

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。

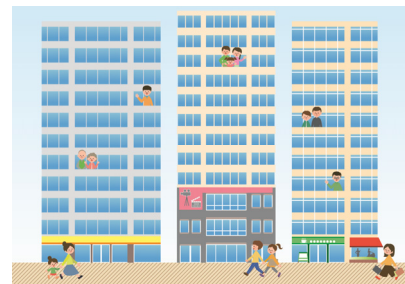
- 街なかや鉄道駅周辺、バス利用圏などの公共交通の利便性の高い地域に、居住の誘導と生活に必要な機能を集積し、人や環境に優しく、誰もが快適に暮らせるコンパクトな市街地の形成を進めます。
- 産業・経済活性化を牽引し、交流を促進するため計画的な土地利用の誘導を図ります。

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。



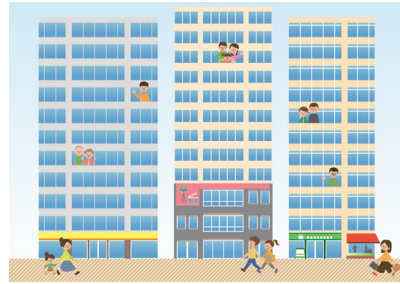


②商業系市街地の形成方針

■中心部での便利な街なか複合地（商業系）

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、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。

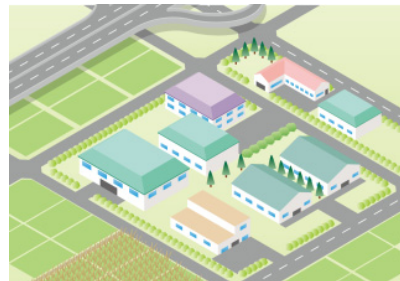
東名高速道路新I C周辺は、新たな産業導入に向けた整備を推進します。



■産業検討地

新東名高速道路のI C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

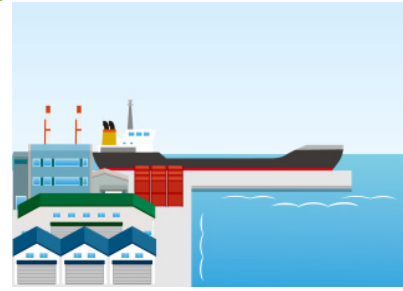
国際物流の拠点である清水港臨海部は、ロジスティクス*4 産業や製造業の集積を推進し、物流機能の集約と拠点化を図ります。また、機能拡張のため立地機能の規制緩和等の検討を進めます。

■ 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

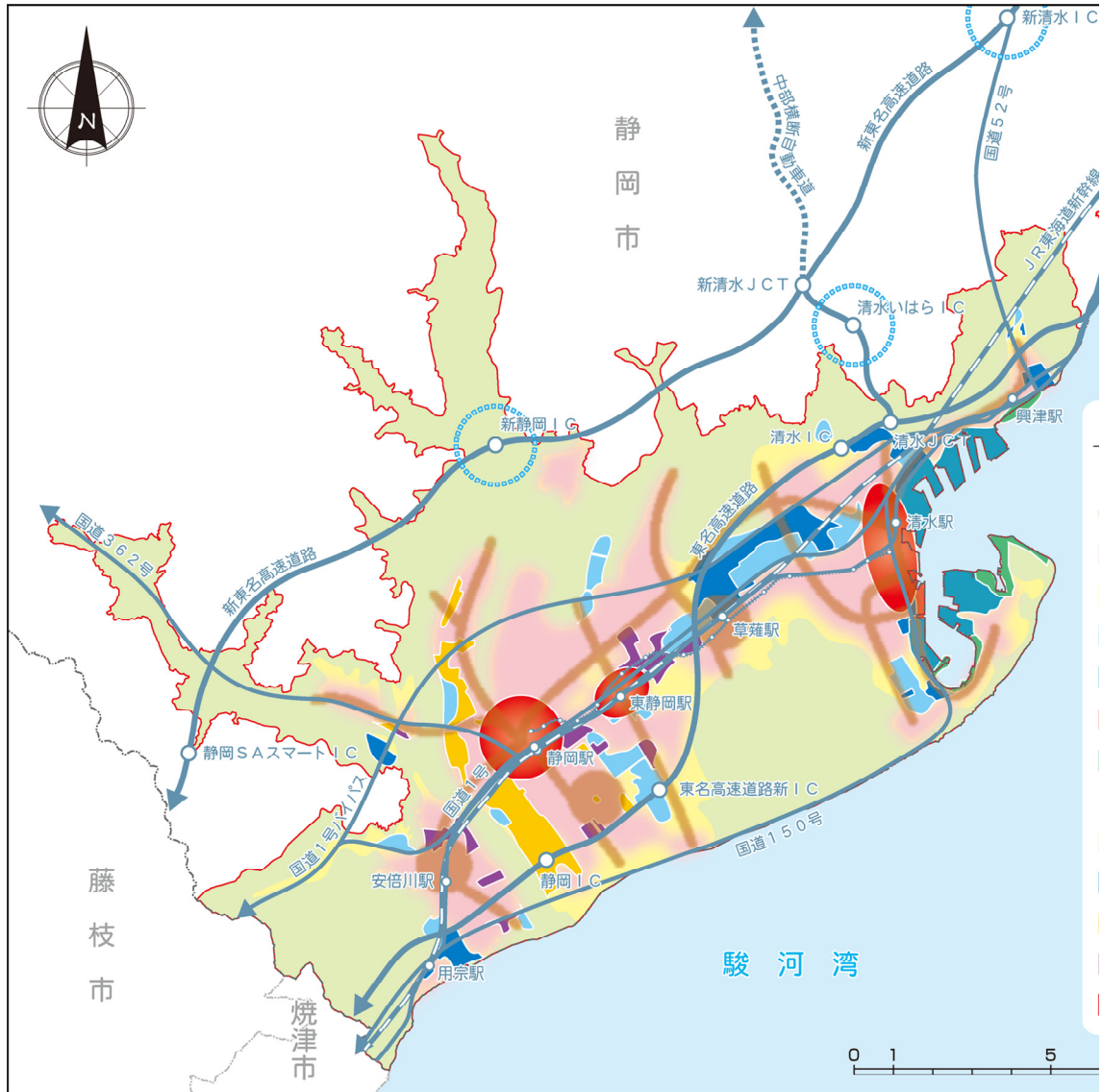
集落地は、自然環境と調和した良好な住宅地として保全します。農地や山林は、貴重な生産・環境資源として積極的な保全を図ります。

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》





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新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めます。

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

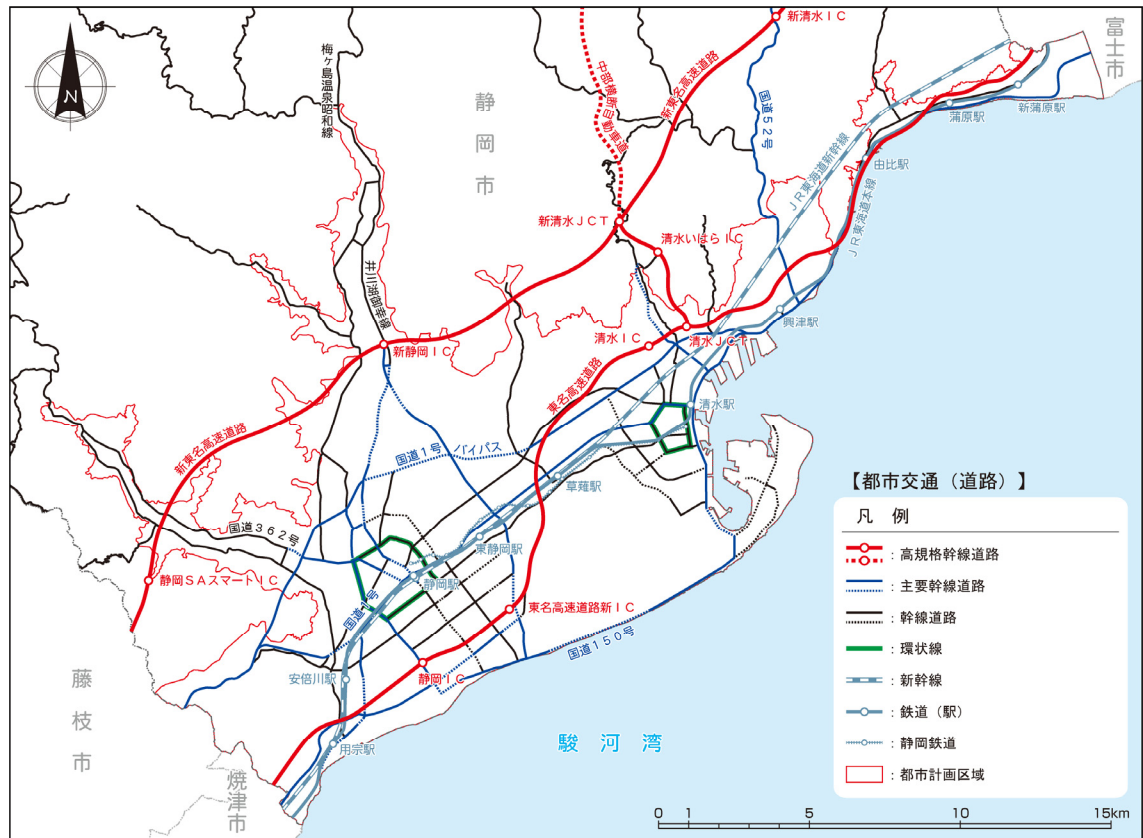
自転車利用は、「静岡市自転車利用計画」を推進し、「ハード・ソフト・マインド^{*16}」の3つの観点から自転車施策を総合的に展開し、利用の促進を図ります。



《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。

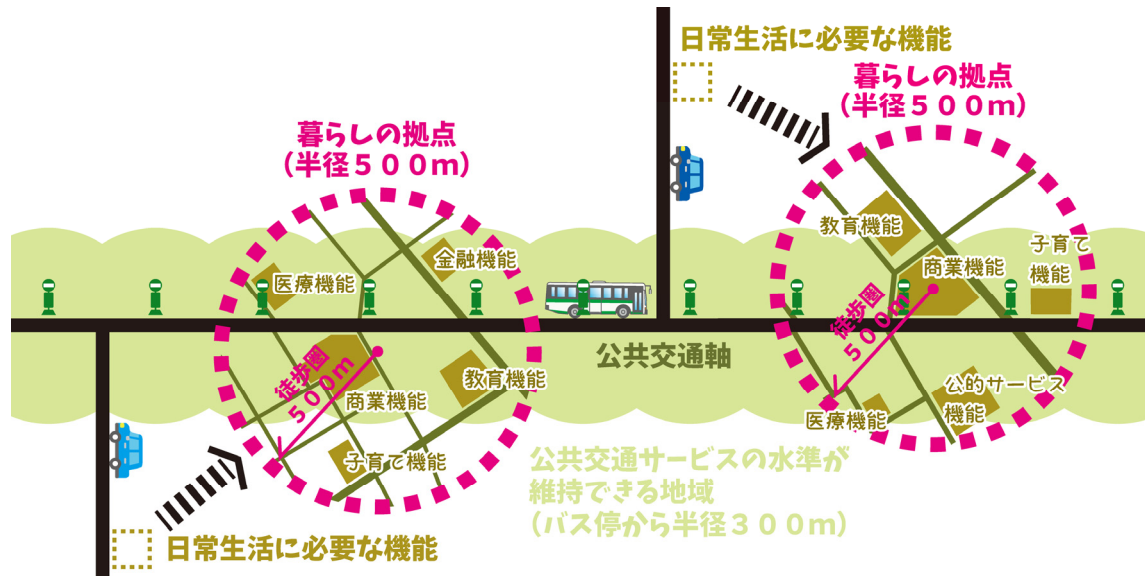
■地域拠点

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。

《暮らしの拠点のイメージ》



※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

暮らしの拠点の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。



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

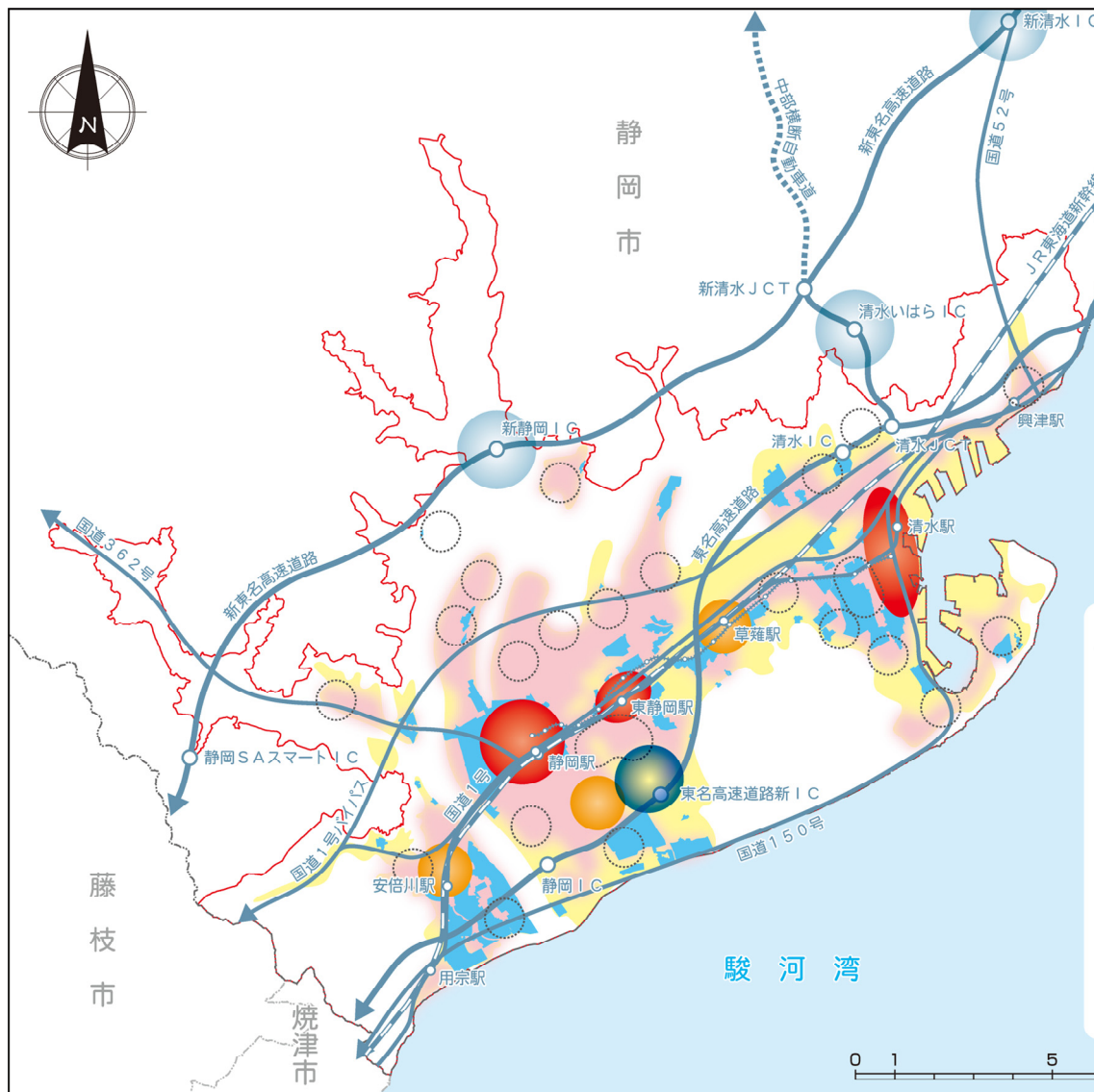
東名高速道路新IC周辺は、周辺環境や地区状況等に配慮し、土地区画整理事業等によって産業集積及び交流の場としての都市基盤整備を推進し、地域経済の活性化や雇用増進につなげるよう積極的な企業誘致を推進します。

■ 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
5
6
7
8

市街地整備



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・清水清見瀧公園等は、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り組めます。

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。



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。
- 市民の主体的な取り組みをはじめ、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なように、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

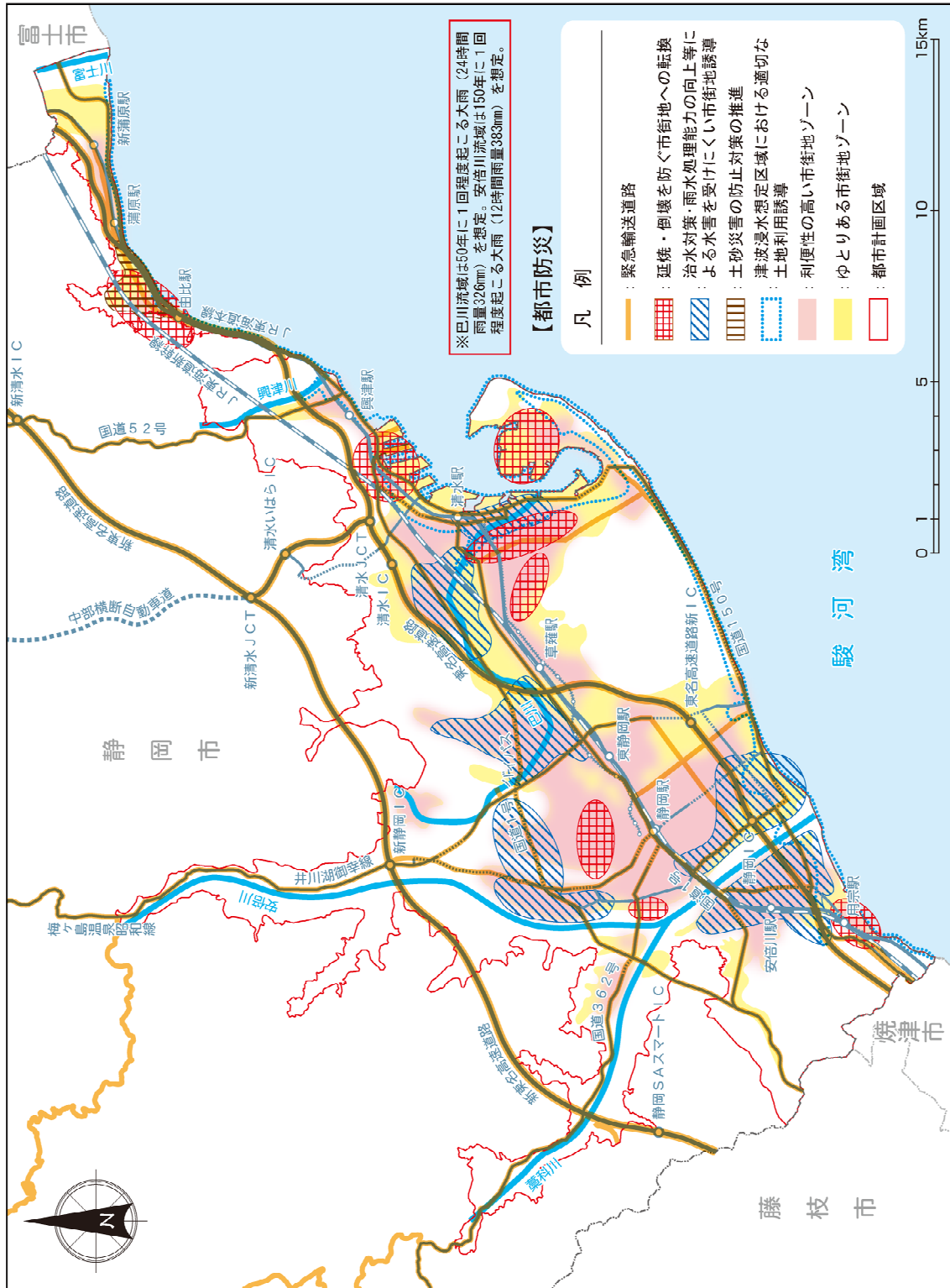
■自助・共助・公助の連携による地域防災力の高い地域づくり

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り、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

J R静岡駅周辺、J R清水駅周辺及びJ R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

J R安倍川駅及びJ R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落ち着いた景観の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。

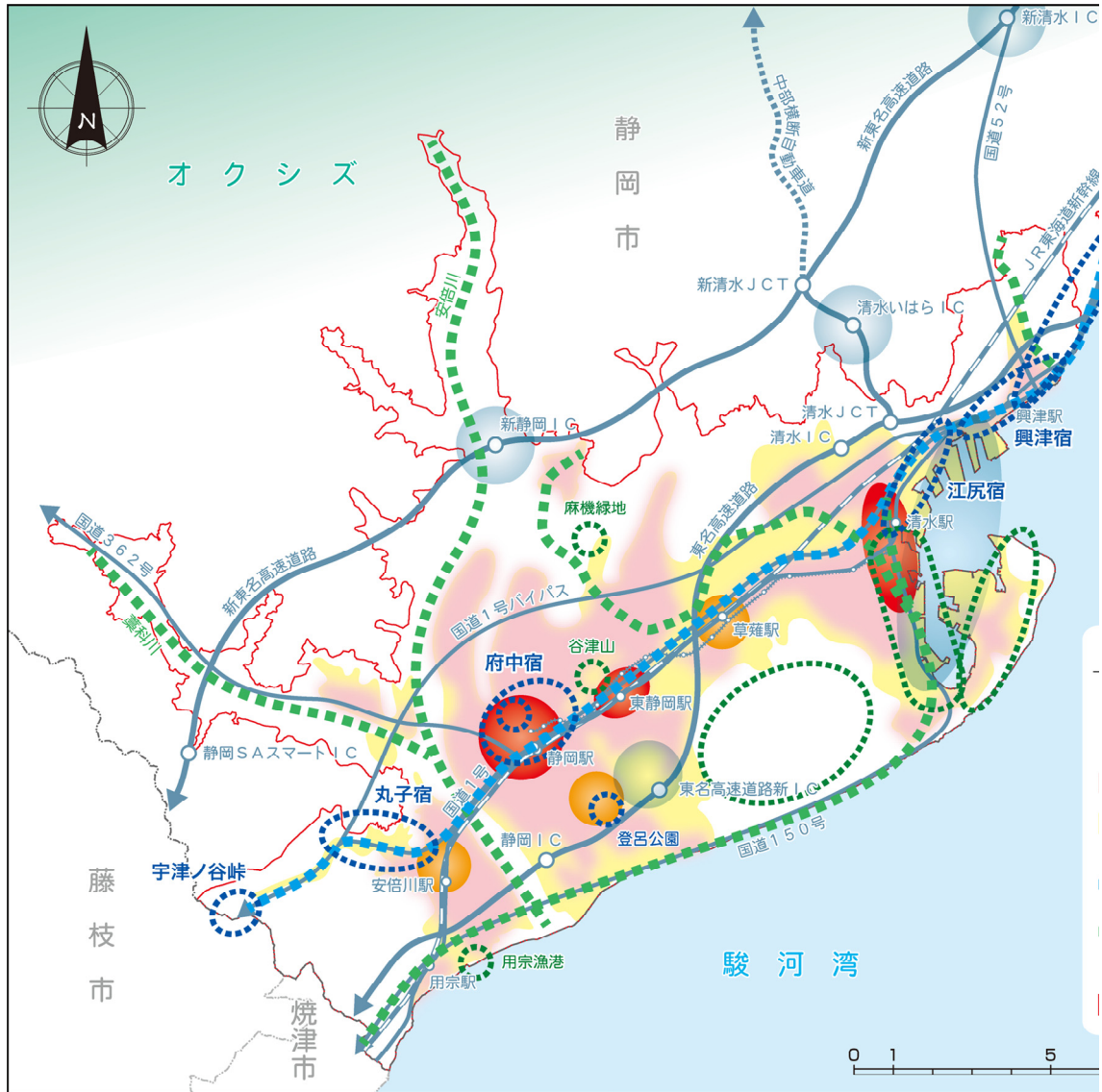
■自然景観の保全・活用

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。

■ 汚水処理施設整備の推進

汚水処理施設は、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枡等の設置を促進し、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めます。

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定める区域のこと。

*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地域のこと。

*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地域のこと。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こりがちである。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。