



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}つづ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}つづ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。

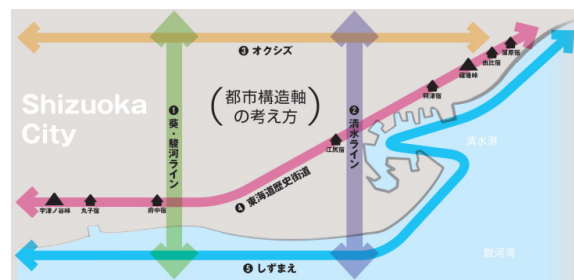
集約連携型都市構造

『集約連携型都市構造』の概念図



【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、それぞれの特色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。

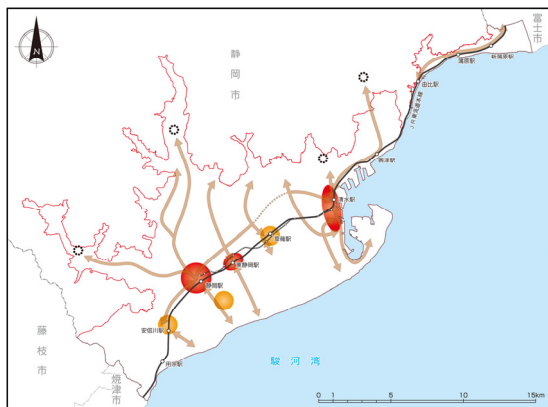


2 集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化

“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。

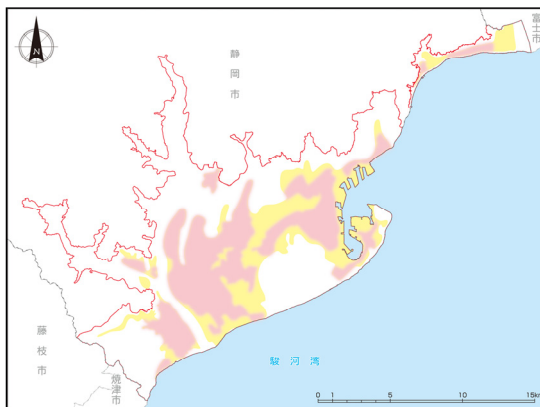
集約化拠点と軸を構成する要素

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

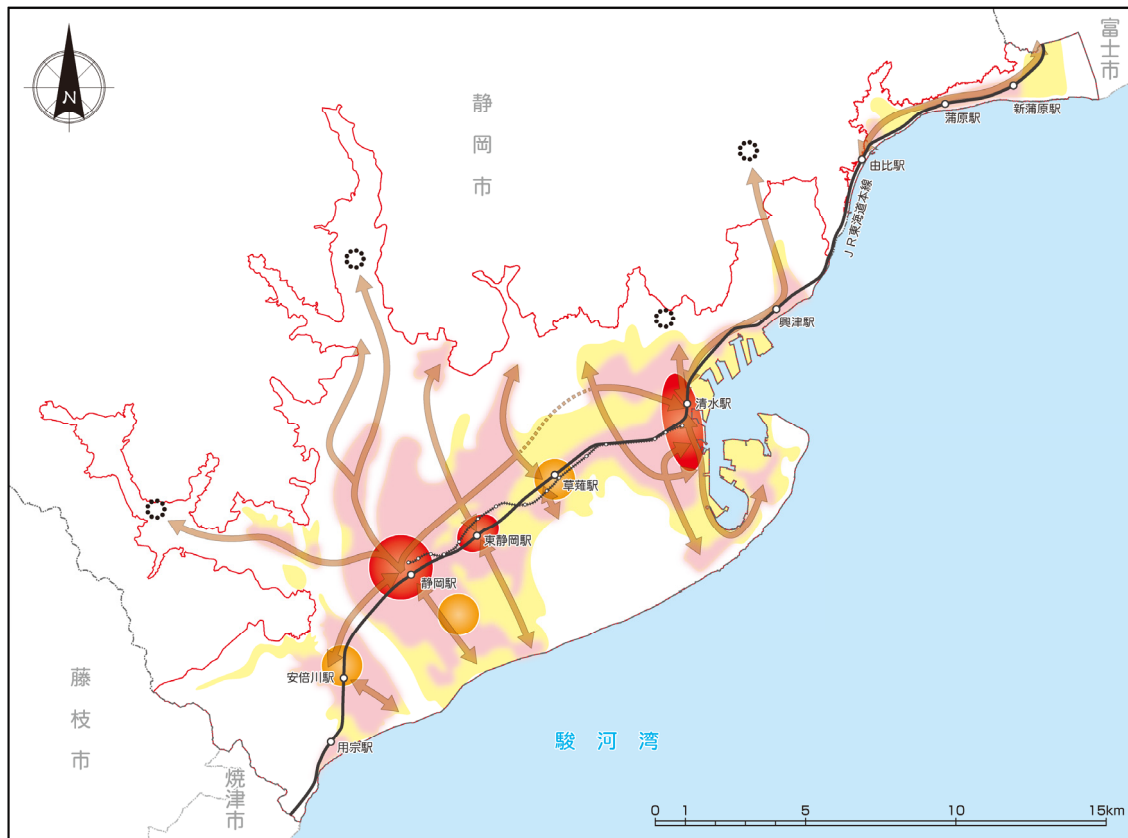


集約化ゾーンを構成する要素

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

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

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。

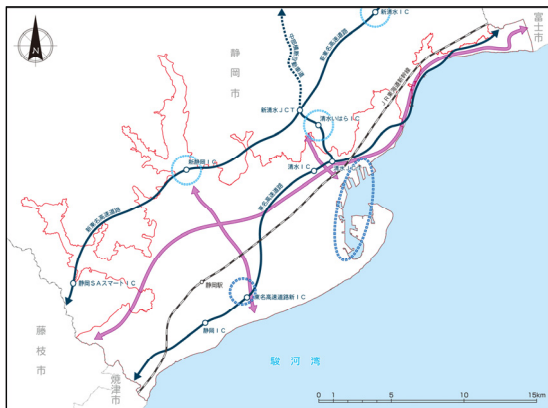


3 広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用

“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

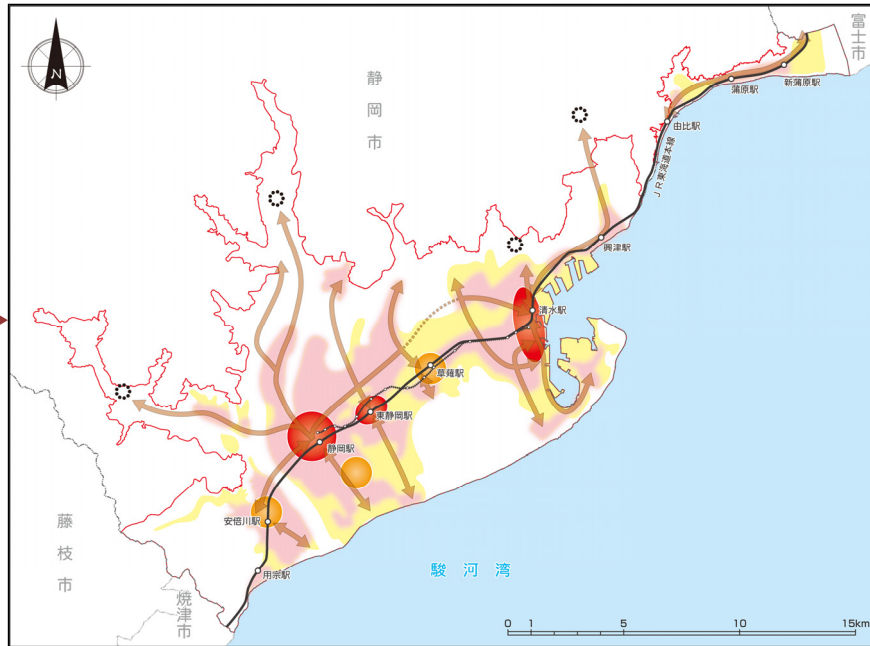
	自然調和ゾーン	自然調和ゾーンとは、農地・山林等の自然環境を保全するエリアです。
---	---------	----------------------------------



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】



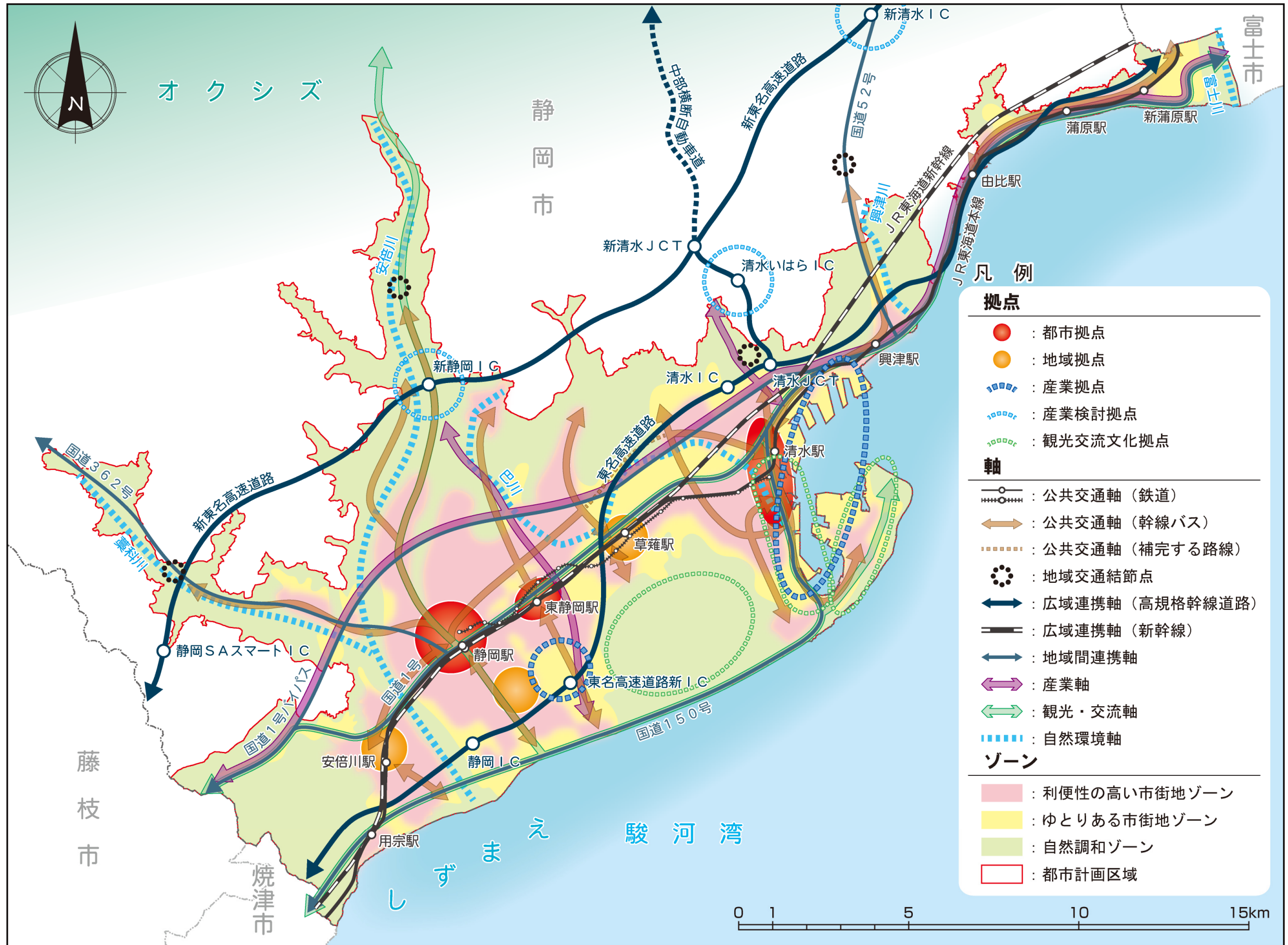
【広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用】



都市構造軸
(第3次静岡市総合計画)


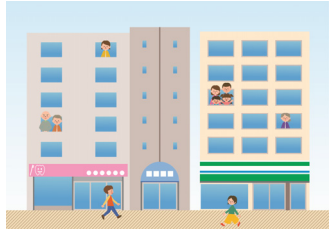



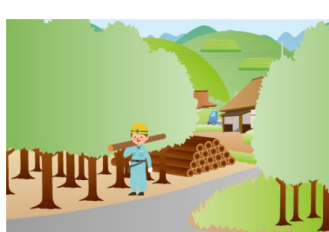


【集約連携型都市構造図】



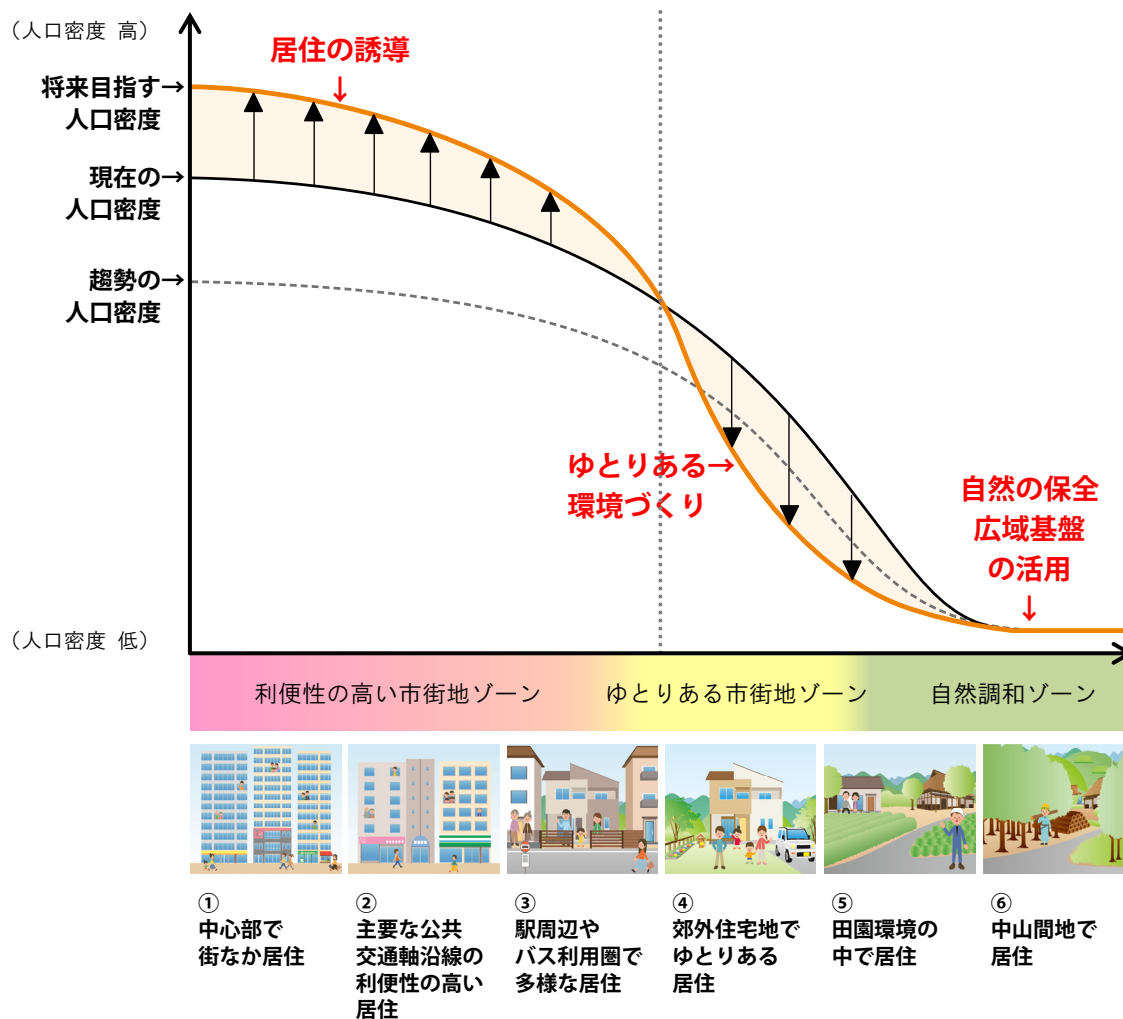
5 ライフスタイルの多様性の創出

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 	



《人口密度のメリハリがある都市（利便性の高い地域への居住誘導）のイメージ》



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めます。

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。

3-2. 集約連携型都市構造の形成方針

1 拠点

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 I C 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。

