」の推進

■他の産業との連携による農地の活用

- ・広大な農地を活かした 6 次産業化の推進

■地域資源を活用した観光・交流拠点の創出

- ・国分寺である片山廃寺跡を含めた周辺の観光資源や工業、農業との連携による観光・交流拠点の整備

■地域の特徴を活かした美しい都市景観形成

- ・周辺の農地や住宅地に配慮した景観の誘導

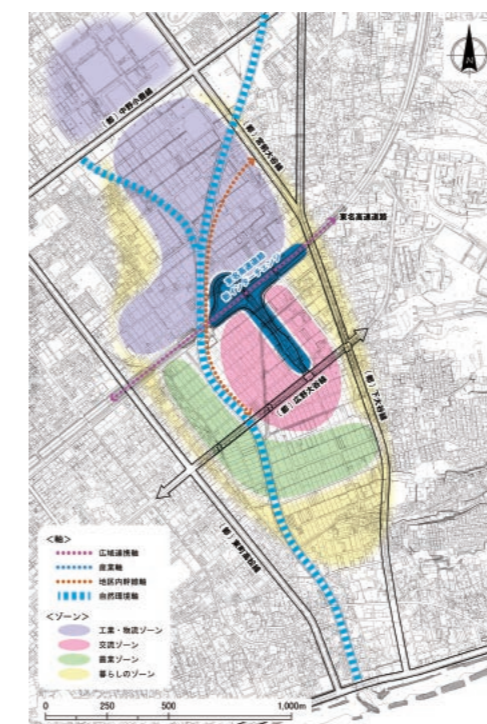
■居住機能の誘導と充実

- ・地区内の居住者や新たな定住促進のための、環境に配慮した住宅地の形成

■防災機能の強化

- ・広域交通ネットワークを活かした災害時のための支援拠点の形成

⑥東名高速道路新 I C 周辺地区のまちづくり方針図



新 I C 周辺地区の将来イメージ





4 三保半島地区

①集約連携型都市構造における位置づけ

- ・三保半島地区は、観光交流文化拠点として、関連する機能を集積し、世界文化遺産富士山の構成資産にふさわしい、市の観光・交流活動を牽引する場として資源を活用・維持管理します。

②地区の構成や特色

- ・本地区は、三保松原等、風光明媚な自然環境に恵まれ、大学等の教育施設も多く立地しています。
- ・三保羽衣地区では、土地区画整理事業を中心に公園や下水道など都市基盤施設の整備が進められています。
- ・アクセス道路や駐車場が不足しており、慢性的な交通渋滞がみられます。

③現状と課題

- ・本地区は、(都)清水港三保線を境に、内海側は工業を中心とした土地利用となっている一方、外海側は自然(観光・農業)と住居とが混在した土地利用となっており、今後調和を図っていく必要があります。
- ・松の育成環境の悪化や海浜の減少、増加する観光客への対応などの問題があり、観光地として質的な向上を早急に図ることが求められています。
- ・市が目指す「歴史文化のまちづくり」を推進するうえで重要な役割を果たすため、以下の課題が考えられます。
 - ⇒拠点施設の整備と魅力ある景観形成
 - ⇒更なる地域資源の磨き上げと活用による観光振興
 - ⇒アクセス道路の向上等の道路ネットワークの充実と総合的な交通計画の検討
 - ⇒地域特性を考慮した減災力^{*1}の向上

④三保半島地区のまちづくりの目標

世界文化遺産富士山の構成資産にふさわしい
観光交流文化拠点づくり

⑤三保半島地区のまちづくりの方針

■豊かな自然環境の保全と観光・交流機能の充実

- ・世界文化遺産富士山の構成資産の三保松原や海浜の維持・保全・活用の推進
- ・清水海岸(三保地区)の景観改善による観光交流の推進

■魅力ある観光まちづくりの推進

- ・観光バス専用駐車場によるアクセス機能の充実
- ・観光トイレの整備による観光機能の充実
- ・観光拠点にふさわしい景観まちづくりの推進
- ・無電柱化による街路景観の向上
- ・交流・情報発信の拠点となる三保松原ビジターセンターの整備推進
- ・交流の場となる羽衣公園の整備・充実
- ・観光冊子の配布やボランティアガイドによる情報提供の充実

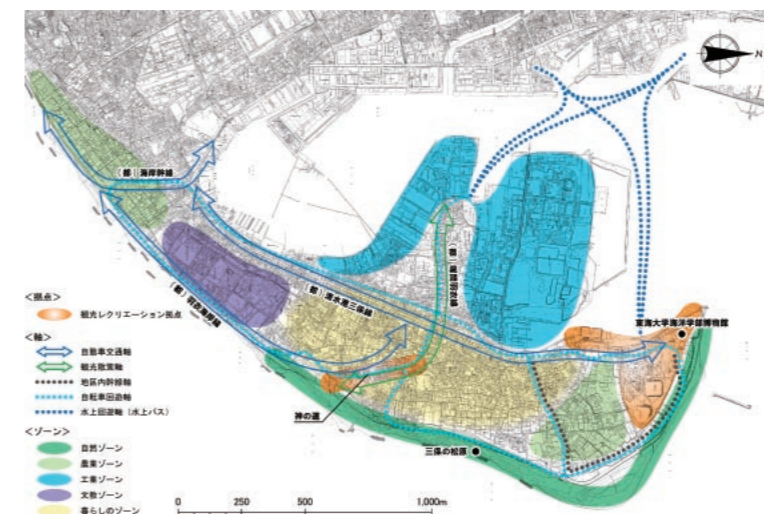
■多様な交通手段の組み合わせによる回遊性の向上

- ・観光案内版や遊歩道の維持・管理
- ・自転車走行空間の整備による回遊性の向上
- ・羽衣海岸の緑地整備と自転車利用者等のための休憩施設整備の推進
- ・水上バスを利用した交通アクセスの充実

■誰もが快適で住みやすい、安心・安全のまちづくりの推進

- ・津波や浸水被害に備えたまちづくりの推進
- ・津波時の避難施設となる三保松原ビジターセンターの整備推進

⑥三保半島地区のまちづくり方針図



三保半島地区の将来イメージ



5 東静岡副都心地区

① 集約連携型都市構造における位置づけ

- ・東静岡副都心地区は、文化・スポーツ、国際交流、情報発信等の都市機能の充実を図り、静岡・清水都心地区とは異なる魅力とにぎわいのある都市空間を担う地区です。

② 地区の構成や特色

- ・本市の東西軸・南北軸の交流拠点です。
- ・魅力ある都市空間の形成を目指して、土地区画整理事業などにより、都市機能の充実が進んでいます。

③ 東静岡副都心地区の方針

■ 快適で住みやすいまちづくりの推進

- ・移動の利便性や都市空間の快適性などの住環境の充実
- ・自転車が安全・快適に使える環境の整備

■ 安心・安全のまちづくりの推進

- ・防災拠点機能の強化等の検討
- ・歩きやすく安全な生活道路の整備

■ 利便性の高い新たなにぎわい拠点の形成

- ・静岡都心地区や清水都心地区、その他地域拠点との交流の活発化
- ・文化、スポーツ、国際交流、情報発信等の高度な都市機能の集積による多くの人が行き交うにぎわいのあるまちの形成
- ・交通結節点の機能向上と誰でも利用しやすく便利な公共交通ネットワークの強化

6 有度山周辺地区

① 集約連携型都市構造における位置づけ

- ・有度山周辺地区は、市街地に近接した貴重な自然資源の保全と活用を図る「観光交流文化拠点」に位置づけられています。

② 地区の構成や特色

- ・本地区は、JR東静岡駅の南東側にあり、駿河湾に面した風光明媚な地域です。
- ・歴史的建造物、美術館などの文化施設や大学等の教育施設が立地しています。
- ・多くのハイキングコースやロープウェイ、各種の運動施設や動物園なども整備されており、文化と観光・レクリエーション・スポーツなどの多彩な活動の場となっています。

③ 有度山周辺地区の方針

■ 既存資源を活用したさらなる観光・文化機能の強化

- ・日本平公園や国宝久能山東照宮など多彩な既存施設の活用とネットワーク化
- ・文化交流施設等の機能強化に向けた整備の推進

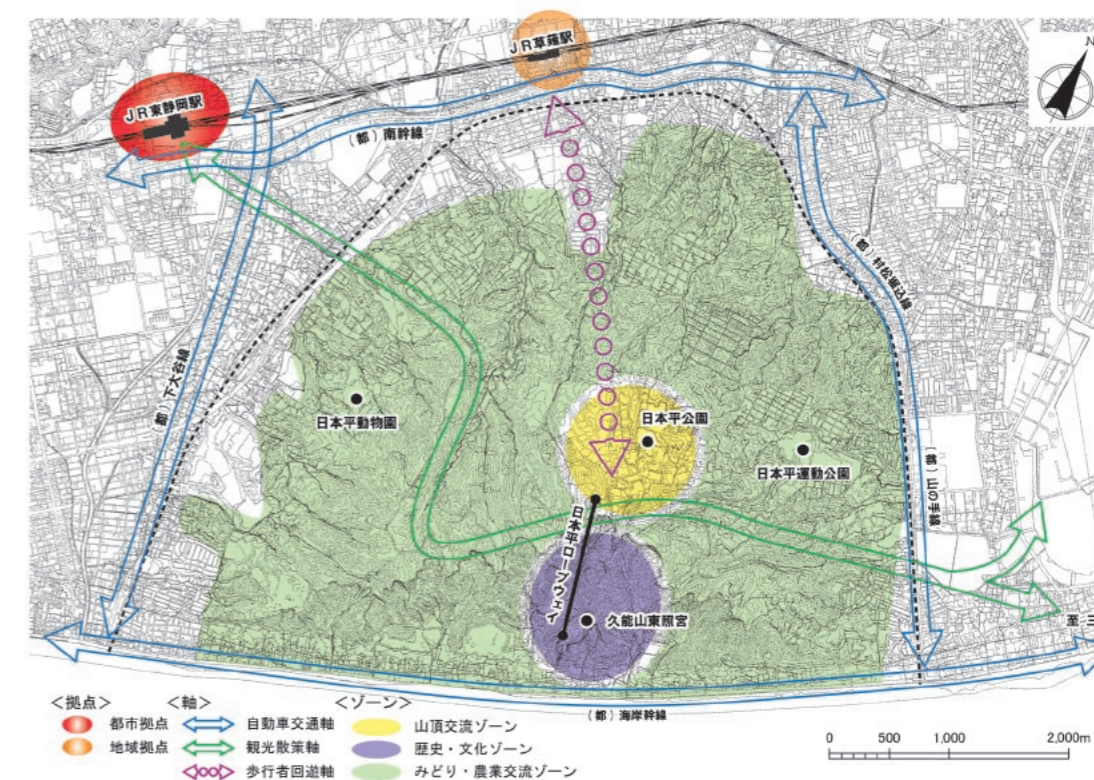
■ 貴重な自然環境と景観の保全

- ・市街地に近接した貴重な自然資源としての環境と景観の保全
- ・新たな宅地開発の抑制
- ・市街地や富士山を眺望できるスポットとしての保全・活用

■ 運動やスポーツの場としての整備

- ・既存の運動公園や運動施設の活用により、市民の健康増進や体力づくりの場の提供
- ・ハイキングコースの適切な維持管理により、ウォーキング・トレッキングの名所としての活用とPR

④ 有度山周辺地区の連携方針図





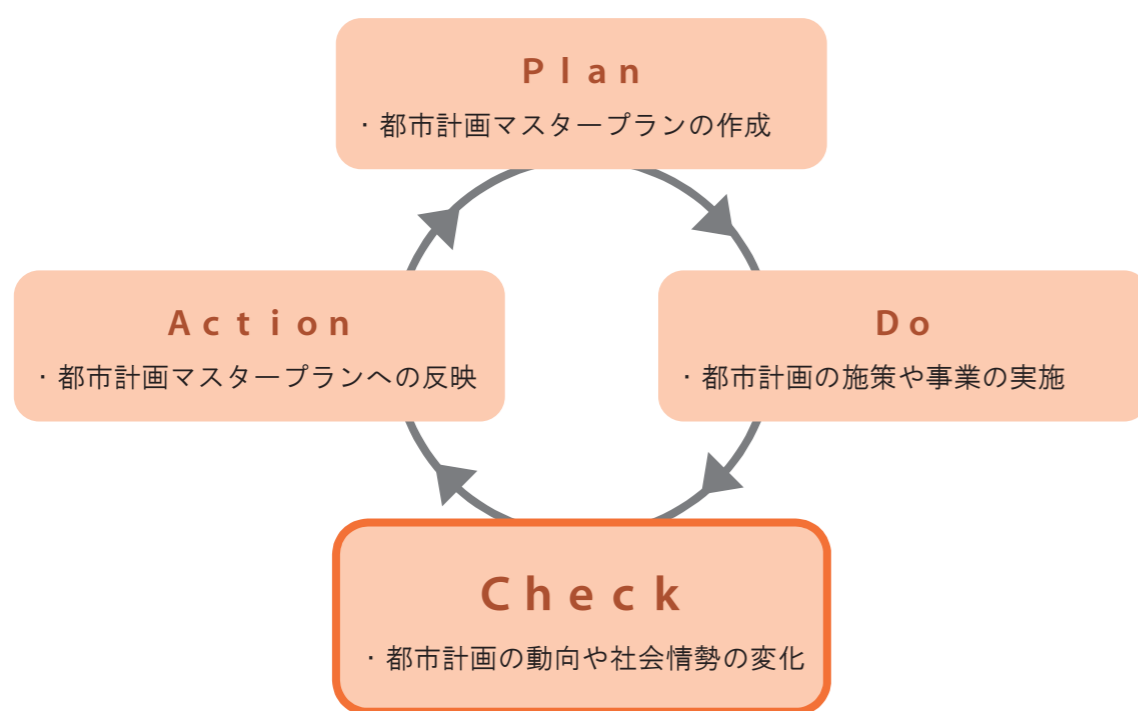
6-3. 進捗状況の確認手法

1 都市計画マスタープランの推進に向けた取組み

効率的で実効性ある施策の推進を図るため、本計画の方針を踏まえ、個別計画に基づく施策により将来都市構造の実現を目指します。

施策推進のためのハード施策やソフト施策等の手法は、集中と選択など総合的な視点により、効果的に選択します。

また、施策推進の途中段階で、PDCAサイクルによる評価・検証を実施し、必要に応じて改善を行い、合理的かつ柔軟な計画推進を図ります。



2 都市計画マスタープランの見直し

本計画は、静岡市の都市計画に関する基本的な方針であり、長期にわたって取組みの指針とします。

しかし、社会経済状況や市を取りまく環境に大きな変化があった場合は、計画の一部または全てを見直すことも検討します。

見直しの際には、市民や企業、関係団体などから広く意見を聞き、また参加を得て改訂作業を行います。

3 都市計画マスタープランの実現に向けた状況の確認

本計画の進捗状況は、国勢調査や都市計画基礎調査など定期的に行われている調査を基に、概ね5年ごとに都市計画の動向として確認します。

把握例は、「集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化」と「広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用」の2つの着目点から想定します。

結果は、その後の計画の見直しに活用します。

着目点	項目	確認手法例	
集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化	①人口誘導	「ゆとりある市街地ゾーン」から「利便性の高い市街地ゾーン」への人口誘導	・「利便性の高い市街地ゾーン」、「ゆとりある市街地ゾーン」の人口割合 ・「利便性の高い市街地ゾーン」の人口密度
	②都市機能誘導	「都市拠点」や「地域拠点」への商業・業務施設等の集積	・「都市拠点」及び「地域拠点」における商業・業務・文化施設等の床面積
	③公共交通利用の促進	公共交通（鉄道及びバス）の利用者数の増加	・公共交通（鉄道及びバス）の交通手段別分担率
広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用	①企業誘致・企業立地	「産業検討拠点」への企業誘致	・「産業検討拠点」における事業所数 ・「産業検討拠点」における従業者数
	②広域基盤の活用	広域基盤（高規格幹線道路・主要幹線道路・IC）の活用	・広域基盤のIC利用台数
	③観光振興	「観光交流文化拠点」を中心として、従来以上の観光客を吸引	・観光入込客数（清水港、三保、日本平）



用語解説（第6章）

***1：減災力**

災害時に起こり得る被害を少しでも低減するための取組み。

第7章

まちづくりの推進方策

- まちづくりを進めていくための方法を示しています。



まちづくりって
楽しそう！
僕でも何か
できることはある？

それは素晴らしい！まちづくりには、
専門家や土地を持っている人だけでなく、
ここに住んでいる人、働いている人など
みんなの協力が大事ですから。
これからのまちづくりは、
竹千代君にも期待ですね。



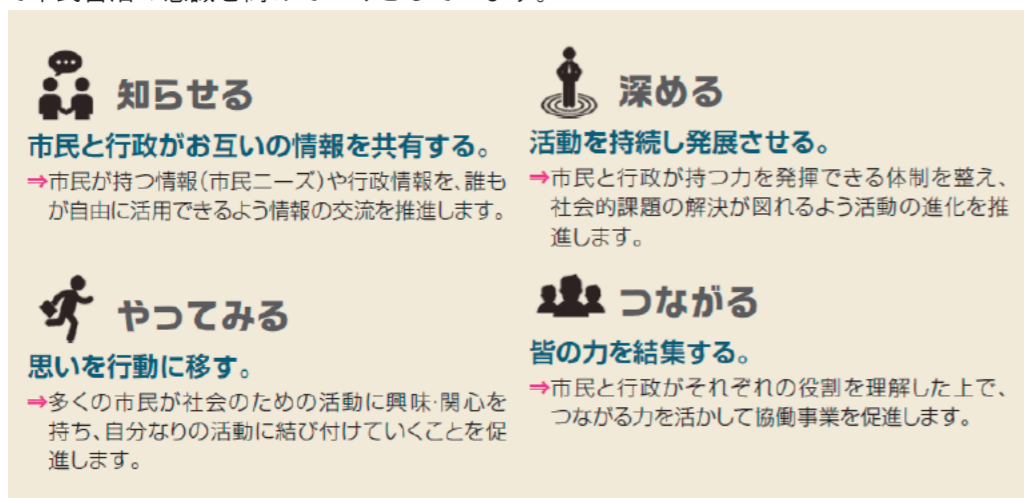


7-1. 協働のまちづくりの推進

本章では、「集約連携型都市構造」実現に向け、市民・企業・関係団体等・行政の協働のまちづくりや地域住民が主体となった地域まちづくり構想の考え方などを示しています。

【市民自治（第3次静岡市総合計画）】

第3次静岡市総合計画では、共に支えあう共生社会の実現のために4つのステップを踏んで市民自治の意識を高めていくとしています。



1 「協働のまちづくり」の考え方

本市では、“まちづくりの主役は市民である”との考えのもと、「静岡市自治基本条例」を制定し、都市計画においても、安心・安全で快適な暮らしを支える都市空間を実現するため、この条例に基づき、協働のまちづくりを推進してきました。

特に、都市計画マスタープランに基づく具体的なまちづくりは、より身近な地区で行われることから、「静岡市地域まちづくり推進条例」を制定し、土地利用に関するルールづくりを住民主体で取組んでいます。

このように、これまでの「協働のまちづくり」は、住民と行政がまちづくりの実践段階で相互に“協力する”という考え方が主になっていました。

しかし、地域が抱える課題は様々であり、生活の質の向上を図るためには、きめ細かな課題解決が必要なことから、市民や企業、関係団体等の参加が不可欠となっています。

そのため、今後のまちづくりでは、個性や魅力を活かし、街の価値を維持・向上させる観点で、まちづくりの検討段階から市民参加を行い、「協働のまちづくり」を進めていきます。

2 「協働のまちづくり」の推進に向けた役割

「協働のまちづくり」の推進に向けた役割は、市民や企業、関係団体等と行政がそれぞれの役割を分担し、相互に協力・連携していくことを目的とし、次のとおりとします。

また、市民や企業、関係団体等は、「協働のまちづくり」におけるそれぞれの役割を認識し、行動することが期待されます。

■市民の役割

まちづくりの担い手としての役割が期待されます。また、自分達でまちを良くするために考え、実践することが期待されます。

■企業の役割

地域の産業や経済の発展に貢献することが期待されます。また、地域社会を構成する一員として、人材や設備、資金等の活用による地域活動への支援が期待されます。

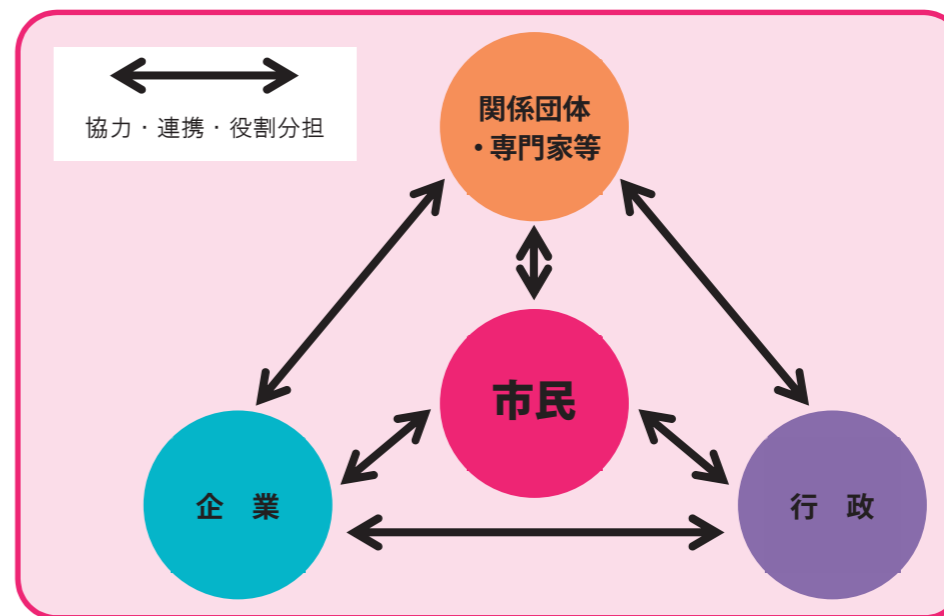
■関係団体・専門家等の役割

まちづくり活動への積極的な参加・協力が期待されます。また、専門的知識を活かした地域への貢献が期待されます。

■行政の役割

情報提供や市民参画の機会の提供のほか、市民主体のまちづくり活動の支援等を推進します。また、各種計画や事業の決定・変更、推進、調整を図ります。

■協働のまちづくりの推進に向けた役割



このような役割分担のもと、多様な主体と行政が協力・連携し、地域のまちづくりを展開することを目的として、新たな仕組みづくりを進めます。



7-2. 地域まちづくり構想の展開

「地域まちづくり構想」を推進していくため、地域まちづくり構想の考え方、構想のつくり方、実現に向けて、制度づくりについて示します。

1 「地域まちづくり構想」の考え方

① 「地域まちづくり構想」の目的

「地域まちづくり構想」は、都市計画マスタープランで示す全体構想や区別構想に即して定める地域のまちづくりの方針です。また、地域における各種のまちづくりは、「地域まちづくり構想」を踏まえ推進し、地域が主体となって活動に取り組むことで、地域の個性や魅力の向上を目指します。

② 「地域まちづくり構想」の内容

「地域まちづくり構想」は、地域と行政の役割分担により、地域の個性や魅力の向上を目指した「構想づくり」と、構想を実現する「実現に向けて」の2つの内容について示します。

	【地域の役割】	【行政の役割】	
情報の提供・蓄積	まちづくりを知る ・市報・ホームページ等の閲覧、出前講座等での学習 さまざまな取組みに参加する ・アンケートへの協力、会議・討議の場に参加、イベントに参加	情報発信の強化 ・まちづくり活動の情報発信、出前講座等の開催 参加の場をつくる ・アンケートの実施、会議・討議の場の設置、イベントの開催	構想づくり
まちづくりを考える まちづくりを発展させる	構想づくりを考える ・組織の立ち上げ、「地域まちづくり構想」の検討 実現に向けて考える ・ルールづくりに向けた検討、活動の実施に向けた検討、事業の実施に向けた検討	構想づくりの検討支援 ・組織の立ち上げ支援、「地域まちづくり構想」の検討支援 実現に向けた検討支援 ・検討支援（ルールづくり、活動の実施、事業の実施）	
まちづくりの実現・管理	ルールを決定する ・ルールの適用と遵守 活動や事業を実施する ・活動の実施、事業の実施 運営・管理する ・組織の運営、地域の管理	ルールの決定 ・都市計画制度の決定等 活動や事業の実施支援 ・活動の実施支援、事業の実施支援 運営・管理の支援 ・運営・管理に関わる各種支援	

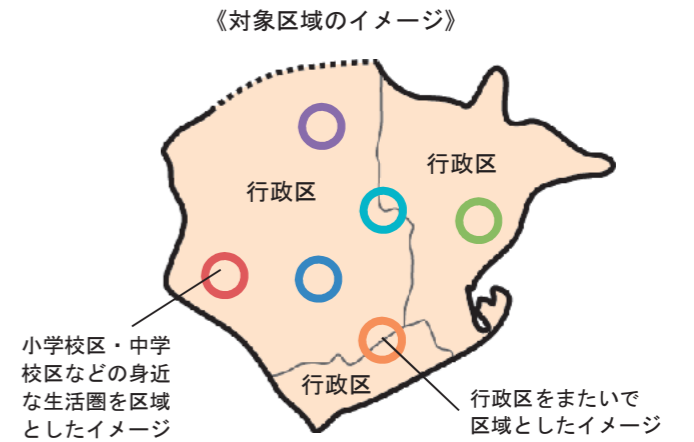
2 「地域まちづくり構想」のつくり方

「地域まちづくり構想」は、地域の特徴や課題を踏まえ、対象区域や記載する内容、作成が望まれる地域の例を、次のとおり想定します。

① 「地域まちづくり構想」の概要

■対象区域

対象区域は、商店街、小学校区・中学校区などの身近な生活圏や、行政区をまたいだ区域、行政区全体など、住民や企業などがまちづくりの目標を共有できるまとまりのある区域で、状況に応じて柔軟に設定できます。



■記載する内容

「地域まちづくり構想」は、都市計画マスタープランで示す7つの分野を中心に、地域の現状や課題を踏まえ、地域の将来像やまちづくりの方針などを記載します。ただし、7つの分野すべてを記載する必要はなく、また、7つの分野にかかわらない内容について記載することも可能です。

■作成が望まれる地域の例

<早期に対応すべき課題のある地域>

- ・工場や大型施設の廃止による跡地など都市の空洞化や、無秩序な開発などの可能性がある地域
- ・周辺への影響が大きい大型施設の立地に際して、周辺も含めたまちづくりが必要な地域

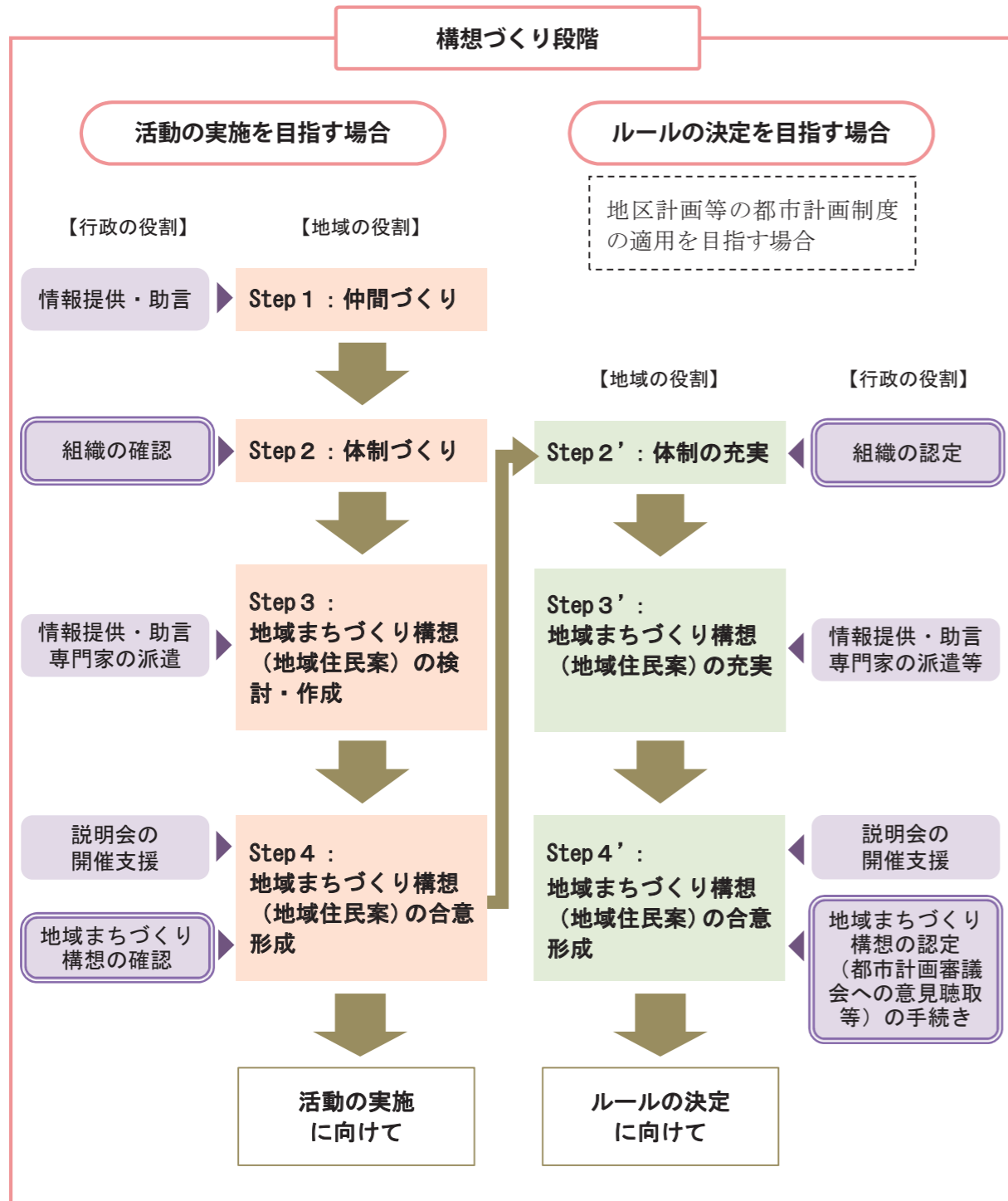
<より地域の魅力を高めるための活発なまちづくりが行われようとする地域>

- ・利便性の向上、地域の価値や魅力をより高めるまちづくりが行われようとしている地域



② 役割と流れ

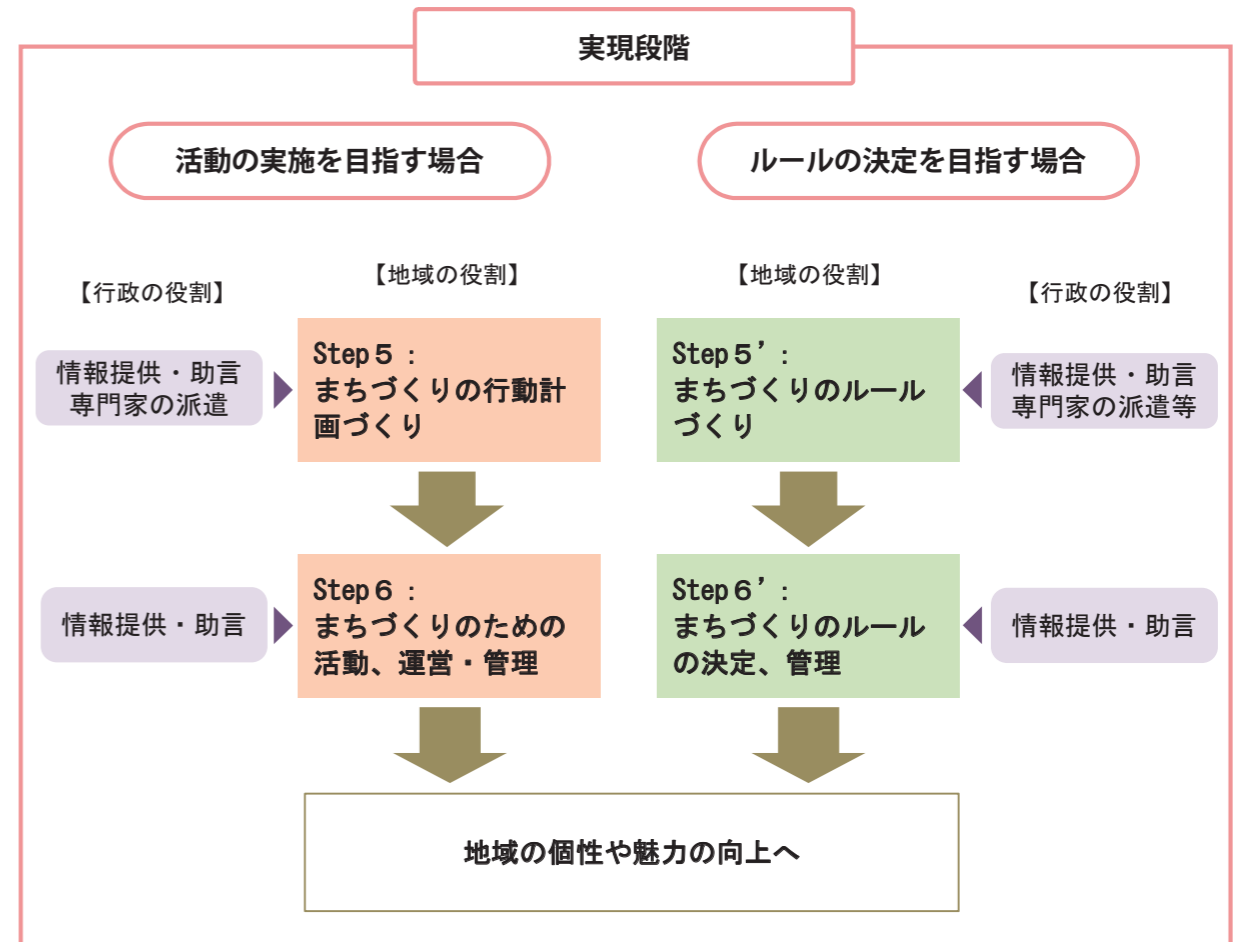
地域（市民・企業・関係団体等）と行政の役割、構想づくりの流れは、次のとおりです。



3 「地域まちづくり構想」の実現に向けて

① 役割と流れ

地域（市民・企業・関係団体等）と行政の役割、実現に向けた流れは、次のとおりです。



4 「地域まちづくり構想」の制度づくり

「地域まちづくり構想」の位置づけを明確にするため、地域と行政の役割分担や構想のつくり方等を考慮し、「静岡市地域まちづくり推進条例」の改正を進めます。

また、地域の役割に応じた支援制度の拡充を検討し、構想のつくり方等を市民に分かりやすく知らせるため、「地域まちづくり構想ガイドライン」を策定します。

特別付録

空から覗いてみよう“まちづくり”

- 集約連携型都市構造をわかりやすく、静岡市全体から見渡してみます。



静岡市が見えてくる！

集約連携型都市構造 イラストマップ



都市計画マスタープランでは、ライフスタイルに合わせた暮らしのゾーンや、地域を活性化させる場として賢く活用する産業・観光交流の拠点など、目指すべき都市の姿を、新しい都市構造としてエリアごとに整理してきました。イラストマップでは、皆さんが暮らしている地域と周辺エリアの特性を踏まえ、将来のまちのあり方をいっしょに想像してみましょう！

まちには
いろいろな特色や
目的があるんだね！

皆さんが
暮らしている地域は
どんなですか？

～イラストマップの見方(凡例)～

イラストマップでは、それぞれのエリアの特性や機能を“色”と“アイコン”で示しています。以下凡例を参考に、竹千代君といっしょにマップを覗いてみましょう！



利便性の高い市街地ゾーン



観光交流
文化拠点
など



ゆとりある市街地ゾーン



広域連携軸
(高規格幹線道路・新幹線)



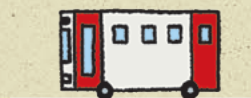
自然調和ゾーン



地域間連携軸



都市拠点



公共交通軸



地域拠点



産業軸



産業拠点(検討拠点)

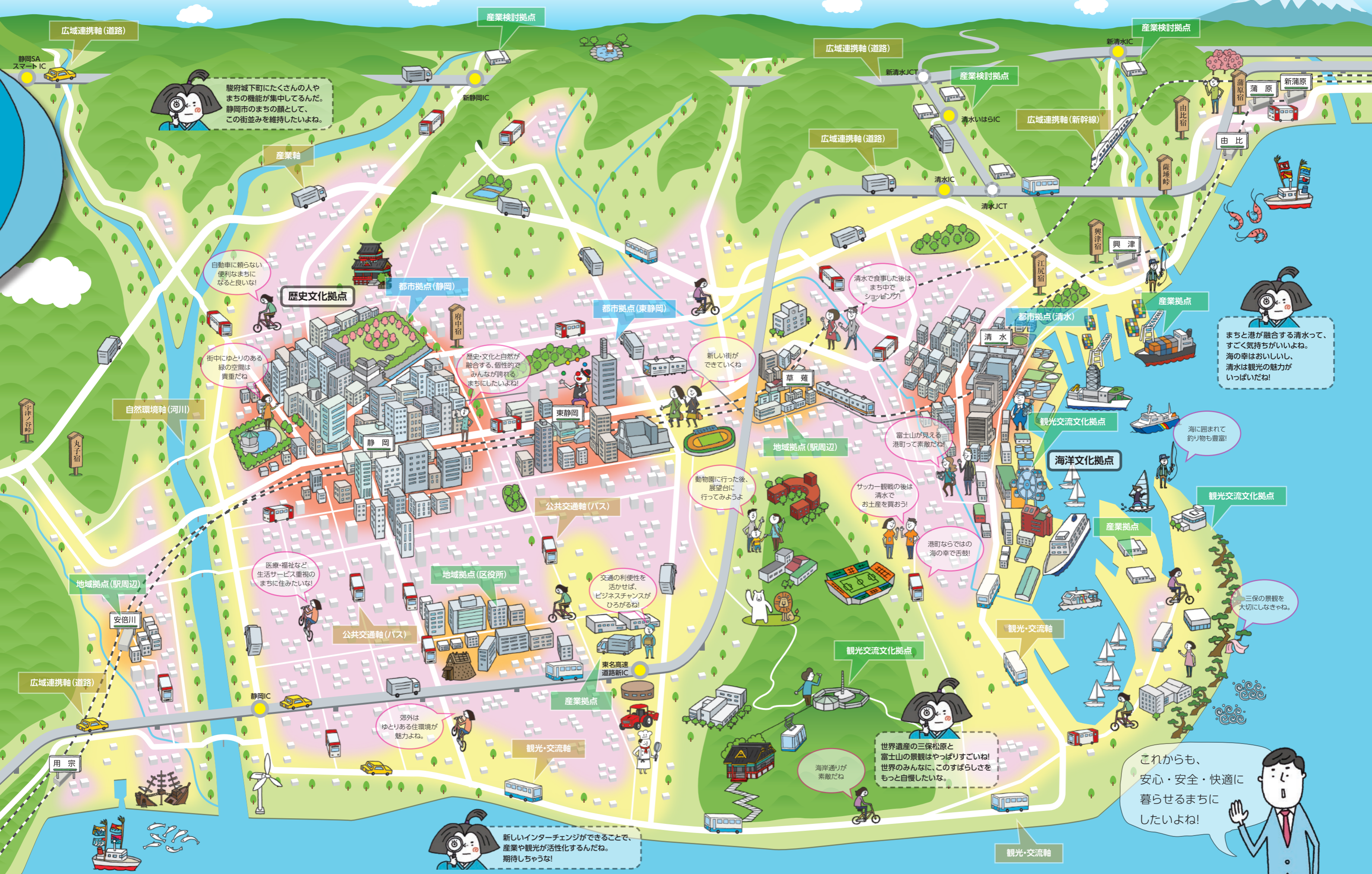


観光・交流軸



自然環境軸





駿府城下町にたくさんの人やまちの機能が集中してるんだ。静岡市のまちの顔として、この街並みを維持したいよね。

まちと港が融合する清水って、すごく気持ちがいいよね。海の幸はおいしいし、清水は観光の魅力がいっぱいだね!

世界遺産の三保松原と富士山の景観はやっぱりすごいね! 世界の人々に、このすばらしさをもっと自慢したいな。

これからも、安心・安全・快適に暮らせるまちにしたいよね!

新しいインターチェンジができることで、産業や観光が活性化するんだね。期待しちゃうな!

資料編

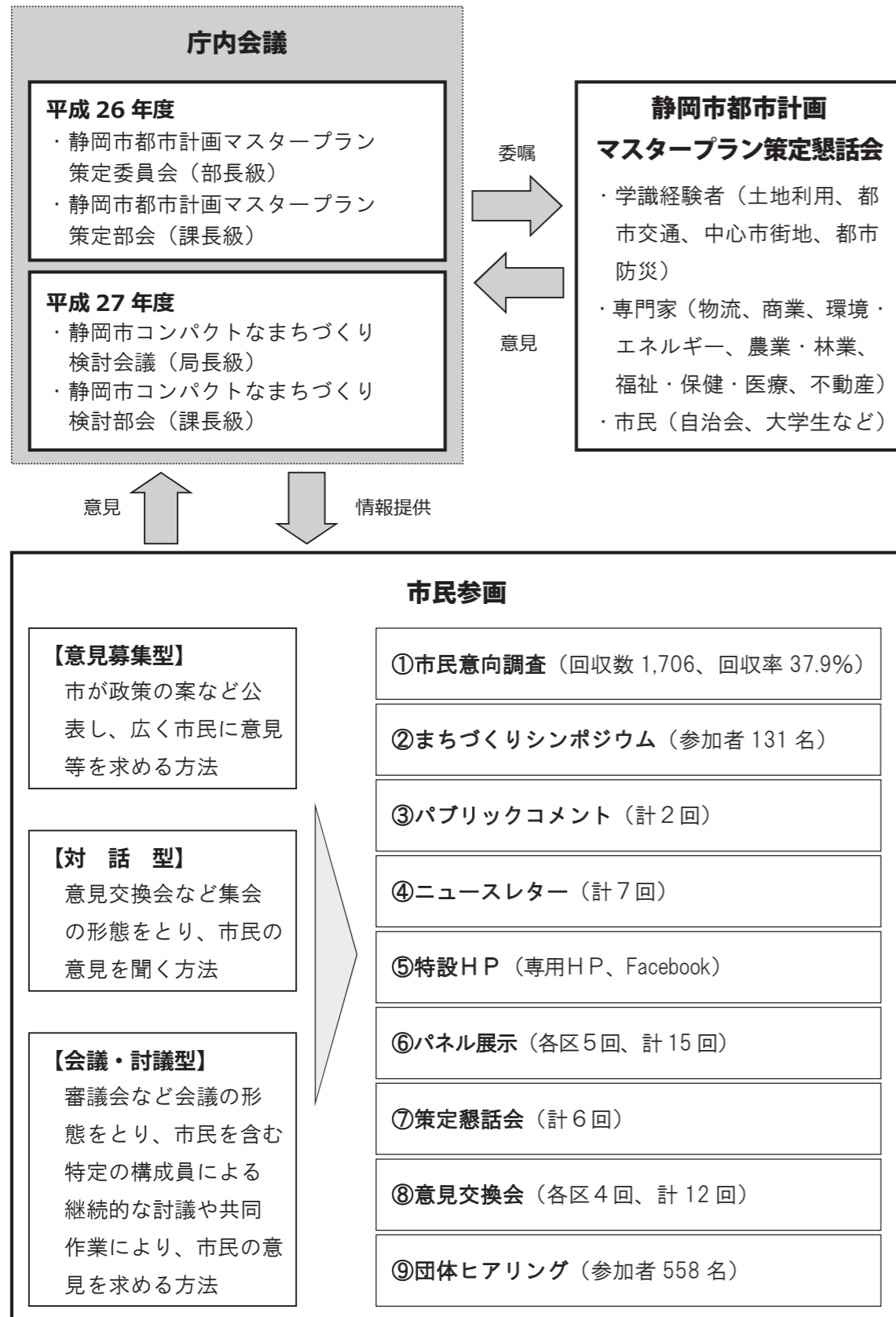
参考－１．検討体制等	128
参考－２．将来都市構造・暮らしの拠点の検討	137

本計画の「第3章 将来都市構造」で示す将来都市構造図は、「参考－２．将来都市構造・暮らしの拠点の検討」に示す検討作業を踏まえ整理したものになります。

なお、将来都市構造・暮らしの拠点の検討の内容は、平成26年度の「静岡市都市計画マスタープラン策定懇話会」で検討したものを示しており、各種会議での意見交換や平成27年度の作業において、引き続き拠点・軸・ゾーンの示し方等の微調整を行っているため、計画内に示す図等と一致しない箇所があります。

参考－1. 検討体制等

1 検討体制



2 各種会議の委員名簿

①静岡市都市計画マスタープラン策定懇話会（平成 26・27 年度）

	所属機関	役職等	氏名	備考
学識経験者	埼玉大学大学院	教授	久保田 尚	会長
	常葉大学大学院	教授	重川 希志依	副会長
	東京大学大学院	准教授	村山 颯人	—
	静岡大学	准教授	石川 宏之	—
専門家	静岡鉄道株式会社	企画部長	水上 友太	—
	静岡商工会議所	常務理事・事務局長	長嶋 誠一郎	—
	静岡ガス株式会社	総合エネルギー事業推進部長	中井 俊裕	—
	清水農業協同組合	代表理事専務	鈴木 康弘	—
	静岡市静岡医師会	事務長	糟屋 江美子	—
	静岡県宅地建物取引協会	理事	牛田 久	—
市民	静岡市自治会連合会	会長	鈴木 健治	—
	静岡女性の会		水野 薫	—
	静岡大学 人文社会科学部	学生	鈴木 武晃	—
	常葉大学 社会環境部	学生	白井 くるみ	—

②静岡市都市計画マスタープラン策定委員会・策定部会（平成 26 年度）

（平成 26 年度組織名）

策定委員会			策定部会	
局	部	役職	課	役職
総務局	行政管理部	部長	行政管理課	課長
	危機管理部	部長	危機管理課	課長
企画局	企画部	部長	企画課	課長
財政局	財政部	部長	財政課	課長
	税務部	部長	税制課	課長
生活文化局	市民生活部	部長	市民生活課	課長
	文化スポーツ部	部長	文化振興課	課長
環境局	環境創造部	部長	環境総務課	課長
	廃棄物対策部	部長	ごみ減量推進課	課長
保健福祉局	福祉部	部長	福祉総務課	課長
	保健衛生部	部長	保健衛生総務課	課長
子ども未来局	子ども未来部	部長	子ども未来課	課長
経済局	商工部	部長	産業政策課	課長
	農林水産部	部長	農業政策課	課長
都市局	建築部	部長	建築総務課	課長
建設局	土木部	部長	建設政策課	課長
	道路部	部長	道路計画課	課長
消防局	消防部	部長	消防総務課	課長
	警防部	部長	警防課	課長
上下水道局	水道部	部長	水道企画課	課長
	下水道部	部長	下水道総務課	課長
教育委員会事務局	教育部	部長	教育総務課	課長

③静岡市コンパクトなまちづくり検討会議・部会（平成 27 年度）

（平成 27 年度組織名）

検討会議		検討部会		
副市長				
局	役職	部	課	役職
総務局	局長	行政管理部	行政管理課	課長
	危機管理統括監	危機管理部	危機管理課	課長
企画局	局長	企画部	企画課	課長
	公共資産統括監		公共資産経営課	課長
財政局	局長	財政部	財政課	課長
		税務部	税制課	課長
市民局	局長		市民自治推進課	課長
観光交流文化局	局長		シティプロモーション課	課長
環境局	局長	環境創造部	環境創造課	課長
		福祉部	福祉総務課	課長
保健福祉局	局長	保健衛生部	保健衛生総務課	課長
		子ども未来部	子ども未来課	課長
経済局	局長	商工部	産業政策課	課長
		農林水産部	農業政策課	課長
都市局	局長	建築部	建築総務課	課長
建設局	局長	土木部	建設政策課	課長
		道路部	道路計画課	課長
葵区役所	区長		地域総務課	課長
駿河区役所	区長		地域総務課	課長
清水区役所	区長		地域総務課	課長
消防局	局長	消防部	消防総務課	課長
		警防部	警防課	課長
上下水道局	局長	水道部	水道企画課	課長
		下水道部	下水道総務課	課長
教育委員会事務局	局長	教育部	教育総務課	課長

「コンパクトなまちづくりの推進」に係るセミナーの開催（平成 27 年 7 月 6 日）

基調講演：「静岡市の目指す集約連携型都市構造」について

－持続可能な都市・田園空間の計画とデザインへー

講師：村山 顕人 氏（東京大学大学院工学系研究科准教授）

3 策定までの経緯（各会議日程）

年月	庁内検討など	市民参加など		
平成 25 年度	11 月	第 1 回庁内ワーキング		
	1 月	第 2 回庁内ワーキング		
	2 月	第 3 回庁内ワーキング		
	3 月	第 4 回庁内ワーキング		
平成 26 年度	8 月	第 1 回策定部会	市民意向調査実施	
	9 月		ニュースレター (Vol. 1)	
	10 月	第 1 回策定懇話会	まちづくりシンポジウム 第 1 回意見交換会 第 1 回パネル展示	
	11 月	第 5 回庁内ワーキング 第 2 回策定懇話会 第 1 回作業部会	ニュースレター (Vol. 2)	
	12 月	第 3 回策定懇話会 第 2 回策定部会	第 2 回意見交換会 第 2 回パネル展示	
	1 月	第 1 回策定委員会 第 4 回策定懇話会	ニュースレター (Vol. 3)	
	2 月	第 2 回作業部会	第 3 回意見交換会 第 3 回パネル展示	
	3 月	第 3 回策定部会 第 2 回策定委員会	ニュースレター (Vol. 4)	
	平成 27 年度	4 月	第 6 回庁内ワーキング	ニュースレター (Vol. 5)
		7 月	「コンパクトなまちづくりの推進」に係るセミナー 第 1 回検討部会 第 1 回検討会議	
8 月		第 5 回策定懇話会	ニュースレター (Vol. 6) パブリックコメント (骨子案)	
9 月		第 7 回庁内ワーキング	第 4 回意見交換会	
10 月		第 2 回検討部会	第 4 回パネル展示	
11 月		第 6 回策定懇話会		
12 月		第 3 回検討部会 第 2 回検討会議		
1 月				
	2 月	第 5 回パネル展示 ニュースレター (Vol. 7) パブリックコメント (最終案)		
	3 月			

4 市民参画結果

①市民意向調査

現行都市計画マスタープランの評価検証を行い、改訂計画に関する市民の意見を広く把握して、改訂計画の策定に活用しました。

実施期間	平成 26 年 8 月 1 日～8 月 10 日
標本数	4,500 人 (住民基本台帳より 18 歳以上の方を単純無作為抽出法により抽出)
回収数 (回収率)	1,706 (回収率 37.9%)

②まちづくりシンポジウム

都市計画マスタープランについて、市民に広く知ってもらい、まちづくりに対する関心と理解の向上を目的に実施しました。

開催日・場所	平成 26 年 10 月 4 日 静岡インザライフ 5 階イベントホール
実施内容	《基調講演》 『しずおかの魅力を活かした都市計画』 久保田 尚 氏 (埼玉大学大学院理工学研究科教授) 《パネルディスカッション》 『どうする？これからの静岡 ～次の世代へつなげる・つながるまちを目指して～』
参加者	131 名

③パブリックコメント

改訂計画について、広く市民の意見を反映するため、パブリックコメントを実施しました。1 回目は改訂計画の骨子案を公開し、市民から意見を募集し、計画内容を見直しました。また、2 回目は改訂計画の最終案を公開し、市民の意見を募集しました。

1 回目	実施期間	平成 27 年 8 月 21 日～9 月 18 日
	実施内容など	骨子案をホームページや公共公益施設等で公開し、意見を募集
	意見提出数	提出者 143 名 意見数 487 件
2 回目	実施期間	平成 28 年 2 月 3 日～平成 28 年 3 月 3 日
	実施内容など	最終案をホームページや公共公益施設等で公開し、意見を募集
	意見提出数	提出者 125 名 意見数 132 件

④ニュースレター

改訂計画の考え方等を各段階で市民に分かりやすく伝えることを目的に、公共公益施設等で掲示するとともにホームページで公開しました。

実施期間	概要
Vol. 1 (2014. 9号)	静岡市が考える都市の将来像イメージ 等
Vol. 2 (2014. 11号)	まちづくりシンポジウムの報告 等
Vol. 3 (2015. 1号)	まちづくりカフェ（意見交換会）の報告 等
Vol. 4 (2015. 3号)	策定懇話会の報告 等
Vol. 5 (2015. 4号)	平成26年度に検討した改訂のポイント 等
Vol. 6 (2015. 8号)	改訂計画に関するパブリックコメント（骨子案）の実施 等
Vol. 7 (2016. 2号)	改訂計画に関するパブリックコメント（最終案）の実施 等

⑤特設HP

都市計画マスタープランについて、市民に広く知ってもらい、まちづくりに対する関心と理解の向上を目的に、都市計画マスタープラン専用のホームページを開設しました。また、静岡市 Facebook で情報を発信しました。

⑥パネル展示

オープンハウス形式により、改訂計画の考え方等を各段階で市民に分かりやすく伝えるとともに、市民の意見を「将来都市構造」・「区別構想」に反映することを目的に実施しました。

公共施設等において、パネルや映像等を活用し、市民に分かりやすいように作成・展示を行いました。また、アンケート調査を行い、市民の意見を頂きました。

第1回	日付：平成26年10月27日～平成26年12月5日 会場：静岡市庁舎（葵区役所）、セントラルスクエア静岡内連絡通路、清水区役所 アンケート調査：79通
第2回	日付：平成26年12月24日～平成27年2月6日 会場：静岡市庁舎（葵区役所）、セントラルスクエア静岡内連絡通路、清水区役所 アンケート調査：208通
第3回	日付：平成27年2月23日～平成27年3月27日 会場：静岡市庁舎（葵区役所）、セントラルスクエア静岡内連絡通路、清水区役所 アンケート調査：23通
第4回	日付：平成27年10月19日～平成27年11月27日 会場：静岡市庁舎（葵区役所）、セントラルスクエア静岡内連絡通路、清水区役所
第5回	日付：平成28年2月15日～平成28年2月26日 会場：静岡市庁舎（葵区役所）、セントラルスクエア静岡内連絡通路、清水区役所

⑦策定懇話会

学識経験者や専門家、市民から構成される策定懇話会を開催し、改訂計画の内容についての意見等を伺いました。

第1回	日付：平成26年10月10日 概要：静岡市都市計画マスタープランの概要、策定スケジュール 等
第2回	日付：平成26年11月17日 概要：将来都市構造、市民アンケート結果 等
第3回	日付：平成26年12月12日 概要：将来都市構造 等
第4回	日付：平成27年1月29日 概要：将来都市構造、分野別の基本方針、区別構想 等
第5回	日付：平成27年8月26日 概要：将来都市構造実現に向けた戦略的な地区構想の推進 等
第6回	日付：平成27年11月16日 概要：まちづくりの推進方策、都市計画マスタープラン（最終検討案）の概要 等

⑧意見交換会

地域特性に応じた計画づくり及び地域住民による自発的なまちづくりの促進を狙いとして、意見交換会を実施しました。

全体構想、区別構想の検討を考慮し、計12回（各区4回×3地区）実施し、累計142名が参加しました。

第1回	テ ー マ：静岡市の魅力って何だろう？ 日 付：平成26年10月16日（葵区・駿河区・清水区）
第2回	テ ー マ：区のまちづくりについて考えよう！ 日 付：平成26年12月4日（清水区）、12月5日（葵区・駿河区）
第3回	テ ー マ：より素敵なまちにするために、私たちにできることって何だろう？ 日 付：平成27年2月5日（葵区・駿河区）、2月6日（清水区）
第4回	テ ー マ：地域の魅力を高めるため、自分たちのできること 日 付：平成27年9月29日（葵区・駿河区）、9月30日（清水区）

⑨団体ヒアリング

都市計画・まちづくりに関係する団体や民間企業、大学機関等を対象に、改訂計画の内容について意見等を伺いました。

実施内容	<ul style="list-style-type: none"> ・ヒアリング団体 <ul style="list-style-type: none"> ①協会等（日本技術士会 静岡県支部、全日本土地区画整理士会 静岡県支部 ほか） ②民間企業（静岡商工会議所、静岡ガス㈱ ほか） ③大学機関（静岡大学、常葉大学 ほか）
参加者	計 558 名

参考－2. 将来都市構造・暮らしの拠点の検討

『集約連携型都市構造』の検討

1. 将来都市構造

将来都市構造は、本市の将来の都市の骨格を示し、土地利用、交通、環境、防災、市街地整備、景観、その他都市施設といった分野別の方針のもととなるものです。

1-1. 静岡市が目指す集約連携型都市構造の基本的な考え方

～静岡市が目指す集約連携型都市構造～

集約連携型都市構造とは、市民生活に必要な都市機能（商業・業務、医療・福祉、文化、行政など）を、都市や地域の中心となる鉄道駅周辺や交通利便性が高い地区に集約することで、快適で質の高い拠点を形成し、それらを公共交通によるネットワークで連携させるものです。また、拠点や公共交通の沿線等に居住を誘導することにより、自動車に過度に依存せずに、誰もが暮らしやすい都市構造の構築を目指します。

合わらず、市街地外側に現れる高層格の社会基盤（高速道路・清水港）や豊かな自然・景観資源を活かした観光・交流ポテンシャルの高い地域（日本平・三保半島など）などでは、市街地形成や宅地化を抑制する（拡大しない）代わりに、それぞれの可能性に併せ、計画的な経済的土地利用の質の高い環境保全を基本とした交通関連施設整備などに取り組み、集約連携型都市構造による高度な都市拠点と連携した都市の発展に寄与する地域経済を活性化させる場として賢く活用していきます。



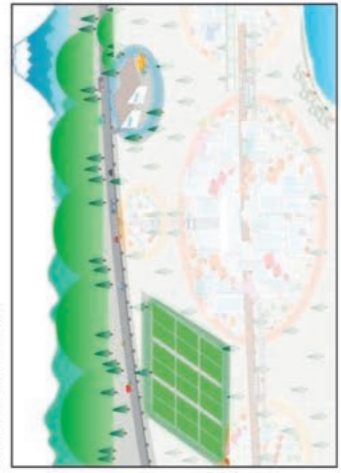
集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化

市民生活に必要な都市機能を、都市や地域の中心となる鉄道駅周辺や交通利便性が高い地区に集約することで拠点を形成し、それらを公共交通でつなぐことで、自動車に過度に依存しない都市構造とする。



広域基盤、歴史文化・自然資源の戦略的活用

集約された市街地の外側の、観光・交流地（日本平・三保半島など）、産業集積のポテンシャルが高い地域では、地域を活性化させる場として賢く活用する。



集約化拠点を軸と軸を形成する要素

利便性の高い市街地とそれらを有組織的に結ぶ交通ネットワークを形成するもの

拠点を形成する要素	<ul style="list-style-type: none"> 都市拠点: 商業・業務、行政・文化、交流・レクリエーション等の都市機能が集積し、市民の多様な都市生活における活動を支える場 地域拠点: 地域サービスを中心とした商業・業務機能が集積し、都市生活を担う地域住民の生活を支える場 公共交通軸: 都市拠点を結ぶ主要な交通手段（JR、静岡鉄道） 公共交通軸: 今後路線の集約化により利便性の向上を図るバス路線（バス） 軸: 市街地と山間地をつなぐ集約化拠点
-----------	--

集約化ゾーンを形成する要素

安心、安全で多様な生活エリアを形成するもの

ゾーンを形成する要素	<ul style="list-style-type: none"> 利便性の高い市街地ゾーン: 市街地内において、鉄道やバスの利便性が高く、人口密度が一定程度維持できるエリア 市街地ゾーン: 市街地内から利便性の高い市街地ゾーンを囲むエリア
------------	---

産業活動を軸と軸を形成する要素

地域経済の活性化を支える産業集積と基盤を形成するもの

拠点を形成する要素	<ul style="list-style-type: none"> 産業拠点: 産業活動を主体とした機能が集積し、市の経済を牽引する生産活動の中心となる工場、産地 産業集積地: 地域のポテンシャルを活かし、工業・物流機能の可能な集約を促進していく場 広域連携軸: 静岡市と他都市を広域的につなぐ路線（高速道路、新幹線） 産業軸: 高速道路のインターチェンジと産業・経済活動の場をつなぐ重要な路線
-----------	--




交流を軸と軸とゾーンの形成要素

風土や個性を創出する歴史文化や、うるおいを与える自然環境の保全・活用により交流の場を形成するもの

ゾーンを形成する要素	<ul style="list-style-type: none"> 観光・レクリエーション拠点: 観光・レクリエーション機能が集積し、市の観光・交流活動を牽引する場 広域連携軸: 市内及び周辺都市を結ぶ路線 観光・交流軸: 観光・レクリエーション拠点ととも、谷津山、巻呂公園、用宗池、六郎、南アルプス等の観光資源等を結ぶ路線 自然環境軸: 市内を流れる主要河川 自然環境軸: 森林・山林等の自然環境を保全するエリア（市街化区域外）
------------	---

2. 集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化の検討

2-1. 集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化の検討視点

機能別分類	 <p>集約化拠点を軸を形成する要素 利便性の高い市街地とそれらを有組織的に結ぶ交通ネットワークを形成するもの</p> 	<p>集約化ゾーンを形成する要素 安心・安全で多様な生活エリアを形成するもの</p> 
	<p>都市拠点 商業・業務、行政・文化、交流・レクリエーション等の高次都市機能が集積し、市民の多様な都市生活における活動を支える場</p> <p>地域拠点 地域サービスを中心とした商業・業務機能が集積し、都市拠点を補完する地域住民の生活を支える場</p> <p>公共交通軸(鉄道) 都市拠点と地域拠点をつなぐ鉄道(JR、開成線)</p> <p>公共交通軸(バス) 今後路線の集約化により利便性の向上を図るバス路線、市街地と山間地をつなぐ乗り換え拠点</p> <p>都市拠点 商業・業務、行政・文化、交流・レクリエーション等の高次都市機能が集積し、市民の多様な都市生活における活動を支える場</p>	<p>利便性の高い市街地ゾーン 市街地内において、鉄道やバスの利便性が高く、人口密度が将来一定規模維持できるエリア</p> <p>ゆとりある市街地ゾーン 市街地内から「利便性の高い市街地ゾーン」を離れたエリア</p>

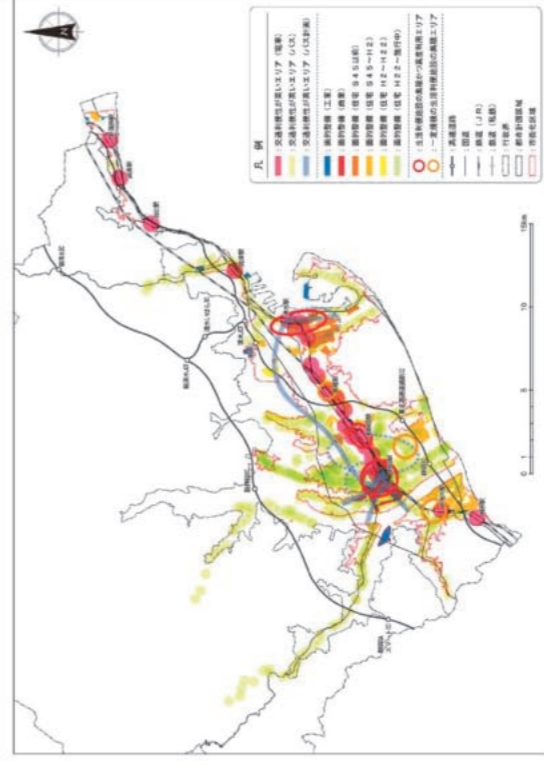
検討視点	整理する情報の内容	構成要素との対応	
		拠点	ゾーン
【視点1】 居住の場としてのエリアの検討	① 交通利便性	①-1 現在の公共交通の状況を整理	○
	② 都市基盤整備状況	①-2 将来の公共交通のイメージを整理	●
	③ 生活利便施設等の分布状況	②-1 都市整備(土地整理事業)状況を整理	○
【視点2】 居住地としての適性を考慮すべきエリアの検討	① 安全性	③-1 各生活利便施設等の分布状況を整理	○
	② 環境保全	①-1 土砂災害や津波等の発生時における危険箇所等を整理	○
		②-1 自然環境の保全に関する法規制の状況を整理	○
① 人口動向	②-2 保全配慮地区を整理	○	
	①-1 現在から将来の人口密度の増減を整理	●	
	①-2 現在から将来の年少人口の増減を整理	●	
【視点3】 人口・世帯の分布、推移の把握	② 世帯動向	①-3 現在から将来の高齢化率の増減を整理	●
		②-1 総世帯数の増減を整理	○
		②-2 過去から現在の若者単身世帯数の増減を整理	○
【視点4】 その他配慮すべき事項	① 都市地形成過程の把握(歴史性) ② 重要プロジェクト、関連計画	②-3 過去から現在の青年単身世帯数の増減を整理	○
		②-4 過去から現在の子育て世帯数の増減を整理	○
		②-5 過去から現在の高齢単身世帯数の増減を整理	○
		②-6 過去から現在の高齢夫婦世帯数の増減を整理	○
		①-1 過去から現在に至る市街地形成過程を整理	○
		②-2 市の重要プロジェクト及びその他関連計画を整理	○

○：現在までのデータ
●：将来推定データ

2-2. 各視点の検討

【視点1】 居住の誘導に優位なエリアの検討

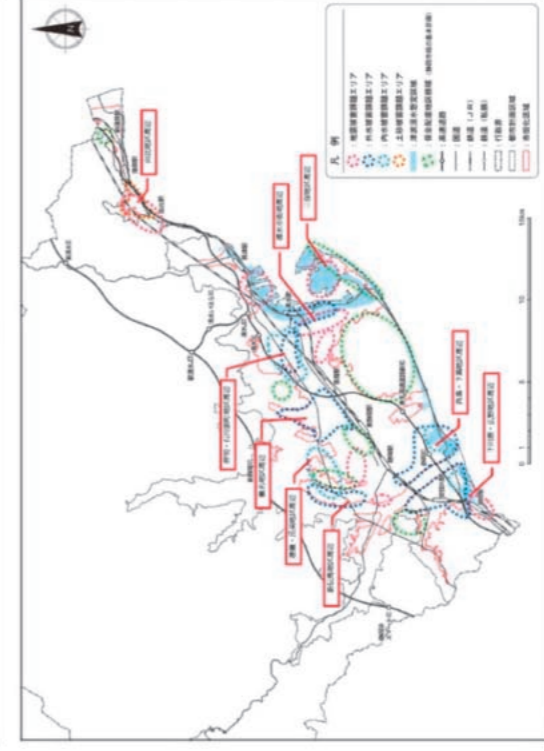
整理する情報の内容	主なデータ
i) 交通利便性 ⇒現在の公共交通の状況 ⇒将来の公共交通のイメージ	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画基礎調査 都市計画マスタープラン 第4回静岡市都市計画総合部会報告書 総合都市交通体系調査
ii) 都市基盤整備状況 ⇒都市整備(土地整理事業)状況	<ul style="list-style-type: none"> 都市計画基礎調査
iii) 生活利便施設等の分布状況 ⇒各生活利便施設等の分布状況	<ul style="list-style-type: none"> 国土数値情報 都市計画基礎調査



(出典：事務局作成)

【視点2】 居住地としての適性を考慮すべきエリアの検討

整理する情報の内容	主なデータ
i) 安全性 ⇒土砂災害や津波等の発生時における危険箇所等	<ul style="list-style-type: none"> 平成24年度都市災害要因分析調査 静岡県第4次地震被害想定 内閣府南海トラフ巨大地震被害想定
ii) 環境保全 ⇒自然環境の保全に関する法規制の状況 ⇒保全配慮地区	<ul style="list-style-type: none"> 平成25年度静岡市都市計画マスタープラン基礎調査報告書 静岡市みどりの基本計画



(出典：事務局作成)

2-2. 各視点の検討

【視点3】人口・世帯の分布、推移の把握

国勢調査結果（地域メッシュ統計）による平成12年、平成22年の状況より、静岡市の世帯動向を整理する。把握にあたっては、世帯タイプごとに整理する。

②世帯動向 ～代表的な世帯のタイプ～

多様な世帯タイプ	A 幼少期（子育て）		B 独立・就職		C 結婚	D 子育て	E 老後	
	若者単独	青年単独	若者単独	青年単独			高齢単独	高齢夫婦
居住に対するニーズ								
買い物施設、子育て施設（保育園、幼稚園、小学校、中学校、医療施設）	広さよりも利便性の高い家へ	買い物施設、医療施設	ある程度の利便性を求めつつ、少し広めの家へ	買い物施設、医療施設	買い物施設、子育て施設（保育園、幼稚園、小学校、中学校、医療施設）	買い物施設、子育て施設（保育園、幼稚園、小学校、中学校、医療施設）	買い物施設、医療施設、福祉施設	広さよりも利便性の高い家へ

世帯増加数	若者単独世帯増加数(平成12年～22年)	青年単独世帯増加数(平成12年～22年)	結婚世帯増加数(平成12年～22年)	子育て世帯増加数(平成12年～22年)	高齢単独世帯増加数(平成12年～22年)	高齢夫婦世帯増加数(平成12年～22年)
総世帯増加数(平成12年～22年) 世帯増加数：17,367世帯、総人口減少数：13,783人						
【まとめ】	<ul style="list-style-type: none"> ●人口減少は進むものの、核家族化の進行等により総世帯は増加する。 ●平成42年においては、296,100世帯（世帯人員：2.1人/世帯）が想定されている。 ●市街化区域の大半のエリアで世帯数は増加し、静岡駅、東静岡駅周辺での増加が顕著である。 	<ul style="list-style-type: none"> ●20～29歳の若者単独世帯 ●若者単独世帯は、静岡駅、草薙駅周辺及び大学周辺に多く居住しているが、大学周辺は減少傾向にある（公共交通沿線）。 	<ul style="list-style-type: none"> ●30～64歳の青年単独世帯 ●青年単独世帯は、安倍川駅、静岡駅、東静岡駅、草薙駅、清水駅周辺に多く居住していることに加え、若者単身世帯に比べ、駿河区役所周辺等、駅から離れたエリアの居住もみられる（公共交通沿線）。 	<ul style="list-style-type: none"> ●子育て世帯増加数(平成12年～22年) 	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢単独世帯 ●高齢単独世帯+高齢夫婦世帯 ●子育て世帯は、駅から離れたエリアに多く居住しており、全体的に減少傾向にある（自動車に依存+外部への居住）。 	<ul style="list-style-type: none"> ●高齢夫婦世帯

（出典：平成12年国勢調査、平成22年国勢調査を基に事務局作成）

高齢単独世帯増加数(平成12年～22年)	高齢夫婦世帯増加数(平成12年～22年)
【まとめ】	【まとめ】
<ul style="list-style-type: none"> ●65歳以上の高齢単独世帯 ●高齢単独世帯は、静岡駅、清水駅周辺に多く居住しており、市街化区域のほぼ全域で増加傾向にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ●65歳以上の高齢夫婦世帯 ●高齢夫婦世帯は、高齢単独世帯と同様に静岡駅、清水駅周辺に多く居住しており、市街化区域のほぼ全域で増加傾向にある。

（出典：平成12年国勢調査、平成22年国勢調査を基に事務局作成）

■集約連携型都市構造の実現によるライフスタイルの多様性の創出

様々な機能や役割を持った拠点やゾーンを形成することで、市民のライフスタイルの選択幅が広がることに繋がる。今後、この考え方を市民と共有し理解の促進を図る必要がある。

都市機能集積	原住推進	郊外住宅地	市街化調整区域	都市計画区域外
<ul style="list-style-type: none"> ①中心部で街なか居住 ②駅周辺やバス利用圏で利便性の高い居住 ③駅周辺やバス利用圏で多様な居住 	<ul style="list-style-type: none"> ④郊外住宅地でゆとりある居住 	<ul style="list-style-type: none"> ⑤田園環境の中で居住 	<ul style="list-style-type: none"> 無秩序な市街地の拡大を防止するため、基本的に新たな宅地開発を抑制し、農地・山林等の自然環境を保全する。 	<ul style="list-style-type: none"> 無秩序な市街地の拡大を防止するため、基本的に新たな宅地開発を抑制し、農地・山林等の自然環境を保全する。

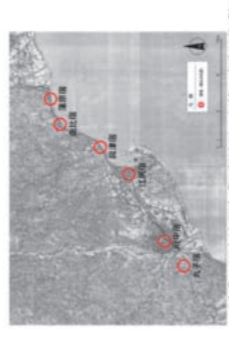
2-2. 各視点の検討

【視点4】その他の配慮すべき事項

①市街地形成過程の把握（歴史性）
静岡市として守るべき歴史的な都市の成り立ちから、人口集積状況や公共交通の利便性に促されず、居住すべき必要がある居住地や拠点を明らかにし、居住の誘導を考慮すべきエリアとして位置付けるための整理を行う。

【データの整理方法】

●国土地理院「旧版地図」を基に、東海道静岡町（蒲原宿、由比宿、興津宿、江尻宿、府中宿、丸子宿）を中心に生活地域の変遷について確認した。

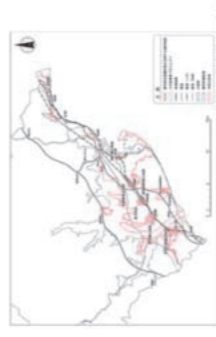


（出典：国土地理院「旧版地図」を基に事務局作成）

②重点プロジェクト、関連計画
市街地内における市が推進するプロジェクトとして、地域の歴史、文化・自然環境等の特性を活かした個性あふれるまちづくりを推進し、都市の再生を効率的に推進することにより、地域、住民の生活の質の向上と地域経済・社会の活性化を図ることを目的とした都市再生整備計画による取組が行われているエリアを整理し、居住の誘導を考慮すべきエリアや拠点として位置付けるための整理を行う。

【データの整理方法】

●現行計画の策定後、まちづくりを進める地域として、都市再生整備計画を活用・活用を検討している面的地区を整理する。※面整備地区ではない。



（出典：事務局作成）

2-3. 「集約化ゾーンを構成する要素」の整理

(1) 将来における市街化区域の問題

これまで整理した将来の公共交通網の状況や人口の集積状況等を踏まえ、現状の市街化区域において次のような問題が生じているエリアが予想される。

- 公共交通の利用が不便なエリア
⇒ 高齢化が進む中で、公共交通のサービスが受けづら小エリアが拡大する恐れ。
- 一定の人口維持が困難なエリア
⇒ 相対的に人口減少が進む中、一定の人口維持が困難なエリアが発生する恐れ。

これらのエリアは、コミュニティの維持とともに、日常的な生活サービスの低下等の問題が予想される。そのため、ある程度人口を集約させる利便性の高いエリアとして「居住誘導エリア」を定め、コンパクトなまちづくりを推進する必要がある。

(2) 居住誘導エリアの設定

● 居住誘導エリアの基本的な考え方
高齢者も安全で快適に過ごせる環境とするため、公共交通網を中心歩いて暮らせるエリアを基本として、一定の人口が保たれるエリアを対象に地域状況等を勘案して設定する。
居住を誘導するエリアを「利便性の高い市街地ゾーン」として、人口・都市機能の集約を進める。また、それ以外の市街化区域は、「ゆとりある市街地ゾーン」として人口密度の低密度化を図る。
居住誘導にあたっては、現在の生活環境とのバランス確保も非常に重要と考えられ、急激な都市構造の変化を行うのではなく、緩やかな居住誘導が現実的かつ望ましいと考えられる。

そのため、居住誘導エリアの将来人口密度の目安として、60人/ha以上が確保されるエリアを基本的な範囲として、以下の方針で設定する。

※H22の市街化区域の平均人口密度は、60.1人/ha

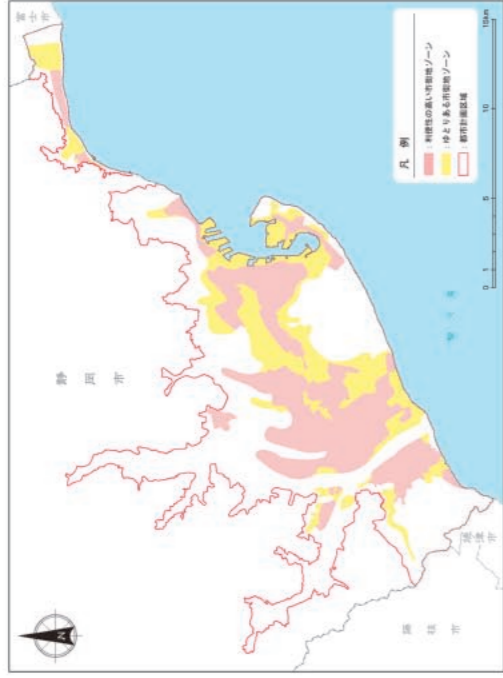
※現状のまま減少が進むと市街化区域内の平均人口密度は52人/haとなることが予想

- 居住誘導エリアの設定手順
 - ① 公共交通の利便なエリア（駅500m、バス停300m）の範囲を基本
 - ② 人口密度が従来一定規模維持できるエリア^{※1}（+現状から維持すべきエリア^{※2}）を対象
 - ③ 適量集約である程度人口密度のある（人口密度が期待される）エリア^{※3}を対象
 - ④ 用途地域（商業地域、工業用地）に留意
 - ⑤ 市の政策上の位置づけられたプロジェクトや旧来からの生活の中心地等の地域要因を配慮
 - ⑥ その他留意事項：エリアの連続性や地域のまとまり、用途地域等を配慮し集約案を最終整理

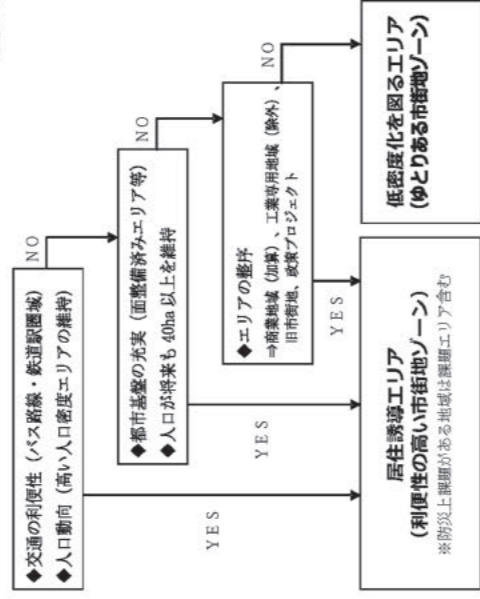
※1 将来一定規模維持できるエリア：H42年の人口密度が60人/ha以上となるエリア

※2 現状から維持すべきエリア：H22年の人口密度が60人/ha以上のエリア

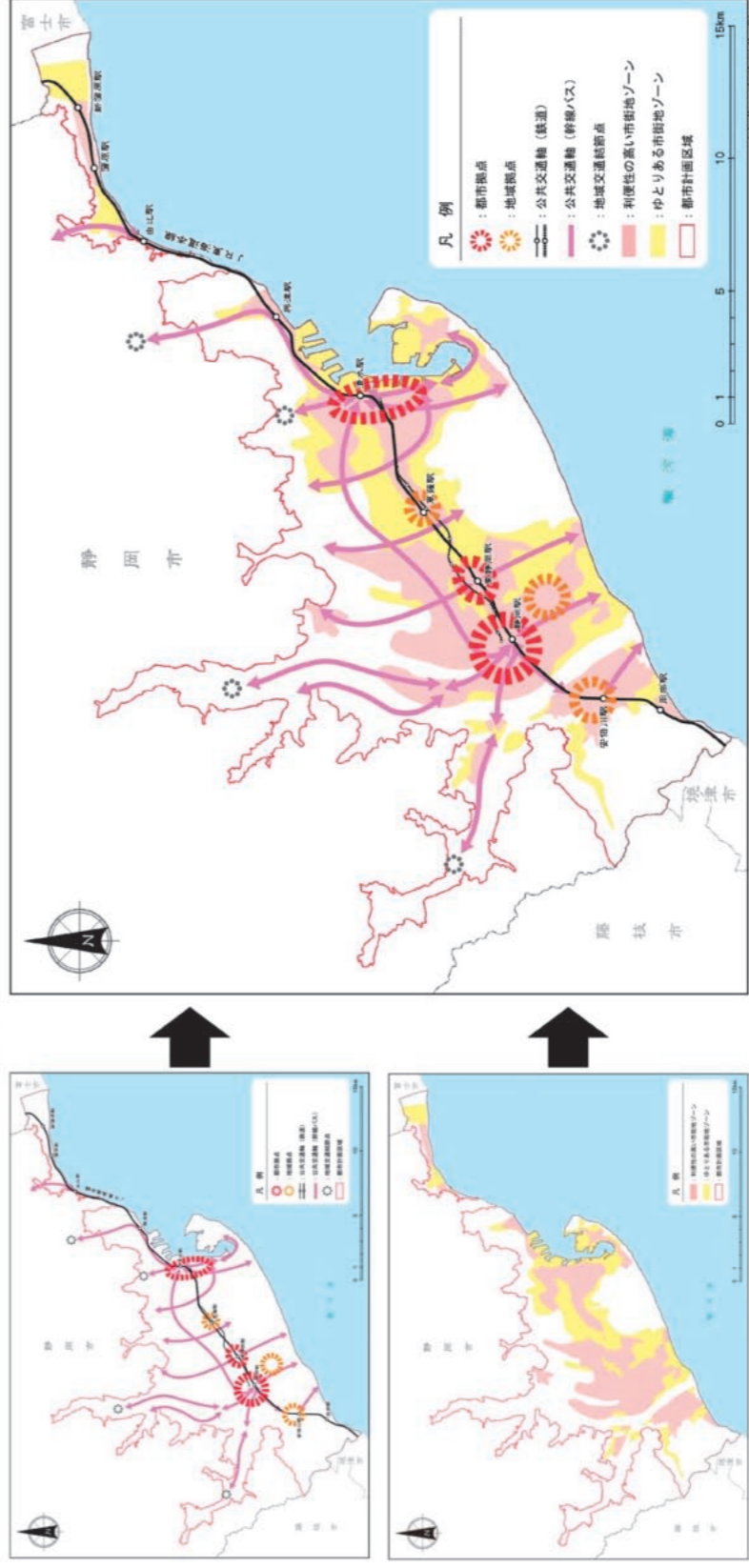
※3 面整備済である程度人口密度のあるエリア：H42年の人口密度が40人/ha以上となる面整備エリア



(出典：事務局作成)



2-4. 「集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化」のまとめ



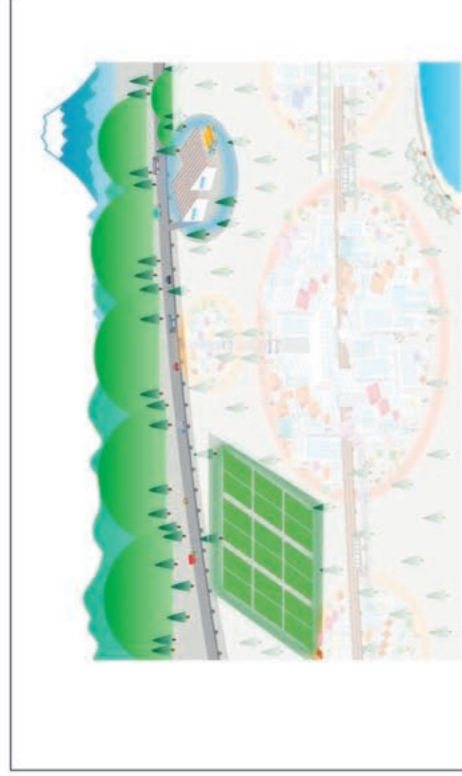
(出典：事務局作成)

拠点	都市拠点	静岡駅前周辺、清水駅前周辺、東静岡駅前周辺では、今後も本市のみならず、県庁所在地としてさらしく、政治・経済・文化の中心として、各種機能の維持・集積を図り、魅力と賑わいのある都市空間を形成します。 静岡駅前周辺については、本市のみならず、県庁所在地としてさらしく、政治・経済・文化の中心として、各種機能の維持・集積と定住人口の集約強化を図り、魅力と賑わいのある都市空間を形成します。また、歴史、文化を含めた観光の玄関口としての機能強化とともに、県都にふさわしい賑わいの誘導と回遊性の向上を図ります。
	地域拠点	清水駅前周辺については、商業機能の更新と集積を図るとともに、産業的側面においても都市型産業機能の集積を進め、港湾や産業機能との機能分けを行うつつ交流、レクリエーションの機能の集積を図ります。 東静岡駅前周辺については、文化、国際交流、情報発信等の高度な都市機能の集積を図るとともに、新たな賑わいと交流の核を整備するなど、静岡・清水とは異なる魅力と賑わいのある都市空間を形成します。 草薙駅前周辺、安河内駅前周辺、駿河区駅前周辺では、業務機能や地域サービスを中心とする商業・業務地の集積を図ります。また、地域拠点に相応しい賑わいの誘導を図ります。

軸	公共交通軸	鉄道及び幹線バス網を「公共交通軸」として位置づけ、沿線の都市機能の集積、交通結節点の強化等を行い、さらなる移動環境の向上を推進していきます。
	地域交通結節点	市街地と山間地を結ぶ地域交通の要所として、交通結節機能の強化を推進します。
ゾーン	利便性の高い市街地ゾーン	居住を誘導しつつ、商業・業務・サービスなど、各種機能の調和のとれた土地利用により、利便性の高い市街地形成を目指します。
	ゆとりある市街地ゾーン	街なかりりく利用面等への緩やかな居住誘導により、低密度化を回り、戸建て住宅や低層の集合住宅を主としたゆとりある良好な住宅地を形成します。

3. 広域基盤、歴史文化・自然資源の戦略的活用の検討

3-1. 広域基盤、歴史文化・自然資源の戦略的活用の検討視点



機能別分類	産業活動を支える拠点と軸の構成要素		交流を支える拠点と軸とゾーンの構成要素	
	<p>地域経済の活性化を支える産業集積と基盤を形成するもの</p>	<p>歴史や個性を創出する歴史文化や、うらおいを育むる自然環境の保全、活用により交流の場を創出するもの</p>	<p>産業活動を主体とした機能が集積し、市の経済を牽引する生産活動の中心となる場、港湾</p> <p>地域のポテンシャルを活かし、工業・物流機能の可能性の検討を進めていく場</p>	<p>観光レクリエーション</p> <p>観光・レクリエーション機能が集積し、市の観光・交流活動を牽引する場</p>
拠点	<p>産業拠点</p> <p>産業集積拠点</p>	<p>観光レクリエーション</p> <p>観光・レクリエーション拠点</p>	<p>市内及び周辺都市を結ぶ路</p> <p>市内を流れる主要河川</p> <p>観光・レクリエーション拠点とともに、香茅山、釜公園、川奈港、大宮、南アルプス等の観光資源等を結ぶ路線</p>	<p>観光・レクリエーション機能が集積し、市の観光・交流活動を牽引する場</p>
構成要素	<p>広域道路軸</p> <p>産業軸</p>	<p>都市間と他都市を広域的につなぐ路線</p> <p>広域道路、市町村界</p> <p>観光・レクリエーションと産業・経済活動の場を結びつなぐ重要な路線</p>	<p>地域間道路軸</p> <p>自然環境軸</p> <p>観光・交流軸</p>	<p>観光・レクリエーション機能が集積し、市の観光・交流活動を牽引する場</p>
軸	<p>産業軸</p>	<p>観光・レクリエーション</p> <p>自然環境</p>	<p>農地・山林等の自然環境を保全するエリア</p>	<p>観光・レクリエーション機能が集積し、市の観光・交流活動を牽引する場</p>

産業・経済活動を活性化させるとともに、都市の魅力と付加価値を高めていく「拠点」と自然資源を活用する交流の場としての「エリア」、さらには経済・交流活動を支える「軸」の検討にあたっては、以下の3つの視点から整理を進めます。

視点1：現在の物流・産業に関する結節点、活動拠点や将来の物流・産業に関する計画を整理し、産業拠点、連携軸等の構成要素を抽出します。

視点2：観光、農林、水辺等の自然資源等の現状や計画を整理し、観光レクリエーション拠点や自然環境軸、観光・交流軸等の構成要素を抽出します。

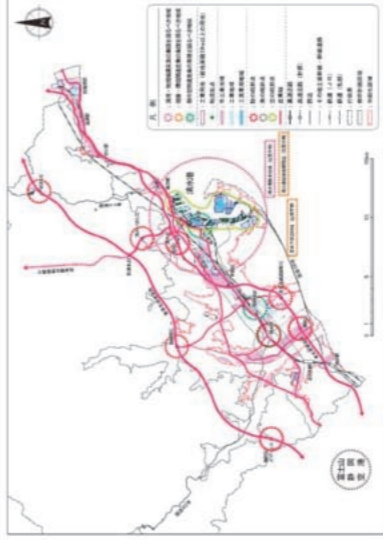
視点3：その他物流・産業や環境整備に関わるプロジェクト等の状況を整理し、定量的には計れない拠点や軸、エリアの整理を行います。

検討視点	整理する情報の内容	構成要素との対応
【視点1】 広域物流・交流ネットワークの整理	① 広域道路網 高速道路、国道等の広域交通網現状、計画を整理	軸 ○
【視点2】 歴史・自然資源と交流の場の整理	②-1 現在の物流・産業に関する結節点、活動拠点等を整理	拠点 ○
	②-2 将来の物流・産業に関する計画を整理	拠点 ○
【視点3】 その他の配慮すべき事項	① 観光 観光マップ、歴史資源、世界遺産等を整理	拠点 ○
	② 地域道路網 地域道路の整理	軸 ○
	③ 農林 農林資源を整理	軸 ○
	④ 緑・水辺 みどりの基本計画を確認	軸 ○

3-2. 各視点の検討

【視点1】 広域物流・交流ネットワークの整理

整理する情報の内容	主なデータ
1) 広域道路網 ⇒高速道路、国道等の広域交通網現状、計画	・都市計画図
2) 物流・産業 ⇒現在の物流、産業に関する結節点、活動拠点等 ⇒将来の物流、産業に関する計画	・国土数値情報 ・都市計画図 ・静岡県公立企業立地戦略指針



(出典：事務局作成)

【視点2】 歴史・自然資源と交流の場の整理

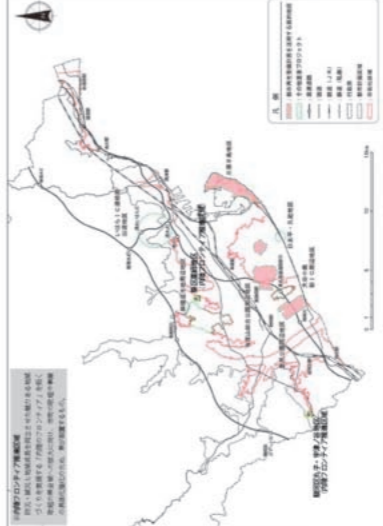
整理する情報の内容	主なデータ
1) 観光 ⇒観光・歴史資源	・観光資源データ (市内)
2) 地域道路網 ⇒地域道路	・都市計画図
3) 農林 ⇒農林資源	・静岡県農林計画
4) 緑・水辺 ⇒丘陵地、山林、河川	・静岡市みどりの基本計画



(出典：事務局作成)

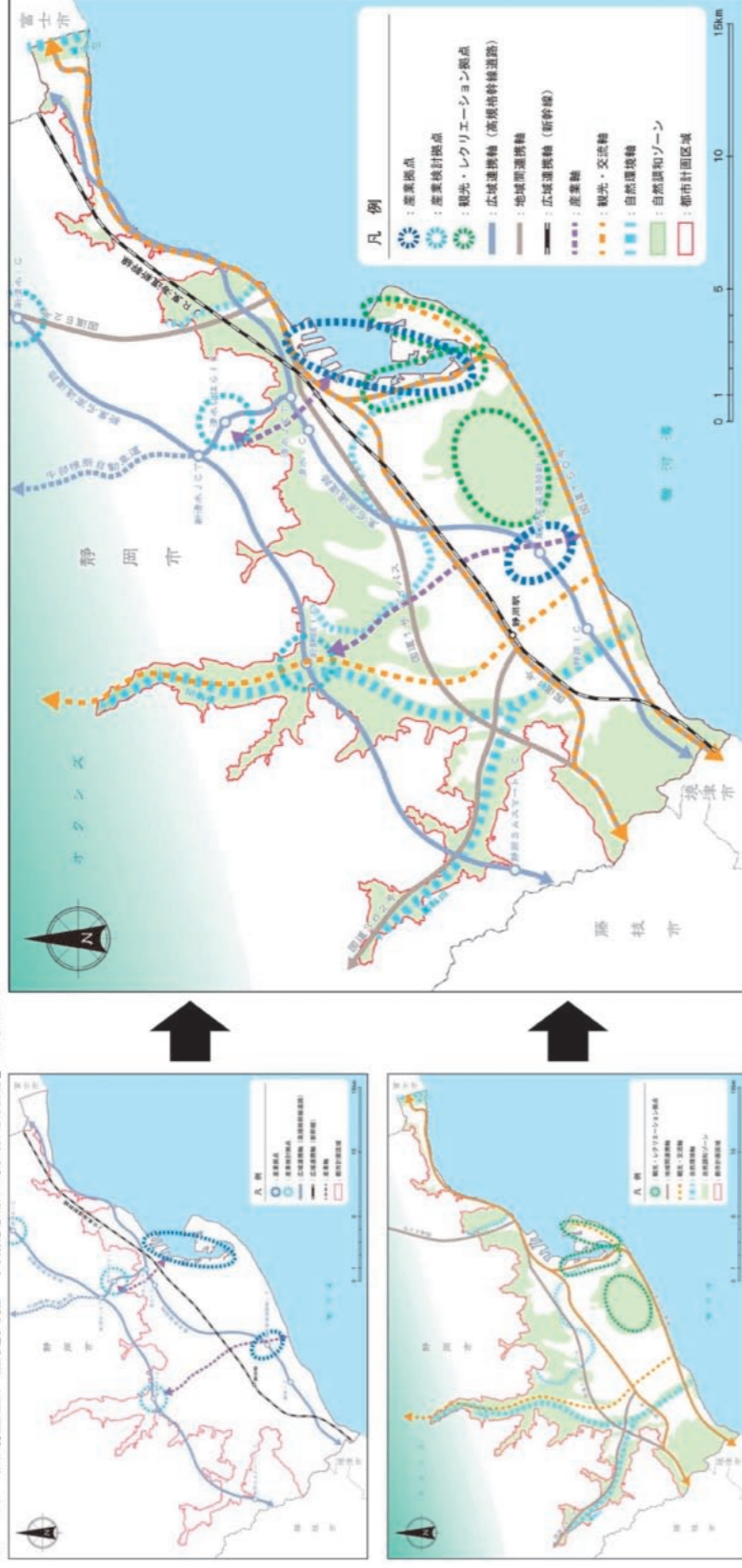
【視点3】 その他の配慮すべき事項

整理する情報の内容	主なデータ
1) 重点プロジェクト、関連計画 ⇒既に動き出している、計画されている市のプロジェクトや関連計画の目的、状況等	・都市再生整備計画 ・内陸フロンティア推進区域



(出典：都市再生整備計画、内陸フロンティア推進区域を基に事務局作成)

3-3. 「広域基盤、歴史文化・自然資源の戦略的活用」のまとめ



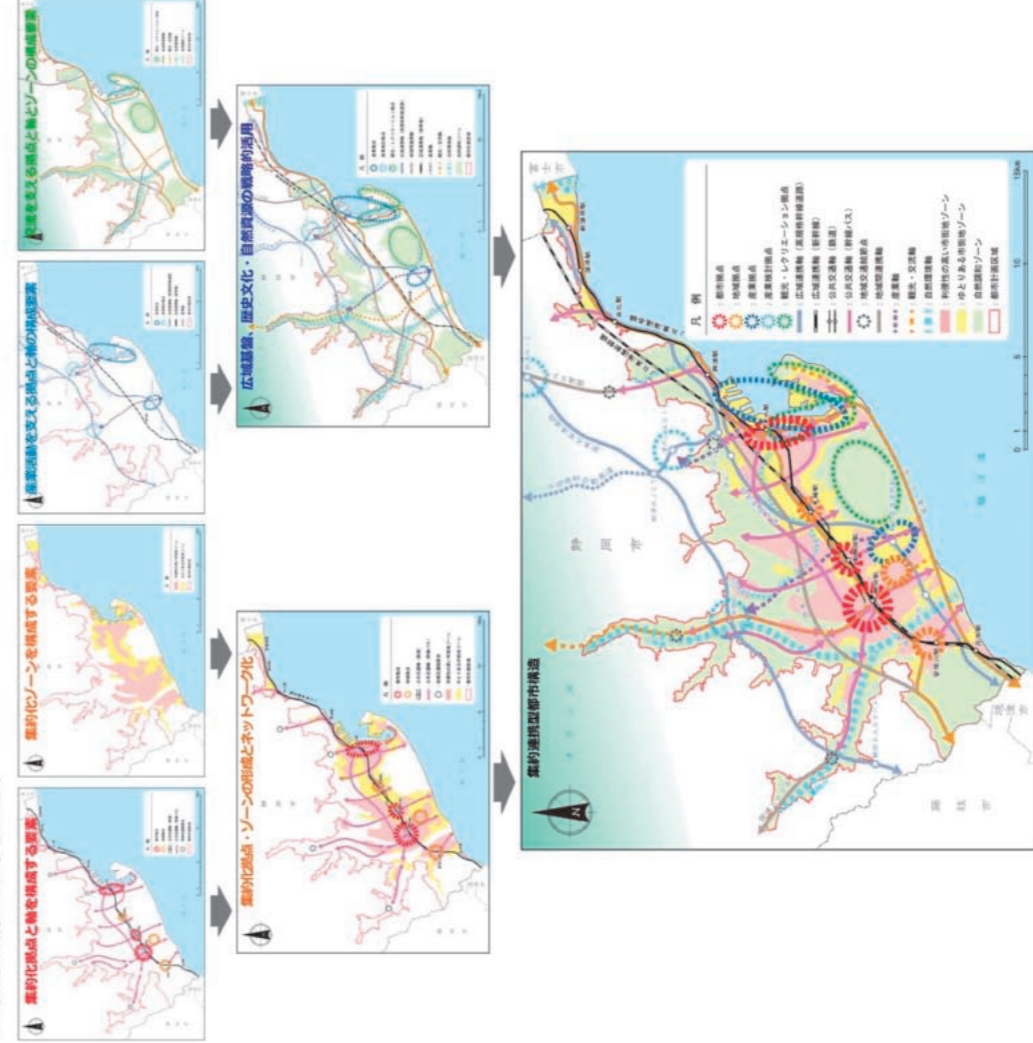
産業拠点	大規模工業が立地し、海上輸送の拠点である清水港臨海部と、新インターチェンジを沿った産業開発の集約が促される東名高速道路新インターチェンジ周辺を「産業拠点」として位置づけ、物流機能の強化に加え明確な機能分担のもと、引き続く産業・工業地としての集約性を高めます。
産業核付拠点	新静岡インターチェンジ、新清水インターチェンジと清水いばらインターチェンジ周辺を「産業核付拠点」として位置づけ、インターチェンジの交通利便性を活かし、工業・物流機能の可能性を検討します。
観光・レクリエーション拠点	清水港、有度山、三保地区を市の観光・交流活動を集約する「観光・レクリエーション拠点」として位置づけ、市民をはじめ来訪者のための観光・レクリエーションの場として資源を活用します。
自然調和ゾーン	無誘字な市街地の拡大を防止するため、基本的に新たな宅地開発を抑制し、瀬源池や瀬源池等の自然環境を保全します。

広域連携軸	東海道新幹線、東名高速道路、新東名高速道路、中部横断自動車道を「広域連携軸」として位置づけ、広域的な連携を促進していきます。
地域間連携軸	(節) 国道1号バイパス線、国道150号バイパス、(節) 海岸幹線(国道150号)、(節) 中央幹線(国道1号)、国道52号、国道362号を「地域間連携軸」として位置づけ、市内及び周辺都市を結ぶ幹線道路として、維持・更新します。
産業軸	(節) 下大谷線、(節) 静岡伊豆布線等「産業軸」として位置づけ、産業活動の拠点を結ぶ幹線として整備を推進していきます。
観光・交流軸	(節) 海岸幹線(国道150号)、(節) 中央幹線(国道1号)、(節) 静岡同級線、(節) 静岡同級線、(節) 清水港三保線、(節) 羽佐海岸線等「観光・交流軸」として位置づけ、観光資源等を結ぶ幹線として整備を推進していきます。
自然調和ゾーン	市内を流れる安原川、藤村川、富士川、巴川、瀬川を「自然調和ゾーン」として位置づけ、市民の憩いの場や多様な生物の生息地として、また連続した自然環境の形成のため保全・整備を図ります。

(出典：事務局作成)

4. 検討結果の総括

■集約連携型都市構造図



都市拠点	静岡市周辺、清水港周辺、静岡市周辺では、今後本市のみならず、県内各地として広がり、政治・経済・文化の中心として、各種機能の集約・集約を促し、魅力ある都市空間を形成します。静岡市周辺については、本市のみならず、県内各地として広がり、政治・経済・文化の中心として、各種機能の集約・集約を促し、魅力ある都市空間を形成します。また、歴史・文化を軸とした観光の玄関口としての機能強化とともに、県内に広がり、政治・経済・文化の中心として、各種機能の集約・集約を促し、魅力ある都市空間を形成します。
地域拠点	清水港周辺については、商業機能の集約と集約を促すとともに、産業的側面においても都市型産業機能の集約を進め、港湾や産業機能との機能の集約を図ります。また、文化、国際交流、情報発信等の高度な都市機能の集約を図るとともに、新たな賑わいと交流の場を創出するなど、静岡・清水とは異なる魅力と賑わいのある都市空間を形成します。
暮らしの拠点	静岡市周辺、安原川周辺、瀬川周辺では、商業機能と地域サービスを中心とする商業・業務・施設など複数の生活サービスを集約し、近しい賑わいの場を創出します。
産業拠点	都市拠点・地域拠点に位置づけられた駅周辺のJR、及び公共交通沿いに一定程度の規模の集約が見られる地区を「暮らしの拠点」と位置づけ、買物や娯楽・施設など複数の生活サービスを集約し、近しい賑わいの場を創出します。
産業核付拠点	大規模工業が立地し、海上輸送の拠点である清水港臨海部と、新インターチェンジ周辺を「産業核付拠点」として位置づけ、インターチェンジの交通利便性を活かして、工業・物流機能の強化に加え明確な機能分担のもと、引き続く産業・工業地としての集約性を高めます。
観光・レクリエーション拠点	清水港、有度山、三保地区を市の観光・交流活動を集約する「観光・レクリエーション拠点」として位置づけ、市民をはじめ来訪者のための観光・レクリエーションの場として資源を活用します。
広域連携軸	東海道新幹線、東名高速道路、新東名高速道路、中部横断自動車道を「広域連携軸」として位置づけ、広域的な連携を促進していきます。
地域間連携軸	(節) 国道1号バイパス線、国道150号バイパス、(節) 海岸幹線(国道150号)、(節) 中央幹線(国道1号)、国道52号、国道362号を「地域間連携軸」として位置づけ、市内及び周辺都市を結ぶ幹線道路として、維持・更新します。
公共交通軸	鉄道及び幹線バス線を「公共交通軸」として位置づけ、沿線の都市機能の集約、交通結節点の強化等を行い、さらなる移動環境の向上を推進していきます。
地域交通結節点	市街地と山間地を結ぶ地域交通の要所として、交通結節点の強化を推進します。
産業軸	(節) 下大谷線、(節) 静岡伊豆布線等「産業軸」として位置づけ、産業活動の拠点を結ぶ幹線として整備を推進していきます。
観光・交流軸	(節) 海岸幹線(国道150号)、(節) 中央幹線(国道1号)、(節) 静岡同級線、(節) 静岡同級線、(節) 清水港三保線、(節) 羽佐海岸線等「観光・交流軸」として位置づけ、観光資源等を結ぶ幹線として整備を推進していきます。
自然調和ゾーン	市内を流れる安原川、藤村川、富士川、巴川、瀬川を「自然調和ゾーン」として位置づけ、市民の憩いの場や多様な生物の生息地として、また連続した自然環境の形成のため保全・整備を図ります。
利便性の高い市街地ゾーン	居住を誘導しつつ、商業・業務・サービスなど、各種機能の集約のたより、戸建住宅や賃貸住宅を主体とし、利便性の高い市街地形成を目指します。
ゆとりある市街地ゾーン	ゆとりある市街地形成を促進するため、低密度化を図り、戸建住宅や賃貸住宅を主体とし、ゆとりある市街地形成を目指します。
自然調和ゾーン	無誘字な市街地の拡大を防止するため、基本的に新たな宅地開発を抑制し、瀬源池や瀬源池等の自然環境を保全します。

5. 暮らしの拠点の検討

集約連携型都市構造の実現にあたっては、都市の骨格を形成する「都市拠点」、「地域拠点」のみならず、商業・業務や医療・福祉等の日常生活サービス機能が集積し、地域住民の生活を支える層となる「暮らしの拠点」が市内にバランスよく配置されていることが望まれる。

その上で、拠点形成の実現に向けた取り組みや個別計画の検討等につなげていくことを念頭に置き、以下の考え方のもと、暮らしの拠点を抽出する。

1. 暮らしの拠点の定義

暮らしの拠点の定義を以下のとおり設定する。

暮らしの拠点：日常的に必要な生活サービス施設が一定程度集積し、地域住民が日常生活を送る上で中心となる場。住民の快適な暮らしを実現する上では、種力多くの機能が集積し、公共交通の利便性にも優れていることが望まれる。

2. 暮らしの拠点抽出の考え方

上記定義を踏まえ、暮らしの拠点となり得る概ねのエリアを以下の条件のもと抽出する。

①公共交通での連結状況

■公共交通により連結されていること（運行本数が30本以上のバス交通の利用圏）

②日常的な移動・買い物移動の状況

■P・T調査における小ゾーンに位置する商業機能を抽出
 プを上回る小ゾーンに位置する商業機能を抽出

③エリアの範囲：高齢者の徒歩圏を考慮し、半径500mの範囲とする。

④生活サービス機能の集積状況

■半径500mの範囲内に、下記機能を含むこととする。①で抽出する**商業機能** + **他4機能**
 ■日常生活を送る上で不可欠となる「食」を扱う**商業機能**があることを条件（食料品販売のSC、大型SC）
 ■「食」を扱う商業機能の他、**医療機能**（総合病院、病院）、**金融機能**（郵便局）、**子育て機能**（保育園、児童館、児童センター）、**教育機能**（小学校、中学校、大学・短大）、**公約サービス機能**（市役所、支所、公立公民館、集会所、その他の行政サービス施設）といった日常生活上重要となる機能の大部分（4機能以上）を含むエリアを抽出。

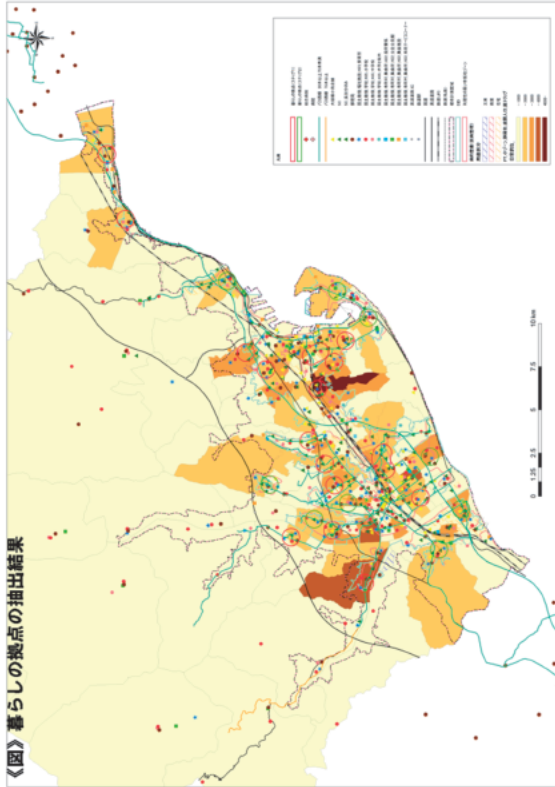
第1ステップでの抽出

⑤拠点配置バランスを考慮

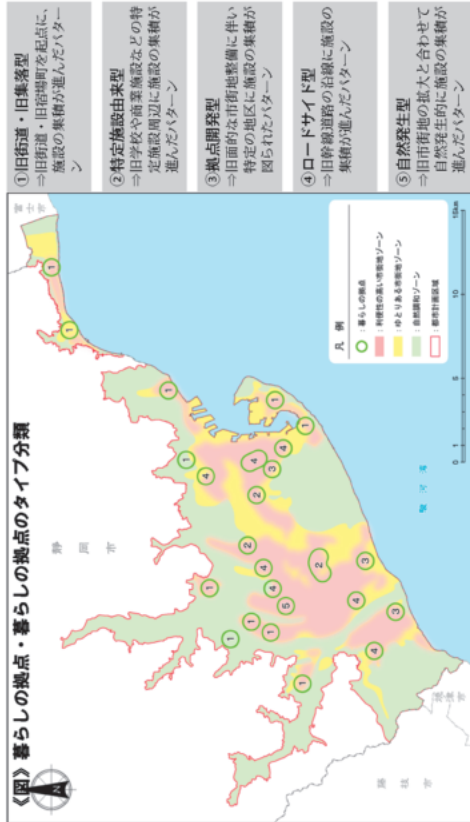
■上記①～④による抽出の結果、拠点配置間隔が疎になる地域を対象に、生活サービス機能の集積状況を確認し、商業機能+他3～4機能の箇所を追加で位置づける。

*エリアの範囲、公共交通での連結状況等は、上記条件と同様。

第2ステップでの抽出



(出典：事務局作成)



(出典：事務局作成)



参加しよう！
これからの
まちづくり。



静岡市

静岡市都市計画 マスタープラン

施行：平成 28 年 4 月

静岡市 都市局 都市計画部 都市計画課
〒420-8602 静岡市葵区追手町5番1号
T E L : 054-221-1406
F A X : 054-221-1117
E-mail : toshi@city.shizuoka.lg.jp