

第2章

まちづくりの方針

※この章は、静岡市都市計画マスタープラン、静岡市総合交通計画の内容を、一部更新して示しています。

2-1. 静岡市の現状と課題.....	8
2-2. 静岡市に求められる都市の姿 ^{カタテ}	20
2-3. まちづくりの基本理念と都市計画の目標.....	21
2-4. 目指す将来都市構造.....	23
2-5. 集約連携型都市構造の形成方針.....	28
2-6. 集約連携型都市構造を支えるための交通ネットワーク.....	31



2-1. 静岡市の現状と課題

(1) 人口

総人口は、2020年の約68.4万人から2040年推計値で約58.4万人となり、約10.0万人（約15%）の減少が予測されます。

人口減少・少子高齢化

- ・人口減少が続き、2040年には2020年の8割強まで減少と見込まれています。また、高齢化も進み、2030年には3人に1人が高齢者になると見込まれています。（図-1参照）
- ・一方、現在の人口密度^{*1}をみると、市街化区域内は、工業系用途地域^{*2}のエリア等をのぞき、多くのエリアで40人/ha（都市機能が維持される一つの目安）を超えています。（図-2参照）

世帯数

- ・世帯数はまだ増加傾向にある一方、1世帯あたり人員は減少傾向で2020年の約2.4人は、1970年の6割となっています。（図-3参照）

空き家率

- ・本市の住宅ストック約33.3万件のうち、その1割弱の約1.4万件が、二次的・賃貸用・売却用でもない空き家となっています。（図-4参照）

転出・転入

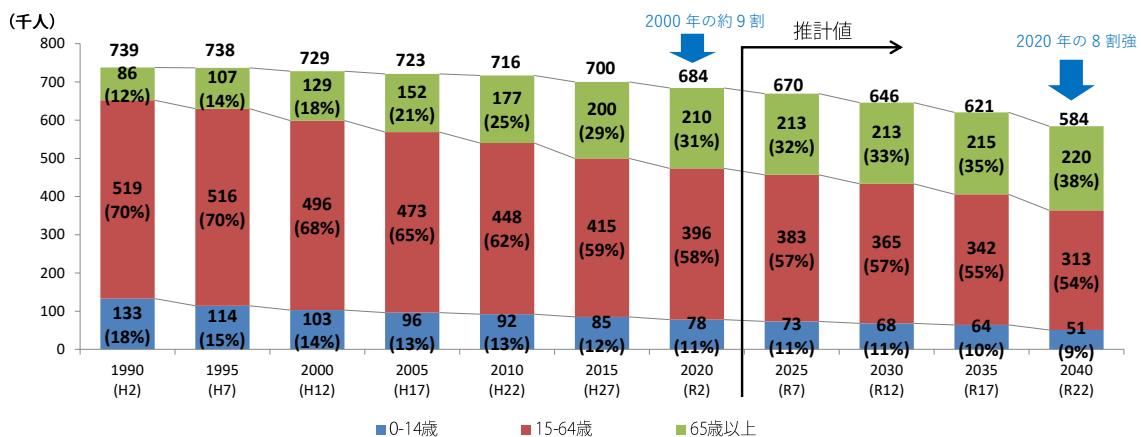
- ・人口の転出入は、概ね転出超過が続いています。（図-5参照）
- ・転出入先は、関東・中部との移動が多く、関東には大幅な転出超過となっています。（図-6参照）

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、市街化区域内の人口密度は一定程度あるものの、今後も続くと見込まれる人口減少や少子高齢化等により、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。

このため、定住人口^{*3}の維持・向上と、周辺都市間の交流人口^{*4}・関係人口^{*5}の増加に向け、公共交通が便利な地域に日常生活に必要な商業等の施設を集約^{*6}することや、多様なライフスタイル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。

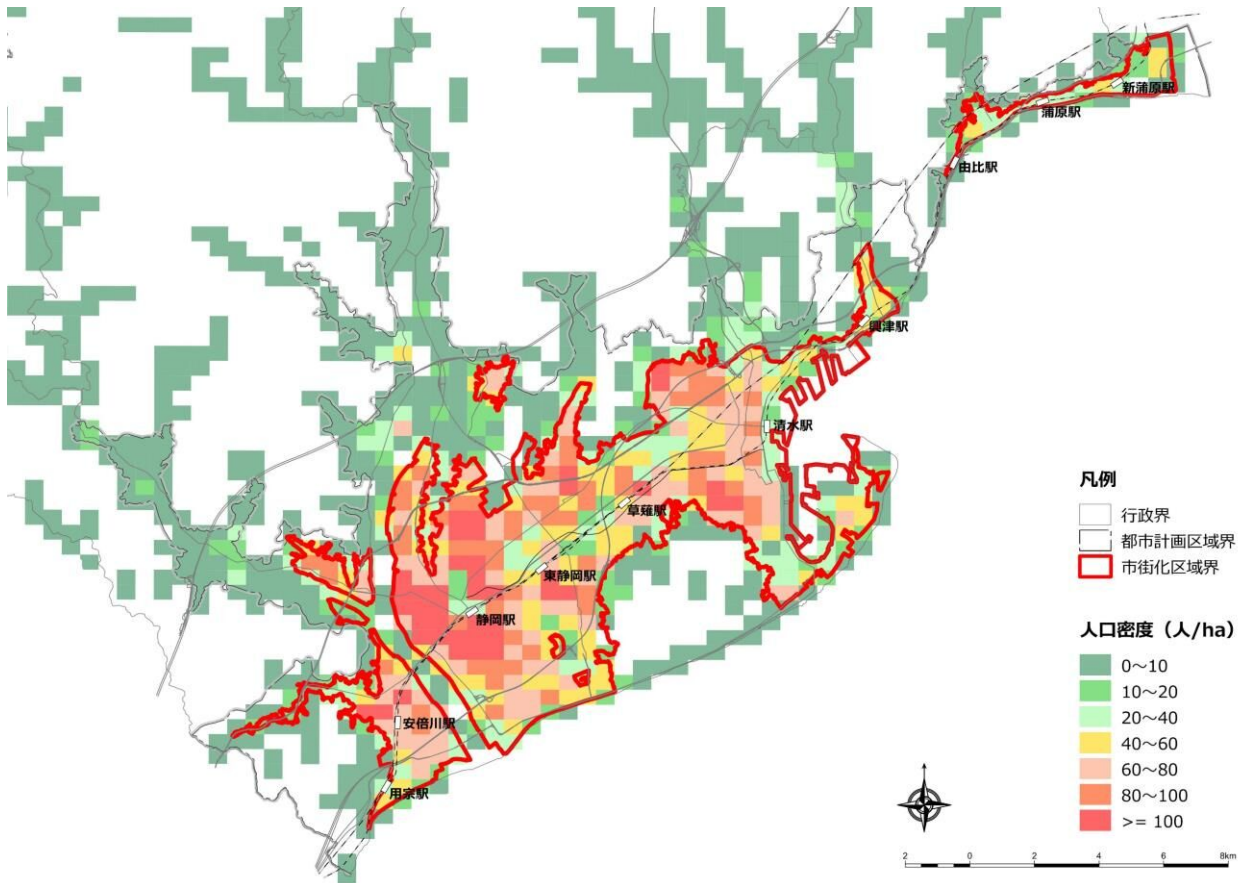
《図-1 年齢区分別将来推計人口※》



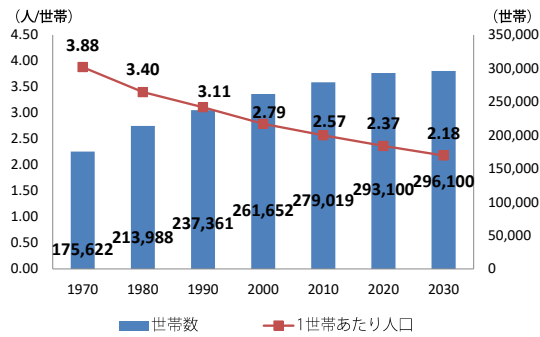
（出典：国勢調査2020及び国立社会保障・人口問題研究所資料2017を基に作成）

※ 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です。

《図 - 2 人口密度》

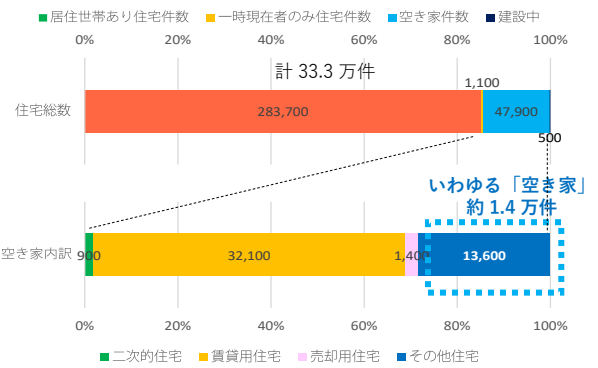


《図 - 3 世帯数と1世帯あたり人口の推移と将来見通し》



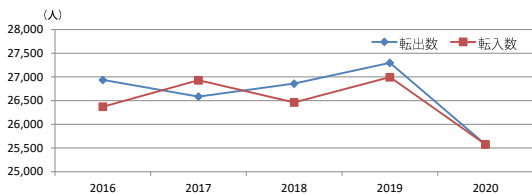
(出典：国勢調査2020、
国立社会保障・人口問題研究所資料2017を基に作成)

《図 - 4 住宅ストックと空き家率》



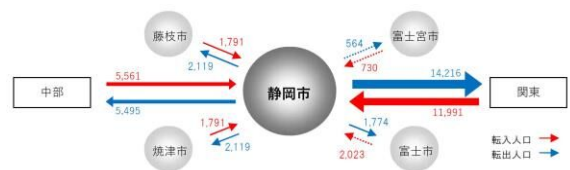
(出典：住宅・土地統計調査2018を基に作成)

《図 - 5 直近5年間の転出・転入状況》



(出典：静岡市統計書2020を基に作成)

《図 - 6 転出入先》



(出典：国勢調査2020を基に作成)

(2) 産業

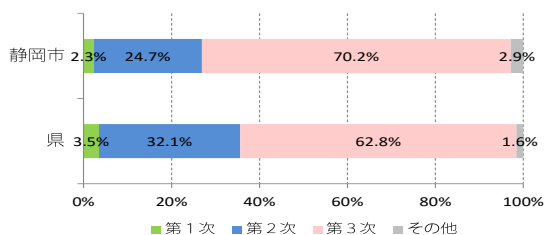
産業別の従業者数・総生産額ともに、第3次産業*7が約7割を占めており、第3次産業の割合が高くなっています。

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・年間販売額とともに2012年に大きく減少し、その後、回復傾向にあります。事業所数は減少傾向にありますが、従業者数・製造品出荷額は近年増加傾向にあります。観光レクリエーション客は2013年以降は減少傾向にある一方、観光宿泊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

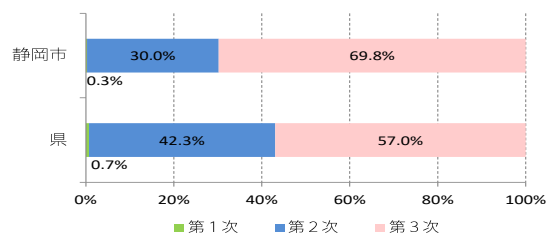
本市の産業は、工業や観光交流で増加傾向にあることから、今後の進展が期待されています。一方、既存の産業の維持・育成と、工業に関連した産業や観光交流など、本市の経済を牽引する産業の立地促進が求められています。

《産業別の従業者数》



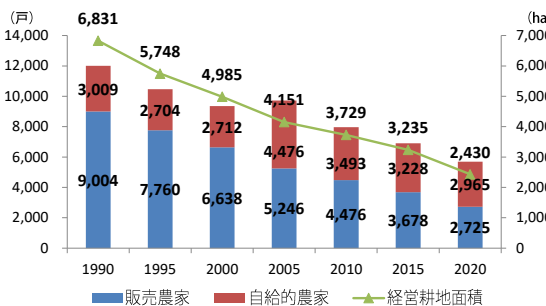
(出典：国勢調査2020を基に作成)

《産業別の総生産額》



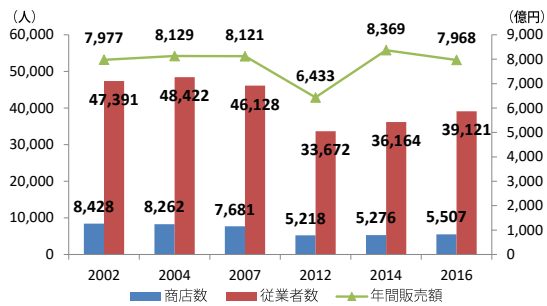
(出典：しずおかけんの地域経済計算2019を基に作成)

《農家戸数・経営耕地総面積の推移》



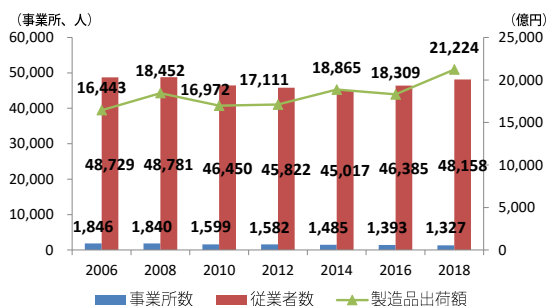
(出典：農業センサス2020を基に作成)

《小売業商店数・従業者数・年間販売額の推移》



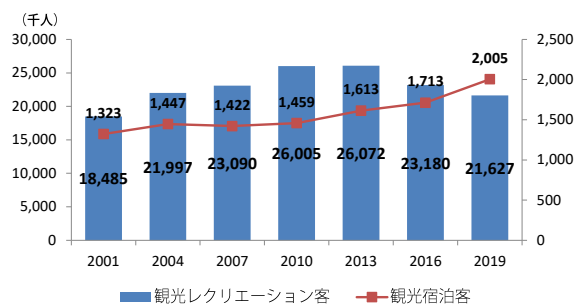
(出典：商業統計調査(2012まで)、経済センサス(2014から)を基に作成)

《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2020を基に作成)

《観光レクリエーション客・観光宿泊客数の推移》



(出典：静岡県観光交流の動向2020を基に作成)



(3) 土地利用

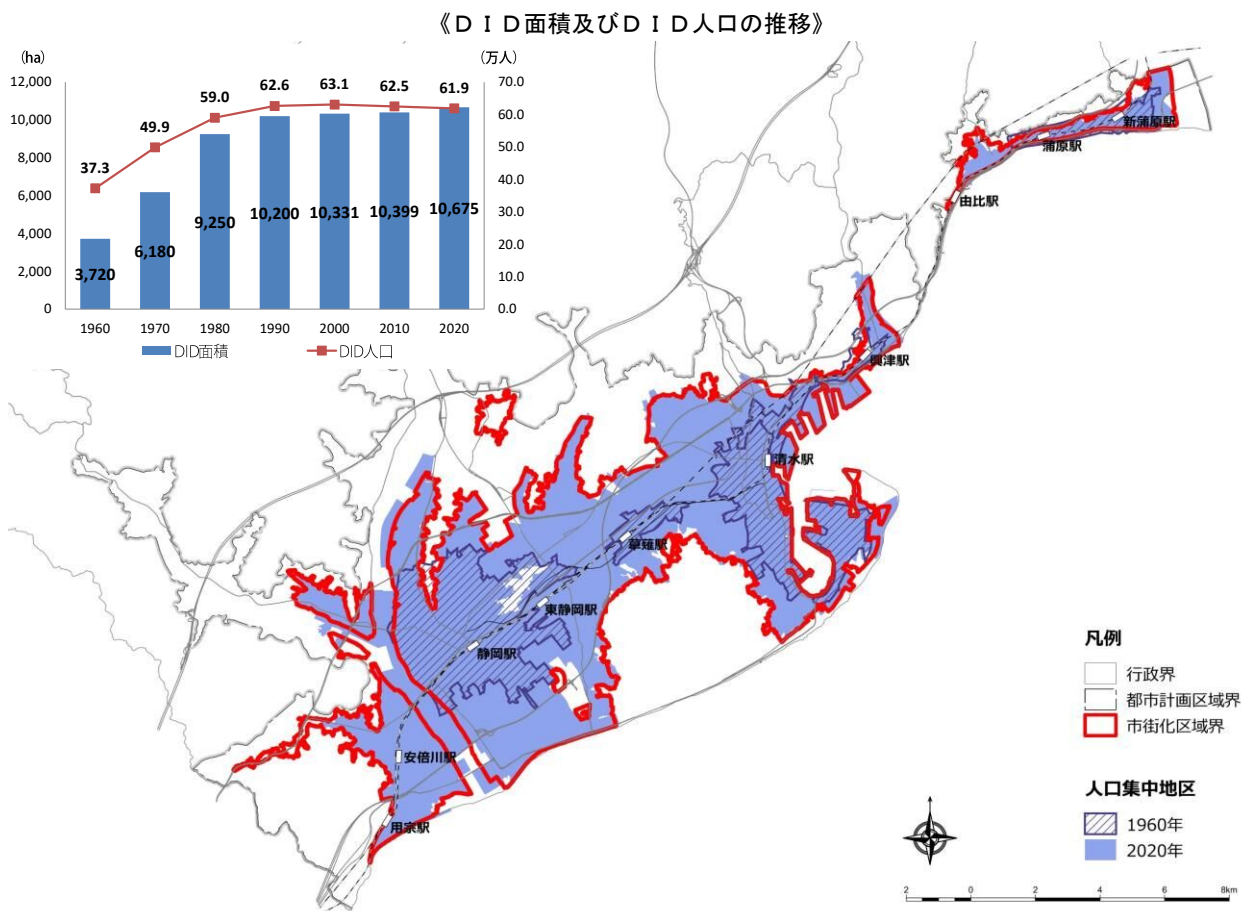
本市の地形は、山間部・丘陵部・平地部に分かれ、それぞれ森林、農地、宅地が中心的な土地利用となっています。市街化区域内をみると、都市的な土地利用（宅地、公共・公益施設用地、道路・鉄道）が90%以上を占めています。

D I D^{*8}は、1960年から2020年の60年間で、人口が約1.7倍、面積が約2.9倍と大幅に増加しています。D I Dの人口密度は、1960年の約100人/haから2020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

市街地は大半が都市的な土地利用がされているものの、市街地の拡散^{*9}、人口の低密度化^{*10}が進むことで、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。



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

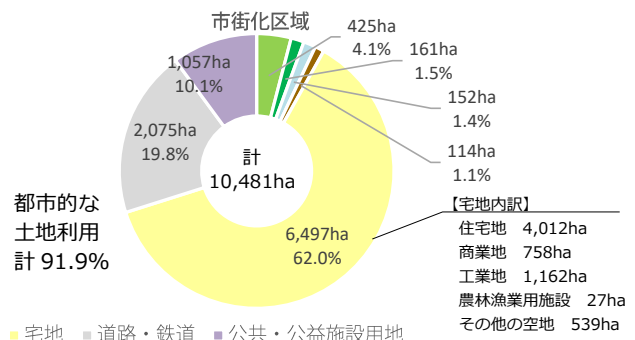
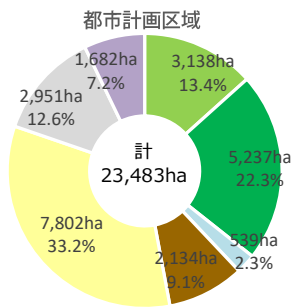
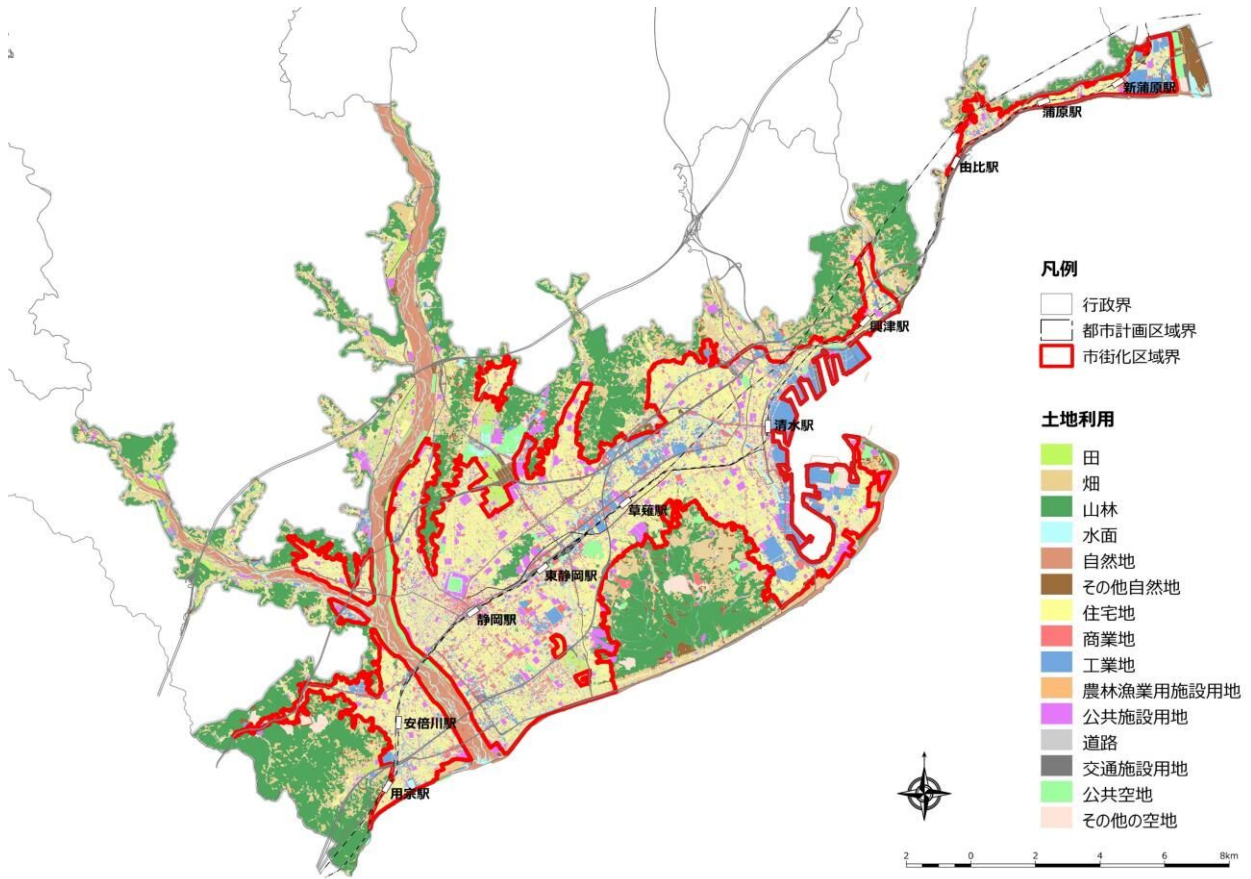
第6章

第7章

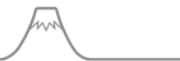
第8章

資料編

《都市計画区域内の土地利用状況》



(出典：都市計画基礎調査 2022 を基に作成)



(4) 交通

本市は、東西方向に横断する東名高速道路や新東名高速道路や、新たに通した中部横断自動車道等により、産業・経済活動や地域間交流のポテンシャルがさらに向上しています。今後、国道1号静岡バイパス清水立体や国道1号長沼交差点立体化等により、さらに交通の利便性・定時性が向上することが期待されます。

また、パーソントリップ調査^{*11}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。

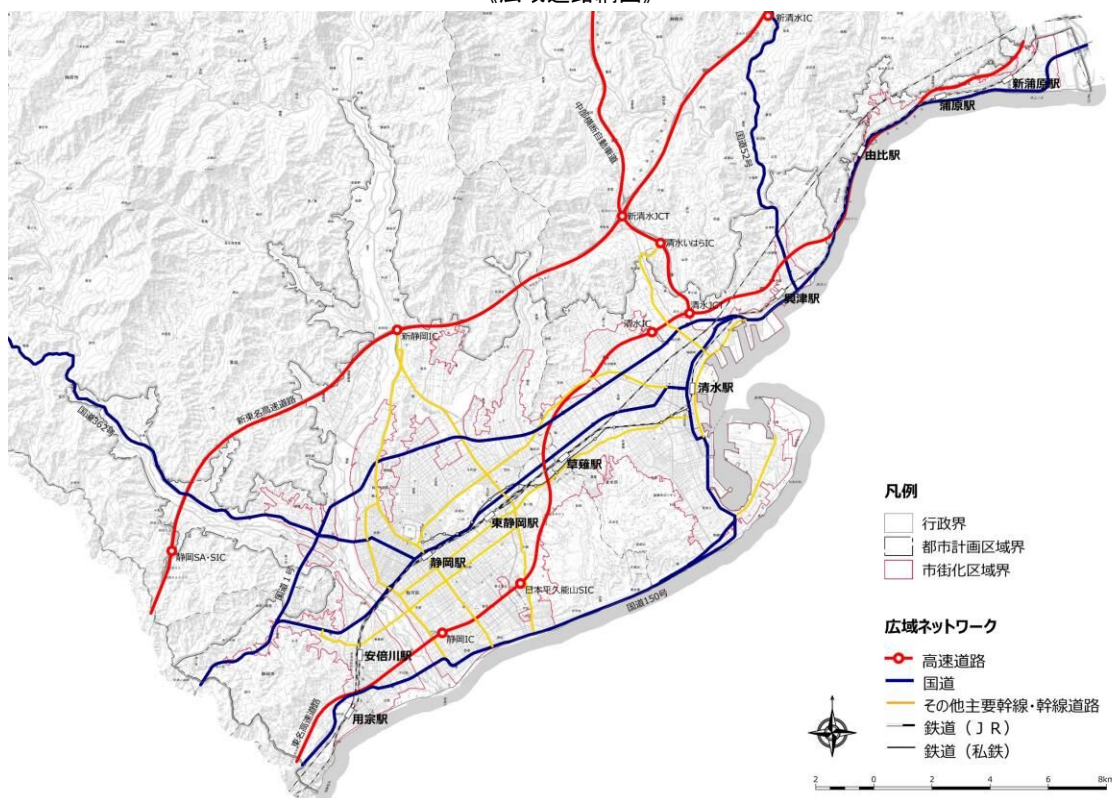
公共交通は、JR東海道新幹線やJR東海道本線、静岡鉄道静岡清水線による鉄道交通と、バス路線などによるバス交通で構成されています。バス路線は、人口集積がある地域で運行頻度が高い状況ですが、近年、コロナ禍^{*12}による利用者減少等により、一部路線では減便が進行しています。テレワーク^{*13}等の生活スタイルの変化による利用者減少、運転手確保の難しさ等から、今後もバス路線の減便は続くことが想定されます。

課題：高規格幹線道路網などの活用、都市構造や地域の実情に応じた交通体系の構築

高規格幹線道路網^{*14}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等において、そのポテンシャルの高まりに応じた活用が求められています。

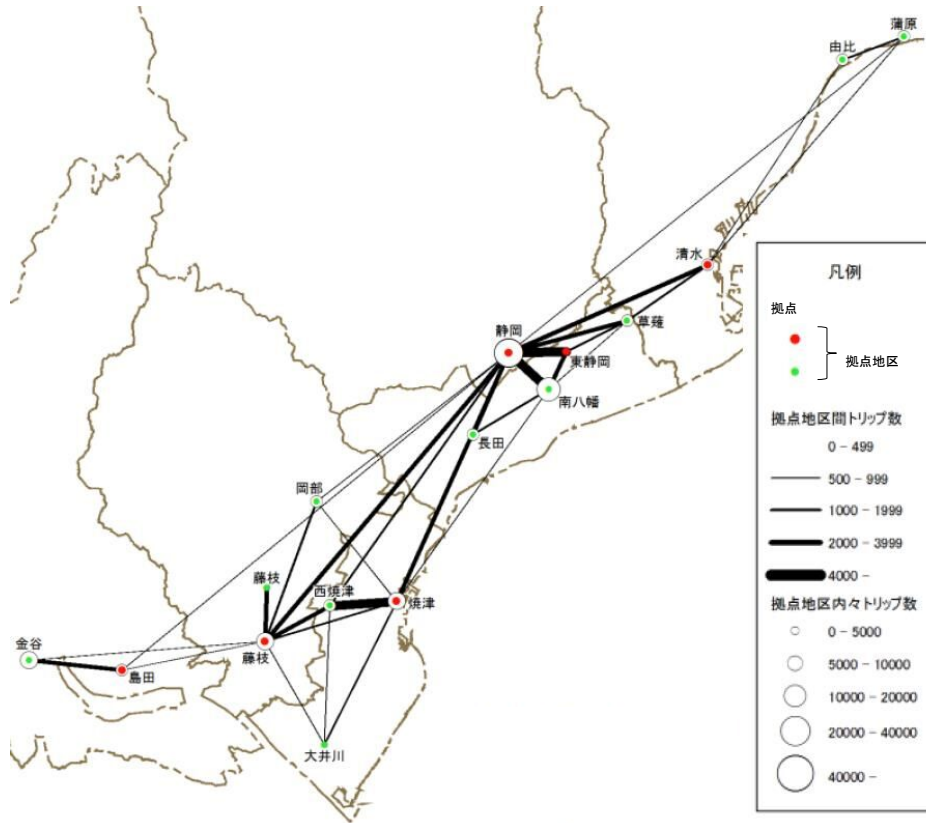
市内の公共交通は、人口集積がある地域や自動車利用の多い郊外部に暮らす高齢者等にとっての重要な移動手段となっています。そのため、都市構造や地域の実情に応じた交通体系の構築が求められています。

《広域道路網図》



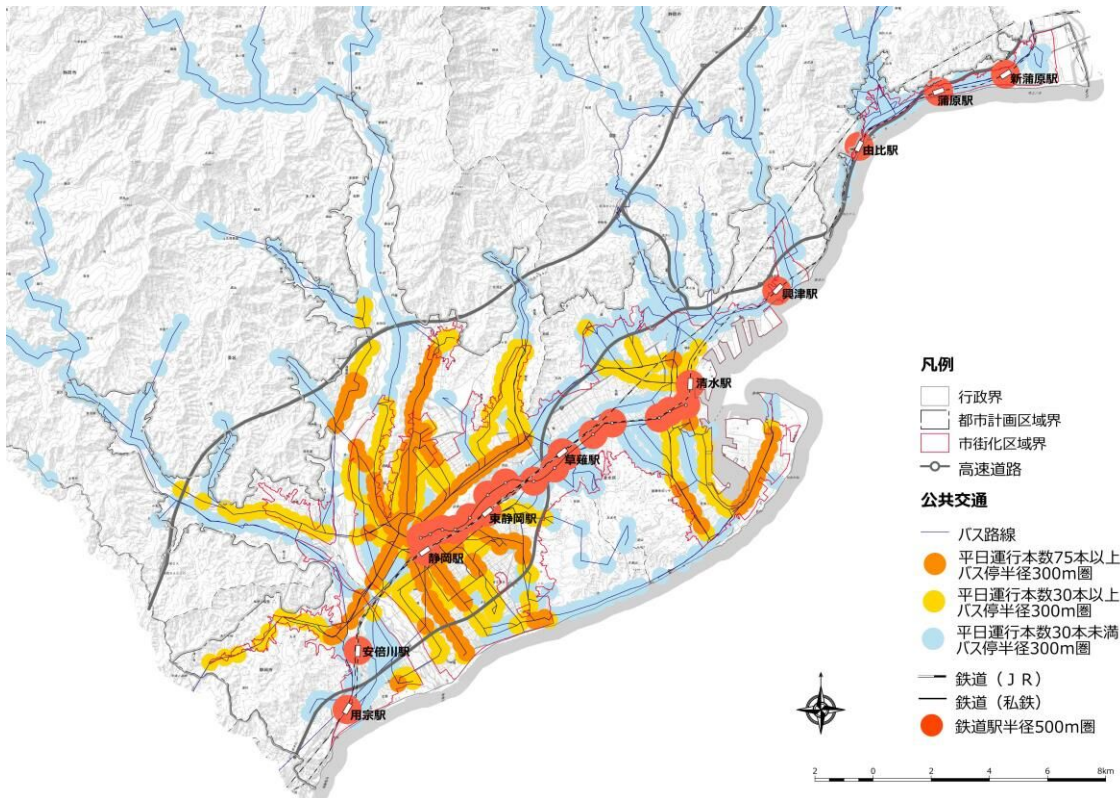
(出典：静岡市都市基本図を基に作成)

《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」2015)

《市内公共交通状況図》



(出典：静岡市提供資料 2022 を基に作成)

(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。

南海トラフ巨大地震は、今後30年間に高い確率で発生が予測されており、静岡県被害想定では、沿岸地域の津波浸水被害、中山間地域などの土砂災害、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。

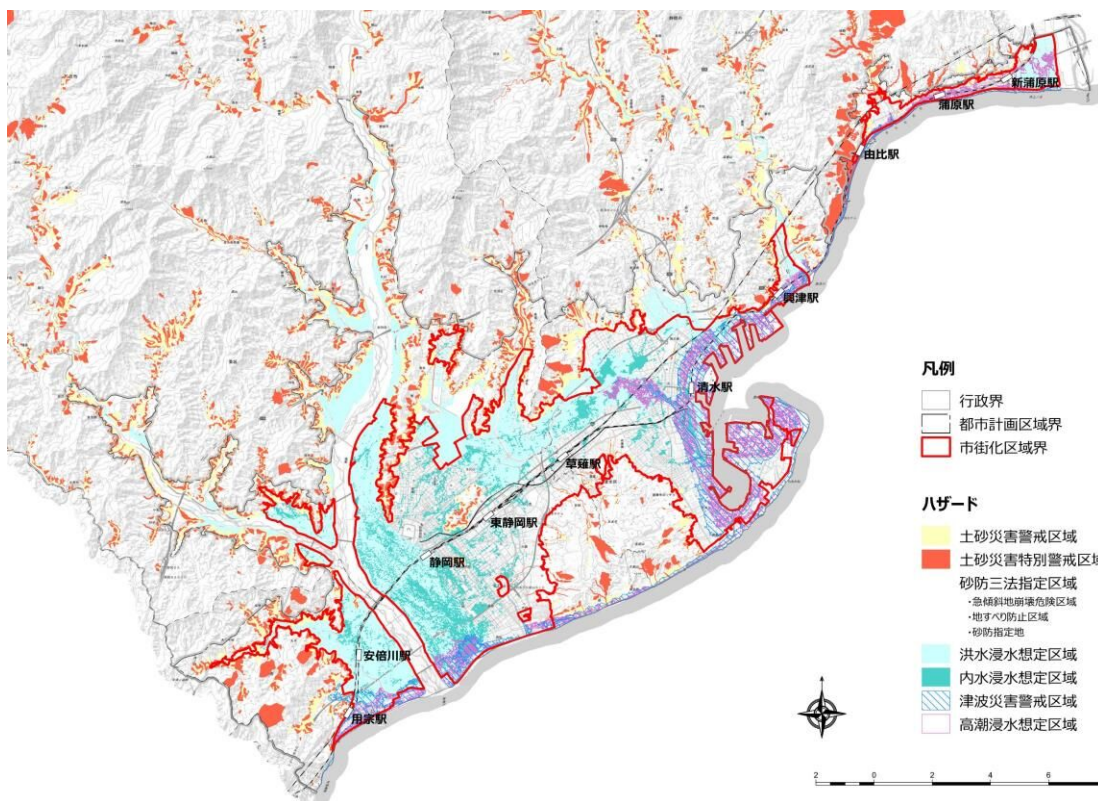
また、洪水や土砂災害など水災害が全国で激甚化・頻発化しており、本市においても、2022年9月には台風15号により、床上浸水4,462棟、床下浸水1,762棟が発生する等、甚大な被害が発生しました。(2022年12月末時点)

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、近年、激甚化・頻発化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、市民一人ひとりが主体的に取組む「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。

《想定されるハザードの状況》



(出典：各種ハザードマップ等を基に作成 (2022 時点))

* 1：図中のハザードは想定最大規模のものを表示、* 2：詳細は第6章 防災指針参照



(7) 都市経営

高齢化に伴う福祉等の扶助費や公共施設の維持管理費の増大等により、まちづくりに使える投資的経費は減少傾向にあります。

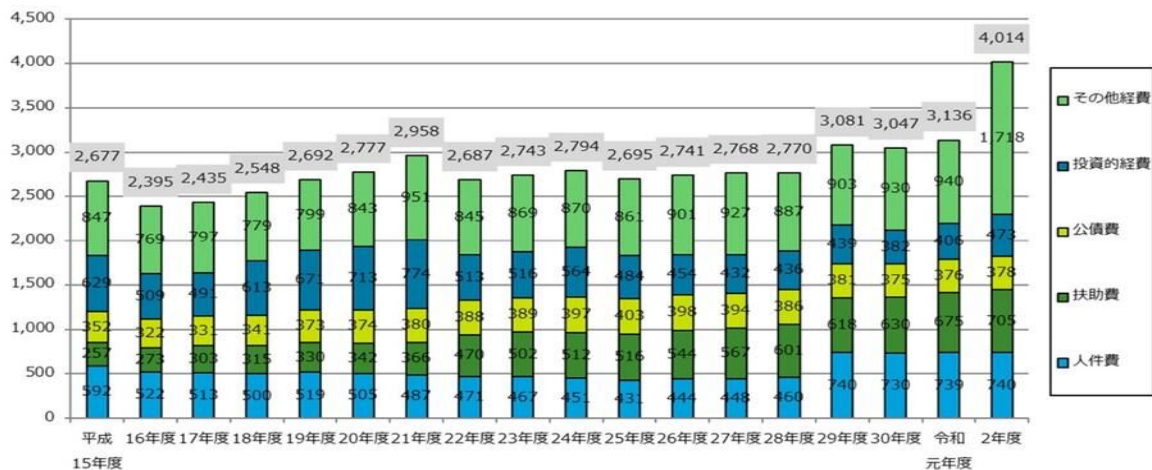
一方、静岡中心市街地では建物のリノベーション^{*17}や更新、大規模な公園ではPark-PFI^{*18}、学校跡地では道の駅を見据えた試行的な取組が進められるなど、民間活力によるまちづくりの兆しがみられます。

課題：都市経営の効率化、公共投資^{*19}の重点化、民間活力の導入

本市では、扶助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、また民間活力の積極的な導入などが求められています。

《費目別の歳出の推移》



(出典：静岡市財政課「都市ビジョンと財政状況」2021)

《近年の民間活力によるまちづくりの事例》



●七間町ARTIE

ボウリング場の建替えに併せ、半公共的なオープンスペースをつくりまちの賑わいに貢献している七間町の複合エンターテインメント施設



●人宿町

建物のリノベーションや更新で、新たな人の流れをつくりだしている人宿町周辺エリア



●トライアルパーク蒲原

庵原高校グラウンド跡地を使い、新しいカタチの道の駅を目指し、使い方を試行しているフィールド

(出典：関係課)

(8) 市民意向

市民ニーズを把握するために「市民意識調査」を実施した結果、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。

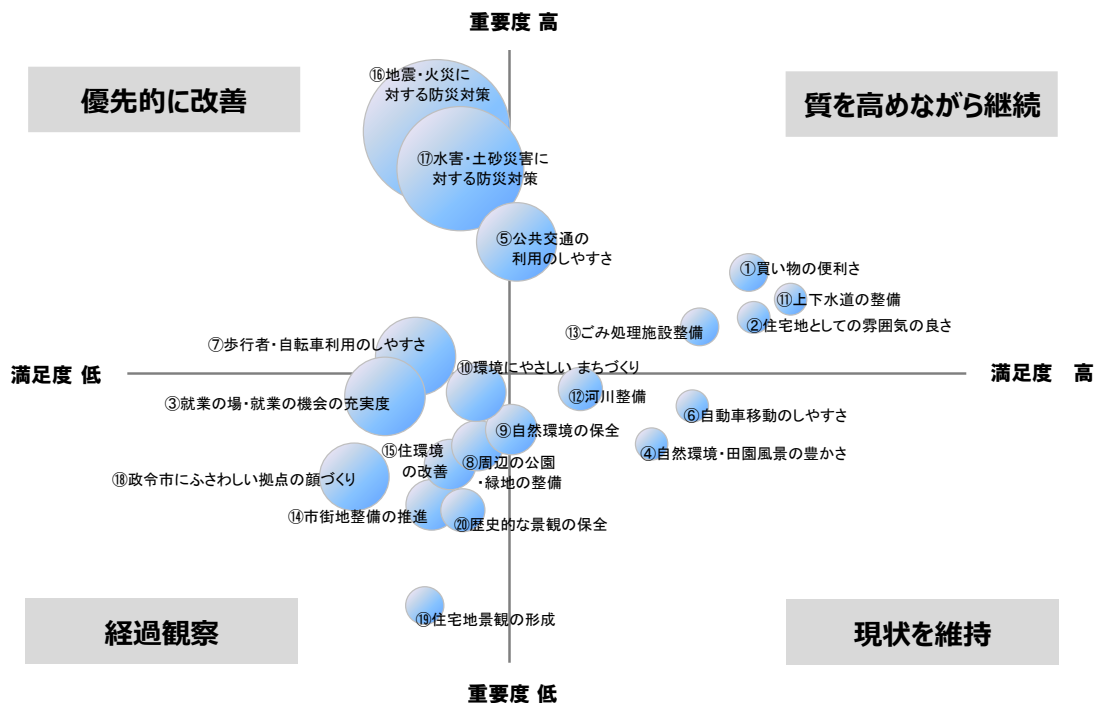
また、各区で実施したアンケート結果では、将来的に住みたい居住環境として、「中心部で街なか居住」や「主要な公共交通軸沿線の利便性の高い居住」、「駅周辺やバス利用圏で多様な居住」を挙げる意見が多く、全体の2/3を占めています。

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、本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

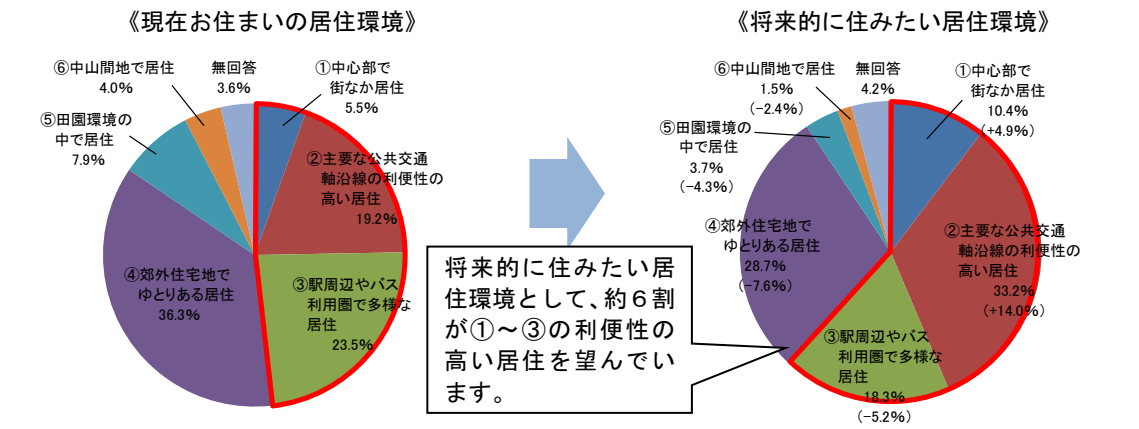
- ・「現在の満足度」と「今後の重要度」について、それぞれ5段階の選択肢を設け、「満足・重要」を2点、「やや満足・重要」を1点、「普通」を0点、「やや不満・あまり重要でない」を-1点、「不満・重要でない」を-2点と点数化し、算出した平均点を基に作成した散布図になる。また、グラフに示す円の大きさは、各施策の満足度の平均点と重要度の平均点の差の大きさを表したものになる。
- ・各々の項目の位置により、次のように捉えることが可能である。
 - 質を高めながら継続：市民が重要と感じており、満足度も高い分野
 - 優先的に改善：市民が重要と感じているが満足度が低く優先的に解決する必要がある分野
 - 経過観察：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：都市計画マスタープラン改訂に係る市民意識調査 2013)



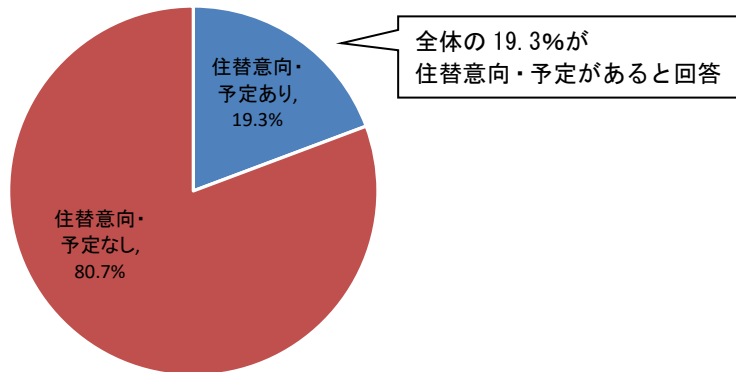
居住環境・住み替え意向に関するアンケート結果

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。



(出典：2014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。

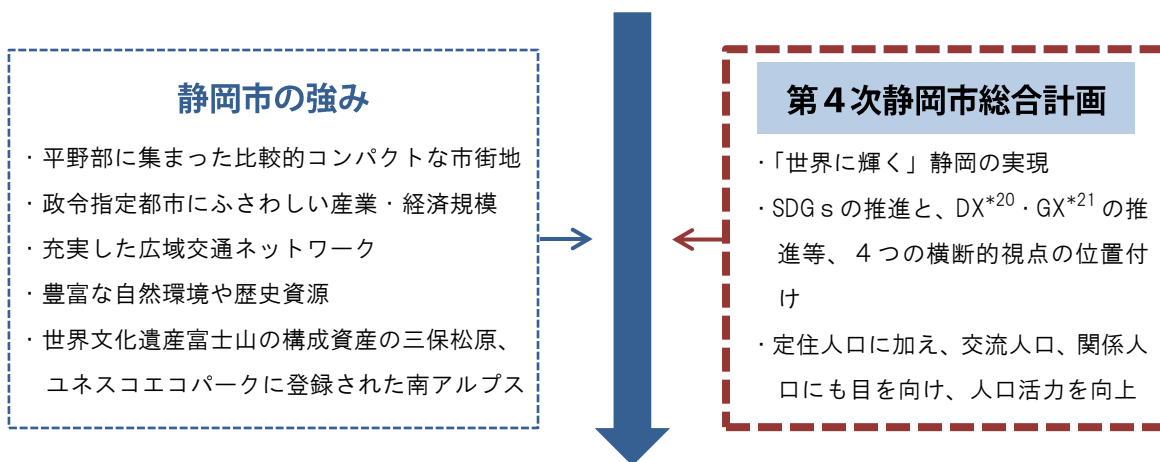
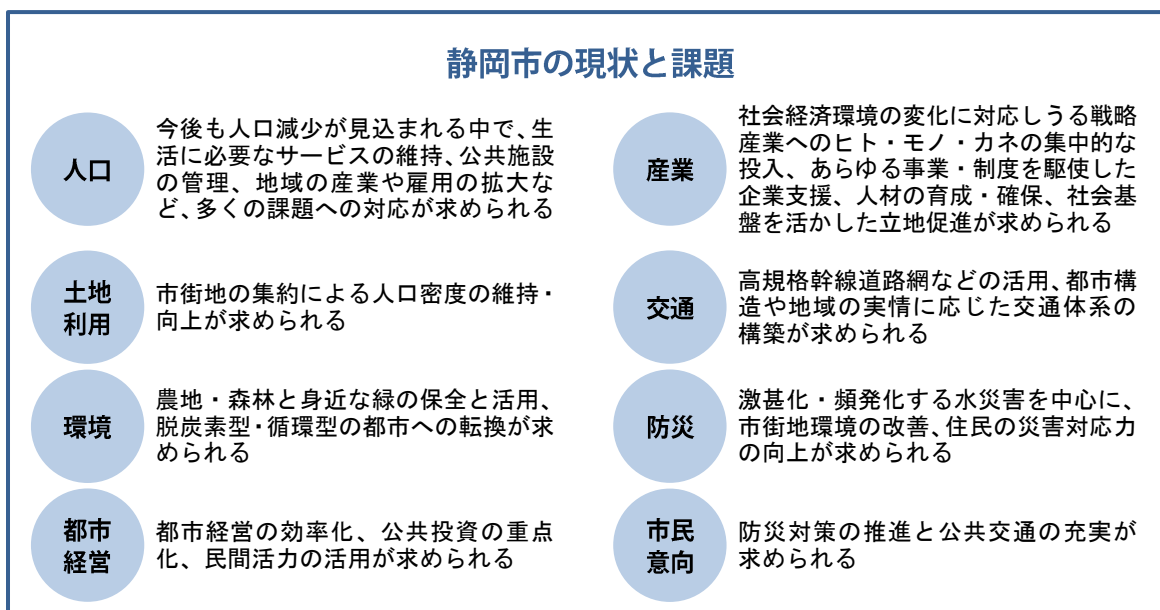


(出典：2012年度静岡中部都市圏総合都市交通体系調査業務 住民交通意識アンケート調査)を基に作成)

第1章
第2章
第3章
第4章
第5章
第6章
第7章
第8章
資料編

2-2. 静岡市に求められる都市の姿^{カタチ}

「2-1. 静岡市の現状と課題」の内容に加え、静岡市の強み、第4次総合計画の考え方を基に、本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}

- ◆ 『「市民（ひと）」が輝く』ために、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。
- ◆ 『「都市（まち）」が輝く』ために、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。

2-3. まちづくりの基本理念と都市計画の目標

(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^{カタチ}姿」の実現に向け、定住人口、交流人口、関係人口の取組を総合的に推進し、まちと暮らしを豊かにすることを意識し、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】

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

～「成長・拡大」から「成熟・持続可能」へ～

「成熟・持続可能」なまちづくりに向けた4要素

◎ “ひと”が“まち”で活動すること”に、

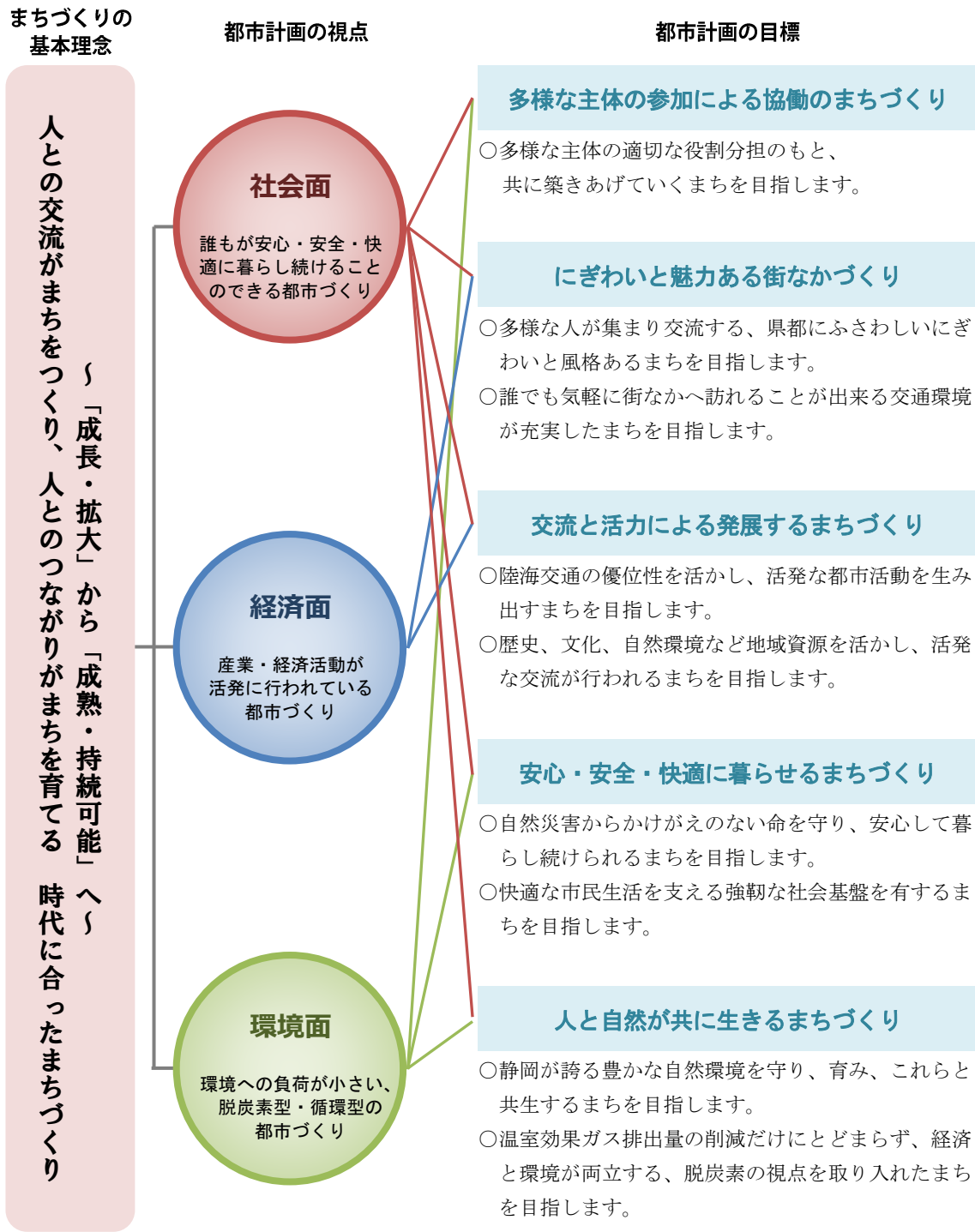
- ・「にぎわい・活気」の要素が加わることで、《都市が発展》していく。
- ・「安心・安全」の要素が加わることで、《暮らしが充実》していく。



(2) 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

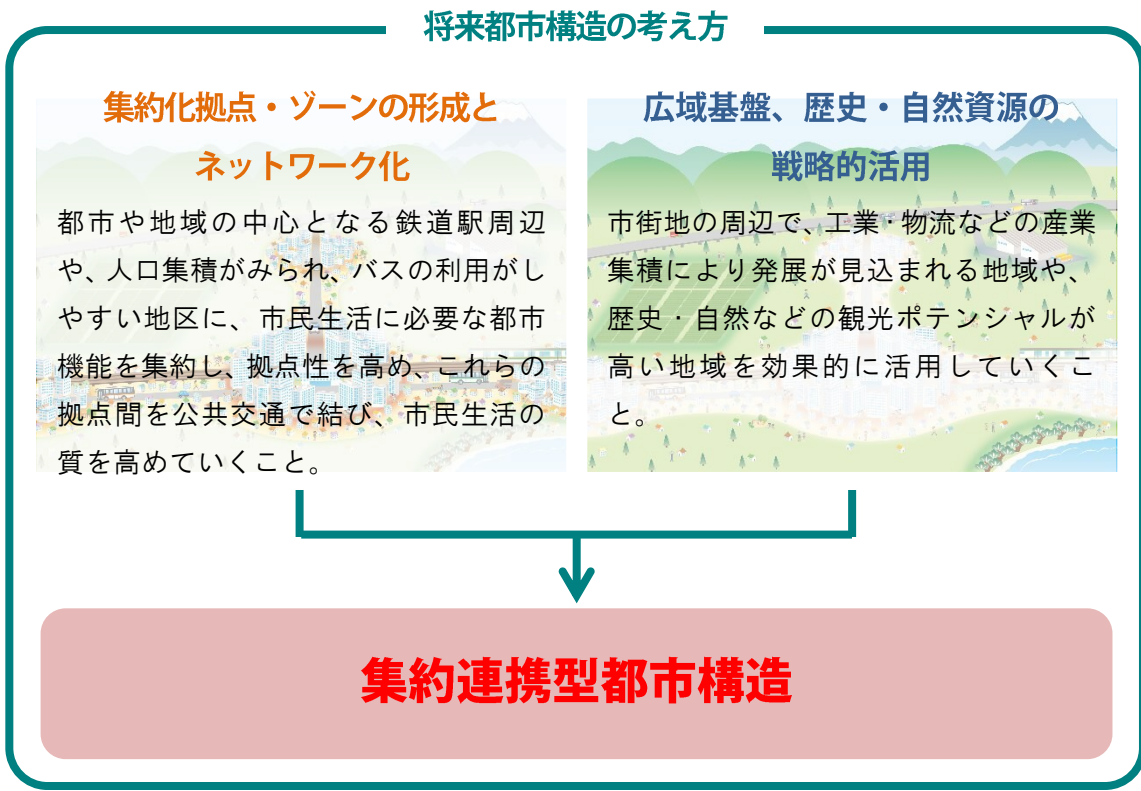
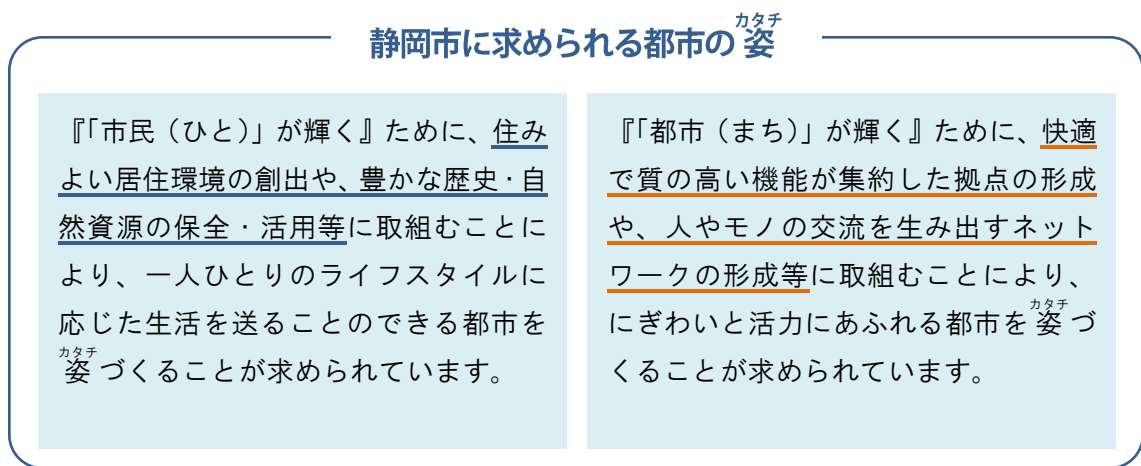


2-4. 目指す将来都市構造

(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**」を掲げています。

将来都市構造は、「集約化拠点*22・ゾーンの形成とネットワーク化」と「広域基盤*23、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。



- 第1章
- 第2章
- 第3章
- 第4章
- 第5章
- 第6章
- 第7章
- 第8章
- 資料編

『集約連携型都市構造』の概念図



【第4次静岡市総合計画の都市・交通分野の位置付け】

現状と課題

都心や身近な地域の拠点の魅力を高めるとともに、ライフスタイルの変化に対応した住環境・交通環境の充実による多極連携型のまちづくりが求められています。

2030年の目指す姿

快適で質の高いまちの拠点と、住環境・交通環境の充実による、誰もが暮らしたい・訪れたい“人中心”のまちを実現します。

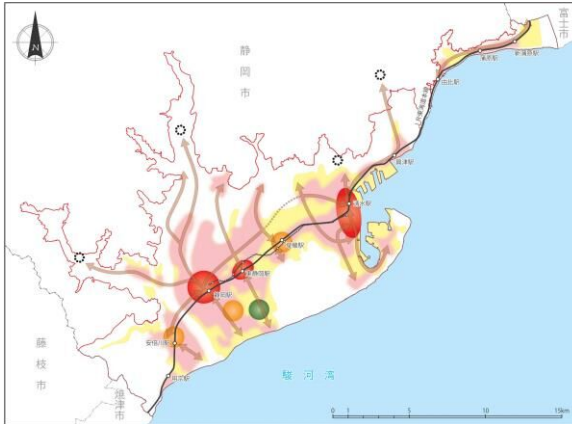
取組の方向

“人中心”のまちを目指し、居心地が良く歩きたくなるまちなかの形成や、安全・安心で環境にやさしい住環境の整備のほか、誰もが快適に移動できる交通システムの構築などに取り組みます。

(2) 集約連携型都市構造

「集約連携型都市構造」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つの着眼点により構成されています。

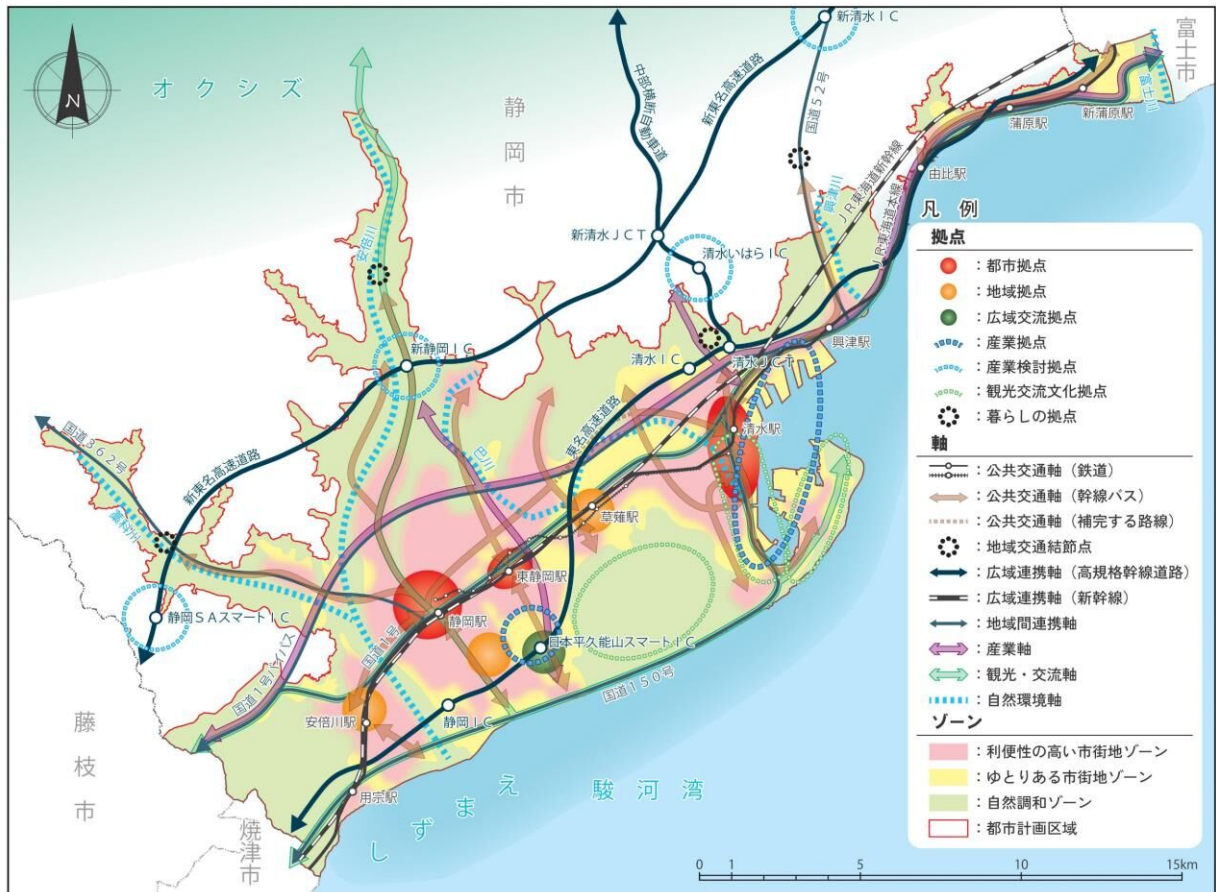
《集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化》



《広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用》



《本市が目指す「集約連携型都市構造」》



第1章

第2章

第3章

第4章

第5章

第6章

第7章

第8章

資料編

《「集約連携型都市構造」のうち“集約化拠点・ゾーンの形成とネットワーク化”を構成する要素》

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。



広域交流拠点

広域交流拠点とは、広域から人や活動を誘引し、関係人口の増加による、都市の活力増進に寄与する拠点です。

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、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、市街地と中山間地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。








《「集約連携型都市構造」のうち「広域基盤、歴史・自然資源の戦略的活用」を構成する要素》


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、本市の観光・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* ²⁴ 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。
---	---------	----------------------------------

2-5. 集約連携型都市構造の形成方針

(1) 拠点の形成方針

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^{*25}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^{*26}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 広域交流拠点（広域から人や活動を誘引し、関係人口の増加による都市の活力増進に寄与する場）

- ・ 日本平久能山スマートIC^{*27}周辺地区（宮川・水上地区）は、交通利便性を活かし、広域から人や活動を誘引するための機能集積を図ります。

④ 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。
- ・ 日本平久能山スマートIC^{*27}周辺地区（恩田原・片山地区）は、新たに工業・物流機能の集積を図ります。

⑤ 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。

⑥ 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) 軸の形成方針

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) ゾーンの形成方針

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

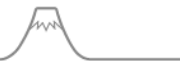
・自然調和ゾーンは、無秩序な市街地の拡大を防止するため、新たな宅地開発を抑制し、農地・山林等の自然環境の保全を図ります。

(4) 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は次のとおりです。

《ライフスタイルの多様性の創出》

利便性の高い市街地ゾーン	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。
ゆとりある市街地ゾーン	④ 郊外住宅地でゆとりある居住		郊外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。
自然調和ゾーン	⑥ 中山間地で居住		



2-6. 集約連携型都市構造を支えるための交通ネットワーク

(1) 交通ネットワークの基本方針

交通ネットワークの基本方針は次のとおりです。

《交通ネットワークの基本方針》

基本方針	集約連携型都市構造をささえる総合的な交通体系の構築
	新たな交流と活力を生み出し、活発な経済活動や安心・安全な市民生活を支えるため、快適で質の高いまちの拠点や拠点間等の交通環境を充実させます。

(2) ゾーンと4つの基本目標

集約連携型都市構造におけるゾーンと、4つの基本目標の対応は次のとおりです。

《ゾーンと4つの基本目標》

ゾーン (都市計画マスタープラン)	4つの基本目標
集約連携型都市構造を目指すべき 将来都市像とします。	地域区分に応じた交通手段の適正な役割分担を図ります。
都市拠点・ 地域拠点	【活力】ひとが歩いて楽しいまち 快適な移動や滞留ができる にぎわいのある中心市街地とするため、 道路空間の活用を進めます。
利便性の 高い市街地 ゾーン	【生活】ひとが公共交通に乗りやすいまち 公共交通サービスを充実させ、 移動環境の整備を進めます。
ゆとりある 市街地ゾーン	【環境】ひとが自転車に乗りやすいまち 環境負荷の低減や 健康的な生活のため、 交通環境整備を進めます。
自然調和 ゾーン等	【交流】ひとが出会えるまち 静岡市内外の交流を促進するため、 交通環境整備を進めます。

(3) 分野別の方針と12の目標

「公共交通分野」、「交通環境分野」、「道路分野」の分野別の方針と、12の目標は次のとおりです。

《分野別の方針と12の目標》

ゾーン (都市計画マスタープラン)	分野別の方針と12の目標		
	公共交通分野	交通環境分野	道路分野
地域区分に応じた交通手段の適正な役割分担を図ります。	[方針1] 公共交通網の再編 地域区分別のサービスレベル設定（利用者数に応じた運行）が可能な公共交通網への再編を図ります。	[方針2] 公共交通をしやすい環境整備 生活や観光等において、公共交通で移動しやすい交通環境の整備を推進します。	[方針3] 拠点間のネットワーク化 拠点間を相互に連結し、利便性・安全性の高い道路交通ネットワークを構築します。
	(1) 公共交通の優先 交通の集中する中心市街地において、輸送効率の高い公共交通を優先し、速達性向上を図ります。	(5) 中心市街地の交通環境整備 中心市街地の魅力向上のため、歩いて楽しい歩行空間の創出、駐車・駐輪環境の改善を図ります。	(9) 道路の快適性・安全性の向上 歩行者の快適性・安全性を向上するため、駅周辺地区や通学路等における歩行者空間の整備を図ります。
	(2) 公共交通の利便性向上 鉄道駅アクセス路線の新設、乗り換え環境の改善など、公共交通をしやすい環境整備を図ります。	(6) 歩行者・自転車の交通環境整備 健康で暮らせる生活環境とするため、徒歩や自転車で移動しやすい交通環境整備を推進します。	(10) 道路網の整備による交流機能向上 市街地の良好な環境確保や地域活力向上のため、道路機能に応じた段階的な道路網構成により交通の整序化を図ります。
	(3) 公共交通の維持 地域の公共交通を維持するため、利用者数や地域に応じた運行の効率化を図ります。	(7) モビリティ・マネジメント 地域住民等を対象に、自動車から公共交通への転換を促進します。	(11) 自転車走行空間の整備 主要施設へのアクセスやサイクリング等がしやすい自転車走行空間ネットワークの整備を推進します。
	(4) 公共交通の利用促進 公共交通の利用を促進するため、料金体系改善やバス情報提供など総合的な取り組みを推進します。	(8) 観光を支援する交通環境整備 三保松原を中心とした地域の周遊性向上のため、多様な交通手段によるネットワーク強化を図ります。	(12) 広域交通ネットワークの強化 交流の拡大、産業活性化を支援するため、高規格幹線道路及び地域高規格道路の整備を推進します。

《将来の交通イメージ》



【清水部心部拡大】

【静岡部心部拡大】

- (2) バスレーンの設置
- (4) ノンステップバス導入等
- (11) 自転車走行空間の整備
- (10) 道路網の整備
- (12) 東名新幹線「カケノ」の開設

- (1) 新交通（LRT・BRT等）の導入検討

- (5) モーラー（歩行者専用）機能の充実

- (3) 地域交通結節点の設置（バスへの乗り換え地点）
- (7) パークアンドバスライド（車からバスへの乗り換え）
- (8) 自転車利用環境の整備（駐輪場、リサイクル等）
- (9) 観光拠点の交通環境整備（自転車道、道路整備等）

用語解説（第2章）

***1：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。

***2：用途地域**

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ている地域。

***3：定住人口**

地域に常住している人口のこと。

***4：交流人口**

地域を訪れている人口のこと。

***5：関係人口**

地域や地域の人々と多様に関わる人口のこと。

***6：集約**

様々な都市機能や居住機能を、特定のエリアにまとめて立地させること。

***7：第1次・第2次・第3次産業**

概ねの区分によれば、第1次産業は農林水産業、第2次産業は製造業及び建設業、第3次産業はサービス業のこと。

***8：DID（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）

***9：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。

***10：（人口の）低密度化**

人口密度が低下すること。

***11：パーセントリップ調査**

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。

***12：コロナ禍**

2019年末からの新型コロナウイルス感染症の流行による災難。

***13：テレワーク**

情報通信技術を活用することで、時間や場所の制約を受けない、柔軟な働き方のこと。

***14：高規格幹線道路網**

高速自動車国道、及び一般国道の自動車専用道路で形成される道路ネットワークこと。

***15：地域脱炭素**

温室効果ガスの排出量“実質ゼロ”を目指す脱炭素の取組を活かす、地域の成長戦略のこと。

***16：循環型**

「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。

***17：リノベーション**

今ある建物の使い方等を転換して、価値を高める手法のこと。

***18：（Park-）PFI**

民間の資金と経営能力・技術力（ノウハウ）を活用し、公共事業を実施する手法のこと。

***19：公共投資**

国・地方公共団体・公的企業が社会資本整備のために行う投資のこと。

***20：DX（デジタルトランスフォーメーション）**

ICT（情報通信技術）の浸透が、人々の生活をあらゆる面でより良い方向に変化させること。

***21：GX（グリーントランスフォーメーション）**

石油や石炭などの化石燃料の使用を控え、再生可能エネルギーなどに転換するとともに、経済社会システムや産業構造を変革し、成長につなげる取組のこと。

***22：集約化拠点**

医療、福祉、商業施設などの都市機能を集約する拠点のこと。

***23：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。

***24：IC**

高速道路のインターチェンジのこと。

***25：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。

***26：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。

***27：SIC（スマートIC）**

高速道路のETC専用インターチェンジのこと。