

岳南広域都市計画
都市計画区域の
整備、開発及び保全の方針

令和8年3月
静岡県

目 次

1	都市計画の目標	
(1)	都市づくりの基本理念	1
(2)	地域毎の市街地像図	1
	附図 将来市街地像図	4
2	区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針	
(1)	区域区分の決定の有無	6
(2)	区域区分の方針	6
	1) おおむねの人口	6
	2) 産業の規模	6
	3) 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係	7
3	主要な都市計画の決定の方針	
(1)	土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針	7
	1) 主要用途の配置の方針	7
	2) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針	8
	3) 市街地の土地利用の方針	8
	4) 市街化調整区域の土地利用の方針	10
(2)	都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針	11
	1) 交通施設の都市計画の決定の方針	11
	2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針	13
	3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針	14
(3)	市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針	14
	1) 主要な市街地開発事業の決定の方針	14
	2) 市街地整備の目標	15
(4)	自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針	16
	1) 基本方針	16
	2) 主要な緑地の配置方針	16
	3) 実現のための具体の都市計画制度の方針	17
	4) 主要な緑地の確保目標	18

岳南広域都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更

岳南広域都市計画都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を次のように変更する。

1 都市計画の目標

(1) 都市づくりの基本理念

基準年次は2020年（令和2年）とする。

都市づくりの理念、将来の都市構造については、2040年（令和22年）の姿として策定する。また、区域区分、都市施設の整備などについては、2030年（令和12年）の姿として策定する。

目標年次	2030年（令和12年）（基準年次から10年後）
	2040年（令和22年）（基準年次から20年後）

岳南広域都市計画区域（以下、「本区域」という。）は、富士市及び富士宮市の2市で構成されている。

本区域は、世界遺産富士山の南西麓に位置し、温暖な気候と豊かな自然環境に恵まれるとともに、世界遺産の構成資産である白糸ノ滝や富士山本宮浅間大社など優れた景観や歴史的・文化的遺産を有している。また、東京・名古屋・大阪の三大都市圏を結ぶ東西交通と、山梨・長野を結ぶ南北交通の結節点に位置するという優れた交通利便性と、豊かな地下水などによる工業用水を基盤に、県下有数の工業地帯として発展してきた地域であり、近年においては、安全・安心で魅力ある県土の実現を目指す「“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組」が展開されている。

本区域では、こうした産業を生かし、働き手世代の維持を図ることで都市活力の維持を期待できる区域となっている。

今後は、さらに進む人口減少・少子高齢化、地球温暖化、激甚化・頻発化する自然災害、住民ニーズの多様化などへ対応する必要がある。

よって、効率的な都市活動の実現、脱炭素社会の構築、安全な都市空間の形成、DX（デジタルトランスフォーメーション）推進による都市サービスの高度化などを図るため、都市機能や居住を集約する拠点を中心に、公共交通などのネットワークを再編して拠点間の連携を強化する「集約連携型都市構造」の実現を目指す。

また、「集約連携型都市構造」の実現に際しては、県全域で整備が進む3D都市モデルを活用し、従来とは異なる手法・視点により、課題解決や新たな価値創出を推進する。

以上を踏まえ、本区域の都市づくりの目標を次のとおり設定する。

- ① 交流・連携により魅力と活力が持続する都市づくり（集約連携型都市構造の構築）
- ② 防災・減災と事前復興により大規模な自然災害にも対応できる都市づくり（安全・安心な都市空間の形成）
- ③ 市街地の自然と調和した環境負荷の少ない都市づくり（脱炭素社会の形成）
- ④ 快適な都市空間と産業の活力を創造する都市づくり（質の高い都市空間・活動の確保）
- ⑤ 社会課題に応え高度なサービスを提供する都市づくり（先進技術や民間活力の導

入)

⑥ 豊かな自然と雄大な景観と共生する都市づくり（自然環境と農林漁業環境の保全）

(2) 地域毎の市街地像

本区域は、富士山麓、愛鷹山麓、一級河川富士川など、本県を代表する自然環境を有している。このような自然環境と調和・共生した市街地の形成を図る。

市街地内においては、都市機能の集約を図る JR 富士駅周辺及び JR 富士宮駅周辺を都市拠点、吉原中央駅・吉原本町駅周辺及び JR 新富士駅周辺を都市拠点に準ずる地域拠点とし、その他、産業拠点、観光拠点を地域特性に応じて配置し、これら拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造の形成を目指す。

本区域における地域毎の市街地像は次に示すとおりである。

1) 住宅地域

商業・業務地域や工業地域周辺の住宅地域では、道路、公園などの基盤施設の整備、治水、防災対策などを進め、安全性、快適性、利便性に優れ、環境と調和した住宅地の形成を図る。

市街地の外縁部に位置する住宅地域では、周辺の自然環境と調和した緑豊かでゆとりある住宅地の形成を図る。

2) 商業・業務地域

富士市における商業・業務の中心地域である JR 富士駅周辺地区及びバスターミナル吉原中央駅・岳南鉄道線吉原本町駅周辺地区は、都市拠点及び地域拠点として各種都市機能の集積を図る。また、拠点及びその周辺におけるまちなか居住の誘導を推進し、賑わいと魅力ある都市空間を創出する。さらに、JR 新富士駅周辺地区は、商業・業務機能の強化を図るとともに、新たな都市機能を集積し、広域都市圏の玄関口にふさわしい拠点を形成する。

富士宮市における商業・業務の中心地域である JR 富士宮駅周辺地区は、岳南都市圏内外から広く人々が集まる都市拠点として、商業・業務機能に加え、交通、交流観光、教養文化など、多様な都市機能の強化・充実を図る。また、回遊性の向上により、賑わいと活力に満ちた都市空間の形成を図る。

また、拠点周辺及び拠点間を連絡する幹線道路沿道では、近隣住民や沿道利用者が利用する商業・業務機能の集積により、都市の賑わいに寄与する沿道空間の形成を図る。

3) 工業地域

重要港湾田子の浦港を中心とする臨海部の工業地域は、本区域の経済を支える産業拠点として機能の維持・向上を図る。

また、1・2・1 第二東名自動車道(新東名高速道路)の新富士インターチェンジ周辺をはじめとする内陸部の工業地は、交通利便性を生かした広域的な流通業務拠点や、地域経済に寄与する産業拠点として維持・向上を図る。

4) 農業地域

農業振興地域の整備に関する法律に基づき設定される農用地区域などの優良な農地は、本区域の農業生産の基盤として今後も農業環境の保全を図る。また、雨水貯留などの災害防止機能、重要な景観要素、市街地と自然環境との緩衝地帯など、良好な都市環境の維持の観点からも保全を図る

5) 集落地域

市街化調整区域に点在する既存集落については、集落内の環境整備などにより、周辺の農業環境や自然環境との調和に配慮した良好な集落の形成を図る。

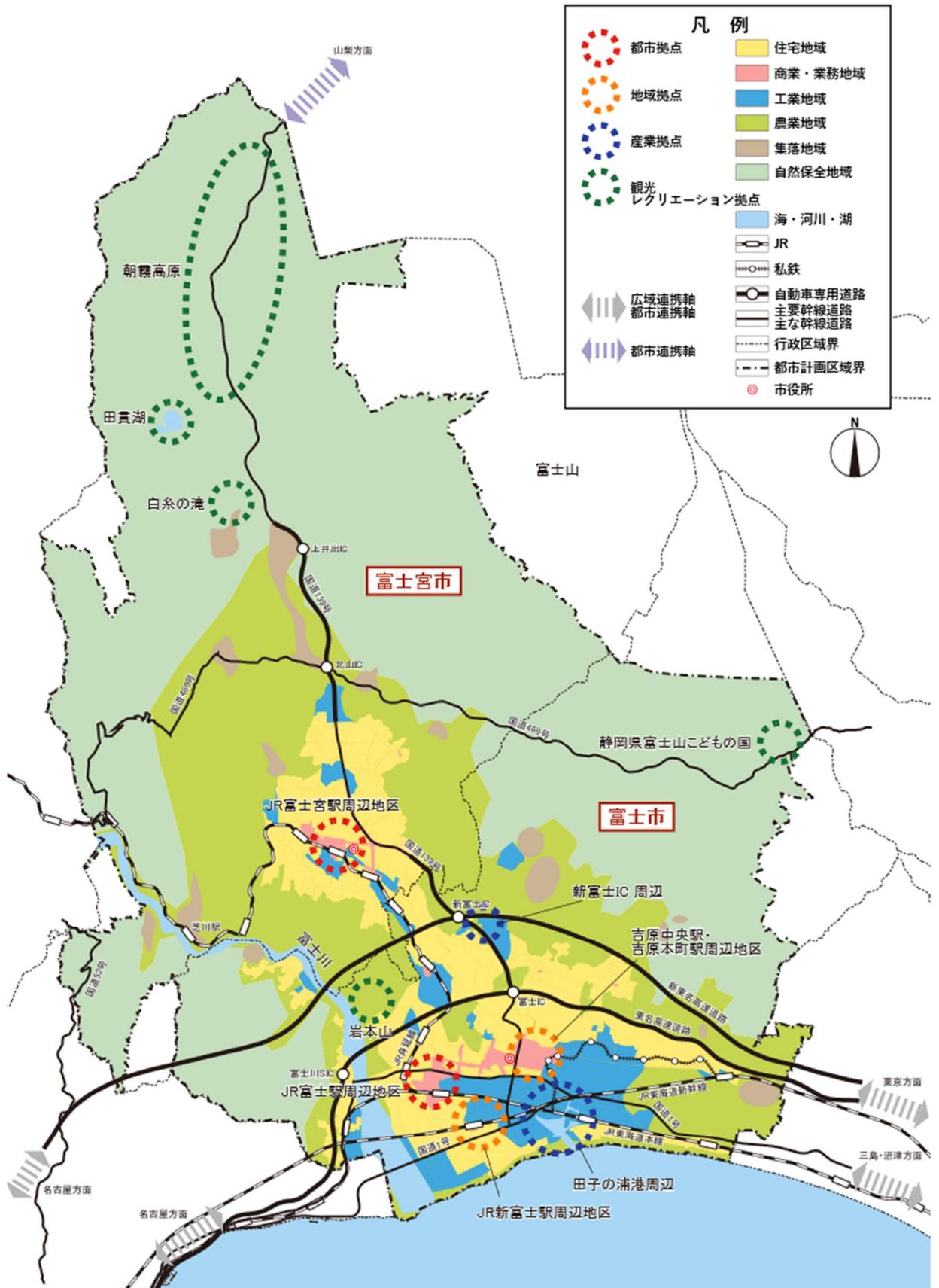
6) 自然保全地域

1 (2) 1) ~ 5) に区分されない地域については、基本的に現在の良好な自然環境を保全しつつ、有効な活用を図る自然保全地域として位置づける。

富士山麓、愛鷹山麓、富士川地域の自然地や山林は、自然景観保護、水資源の涵養、国土の保全などの観点から保全する。

また、富士市西部には岩本山、富士宮市北部には白糸ノ滝、田貫湖、朝霧高原などの数多くの観光資源があり、これらは観光レクリエーション資源として活用を図りつつ積極的に保全する。

附図 将来市街地像図



2 区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針

(1) 区域区分の決定の有無

本都市計画に区域区分を定める。

なお、区域区分を定めるとした根拠は、次に示すとおりである。

本区域の人口は減少局面に入っているが、市街化圧力が低下する傾向は見られず、無秩序な市街地の拡散防止、市街地の人口密度を維持するため、適正な居住の誘導を図る必要がある。

また、都市拠点・地域拠点などを中心とした集約型都市構造を目指していることから、市街化区域の縁辺部や郊外部における無秩序な開発を抑制し、自然環境を保全する土地利用の適正な規制が必要である。

加えて、市街化区域内の都市基盤整備水準が目標値に達しておらず、良好な市街地環境を形成するために無秩序な都市の拡大を抑制した上で効率的な基盤整備が必要である。

以上のことから本区域においては、無秩序な市街化を防止し、計画的な市街化を図るために、区域区分を定めるものとする。

(2) 区域区分の方針

1) おおむねの人口

本区域の将来におけるおおむねの人口を次のとおり想定する。

区分 \ 年次	2020年 (令和2年) (基準年)	2030年 (令和12年) (基準年の10年後)
都市計画区域内人口	373.5千人	おおむね348.0千人
市街化区域内人口	307.5千人	おおむね291.4千人

(注) 市街化区域内人口は、保留された人口を含むものとする。

2) 産業の規模

本区域の将来における産業の規模を次のとおり想定する。

区分 \ 年次		2020年 (令和2年) (基準年)	2030年 (令和12年) (基準年の10年後)
生産規模	工業出荷額	21,879億円	24,442億円
	卸小売販売額	8,101億円	10,009億円
就業構造	第1次産業	4.5千人(2.5%)	2.6千人(1.6%)
	第2次産業	72.3千人(39.7%)	60.3千人(37.0%)
	第3次産業	105.4千人(57.8%)	100.2千人(61.4%)

(注) 産業フレームは静岡県全体で設定している。

3) 市街化区域のおおむねの規模及び現在市街化している区域との関係

本区域における人口、産業の見通しに基づき、かつ市街化の現況及び動向を勘案し、2020年（令和2年）時点で市街化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を市街化区域とすることとし、市街化区域のおおむねの規模を次のとおり想定する。

年次	2030年（令和12年） （基準年の10年後）
市街化区域面積	おおむね8,238.3 ha

（注）保留フレームに対応する面積は含まない。

3 主要な都市計画の決定の方針

（1）土地利用に関する主要な都市計画の決定の方針

1) 主要用途の配置の方針

次に示す方針の住宅地、商業・業務地、工業地、流通業務地に関する記述は、市街化区域内での配置の方針である。

① 住宅地

商業・業務地及び工業地の周辺に形成された既成市街地については、多様な住民生活に対応した住宅地として配置する。

土地区画整理事業などによって整備された新市街地や市街地外縁部については、農地などの自然的環境との調和や共生に配慮した緑豊かで良好な居住環境を維持・創出する戸建低層型の住宅地として配置する。

また、立地適正化計画において設定している居住誘導区域には、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の誘導を図る。

② 商業・業務地

本区域における中心商業・業務地は、JR富士駅周辺地区、富士市役所周辺地区、バスターミナル吉原中央駅・岳南鉄道線吉原本町駅周辺地区、JR新富士駅周辺地区及びJR富士宮駅周辺地区にそれぞれ配置する。特にJR新富士駅周辺地区及びJR富士宮駅周辺地区は、岳南都市圏及び周辺都市圏の玄関口として広域圏における役割を担う中心的な商業・業務地として配置する。

その他の商業・業務地については、日常生活に密着した近隣型商業・業務地として配置する。

3・4・6 富士富士宮線（国道139号）などの幹線道路沿道については、沿道型商業・業務地として配置する。

また、立地適正化計画において設定している都市機能誘導区域には、生活サービスの効率的な提供が図られるよう都市機能増進施設の誘導を図る。

③ 工業地

本区域の工業地については、輸送交通の利便性、周辺地域との調和、公害防止対策などを考慮し、工業の集積度が高い重要港湾田子の浦港周辺の臨海工業地帯、富士市依田原地区から原田・吉永・元吉原地区にかけての一带、JR新富士駅北側地

区、五貫島、J R 富士川駅東部地区、松野地区、富士宮市大中里地区及び 3・4・6 富士富士宮線（国道 139 号）の北山インターチェンジ南部地区に配置する。

その他の工業地については、地域の産業の振興を図るため、居住環境と生産環境の調和と共生を図り、配置する。

④ 流通業務地

新富士インターチェンジ周辺地区には、広域交通の利便性を生かし、流通業務地を配置する。

2) 市街地における建築物の密度の構成に関する方針

① 住宅地における建築物の密度の構成に関する方針

商業・業務地などの周辺の既成市街地においては、戸建て住宅や共同住宅を中心としつつ、小規模な商業・業務系施設も含む中密度な土地利用を図る。

既成市街地周辺部や新市街地の住宅地においては、戸建て住宅を中心とした低密度な土地利用を図る。

② 商業・業務地における建築物の密度の構成に関する方針

中心商業・業務地に位置づける J R 富士駅周辺地区、市役所周辺地区、バスターミナル吉原中央駅・岳南鉄道線吉原本町駅周辺地区、J R 新富士駅周辺地区及び J R 富士宮駅周辺地区においては、良好な街並み及び都市景観の維持・形成などについても配慮しつつ、商業・業務系施設を中心に都市機能を集積する高密度な土地利用を図る。

近隣型商業・業務地及び沿道型商業・業務地においては、小規模な商業・業務系施設を中心に戸建て住宅や共同住宅も立地する中密度な土地利用を図る。

③ 工業地における建築物の密度の構成に関する方針

工業系の土地利用に特化している工業専用地においては、操業環境の維持を図る観点から工業機能の集積を図る。

住宅などとの混在が許容されるその他の工業地域においては、周辺環境を損なうことなく地域の産業などの振興を図る。

④ 流通業務地における建築物の密度の構成に関する方針

流通業務の土地利用に特化している地区は、流通機能の集積を図る。

3) 市街地の土地利用の方針

① 土地の高度利用に関する方針

J R 富士駅周辺地区、バスターミナル吉原中央駅・岳南鉄道線吉原本町駅周辺地区、J R 新富士駅周辺地区及び J R 富士宮駅周辺地区においては、周辺地域に対する景観上の影響などを勘案しつつ、市街地再開発事業による都市基盤の整備などにより、土地の高度利用を促進するとともに、様々な都市活動に利用されるオープンスペースの確保を図る。

② 居住環境の改善又は維持に関する方針

基盤整備がされないまま市街化が進み、狭あい道路などにより居住環境の悪化を招いている地区は、都市基盤の整備、地区計画制度などにより、居住環境の改善を

図る。

また、高層建築物の立地により居住環境や景観への影響が懸念される地域については、高度地区や地区計画制度の活用により建築物の高さなどを制限し、居住環境の維持・改善を図る。

既存の工業地については、今後も環境の保全を図るとともに、工業地の集約化・緩衝地帯の設置により周辺居住環境への公害防止を図る。また、既に商業・業務系施設や住宅が相当程度立地し、居住環境の改善を図る必要がある工業系用途地域においては、適切な用途地域への変更を図る。

住工混在により居住環境への影響が懸念される住宅地区においては、街路などの基盤整備に合せた工場の集約化や移転を促進する他、適切な用途地域への変更、地区計画制度や特別用途地区制度の導入などにより、住宅地としての用途の純化を図る。また、円滑な世代交代の促進や生活利便施設の充実を図る必要がある低層住居専用地域では、良好な居住環境の維持に配慮しつつ、用途規制又は形態規制の緩和を検討する。

大規模集客施設などについては、将来的・広域的にわたり都市構造に影響を与えることから、特別用途地区の指定により、郊外部への立地抑制を図るとともに、工場移転などにより適地の発生が見込まれる際には、開発整備促進区の活用なども検討し、適正な立地誘導を図る。

③ 市街化区域内の緑地又は都市の風致の維持に関する方針

市街化区域内の緑地は健全な都市活動を営む上で不可欠なものであり、土地区画整理事業などに合せた公園緑地整備や地域制緑地の指定などにより計画的な確保を図る。

市街化区域内に残存する樹林地などについても、市街地内の貴重な緑地として位置づけ、保全を図る。

都市の骨格を形成する緑地は、都市の環境保全、都市防災、市街地の景観上貴重な緑地として保全し、都市的土地利用との調和を図る。

景観地区などの制度を活用し、富士山などの眺望に配慮しつつ市街地の良好な景観の形成を図る。特に、富士山本宮浅間大社周辺においては、風致地区により適切に緑地の保全を推進するとともに、浅間信仰の中心にふさわしい景観の保全・改善を図る。

④ 都市防災に関する方針

激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアの土地利用の見直しや立地適正化計画による居住の誘導、防災指針の作成・実践、事前復興まちづくり計画の策定、流域治水の推進などにより、災害に強い安全なまちづくりに向けた総合的な対策に取り組む。

なお、市街化区域縁辺部で災害の発生のおそれのある土地の区域については、市街化調整区域への編入も検討する。

無電柱化の推進により、都市における災害の防止、円滑な交通の確保、良好な景観・居住環境の形成を図る。

⑤ 公共交通と土地利用の連携に関する方針

公共交通や徒歩などによって生活できる居住環境を形成するため、主要駅やバスターミナル周辺へ都市機能を誘導するとともに、公共交通の利便性の高い区域に居住の誘導を図る。

⑥ 低未利用地の有効活用に関する方針

市街化区域内の空き地や空き家については、都市の賑わい創出、市街地の人口密度維持の観点から、積極的な有効活用を図る。なお、市街化区域縁辺部で今後も市街化の見通しが立っていない低未利用地については、市街化調整区域への編入も検討する。

4) 市街化調整区域の土地利用の方針

① 優良な農地との健全な調和に関する方針

農業農村整備事業などの受益地を始めとする農業振興地域の整備に関する法律に基づき設定される農用地区域などの優良な農地は、今後もその保全を図る。

特に、沼川流域の湛水防除事業、畑地帯総合整備事業、ほ場整備事業、農地保全事業、農道、かんがい排水事業、中山間地域総合整備事業、開拓地整備事業などの受益地は、生産性の高い農業・酪農経営を確立する上で根幹をなすものであることから、今後も保全を図る。

② 災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針

土砂災害特別警戒区域、災害危険区域、地すべり防止区域、急傾斜地崩壊危険区域は、自己居住用を除く住宅、自己の業務用施設などの開発を原則禁止する。

土砂災害警戒区域や、その区域と近接・隣接する地区においては適正な土地利用規制を実施する。

その他、溢水、湛水、津波、高潮などのおそれがある区域についても開発を抑制する。

また、市街地をとりまく森林、農地などは、それらが有する雨水貯留機能などの災害防止・軽減機能が維持されるよう無秩序な開発を抑制する。

③ 自然環境形成の観点から必要な保全に関する方針

富士箱根伊豆国立公園に指定されている地域、富士山麓、天子山系、愛鷹山麓などの丘陵地、一級河川富士川は、本区域の良好な都市環境を維持する上からも貴重な要素であるため、今後の開発によって無秩序に失われることのないよう保全を図る。

特に、日本の象徴として国際的にも有名な富士山の自然環境の保全を図る。

④ 秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針

計画的な市街地整備の検討を行う地区は、都市計画上の影響を予測した立地評価を行い、整備の見通しが明らかになった段階で、保留フレームの範囲内において農林業などとの調整を行った後、市街化区域に編入し、計画的な整備を図る。

既に都市的土地利用がなされている地区においては、基盤整備の状況、今後の見通しなど総合的に判断し、都市計画上の位置づけを検討する。

既存集落において居住環境の維持・向上を図る必要がある地区においては、自然環境や農林業への十分な配慮の元に、地区計画制度などの適用を検討し、周辺の環

境・景観に配慮した計画的な土地利用を図る。

幹線道路沿道において、沿道サービス施設の立地の進行などにより無秩序な土地利用が行われる恐れのある区域については、地区計画制度の活用を検討し、市街化調整区域の性格を保持しつつ区域の実情に応じた適正な土地利用の整序を図る。

インターチェンジや主要幹線道路周辺などにおいては、交通利便性を生かし、都市的土地利用の必要性や今後の見通しなどを総合的に判断し、観光や工業系施設など都市計画上の位置づけを検討する。新富士インターチェンジ北側については、周辺環境や農林漁業との調整を行い、工業立地のための土地利用を図る。

(2) 都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針

1) 交通施設の都市計画の決定の方針

① 基本方針

ア 交通体系の整備の方針

本区域は、国土レベルの交通軸である東名高速道路、1・2・1及び1・2・2第二東名自動車道(新東名高速道路)、J R東海道新幹線、J R東海道本線を有しており、東西方向の3・1・2国道1号バイパス線(国道1号)、南北方向の3・4・6富士富士宮線(国道139号)などの広域道路及びJ R身延線などの広域公共交通と合わせ、本区域の骨格となる交通軸を形成している。加えて、公共交通軸の一部を担う岳南鉄道線、国内外の物流拠点である重要港湾田子の浦港が配置されている。

本区域では、過度の自動車交通への依存のため、富士市や富士宮市の市街地部や、富士川渡河の主要路線などにおいて朝夕を中心に著しい混雑が発生している一方で、鉄道・バスなどの公共交通の利用者は年々減少している状況にある。これらの問題に加え、低密度な市街地の拡大による中心市街地の衰退、今後の高齢化社会の進展や地球温暖化など、本区域の内外を取り巻く社会情勢の変化に対応した総合的な交通体系の構築が求められている。

このような状況を踏まえ、本区域の交通体系は、次のような基本方針のもとに整備を進めていく。

- ・ 都市の活力を維持・向上するため、区域内外の都市拠点間などのスムーズな連携を確保する幹線交通軸を形成するとともに、核となる地域において人の交流と賑わいをもたらす道路空間を確保する。
- ・ 都市の安全・快適な暮らしを支えるため、機能分担に応じた交通ネットワークの形成、まちづくりの基礎となる道路空間の確保及び人にやさしい交通環境の整備を図る。
- ・ 環境負荷の小さなまちづくりに寄与するため、環境にやさしい交通手段の利用を促す道路空間の確保や利便性の高い公共交通サービスの充実を図る。また、観光拠点のネットワーク化による周遊性の向上など、美しい景観や観光資源を活かせる交通環境を整備する。
- ・ 富士富士宮間を南北で結ぶ主要幹線道路の渋滞解消、国土レベルの東西の交通軸への連絡強化に資する富士富士宮道路を検討する。
- ・ 人口減少や担い手不足による路線維持や環境負荷の低減に向けて、自動運転などの

新たなモビリティの導入を検討する。

イ 整備水準の目標

2020年（令和2年）現在、都市計画道路については、市街化区域内において1.3 km/km²が整備されているが、今後交通体系の整備の方針に基づき整備の促進を図るものとし、基準年次からおおむね10年後には1.4 km/km²程度になることを目標に整備を進める。

その他の交通施設については、可能な限り長期的な視点から整備を図る。

② 主要な施設の配置の方針

ア 道路

本区域では、将来の交通需要に対応するため、今後、主要な施設として次の自動車専用道路及び主要幹線道路を配置し、その後に示す幹線道路、補助幹線道路及びその他の道路と一体となって円滑な自動車交通の確保及び機能的な道路網の構築を図る。

・自動車専用道路

東西方向の国土レベルの交通軸となる東名高速道路、1・2・1及び1・2・2第二東名自動車道（新東名高速道路）を配置する。南北方向の首都圏に至る交通軸として3・4・6富士富士宮線（国道139号西富士道路）、国道139号富士宮道路を配置する。

・主要幹線道路

他都市との連携強化を図り、本区域の東西方向の道路ネットワークを形成する連携軸として、3・1・2国道1号バイパス線（国道1号）及び国道469号を配置する。

また、南北方向の連携軸として、国道139号、国道52号及び3・3・40藤間前田線（国道139号他）を配置する。

・幹線道路

鉄道駅、拠点などの主要な地点を結び、主要幹線道路へ連絡する連携軸として配置する。

・補助幹線道路

幹線道路を補完する機能を有し、近隣住区内に通過交通が流入しないように幹線道路と区画街路を連絡する道路として配置する。

・その他

富士市において、利便性の高い公共交通軸形成のため、JR新富士駅とJR富士駅の連携を強化するとともに、自動運転などの新たな公共交通システムを検討する。

イ 交通広場

本区域における主要な交通結節点として、JR富士駅、JR新富士駅及びJR富士宮駅に駅前広場を配置する。その他、JR入山瀬駅、JR富士根駅、JR富士川駅及びJR源道寺駅に駅前広場を配置する。

③ 主要な施設の整備目標

優先的に基準年次からおおむね10年以内に整備することを予定する施設

種 別	名 称
-----	-----

道 路	3・1・2 国道1号バイパス線（国道1号）（富士市） 3・3・40 藤間前田線（国道139号他）（富士市） 富士駅北口交通広場（富士市）
-----	--

（注）おおむね10年以内に整備とは、部分・暫定完成、完成及び着手するものを含む。

2) 下水道及び河川の都市計画の決定の方針

① 基本方針

ア 下水道及び河川の整備の方針

・下水道

本区域は一級河川潤井川をはじめとする公共用水域を有しており、これらの水質を保全する。また、生活環境の改善を図るため、公共下水道の基本計画に基づき下水道の整備を促進する。

また、下水道の整備に当たっては、静岡県生活排水処理長期計画に基づき他の汚水処理施設との経済比較や水質保全効果、地域特性、住民の意向などを総合的に判断し、効率的かつ早期に整備可能となる手法により、公共用水域の水質保全や生活環境の改善を図る。

さらに、雨水については河川などその他の排水施設との役割分担を図り、下水道の整備を促進し、浸水地域の解消を図る。

・河川

本区域は、一級河川富士川水系に属する富士川など、その他中小河川の流域に属している。

浸水被害の防止・軽減を図り、安全で安心な都市活動が確保できるよう、河川整備計画などに基づき計画的な河川改修を推進する。

河川が本来有している生物の生息・生育・繁殖環境及び多様な河川景観を保全・創出するような川づくりを実施し、都市内の身近な自然を有する水辺空間を確保する。

イ 整備水準の目標

・下水道

本区域における基準年次からおおむね10年後の公共下水道の処理人口に対する整備率を次のとおりとする。

富士市	96%
富士宮市	100%

・河川

河川整備計画などに定める一定規模の降雨に対応できる流下能力を確保するよう、河川の改修を図る。

② 主要な施設の配置の方針

・下水道

本区域における汚水処理及び雨水排除のため、公共下水道事業の全体計画に基づ

き、下水の処理施設を配置する。

終末処理場として、西部浄化センター、東部浄化センター、星山浄化センターを配置する。

雨水渠については、河川事業などと連携しつつ、排水不良地域や浸水地域の解消を目指して配置する。

公共下水道事業の全体計画における主な諸元は次のとおりである。

《公共下水道》

市名	富士市		富士宮市
	東部	西部	富士宮
処理区	東部	西部	富士宮
排除方式	分流式	分流式	分流式
下水道計画区域人口（人）	94,200	108,100	86,300
下水道計画区域面積（ha）	3,138	2,853	2,748
ポンプ場（ヶ所）	0	0	1
処理場（ヶ所・㎡）	1・115,700	1・53,300	1・43,600

③ 主要な施設の整備目標

優先的に基準年次からおおむね10年以内に整備することを予定する施設

種別	名称
下水道	富士市公共下水道(西部処理区、東部処理区)

(注) おおむね10年以内に整備とは、部分・暫定完成、完成及び着手するものを含む。

3) その他の都市施設の都市計画の決定の方針

① 基本方針

住民の快適な生活環境を保全するため、火葬場、汚物処理場、ごみ焼却場その他の処理施設などの既存都市施設の適切な管理・運用を図る。また、老朽化の見られる施設や機能の向上・運営の合理化を図る必要がある施設については、順次計画的な改修・整備を図る。さらに、既存施設の効率的な運用に配慮した上で、生活圏を単位とした必要量を把握し、不足施設の整備を図る。

② 主要な施設の配置の方針

供給処理施設については、必要とされる立地条件に応じて最も効率的な供給処理などが可能となる地区に配置を行う。

汚物処理場に関しては、富士市五貫島地区に富士市し尿処理場、富士市中之郷地区に環境衛生センター、富士宮市星山地区に富士宮市衛生プラントを配置する。ごみ焼却場として、富士市大淵地区に富士市新環境クリーンセンター、富士宮市山宮地区に清掃センターを配置する。

火葬場に関しては、富士市大淵地区に富士市斎場、富士宮市山宮地区に富士宮市聖苑を配置する。

(3) 市街地開発事業に関する主要な都市計画の決定の方針

1) 主要な市街地開発事業の決定の方針

① 基本方針

既成市街地においては、中心商業・業務地などの都市拠点及び地域拠点、密集市街地、都市基盤の未整備地区などを中心に、各地区の特性を考慮した上で市街地再開発事業、土地区画整理事業などを導入し、都市機能の高度化、防災性の向上、居住環境の向上などを図る。

既成市街地周辺部で既に市街化が進行しつつある地区については、無秩序な市街化を防止するため、土地区画整理事業などによる都市基盤の整備を図る。また、地区計画制度及び建築協定などを導入・活用し、計画的に良好な市街地形成を図る。

新市街地については、土地区画整理事業などにより先行的な公共施設の整備を行い、地区計画制度などを有効に活用して良好な居住環境の形成を図る。

② 整備方針

J R 新富士駅南地区では、広域的な玄関口として高次都市機能の集積を図るため、土地区画整理事業により、快適な居住環境の整備と併せて商業・業務機能の立地を誘導する。J R 新富士駅北側については、交通施設整備などと一体となった市街地整備を推進する。

J R 富士駅北口周辺地区は、都市拠点にふさわしい賑わい・交流の創出を図るため、市街地再開発事業などにより、交流施設整備や駅アクセス道路などの再配置を推進する。

バスターミナル吉原中央駅・岳南鉄道線吉原本町駅周辺地区及びJ R 富士宮駅周辺地区においては、効率的な土地利用や高次の都市機能の充実などを図るため、民間活力の活用も視野に入れ、市街地再開発事業などの整備手法を検討する。

1・2・1 第二東名自動車道(新東名高速道路)の新富士インターチェンジ周辺に位置する第二東名 I C 周辺地区においては、交通利便性を生かした流通業務拠点としての整備や、市街地への流入交通の抑制など、交通環境を改善するための計画的な基盤整備を土地区画整理事業により実施し、良好な居住環境を確保しつつ、流通業務機能を効果的に配置した市街地の形成を図る。

2) 市街地整備の目標

基準年次からおおむね 10 年以内 to 実施することを予定する市街地開発事業

市名	区域名	整備方針	面積
富士市	新富士駅南地区	既成市街地であり、土地区画整理事業により、J R 新富士駅南口周辺における広域的な都市機能の更新を図る。	29.2ha
	第二東名 I C 周辺地区	新市街地であり、今後の広域的な流通業務の拠点として、土地区画整理事業により、良好な居住環	45.0ha

		境を確保しつつ、流通業務機能を効果的に配した市街地の形成を図る。	
	富士駅北口 周辺地区	既成市街地であり市街地総合再生基本計画の重点整備ゾーンに位置づけたエリア。市街地再開発事業により、店舗、住宅や交流施設などを配置するとともに、駅前広場や駅周辺の道路などの整備・改善を図る	1.9ha

(注) おおむね 10 年以内に実施とは、部分・暫定完成、完成及び着手するものを含む。また面積は、都市計画決定面積又は都市計画決定予定面積とする。

(4) 自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針

1) 基本方針

① 自然的環境の特徴と現状、整備又は保全の重要性

本区域の自然地は、北に富士山、東に愛鷹山麓、西に天子山系を有し、広大な山麓、原野が連なり、一級河川富士川の扇状地及び浮島ヶ原により形成される平野部を経て、駿河湾に臨んでいる。

区域の特性を生かしながら、生物多様性の保全、良好な景観の形成、気候変動への対応など自然環境が有する多様な機能を活用し、持続可能で魅力あるまちづくりを進めるため、グリーンインフラの取組を推進する。

また、このような恵まれた自然環境の保全を図る。

加えて、今後さらに多様化する余暇活動に対するレクリエーション施設などの整備、地震などの災害に対応する避難地・避難路などの確保が重要な課題となっている。

このため、富士山の自然環境を保全・活用し、自然と調和した土地利用を展開することにより、緑と潤いのある良好な都市の形成を図るものとする。

② 都市公園の整備目標水準

年 次	2020 年 (令和 2 年) (基準年)	2030 年 (令和 12 年) (基準年の 10 年後)
都市計画区域内人口 1 人あたり目標水準	10.6 m ² /人	11.8 m ² /人

2) 主要な緑地の配置の方針

① 環境保全システムの配置方針

都市の骨格を形成する緑地として、市街地を取り巻く富士山麓、愛鷹山麓、天子山系及びこれらに続く丘陵の樹林地を保全する。

市街地に水辺空間を提供する一級河川富士川などの河川についても都市の骨格を形成する緑地として保全を図る。

白糸ノ滝や湧水池と一体となった緑地、歴史的遺産と一体となった富士山本宮浅間大社などの境内地などの社寺林は、地域の個性を形成する緑地として保全する。

市街地内では、都市施設や公共施設の敷地内での緑化を推進する。また、公園・緑地の確保、民有地における緑地保全と緑化推進により、緑豊かな都市環境を形成する。

② レクリエーション系統の配置方針

富士山麓の野外レクリエーション地をはじめ、都市基幹公園及び大規模な都市緑地を積極的に確保し、都市全体で利用するレクリエーションの場として配置・整備を行う。

また、富士山麓を背景としたキャンプ場、ハイキングコースなどの野外レクリエーション施設は、緑地として整備・保全し、富士市西部に「岩本山」、富士山麓に「静岡県富士山こどもの国」を施設緑地として配置する。さらに、富士山自然休養林や小田貫湿原を含む田貫湖周辺の保全を図りながら整備する。加えて、富士川地域の野田山健康緑地公園については、周辺のハイキングコースを含めて保全する。

特に市街地内では、一級河川沼川、潤井川、神田川などの河川を軸として、公園・緑地を有機的に結びつけるネットワークを形成する。

③ 防災系統の配置方針

当区域は南海トラフ巨大地震などの危険性が指摘されており、また市街地周辺には土砂災害の危険性のある急傾斜地が多いことから、防災対策上有効な公園・緑地を配置する。さらに、海岸線の松林は防風・防潮の機能を有し、地域環境の向上に資する緑地として保全する。

JR富士駅周辺、吉原中心市街地などの密集市街地や駿河湾に面した元吉原、田子浦地区の市街地においては、避難地としての公園・緑地及び避難路を計画的に整備、配置し、地震時の火災や津波からの避難が困難な区域の解消を図る。

市街地内に存する溢水、湛水などの災害発生のおそれのある地域は、浸水災害防止のため、市街地を流下する河川の上流部における緑地の保全を図る。

大規模工場地や石油基地周辺では、住宅市街地との境界に緩衝地帯としての公園緑地を配置する。

④ 景観構成系統の配置方針

本区域を代表する富士山の自然景観を柱として、郷土景観を形成する緑地の配置を図る。

富士山、愛鷹山、天子山系、富士川地域の山間部などの稜線や斜面緑地は、郷土景観を形成する緑地であり、市街地からの眺望に留意した保全・整備を図る。駿河湾の海岸、一級河川富士川及び愛鷹山麓、浮島ヶ原などの大規模農地や朝霧高原の牧草地の緑地は、地域の特徴を構成する一団の緑地として保全する。

また湧水池、社寺林などの緑地は市街地内の修景に寄与する緑地として保全する。

3) 実現のための具体の都市計画制度の方針

① 公園緑地などの配置方針

一の市町を超える広域の区域を対象として9・6・1 静岡県富士山こどもの国を配置する。

また、スポーツの場、憩いの場、レクリエーションの場などの多様な県民のニーズや、人口の分布、土地利用の状況、地域の歴史、自然地の分布などを踏まえ、運動公園、総合公園、住区基幹公園、特殊公園、緑地などを適正に配置する。

② その他の緑地の指定方針

良好な自然的景観を有した緑地の保全を図る区域では風致地区の指定を検討するほか、自然地の保全を図る必要がある区域では特別緑地保全地区の指定を検討する。

4) 主要な緑地の確保目標

① 優先的に基準年次からおおむね10年以内に整備予定の主要な公園緑地など

種 別	名 称
総合公園	5・5・7 比奈公園（富士市）
	5・5・11 白尾山公園（富士宮市）
特殊公園	7・6・4 明星山公園（富士宮市）
緑地	1 富士川左岸緑地（富士市）
	3 入山瀬緑地（富士市）
	4 富士川右岸緑地（富士市）

(注) おおむね10年以内に整備とは、部分・暫定完成、完成及び着手するものを含む。