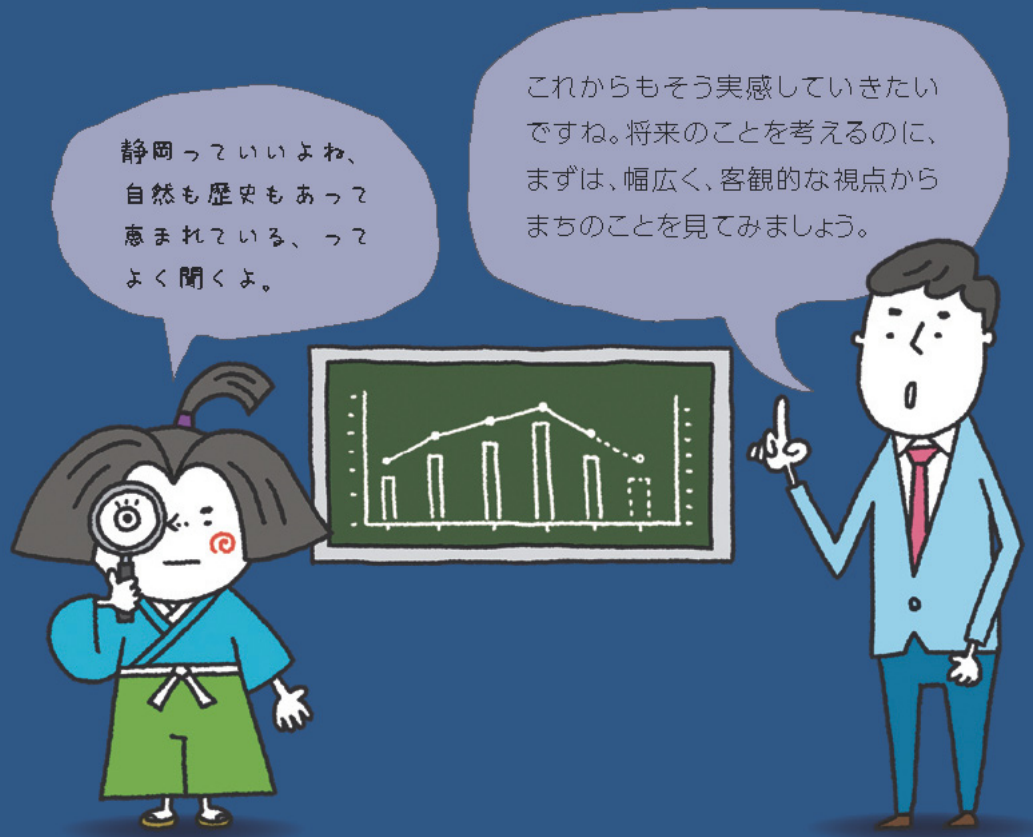




第1章

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

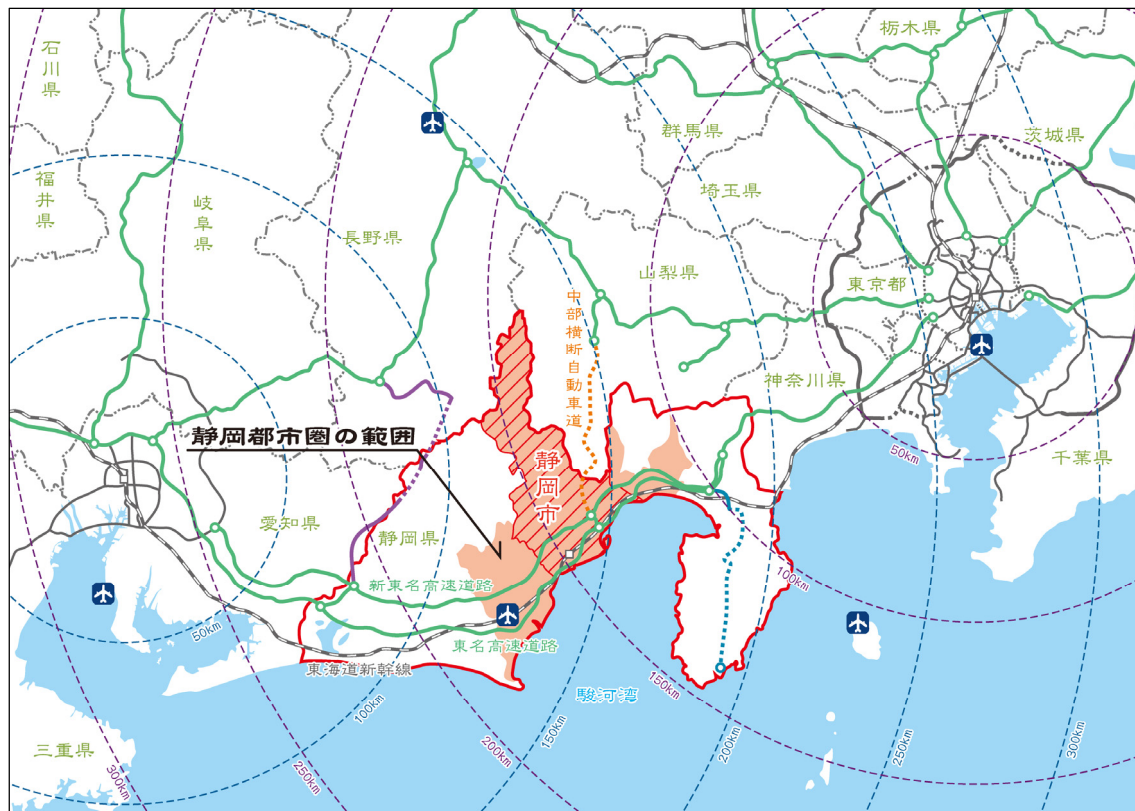
①位置・地勢

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》

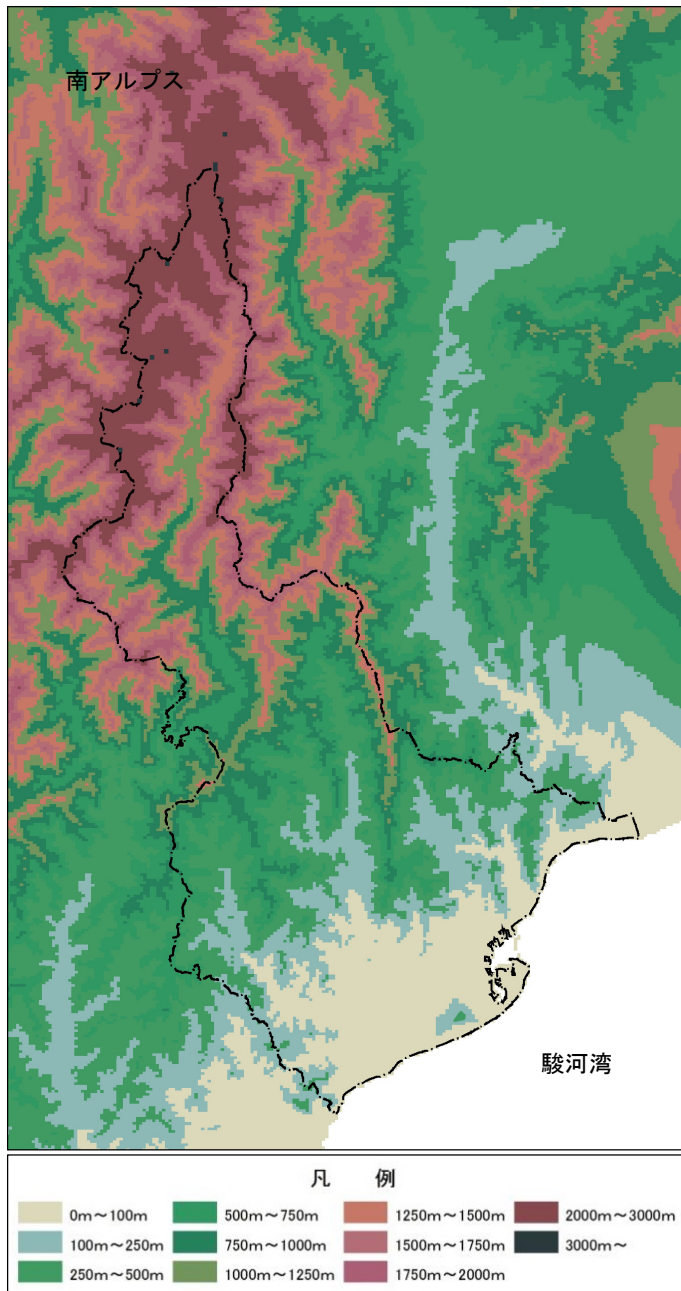


②市域・地形

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。

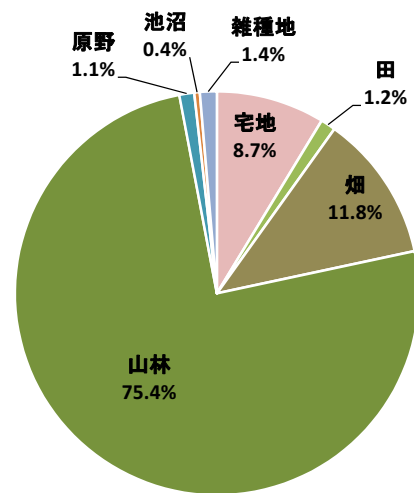
土地利用の状況は、全体の約 75%を山林、約 9%を宅地が占めており、比較的コンパクトな形で市街地が形成されています。

《標高区分図》



(出典：国土交通省国土数値情報標高・傾斜度5次メッシュデータ)

《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。

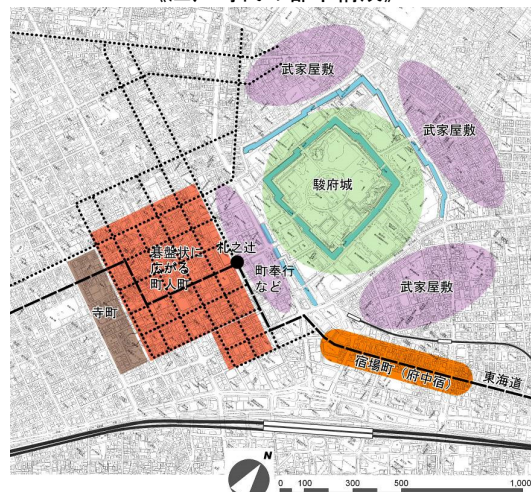
■海上交通の要衝となる清水湊

- 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。

《江戸時代の都市構成》



(出典：静岡市都心地区まちづくり戦略)

《現在の土地利用》



(出典：静岡市都心地区まちづくり戦略)

《東海道六宿場・二峠の位置》



(出典：明治31年(1898)の旧版地図を基に作成)

<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静岡駅前が商都として更なる発展を遂げてきました。
- 明治32年(1892)、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>

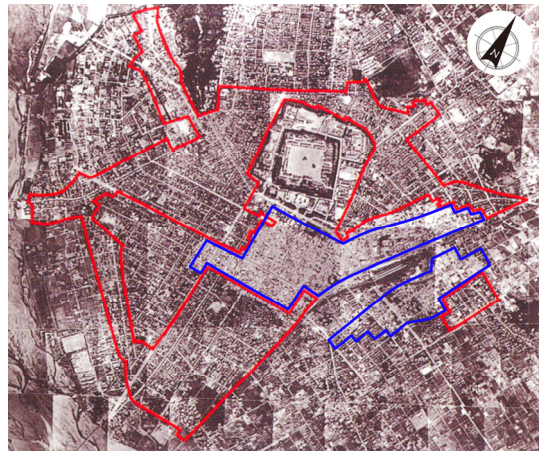
- 昭和15年(1940)の静岡大火^{*3}、昭和20年(1945)の空襲によって、旧静岡市・旧清水市の中心市街地が大きな被害を受けました。戦後は、それぞれ戦災復興土地区画整理事業を行い、さらに静岡では火災に強い「不燃化共同ビル計画^{*4}」のもと、「人のにぎわいの絶えないまち」として全国的に注目されるまちに生まれ変わりました。
- 昭和39年(1964)は、東海道新幹線、昭和44年(1969)には東名高速道路が開通しました。旧静岡市・旧清水市は首都圏と中京圏との結びつきも強くなり、広く県外からも多くの人々が訪れるようになりました。
- 平成15年には、旧静岡市と旧清水市の合併により、新「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



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

《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

・ D I D^{*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 37%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）

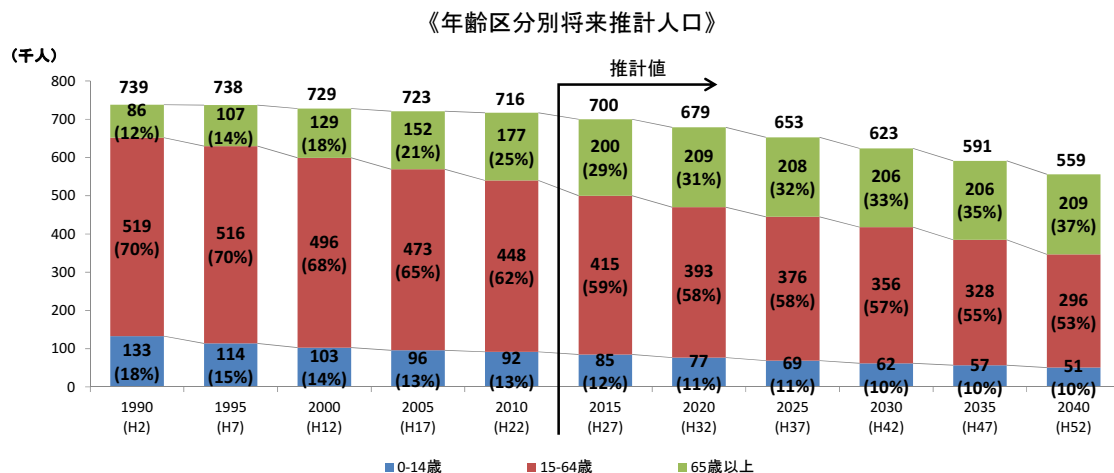
空き家率

・ 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。

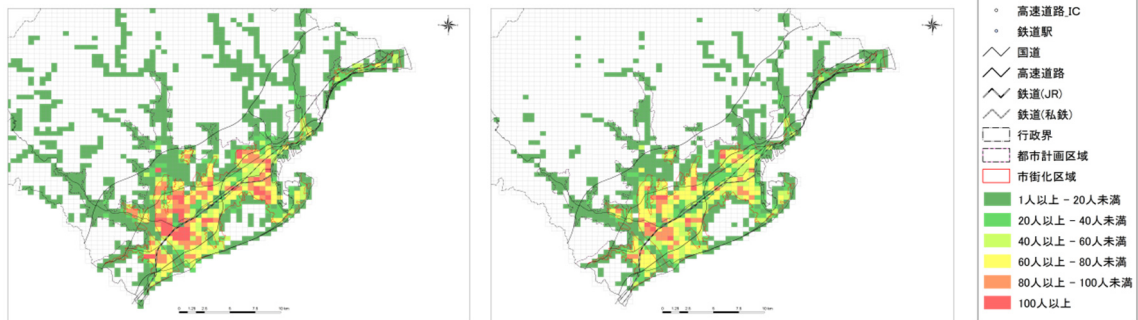


（出典：第 3 次静岡市総合計画）

※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ものになります。

《図 - 1 : 人口密度の変動状況》

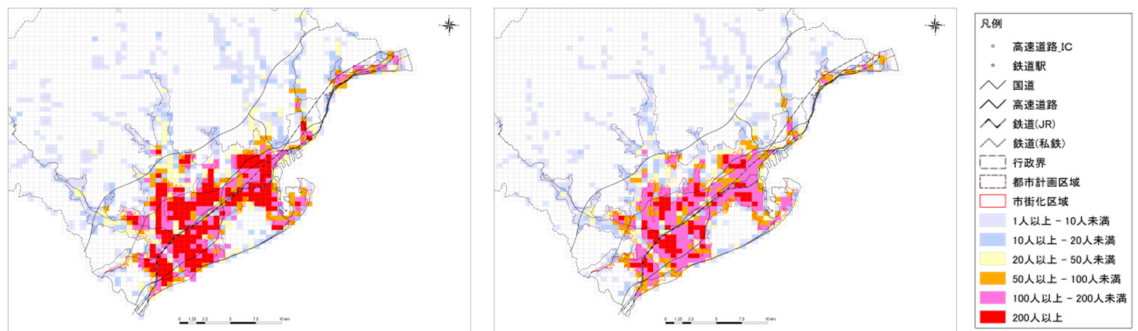
《H22 : 60.1人/ha (716,197人)》 《H42 想定 : 52.3人/ha (約623,000人)》



(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》

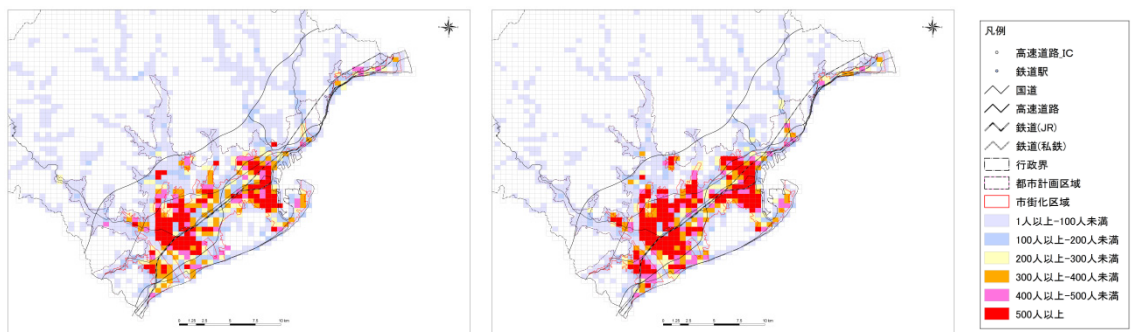
《H22 : 91,673人 (13%)》 《H42 想定 : 約62,000人 (10%)》



(出典：地域メッシュ統計を基に作成 (H42は推計))

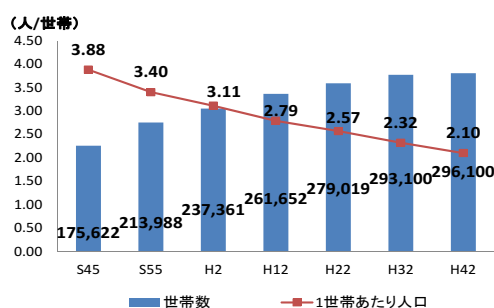
《図 - 3 : 老年人口の変動状況》

《H22 : 176,033人 (25%)》 《H42 想定 : 約206,000人 (33%)》



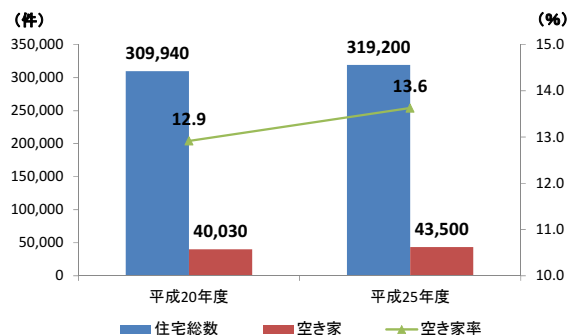
(出典：地域メッシュ統計を基に作成 (H42は推計))

《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。

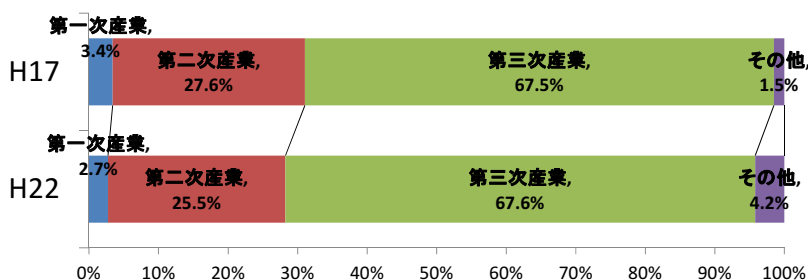
農家戸数・経営耕地面積は、減少傾向にあります。小売業商店数・従業者数は、減少傾向にあり、年間販売額は平成 19 年以降大きく減少しています。工業従業者数・事業所数は、減少傾向にありますが、製造品出荷額は平成 22 年以降増加傾向にあります。観光交流客数は、増加傾向にあります。

課題：社会経済環境の変化に対応しう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。

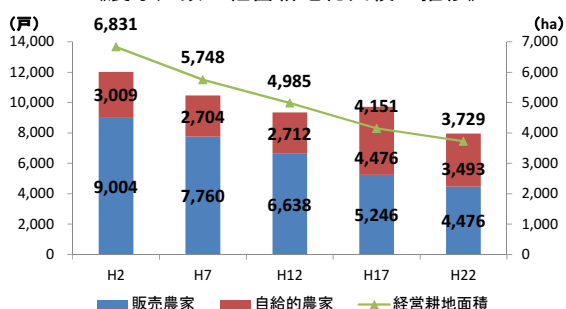
一方、既存の産業の維持・育成と、工業に関連した産業や観光交流など、本市の経済を牽引する産業の立地促進が求められています。

《産業別従業者数の推移》



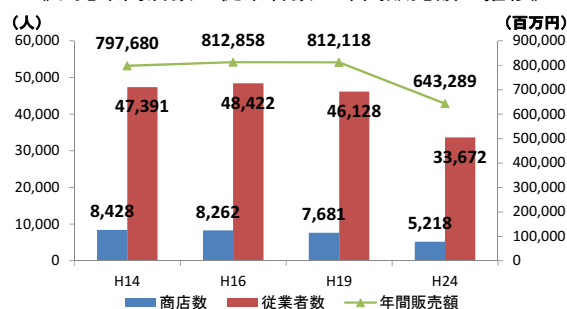
(出典：国勢調査を基に作成)

《農家戸数・経営耕地総面積の推移》



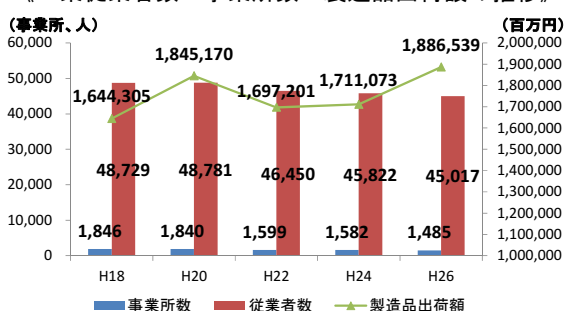
(出典：農業センサスを基に作成)

《小売業商店数・従業者数・年間販売額の推移》



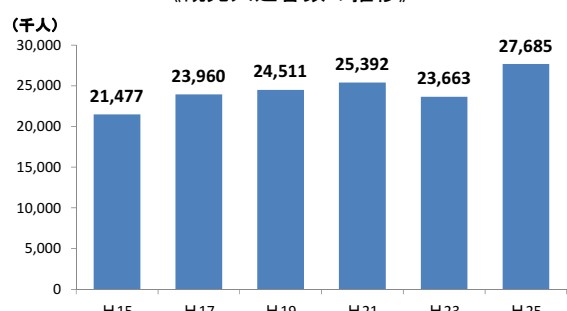
(出典：商業統計調査 (H14~H19)、経済センサス (H24) を基に作成)

《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。

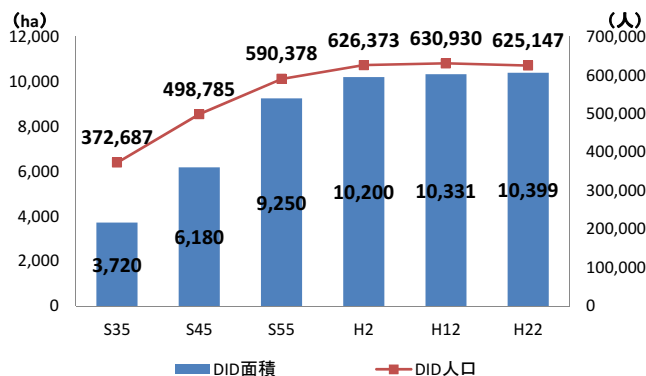
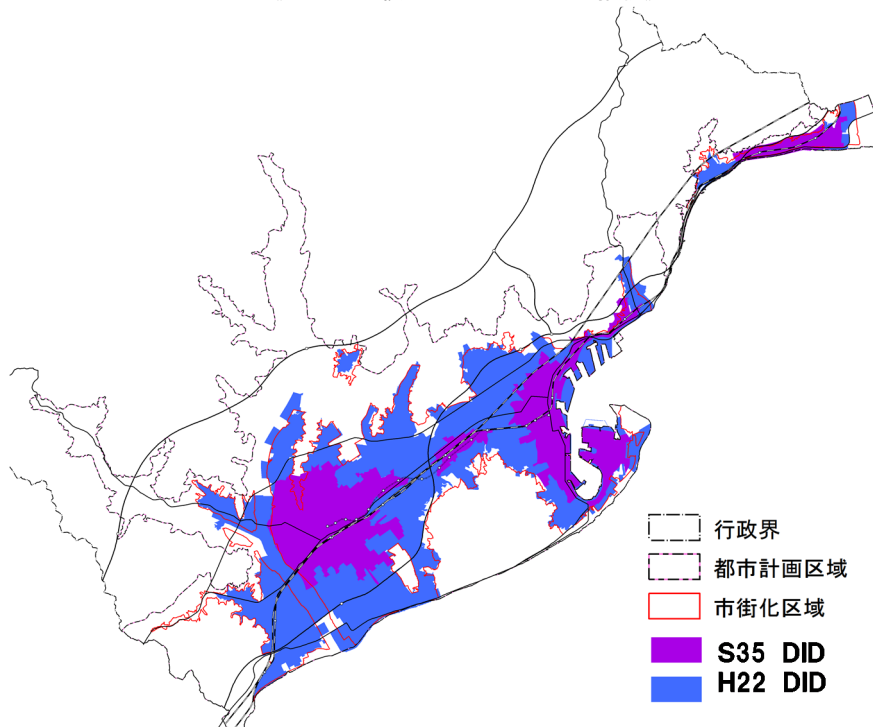
昭和35年から平成22年の50年間で、人口が約1.7倍、面積が約2.8倍と大幅に増加しています。D I Dの人口密度は、昭和35年の約100人/haから平成22年の約60人/haに低下しています。

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》

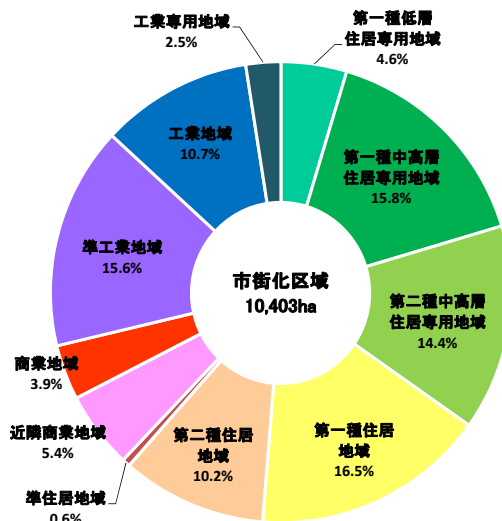


(出典：国勢調査を基に作成)



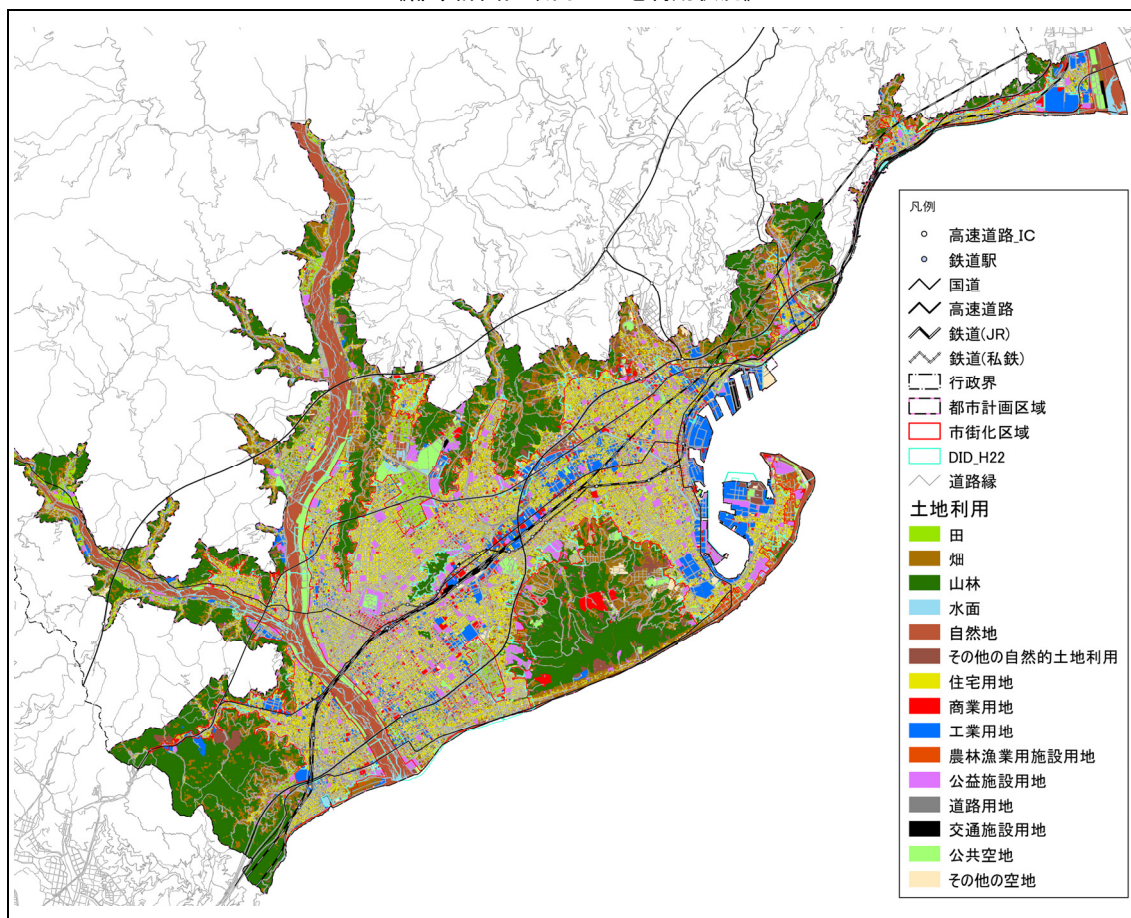
《用途地域^{*10}内の内訳》

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。

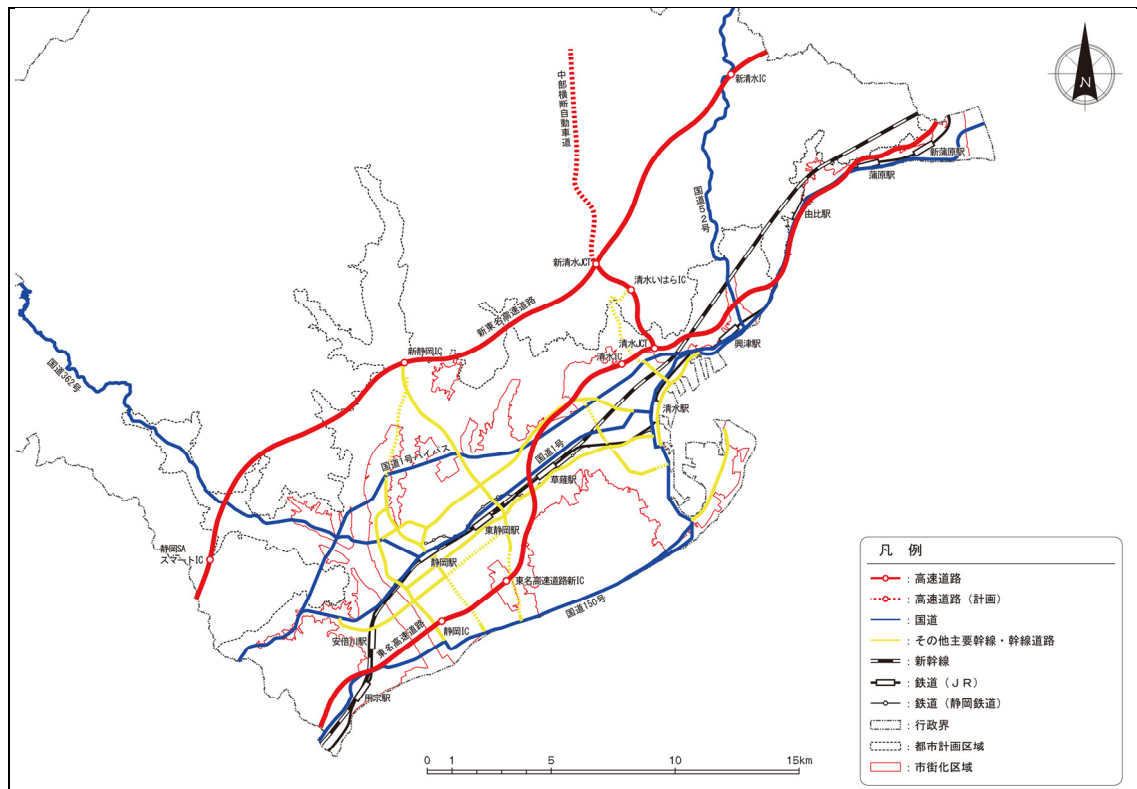
公共交通は、JR東海道新幹線やJR東海道本線、静岡鉄道静岡清水線による鉄道交通と、バス路線などによるバス交通で構成されています。バス路線は、人口集積がある地域で運行頻度が高い状況ですが、自動車利用の多い郊外部などでサービス水準が低下する傾向にあります。

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。

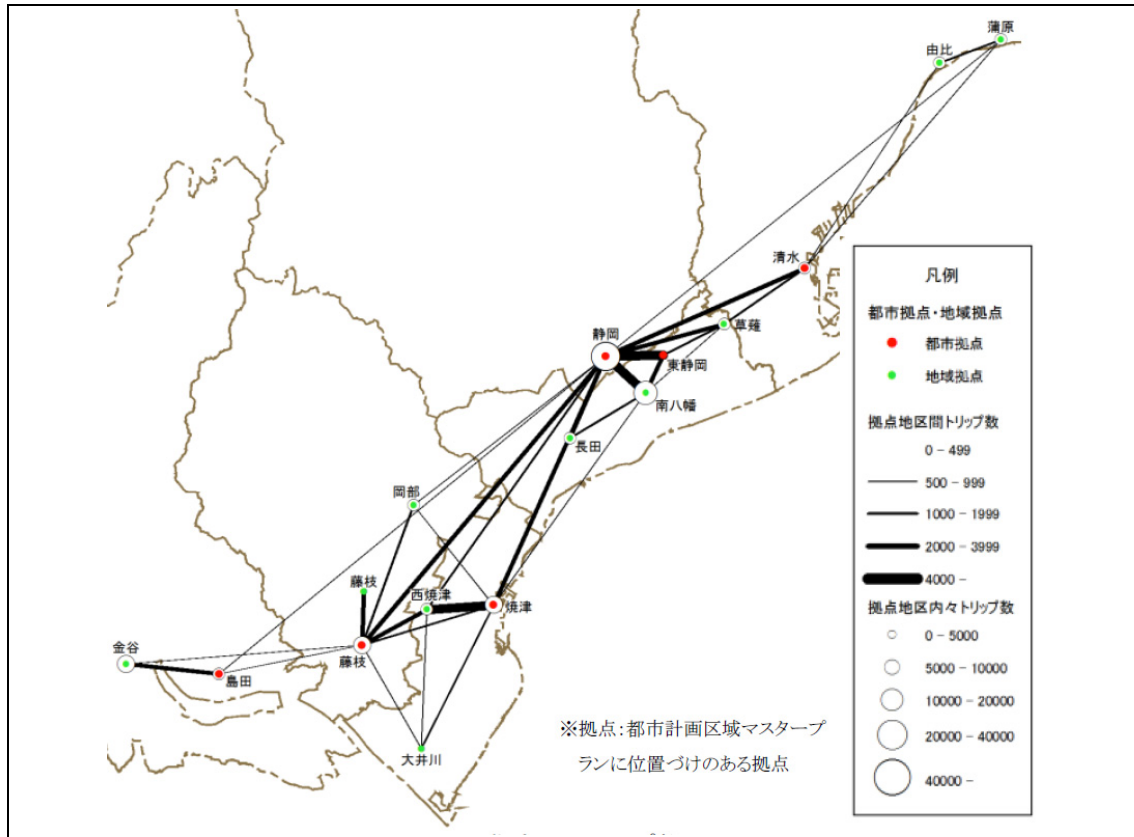
《広域道路網図》



(出典：静岡市都市計画図を基に作成)

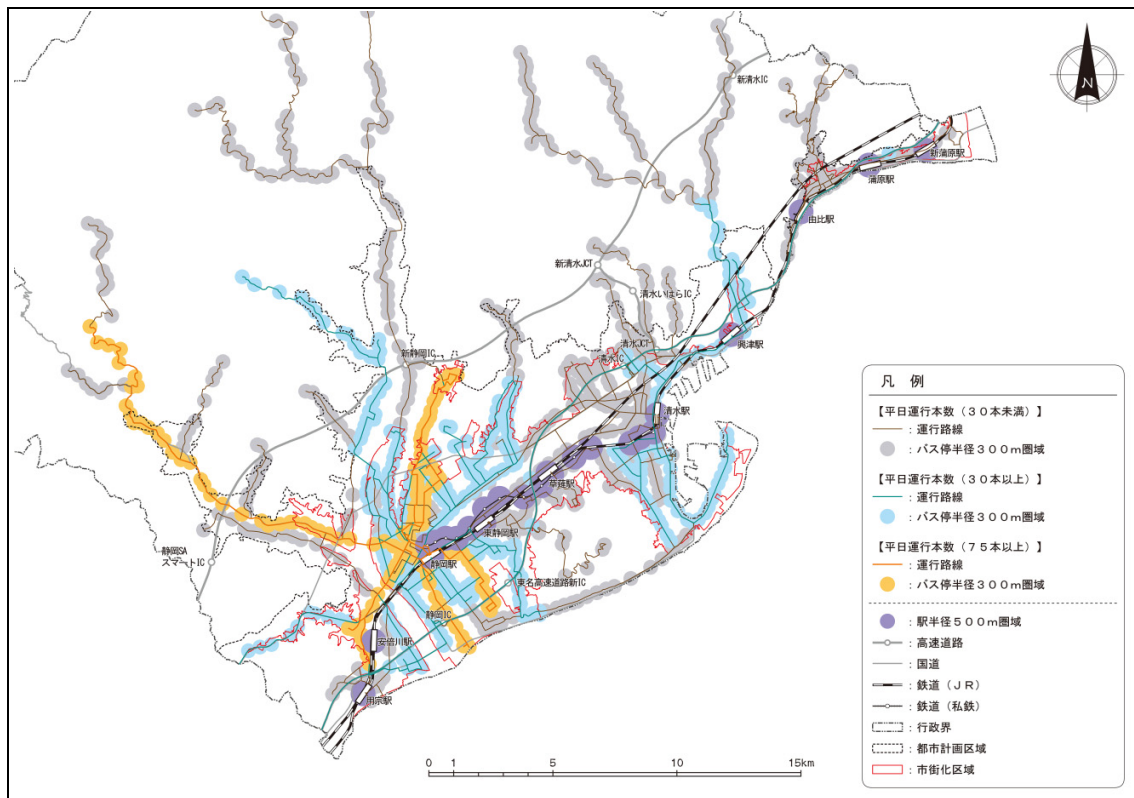


《静岡都市圏の広域的な人の流動》



(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。

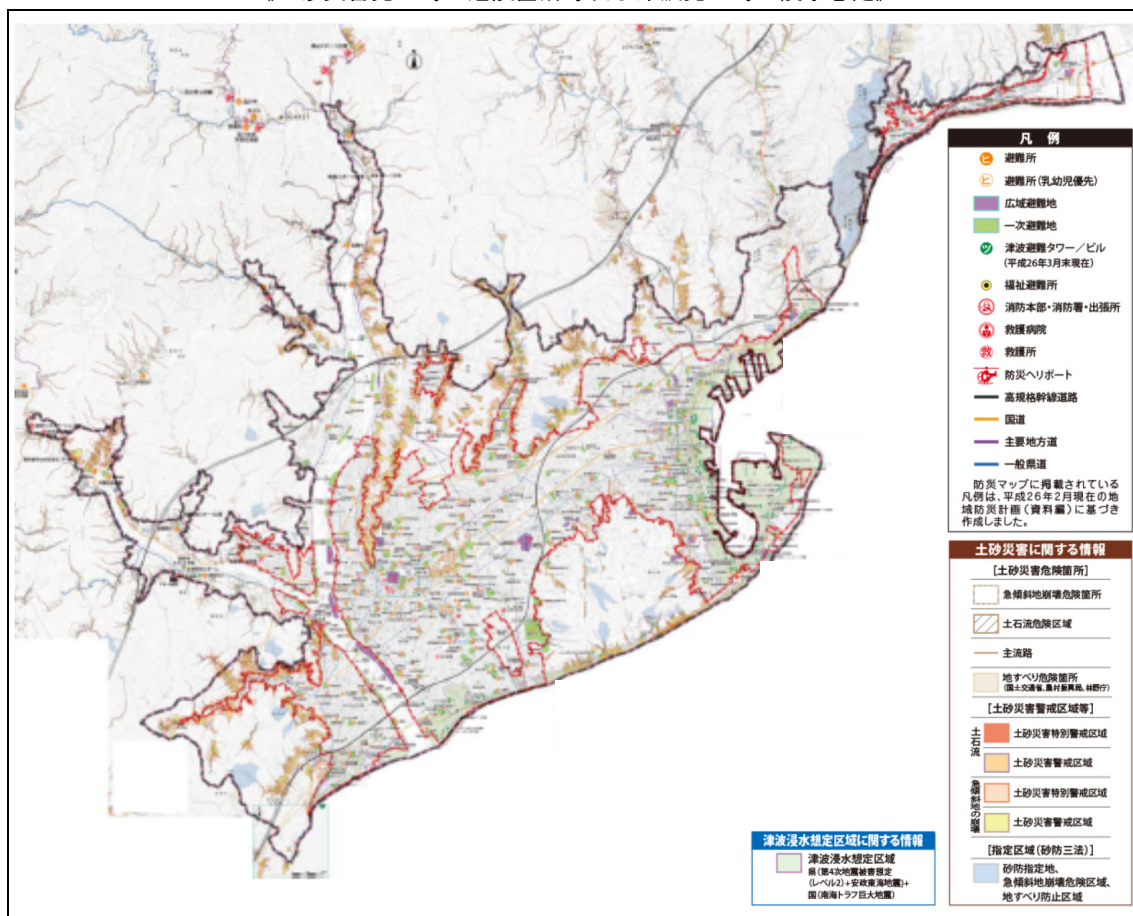
また、近年の大雨による、土砂災害や水害が発生しやすい地域があります。

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。

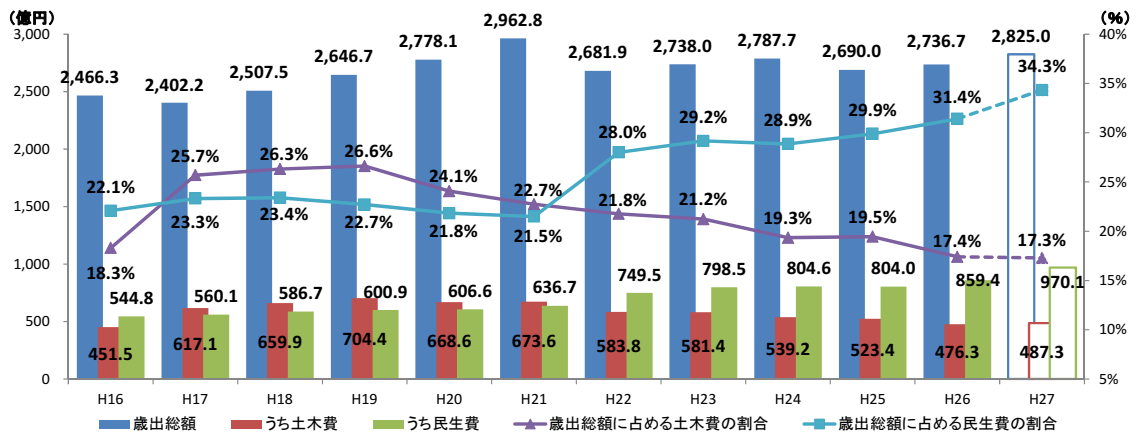
このような中、高度経済成長期からバブル期にかけて集中的に整備された道路や公園、下水道、教育施設、市営住宅などの公共施設は、今後、一斉に更新時期を迎えることから、維持更新費の増大が見込まれています。

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。

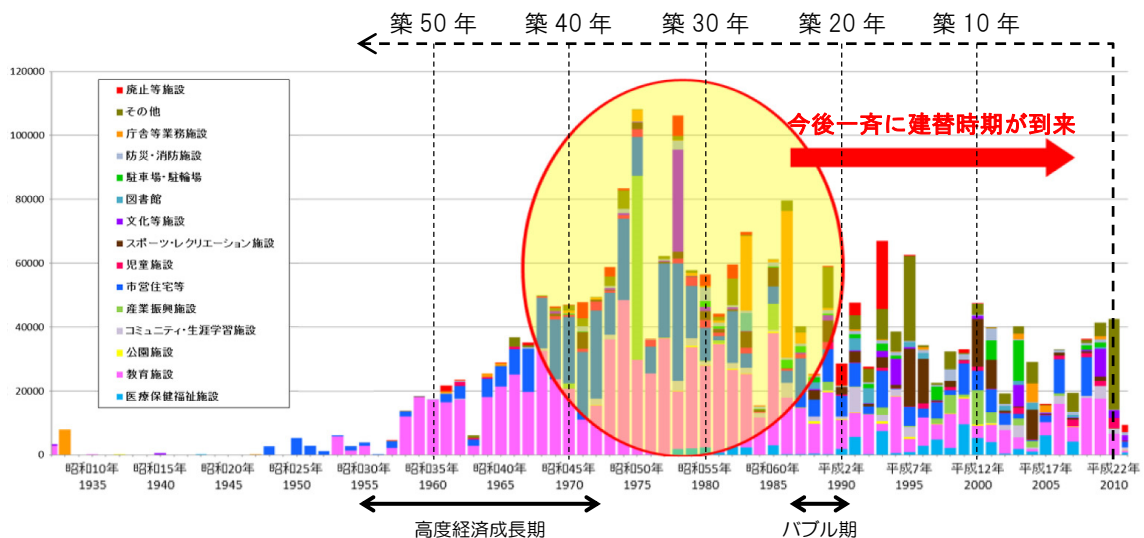
そのため、都市の持続性や発展性を見据え、既存の公共施設の複合化・集約化や、都市基盤施設の有効活用・適正管理などによる都市経営の効率化と、選択と集中による公共投資の重点化などが求められています。

《歳出総額（一般会計）に占める土木費・民生費の割合》



※H15～H26は決算額、H27は予算額
(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。

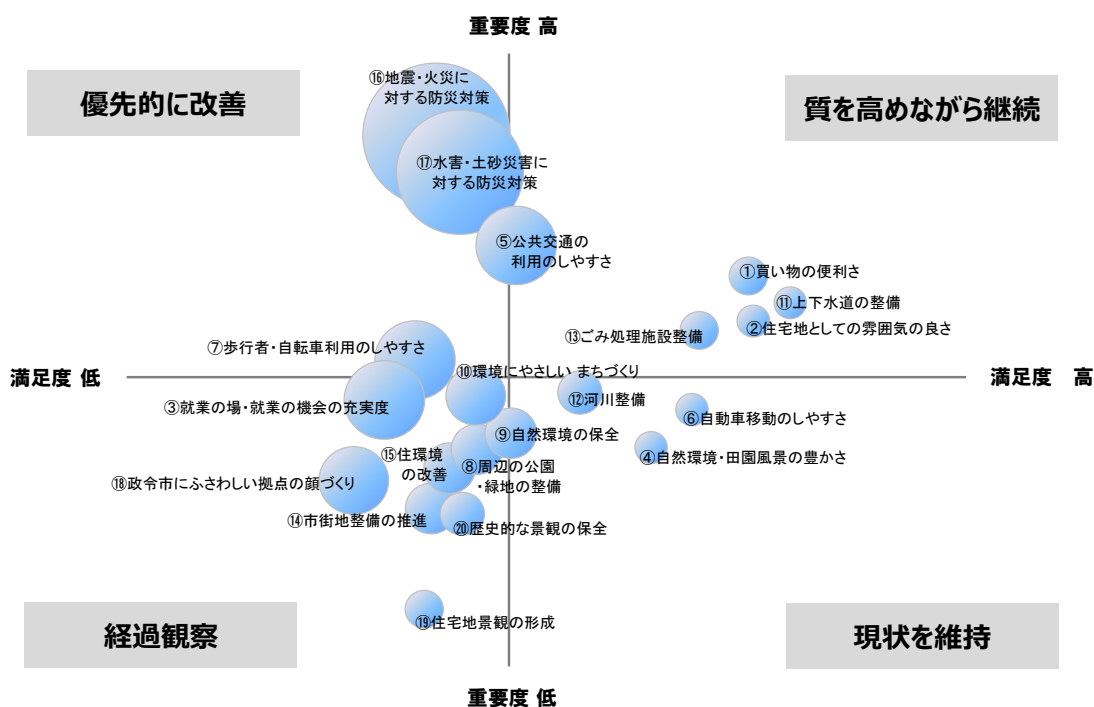
また、各区で実施したパネル展示等におけるアンケート結果では、将来的に住みたい居住環境として、「中心部で街なか居住」や「主要な公共交通軸沿線の利便性の高い居住」、「駅周辺やバス利用圏で多様な居住」を挙げる意見が多く、全体の 2/3 を占めています。

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

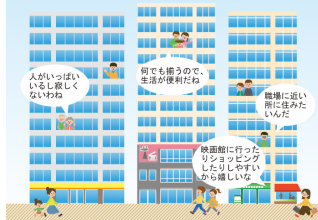
- ・「現在の満足度」と「今後の重要度」について、それぞれ5段階の選択肢を設け、「満足・重要」を2点、「やや満足・重要」を1点、「普通」を0点、「やや不満・あまり重要でない」を-1点、「不満・重要でない」を-2点と点数化し、算出した平均点を基に作成した散布図になる。また、グラフに示す円の大きさは、各施策の満足度の平均点と重要度の平均点の差の大きさを表したものになる。
- ・各々の項目の位置により、次のように捉えることが可能である。
 - 質を高めながら継続：市民が重要と感じているが満足度も高い分野
 - 優先的に改善：市民が重要と感じているが満足度が低く優先的に解決する必要がある分野
 - 経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

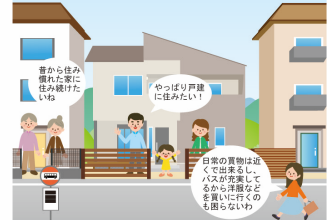
①中心部で街なか居住



②主要な公共交通軸線の利便性の高い居住



③駅周辺やバス利用圏で多様な居住



④郊外住宅地でゆとりある居住



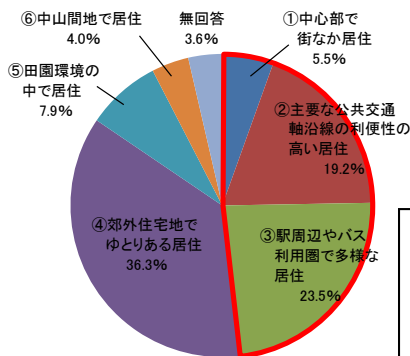
⑤田園環境の中で居住



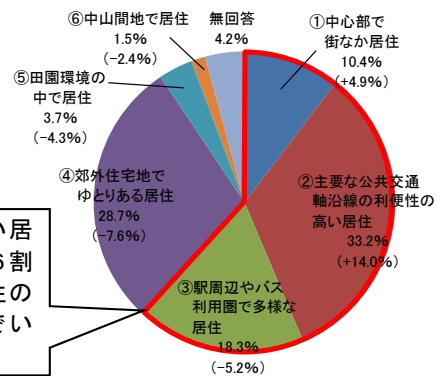
⑥中山間地で居住



《現在お住まいの居住環境》



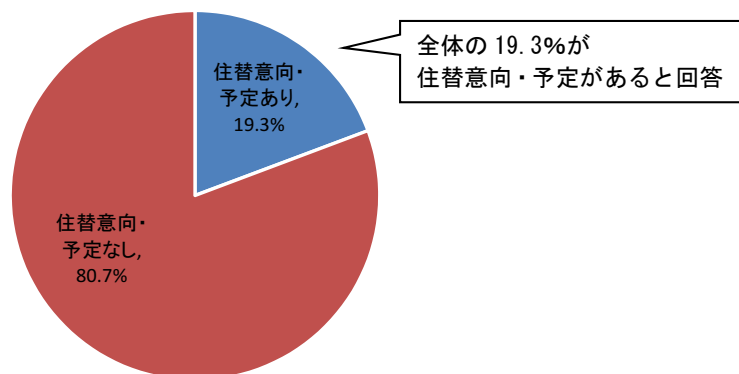
《将来的に住みたい居住環境》



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。

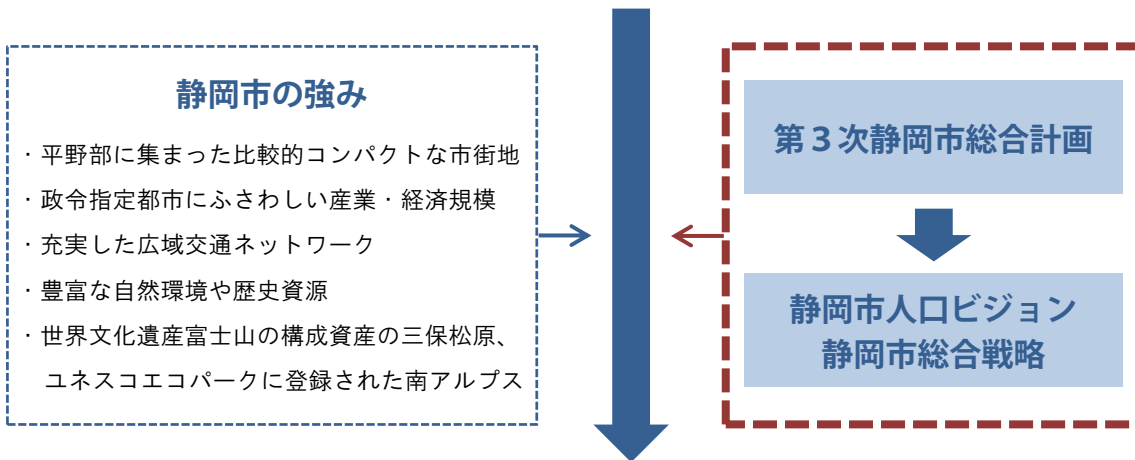
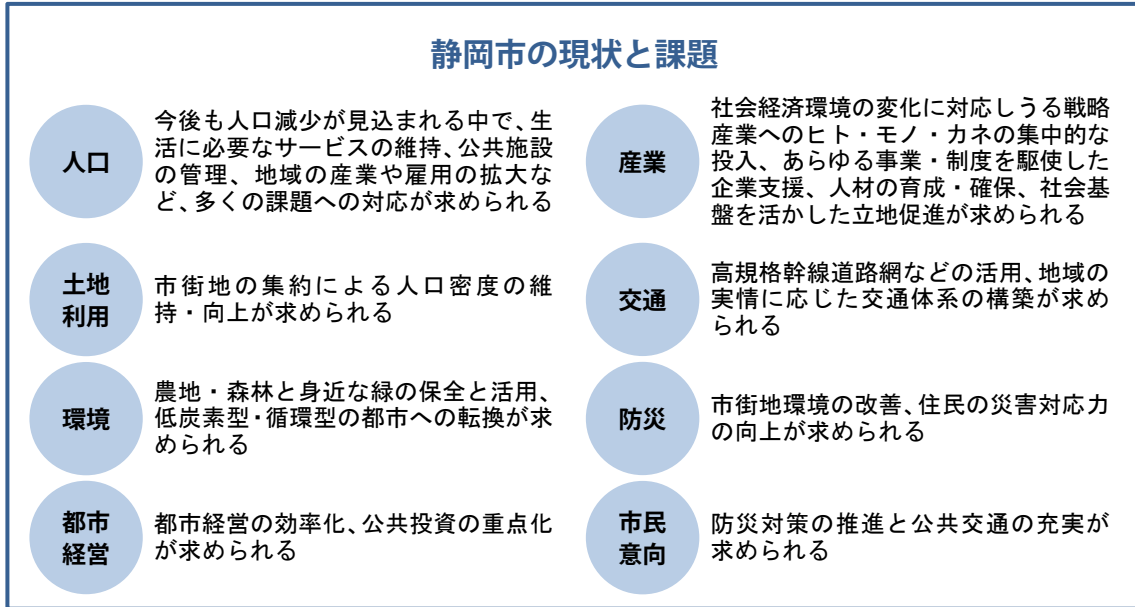


(出典：「平成24年度静岡中部都市圏総合都市交通体系調査業務 住民交通意識アンケート調査」を基に作成)



1-3. 静岡市に求められる都市の姿 カタチ

「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 カタチ を示します。



静岡市に求められる都市の姿 カタチ

- ◆ 『「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 カタチ 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 カタチ 姿づくることが求められています。



《第3次静岡市総合計画、静岡市総合戦略の概要》

第3次静岡市総合計画

～ まちづくりの目標 ～

「世界に輝く静岡」の実現

～ 目指す都市像 ～

素晴らしい歴史や文化を自慢できる
「歴史文化のまち」の実現

健康で長生きできる生活を満喫する
「健康長寿のまち」の実現

～ 第3次静岡市総合計画の成果目標 ～

「平成37年（2025年）に総人口70万人を維持」

～ 「人口70万人維持」実現のための「2つの政策群」 ～

「創造する力」による都市の発展
(産業・経済の振興)

「つながる力」による暮らしの充実
(安心・安全の確保)



人口減少と人口減少に伴う地域経済の規模の縮小に対応し、未来を切り開いていくことを目的に、第3次静岡市総合計画に位置付けられた施策を補強し、さらに加速させるために必要な事業を盛り込み、総合的に人口減少対策に取り組む。

静岡市人口ビジョン・静岡市総合戦略

～ 人口の将来展望・戦略体系 ～

2025年に
総人口70万人
を維持

- 1 「まち」の存在感を高め、交流人口を増やす
- 2 「ひと」を育て、「まち」を活性化する
- 3 「しごと」を産み出し、雇用を増やす
- 4 移住者を呼び込み、定住を促進する
- 5 女性・若者の活躍を支え、子育ての希望をかなえる
- 6 時代に合った「まち」をつくり、圏域の連携を深める

(出典：第3次静岡市総合計画、静岡市総合戦略)



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：IC

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、建築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。