

静岡県都市計画区域 マスタープラン策定方針 【第1編】

静岡県の都市づくりの基本的な考え方

令和5年3月

静 岡 県

～目次～

序章	はじめに	1
1	策定の目的	1
2	位置づけ	2
3	構成	3
4	本策定方針の活用にあたっての留意事項	5
1章	都市を取り巻く状況	6
1	静岡県の特徴と都市の現状	6
(1)	静岡県の自然的条件	6
(2)	静岡県の都市形成の歴史	9
(3)	都市及び都市圏の形成状況	11
(4)	交通ネットワーク	19
(5)	災害の危険性	26
(6)	都市施設の整備進捗	33
2	静岡県の社会経済情勢の変化	36
(1)	人口及び世帯数の減少と少子高齢化の進展	36
(2)	市街地の拡散・低密度化	42
(3)	産業構造の変化	48
(4)	県財政の圧迫	54
3	新たな潮流	55
(1)	頻発化・激甚化、切迫する自然災害への対応	55
(2)	脱炭素社会形成への取組	58
(3)	ポストコロナ時代に適合したまちづくりへの転換	60
(4)	新たな交通サービスの普及	61
(5)	DX・スマートシティの推進	64
4	静岡県の特徴と社会情勢の変化のまとめ	66
2章	都市づくりの目指すべき方向	67
1	上位・関連計画	67
(1)	静岡県の新ビジョン（静岡県総合計画）	67
(2)	静岡県国土利用計画	70
(3)	静岡県土地利用基本計画	71
(4)	美しい“ふじのくに”まち・ひと・しごと創生長期人口ビジョン	72
(5)	美しい“ふじのくに”インフラビジョン	73
(6)	静岡県新広域道路交通ビジョン・計画	74
(7)	新ふじのくに物流ビジョン	76
(8)	静岡県経済産業ビジョン	78
2	都市政策の方向性	80
(1)	前策定方針以前の都市計画法改正の概要	80
(2)	前策定方針策定後の主な都市政策の方向性	86
(3)	前策定方針策定後の都市計画運用指針改訂の概要	89
(4)	「集約型都市構造」のイメージの整理	90
3章	都市づくりの目標	92
1	静岡県におけるこれからの都市づくりの課題	92
2	都市づくりの基本理念	94

3 都市づくりの目標	95
4章 静岡県が目指す将来都市構造	98
1 静岡県における将来都市構造の考え方	98
(1) 静岡県が目指す都市の姿	98
(2) 静岡県における集約と連携の考え方	98
2 静岡県が目指す将来都市構造	100
(1) 拠点の配置	100
(2) 連携軸の配置	102
(3) 郊外部の土地利用	104
(4) 静岡県の将来都市構造図	105
(5) 拠点と連携軸の設定方法について	106
5章 都市づくりの戦略	110
1 魅力と活力が持続する都市づくり（目標1）	111
戦略1 市街地のコンパクト化により持続可能な都市構造に変える	111
戦略2 人と地域がつながるための多様な交通ネットワークを形成する	112
2 大規模な自然災害に対応できる都市づくり（目標2）	113
戦略3 災害に強い市街地を形成する	113
戦略4 災害を想定し事前準備を進める	114
3 環境負荷の小さな都市づくり（目標3）	115
戦略5 環境負荷の小さい都市構造に変える	115
戦略6 都市から発生する温室効果ガスを減らす	116
4 快適な都市空間と機能的な都市活動を確保する都市づくり（目標4）	117
戦略7 生活の場と働く場の多様性や選択肢を広げる	117
戦略8 まちなかに賑わいを創出する	118
5 高度なサービスを提供する次世代型都市づくり（目標5）	119
戦略9 あらゆる分野でまちづくりDXを推進する	119
戦略10 自らの力で地域を運営する	120
6 豊かな自然・農林漁業と共生する都市づくり（目標6）	121
戦略11 自然環境と美しい景観を保全・活用する	121
戦略12 農山漁村の地域コミュニティを守る	122

序章 はじめに

1 策定の目的

- ・本県では、2000年（平成12年）5月の都市計画法改正後、「静岡県都市計画区域マスタープラン策定指針（2002年（平成14年）3月）（以下、策定指針）」を策定し、以後、この当初策定指針に基づき、都市計画区域マスタープランの策定をはじめ、各種都市計画制度の運用を進めてきた。
- ・その後、約10年間の社会経済情勢の変化（地方分権の進展、広域調整の役割拡大、防災まちづくりの必要性等）や法制度の改正を踏まえ、本県の将来都市像実現に向けた都市計画制度の運用・活用の方針等を示すとともに、都市計画区域マスタープラン及び都市基本計画策定のための具体的な手順や検討内容を示すことを目的として、2013年（平成25年）10月に「静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針（以下、前策定方針）」の策定を行った。
- ・前策定方針の策定から約10年が経過した現在、2015年（平成27年）の国連サミットで採択された「2030アジェンダ」では、持続可能な開発目標（SDGs）が世界共通の目標となり、都市計画分野においても、「持続可能性」を前提とする具体的な取組が求められている。その一方で、新型コロナ危機を契機とした生活様式の変化、地球温暖化による世界的な気候変動や自然災害の頻発化・激甚化、AI・ICT・IoT等の先端技術によるDXやスマートシティの取組の進展など、策定当初には想定していなかった様々な社会環境の変化が生まれている。
- ・このため、都市計画に求められる課題も、人口減少・少子高齢化に対応できる集約型都市構造の形成に、防災・脱炭素・スマート化など様々な課題に対応できる持続可能な都市構造の実現が加わり、立地適正化計画制度をはじめ、従来の都市計画手法を超えた取組が展開されている。
- ・こうした本県及び都市計画制度をめぐる変化を踏まえ、これからの本県における都市づくりの目標や都市構造を明らかにし、新たな時代にふさわしい都市計画区域マスタープランの策定、具体的な内容等を検討する際の指針となることを目的に、「静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針（以下、本策定方針）」の改定を行うこととした。

2 位置づけ

- ・本策定方針では、都市計画区域マスタープランの策定に関する基本的考え方や記載事項等を明示するとともに、都市計画区域マスタープランの見直しに先立って実施する都市基本計画の調査・分析内容等も示すものとする。
- ・なお、本策定方針の改定に当たっては、合わせて「静岡県都市計画マスタープラン」を取りまとめており、「静岡県都市計画マスタープラン」は、第1編で検討した本県の都市づくりの基本的な考え方を基に、約20年後を展望した本県の都市づくりの目標や都市構造を明らかにしたものである。
- ・また、都市づくりの目標や都市構造の実現に向けて、本県が定める都市計画の考え方を示すとともに、市町が定める都市計画の参考となる考え方を示すものであり、任意の計画ではあるが、都市計画区域マスタープランや市町マスタープランの上位に位置づけられるものとなる。

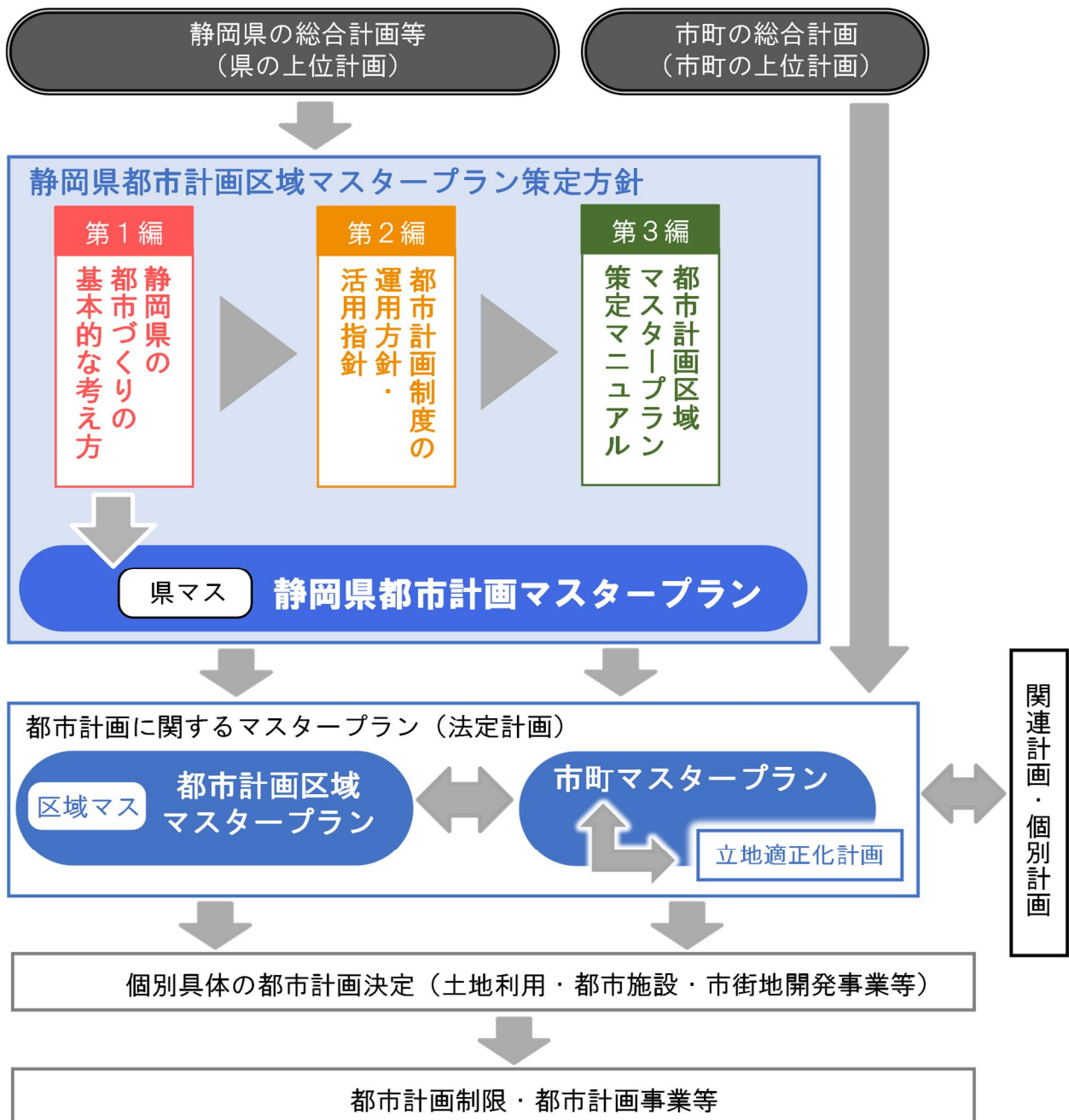


図 1-0-1 静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針の位置づけ

3 構成

- ・本策定方針は、次の3編から構成され、第1編では本県の都市づくりの基本的な考え方を示し、第2編では第1編を踏まえた具体の都市計画制度の運用・活用の考え方を示している。また、第3編は、第1編及び第2編を踏まえ、都市計画区域マスタープランを策定するためのマニュアルとなっている。

第1編 静岡県の都市づくりの基本的な考え方

- ・静岡県の都市を取り巻く状況や課題、新たな潮流を踏まえた上で、本県における都市づくりの目標と基本理念、目指すべき将来都市構造を明らかにする。
- ・また、これら目標や都市構造を実現する観点から、行政・県民・事業者等が一体となって取り組むべき戦略を明らかにし、都市計画の分野における具体的な行動指針を提示する。

第2編 都市計画制度の運用方針・活用指針

- ・第1編で示された将来都市構造を具体化していくために、県が定める都市計画制度の運用の考え方を明らかにする。
- ・また、全県的・戦略的な観点から積極的に活用すべき都市計画制度、又は、各都市の地域課題に応じて柔軟に活用すべき都市計画制度について、市町が具体の都市計画決定・変更を行う際に参考として活用されるべき基本的考え方を提示する。

第3編 都市計画区域マスタープラン策定マニュアル

- ・県全体の都市づくりの方向性や、都市計画制度の運用・活用方針を法定計画に反映するため、都市計画区域マスタープラン策定に関する具体的な記載項目や策定手順等を定める。
- ・また、都市計画基礎調査等を踏まえて、各都市の現状や課題を継続的かつ定量的に分析・評価するために、都市計画区域マスタープランの前段調査となる「都市基本計画」の調査・分析項目を提示する。

県マス 静岡県都市計画マスタープラン

- ・県全体の都市づくりの目標や将来都市構造を明らかにし、目指すべき方向性・考え方を示す。

図 1-0-2 静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針の構成

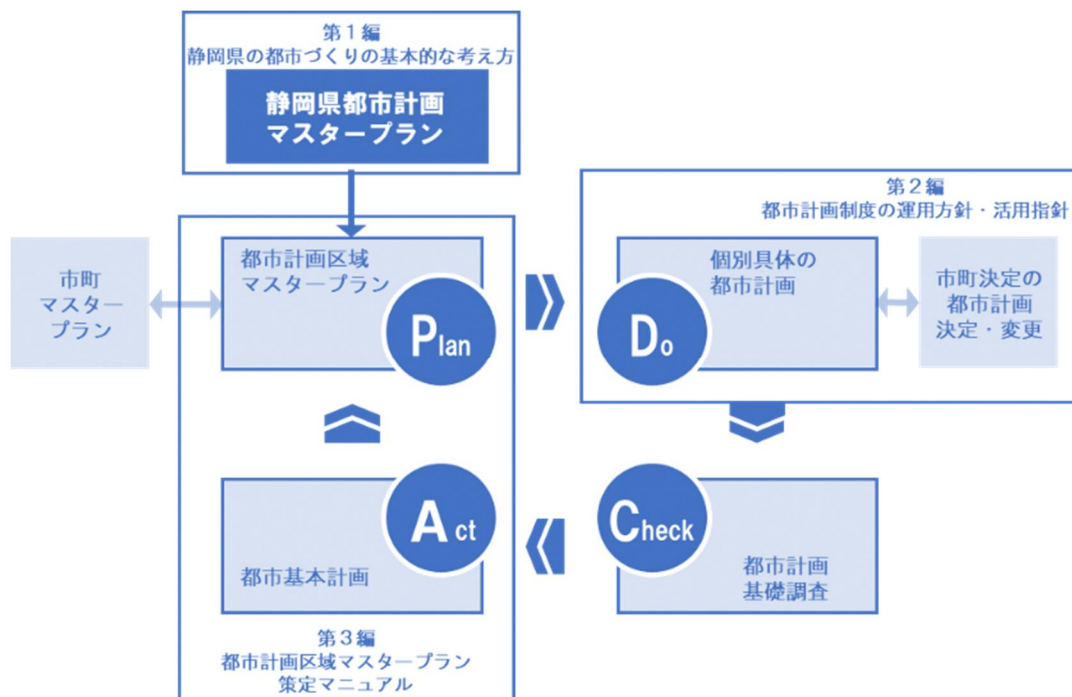


図 1-0-3 都市計画のPDCAサイクルにおける各編の位置づけ

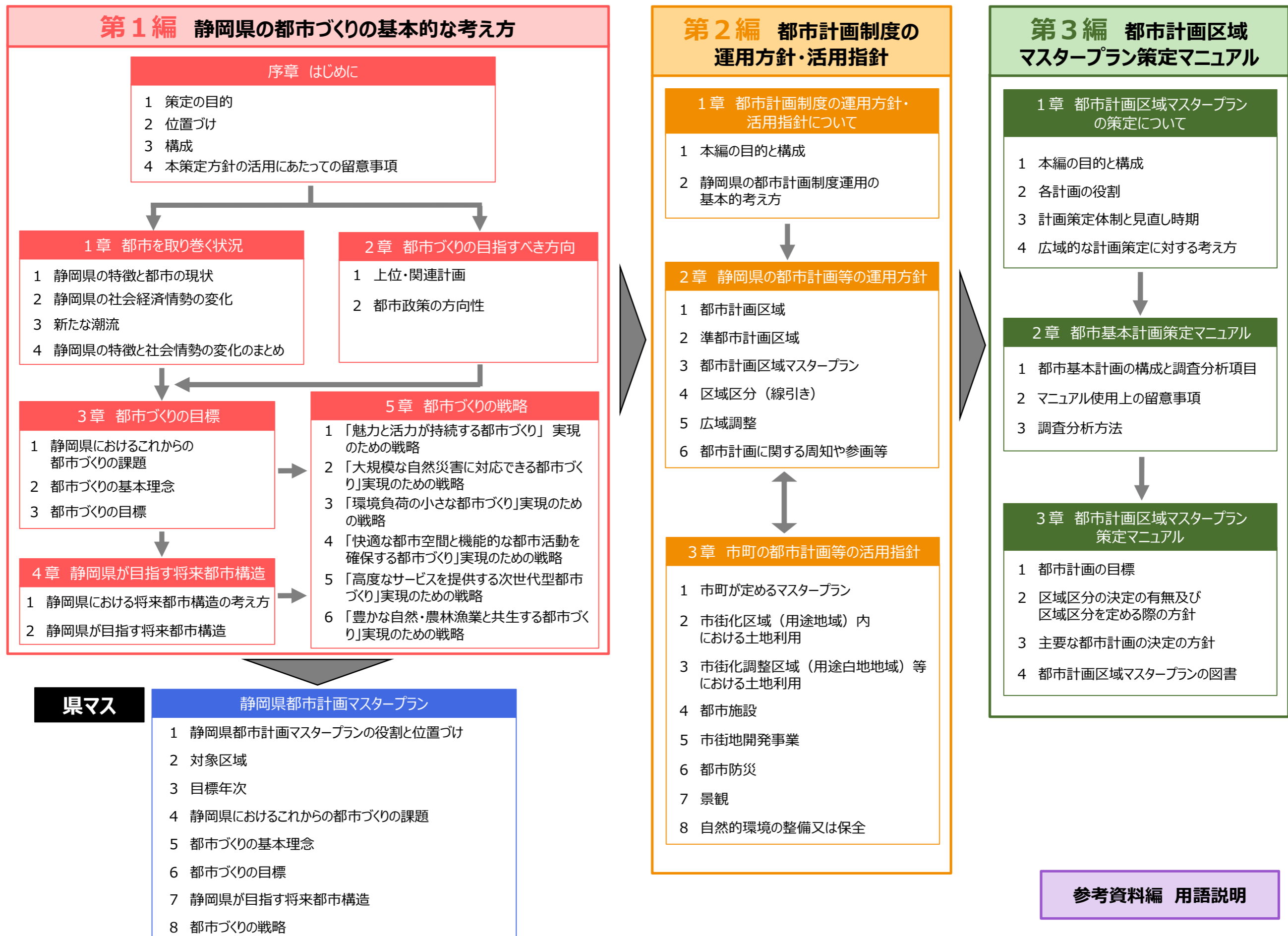


図 1-0-4 静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針の内容・構成

4 本策定方針の活用にあたっての留意事項

- ・本策定方針に定める内容のうち、第1編の「静岡県の都市づくりの基本的な考え方」は、本県が主体となって目指す都市づくりの方向性を示すものである。
- ・また、第2編は都市計画制度全般を対象として、主に本県が決定する都市計画制度等の運用方針と、主に市町が決定する都市計画制度等の活用指針に分けて考え方を示したものである。
- ・さらに、第3編は「都市計画区域マスタープラン」、「都市基本計画」、いずれも本県または政令市が策定主体となるものである。
- ・本策定方針に基づき都市基本計画及び都市計画区域マスタープラン素案を作成する過程で、第3編に示すように都市計画区域の構成市町・県土木事務所と県都市計画課が広域連絡協議会を設置し、十分に意見交換を行うことで、当該都市計画区域の都市計画に関する共通認識が醸成され、策定主体にとらわれず、都市計画区域において必要とする都市計画が立案されるものとする。
- ・なお、国が定める「都市計画運用指針」では、文章の語尾表現によって、法令、制度の趣旨等から運用が強く要請されるもの、記述された事項による運用が想定されるもの、運用を例示的に示したものに分類されており、地方分権の趣旨に沿った整理を行っている。本策定方針においても、同様の考え方から、以下のような語尾等の表現を行っている。
 - ① ～べきである。～べきでない。
⇒法令、制度の趣旨等から記述された事項による運用が強く要請されると国及び県が考えているもの。
 - ② ～ことが望ましい。～ことは望ましくない。
⇒制度の趣旨等から、記述された事項による運用が想定されていると国及び県が考えているもの。
 - ③ ～ことが（も）考えられる。
⇒記述された事項による運用を国及び県が例示的に示したもの。

1章 都市を取り巻く状況

- ・1章では、本県の都市の特徴や現状、社会経済情勢の変化について整理するほか、我が国全体として念頭に置くべき新たな潮流について整理する。

1 静岡県の特徴と都市の現状

(1) 静岡県の自然的条件

① 静岡県の位置及び広がり

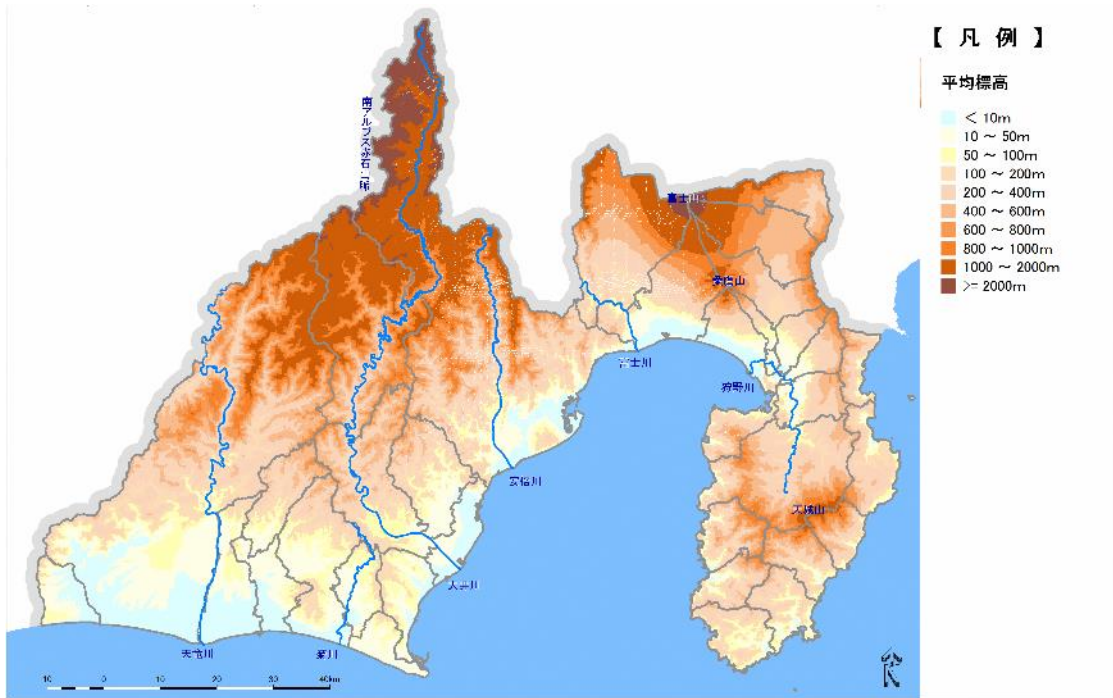
- ・本県は、東西153km、南北115km、面積約7,777k㎡の広がりを持ち、東は箱根山を境に神奈川県、西は愛知県に接し、北は富士山を境に山梨県及び南アルプス連峰を境に長野県と接している。また、県土南側の海岸線は、伊豆半島東岸が相模灘に、伊豆半島西岸から中部が駿河湾に、西部が遠州灘に面し、海岸線延長は約500kmに及んでいる。
- ・東京と名古屋の大都市圏の中間に位置する立地条件等に恵まれ、古くから東西交通の街道の要衝となっている。



図 1-1-1 静岡県の位置

② 静岡県の地形の特徴

- ・首都圏（関東平野）等に比べて、平地部が少なく、山岳地、丘陵地の割合が高い地形となっている。東部の富士山、愛鷹山、箱根山、伊豆半島の天城山、中部の南アルプス赤石山脈など、山地斜面の平均斜度は30度を超えるところが多い。
- ・急峻な山地を浸食する河川は急流となっており、本県の4大河川（富士川、安倍川、大井川、天竜川）は、いずれも日本を代表する急流河川となっている。また、これら河川は、県土を東西方向に分断する地形要素にもなっている。



資料：国土数値情報（標高・傾斜度5次メッシュ（平成23年度版）、河川データ（平成20年度版））

図1-1-2 静岡県の地形（平均標高）

③ 静岡県の自然環境

- ・ 本県は、世界遺産である富士山、ユネスコエコパークに登録された南アルプスをはじめとする豊かで多様な自然環境に囲まれており、東側にユネスコグローバルジオパークに認定された伊豆半島、西側には遠州灘につながる汽水湖である浜名湖など、複雑な地質と変化に富んだ地形を有している。
- ・ 温暖な気候や豊富な降水量など自然環境にも恵まれている。
- ・ また、茶やみかん等の樹園地から構成される農村景観、各地の海岸や漁港等に形成された漁村景観は、静岡県を代表する景観ともなっている。
- ・ 県内には、3つの国立・国定公園と4つの県立自然公園、1つの原生自然環境保全地域と7つの県立自然環境保全地域があり、優れた自然景観と豊富な動植物相が保全されている。



図 1-1-3 静岡県の主な自然環境

(2) 静岡県の都市形成の歴史

① 近世までの都市形成の歴史

- ・ 7世紀後半に、“伊豆”、“駿河”、“遠江”と呼ばれた三つの国が形成
- ・ 江戸時代には、駿府城を擁する府中（現静岡市）をはじめ、各地に城下町や宿場町が形成され、旧東海道五十三次の宿場のうち 22 の宿場が県内に設置
- ・ 明治4年に足柄県、静岡県（当時）及び浜松県の三県が誕生し、明治9年には府県の統廃合により、伊豆、駿河、遠江の旧三国を概ねの区域として現在の静岡県が成立



出典：しずおか旧東海道マップ（県教育委員会）

図 1-1-4 静岡県の旧東海道の宿場分布

② 戦前までの都市計画

- ・ 県内では、大正12年7月に、静岡市と浜松市が都市計画法の適用都市となり、戦前までに31の法適用都市が誕生
- ・ 戦前までに5市で用途地域を指定し、終戦前に10市5町で都市計画道路、公園等の都市計画決定

③ 昭和20年代の都市計画

- ・ 静岡市、浜松市、沼津市、清水市の4市が戦災復興事業の指定を受け、戦災都市の復興事業から戦後の都市計画がスタート
- ・ 戦災地復興計画基本方針（昭和20年）では、5箇年で戦災復興土地区画整理事業を完了する計画であったが、財政状況の悪化などにより、清水市以外の3市では、事業計画期間を延長し、戦災復興事業の計画区域や事業規模の縮小を検討したうえで、一部区域を市施行の土地区画整理事業に切り替えて事業を継続



図 1-1-5 戦災復興事業中の国道1号（静岡市）

④ 昭和30年代の都市計画

- ・ 高度経済成長期に入り、都市への人口集中、新市街地の開発需要、広域的な道路・鉄道ネットワークの建設等が進み、広域的な都市圏域を念頭に置いた都市計画行政が必要な時代へ
- ・ 昭和32年から41年にかけて、行政区域に捉われないことと、静岡、西遠、沼津・三島など複数の市町村に跨る7つの区域を対象に、県独自の取組として行政区域を越えた広域的な都市計画を策定（昭和43年に制度化された広域都市計画区域に繋がる先進的な取組）

⑤ 昭和40年代の都市計画

- ・昭和43年の新都市計画法制定を受け、静岡県内では、昭和45年度に静岡市、清水市で区域区分を初めて指定。また、昭和46年度に西遠広域、東駿河湾広域など7区域で広域都市計画区域を初めて指定
- ・昭和40年代は、30年代に計画された様々な事業を「事業化」する時代となり、国家的な大型プロジェクトと併せて、多くの都市計画道路の整備が進められたほか、市街地拡大による郊外部開発の一環として土地区画整理事業の事業化が本格化



図1-1-6 東名高速道路全線開通（S44：浜名湖SA）

⑥ 昭和50～60年代の都市計画

- ・昭和40年代以降に検討された大規模都市施設の事業化を継承し、昭和50年代以降、県下全域で様々な事業が展開
- ・慢性的な交通渋滞解消のための静岡駅及び浜松駅付近における連続立体交差事業の着手、主要鉄道駅における駅前広場の整備が行われたほか、各地の流域下水道、都市公園等が供用開始へ
- ・昭和44年の都市再開発法公布を受け、県内各地で市街地再開発事業の機運が高まり、昭和63年度末までに、県内4市町6地区で事業が完了



図1-1-7 浜松駅付近連続立体交差事業

⑦ 平成の都市計画

- ・平成4年の都市計画法改正により、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」が制度化され、現在は県内30の市町が市町村マスタープランを策定
- ・平成12年の都市計画法の改正により、都道府県が「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（都市計画区域マスタープラン）を定めることとなり、本県では平成16年度までに30の区域（当時）で都市計画区域マスタープランを策定
- ・平成の大合併により、静岡市、浜松市などでは、1つの行政区域に複数の都市計画区域が混在する状態となったため、13の都市計画区域で都市計画区域の再編、区域区分の見直しを実施
- ・さらに、平成29年には、田方広域都市計画区域（伊豆市、伊豆の国市、函南町）から、伊豆市の区域を分離し、区域区分の廃止と併せて新たに伊豆都市計画区域を指定
- ・平成期には、新東名高速道路の都市計画決定（平成3年・6年）、県営公園の都市計画決定（静岡県富士山こどもの国（平成4年度）、小笠山総合運動公園（平成4年度）、浜名湖ガーデンパーク（平成6年度）及び吉田公園の再整備（平成13年度）等、根幹的施設の整備を推進

(3) 都市及び都市圏の形成状況**① 県内市町構成と主要都市の分布**

- ・本県は35市町(23市12町)から構成されており、2020年(令和2年)現在、浜松市の人口が最も多く(79.1万人)、次いで静岡市(69.3万人)、富士市(24.5万人)、沼津市(18.9万人)、磐田市(16.7万人)が人口規模での上位5都市となっている(5都市で県全体の57.4%)。
- ・面積でも、浜松市が最も大きく(1,558k㎡)、次いで静岡市(1,412k㎡)が第2位となっている。

表1-1-1 県内市町の面積及び人口の構成 2020年(令和2年)

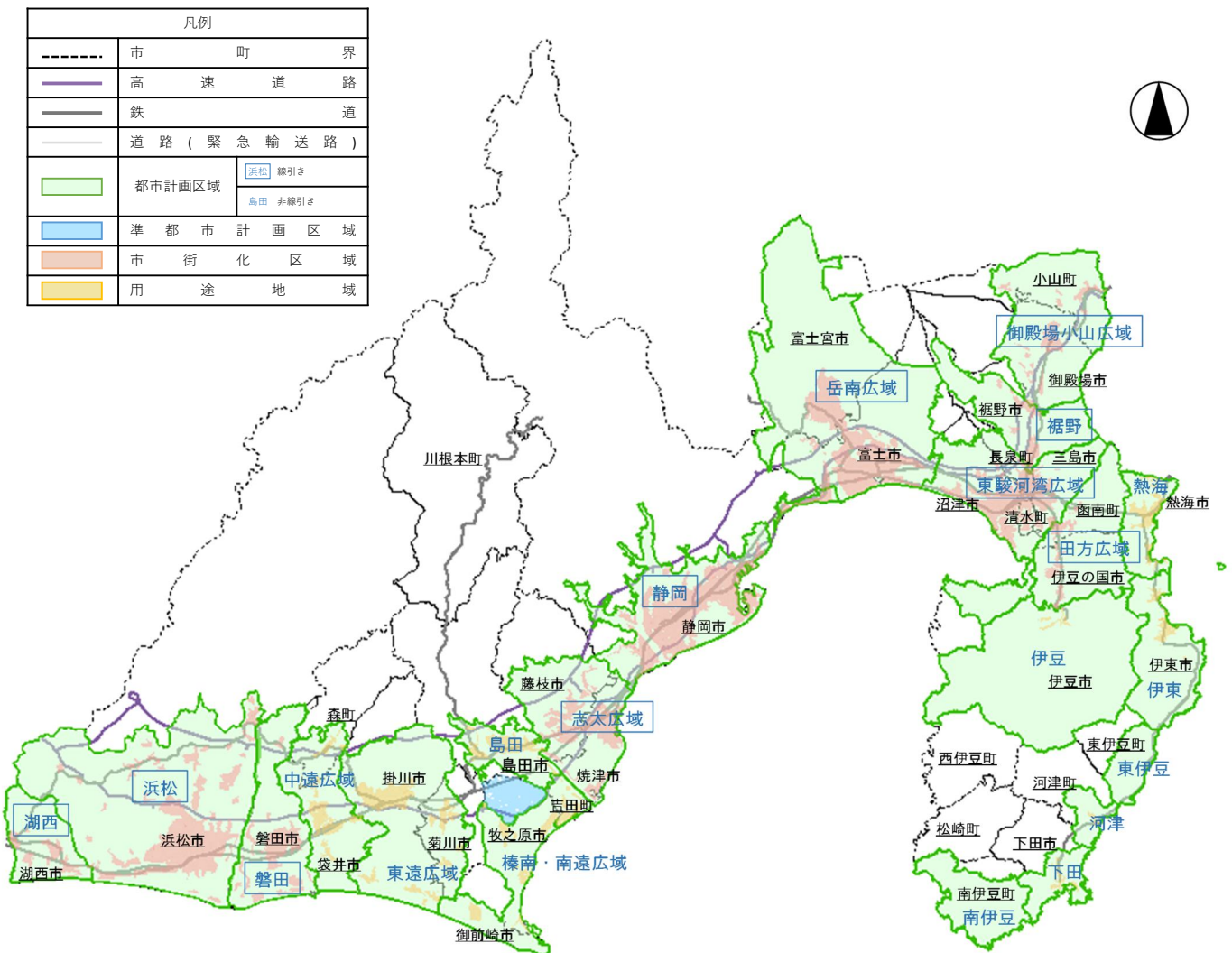
	総人口(R2)	人口構成	人口順位	行政区域面積(k㎡)	面積構成	面積順位
静岡県	3,633,202		-	7,777.35 ※		-
静岡市	693,389	19.1%	2	1,411.83 ※	18.2%	2
浜松市	790,718	21.8%	1	1,558.06 ※	20.0%	1
沼津市	189,386	5.2%	4	186.96	2.4%	11
熱海市	34,208	0.9%	22	61.78	0.8%	32
三島市	107,783	3.0%	10	62.02	0.8%	31
富士宮市	128,105	3.5%	8	389.08 ※	5.0%	4
伊東市	65,491	1.8%	14	124.10	1.6%	16
島田市	95,719	2.6%	11	315.70	4.1%	6
富士市	245,392	6.8%	3	244.95	3.1%	8
磐田市	166,672	4.6%	5	163.45 ※	2.1%	12
焼津市	136,845	3.8%	7	70.31	0.9%	28
掛川市	114,954	3.2%	9	265.69	3.4%	7
藤枝市	141,342	3.9%	6	194.06	2.5%	10
御殿場市	86,614	2.4%	13	194.90	2.5%	9
袋井市	87,864	2.4%	12	108.33	1.4%	19
下田市	20,183	0.6%	27	104.38	1.3%	21
裾野市	50,911	1.4%	16	138.12	1.8%	13
湖西市	57,885	1.6%	15	86.56	1.1%	25
伊豆市	28,190	0.8%	26	363.97	4.7%	5
御前崎市	31,103	0.9%	24	65.56	0.8%	29
菊川市	47,789	1.3%	17	94.19	1.2%	24
伊豆の国市	46,804	1.3%	18	94.62	1.2%	23
牧之原市	43,502	1.2%	19	111.69	1.4%	17
東伊豆町	11,488	0.3%	30	77.81	1.0%	27
河津町	6,870	0.2%	33	100.69	1.3%	22
南伊豆町	7,877	0.2%	31	109.94	1.4%	18
松崎町	6,038	0.2%	35	85.19	1.1%	26
西伊豆町	7,090	0.2%	32	105.54	1.4%	20
函南町	36,794	1.0%	21	65.16	0.8%	30
清水町	31,710	0.9%	23	8.81	0.1%	35
長泉町	43,336	1.2%	20	26.63	0.3%	33
小山町	18,568	0.5%	28	135.74 ※	1.7%	14
吉田町	28,919	0.8%	25	20.73	0.3%	34
川根本町	6,206	0.2%	34	496.88 ※	6.4%	3
森町	17,457	0.5%	29	133.91	1.7%	15

※境界未定自治体のため面積は参考値

資料：静岡県統計年鑑2020(令和2年)、令和2年国勢調査

② 都市計画区域の指定状況

- ・県内では 32 市町 21 区域で都市計画区域を指定しており、このうち 10 区域が線引き都市計画区域、残りの 11 区域は非線引き都市計画区域となっている。
- ・また、県内では牧之原市においてのみ準都市計画区域が指定されている。
- ・行政区域面積のうち都市計画区域が占める割合は 48.6%であり、都道府県の中では指定面積割合が高いグループに含まれる（全国 14 位）。
- ・都市計画区域面積は 1960 年（昭和 35 年）には 218,676ha であったものが、区域再編等を通じて年々面積が拡大し、伊豆市全域への都市計画区域の拡大により 2020 年（令和 2 年）には 378,295ha となっている。
- ・都市計画区域内人口は 2005 年（平成 17 年）以降減少しつつあるが、行政区域人口に占める都市計画区域人口の割合は増加し続けており、2020 年（令和 2 年）には 97.9%に達している。



※初島（全域）も都市計画区域に含む

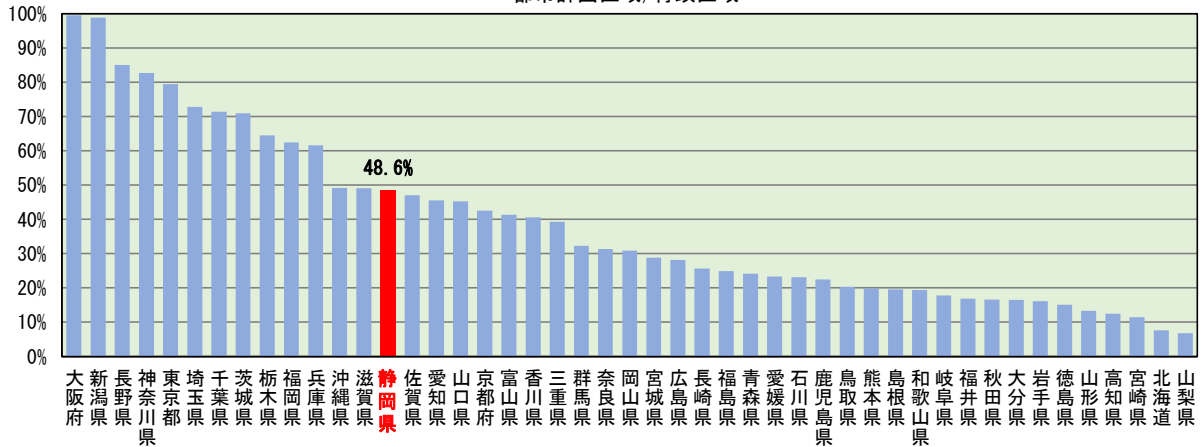
図 1-1-8 静岡県の都市計画区域等指定状況（2021 年（令和 3 年）3 月時点）

表 1-1-2 都市計画区域の構成市町（2021年（令和3年）3月時点）

都市計画区域名	都市名	都市計画区域 (ha)	用途地域 (ha)	区分
南伊豆	南伊豆町	9,247		非線引き
下田	下田市	4,444	316	非線引き
河津	河津町	2,570	105	非線引き
東伊豆	東伊豆町	4,223		非線引き
伊東	伊東市	12,410	668	非線引き
熱海	熱海市	6,178	1,201	非線引き
伊豆	伊豆市	36,397	204	非線引き
田方広域	伊豆の国市	9,462	594	線引き
	函南町	6,516	425	線引き
御殿場小山広域	御殿場市	11,423	1,140	線引き
	小山町	10,423	537	線引き
東駿河湾広域	三島市	6,202	1,367	線引き
	沼津市	13,877	3,188	線引き
	長泉町	2,125	786	線引き
	清水町	881	534	線引き
裾野	裾野市	11,381	1,043	線引き
岳南広域	富士市	21,104	5,933	線引き
	富士宮市	30,209	2,304	線引き
静岡	静岡市	23,483	10,481	線引き
志太広域	藤枝市	11,222	2,039	線引き
	焼津市	7,031	2,088	線引き
島田	島田市	5,762	1,532	非線引き
榛南・南遠広域	吉田町	2,073	568	非線引き
	牧之原市	8,003	981	非線引き
	御前崎市	3,854	289	非線引き
東遠広域	掛川市	21,164	2,440	非線引き
	菊川市	6,193	934	非線引き
中遠広域	袋井市	10,833	1,506	非線引き
	森町	3,198	318	非線引き
磐田	磐田市	16,296	2,819	線引き
浜松	浜松市	51,455	9,890	線引き
湖西	湖西市	8,656	1,239	線引き
合計		378,295	57,468	

資料：静岡県の都市計画（資料編）

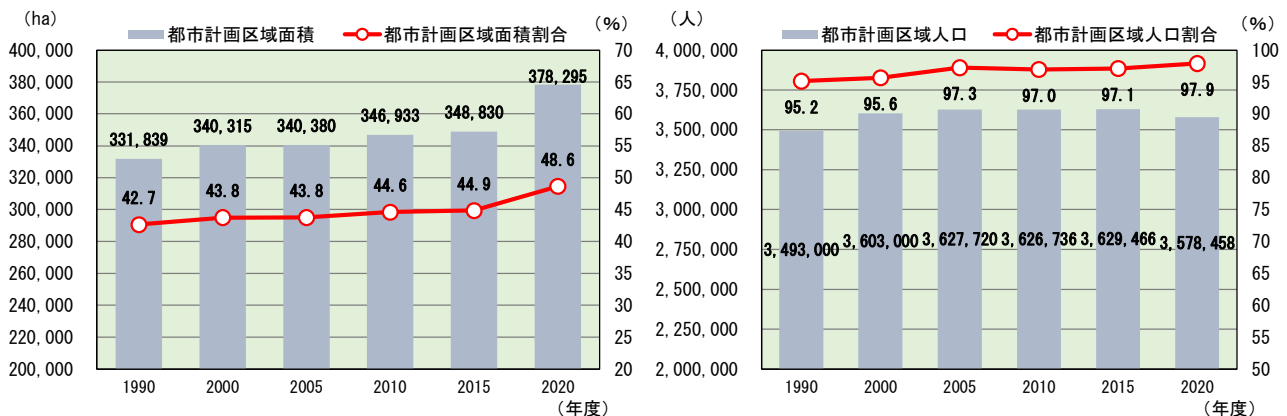
都市計画区域/行政区画



注：静岡県の行政区画面積は統計年鑑に記載された値（7,777.35k m²）を使用

資料：都市計画現況調査（令和3年調査）

図 1-1-9 行政区画に占める都市計画区域面積の割合（全国上位順）



資料：静岡県の都市計画（資料編）（各調査年度）

図 1-1-10 都市計画区域面積（左）・都市計画区域人口（右）の推移

③ 都市圏の形成状況

- ・伊豆、駿河、遠江の国制の時代から中心的な役割を果たしてきた沼津市、静岡市、浜松市が現在の生活圏でも中核都市となっており、これら都市を中心とする東部地域・中部地域・西部地域という3つの地域区分が県内の骨格的な都市圏となっている。
- ・なお、東部地域に関しては、富士川以東の旧駿河国から構成される「東部」と、旧伊豆国から構成される「伊豆」とに分割される場合もある。

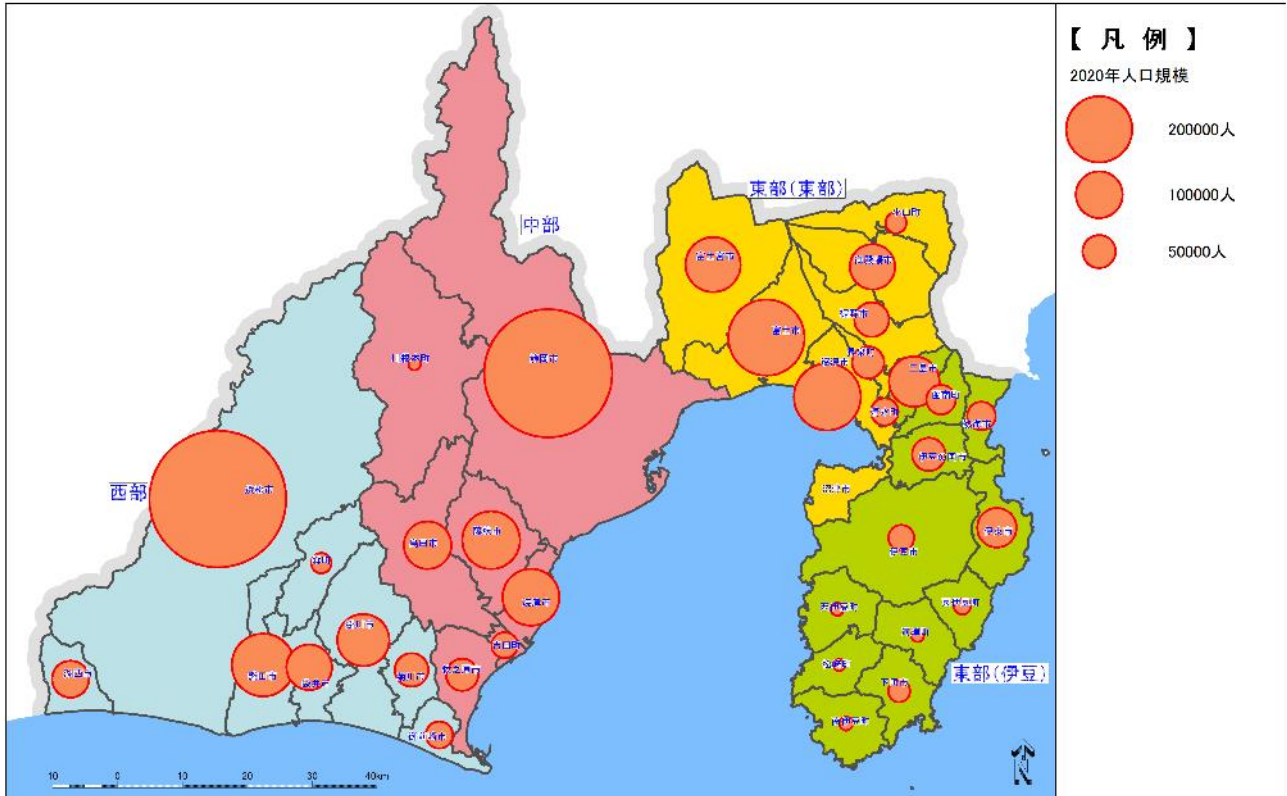


図 1-1-11 静岡県の地域区分

表 1-1-3 地域区分による人口構成

地域区分	人口 (R2)	構成
東部	1,172,838	32.3%
(東部)	794,022	21.9%
(伊豆)	378,816	10.4%
中部	1,145,922	31.5%
西部	1,314,442	36.2%
計	3,633,202	100.0%

資料：令和2年国勢調査

- ・伊豆地域（伊豆半島地域）、東部地域・中部地域・西部地域の現状と課題を以下に整理する。

a 伊豆地域（伊豆半島地域）

伊豆半島地域は、首都圏に近接する日本でも有数の温泉観光地として発展してきましたが、宿泊客数がピーク時の6割未満に減少し、地域の雇用を支える基幹産業である観光業の落ち込みが顕著となっています。近年では、宿泊客数は回復基調にあるものの、更なる交流人口の拡大に向けて、特色ある自然景観、温泉、歴史・文化、豊かな食材等の地域資源の魅力の向上・発信に取り組むとともに、東京2020オリンピック・パラリンピック開催のレガシーを活かした新たな観光需要を創出していくことが期待されます。

また、特に伊豆中南部地域においては若者の転出による深刻な人口減少や急速な高齢化が課題となっており、進学等で地域を離れた若者が戻ってくるができる地域としていくため、魅力的な雇用の場の創出や、郷土愛の醸成に向けた地域総がかりの取組を進めていくことが求められます。加えて、人々の働き方や暮らしに対するニーズが多様化している中、都会にはないライフスタイルを実現できる環境づくりや、伊豆半島での暮らしを希望する人々を積極的に受け入れる態勢づくりが重要です。

本地域では、南海トラフの巨大地震が発生した場合、津波による沿岸部の被害に加え、山間地の主要道路の途絶等により、発災初期には多くの孤立地域が発生する可能性があり、災害対応力の強化が求められます。医療に関しては、高度専門医療施設や特定診療科目の不足、無医地区等における医療の提供体制の確保が課題となっています。

地域住民の安全・安心を確保するとともに、活発な経済活動と多様な交流を促進していくため、伊豆縦貫自動車道を基軸に、骨格となる道路の早期整備が求められます。

出典：静岡県の新ビジョン 富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり

b 東部地域

東部地域は、首都圏に隣接する地域の優位性を活かした産業立地や観光交流により経済的な発展を遂げてきましたが、近年では、若年層を中心とした首都圏への人口流出が課題であり、若者に魅力的な雇用の場や、ゆとりあるライフスタイルを情報発信することにより、首都圏からの人の流れを創出することが求められます。

また、地域内の商業や文化などの都市機能が分散し、広域的な求心力が弱いことから、都市間において機能分担を図り、地域全体の人口や産業の規模にふさわしい、地域の活力を生み出す高次都市機能を充実させていくことが求められます。

産業面では、パルプ・紙産業の集積や、輸送用機械、食品等の多彩な産業の立地があるほか、県立静岡がんセンターを中心とした医療健康関連産業の集積が進み、医薬品製造業・医療機器製造業は本県が全国でトップの生産額を誇る重要な産業となっています。さらに、次世代の素材として注目を集めるCNF（セルロースナノファイバー）は、この地域を中心に国内をリードする拠点の形成が図られており、こうした新しい産業の更なる発展が期待されます。また、地域農業を持続可能なものとしていくため、農業基盤の整備による生産性の向上と併せて、意欲ある農家への農地の集積を促進することが必要です。

世界文化遺産富士山を仰ぐ本地域においては、富士山周辺地域における生物多様性の確保、地下水や森林資源の涵養、魅力的な眺望景観の創出、廃棄物の不法投棄対策等の課題に対して地域が一体となって取り組み、富士山を世界に誇る財産として後世に継承するとともに、その普遍的価値を発信し、国内外の人々の理解を促進していくことが求められます。

本地域には、富士山麓のテーマパークや商業施設が存在しており、県内や首都圏を中心に多くの観光客が訪れていますが、主に日帰り型の観光となっていることから、地域が一体となって魅力ある周遊・滞在型ルートづくりを進めるとともに、外国人観光客の受入態勢を強化していくことが期待されます。

また、東京2020オリンピック・パラリンピック開催を契機としてスポーツによる国内外の交流を拡大していくことも期待されます。

出典：静岡県の新ビジョン 富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり

c 中部地域

中部地域は、南アルプスや大井川、駿河湾などの豊かな自然環境に恵まれるとともに、県都を有する地域として、都市インフラの整備、土地の高度利用が進み、産業、経済、文化、政治の要衝として発展してきましたが、近年では、若年層の流出による人口減少と少子高齢化が課題となっています。

今後は、多くの歴史的資源や、地域に集積する学術・文化芸術・スポーツの拠点施設等の都市機能、富士山静岡空港・清水港・高規格幹線道路による「空・海・陸」の交通ネットワークを有する地域の潜在力を最大限に発揮し、国内外から多くの来訪者を受け入れ、活力を維持していくことが求められます。

また、本地域は、金融・保険業や運輸・通信業などの都市型の商業・業務機能の集積や、伝統技術を基盤とする地場のものづくり産業、農水産物を利用した食料品製造業、様々な品目を生産する電気機械器具製造業等の多彩な製造業によるバランスのとれた産業構造を持つことに加え、機能性に優れた食品の研究開発や、利便性の高い物流の社会基盤の整備が進んでいます。こうした地域の優位性を活かしながら、高付加価値型の食品関連産業をはじめとする多彩な産業の集積や、地域企業の競争力の強化を図っていくことが期待されます。

農林水産業については、日本有数の生産を誇る茶や豊かな水産資源をはじめ、特色ある生産品のブランド化や6次産業化が進められてきましたが、茶の価格低迷、荒廃農地の増加、農林水産業全体における従事者の減少と高齢化の進展といった課題が生じており、生産性の向上や経営基盤の改善が不可欠です。

人口減少や高齢化が著しい中山間地域では、地域資源の特長を活かした産業の振興や社会基盤の整備により住民が住み続けたいと思える環境づくりを推進するとともに、新たな観光資源を活用した都市部との交流を促進することで、地域の活性化を図ることが重要です。

出典：静岡県の新ビジョン 富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり

d 西部地域

西部地域は、自動車や二輪車、楽器等の世界的メーカーが立地し、本県のものづくり産業の中心地として発展してきましたが、リーマンショックや円高の影響を受け、輸送用機械を中心に製造品出荷額等が大きく落ち込みました。製造品出荷額等の回復に向けた動きは鈍く、地域経済の持続的な発展に向けて、製造業の更なる成長が不可欠です。こうした中、次世代自動車、航空宇宙等の成長産業分野への中小企業の進出支援や光・電子技術を活用した新製品の開発の支援が行われており、地域企業の新たな事業展開や次世代産業の創出が期待されます。

農業については、県内最大の農業地帯として大規模な経営体により多彩な農産物が生産されていますが、地域農業の担い手を育成する仕組みづくりやICTの活用、農地集積、水田の畑地利用の推進による生産性の向上が不可欠です。加えて、天竜美林と称される森林資源や、遠州灘・浜名湖の水産資源を活用した林業・水産業の振興も重要です。

また、外国人の定住化が進む中、この地域では数多くの外国人が暮らしており、生活基盤の安定化や、外国にルーツを持つ子どもの自己実現を支援し、社会の担い手として地域づくりに参画していけるよう、環境を整えていくことが求められています。

人口減少や高齢化が著しい中山間地域では、地域資源の特長を活かした産業の振興や社会基盤の整備により住民が住み続けたいと思える環境づくりを推進するとともに、都市部との交流を拡大し、製品の販売や伝統文化の継承活動の促進につなげ、地域の活性化を図ることが重要です。

浜名湖をはじめとする多彩な自然を活かした体験型観光や温泉宿泊観光が盛んな地域ですが、富士山静岡空港を活用したインバウンドの取込みが図られており、訪日外国人の周遊、滞在を更に拡大していくため、地域の魅力の向上・発信と来訪しやすい環境整備が求められます。また、ラグビーワールドカップ2019の成果を大会後に継承し、地域づくりに活かしていくことや、楽器産業の集積を基盤とした地域の音楽文化の魅力を高め、交流を創出していくことが重要です。

出典：静岡県の新ビジョン 富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり

(4) 交通ネットワーク

① 鉄道ネットワーク

- ・ 県内には、日本の大動脈である JR 東海道新幹線が東西方向に横断しており、熱海駅、三島駅、新富士駅、静岡駅、掛川駅、浜松駅の計6駅が開業している。
- ・ JR の在来線では、JR 東海道本線、JR 身延線、JR 御殿場線、JR 伊東線、JR 飯田線の5路線があり、その他、静岡鉄道、伊豆急行及び伊豆箱根鉄道、遠州鉄道、岳南鉄道、大井川鐵道などの民営路線、さらに第3セクター運営の天竜浜名湖鐵道が、生活及び観光等における移動手段として活用されている。

表 1-1-4 県内の鉄道路線一覧

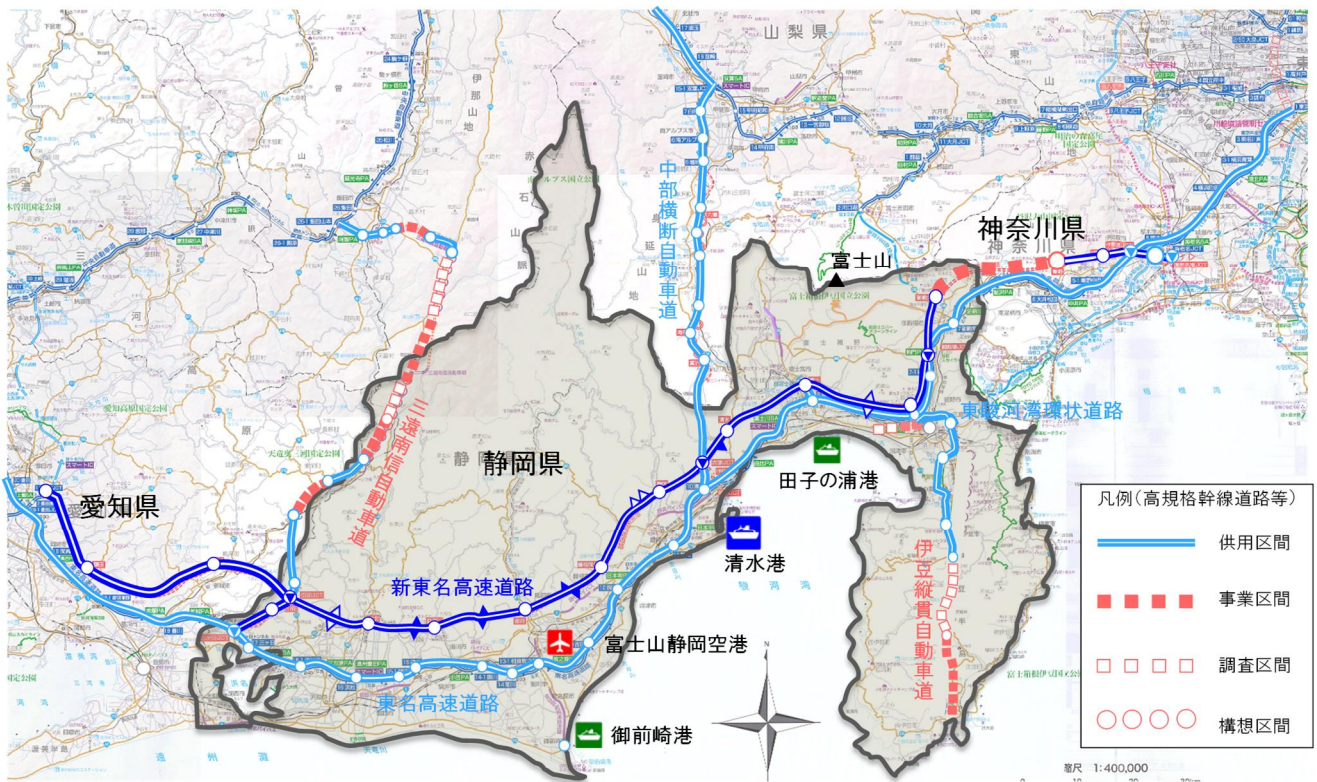
区分	路線名	起終点	
JR	新幹線	東海道新幹線	東京～新大阪
	在来線	東海道本線	東京～神戸（兵庫県）
		身延線	富士～甲府（山梨県）
		御殿場線	沼津～国府津（神奈川県）
		伊東線	熱海～伊東
		飯田線	豊橋（愛知県）～辰野（長野県）
その他	民営	静岡鉄道	新静岡～新清水
		伊豆急行	伊東～下田
		伊豆箱根鉄道	三島～修善寺
		遠州鉄道	新浜松～西鹿島
		岳南電車	吉原～岳南江尾
		大井川鐵道	金谷～千頭（本線）、千頭～井川（井川線）
	第3セクター	天竜浜名湖鐵道	掛川～新所原



図 1-1-12 県内の鉄道ネットワーク

② 道路ネットワーク

- ・本県の道路ネットワークは、旧東海道に由来を持つ国道1号が東西方向の都市間を結ぶ大動脈となっており、1969年（昭和44年）に開通した東名高速道路と一体となって我が国の国土軸の一つを形成してきた。
- ・近年は、新国土軸と位置づけられる新東名高速道路（総延長約250km）の新御殿場IC～豊田東JCT間、伊勢原大山IC～新秦野IC間が開通し、県内では、残る新秦野IC～新御殿場IC間（約26km）の工事が続けられている。
- ・また、中部横断自動車道の静岡～山梨間が全線開通し、沼津市と下田市を結ぶ伊豆縦貫自動車道、浜松市と飯田市を結ぶ三遠南信自動車道といった高規格道路の整備も進められていることから、県内の高規格幹線道路ネットワークの整備が着実に進んでいる。

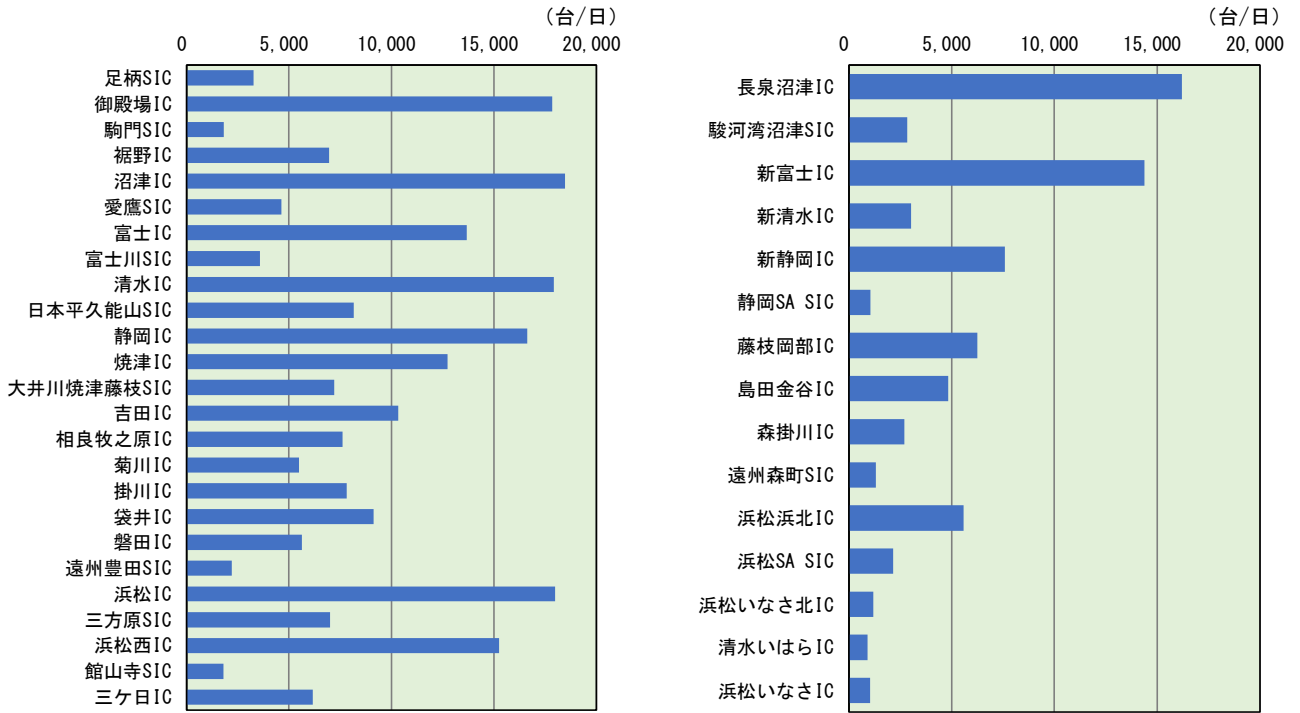


新東名高速道路
(富士市 鎧田沢橋付近)



中部横断自動車道
(静岡市清水区 新清水ジャンクション)

図 1-1-13 静岡県の広域道路ネットワーク計画

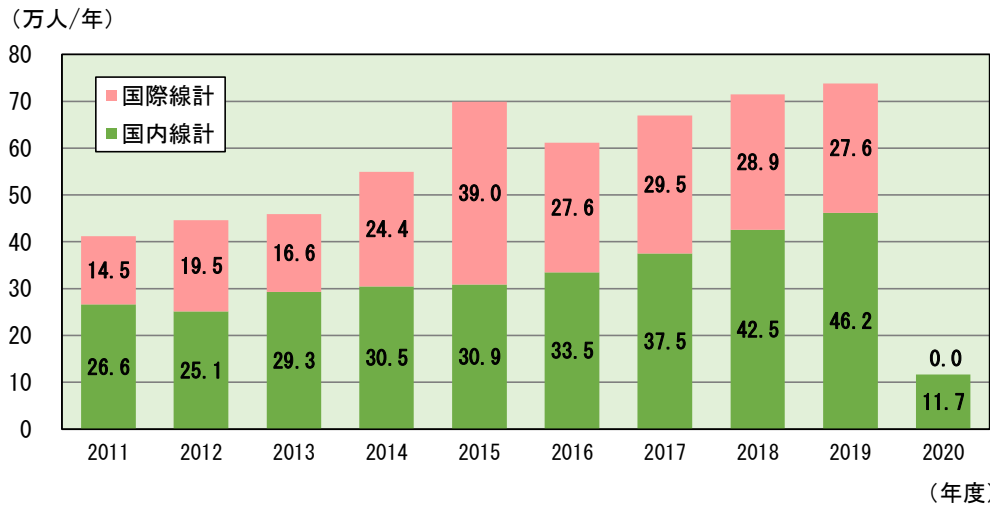


資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

図 1-1-14 IC 別一日平均交通量（左：東名高速道路・右：新東名高速道路）（2020年（令和2年））

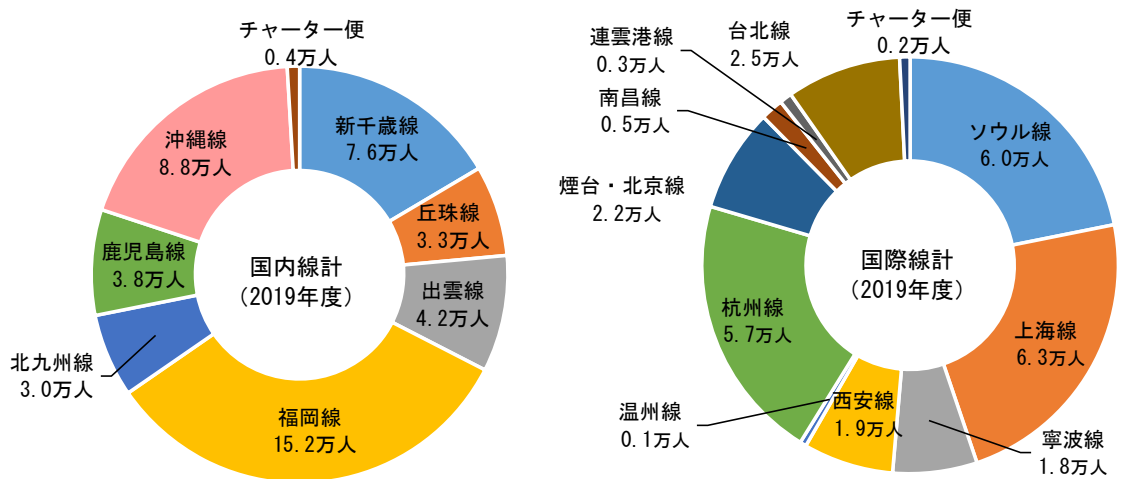
③ 空路ネットワーク

- ・2009年（平成21年）に開業した富士山静岡空港は、国内線・国際線ともに徐々に搭乗者数を伸ばしており、2019年度（令和元年度）時点で、国内線では年間46.2万人、国際線では27.6万人が利用する空港となっている。
- ・なお、2020年度（令和2年度）以降、新型コロナウイルス感染症拡大による移動制限の影響から、乗降客数は急激に減少している。2023年（令和5年）1月現在、国内線の一部及び国際線の全線が欠航・運休となっている。



資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

図 1-1-15 富士山静岡空港搭乗者数の推移



資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

図 1-1-16 富士山静岡空港の路線別搭乗者数（2019年（令和元年））

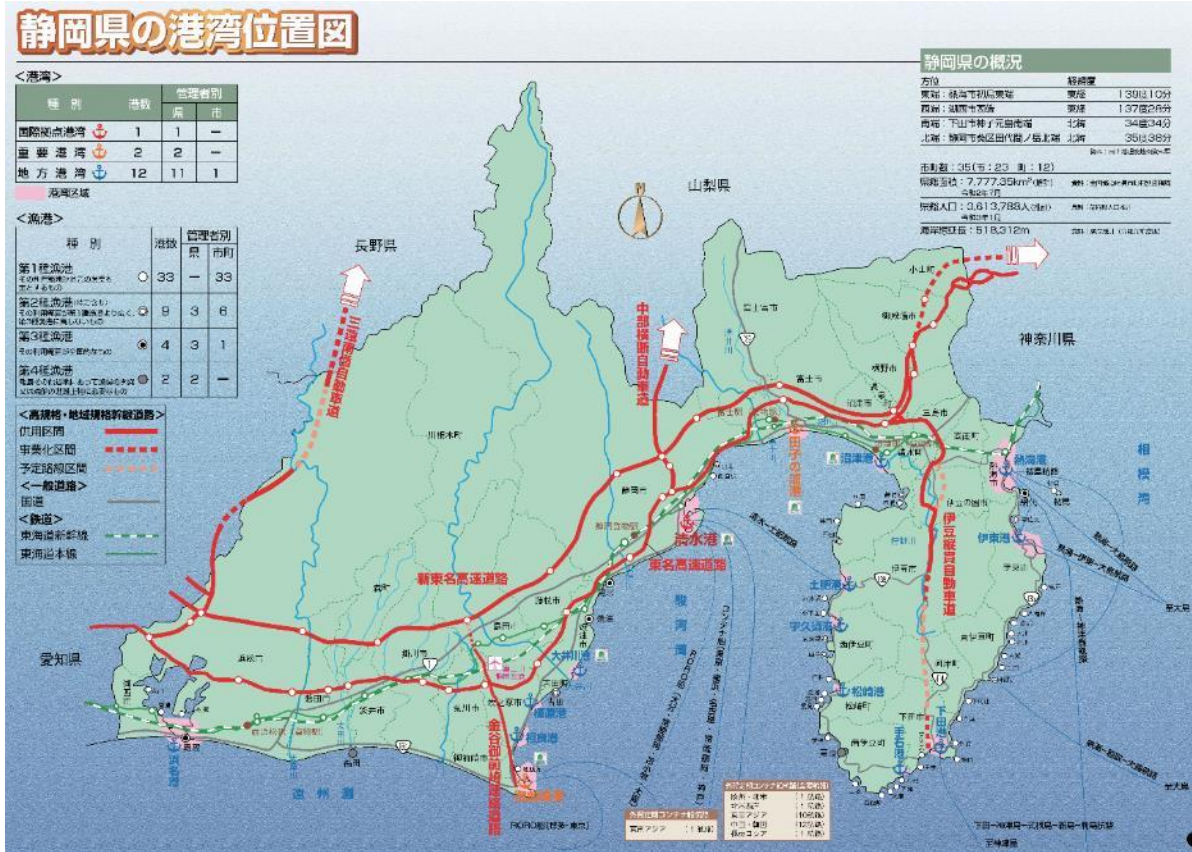


出典：富士山静岡空港ホームページ

図 1-1-17 富士山静岡空港の国内就航路線

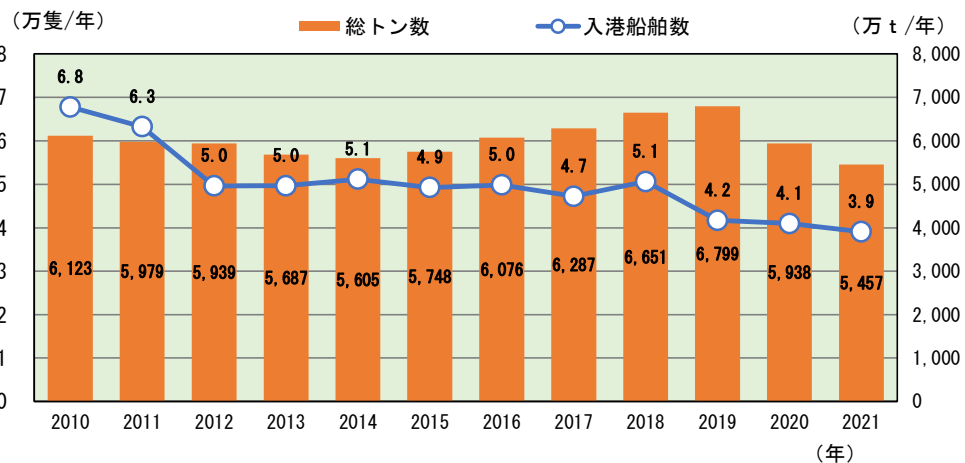
④ 海上ネットワーク

- ・県内には、国際拠点港湾の清水港をはじめ、重要港湾の田子の浦港、御前崎港、その他12の地方港湾がある。
- ・県内の入港船舶数、海上出入貨物トン数は、2014年（平成26年）頃まで減少傾向、その後は増加傾向に転じたものの、2018年（平成30年）頃から再び減少傾向となっている。



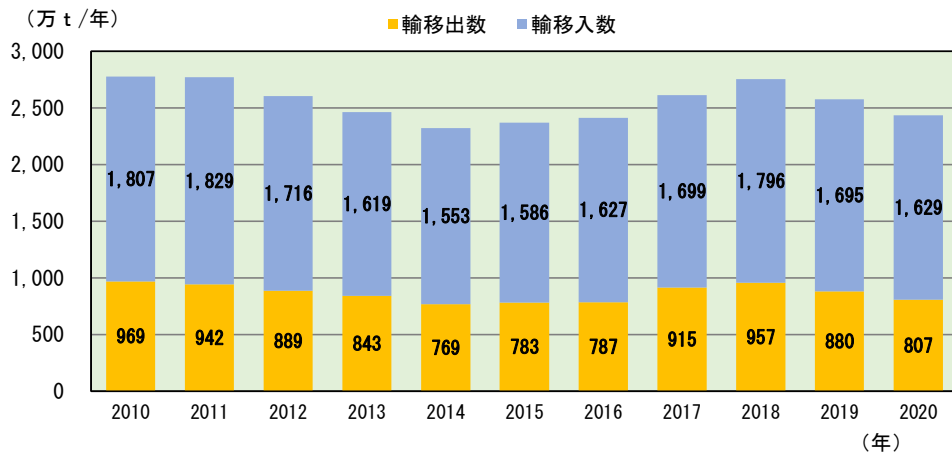
出典：静岡県の港湾（令和3年3月）

図 1-1-18 静岡県の港湾位置図



資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

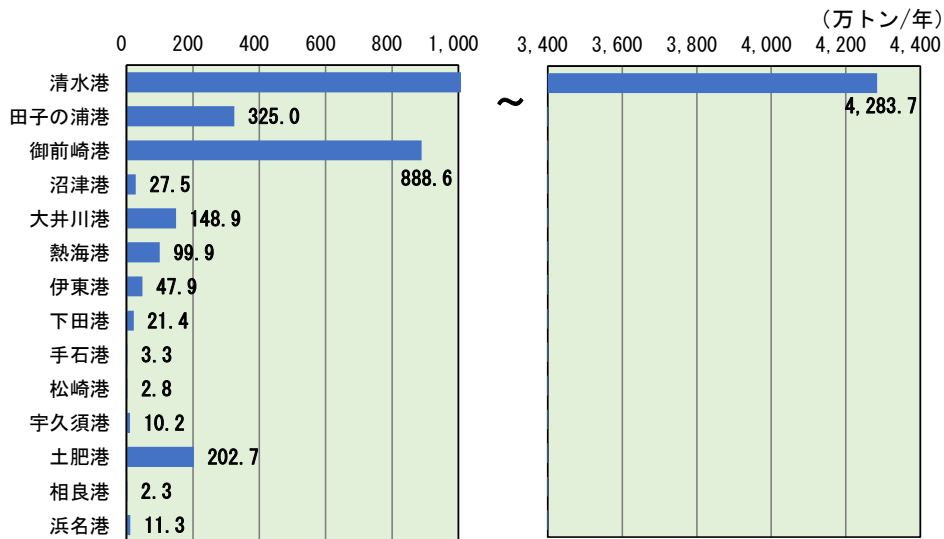
図 1-1-19 県内の入港船舶数の推移



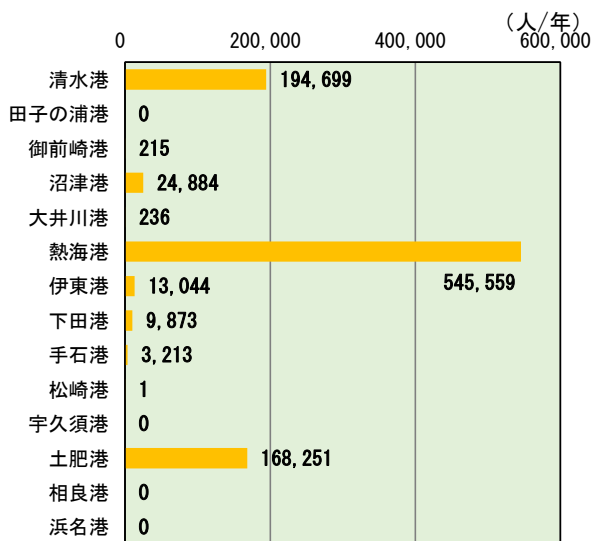
資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

図 1-1-20 県内の海上出入貨物トン数の推移

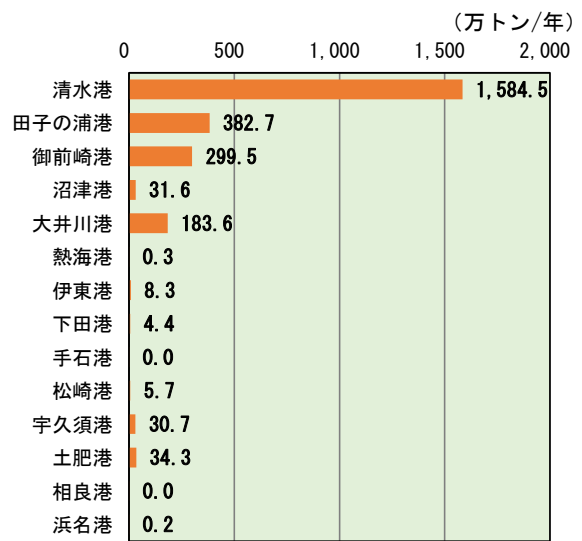
【入港船舶総トン数】



【乗降人員数】



【海上出入貨物トン数】



資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

図 1-1-21 港湾別物流・人流量（2020年（令和2年））

(5) 災害の危険性

① 地震・津波の危険性

a 過去の地震・津波被害の概要

- ・本県では、駿河湾から遠州灘の海域に存在する駿河トラフや南海トラフ、相模湾に存在する相模トラフにより、海溝型の巨大地震とそれに伴う津波が繰り返し発生してきた。
- ・また、糸魚川―静岡構造線や中央構造線などの地質構造線、富士川河口断層帯や伊豆半島の丹那断層などの活断層が存在し、内陸直下型の被害地震も多く発生してきた。
- ・近年の大地震としては、1930年（昭和5年）の北伊豆地震（M7.3）、1935年（昭和10年）の静岡地震（M6.4）、1944年（昭和19年）の東南海地震（M7.9）、1974年（昭和49年）の伊豆半島沖地震（M6.9）、1978年（昭和53年）の伊豆大島近海地震（M7.0）、2009年（平成21年）の駿河湾の地震（M6.5）、2011年（平成23年）の静岡県東部の地震（M6.4）などがある。

b 想定される地震・津波被害

- ・本県に著しい被害を発生させるおそれがある地震・津波としては、その発生の切迫性が指摘されている駿河湾及び駿河トラフ付近におけるプレート境界を震源域とする東海地震（M8クラス）がある。このほか、駿河トラフ・南海トラフ沿いで発生する地震として、東南海地震や南海地震（それぞれM8クラス）があり、これらの地震が連動して、あるいは時間差を持って発生する可能性も考えられる。
- ・一方、相模トラフ・相模湾側では、大正型関東地震（M7.9程度）や神奈川県西部を震源域とするM7クラスの地震が発生する可能性がある。
- ・第4次地震被害想定では、駿河トラフ・南海トラフ沿いであらゆる可能性を考慮した最大クラス（レベル2）の地震・津波（南海トラフ巨大地震）が発生した場合、最悪10万人を超える死者数の発生が想定されている。

表 1-1-5 南海トラフ巨大地震による建物等被害に係る想定結果（基本ケース）

（単位：棟）

項 目	被 害 区 分	予知なし			予知あり
		冬・深夜	夏・昼	冬・夕	
地 震 動	全 壊	約171,000			約171,000
	半 壊	約161,000	約160,000	約152,000	約165,000
液 状 化	全 壊	約1,800			約1,800
	半 壊	約5,900	約5,800	約5,600	約6,000
人 工 造 成 地	全 壊	約17,000			約17,000
	半 壊	約51,000	約51,000	約51,000	約51,000
津 波	全 壊	約28,000			約28,000
	半 壊	約31,000	約31,000	約29,000	約32,000
山 ・ 崖 崩 れ	全 壊	約2,500			約2,500
	半 壊	約5,800	約5,800	約5,800	約5,800
火 災 災 損	焼 失	約22,000	約27,000	約64,000	約2,500
建 物 棟 数		1,418,505			
建 物 被 害 総 数	全 壊 及 び 焼 失	約242,000	約248,000	約285,000	約223,000
	半 壊	約255,000	約253,000	約244,000	約260,000
建 物 被 害 率	全 壊 及 び 焼 失	約17%	約17%	約20%	約16%
	半 壊	約18%	約18%	約17%	約18%

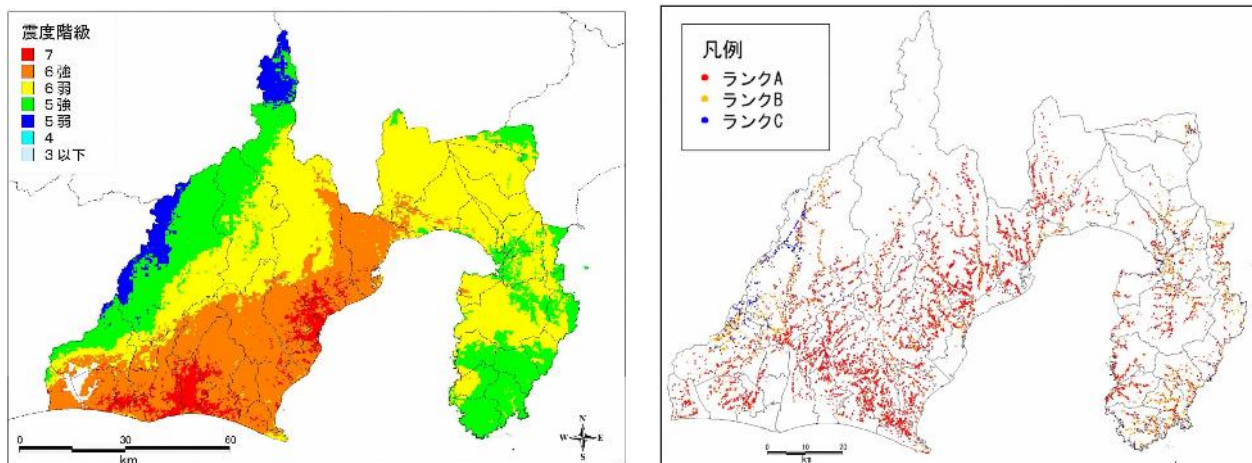
出典：静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）（平成25年6月）

表 1-1-6 南海トラフ巨大地震による人的被害に係る想定結果（基本ケース）

(単位：人)

項 目	被害区分	予知なし			予知あり			
		冬・深夜	夏・昼	冬・夕	冬・深夜	夏・昼	冬・夕	
建 物 倒 壊 (うち屋内収容物移動・転倒、屋内落下物)	死者数	約5,500 (約700)	約2,700 (約500)	約4,300 (約500)	約1,600 (約100)	約800 (約100)	約1,200 (約100)	
	重傷者数	約19,000 (約2,600)	約30,000 (約2,100)	約19,000 (約1,600)	約5,300 (約600)	約8,700 (約500)	約5,500 (約400)	
	軽傷者数	約49,000 (約9,700)	約52,000 (約7,800)	約42,000 (約7,600)	約14,000 (約2,100)	約15,000 (約1,700)	約12,000 (約1,700)	
津 波	早期避難率高 + 呼びかけ	死者数	約65,000	約31,000	約35,000	約11,000	約7,200	約8,300
		重傷者数	約2,300	約900	約1,100	約500	約300	約300
		軽傷者数	約4,500	約1,800	約2,000	約900	約600	約600
	早期避難率低	死者数	約95,000	約62,000	約72,000	約11,000	約7,200	約8,300
		重傷者数	約4,000	約2,500	約2,900	約500	約300	約300
		軽傷者数	約7,700	約4,800	約5,500	約900	約600	約600
山・崖崩れ	死者数	約200	約90	約200	約30	約10	約20	
	重傷者数	約100	約60	約100	約20	約10	約10	
	軽傷者数	約100	約60	約100	約20	約10	約10	
火 災	死者数	約800	約500	約2,000	約30	約10	約20	
	重傷者数	約400	約600	約1,300	約50	約50	約50	
	軽傷者数	約1,100	約1,500	約3,500	約100	約100	約100	
ブロック塀の転倒、 屋外落下物	死者数	-	約10	約20	-	-	-	
	重傷者数	約10	約100	約200	-	約10	約10	
	軽傷者数	約10	約200	約400	-	約10	約20	
死 傷 者 数 合 計	早期避難率高 + 呼びかけ	死者数	約72,000	約34,000	約42,000	約13,000	約8,000	約9,600
		重傷者数	約21,000	約32,000	約22,000	約5,900	約9,000	約5,900
		軽傷者数	約55,000	約55,000	約48,000	約15,000	約16,000	約13,000
	早期避難率低	死者数	約102,000	約65,000	約78,000	約13,000	約8,000	約9,600
		重傷者数	約23,000	約33,000	約24,000	約5,900	約9,000	約5,900
		軽傷者数	約58,000	約58,000	約52,000	約15,000	約16,000	約13,000
自力脱出困難者数・ 要救助者数	地震動	約32,000	約27,000	約29,000	約9,100	約7,900	約8,300	
	津 波	約23,000	約33,000	約26,000	約2,700	約3,800	約3,000	

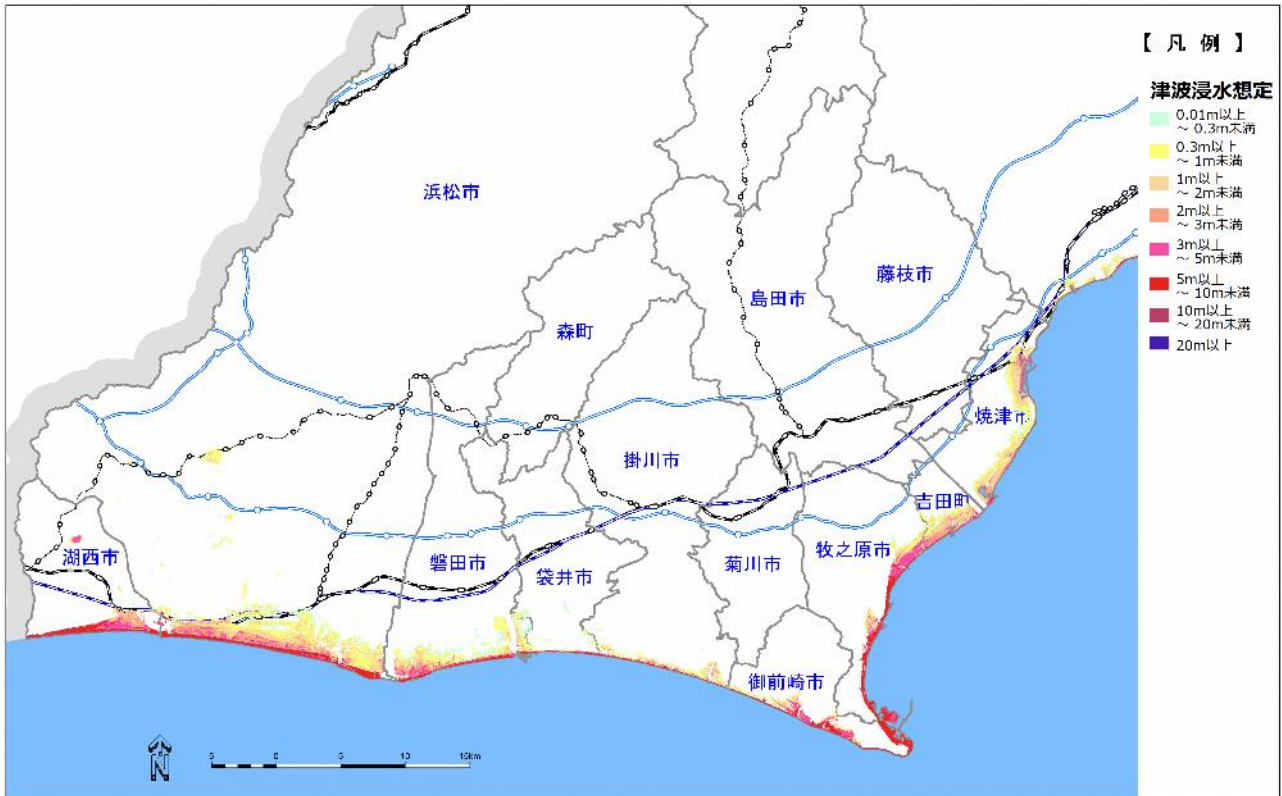
出典：静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）（平成25年6月）



出典：静岡県第4次地震被害想定（第一次報告）（平成25年6月）

図 1-1-22 南海トラフ巨大地震（基本ケース）時の震度分布と危険度ランク（急傾斜地崩壊危険箇所、地すべり危険箇所、山腹崩壊危険地区の重ね合わせ）

【西部】



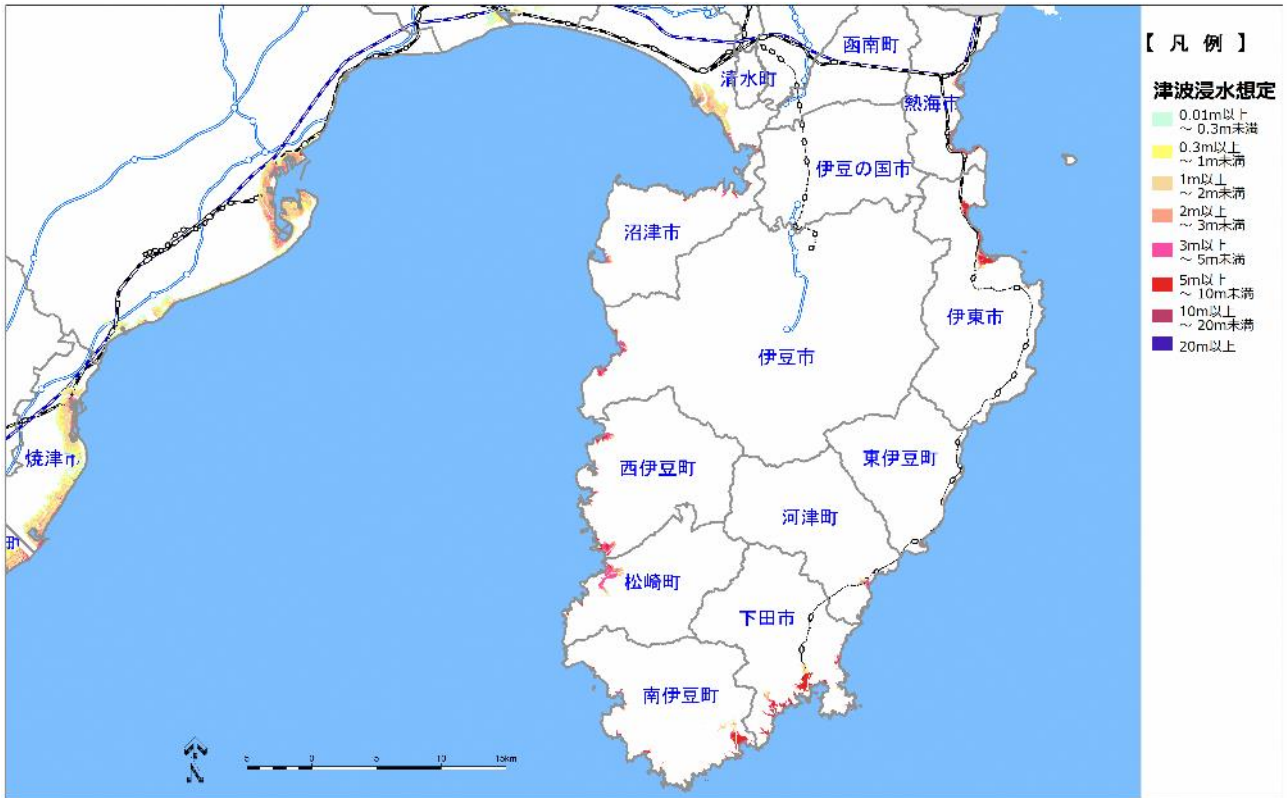
【中部】



資料：国土数値情報（平成28年）

図1-1-23 静岡県津波浸水想定（最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合の想定）（西部・中部）

【東部】



資料：国土数値情報（平成28年）

図1-1-24 静岡県津波浸水想定（最大クラスの津波が悪条件下で発生した場合の想定）（東部）

② 水害・土砂災害の危険性

- ・本県の地形は急峻な山地と急流河川が特徴であり、水害と土砂災害が発生しやすい地形条件となっている。
- ・過去の大規模な水害としては、1958年（昭和33年）9月の狩野川台風（死傷1,500人、行方不明339人）、1974年（昭和49年）7月の七夕豪雨（死者24人）があるほか、2022年（令和4年）9月の台風15号では静岡市をはじめ県内各地で観測史上1位の記録的な大雨となり、県内で5,226棟の床上浸水と4,247棟の床下浸水が発生した（2022年（令和4年）10月24日時点）。
- ・県内の河川では、ダム建設や治水工事等により治水安全度の向上が図られてきたが、気候変動により局地的な豪雨が発生していることから、洪水による災害の発生リスクが高まっているほか、ゲリラ豪雨等によって局地的な水害が発生する危険性がある。
- ・県内で砂防指定地が1,722箇所、地すべり防止区域が190箇所、急傾斜地崩壊危険区域が1,306箇所及び土砂災害警戒区域が18,218箇所（いずれも令和3年度末）指定されており、降雨時や地震時における土砂災害の発生が予想される。



提供：沼津河川国道事務所（千歳橋付近）



提供：沼津河川国道事務所（瓜生野地区付近）

図 1-1-25 昭和33年狩野川台風の被害状況



提供：静岡県（（当時）東千代田3丁目、竜南）



提供：静岡市（（当時）高橋3丁目（北街道））

図 1-1-26 昭和49年七夕豪雨の被害状況



提供：静岡県（熱海市伊豆山地区 (国) 135号)



提供：静岡県（沼津市大岡 黄瀬川大橋)

図 1-1-27 令和3年梅雨前線豪雨による被害状況



提供：静岡県（森町間詰 (主) 袋井春野線)



提供：静岡県（静岡市葵区 麻機遊水地)



提供：静岡県（静岡市清水区布沢)

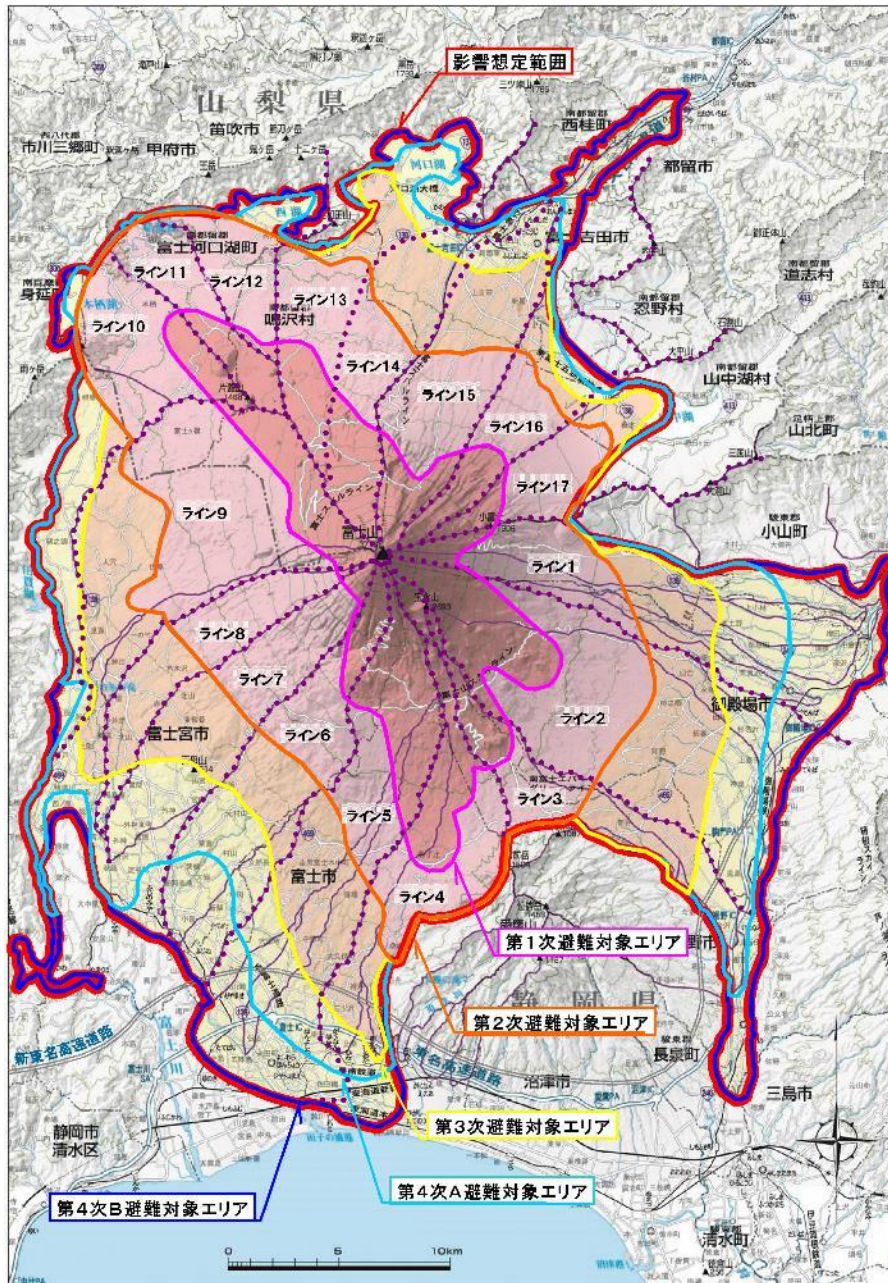


提供：静岡県（静岡市清水区 (二) 庵原川)

図 1-1-28 令和4年9月台風15号による被害状況

③ 火山噴火の危険性

- ・本県には、富士山、伊豆東部火山群があり、さらに隣接する地域に箱根山の活火山が存在する。
- ・特に伊豆東部火山群では1989年（平成元年）に海底噴火が発生したことから、普段から火山活動の推移には十分注意する必要がある。
- ・また、富士山では、2000年（平成12年）10月から2001年（平成13年）5月にかけて深部低周波地震が通常よりも顕著に増加した時期があった。
- ・噴火の危険性が特に切迫しているわけではないが、富士山噴火を想定した対策が必要とされている。



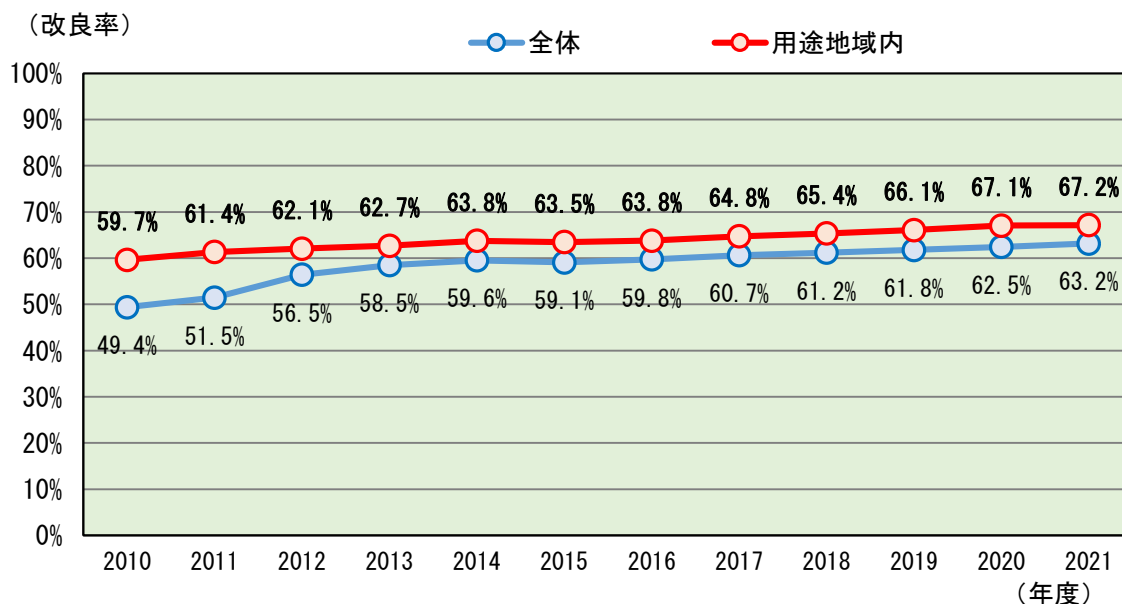
出典：静岡県地域防災計画 火山災害対策編「Ⅱ 富士山の火山防災計画」（令和3年10月修正）

図1-1-29 富士山の噴火による影響想定範囲と避難対象エリア

(6) 都市施設の整備進捗

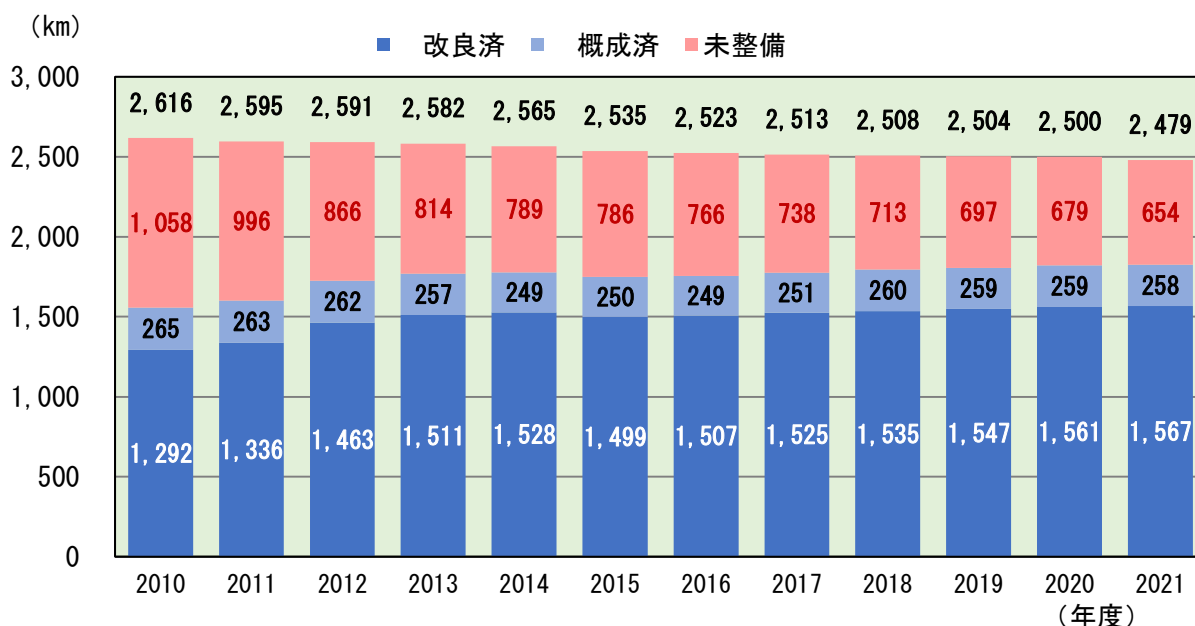
① 都市計画道路

- ・ 県内の都市計画道路は、2021年度（令和3年度）現在、計画延長2,479kmに対し、1,567kmが改良済となっており、改良率は63.2%となっている。
- ・ なお、用途地域内に計画決定された都市計画道路に限定すると、2021年度（令和3年度）現在の改良率は67.2%となっている。
- ・ 近年、長期未着手道路の見直し・廃止を進めた結果、未整備延長及び計画延長全体は年々縮小しつつある。



資料：静岡県の都市計画（資料編）（各調査年度）

図 1-1-30 都市計画道路改良率の推移

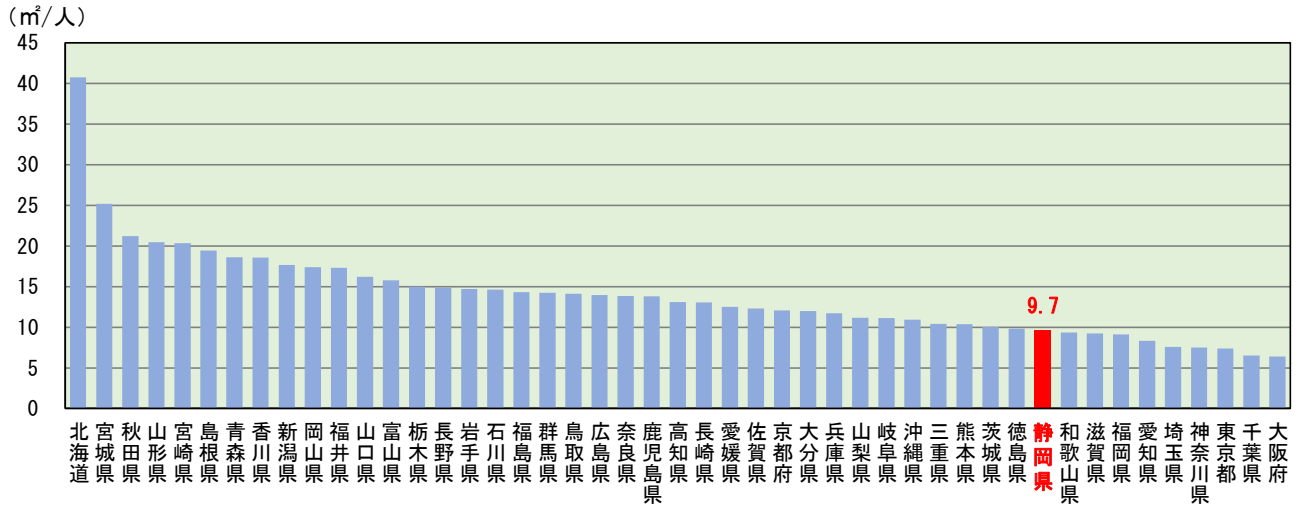


資料：静岡県の都市計画（資料編）（各調査年度）

図 1-1-31 都市計画道路の整備区別延長の変化

② 都市公園

- ・本県では、昭和の時代から、1人当たり都市公園面積が少ないことが課題となっており（1985年度（昭和60年度）の時点で3.46㎡（全国41位）、7つの県営公園をはじめ、各地で公園整備を進めてきた。
- ・その結果、県内の1人当たり都市公園面積は、2020年度（令和2年度）現在、9.7㎡/人となっているが、他の都道府県よりも低い整備水準にとどまっている（全国38位）。

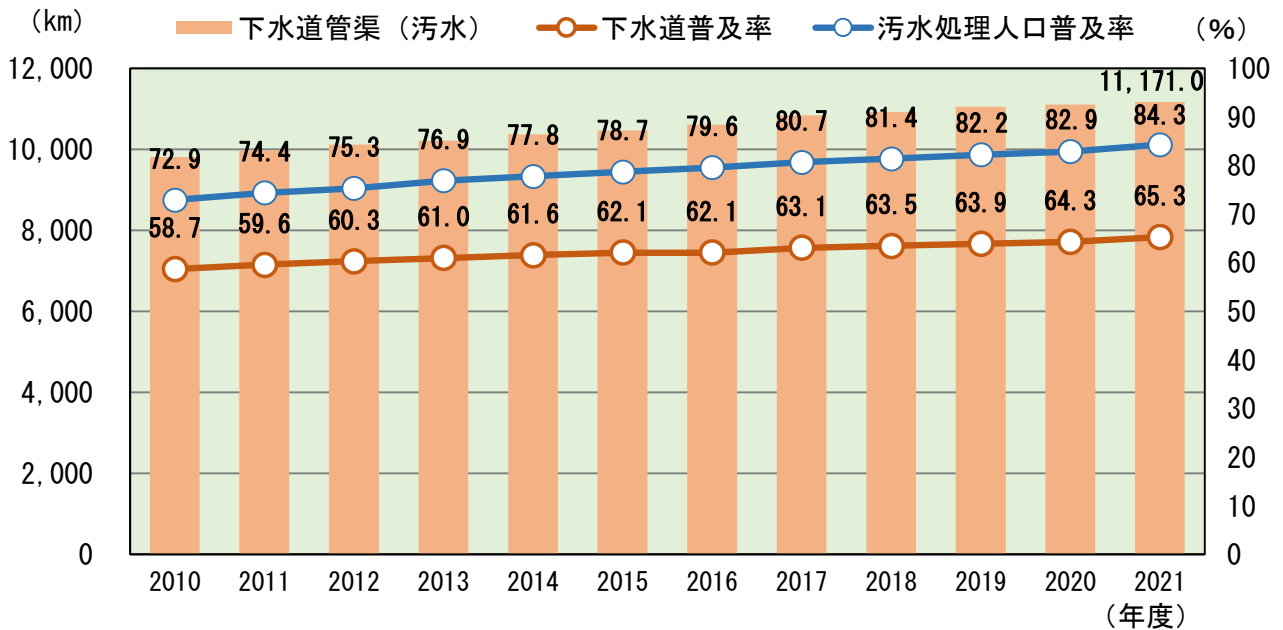


資料：都市公園データベース（国土交通省）（令和3年3月）

図 1-1-32 都道府県別1人当たり都市公園面積（全国上位順）

③ 下水道

- ・ 県内の下水道は着実に整備が進められており、2021年度（令和3年度）末現在、下水道普及率は65.3%となっている。
- ・ 2010年度（平成22年度）と比べると、6.6ポイント上昇しているが、全国平均（2021年度80.6%）と比較すると依然として低い水準にとどまっている。
- ・ また、県内の汚水処理人口普及率についても、2021年度（令和3年度）末現在、84.3%となっており、全国平均（2021年度92.6%）と比較すると低い水準にとどまっている。



資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）、静岡県都市局生活排水課資料

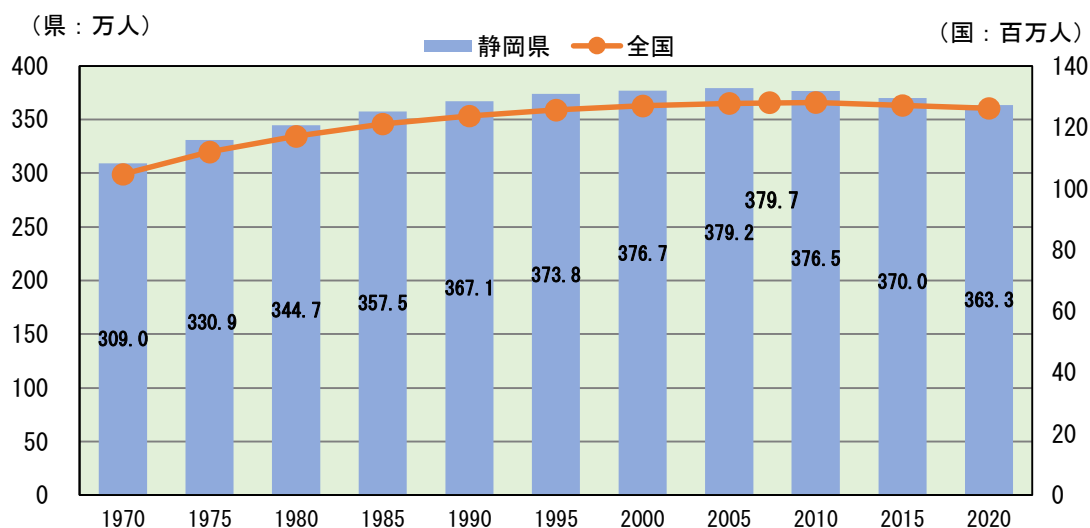
図 1-1-33 下水道整備状況の推移

2 静岡県の社会経済情勢の変化

(1) 人口及び世帯数の減少と少子高齢化の進展

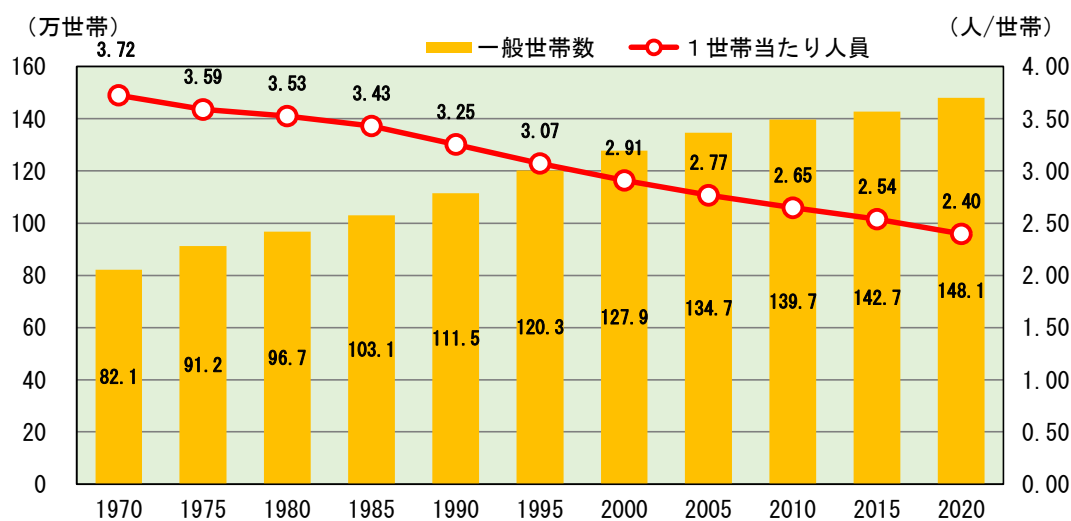
① 県内の人口・世帯数の推移

- ・ 本県の人口は2007年（平成19年）の379万7千人をピークに減少に転じ、2020年（令和2年）現在、総人口3,633,202人となっている。
- ・ 一方、本県の世帯数は現在も増加が続いており、2020年（令和2年）現在、世帯数1,480,969世帯となっている。
- ・ 県内では、長泉町・袋井市・菊川市の3市町では人口が増加しているが、他市町は減少傾向であり、特に伊豆地域を中心とした人口1万人未満の市町では急激な人口減少が進んでいる。また、静岡市、浜松市、沼津市、富士市のように、人口規模が大きい都市における人口減少が県全体の人口減少に影響している。



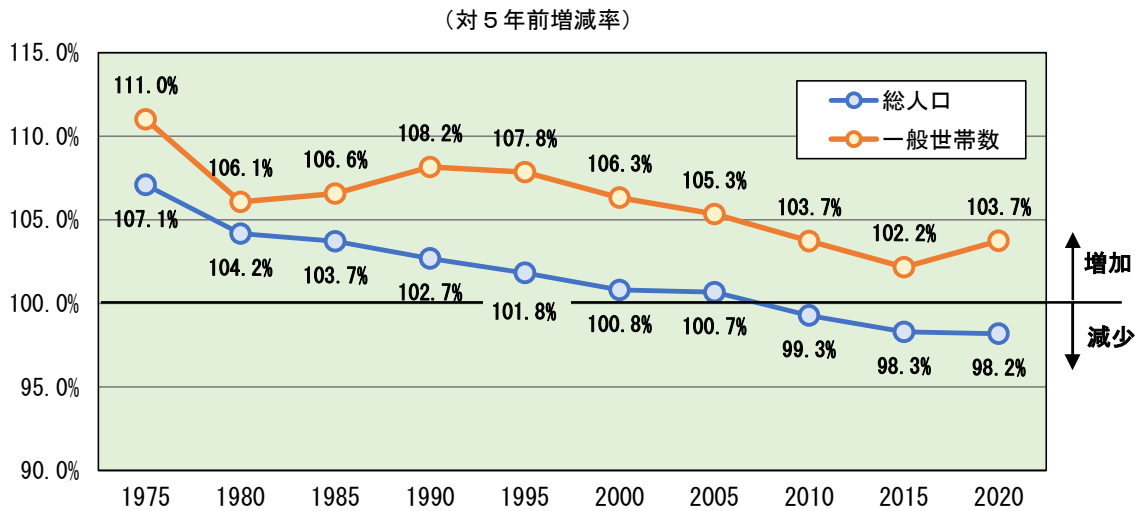
資料：国勢調査（時系列）
※一部追記

図 1-1-34 総人口の推移



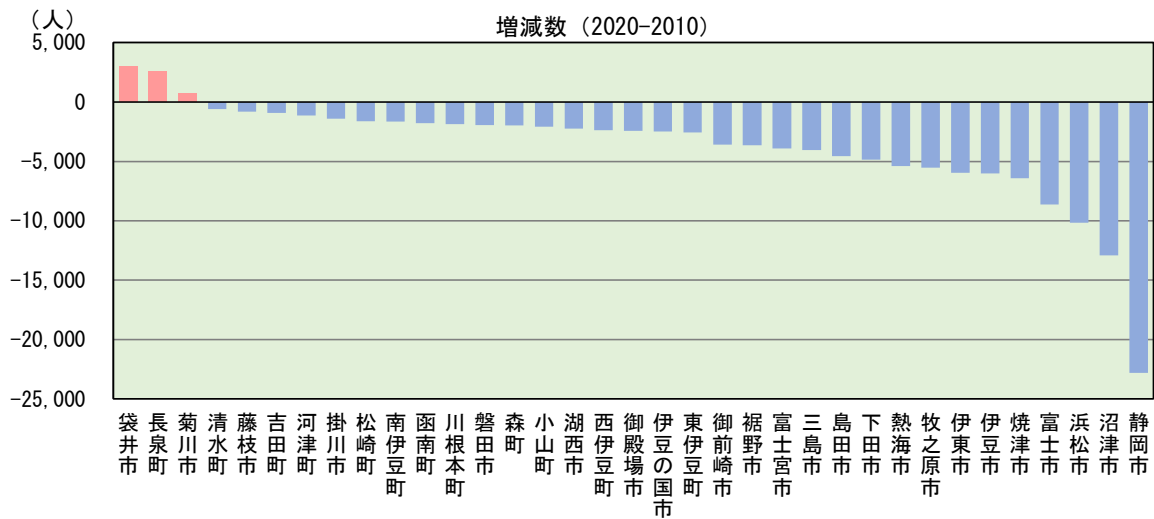
資料：国勢調査（時系列）

図 1-1-35 世帯数及び世帯人員の推移



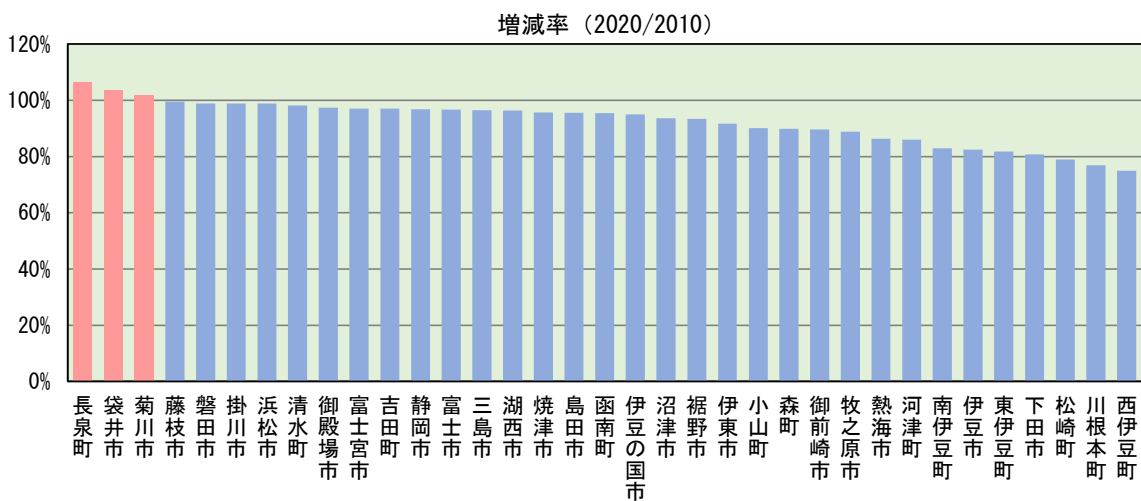
資料：国勢調査（時系列）

図 1-1-36 総人口・世帯数の増減率推移



資料：国勢調査（平成22年、令和2年）

図 1-1-37 県内市町の人口増減数（2010～2020年）

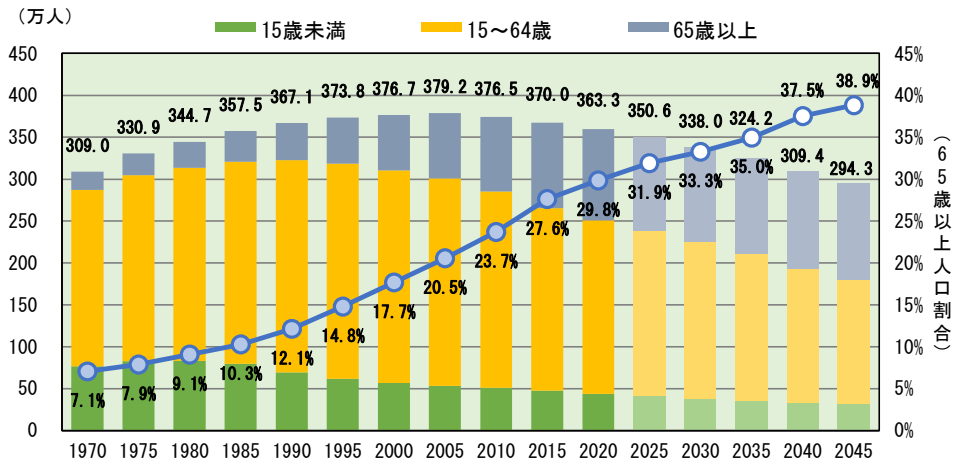


資料：国勢調査（平成22年、令和2年）

図 1-1-38 県内市町の人口増減率（2020/2010年）

② 将来人口及び将来人口構成の予測

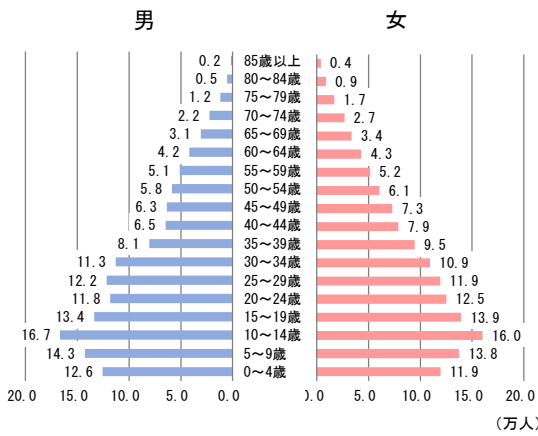
- ・ 本県の総人口は、約20年後の2040年（令和22年）には、1970年（昭和45年）の人口規模にまで減少する見通しとなっている。
- ・ 65歳以上の高齢者数が増加する一方で年少人口（0-14歳）と生産年齢人口（15-64歳）の減少が進み、2020年（令和2年）には29.8%であった高齢化率も、約20年後には37.5%に達する見通しとなっている。



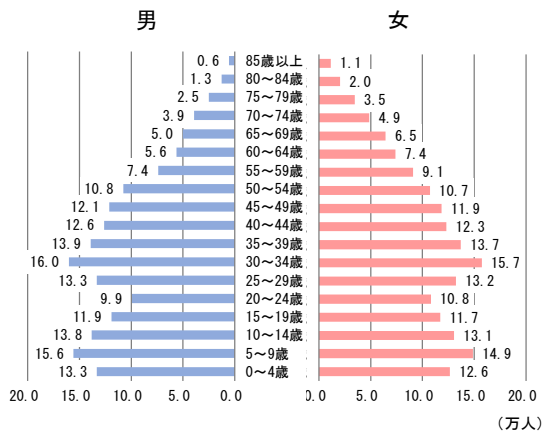
資料：国勢調査（時系列）、日本の地域別将来推計人口（都道府県・市区町村）（H30）

図1-1-39 年齢3区分別人口の推移と将来見通し

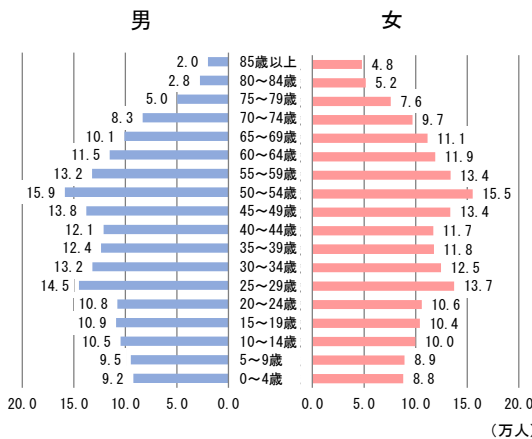
【1960年（昭和35年）】



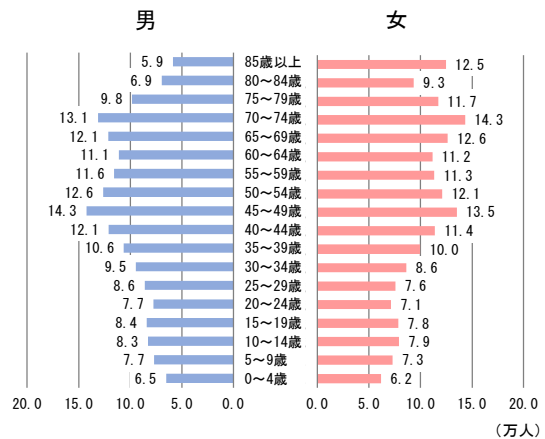
【1980年（昭和55年）】



【2000年（平成12年）】

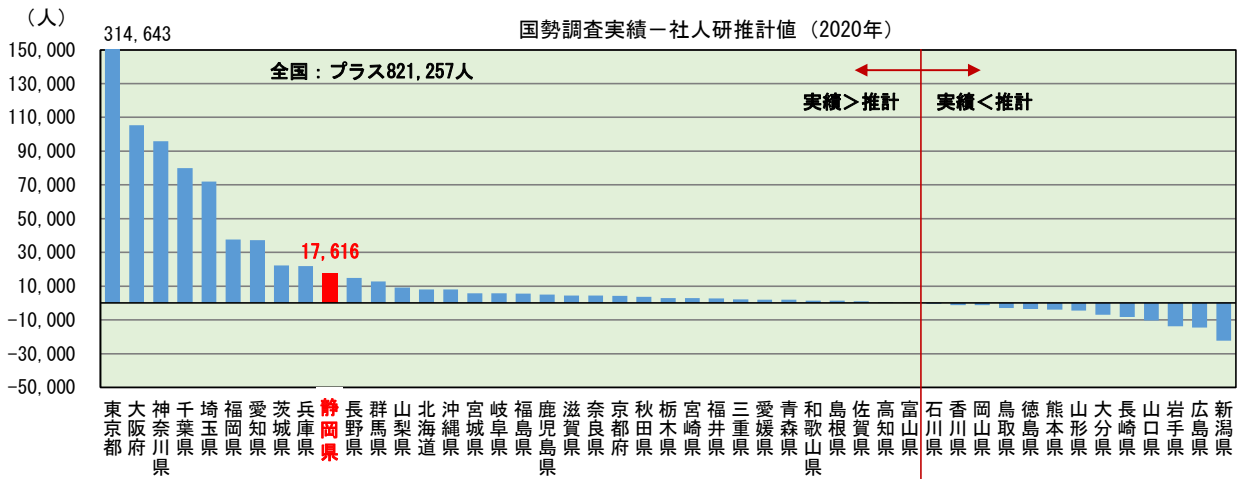


【2020年（令和2年）】



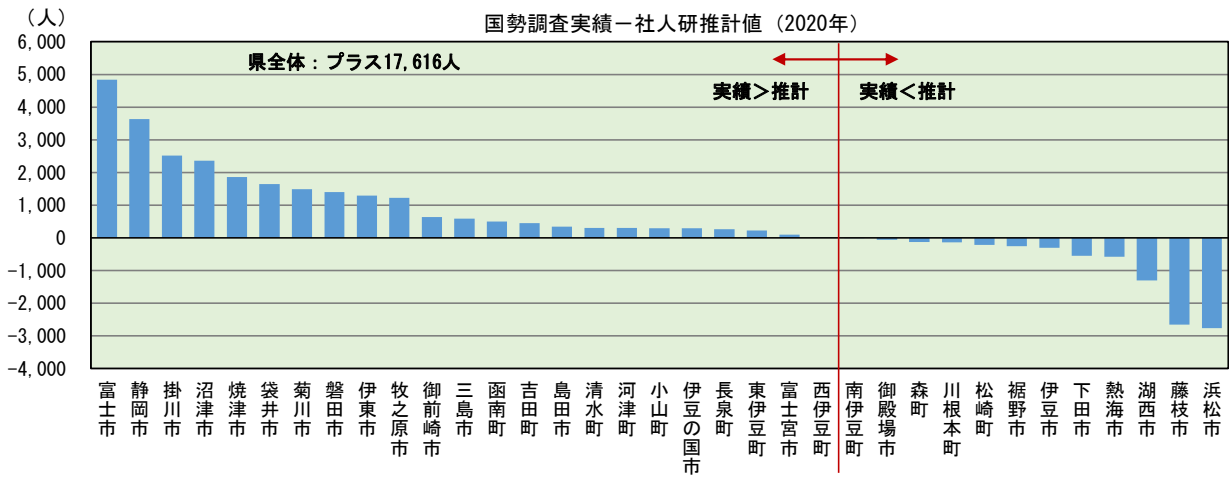
資料：国勢調査（各調査年度）

図1-1-40 人口ピラミッドの変化



資料：令和2年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（都道府県・市区町村）（H30）

図 1-1-41 社人研推計人口（R2 推計）と国勢調査人口（R2 実績）との乖離状況（都道府県）

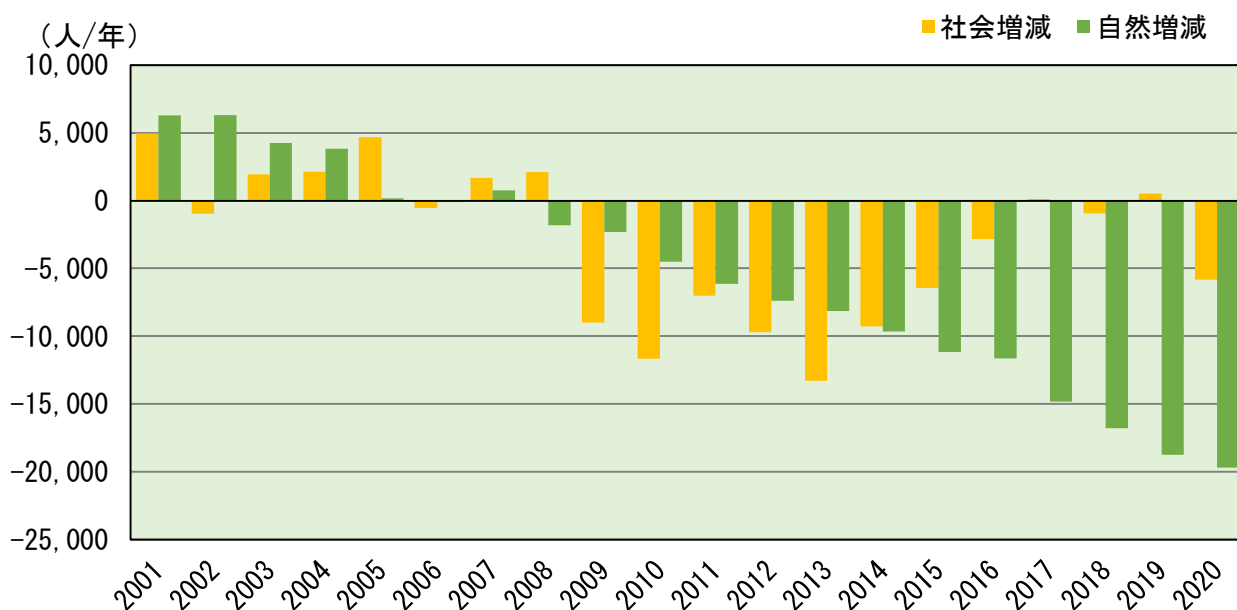


資料：令和2年国勢調査、日本の地域別将来推計人口（都道府県・市区町村）（H30）

図 1-1-42 社人研推計人口（R2 推計）と国勢調査人口（R2 実績）との乖離状況（県内市町）

③ 近年の転入・転出状況

- ・本県への転入、本県からの転出ともに、東京都・神奈川県・愛知県・埼玉県・千葉県の1都4県がトップ5を占めており、特に、東京都・神奈川県の首都圏方面への転入・転出が多い状況となっている。
- ・本県の社会増減（転出入）は、2009年（平成21年）以降ほぼマイナスで推移しており、過去5年間（2016～2020年）の平均をみると、年間約5,800人が転出入によるマイナスとなっている。



資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

図 1-1-43 社会増減・自然増減の推移

表 1-1-7 本県への転入・本県からの転出の上位都市（過去5年間の平均）

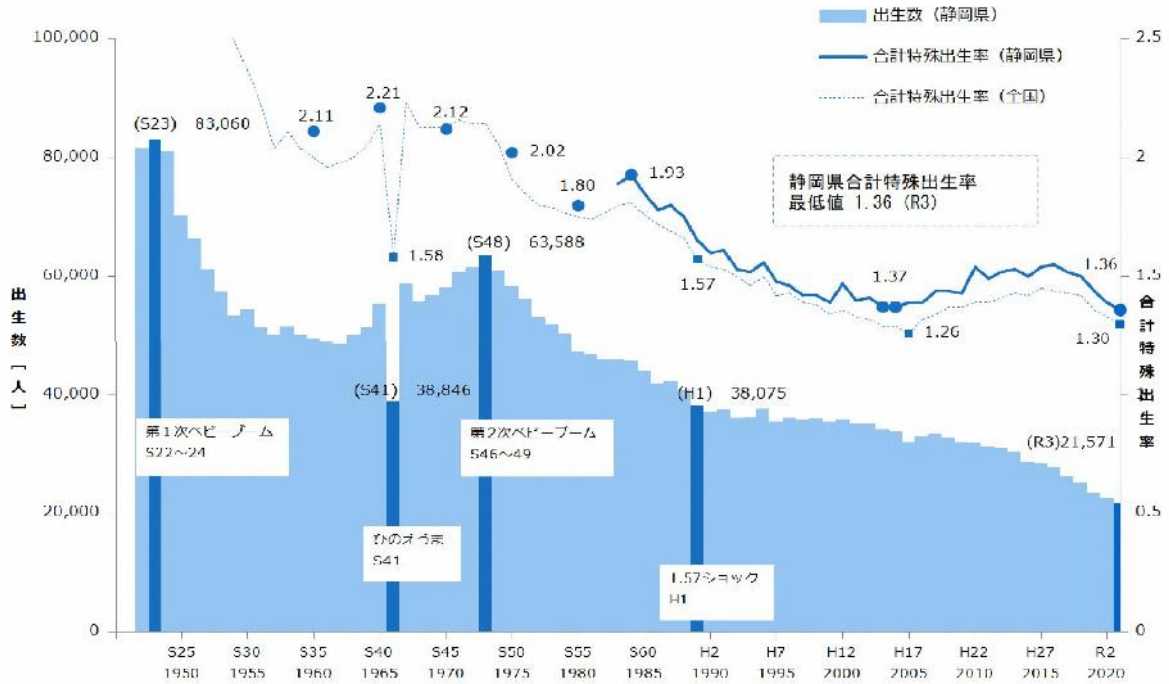
順位	都道府県名	転入者数 (H28-R2平均)	転入者総数に 占める割合
1位	東京都	8,931	16.9%
2位	愛知県	8,758	16.6%
3位	神奈川県	7,687	14.6%
4位	埼玉県	3,020	5.7%
5位	千葉県	2,654	5.0%
6位	大阪府	1,931	3.7%
7位	北海道	1,277	2.4%
8位	兵庫県	1,277	2.4%
9位	岐阜県	1,136	2.2%
10位	山梨県	1,117	2.1%

順位	都道府県名	転出者数 (H28-R2平均)	転出者総数に 占める割合
1位	東京都	12,113	20.7%
2位	神奈川県	9,586	16.4%
3位	愛知県	9,411	16.1%
4位	埼玉県	3,265	5.6%
5位	千葉県	3,163	5.4%
6位	大阪府	2,126	3.6%
7位	北海道	1,271	2.2%
8位	兵庫県	1,178	2.0%
9位	福岡県	1,087	1.9%
10位	岐阜県	1,002	1.7%

資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

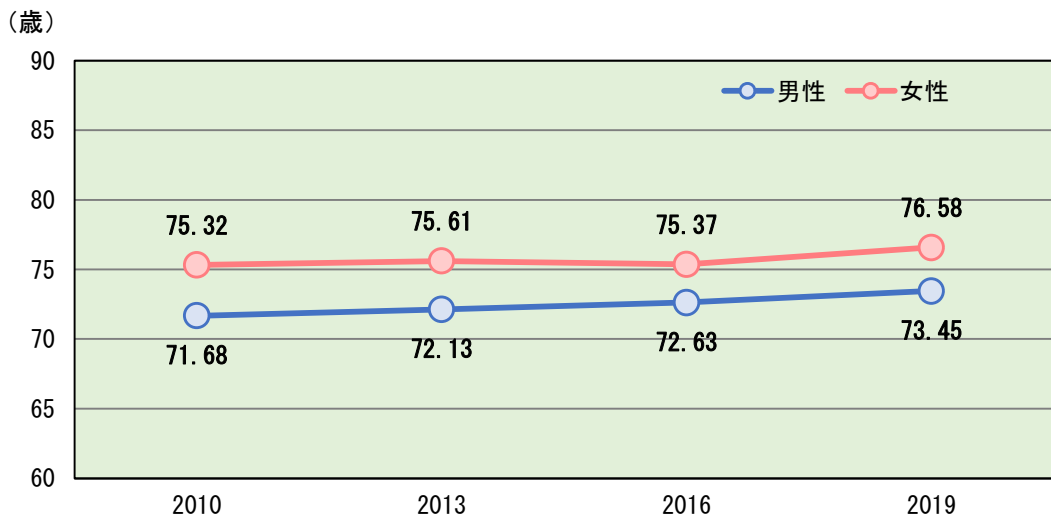
④ 出生率及び健康寿命等の変化

- ・ 本県の合計特殊出生率は2004年（平成16年）を底に上昇傾向にあったが、近年は5年連続で低下が続き、2021年（令和3年）は1.36と過去最低の水準となった。
- ・ 本県の健康寿命（日常生活に制限のない期間の平均）は、2010年（平成22年）の時点では、男性は全国2位、女性は全国1位であったものが、2019年（令和元年）には男性・女性ともに全国5位となっているものの、年々延伸している。



出典：静岡県の少子化関連データ（元出典：厚生労働省「人口動態統計」（各調査年度））

図 1-1-44 合計特殊出生率と出生数の推移



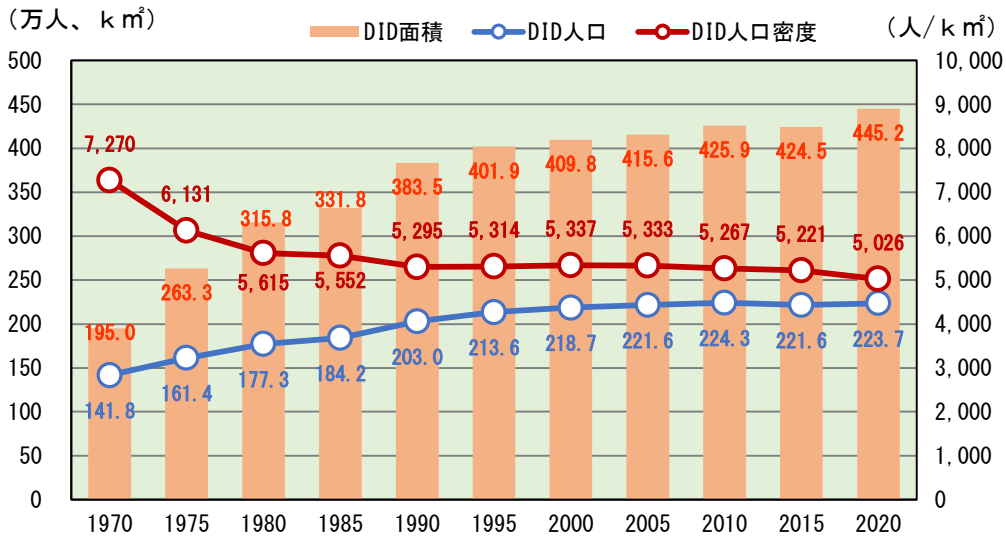
資料：厚生労働科学研究班「令和3年度分担研究報告書 付表 都道府県別健康寿命」

図 1-1-45 静岡県の健康寿命の推移

(2) 市街地の拡散・低密度化

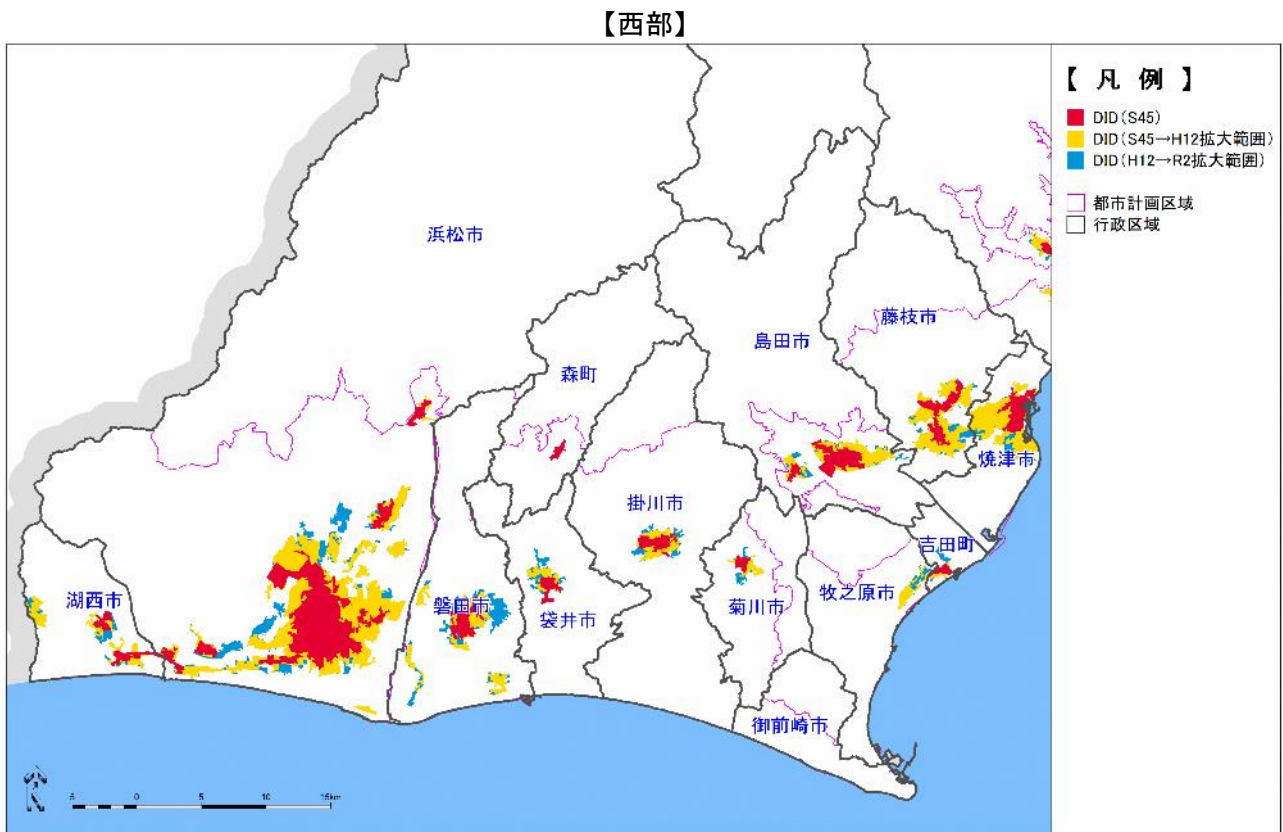
① 人口集中地区(DID)の変遷

- ・ 本県の人口集中地区(DID)は、面積・人口ともに2015年(平成27年)に初めて縮小されたが、2020年(令和2年)には再び増大し、過去最大の面積・人口となっている。
- ・ ただし、DID人口密度は低下し続けており、2020年(令和2年)には5,026人/k㎡(50.26人/ha)まで低下している。



資料：国勢調査(時系列)

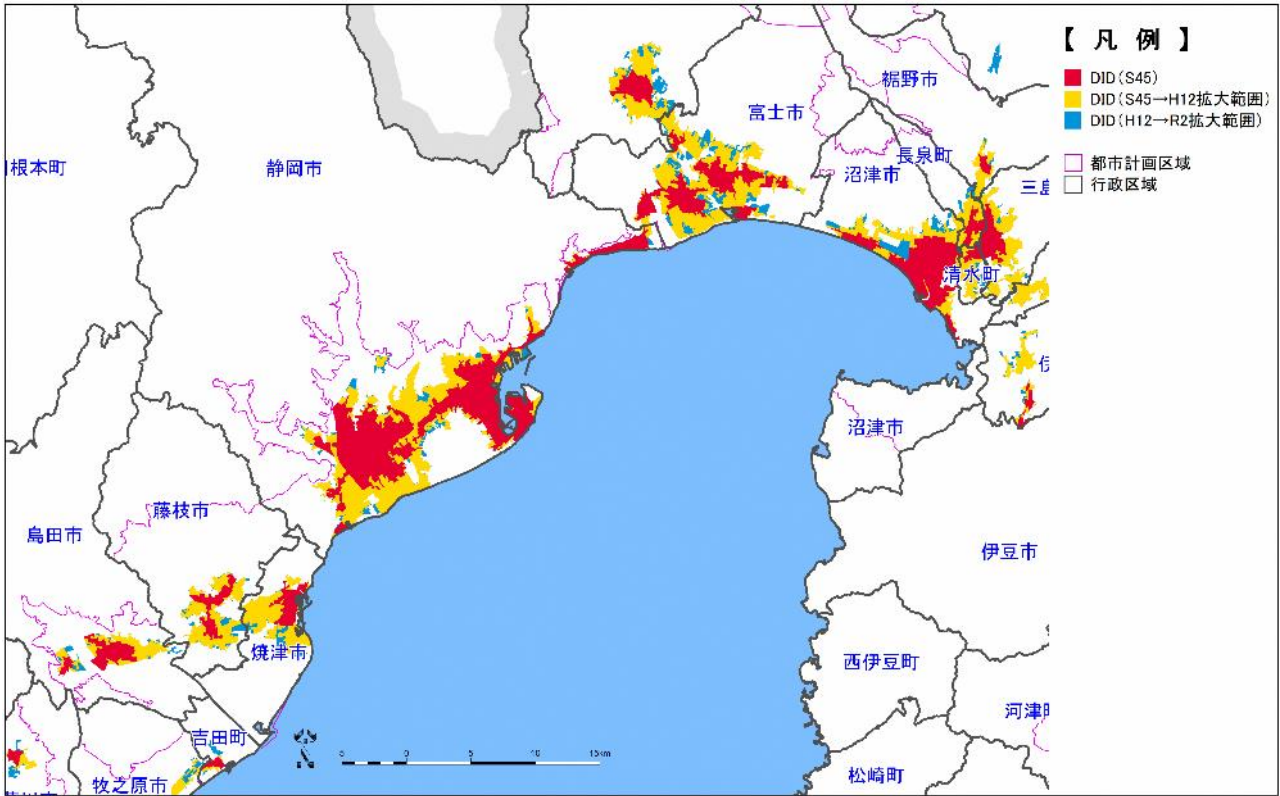
図1-1-46 DID面積及びDID人口密度の推移



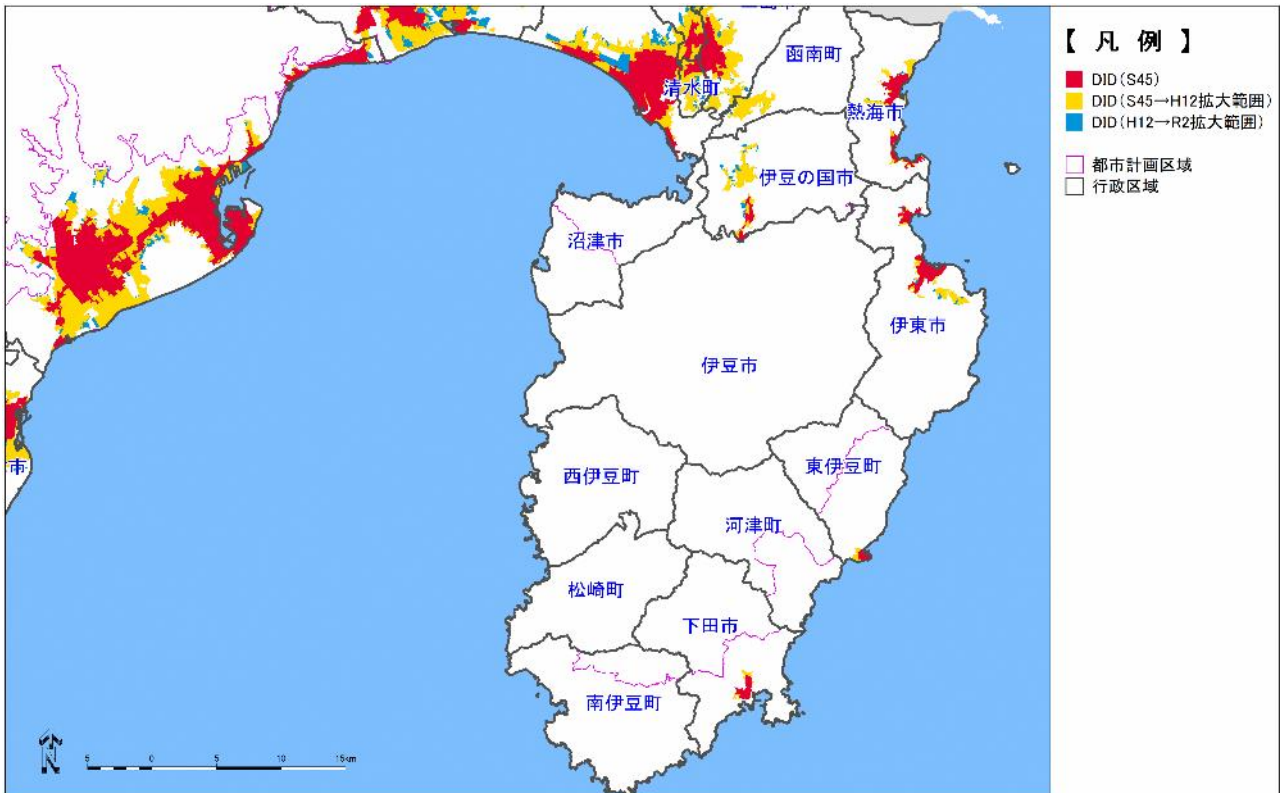
資料：国土数値情報、e-stat

図1-1-47 県内のDIDの変化(西部)

【中部】



【東部】

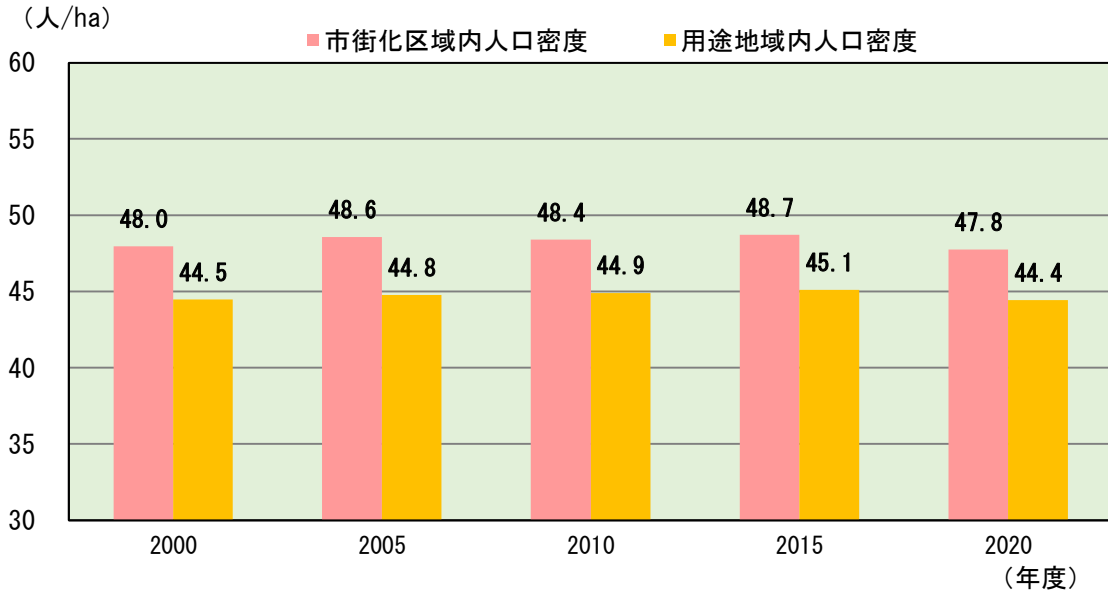


資料：国土数値情報、e-stat

図 1-1-48 県内のDIDの変化（中部・東部）

② 用途地域内人口密度の変化

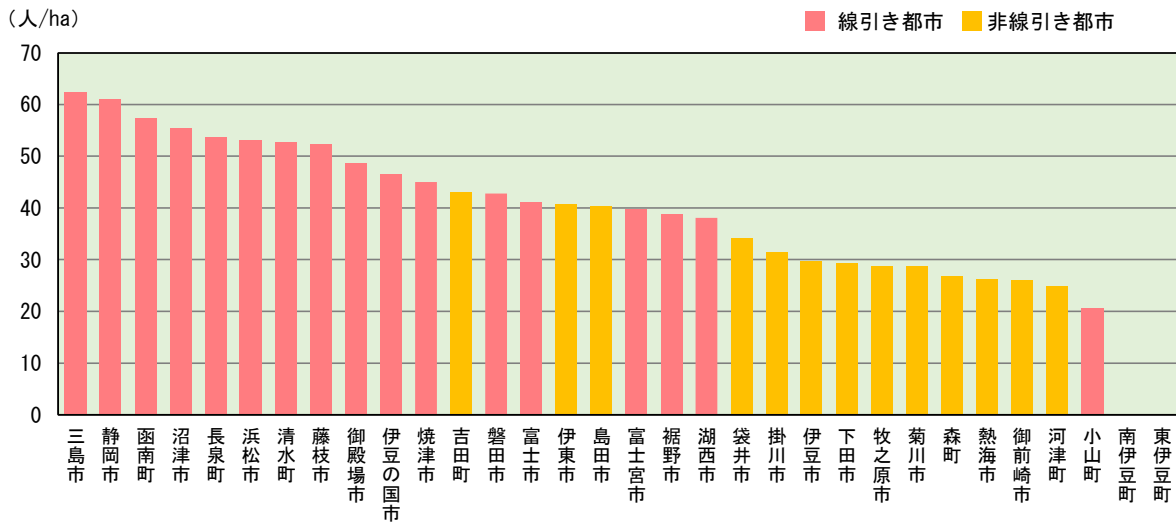
- ・本県の線引き都市の用途地域（市街化区域）内の人口密度は約 48 人/ha、非線引き都市の用途地域内の人口密度は約 45 人/ha の水準で推移している。
- ・工業専用地域を除いた用途地域内人口密度を比較すると、線引き都市の方が非線引き都市よりも高い密度を維持している傾向がみられる。



注：工業専用地域を含む用途地域面積で計算した人口密度

資料：静岡県の都市計画（資料編）

図 1-1-49 市街化区域・用途地域内の人口密度の変化



注：工業専用地域を除く用途地域面積で計算した人口密度
南伊豆町と東伊豆町は用途地域指定なし

資料：静岡県の都市計画（資料編）

図 1-1-50 県内都市の市街化区域・用途地域内の人口密度（上位順）（2022 年（令和 4 年））

表 1-1-8 県内都市の市街化区域・用途地域の面積・人口・人口密度（2022年（令和4年））

都市計画区域名	都市名	用途地域面積 (ha)	工業専用地域面積 (ha)	用途地域内人口	用途地域人口密度 (人/ha)	用途地域人口密度 (工業専除く) (人/ha)
南伊豆	南伊豆町	0	0	0	-	-
下田	下田市	316	0	9,282	29.4	29.4
河津	河津町	105	0	2,617	24.9	24.9
東伊豆	東伊豆町	0	0	0	-	-
伊東	伊東市	668	0	27,201	40.7	40.7
熱海	熱海市	1,201	0	31,504	26.2	26.2
伊豆	伊豆市	204	0	6,041	29.6	29.6
田方広域	伊豆の国市	594	0	27,675	46.6	46.6
	函南町	425	0	24,303	57.2	57.2
広域計		1,019	0	51,978	51.0	51.0
御殿場	御殿場市	1,140	301	40,838	35.8	48.7
小山広域	小山町	537	53	9,932	18.5	20.5
広域計		1,676	354	50,770	30.3	38.4
東駿河湾広域	三島市	1,367	19	84,076	61.5	62.4
	沼津市	3,188	155	167,816	52.6	55.3
	長泉町	786	47	39,721	50.6	53.8
	清水町	534		28,174	52.8	52.8
広域計		5,875	222	319,787	54.4	56.6
裾野	裾野市	1,043	286	29,420	28.2	38.9
岳南広域	富士市	5,933	687	215,705	36.4	41.1
	富士宮市	2,304	54	89,523	38.9	39.8
広域計		8,237	742	305,228	37.1	40.7
静岡	静岡市	10,481	269	623,437	59.5	61.1
志太広域	藤枝市	2,039	165	98,081	48.1	52.3
	焼津市	2,088	140	87,755	42.0	45.1
広域計		4,127	305	185,836	45.0	48.6
島田	島田市	1,610	145	58,956	36.6	40.2
榛南・南遠広域	吉田町	568	115	19,524	34.4	43.1
	牧之原市	981	302	19,577	20.0	28.8
	御前崎市	289	0	7,513	26.0	26.0
広域計		1,838	417	46,614	25.4	32.8
東遠広域	掛川市	2,440	265	68,584	28.1	31.5
	菊川市	934	153	22,399	24.0	28.7
広域計		3,374	418	90,983	27.0	30.8
中遠広域	袋井市	1,506	148	46,252	30.7	34.1
	森町	318	80	6,379	20.1	26.8
広域計		1,824	228	52,631	28.9	33.0
磐田	磐田市	2,819	514	98,628	35.0	42.8
浜松	浜松市	9,881	459	499,177	50.5	53.0
湖西	湖西市	1,239	252	37,600	30.3	38.1
合計		57,545	4,610	2,525,690	43.9	47.7

資料：静岡県の都市計画（資料編）

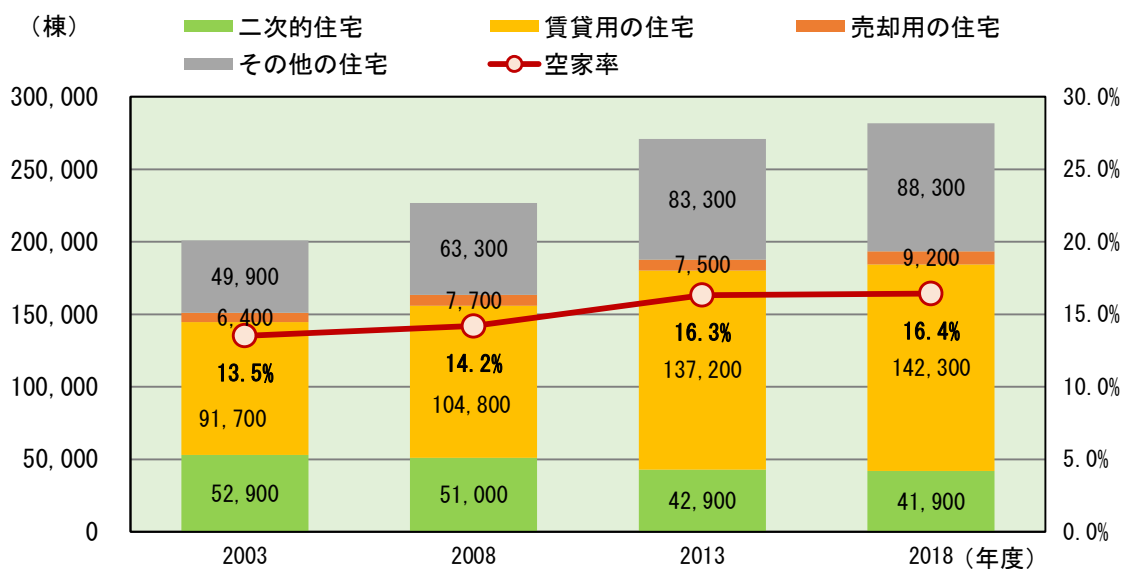
③ 空き家の増加

- ・ 県内の空き家は増加し続けており、2018年（平成30年）現在の空き家率は16.4%に達しており、全国でも高い水準となっている（全国平均13.6%、全国順位13位）。
- ・ なお、空き家のうち、別荘等を含む二次的住宅は年々減少しており、賃貸用の住宅、その他の住宅の増加が空き家率を上昇させている。

表 1-1-9 県内の空き家数及び空き家率の推移

西暦	年号	住宅総数 (棟)	空き家(棟)					空家率
			総数	二次的住宅	賃貸用の住宅	売却用の住宅	その他の住宅	
2003	H15	1,487,300	201,000	52,900	91,700	6,400	49,900	13.5%
2008	H20	1,597,900	226,800	51,000	104,800	7,700	63,300	14.2%
2013	H25	1,659,300	270,900	42,900	137,200	7,500	83,300	16.3%
2018	H30	1,714,700	281,600	41,900	142,300	9,200	88,300	16.4%

資料：住宅・土地統計調査（各調査年度）



資料：住宅・土地統計調査（各調査年度）

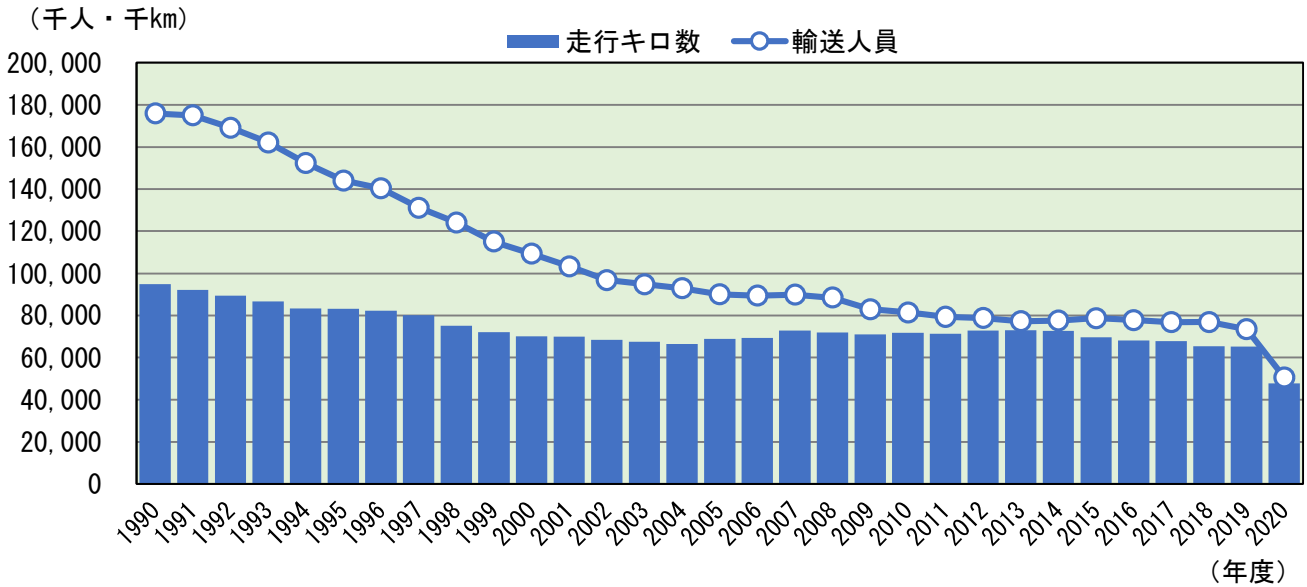
図 1-1-51 県内の空き家数及び空き家率の推移

【用語解説】

二次的住宅	別荘……週末や休暇時に避暑・避寒・保養などの目的で使用される住宅で、ふだんは人が住んでいない住宅 その他……ふだん住んでいる住宅とは別に、残業で遅くなったときに寝泊まりするなど、たまに寝泊まりしている人がいる住宅
賃貸用の住宅	新築・中古を問わず、賃貸のために空き家になっている住宅
売却用の住宅	新築・中古を問わず、売却のために空き家になっている住宅
その他の住宅	上記以外の人住んでいない住宅で、例えば、転勤・入院などのため居住世帯が長期にわたって不在の住宅や建て替えなどのために取り壊すことになっている住宅など（注：空き家の区分の判断が困難な住宅を含む。）

④ 公共交通サービスの変化

- ・本県のバスの走行キロ数及び輸送人員は減少傾向が続いており、2020年度（令和2年度）は新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、急激な落ち込みを見せている。なお、新型コロナウイルス感染症拡大以前の2019年（令和元年）の値と比較しても、約30年の間に走行キロ数は約7割、輸送人員は約4割にまで縮小している。
- ・走行キロ当たりの営業収入も年によってばらつきはみられるものの、長期的には減少傾向となっており、バスサービスに関する経営環境は年々厳しくなっている。



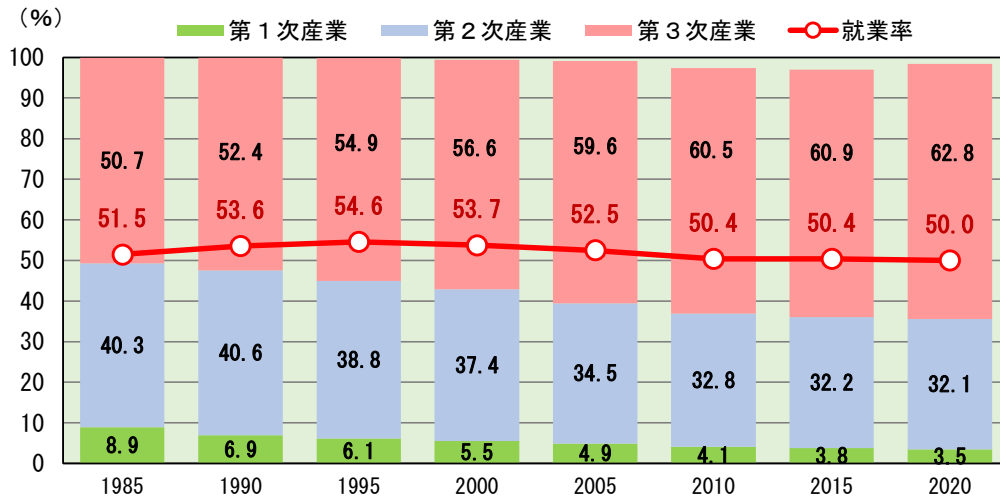
資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

図 1-1-52 一般乗合バス輸送人員・走行台キロの推移

(3) 産業構造の変化

① 産業構造の変化

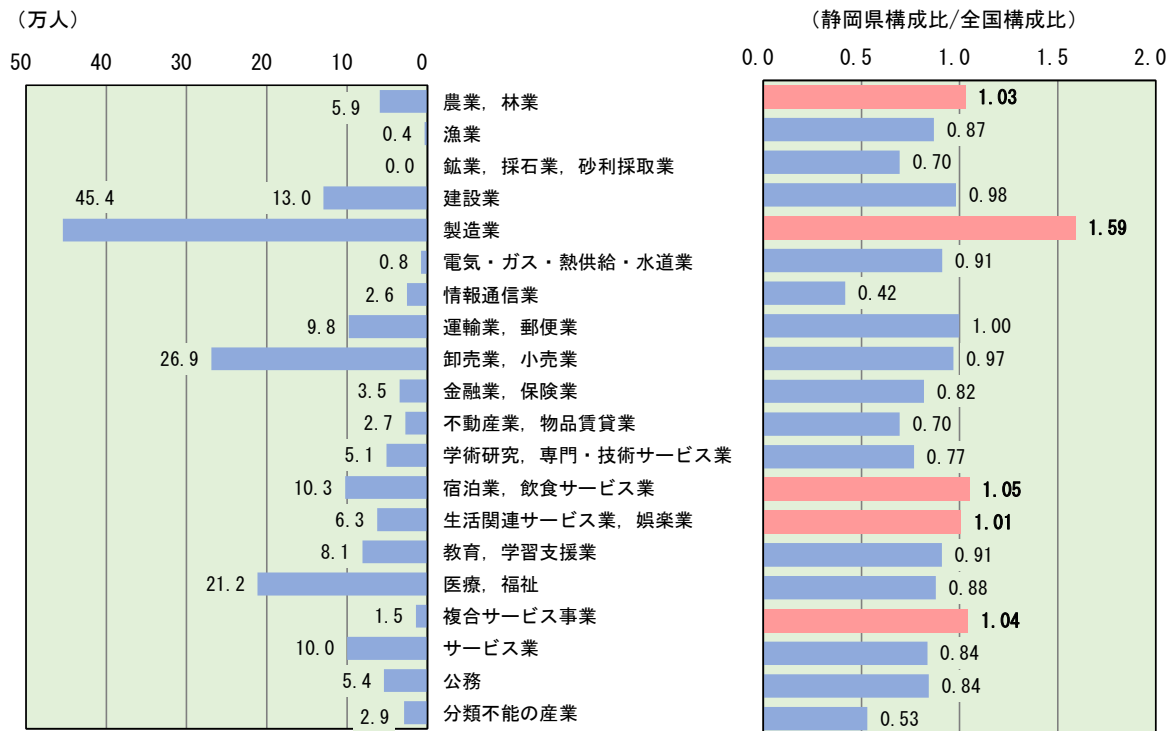
- ・人口減少、さらに高齢化に伴う就業率の低下により、県内の就業者数は1995年（平成7年）以降減少が続いている。ただし、第3次産業の就業者数は増加が続いており、第1次・第2次の就業者数の減少が全体の就業者数減少に影響している。
- ・一方で、本県の就業構造は、製造業の就業割合が高いことが特徴となっており、輸送用機械をはじめとする製造業の総生産は県内総生産の38.3%を占めている。



注：産業分類不明を除くため合計が100%とならない

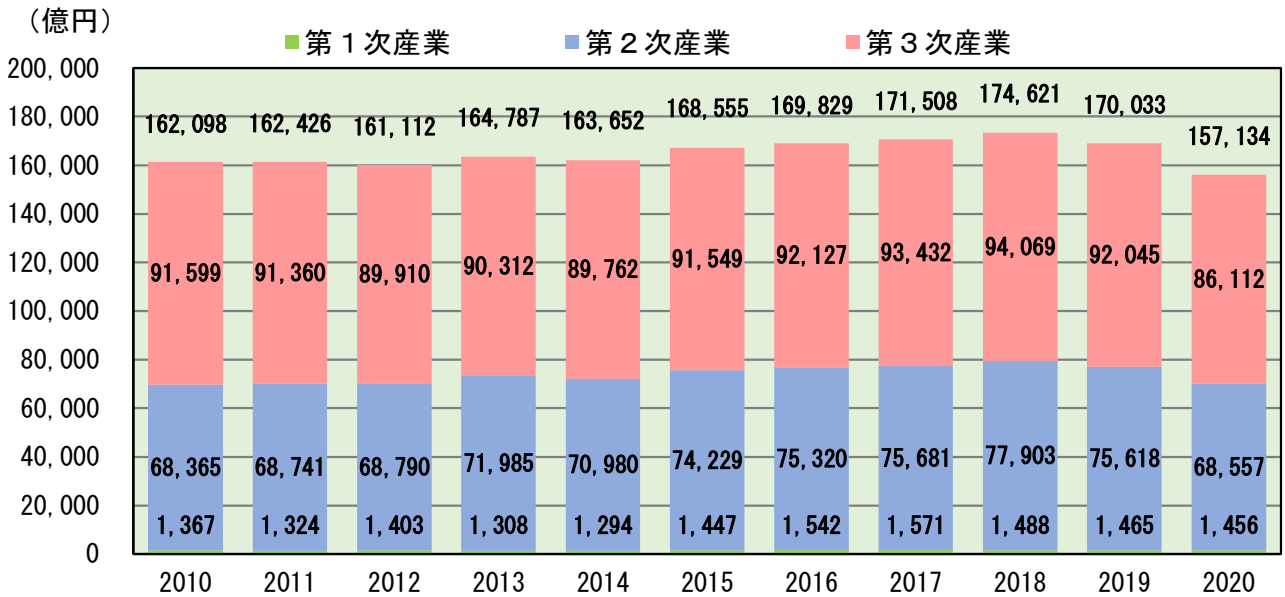
資料：国勢調査（各調査年度）

図 1-1-53 産業大分類別就業者割合の変化



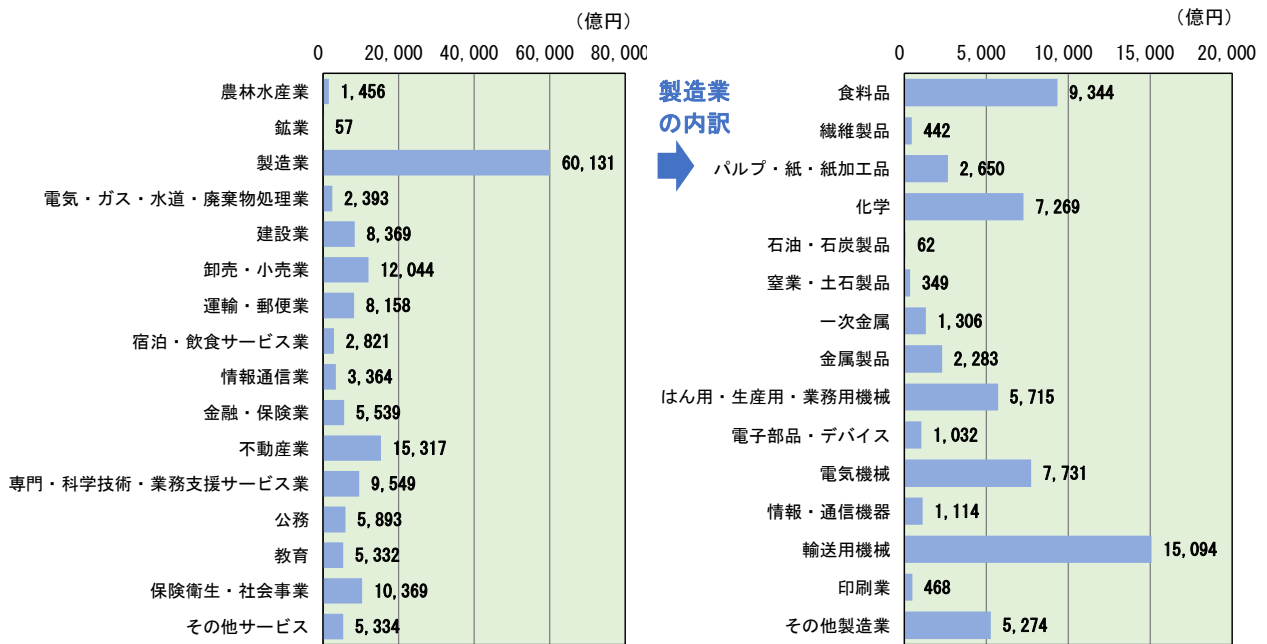
資料：令和2年国勢調査

図 1-1-54 産業中分類別就業者数（左）と就業者構成特化係数（右）



資料：静岡県県民経済計算長期時系列集計（昭和30年度～平成30年度）

図1-1-55 産業大分類別県内総生産の推移



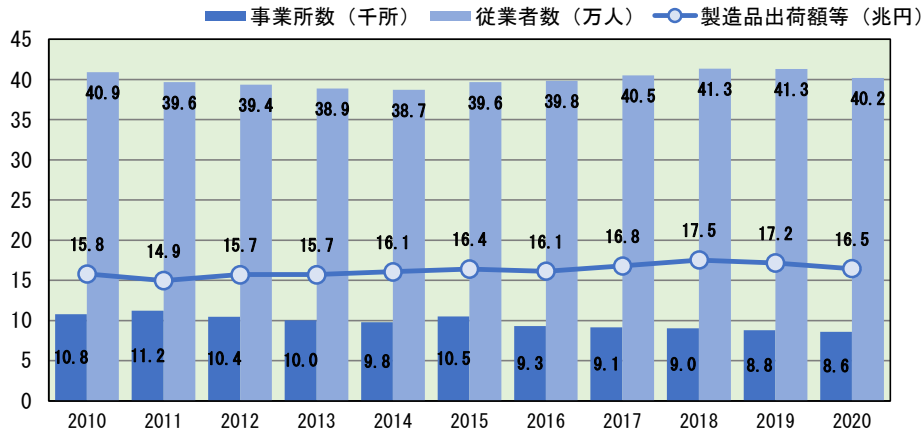
資料：静岡県県民経済計算長期時系列集計（昭和30年度～平成30年度）

図1-1-56 産業中分類別県内総生産（左）と製造業の県内総生産（右）

② 県内産業別推移

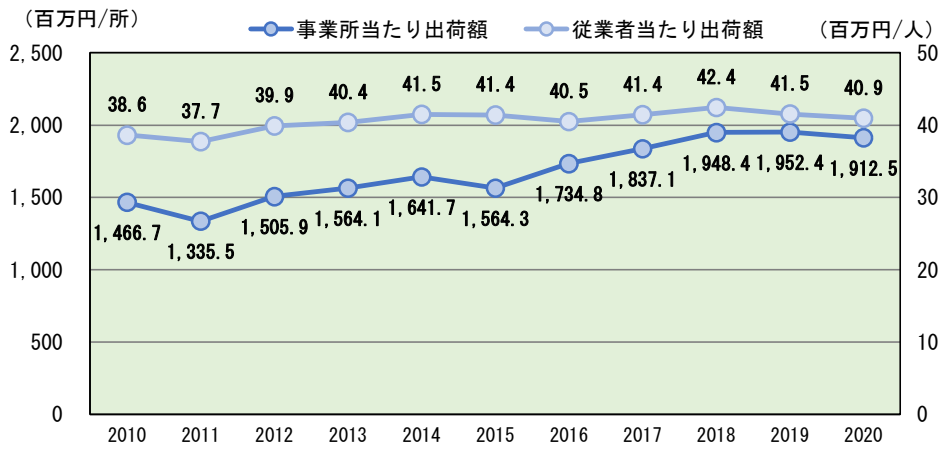
a 工業の推移

- ・ 県内の工業は、事業所数は減少、従業者数は概ね維持という状態が続いているが、事業所当たりの製造品出荷額は概ね増加し続けている。
- ・ 全国有数の「ものづくり県」として有名であるが、2020年（令和2年）の製造品出荷額等は全国3位となっている。



資料：工業統計調査（各調査年度）

図 1-1-57 工業の推移



資料：工業統計調査（各調査年度）

図 1-1-58 事業所当たり出荷額・従業者当たり出荷額の推移

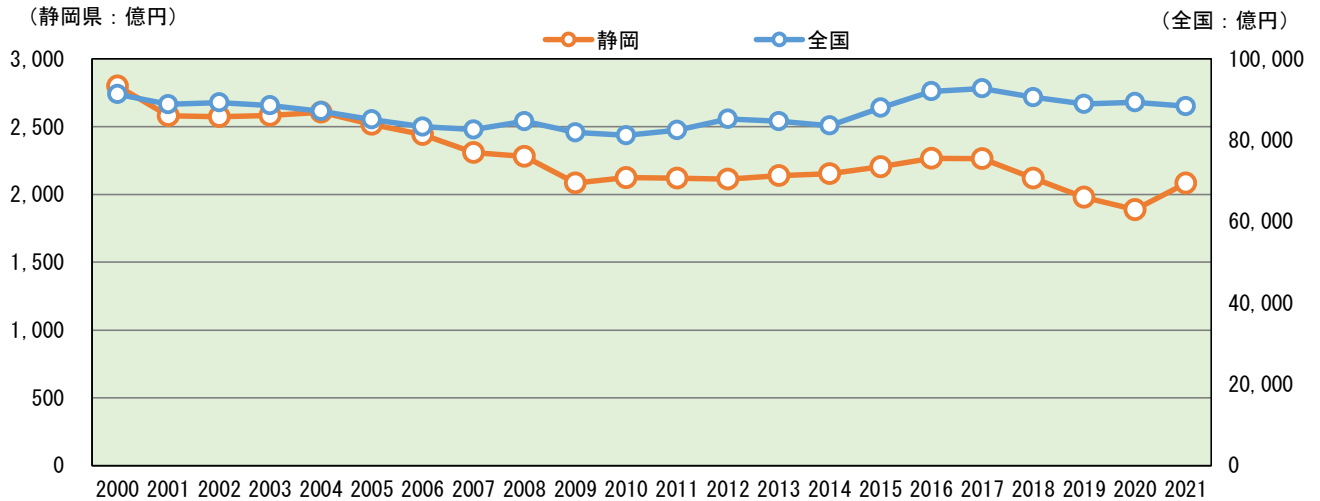
表 1-1-10 工業における静岡県の全国順位（2020年（令和2年））

順位	事業所数	従業者数	製造品出荷額等 (百万円)
1	愛知県 14,593	愛知県 807,694	愛知県 439,880
2	大阪府 14,412	大阪府 417,816	大阪府 169,758
3	埼玉県 10,102	静岡県 401,827	静岡県 164,513
4	東京都 9,738	埼玉県 379,482	神奈川県 158,353
5	静岡県 8,602	神奈川県 348,312	兵庫県 152,499
6	神奈川県 7,202	兵庫県 347,873	埼玉県 128,630
7	兵庫県 7,106	茨城県 264,266	茨城県 121,773
8	岐阜県 5,298	東京都 238,817	千葉県 119,264
9	福岡県 5,094	福岡県 220,530	三重県 104,919
10	北海道 5,072	群馬県 212,329	福岡県 89,519

資料：令和3年経済センサス

b 農業の推移

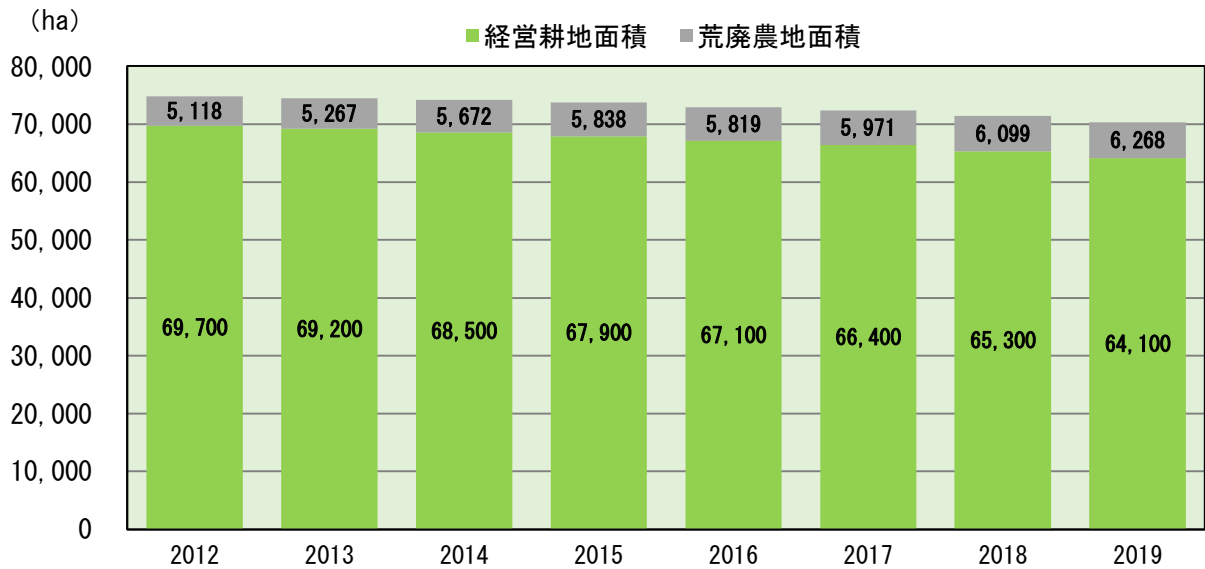
- ・ 本県の農業産出額は、年によって増減がみられるものの、2000年（平成12年）～2021年（令和3年）で約25%減少しており、全国平均と比較しても減少幅が大きい。
- ・ 経営耕地面積は年々減少傾向であり、2012年（平成24年）～2019年（令和元年）で約8%の農地が減少している。一方、荒廃農地面積は、年によってばらつきはみられるものの、同じ期間に約7%の増加となっている。



注：2021年（令和3年）は速報値

資料：生産農業所得統計（長期累年、令和3年農業総産出額及び生産農業所得（全国・都道府県別））

図 1-1-59 農業産出額の推移

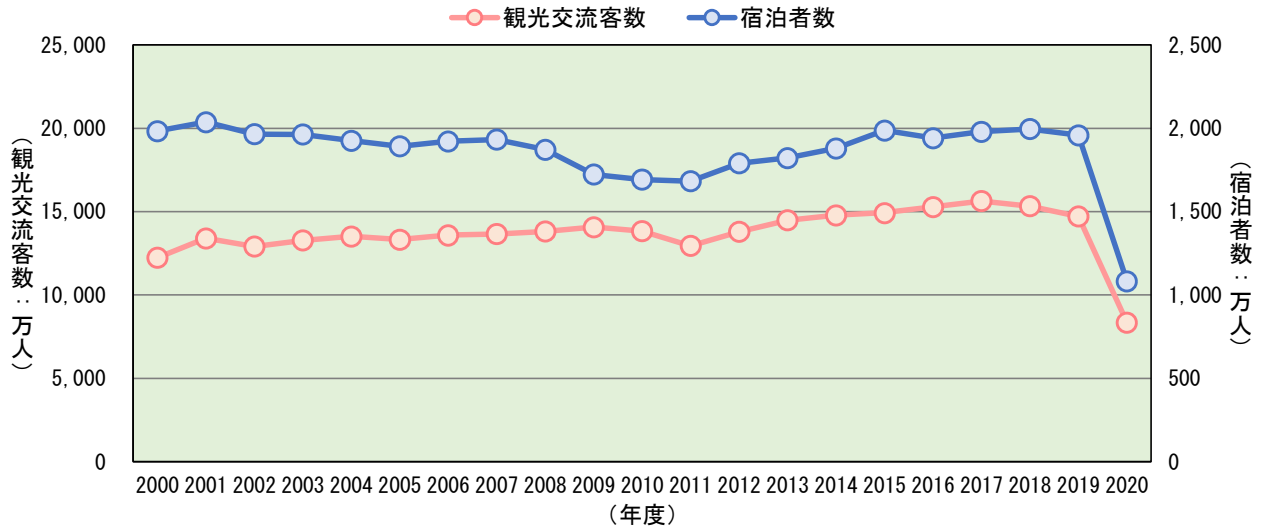


資料：静岡県統計年鑑（長期時系列）

図 1-1-60 経営耕地面積・荒廃農地面積の推移

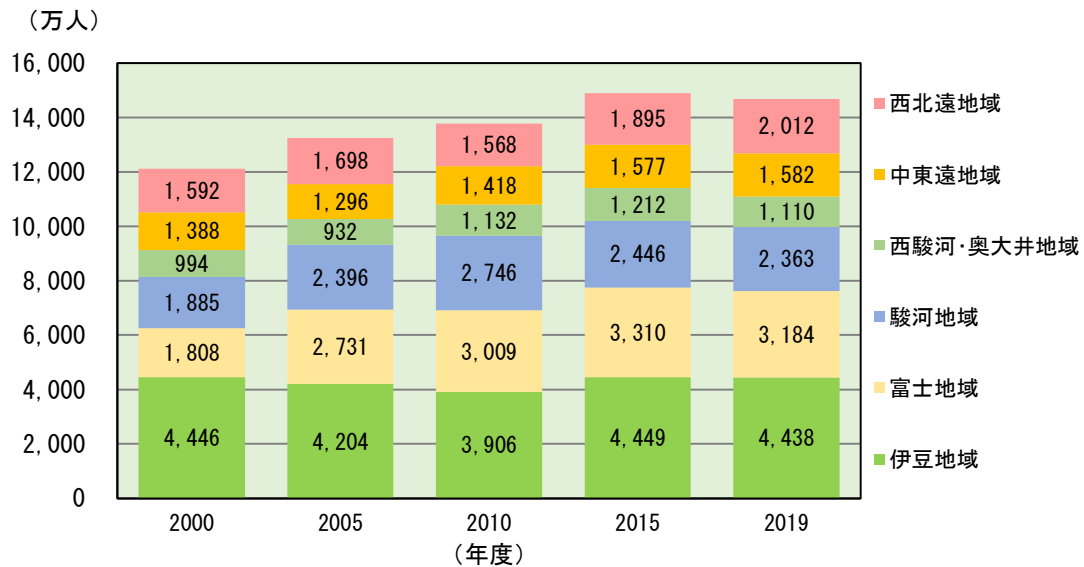
c 観光業の推移

- ・ 県内の観光客は、観光交流客数・宿泊者数ともに横ばい又は微増で推移してきたが、新型コロナウイルス感染症拡大の影響により、2020年度（令和2年度）には急激に減少している。
- ・ 近年、観光客数を伸ばしているのは中東遠地域や西北遠地域であり、一方、伊豆地域に関しては伸び悩みがみられる。



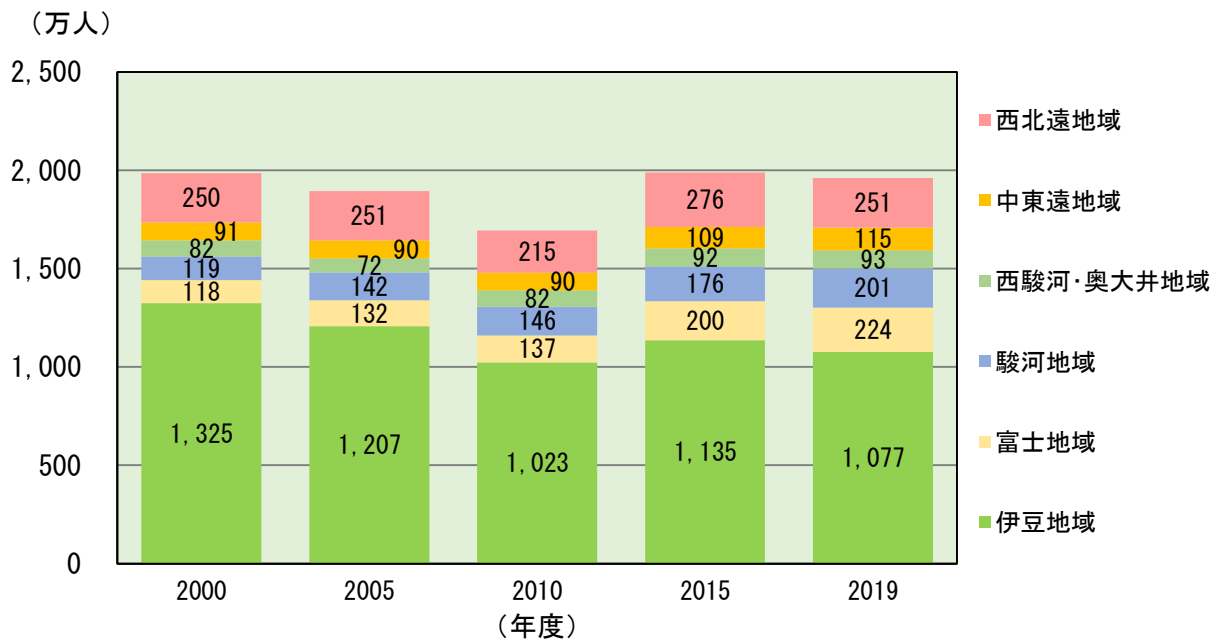
資料：長期時系列【静岡県観光交流の動向】

図 1-1-61 観光交流客数・宿泊者数の推移



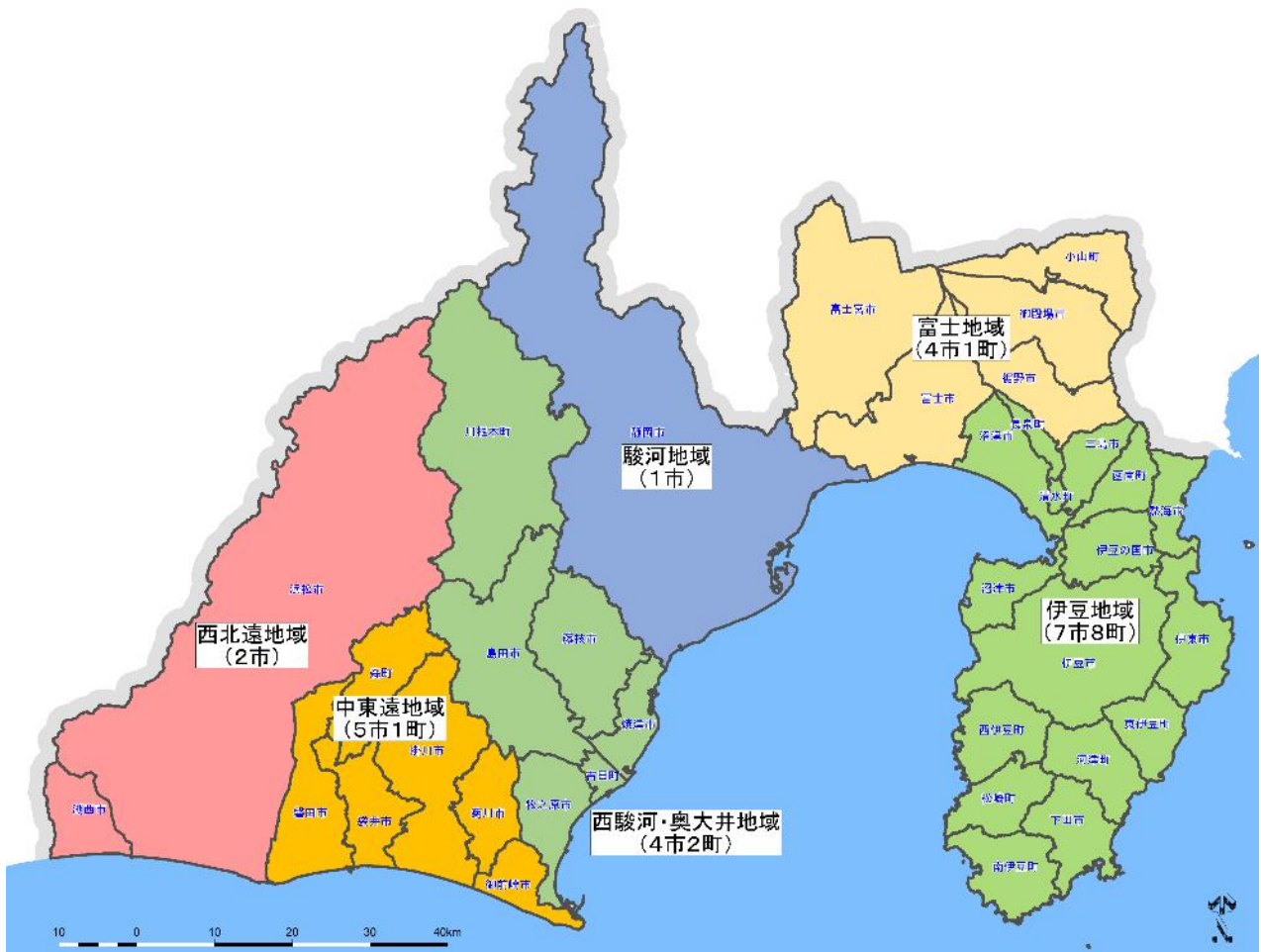
資料：長期時系列【静岡県観光交流の動向】

図 1-1-62 地域別観光交流客数の推移



資料：長期時系列【静岡県観光交流の動向】

図 1-1-63 地域別宿泊者数の推移



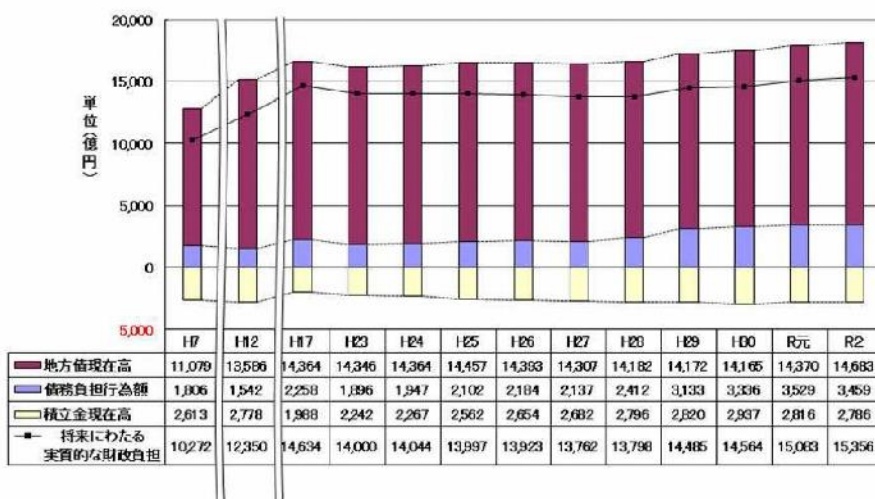
資料：令和元年度 静岡県観光交流の動向

図 1-1-64 観光交流客集計における地域区分

(4) 県財政の圧迫

① 将来にわたる財政負担の状況

- ・ 2020年度末（令和2年度末）の地方債現在高は1兆4,683億円となっており、約10年間大きな変化なく推移している。
- ・ ただし、債務負担行為額（数年度にわたる建設工事等、将来の財政支出を約束するためのもの）が増加しているため、将来にわたる実質的な財政負担は、2011年度末（平成23年度末）と比較して約1.1倍に拡大している。

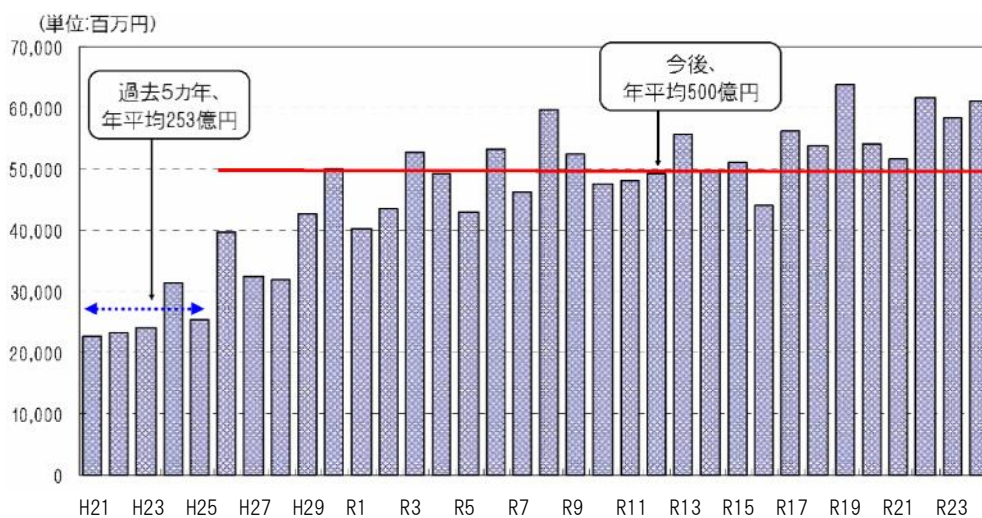


出典：普通会計決算の状況（令和2年度確報）

図 1-1-65 実質的な財政負担の推移

② 社会資本の維持管理費の増大

- ・ 道路や河川、港湾などの社会資本は、老朽化により、今後維持管理負担や更新需要が増大することが見込まれており、新たな社会資本の整備が困難になるだけでなく、既存施設の維持管理・更新にも支障を来すことが懸念されている。
- ・ このため、本県では、「社会資本長寿命化行動方針」に基づき、社会資本の予防保全管理を進めており、トータルコストの縮減や予算の平準化に取り組んでいる。



出典：ふじのくに公共資産最適管理基本方針

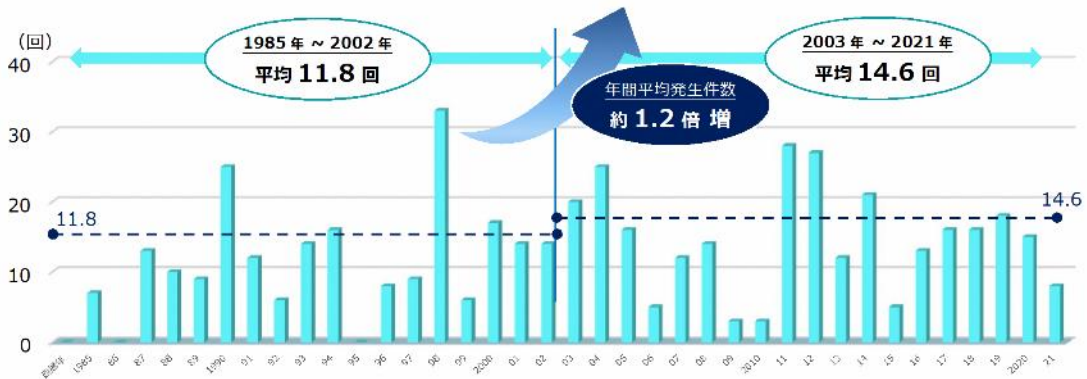
図 1-1-66 社会資本維持管理更新費用の将来推計

3 新たな潮流

(1) 頻発化・激甚化、切迫する自然災害への対応

① 集中豪雨発生件数の推移

- ・地球規模の気候変動の中、我が国でも大雨の発生数と降水量の増加が観測されており、梅雨前線の停滞や台風の接近等により狭い範囲で集中豪雨が相次ぐようになっている。
- ・本県でも、時間雨量 50mm以上の降雨年間発生回数は、1985年～2002年（昭和60年～平成14年）では平均11.8回であったものが、2003年～2021年（平成15年～令和3年）では平均14.6回となっており、約1.2倍に増加している。

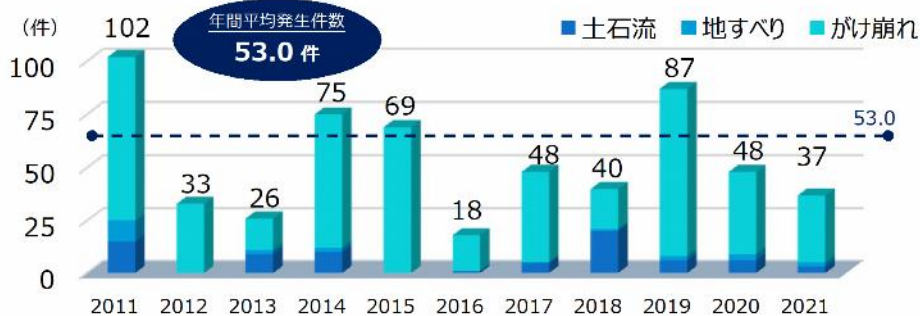


提供：静岡県河川砂防局河川企画課

図 1-1-67 1時間降水量 50mm 以上の年間発生回数

② 全国で多発化する自然災害

- ・相次ぐ集中豪雨は、河川や下水道の計画規模を超過し、堤防決壊による家屋流出、斜面崩壊等による土砂災害をもたらしている。
- ・特に近年は、2015年（平成27年）の関東・東北豪雨、2017年（平成29年）の九州北部豪雨、2018年（平成30年）の西日本豪雨、2019年（令和元年）の九州北部豪雨及び台風19号、2020年の令和2年7月豪雨、2021年の令和3年8月豪雨、2022年（令和4年）の台風15号など、毎年のように広範囲で甚大な被害をもたらす豪雨が発生している。
- ・本県でも直近10年間の土砂災害の発生件数は年間約50件を超えており、2021年（令和3年）には熱海市の逢初川において大規模な土石流災害が発生している。また、2022年（令和4年）9月の台風15号では、静岡市をはじめ県内で多くの床上浸水・床下浸水が発生している。



提供：静岡県河川砂防局砂防課

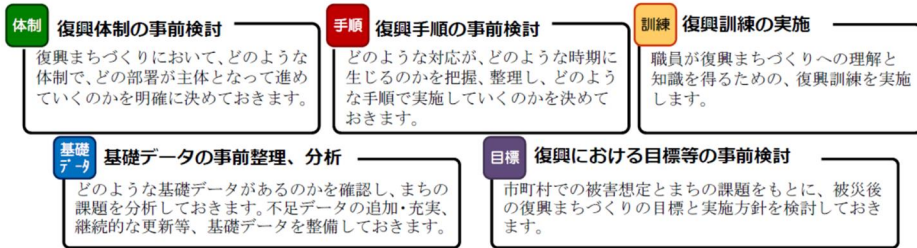
図 1-1-68 土砂災害の発生件数の推移

③ まちづくりにおける防災の主流化

a 「復興まちづくりのための事前準備ガイドライン」の作成・公表

- ・東日本大震災の復興まちづくりの教訓を踏まえ、国は2018年（平成30年）に、「復興まちづくりのための事前準備ガイドライン」を作成・公表している。
- ・ガイドラインでは、復興事前準備の必要性と取組内容、地域防災計画と都市計画マスタープランへの位置づけ方法や事前復興計画策定等の留意点をまとめている。
- ・本県では、南海トラフ巨大地震等大規模災害などに対応し、早期の復旧・復興を図る体制構築のため、「交通基盤部事前復興行動計画」を2015年（平成27年）2月に策定したほか、県内市町においても、事前都市復興計画等の策定が進められている。

復興事前準備の取組内容について



復興事前準備の進め方

市町村の復興事前準備の取組状況に応じて、段階的に取り組みます。

ステージ	復興事前準備の取組
基礎編	ステージ1 復興事前準備の必要性に気づき、自らのまちの取組状況を確認する Step 1 : 復興事前準備の取組内容を学び、その必要性に気づく Step 2 : 自らのまちの復興事前準備の取組状況を確認する 基
	ステージ2 復興事前準備に取り組む Step 3 まちの基礎データと被害想定を重ね合わせ、まちの課題を集約し、共有する 基 Step 4 復興事前準備の必要性を問いかけ、復興まちづくりの課題を認識する 基 訓 Step 5 : 復興体制と復興手順を検討する 体 手 Step 6 : 計画に復興事前準備の取組を位置づける 体 手 訓 目
	ステージ3 事前復興計画づくりに取り組む Step 7 : 事前復興計画を策定する 体 手 訓 基 目 Step 8 : 基礎データを整備する 基
	フォローアップ Step 1 : 職員の復興まちづくりに必要な実務能力の習熟に向けた訓練を実施する 訓 Step 2 : 住民を含めて復興まちづくり訓練に取り組む 訓 Step 3 : 復興事前準備の取組の進捗状況を検証する

出典：復興まちづくりのための事前準備ガイドライン（H30.7）

図 1-1-69 過去の大規模災害の課題・教訓を踏まえた取組

b 立地適正化計画における「防災指針」の作成

- ・2020年（令和2年）6月の都市再生特別措置法の改正で、コンパクトシティの取組における防災の主流化、防災の観点を取り入れたまちづくりの加速化を目的として、立地適正化計画の記載事項の一つに、主に居住誘導区域内の防災に関する内容を位置づけた「防災指針」を作成することとした。
- ・防災指針では、災害リスク情報を把握・分析した上で、防災まちづくりの目標を設定し、流域治水とも連携・整合を図りつつ、ハード・ソフトの両面にわたる防災対策及びその実施時期等を具体的に盛り込むこととされている。
- ・なお、既に防災都市づくり計画を作成している場合、防災都市づくり計画では市町全域の防災対策を、防災指針では主に居住誘導区域内の防災対策を位置づけるといったように、連携した計画内容とすることが望ましいとされている。

c 「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」の作成・公表

- ・近年の水災害の激甚化や水災害リスクの増大を踏まえ、国土交通省は2020年（令和2年）8月に、「水災害対策とまちづくりの連携のあり方について（提言）」をとりまとめた。
- ・提言では、まちづくりに活用するための水災害に関するハザード情報のあり方や、水災害リスク評価に基づき効果的に水災害リスクを軽減するための方策等が示されており、災害ハザードエリアでは、居住を制限するという選択だけでなく、災害リスクを受け止めつつリスク軽減を図りながら都市的な土地利用や居住の誘導を進めるという考え方を基本とすべきとしている。
- ・一方で、浸水深が深く浸水継続時間が長い地域や家屋倒壊等氾濫想定区域といった特にリスクが高いエリアにおいては、居住の誘導を避けるとともに、移転等を促進し、当該エリアに開発等の規制をかけた方が合理的な場合もあるとしている。
- ・提言を受け、「水災害リスクを踏まえた防災まちづくりのガイドライン」を作成・公表し、水災害リスクの評価を行った上で、グリーンインフラ推進も含む防災まちづくりの方向性を検討し、都市計画マスタープランや防災指針等に位置づけるべきとの考えを明らかにした。

d 「災害レッドゾーン」における都市的土地利用の規制

- ・災害ハザードエリアにおいて総合的な対策を講じるため、都市計画法の一部が改正され（2022年（令和4年）4月1日施行）、都市計画法第33条第1項第8号（災害レッドゾーン）に関する適用が、自己の居住用以外のものに拡充された。
- ・災害レッドゾーンとは、都市計画法第33条及び同施行令第23条において「開発区域に含めない区域」、都市再生特別措置法第81条及び同施行令第30条において「居住誘導区域を定めない区域」とされている。
- ・一方、災害レッドゾーンにおける規制強化と併せて、災害ハザードエリアからの移転促進のための各種措置（防災集団移転促進事業や都市構造再編集中支援事業等）の拡充も行われている。

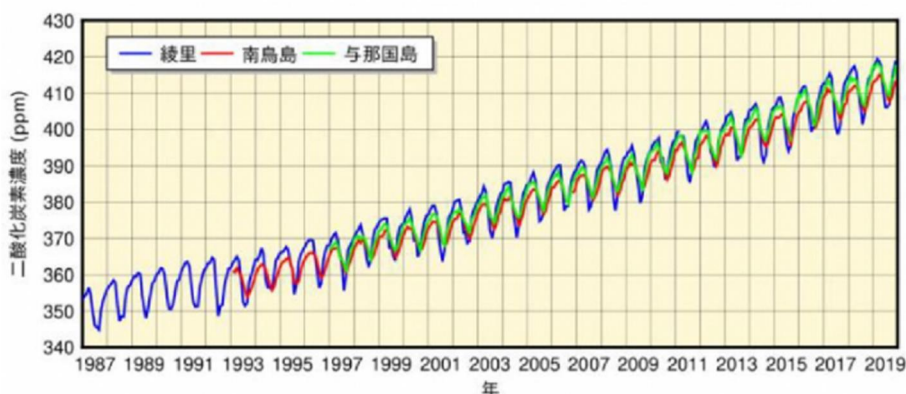
表 1-1-11 災害レッドゾーンとされる区域

都市計画法第33条及び同施行令第23条	都市再生特別措置法第81条及び施行令第30条
<ul style="list-style-type: none"> ・災害危険区域（法） ・地すべり防止区域（法） ・土砂災害特別警戒区域（法） ・浸水被害防止区域（法） ・急傾斜地崩壊危険区域（施行令） 	<ul style="list-style-type: none"> ・災害危険区域（法） ・地すべり防止区域（施行令） ・土砂災害特別警戒区域（施行令） ・急傾斜地崩壊危険区域（施行令） ・浸水被害防止区域（施行令） （津波災害特別警戒区域（都市計画運用指針））

(2) 脱炭素社会形成への取組

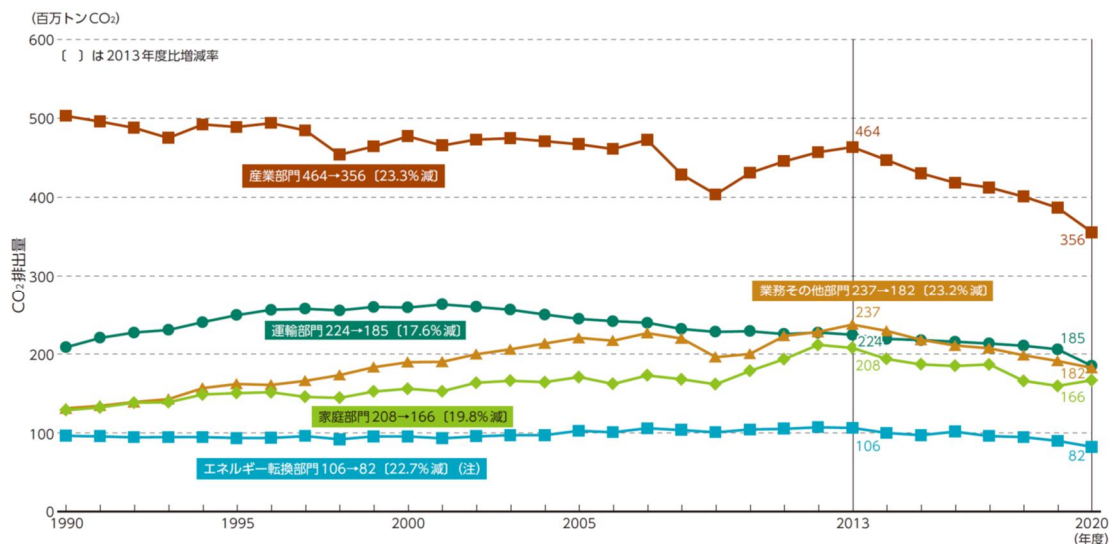
① 温室効果ガスの排出量の推移

- ・ 18世紀中頃の工業化以降、大気中の温室効果ガスの濃度は増加し続けており、大気中の二酸化炭素濃度は工業化以前のおよそ1.5倍に達している。
- ・ また、直近の過去10年間（2010-2019年）の平均増加率は1990年代の増加率の約1.5倍に相当するなど、増加率そのものが急速に上昇しつつある。
- ・ 我が国における二酸化炭素排出量の総量のうち、最も多く排出しているのは産業部門であるが、排出量は減少しつつある。一方、都市の社会経済活動に起因する3部門（家庭部門、業務部門、運輸部門）の排出量は全体の約5割を占め、特に家庭部門の排出量が徐々に増加している。



出典：日本の気候変動2020（文部科学省 気象庁）

図 1-1-70 大気中の二酸化炭素濃度の変化（国内観測地点）



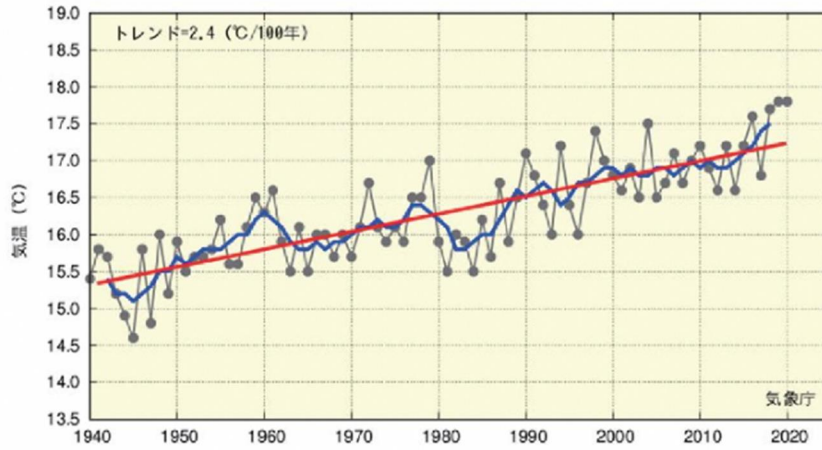
注：電気熱配分統計誤差を除く

出典：令和4年版環境白書・循環型社会白書・生物多様性白書

図 1-1-71 日本の部門別二酸化炭素排出量の推移（1990-2020年度）

② 地球温暖化に伴う気候変動への影響

- ・ 静岡（静岡市内）では、年平均気温が100年あたり約2.4℃上昇しており、21世紀末には、さらに1.3～4.1℃上昇することが予測されている。
- ・ 特に都市化率が高い地点ほど気温上昇率は高く、緑地や水面の減少、建築物の高層化及び高密度化により、夜間になっても気温が下がりにくくなる現象が生じている。



出典：静岡県の気候変動（令和4年3月）

図 1-1-72 静岡市の年平均気温の変化

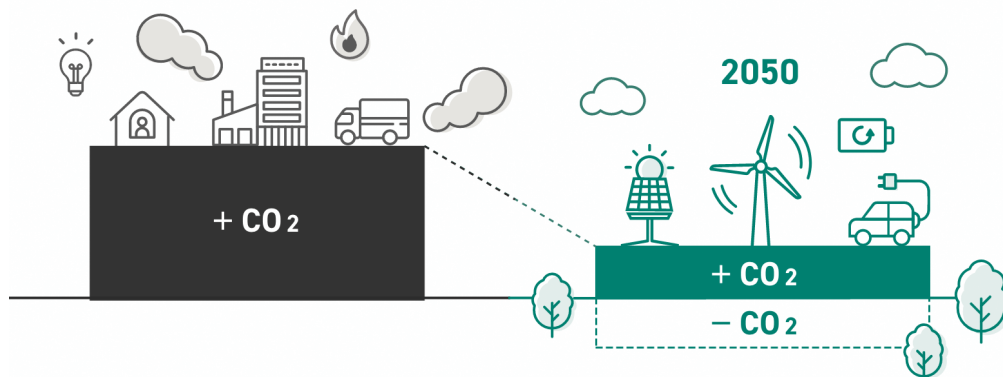
③ 脱炭素社会（カーボンニュートラル）への変革

a 東日本大震災後の「低炭素社会」構築の取組

- ・我が国では、東日本大震災を契機としてエネルギーの需給が変化し、国民のエネルギー利用や地球温暖化問題に関する意識が高まったことを受け、低炭素・循環型社会の構築を目的とする「都市の低炭素化の促進に関する法律」が2012年（平成24年）に施行された。
- ・この低炭素社会構築に向けた取組として、自然エネルギーの活用促進、省エネルギー建築物の普及促進などが進められた。

b 世界共通の「脱炭素社会」構築の取組

- ・その後、地球規模の気候変動問題の解決に向けて、温室効果ガスの排出量と吸収源による除去量との間の均衡を達成することを掲げたパリ協定が2015年（平成27年）に採択され、120以上の国と地域で「2050年カーボンニュートラル」という共通目標を目指すこととなった。
- ・この目標達成に向け、2020年（令和2年）10月、我が国の政府も、2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すことを宣言した。
- ・カーボンニュートラルの達成のためには、温室効果ガスの排出量の削減と併せて吸収作用の保全及び強化をする必要があり、自然エネルギーへの転換や省エネルギー化に加え、車中心から人中心の空間への転換、都市のコンパクト化、グリーンインフラの実装などを推進することとしている。



出典：環境省ホームページ

図 1-1-73 カーボンニュートラルのイメージ

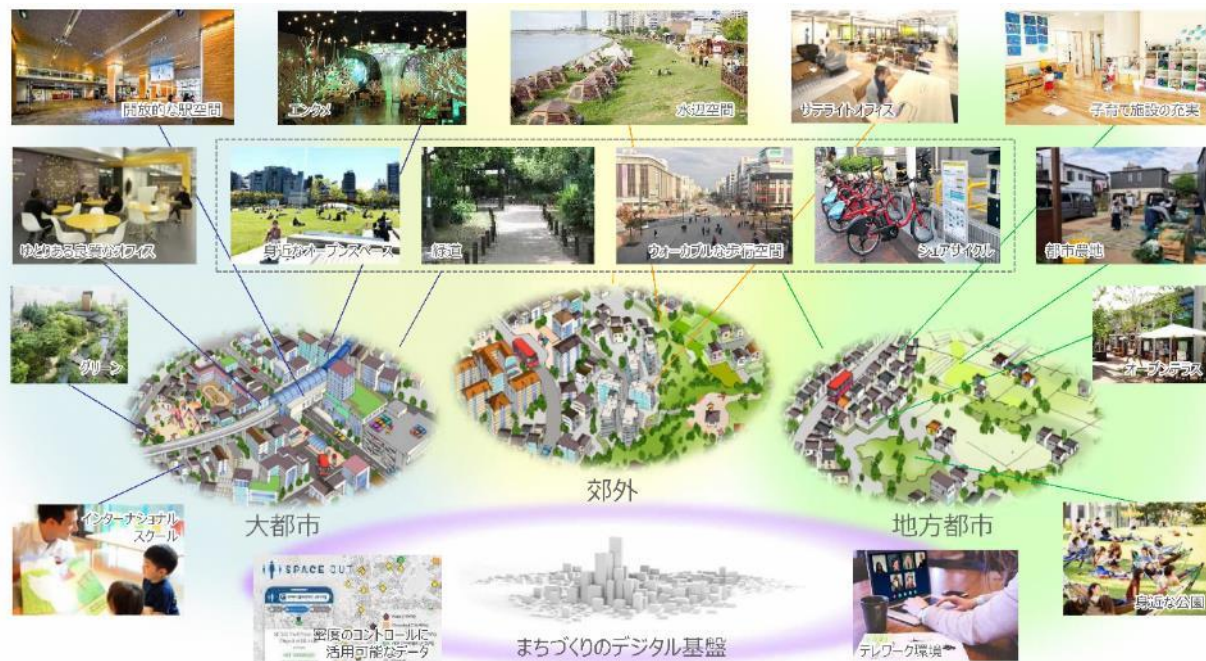
(3) ポストコロナ時代に適合したまちづくりへの転換

① 生活様式や価値観の変化

- ・ 2019年（令和元年）12月に中国武漢市において初めて確認された新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、2020年（令和2年）1月には世界保健機関（WHO）により「世界的大流行（パンデミック）」の宣言が出されて以降、現在も完全には収束しないままの状態が続いている。
- ・ 新型コロナウイルス感染症拡大により、それまで急速に成長していたインバウンドは大きく減少し、観光・宿泊業、飲食業などをはじめ地域経済も深刻なダメージを受けることとなった。
- ・ 一方、大都市圏における感染拡大は、東京一極集中がもたらす問題を改めて浮き彫りにし、地方への移住・定住が進むきっかけともなった。また、在宅等のテレワークや時差通勤、オンライン会議やオンラインショッピングの定着など、新たな生活様式、新たな働き方が普及・定着しつつあり、新型コロナウイルス等と共存可能な「ポストコロナ時代」への移行が不可避となっている。

② オープンスペースの役割の変化

- ・ 密閉・密集・密接（3密）を回避した活動や、自宅で過ごす時間の拡大により、身近なオープンスペースの重要性が再認識されており、自宅やオフィス以外のテレワーク空間、地域活動のための空間といった利用の面からも、オープンスペースの役割が重要性を増している。
- ・ 国土交通省が2020年（令和2年）8月にとりまとめた「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」でも、大都市、郊外、地方都市において、人々の働く場所、住む場所の選択肢を広げていくことを考慮して、複数の用途が融合した職住近接に対応したまちづくりの必要性が示されており、柔軟かつ多様なオープンスペース活用の必要性が指摘されている。



出典：新型コロナ危機としたまちづくりの方向性（国土交通省）

図 1-1-74 新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性

(4) 新たな交通サービスの普及

① MaaS (Mobility as a Service) がもたらす変革

- ・ MaaS (マース) は、一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済を一括で行うサービスであり、交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決につながる可能性が指摘されている。
- ・ MaaS は、公共交通分野のサービスを大きく変えるものとされており、カーシェアリングサービスや自動運転の普及による自家用車への依存度の低下、さらに、鉄道・バス等のサービスが低い地方都市での移動利便性向上等にもつながることが期待されている。



出典：国土交通省ホームページ

図 1-1-75 MaaS による課題解決イメージ

② 都市空間におけるパーソナルモビリティの普及

- ・MaaSにおいて、駅やバス停から自宅までの「ラストワンマイル」をつなぐ移動手段として活用されるのが、電動キックボード等の立乗二輪車、電動シェアサイクル、1人又は2人乗りの超小型モビリティ、グリーンスローモビリティと呼ばれる4人乗り以上の低速車両などである。
- ・こうしたパーソナルモビリティの普及は、自動車が優先されてきた道路空間から、多様な移動手段を許容する道路空間への転換を必要とし、同時に歩行者の安全性を確保するための対策が必要となる。
- ・また、道路空間だけでなく沿道施設との連携や公開空地・空き地等の活用を含めた都市空間との一体整備が必要となることから、道路や駅前広場等においても新たな時代に対応可能な構造に見直していくことが必要となる。



図 1-1-76 電動キックボードによる移動風景（沼津市内の社会実験の様子）

③ 車中心から人中心の空間への再構築

- ・中心市街地の商店街衰退などが問題となる中、都市の魅力を向上させ、まちなかに活気を創出するための取組として、「居心地が良く歩きたくなる」空間づくり、いわゆるウォーカブルなまちづくりが進められている。
- ・ウォーカブルなまちなかを創るには、官民の公共空間を車中心から人中心の空間へと再構築し、沿道と路上を一体的に使って、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場にするのが重要である。



出典：掛川市ホームページ

図 1-1-77 ウォーカブルなまちなかのイメージ



図 1-1-78 道路空間再構築の事例（沼津市「OPEN NUMAZU 2022 STREET」の実施状況）



図 1-1-79 歩道空間を活用した憩い空間の事例（静岡市）



図 1-1-80 都市公園や歩行空間の活用事例（掛川市「かけがわストリートテラス」の実施状況）

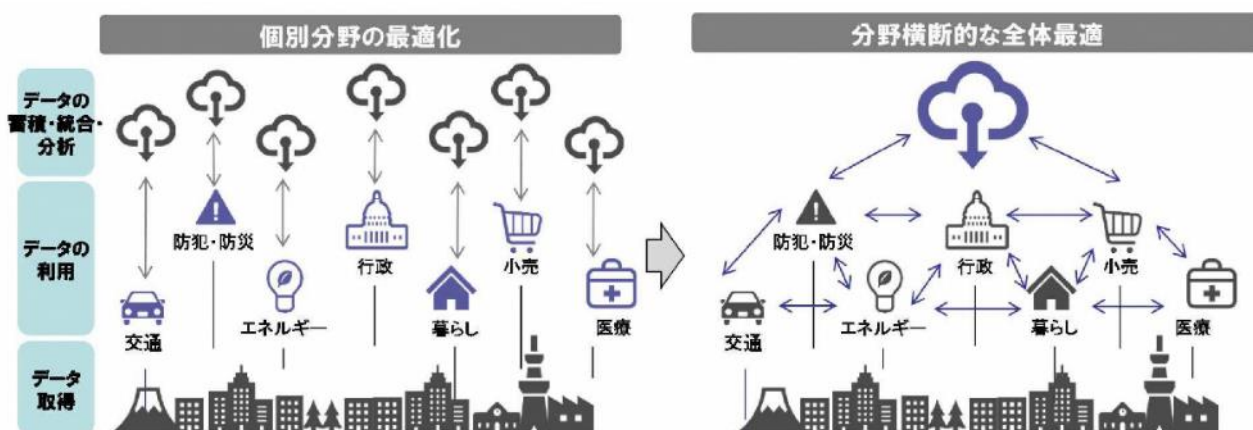
(5) DX・スマートシティの推進

① DXによる社会全体の変革

- ・人口減少・高齢化が進展する中で経済成長を持続させるには、生産性・効率性の向上が不可欠であり、そのための世界共通の解決方策の一つがDX（デジタルトランスフォーメーション）とされている。
- ・一方、新型コロナウイルス感染症による混乱は、我が国のDXの遅れを顕在化するきっかけとなり、ペーパーレス化などのようなデジタル化の段階から、ビッグデータを活用した社会変革の段階への移行が必要と認識されるようになった。
- ・このため、政府は世界の中でのデジタル競争力の遅れを取り戻すため、日本全体のDX主導を目的とする「デジタル庁」を2021年（令和3年）9月に創設し、2022年（令和4年）6月に「デジタル社会の実現に向けた重点計画」を閣議決定した。
- ・この重点計画では、「デジタル田園都市国家構想」を掲げ、地方からデジタルの実装を進め、新たな変革の波を起こし、地方と都市の差を縮めていく取組も進めていくこととしている。

② 新技術の開発・普及によるスマートシティの実現

- ・まちづくり分野のDXとして進められているのがスマートシティであり、サイバー空間（仮想空間）とフィジカル空間（現実空間）を高度に融合させたシステムにより、経済発展と社会的課題の解決を両立する「Society 5.0」を実現するための取組である。
- ・スマートシティは、AI・ICT・IoT等の先進的技術の活用により都市や地域の機能やサービスを効率化・高度化し、人口減少・高齢化や、防災・防犯・エネルギーなど各種課題の解決、利便性や快適性の向上を図ることを目的としている。
- ・そのため、スマートシティでは、都市全体の観点から全体最適を提供することがコンセプトとなっており、人流データ等の動的データや他分野のビッグデータを融合させることで、複数の分野について最適化を進めることを目指している。
- ・なお、本県では、裾野市で「Woven City（ウーブン・シティ）」の建設が進められており、ロボット・AI・自動運転・MaaS・パーソナルモビリティ・スマートホームなどの先端技術を人々のリアルな生活環境の中に導入・検証する実験都市として注目を集めている。



出典：スマートシティの実現に向けて（国土交通省）

図 1-1-81 スマートシティにおける全体最適化のイメージ

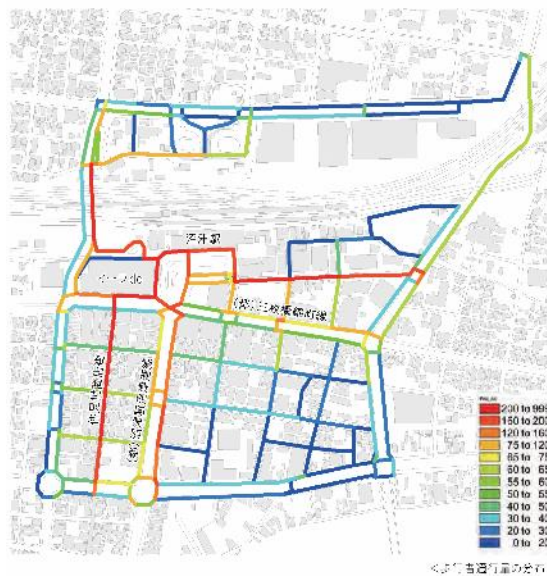
③ 都市計画分野におけるスマート・プランニングの導入

- ・スマートシティに代表される DX の推進により、個人行動などのビッグデータを基にしたシミュレーションの実施、施策実施による効果予測が可能となり、データに裏付けられた最適解を導く「スマート・プランニング」ができるようになる。さらに、3D都市モデルも活用した検討結果の可視化により、住民や事業者等の関係者との対話を通じたリアルタイムでの計画検討も可能となる。
- ・また、「スマート・プランニング」を通じて、継続的にデータが取得され、取組の効果を定量的に評価することが可能となるため、その評価結果をもとに、計画、整備、管理・運営等といった各段階へフィードバックし、より良い取組へと改善することも可能となる。
- ・本県では、県内全域において3次元点群データを取得しており、一部市町では既に3D都市モデルの活用が行われているほか、都市計画基礎調査のオープンデータ化をはじめ、都市計画分野におけるスマート・プランニングの導入が進められている。



出典：スマートシティの実現に向けて（国土交通省）

図 1-1-82 スマートシティ実現後の都市の管理・運営のイメージ



出典：沼津市公共空間再編整備計画

図 1-1-83 沼津市におけるプローブパーソン調査（スマートフォンを用いた回遊行動調査）の事例

4 静岡県の特徴と社会情勢の変化のまとめ

表 1-1-12 静岡県の特徴と社会情勢の変化のまとめ

静岡県の特徴と都市の現状	自然的条件	<ul style="list-style-type: none"> ○急峻な山地、急流河川、長大な海岸線を持つ地形 ○温暖な気候と優れた自然景観
	都市形成の歴史	<ul style="list-style-type: none"> ○伊豆・駿河・遠江の三つの国から発展 ○静岡市と浜松市は戦前（大正期）から都市計画法を適用 ○高度経済成長期以降、広域都市圏を基本とする都市計画行政へ ○昭和40年代以降、国家的なプロジェクトを推進 ○平成期には複数の都市計画区域を再編 ○現在、32市町21区域で都市計画区域を指定（10区域が線引き都市）
	交通ネットワーク	<ul style="list-style-type: none"> ○大都市圏の中間に位置する東西交通の要衝 ○東西方向に発達した鉄道ネットワークと高速道路ネットワーク ○近年、南北方向の道路ネットワーク整備が進展 ○空港と港湾によって全国・世界と結ばれるネットワーク
	災害の危険性	<ul style="list-style-type: none"> ○海溝型巨大地震とそれに伴う津波による大規模被災の可能性 ○水害・土砂災害が発生しやすい地形条件と気象条件 ○富士山等の火山噴火の可能性
	都市施設の整備進捗	<ul style="list-style-type: none"> ○長期未着手道路の適正な見直し・廃止 ○全国平均を下回る公園整備水準と公共下水道整備普及率
静岡県の社会経済情勢の変化	人口・世帯数の減少と少子高齢化の進展	<ul style="list-style-type: none"> ○伊豆地方の市町で急激な人口減少 ○人口規模の大きい都市における人口減少が県全体に影響 ○約20年後に昭和45年の人口規模まで減少する見通し ○首都圏方面への転出と首都圏方面からの転入が多い人口動態 ○健康寿命延伸の一方で出生率は低下
	市街地の拡散・低密度化	<ul style="list-style-type: none"> ○DID面積の拡大とDID人口密度の低下 ○市街化区域（用途地域）人口密度の低下 ○全国平均を上回る空き家率と空き家率のさらなる上昇傾向 ○バスの輸送距離と輸送人口の減少
	産業構造の変化	<ul style="list-style-type: none"> ○県内就業者数の減少 ○就業者数、県内総生産の多くを占める製造業 ○製造業における生産効率の向上（製造品出荷額の維持） ○農地面積の減少と荒廃農地面積の増加 ○新型コロナウイルス感染症拡大による急激な観光業の落ち込み
	県財政の圧迫	<ul style="list-style-type: none"> ○歳出が拡大する財政と交付税等への依存度が高くなりつつある歳入 ○将来にわたる財政負担の拡大 ○社会資本ストックの維持管理・更新のコスト増大
新たな潮流	脱炭素社会への取組	<ul style="list-style-type: none"> ○「低炭素」から「脱炭素」への移行 ○世界共通目標としての「カーボンニュートラル」 ○都市のコンパクト化、グリーンインフラ実装化等の推進
	頻発化・激甚化する災害への対応	<ul style="list-style-type: none"> ○気候変動によって頻発化・激甚化しつつある水害及び土砂災害 ○大規模災害を念頭に置いた復興事前準備の取組推進 ○居住空間における災害リスク情報の把握と防災対策の強化 ○災害レッドゾーンにおける都市的土地利用の規制強化
	ポストコロナ時代に適合したまちづくりへの転換	<ul style="list-style-type: none"> ○東京一極集中がもたらす問題点の浮上 ○新たな生活様式、新たな働き方の普及・定着 ○3密回避等のための身近なオープンスペースの役割増大
	新たな交通サービスの普及	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaSによる公共交通分野サービスの変革 ○自動運転、カーシェアリング、パーソナルモビリティの普及 ○「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりの推進
	DX・スマートシティの推進	<ul style="list-style-type: none"> ○AI・ICT・IoT等の先進的技術の革新・普及 ○DXによる生産性・効率性の向上 ○スマートシティによる「Society 5.0」の実現 ○スマート・プランニングによる効果的・効率的な都市運営

2章 都市づくりの目指すべき方向

・2章では、上位・関連計画に位置づけられた都市づくりの方向性や、我が国全体の都市政策の方向性について整理する。

1 上位・関連計画

(1) 静岡県の新ビジョン（静岡県総合計画）

表 1-2-1 静岡県の新ビジョンの概要（1/3）

項目	内容	
名称	静岡県の新ビジョン 富国有徳の美しい“ふじのくに”の人づくり・富づくり 後期アクションプラン	
策定年月	2022年（令和4年）3月	
計画期間	基本構想：2018～2027年度 後期アクションプラン：2022～2025年度	
構成	1 計画の位置づけ 2 社会経済を取り巻く大きな変化 3 本県が直面する課題 4 新ビジョンの基本方針 5 政策体系と行政経営	6 地域づくりの基本方向 7 政策ごとの具体的取組 8 政策の実効性を高める行政経営 9 地域の目指す姿
基本方針	富国有徳の「美しい“ふじのくに”づくり」～東京時代から静岡時代へ～ 1 東京時代から静岡時代へ ～未曾有の危機を克服して新しい未来を拓く～ 2 静岡県を Dreams come true in Japan の拠点に 3 静岡県を SDGs のモデル県に	
理想の姿の具体的なイメージ	1 万全の危機管理の下で、自然災害による犠牲者を最少に 2 感染症拡大等から県民の命を守り、未知なる感染症にも対応できる地域に 3 生涯を通じて健康で充実した生活が送れる社会に 4 カーボンニュートラルの実現により、環境と経済が両立した社会に 5 自分が望む数の子どもを生み育てられる社会に 6 ポストコロナ時代を見据えた経済再生により、県民の暮らしを豊かに 7 転入者の増加により、将来にわたって活力が維持される地域に 8 誰からも憧れられ、国内外から多くの人々が訪れる地域に	
政策体系	1 安全・安心な地域づくり 2 持続的な発展に向けた新たな挑戦 3 未来を担う有徳の人づくり 4 豊かな暮らしの実現 5 魅力の発信と交流の拡大	
都市計画分野に関連する内容（抜粋）	1－3 防災・減災対策の強化 ・地震・津波・火山災害対策 ・風水害・土砂災害対策 4－1 脱炭素社会の構築 ・徹底した省エネルギー社会の実現 ・エネルギーの地産地消に向けた再生可能エネルギー等の導入・利用促進 8－1 DXによる産業構造の改革 ・企業誘致・定着の推進 9－1 魅力的な生活空間の創出 ・豊かな暮らし空間の実現 ・人々を惹きつける都づくり ・美しく活力のある農山村の創造 ・持続可能で活力あるまちづくりの推進 9－2 新しい働き方の実践 ・場所にとられない働き方の実践 ・自らのライフスタイルに合った働き方を選択できる環境づくり	

表 1-2-2 静岡県の新ビジョンの概要 (2/3)

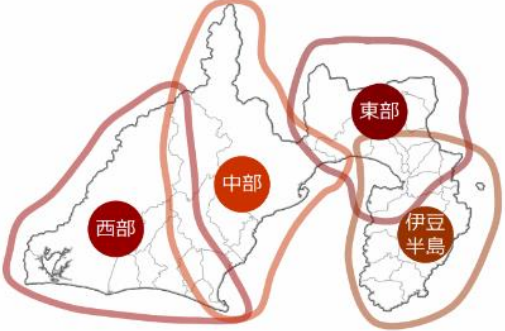
項目	内容	
都市計画分野に関連する内容 (抜粋) (続き)	9-3 人の流れの呼び込み ・移住・定住の促進 ・関係人口の創出と拡大 ・地域の魅力を体感できる交流の拡大	
	10-1 産業や暮らしを支える交通インフラの強化 ・広域的な道路網の強化 ・安全・快適な道路環境の確保 ・生活交通の確保	
	10-2 世界に開かれた玄関口の機能強化 ・港湾機能の強化と利用促進 ・競争力の高い富士山静岡空港の実現	
	11-3 美しい景観の創造と自然との共生 ・豊かな自然、文化、歴史に根ざした美しい景観の形成 ・自然環境の保全と復元 ・森林との共生の推進	
	12-1 世界クラスの資源を活かした観光交流の拡大 ・しずおかの魅力で幸せと感動を呼ぶ観光サービスの創出 ・将来にわたる経済発展に向けた来訪者の受入体制の強化 ・訪れる人と迎える地域の満足度を高める観光 DX の促進	
地域区分の考え方	1 一定の人口規模を備え、人口減少・少子高齢化が進む中においても自立し、地域の活力の持続を可能とする地域づくりの推進 2 自然的・社会的条件から一体性を有すると認められる地域における「場の力」を最大限に活用した一体感のある地域づくりの推進 3 都市と農山漁村との連関性を基本として、循環型社会、脱炭素社会の実践に向けた「地域循環共生圏」づくりの推進	
伊豆半島目指す姿	『世界レベルの魅力あふれる自然を生かした観光交流圏』 ■ コロナ禍を踏まえ、感染症の再拡大や社会経済の大きな変化に対して、柔軟で強靱な地域 ■ 伊豆半島地域の特色ある風土や歴史に住む人も訪れる人も愛着と魅力を感じ、活発な観光交流が賑わいを生み出す地域 ■ 地域の人々が働きたいと思える雇用の場が創出され、仕事と生活が調和したゆとりある暮らしを实践できる地域 ■ 伊豆縦貫自動車道や関連するアクセス道路による交通ネットワークの形成が進み、半島全体の回遊性が高まり、快適な交流と利便性の高い暮らしが実現する地域 ■ 「伊豆は一つ」の理念に基づく多様な主体の連携・協働が深まるとともに、脱炭素や循環型社会に向けて、都市と農山漁村の交流が進み、「地域循環共生圏」が一体的に形成・発展する地域	
東部地域目指す姿	『日本の国土のシンボル富士山を世界との交流舞台とした健康交流都市圏』 ■ コロナ禍を踏まえ、感染症の再拡大や社会経済の大きな変化に対して、柔軟で強靱な地域 ■ 医療健康産業の集積が進むとともに、世界的な未来実証都市プロジェクトなどのオープンイノベーションにより、新しい産業が創出される地域 ■ 利便性の高い都市や暮らしの魅力が向上し、地域の人々が住み続け、首都圏の人々が住んでみたいと思える地域 ■ 富士山を中心とする豊かな自然環境が適切に保全されるとともに、地域の多様な主体がその恵みや価値を共有し、持続的に発展する地域 ■ 世界文化遺産富士山の価値や魅力が広く国内外に浸透し、多くの人々の憧れを集め、富士箱根伊豆地域の中核都市圏として環境と経済、社会が調和した「地域循環共生圏」が一体的に形成され、発展する地域	

表 1-2-3 静岡県の新ビジョンの概要 (3/3)

項目	内容
<p>中部地域 目指す姿</p>	<p>『空・海・陸のネットワークと豊かな歴史・文化で世界の人々が集う中枢都市圏』</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ コロナ禍を踏まえ、感染症の再拡大や社会経済の大きな変化に対して、柔軟で強靱な地域 ■ 世界に開かれた富士山静岡空港や清水港の交流機能と、それらをつなぐ高規格道路による広域交通ネットワークが充実し、一体的に発展する地域 ■ 歴史と伝統が息づく本県の中心地として、また、学術、文化芸術の創造の場として、洗練された魅力を持ち、国内外から多くの来訪者が集う地域 ■ 食品関連産業の集積と、伝統的な技術を活かした地域企業の競争力の強化が進み、多彩な産業が力強く展開する地域 ■ 脱炭素社会や循環型社会の形成に向け、南アルプスの生物多様性の保全、エネルギーの地産地消、スマートシティの形成により「地域循環共生圏」の形成を促進する地域
<p>西部地域 目指す姿</p>	<p>『世界トップクラスの技術と豊かな自然の恵みで新たな価値を生み出す創造都市圏』</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ コロナ禍を踏まえ、感染症の再拡大や社会経済の大きな変化に対して、柔軟で強靱な地域 ■ 脱炭素社会に向けたオープンイノベーションの世界的な拠点として、水・エネルギー・経済の「地域循環共生圏」の形成を促進する地域 ■ 自動車産業の100年に一度の大変革に的確に対応し、次世代モビリティの開発を官民を挙げて取り組み世界をリードする地域 ■ 光・電子技術関連産業の集積と、次世代産業の形成、地域企業の新成長分野への参入が進み、多彩な産業が展開する地域 ■ 美しい浜名湖、多彩な文化、豊富な食材や花をはじめとする地域の魅力が高まり、文化・観光・スポーツ等の多様な交流が活発に行われる地域 ■ 産業や文化の多様性を育みながら、これを交流・革新の源泉として、新たな価値を創造し、力強く発展する地域

(2) 静岡県国土利用計画

表 1-2-4 静岡県国土利用計画の概要

項目	内容																																																																																														
名称	静岡県国土利用計画 第五次																																																																																														
策定年月	2017年(平成29年)3月 (2018年(平成30年)3月変更)																																																																																														
根拠法	国土利用計画法																																																																																														
計画期間	平成29年4月～平成38年3月まで																																																																																														
構成	1 県土の利用に関する基本構想 2 県土の利用目的に応じた区分ごとの規模の目標及びその地域別の概要 3 2に掲げる事項を達成するために必要な措置の概要																																																																																														
県土利用の基本方針	1 日本一の「安全・安心」を実現する県土利用 2 将来に向け持続的成長を確保する県土利用 3 憧れを呼ぶ美しさと品格を備えた県土利用																																																																																														
地域類型別の県土利用の基本方向(都市)	<全体> ・都市においては人口減少下においても必要な都市機能を確保 ・低炭素型の環境負荷の少ない安全で魅力に恵まれた暮らしやすい都市の形成 ・地震や津波対策等の充実による災害に強い安全・安心な都市づくりの推進 ・都市機能の誘導により居住の集約を進める都市のコンパクト化と、公共交通網の再構築等によるネットワークの充実強化による誰もが暮らしやすい「コンパクトシティ」の形成 ・都市活動による環境への負荷の小さな都市の形成 <都市の中心拠点や生活拠点> ・賑わいの創出 ・ユニバーサルデザインの推進 ・公共施設の再編及び空き家や低・未利用地等の既存ストックの有効活用 ・市街地の再開発等による土地利用の効率化・高度化 ・各種都市機能の誘導、居住の集約 <都市内交通> ・関係者が一体となり、バス路線網の再編等 <集約化した都市間、都市と周辺の農山漁村> ・ネットワークの充実により、拠点性を有する複数の都市や周辺の農山漁村の相互の機能分担や連携の促進、効率的な土地利用 <高規格幹線道路のインターチェンジ等の周辺地域> ・新たにコンパクトな拠点として、地域資源を活用し、新たな産業の創出・集積、生活と自然が調和した新たなライフスタイルの実現の場の創出等																																																																																														
利用区分ごとの面積目標	<目標年次及び計画の基礎> ・基準年次：2014年 ・目標年次：2026年 <基本条件> ・社会移動均衡の実現 ・合計特殊出生率2.07確保 <基本的な考え方> ・IC等の周辺に新しい産業の創出・集積を促進(工業用地の確保) ・内陸部等における自然と都市機能とが調和する活力ある都市圏の形成(住宅用地の確保) ・都市機能等の集約によるコンパクトなまちづくり、空き家等の既存ストックの有効活用 ・交流・連携を支える交通ネットワークの構築(道路用地の確保)等	<table border="1"> <thead> <tr> <th rowspan="2">年次 利用区分</th> <th>2014年 (平成26年) (km²)</th> <th>2026年 (km²)</th> <th colspan="2">構成比</th> <th rowspan="2">差 (km²)</th> <th rowspan="2">増減率 (%)</th> </tr> <tr> <th>2014年 (平成26年) (%)</th> <th>2026年 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>農地</td> <td>685</td> <td>666</td> <td>8.8</td> <td>8.6</td> <td>▲19</td> <td>▲2.8</td> </tr> <tr> <td>森林</td> <td>4,975</td> <td>4,975</td> <td>64.0</td> <td>64.0</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>原野等</td> <td>45</td> <td>45</td> <td>0.6</td> <td>0.6</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>水面・河川・水路</td> <td>300</td> <td>301</td> <td>3.9</td> <td>3.9</td> <td>1</td> <td>0.3</td> </tr> <tr> <td>道路</td> <td>355</td> <td>367</td> <td>4.6</td> <td>4.7</td> <td>12</td> <td>3.4</td> </tr> <tr> <td>宅地</td> <td>627</td> <td>633</td> <td>8.1</td> <td>8.1</td> <td>6</td> <td>1.0</td> </tr> <tr> <td>住宅地</td> <td>369</td> <td>369</td> <td>4.7</td> <td>4.7</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>工業用地</td> <td>64</td> <td>70</td> <td>0.8</td> <td>0.9</td> <td>6</td> <td>9.4</td> </tr> <tr> <td>その他の宅地</td> <td>194</td> <td>194</td> <td>2.5</td> <td>2.5</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>その他</td> <td>792</td> <td>792</td> <td>10.2</td> <td>10.2</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>合計</td> <td>7,779</td> <td>7,779</td> <td>100.0</td> <td>100.0</td> <td>0</td> <td>0.0</td> </tr> <tr> <td>(参考) 人口集中地区</td> <td>426</td> <td>405</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>▲21</td> <td>▲5.0</td> </tr> </tbody> </table> <p>注(1) 道路は、一般道路、農道及び林道である。 (2) 人口集中地区は、「国勢調査」の定義による人口集中地区である。 2014年(平成26年)欄の人口集中地区の面積は、2010年(平成22年)の国勢調査による面積である。 (3) 構成比については、四捨五入の関係で、合計がそれぞれの内訳を合計したものと一致していない。</p>	年次 利用区分	2014年 (平成26年) (km ²)	2026年 (km ²)	構成比		差 (km ²)	増減率 (%)	2014年 (平成26年) (%)	2026年 (%)	農地	685	666	8.8	8.6	▲19	▲2.8	森林	4,975	4,975	64.0	64.0	0	0.0	原野等	45	45	0.6	0.6	0	0.0	水面・河川・水路	300	301	3.9	3.9	1	0.3	道路	355	367	4.6	4.7	12	3.4	宅地	627	633	8.1	8.1	6	1.0	住宅地	369	369	4.7	4.7	0	0.0	工業用地	64	70	0.8	0.9	6	9.4	その他の宅地	194	194	2.5	2.5	0	0.0	その他	792	792	10.2	10.2	0	0.0	合計	7,779	7,779	100.0	100.0	0	0.0	(参考) 人口集中地区	426	405	-	-	▲21	▲5.0
年次 利用区分	2014年 (平成26年) (km ²)	2026年 (km ²)		構成比		差 (km ²)	増減率 (%)																																																																																								
	2014年 (平成26年) (%)	2026年 (%)																																																																																													
農地	685	666	8.8	8.6	▲19	▲2.8																																																																																									
森林	4,975	4,975	64.0	64.0	0	0.0																																																																																									
原野等	45	45	0.6	0.6	0	0.0																																																																																									
水面・河川・水路	300	301	3.9	3.9	1	0.3																																																																																									
道路	355	367	4.6	4.7	12	3.4																																																																																									
宅地	627	633	8.1	8.1	6	1.0																																																																																									
住宅地	369	369	4.7	4.7	0	0.0																																																																																									
工業用地	64	70	0.8	0.9	6	9.4																																																																																									
その他の宅地	194	194	2.5	2.5	0	0.0																																																																																									
その他	792	792	10.2	10.2	0	0.0																																																																																									
合計	7,779	7,779	100.0	100.0	0	0.0																																																																																									
(参考) 人口集中地区	426	405	-	-	▲21	▲5.0																																																																																									

(3) 静岡県土地利用基本計画

表 1-2-5 静岡県土地利用基本計画の概要

項目	内容
名称	静岡県土地利用基本計画
策定年月	2018年（平成30年）4月（2022年（令和4年）3月一部変更）
根拠法	国土利用計画法
構成	1 土地利用基本計画の意義 2 土地利用の基本方向 3 五地域区分の重複する地域における土地利用に関する調整指導方針
計画の意義	国土利用計画法に基づく土地取引規制、開発行為の規制等に関する措置を実施するに当たっての基本となる計画
県土利用の基本方針	1 土地需要の量的調整 2 県土利用の質的向上 3 人口減少に適応した県土管理
五地域区分の重複する地域における土地利用に関する調整指導方針	<p><土地利用の優先順位及び誘導の方向>（都市地域に関するもののみ整理）</p> <p>① 農業地域と重複する地域</p> <p>ア 市街化区域及び用途地域以外の都市地域と農用地区域が重複 ⇒農用地としての利用を優先する。</p> <p>イ 市街化区域及び用途地域以外の都市地域と農用地区域以外の農業地域が重複 ⇒原則として、農用地としての利用を優先するが、土地利用の現況に留意しつつ、農業上の利用との調整を図りながら、都市的な利用を認める。</p> <p>② 森林地域と重複する地域</p> <p>ア 都市地域と保安林の区域が重複 ⇒保安林としての利用を優先する。</p> <p>イ 市街化区域及び用途地域と保安林の区域以外の森林地域が重複 ⇒都市的な利用を優先するが、緑地としての森林の保全に努める。</p> <p>ウ 市街化区域及び用途地域以外の都市地域と保安林の区域以外の森林地域が重複 ⇒原則として、森林としての利用を優先するが、森林としての利用の現況に留意しつつ、森林としての利用との調整を図りながら都市的な利用を認める。</p> <p>③ 自然公園地域と重複する地域</p> <p>ア 市街化区域及び用途地域と自然公園地域が重複 ⇒自然公園としての機能を維持するよう調整を図りながら、都市的な利用を図る。</p> <p>イ 市街化区域及び用途地域以外の都市地域と特別地域が重複 ⇒自然公園としての保護及び利用を優先するものとする。</p> <p>ウ 市街化区域及び用途地域以外の都市地域と特別地域以外の自然公園地域が重複 ⇒自然公園が持つ機能に留意しつつ、自然公園としての保護及び利用との調整を図りながら、都市的な利用を認める。</p> <p>④ 都市地域と自然保全地域とが重複する地域</p> <p>ア 市街化区域及び用途地域以外の都市地域と特別地区が重複 ⇒自然環境としての保全を優先する。</p> <p>イ 市街化区域及び用途地域以外の都市地域と特別地区以外の自然保全地域が重複 ⇒自然保全地域が持つ機能に留意しつつ、自然保全地域としての保護との調整を図りながら、都市的な利用を認める。</p> <p><特に土地利用の調整が必要と認められる地域の土地利用調整上留意すべき基本的事項></p> <p>①ふじのくにフロンティア推進区域[※]</p> <p>⇒「“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組」の基本理念を踏まえ、自然環境や景観、農林業的土地利用に配慮しつつ、豊かな暮らしの実現に係る土地利用転換を計画的に誘導し、自然と都市機能が調和する魅力ある地域づくりを推進する。土地利用転換に際しては、個別規制法との整合を図りながら、確実性や実行性に留意し、円滑かつ迅速な実施を図る。</p> <p>②大規模太陽光発電施設等の再生可能エネルギー関連施設の設置地域</p> <p>⇒大規模な土地利用転換を図る場合には、開発に伴う影響が広範囲に及ぶことを考慮し、周辺の土地利用状況や自然環境・景観への影響、防災対策、撤退時の対応、地域住民等への説明の実施などに十分に配慮して、関係法令や条例等に基づき適正な土地利用を図る。</p>

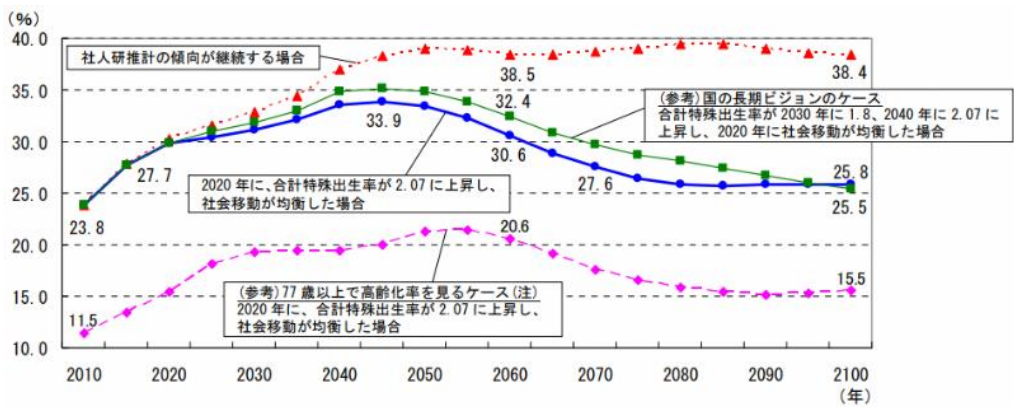
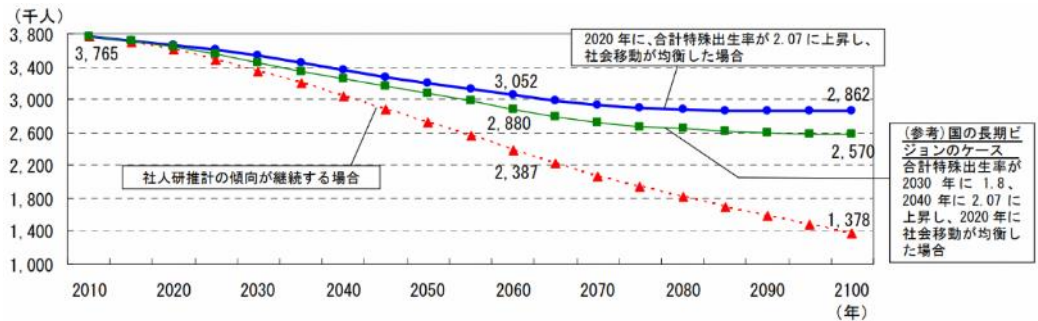
※ふじのくにフロンティア推進区域設置要綱に基づき、市町の申請を受け知事が指定した「県指定区域」及び総合特別区域法の規定に基づく指定申請に掲げた事業に係る区域のうち、市町の申請に基づき県が指定した「総合特別区域」

(4) 美しい“ふじのくに” まち・ひと・しごと創生長期人口ビジョン

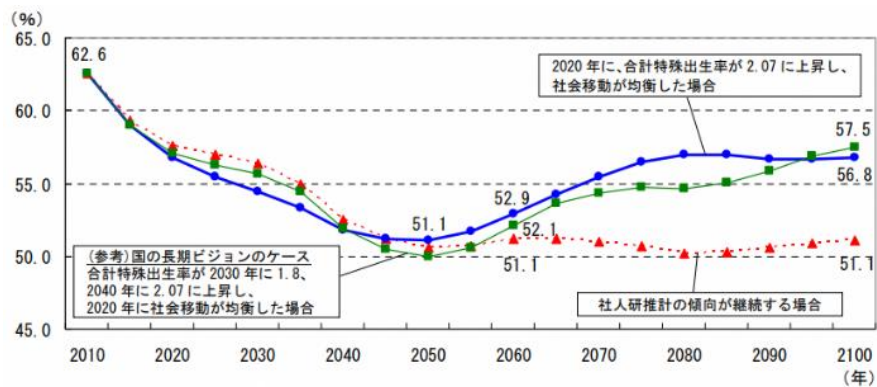
表1-2-6 まち・ひと・しごと創生長期人口ビジョンの概要

項目	内容
名称	美しい“ふじのくに” まち・ひと・しごと創生 長期人口ビジョン
策定年月	2015年(平成27年)10月
根拠法	まち・ひと・しごと創生法
構成	1 静岡県が直面する人口減少の現状 2 人口減少社会の克服に向けた基本姿勢 3 人口減少社会の克服に向けた戦略 4 今後目指すべき将来の方向と人口の将来展望
人口減少対策の基本的視点	1 人口減少社会に対応した新たな社会システムを「創造」する発想と実践 2 静岡の特性を活かした「魅力」の最大化
目指すべき将来の方向	1 若い世代の結婚・出産・子育ての希望の実現 2 誰もが憧れ人の流れを呼び込む地域の実現 3 日本一「安全・安心」な県土の構築

人口の将来展望



(注) 将来人口は年齢5歳階級ごとに推計しているため、75歳以上人口により比率を算出している。



(5) 美しい“ふじのくに” インフラビジョン

表 1-2-7 美しい“ふじのくに” インフラビジョンの概要

項目	内容
名称	美しい“ふじのくに” インフラビジョン ～いっしょに、未来の地域づくり。～
策定年月	2022年（令和4年）3月
計画期間	ビジョン：2022～2031年度 プラン：2022～2025年度
策定趣旨	本県のインフラ整備の“羅針盤”として、県土づくりやインフラ整備の方向性などをわかりやすく示す
構成	1 策定に当たって 2 ビジョン（基本理念、インフラのあり方、県土づくりの方向性 等） 3 プラン（概要、視点、各分野における施策、重要な取組） 4 実現に向けて
2050年を見据えたインフラのあり方	社会・経済・環境の調和による、持続可能で強靱な県土づくり
今後10年間における県土づくりの方向性	<p>・改定では、前インフラビジョン策定以降の社会情勢の変化に伴う改定であるため、「安全・安心」、「活力・交流」、「環境・景観」の3つの重点分野は継承</p> <p>・社会情勢の変化として、インパクトが大きい「デジタル革命の加速」と「グリーン社会の実現に向けた動き」に対応する「県民との共創（オープンイノベーション）」と「県土との共生（カーボンニュートラル）」に関する取組は、3つの分野にすべてに関わるものであるため、各分野を横断する共通の施策として位置づけ</p>  <p>The diagram consists of three columns representing different focus areas:</p> <ul style="list-style-type: none"> 安全・安心 (Safety & Peace of Mind): Resilience. Focuses on preparing for natural disasters and protecting lives and property. Key phrase: "強さとしなやかさ" (Strength and flexibility). 活力・交流 (Vitality & Exchange): Earning power. Focuses on local revitalization and utilizing land, sea, and air transport networks. Key phrase: "地域の稼ぐ力" (Local earning power). 環境・景観 (Environment & Landscape): Comfortable life. Focuses on enjoying nature and having a beautiful environment. Key phrase: "ゆとりある暮らし" (A life with room to spare). <p>At the bottom, two overarching goals are listed:</p> <ul style="list-style-type: none"> 県民との共創 (Open innovation (オープンイノベーション)) 県土との共生 (Carbon neutral (カーボンニュートラル))
施策	<p><安全・安心></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 頻発化・激甚化、切迫する自然災害への防災・減災対策の強化 ・ 持続可能なインフラメンテナンスの推進 ・ 安全・安心な移動空間の確保の推進 <p><活力・交流></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 持続可能で活力あるまちづくりや農山漁村づくりの推進 ・ 産業や交流を活性化させる交通ネットワーク機能の強化 ・ 交通拠点となる港湾・空港の機能強化と利用促進 <p><環境・景観></p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自然との共生と資源の循環利用の推進 ・ 豊かな自然、文化、歴史に根ざした美しい景観の形成 ・ 誰にもやさしく、快適な生活環境の形成 <p><県民との共創></p> <p><県土との共生></p>

(6) 静岡県新広域道路交通ビジョン・計画

表1-2-8 静岡県 新広域道路交通ビジョンの概要

項目	内容
名称	静岡県 新広域道路交通ビジョン
策定年月	2021年（令和3年）3月
策定趣旨	静岡県及び静岡市、浜松市の両市が策定している道路施策の方向性を示す「みちづくり」における基本理念の実現を目指し、特に広域的な交通分野に関わる内容に着目して、本県における今後の広域的な道路交通施策の方向性をとりまとめた
構成	1 静岡県の将来像 2 広域的な交通の課題と取組 3 広域的な道路交通の基本方針
広域道路交通が果たすべき役割	1 多様な個性に彩られたブロック都市圏の地方創生の実現 2 経済の持続的発展による豊かな暮らしの実現 3 誰からも憧れられ、国内外から多くの人々が訪れる地域の実現 4 災害に強く安全で安心な地域づくりの実現
広域的な交通の課題と取組	1 ブロック都市圏等の交流・連携の促進 ・ 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成 ・ ブロック都市圏等の競争力・魅力の向上 2 国際拠点を中心とした円滑な物流ネットワーク形成 ・ 新たな広域物流軸の形成 ・ 港湾や空港等の機能強化と陸・海・空を結ぶ交通ネットワーク強化 3 国内外の観光客を魅了する道路交通環境の形成 ・ 新たな観光交流を支援する交通ネットワークの形成 ・ 観光周遊を支えるきめ細かな道路サービスの提供 4 災害時の人流・物流交通の確保 ・ 災害に強い防災道路ネットワークの構築 ・ 迅速な救急・救命活動、道路啓開の支援 5 地域の核となる拠点・交通結節点機能の強化 ・ モーダルコネクトの推進による新たな付加価値の創出 ・ 災害時の物流輸送や避難時の主要な防災拠点の機能強化 6 ICTの導入による先進的な取組の推進 ・ イノベーションを社会実装するための取組の支援
ブロック都市圏の形成について	<p>・ 近年では道路ネットワークの拡充により、ブロック都市圏の連携を支えるインフラ整備も進んでいるが、1時間以内にアクセス可能となる高度な都市機能を有する「30万人都市圏」を形成できていない市町が存在。</p> <p>・ 今後の人口減少に伴い、「30万人都市圏」を形成できないエリアが拡大の見通し。</p> <p>・ 経済圏や生活圏としての関係性などを考慮して、広域交通の拠点となる都市^{※1}やこのような都市を核としたブロック都市圏^{※2}同士を効率的かつ効果的に道路ネットワークで連絡するほか、高速自動車国道等の国土幹線軸やこれと一体となって主要幹線道路網として機能する広域道路ネットワークの整備を行い、ブロック都市圏同士はもとより、隣接県の都市間との交流・連携の促進を図る必要。</p> <p>【1時間圏人口の変化人口・30万人都市圏の形成状況】 30万人都市圏を形成できないエリア（赤色表示）</p>  <p>※1 中枢中核都市、連携中枢都市、定住自立圏等における中心市。左記圏域内のその他周辺都市（2次生活圏中心都市相当、昼夜率1以上）。ただし、半島地域等の広域交通の拠点となる都市への到達が著しく困難な地域を考慮する。</p> <p>※2 中枢中核都市や連携中枢都市圏、定住自立圏等</p>

表 1-2-9 静岡県における新広域道路交通計画の概要

項目	内容
広域道路ネットワーク計画	
取組	基本戦略1 中枢中核都市等を核としたブロック都市圏の形成 基本戦略2 我が国を牽引する大都市圏等の競争力や魅力の向上 基本戦略3 空港・港湾等の交通拠点へのアクセス強化 基本戦略4 災害に備えたりダンダンシー確保・国土強靱化
広域道路ネットワーク計画図	
交通・防災拠点計画	
交通拠点計画の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・高速道路のサービスエリア(SA)やパーキングエリア(PA)や道の駅などが持つ機能を有効活用していくとともに、陸・海・空の多様な交通モードと道路との結節機能を高め快適な移動を実現。 ・各交通機関(鉄道、バス、船舶等)との連携強化によるシームレス(継ぎ目がない)な移動環境を整えるとともに、鉄道駅や港湾などの旅客受入機能強化と利用促進に取り組み、利用者へのサービスの向上に繋げていく。
防災拠点計画の取組	<ul style="list-style-type: none"> ・「道の駅」では、災害時に求められる地域の防災機能に応じて、施設整備、BCPの策定、防災訓練など災害時における機能確保に向けた着実な準備を進めていく。 ・特に、広域的な防災拠点機能を持つ「道の駅」では、外国人観光客を含めた、住民や道路利用者に、他の防災施設と連携しながら安全・安心な場所を提供するとともに、警察等の活動拠点や緊急物資等の輸送拠点としての機能強化を図る。 ・このような取組に加え、災害時に人命救助や救援活動の拠点となる防災拠点における実行体制や広域応援体制をより強力なものとするため、地域防災拠点(「道の駅」、病院等)へのアクセス強化や機能強化を通じて、災害への対応力を向上させる。
ICT 交通マネジメント計画	
取組	<ul style="list-style-type: none"> ・道路状況や路面状況等を観測するライブカメラ等の既存設備を活用して人や車の流動状況をリアルタイムで把握し、交通需要マネジメントや災害時における有効なルート情報の提供等、平常時や災害時を問わず、迅速確実な通行可能情報の収集と実効性の高い情報提供による交通マネジメント強化を図る。 ・高度自動運転の実現に際して重要な役割を有するダイナミックマップ(高精度の3次元の基盤地図に動的な情報を紐付けした地図データ)や道路インフラの高度管理等に活用するため、県内道路の3次元データを収集し、共有化(オープンデータ化)を図っていく。 ・これらのデータ等を活用し、県内の都市部や過疎地域における自動運転や MaaS の実証実験を行うなど、ICT 等の進展に伴う新たな交通サービスの実現に向け、実用化に向けた取組を産学官連携で進めていく。 ・持続可能でインクルーシブな社会経済システム(Society5.0)の実現に向けて、AI、ビッグデータ、IoT等の革新的技術を活用し、「高度モビリティ社会」の地域実装に向けた取組を推進していく。

(7) 新ふじのくに物流ビジョン

表 1-2-10 新ふじのくに物流ビジョンの概要 (1/2)

項目	内容
名称	新ふじのくに物流ビジョン
策定年月	2018年(平成30年)3月
策定趣旨	10年後の目指す姿やビジョンを実現するための戦略を定めた「新ふじのくに物流ビジョン」を策定し、県内産業と県民生活を支える効果的かつ安定的なロジスティクスを確立するための取組を推進
構成	1 ビジョン策定にあたって 2 静岡県の物流環境 3 物流を取り巻く課題 4 社会情勢の変化 5 10年後の目指す姿 6 目指す姿の実現に向けた「目標」と「戦略」 7 取組計画 2018-2021 8 推進体制
10年後の目指す姿	未来型物流システムの構築による豊かな暮らしの実現
目標	1 県内産業の競争力強化 2 環境負荷の軽減 3 暮らしを支える物流の維持・確保 4 災害に強い地域の実現
戦略	1 物流機能の高度化と立地の促進 ・物流機能の効率化・最適化の促進 ・物流の機能強化に資する投資の促進 ・環境負荷の少ない持続可能な物流の構築 ・物流を担う人材の確保・育成 2 地域の未来を拓く物流システムの構築 ・人口減少社会に対応した物流システムの導入 ・災害に強い物流システムの構築 3 物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進 ・陸・海・空の交通ネットワークの一層の充実(道路・港湾・空港)
取組計画 2022-2025のうち、都市空間に関する取組(抜粋)	<p><物流機能の高度化と立地の促進> 物流拠点施設の集約化の促進 ・中小企業共同流通業務総合効率化事業の計画認定に向けた相談対応などにより、物流拠点施設の集約化に向けた取り組みを促進します。</p> <p>高機能な物流施設の立地支援 ・流通加工の機能を有する物流施設など、生産性の高い高機能な設備投資等を行う事業者に対する助成により、本県産業の高付加価値化につながる物流拠点の集積を図ります。 ・県内の遊休地情報を収集し、土地のマッチングを実施します。</p> <p>“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組による広域物流拠点の立地促進 ・金融機関や市町、支援候補企業等に対し、オンラインによる説明等も活用しながら、総合特区支援利子補給金制度を周知し、物流施設の立地を促進します。 ・工業用地安定供給補助制度により、「ふじのくにフロンティア推進区域」における事業用地開発に関連して公共施設を整備する市町への財政支援を行い、物流の事業用地の供給を促進します。</p> <p>事業用地の確保 ・市町に対し、工業用地の候補地の洗い出しを働きかけるとともに、工業団地の造成に向けた支援を行います。 ・市町と連携して、遊休地情報の収集・集約を行い、説明会の開催等により事業者への周知を図ります。</p> <p>事業用地の整備 ・オーダーメイド方式、セミ・オーダーメイド方式による工業用地等の整備に取り組むほか、「富士山麓フロンティアパーク小山(小山湯船原工業団地)」「レディーメイド方式」の整備と企業誘致に取り組みます。(注:2021年3月区画完売)</p>

表 1-2-11 新ふじのくに物流ビジョンの概要 (2/2)

項目	内容
<p>取組計画 2022-2025 のうち、都市空間に関する取組 (抜粋) (続き)</p>	<p><地域の未来を拓く物流システムの構築> 緊急物資輸送拠点の機能強化 ・円滑な緊急物資輸送体制の構築に向けて、国、市町、物流業者等と連携して、緊急物資の受け入れ、荷さばき、配送にかかる物資訓練を実施します。 ・被災等により広域物資輸送拠点の開設が困難な場合を想定し、広域物資輸送拠点の機能を補完する代替拠点の確保に取り組みます。 ・大規模災害発生時における救援物資の受け入れ、集積、荷さばきなどの円滑な実施に向け、関係機関と協議し、富士山静岡空港の活用方法を具体化します。</p> <p>交通基盤の耐震対策の推進 ・大規模災害時において、救急・救命活動や支援物資の輸送、復旧・復興活動を迅速に行うため、地震災害に強い基盤整備を推進します。 ・大規模津波発生時に防波堤が倒壊して静穏度が確保できず荷役が再開できない事態を防止するため、清水港及び御前崎港において国直轄事業による防波堤の粘り強い構造への改良を推進します。 ・大規模地震発生時に緊急物資輸送に対応するため、清水港江尻地区において耐震強化岸壁の整備を推進します。</p>
	<p><物流サービスを高めるインフラの充実と活用促進> 物流を支える高規格幹線道路等の整備促進 ・社会経済を支える道路ネットワークを構築するため、隣接県や市町などの関係機関と連携して、国や中日本高速道路株式会社に新東名高速道路、三遠南信自動車道、伊豆縦貫自動車道等の高規格幹線道路の整備推進を働きかけます。 ・インターチェンジ間隔の短縮により、高規格幹線道路の利便性向上を図るため、スマートインターチェンジの整備推進を働きかけます。 ・陸・海・空の連携強化に重要な役割を果たす地域高規格道路をはじめ、高規格幹線道路へのアクセス道路の整備を推進します。 ・地域の道路ネットワークの構築のため、国道 473 号金谷相良道路Ⅱ等の整備を推進するとともに直轄国道の整備推進を働きかけます。</p> <p>道路輸送の機能強化・機能確保 ・地域の主要な渋滞箇所における渋滞対策を推進します。 ・国や関係機関と連携し、特殊車両通行許可の迅速化を推進します。 ・橋梁やトンネル等の道路施設の長寿命化を推進します。</p> <p>新技術導入にかかる道路インフラの整備 ・高速道路におけるレベル4自動運転トラックを活用した隊列走行の実現に向けた動向や、一般道におけるインフラ整備の必要性について、引き続き情報収集に努めます。</p> <p>港湾の機能強化 ・荷役作業中に故障等が発生し港湾物流に支障が生じることを防止するため、荷役機械の点検診断および維持管理を行います。 ・貨物量の増加や船舶の大型化に対応するため、清水港新興津コンテナターミナルの岸壁延伸(再掲)及びふ頭用地の整備や、民間事業者が取り組む荷役機械の遠隔操作化に合わせた基盤整備を推進します。 ・国による海上コンテナトレーラー隊列走行実証実験の動向について、引き続き、国交省自動車局への情報収集を行います。 ・清水港からの農産物の輸出拡大を図るため、静岡市中央卸売市場のドックシェルターと清水港袖師埠頭のリーファープラグを活用し、官民連携により清水港からの輸出を行う民間事業者の取組を支援します。 ・国際貿易港において、ヒアリ等特定外来生物の進入・定着を防止するため、関係機関・施設管理者等と連携し、水際対策や流通段階における対策を実施します。</p>

(8) 静岡県経済産業ビジョン

表 1-2-12 静岡県経済産業ビジョンの概要

項目	内容
名称	静岡県経済産業ビジョン 2022～2025
計画期間	2022年度から2025年度までの4年間
策定趣旨	「静岡県の地域資源の活用と新しい価値の創造によるものづくりの振興に関する条例（一流のものづくり・ものづかい振興条例）」に規定する実施計画
構成	1 「静岡県経済産業ビジョン 2022～2025」の概要 2 本県経済・産業の現状と課題 3 基本理念・目指す「静岡県の姿」 4 戦略的な施策展開
基本理念・目指す「静岡県の姿」	東京時代から静岡時代へ ～新しい生産と消費の循環でSDGsを達成～
戦略的な施策展開	1 富を生み出すものづくり・商業・サービス業のイノベーション 2 環境と経済が両立した社会の形成 3 農業生産の革新と美しく活力ある農村の創造 4 林業の成長産業化と森林の多面的機能の発揮 5 水産業の持続的な発展と新たな海洋産業の創出
産業立地に関する主な取組（抜粋）	<p><社会構造の変化を踏まえた企業立地政策の推進></p> <p>① 県外からの新たな企業の誘致推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・環境と経済の両立を図るため、脱炭素化などの社会構造の変化に対応したマザー工場・研究所の立地、トヨタ自動車の「コネクティッド・シティ」プロジェクトなどの先端科学技術の実証フィールド形成、高い付加価値を生むICT企業誘致を推進します。 ・企業の投資情報が集まる金融機関やゼネコン等の仲介事業者への継続的な訪問等により、企業の国内回帰の動きを捉え、海外から国内へ製造拠点を移管する企業の誘致を推進します。 ・県内への進出・拠点の拡大を促進するため、首都圏・関西圏を重点地域として、東京事務所、大阪事務所を中心に有望企業に対する本県への投資働きかけを強化します。 <p>② 県内に拠点を有する企業の定着促進・産業集積</p> <ul style="list-style-type: none"> ・県内立地済み企業の設備投資及び定着を促進するため、金融機関やゼネコン等への継続的な訪問やセミナーなどの機会を利用して補助金等の支援策を周知して利用を促進します。 ・定着活動を強化するため、県内立地済み企業への継続的な訪問により、企業の投資動向の把握や設備投資を行う上での諸課題について、きめ細かに対応します。 ・企業のサプライチェーン再編や事業拠点の配置見直しの動き、業界構造の変化等を見据えて、県内への産業集積を進めます。 <p>③ 工業用地の確保等のインフラ整備推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・企業の用地確保を支援するため、市町と連携してふじのくにフロンティア推進区域等における工業用地の造成を促進するとともに、遊休地情報を集めて県内事業用地データベースを整備し、マッチングに活用します。 <p><地域を支える魅力ある商業・サービス産業の振興></p> <p>① 地域を支える商業の振興</p> <p>イ 魅力ある商業エリアづくりへの支援</p> <ul style="list-style-type: none"> ・商店街における空き店舗等の遊休不動産に新規開業者の出店を促すため、市町と連携し、民間まちづくり会社等が行うリノベーションまちづくりの取組を支援するとともに、民間の空き家バンク等との連携を図るため、空き店舗対策会議を開催し、民間関係団体の取組紹介による連携づくりや国の助成制度、県事業の情報提供を行うなど、各市町における取組の体制づくりを推進します。 ・地域における魅力ある商業活動を促進するため、キャッシュレス決済の導入など買い物環境の整備等を支援します。 ・大型店の迅速な立地が必要な中心市街地の区域において、中心市街地の活性化に関する法律に定める特別区域制度を活用し、中心市街地の活性化に取り組む市町を支援します。 <p>ウ 大規模小売店舗の適正な立地指導</p> <ul style="list-style-type: none"> ・大規模小売店舗の立地に際し、周辺地域の生活環境を保持するため、法令に基づく適正な立地指導を行います。

■参考 ふじのくにフロンティア推進区域について

東日本大震災以降、防災・減災に対応した国土利用が強く求められる中、静岡県は、新東名高速道路等の高規格幹線道路網の整備を契機に、安全・安心で魅力ある地域として発展していくため、“ふじのくに”のフロンティアを拓く取組を展開している。防災・減災対策を最優先に実施しながら、地域産業の活性化や、ゆとりある住空間の整備、地域資源を活用した新しい産業の創出・集積等を促進することで、活発な「対流」が発生する活力ある都市圏の形成を目指している。

基本戦略

戦略1 沿岸・都市部のリノベーション（再生）
 巨大地震がもたらす津波被害等の自然災害から県民の生命と財産、産業を守るための防災・減災対策を最優先に実施しながら、地域産業の活性化やゆとりある住空間の整備等を促進し、沿岸地域や既存の都市を再生

戦略2 内陸・高台部のイノベーション（革新）
 高規格幹線道路のインターチェンジ周辺地域等において、豊富な地域固有の資源を活用した新しい産業の創出・集積や、豊かな自然と調和したゆとりある暮らし空間の整備等を促進し、美しさと品格を備えた活力ある地域に革新

戦略3 内外に開かれた多中心の対流型都市圏の形成
 地域独自の個性の磨き上げや創造によって、人・モノ・情報を呼び込む求心力を高めつつ、交通・情報等のネットワークの充実強化により、都市と農山漁村、沿岸と内陸、隣接県や海外に至る様々なレベルで活発な「対流」が発生する活力ある都市圏を形成

戦略4 多彩なライフスタイルの実現
 地域の自然、歴史、文化等の資源を活かして生活を楽しむ暮らし方の提案を行うとともに、コミュニティの再生や多様な主体による共創社会づくりを進め、誰もが価値観やライフステージに応じて望むライフスタイルを選択できる環境を創出

構想期間と展開イメージ



ふじのくにフロンティア推進区域の一覧 (令和4年3月末時点)

市町	推進区域名称	市町	推進区域名称	市町	推進区域名称
静岡市	1 駿河区丸子・宇津ノ谷地区における新たな物流拠点整備区域	下田市	40 「春日山及び下田公園地域」交流拡大・防災対策推進区域	清水町	59 久米田地区成長産業集積推進区域
	2 葵区薬師地区における新たな物流拠点整備区域		41 東名裾野IC周辺地域における防災・減災と職住近接に配慮した地域づくり推進区域		60 長泉沼津IC周辺物流関連産業等集積区域
	3 大谷・小原地区における新たな産業・交流機能等創出推進区域	42 裾野市北部地域職住近接の防災スマートシティ創出推進区域	61 (仮称)小山ハートエリア・スマートエリアを活用した地域産業集積事業推進区域		
	4 地域資源活用による都市山村交流推進区域	43 新居地区「安全で安心な暮らし空間創生」推進区域	62 再生可能エネルギーを活用した産業拠点整備事業推進区域		
浜松市	5 清水港新興津地区物流拠点整備推進区域	44 浜名湖西岸地区産業集積推進区域	63 東名高速道路足柄サービスエリア周辺を広域都市交流拠点とした土地利用事業推進区域	小山町	64 生活と自然が調和した「富士小山わびき平」推進区域
	6 「未来創造」新・ものづくり特区」新・産業集積推進区域	45 天城北道路大平IC周辺「森と農」活力創出推進区域	65 南藤曲地区「家・庭一体の住まいづくり」推進区域		66 富士山の眺望を活かした駿河小山駅周辺活性化事業推進区域
	7 周辺環境と調和した緑豊かで安全・安心な産業集積推進区域	46 「天城北道路」と「道の駅」を生かした地域振興拠点づくり推進区域	67 富士山に抱かれた須走周辺地区観光活性化事業推進区域	吉田町	68 リバーガーデンタウンおやま宅地造成事業推進区域
沼津市	8 「首都圏に一番近い離島・切島の活力創出推進区域	47 御前崎ウォーターフロントにぎわい創出推進区域	69 物資供給拠点確保事業推進区域		川根本町
	9 農業・観光関連施設集積区域	48 菊川市次世代農業推進区域	71 IoTを活用したサテライトオフィス・テレワーク推進区域	森町	
	10 ミツ谷地区新たな産業拠点整備区域	49 「世界遺産 明治日本の産業革命遺産 富士山」及び「江川」を核とした歴史文化のまちづくり推進区域	73 森掛川IC周辺次世代産業集積区域		74 内陸部への移転企業の受け皿確保区域
三島市	11 三島玉沢インターチェンジ周辺医療・健康関連産業等集積区域	50 江開工業用地開発推進区域	西伊豆町	75 田子地区「大学生と地域住民との交流拠点設備推進区域	
	12 ゆとりある田園居住区整備促進区域	51 東名相良牧之原IC周辺土地利用推進区域		函南町	76 「道の駅・川の駅」を活用した地産産品活用6次産業化推進区域
	13 北沢地区豊かな暮らし空間創生住宅整備区域	52 稲取高原特色を生かした観光地づくり推進区域			
富士宮市	14 三島塚原IC周辺ゆとりある田園居住区整備促進区域	53 河津町子育て文化コミュニティ機能推進区域			
	15 北山・上井出・白糸地区職住近接集積地域活性化区域	54 南伊豆町産田地区産業拠点推進区域			
伊豆市	16 伊豆・いとう地急王国推進区域	55 道の駅「花の三聖苑」等を活用した起業の学びの拠点創出推進区域			
	17 新東名島田倉IC周辺都市的土地利用推進区域	56 安良里地区「防災拠点施設整備推進区域			
島田市	18 新東名新富士IC周辺物流拠点創出事業区域	57 田子地区「大学生と地域住民との交流拠点設備推進区域			
	19 田子の浦港周辺防災対策「にぎわい創出推進事業区域	58			
富士市	20 江川地区豊かな暮らし空間創生住宅整備推進区域				
	21 磐田市下野地区産業集積区域				
磐田市	22 福田漁港周辺「食の拠点」区域				
	23 「いわた産業経営塾」推進区域				
焼津市	24 「磐田スマートアグリパルク」推進区域				
	25 「田原北地区」耕作放棄地の再生による高付加価値農業創出推進区域				
掛川市	26 大井川焼津露枝 SICを活かした産業拠点推進区域				
	27 「上西郷地区」産業集積推進区域				
掛川市	28 「寺島・榎窪地区」農地整備推進区域				
	29 「倉真第2PA地区」整備推進区域				
掛川市	30 「大坂・土方地区」産業集積推進区域				
	31 「新エコ第3期地区」産業集積推進区域				
藤枝市	32 「掛川市海岸を守る希望の森づくり地区」推進区域				
	33 「南西郷地区」産業集積推進区域				
御殿崎市	34 新東名藤枝岡部IC周辺推進区域				
	35 坂東南工業団地開発推進区域				
袋井市	36 「印野地区」豊かな暮らし空間創生住宅整備促進区域				
	37 袋井市静岡モテル防海整備と運動した次世代産業拠点創出推進区域				
	38 東名袋井IC周辺産業集積創出推進区域				

出典：ふじのくにフロンティア推進エリア概要及び県の支援策（静岡県）
 ふじのくにフロンティア推進区域（静岡県）

2 都市政策の方向性

(1) 前策定方針以前の都市計画法改正の概要

①1968年（昭和43年）都市計画法成立時の状況

- ・都市計画法が成立した昭和40年代前半は、高度経済成長期の中で都市部に人口が急激に集中する「都市化」の時代であり、重化学コンビナート政策に伴う自然破壊と公害の拡がり大きな社会問題となっていた時代であった。
- ・この当時の都市地域における最大の課題は、1967年（昭和42年）3月24日に宅地審議会から報告された「都市地域における土地利用の合理化を図るための対策に関する答申（第6次）」において言及されているように、「急速な都市化に伴う土地利用の変革に対処すること」であり、「無秩序な市街化を抑制し、良好な都市水準を確保しつつ、望ましい都市形態を実現すること」であった。そして、こうした課題に対応するためには、「総合的な土地利用計画を策定し、開発許可制度によって土地利用を規制、誘導する一方、都市施設整備のプログラムを確立し、その責任分担を明確にすることにより、秩序ある市街地の開発を促進する等の措置を講ずる必要がある」との報告が行われた。
- ・なお、宅地審議会の第6次答申では、都市地域を「既成市街地」、「市街化地域」、「市街化調整地域」、「保存地域」に区分し、それぞれの地域ごとに土地利用の規制・誘導等を図るべきとの考え方が示されていた（その後の法案化の段階で「市街化区域」と「市街化調整区域」の2区分に変更）。

表 1-2-13 宅地審議会答申で整理された都市地域における問題と対策の方向

分類	問題と対策の方向
問題の所在 （都市地域における土地利用の混乱の現状とその原因）	<ul style="list-style-type: none"> ・高度経済成長と産業構造の高度化に伴う激しい都市化傾向 →大都市地域における地価の騰貴、土地利用の混乱等 →市街地周辺部における無秩序な市街化（さらに、不良な市街地の形成、住宅と工場の混在、都市機能の渋滞、都市環境の悪化、公害の発生、公共投資の効率の低下等） →既成市街地内部における都市環境の悪化、都市公害の深刻化等 ・開発行為に対する有効な規制等、市街化を計画的に誘導する法的手段に欠けている
対策の方向	<ul style="list-style-type: none"> ・土地の利用は、土地所有者の恣意にまかせず、公共の利益のため一定の制限のもとにおかれるのが合理的であるとの基本理念のもとに、合理的な土地利用計画を確立し、その実現を図ることが必要 →単なるマスタープランではなく、都市空間の整備を図るための法的規制力を持つ計画が必要 →都市地域全体の合理的な都市機能の配分、適正な都市形態の形成を担保するための土地利用計画とその実現を担保するための都市計画制度が必要
土地利用の合理化のための制度的措置	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用計画の策定 →都市地域を4つの地域に区分（既成市街地、市街化地域、市街化調整地域、保存地域） ・開発許可制度の創設 →一定の開発行為に対して基準に基づく規制・誘導 ・都市施設整備のプログラムとその責任分担の原則の確立 →都市施設整備における開発者の責任と負担 ・土地利用計画策定の手続き →都道府県知事が計画決定するのが妥当（国の立場からの調整を必要としない場合を除き、主務大臣の認可を要する）

②1992年（平成4年）の都市計画法改正の概要

- ・1992年（平成4年）6月26日に行われた都市計画法改正では、市町村マスタープランの創設、用途地域の細分化と特別用途地区の追加、地区計画制度の拡充などの改正が行われている。
- ・1992年（平成4年）改正による用途地域の細分化は、住居系用途地域の用途規制をより厳密にすることを目的として行われたものであり、それまでの3種類の住居系用途地域を7種類に細分化するものであった。なお、用途地域の見直しと再指定は施行後3年以内に行うこととされた。

表 1-2-14 1992年（平成4年）都市計画法改正の概要

改正された項目	具体の改正内容
1. 用途地域の細分化	・従来の8種類の区分から12種類の区分に細分化された（住居系3地域を7地域に細分化）
2. 特別用途地区の追加	・中高層階住居専用地区、商業専用地区が追加された
3. 地区計画制度の拡充	・地区計画制度に関して以下の拡充が行われた 1) 誘導容積型地区計画の創設 2) 市街化調整区域における地区計画の創設 3) 地区整備計画の要請制度の創設
4. 市町村の都市計画に関する基本的な方針の創設	・市町村が「市町村の都市計画に関する基本的な方針（市町村都市計画マスタープラン）」を定めることとなった
5. 開発許可制度の見直し	・許可不要主体に委任市等が追加された ・変更の許可等に係る規定が整備された

③1999年（平成11年）の都市計画法改正の概要

- ・1995年（平成7年）に地方分権推進法が成立し、この法律に基づき設置された地方分権推進委員会から1998年（平成10年）までに5次にわたる勧告を受け、1999年（平成11年）7月には地方分権一括法が成立し、2000年（平成12年）4月1日から施行されることとなった。
- ・都市計画関連法規は、この地方分権一括法の制定に先行する形で1999年（平成11年）に改正が行われ、その結果、国、都道府県、市町村の関係が対等なものとして再構築されることとなり、従来の機関委任事務も一部を除き全て自治事務とされることとなった。

表 1-2-15 1999年（平成11年）都市計画法改正の概要

改正された項目	具体の改正内容
1. 都市計画法上の機関委任事務の整理	・国の「認可」、知事の「承認」から、「同意を要する協議」に変更された
2. 市町村都市計画審議会の法定化	・法律に規定のなかった市町村都市計画審議会が法定化された →都市計画審議会が設置された市町村では、市町村が審議会の議を経て都市計画決定を行うことが可能となった
3. 政令指定都市の都市計画決定権限の拡充	・都市計画区域、区域区分、市の区域を越える都市施設を除き、全ての都市計画決定権限を有することとなった
4. 市町村の都市計画決定権限の拡充	・以下の決定権が都道府県から市町村に移譲された ・用途地域 （三大都市圏市町村を除く） ・4車線未満の市町村道 ・10ha未満の公園 ・50ha以下の土地区画整理事業 ・3ha以下の市街地再開発事業 ・20ha以下の住宅街区整備事業 ・2000戸未満の一団地の住宅施設 ・重要港湾以外の港湾に係る臨港地区
5. 地区計画等の決定に対する知事の同意の廃止	・地区計画等の決定に対する知事の同意が不要となった

④2000年（平成12年）の都市計画法改正の概要

- ・2000年（平成12年）5月19日に行われた都市計画法改正では、都市計画区域マスタープランの充実、区域区分の選択制、都市計画区域外や用途白地地域における土地利用規制のための新たな制度創設など、「都市型社会」に対応することを目指した大幅な改正が行われている。

表 1-2-16 2000年（平成12年）都市計画法改正の概要

改正された項目	具体の改正内容
1. 都市計画に関するマスタープランの充実	<ul style="list-style-type: none"> ・全ての都市計画区域について「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針（都市計画区域マスタープラン）」を定めることとなった ・都市計画区域マスタープランでは以下について必ず定めることとなった <ol style="list-style-type: none"> 1) 都市計画の目標 2) 線引きの要否及び線引きをする場合はその方針 3) その他主要な都市計画の方針
2. 線引き制度及び開発許可制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・線引きするかどうかは、三大都市圏等を除き、都道府県が判断できることとなった ・市街化調整区域における立地基準に許容される開発行為が2つ追加されることとなった（あわせて既存宅地は廃止） ・開発行為の技術基準について、条例による強化又は緩和、最低敷地規模に関する基準の付加ができるようになった
3. 良好な環境の確保のための制度の充実	<ul style="list-style-type: none"> ・小規模な風致地区（10ha未満）の決定権限が都道府県から市町村に移譲された ・線引きをしない都市計画区域内のうち、用途地域を定められていない区域について、「特定用途制限地域」を定めることにより、望ましくない用途の建築物等の建築を制限できることとなった ・用途地域を定めていない区域において、土地利用の状況に応じて建築物の容積率、建蔽率を選択できるようになった
4. 既成市街地の再整備のための新たな制度の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・商業地域内の基盤整備が整った地域について、敷地ごとの容積率を指定できる「特例容積率適用区域」制度が創設された ・隣地側に壁面線の指定等がある建築物について、許可により建蔽率規制を緩和できることとなった ・都市施設に係る立体的な都市計画の決定制度が導入された ・用途地域が定められている区域内ではどこでも地区計画が定められるようになった
5. 都市計画区域外における開発行為及び建築行為に対する規制の導入	<ul style="list-style-type: none"> ・都市計画区域外の区域で土地利用整序の必要がある区域について、市町村が「準都市計画区域」を定められることとなった ・都市計画区域及び準都市計画区域外においても一定規模以上の開発行為については開発許可制度が適用されることとなった
6. 都市計画決定システムの透明化と住民参加の促進	<ul style="list-style-type: none"> ・都道府県が都市計画を決定する場合は市町村に対し必要な資料の提供その他の協力を求めることができ、市町村からは都道府県に対して都市計画の案を申し出ることができることとなった ・住民の申出により地区計画の策定を求めることが可能となった ・都市計画を定める理由を記載した書面を縦覧することが義務づけられた ・地方公共団体が条例で法定の都市計画手続の付加・詳細化ができるようになった

⑤2002年（平成14年）の都市計画法改正の背景と概要

- ・2002年（平成14年）の都市計画法改正は、建築基準法の改正とあわせて行われたものであり、都市計画法及び都市計画法施行令に関しては、都市計画の提案制度の創設、用途地域における容積率等の選択肢の拡充、地区計画制度の見直しが行われた。

表 1-2-17 2002年（平成14年）都市計画法改正の概要

改正された項目	具体の改正内容
1. まちづくりに関する都市計画の提案制度の創設	・土地所有者、まちづくりNPO等が、一定規模以上のまとまった土地の区域で、土地所有者等の2/3以上の同意を得た都市計画の案を都道府県または市町村に提案できることとなった
2. 容積率等の選択肢の拡充	・建築基準法の改正により、用途地域において選択できる容積率、建蔽率、高さ制限、日影規制の選択肢が拡充されることとなった
3. 地区計画制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・地区計画制度を整理・合理化し、一つの地区計画で、地区の特性に応じて用途制限、容積率制限等を緩和又は強化できることとなった。 1) 住宅地高度利用地区計画と再開発地区計画を廃止し、地区計画に統合 2) 従来の住宅地高度利用地区計画、再開発地区計画に相当する区域について、再開発等促進区の創設 3) 地区計画について、高度利用型地区計画の創設 4) 地区計画等で定めた用途について、条例によって用途地域の制限を緩和できる制度の導入 5) 地盤面の上にある通路等の地区施設を定めた場合、当該地区施設下の建築物の部分について、建蔽率制限の緩和を行う制度の導入 6) 地区計画制度全般について条文の構成の整理・統合 7) 沿道地区計画と防災街区整備地区計画について、新制度の導入と条文の構成の整理・統合

⑥2004年（平成16年）の都市計画法改正の背景と概要

- ・2004年（平成16年）の都市計画法改正は、同年6月11日に成立した「景観法」と「都市緑地保全法等の一部を改正する法律」に伴って行われたものであり、景観地区や緑地保全地域等の創設、地区計画の法定計画事項の見直しなどが行われた。

表 1-2-18 2004年（平成16年）都市計画法改正の概要

改正された項目	具体の改正内容
1. 地域地区の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・地域地区に以下のメニューが追加された 1) 景観地区 2) 緑地保全地域 3) 特別緑地保全地区 4) 緑化地域 ・景観地区創設により、美観地区が廃止されることとなった
2. 地区計画制度の見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・法定計画事項に以下のメニューが追加された 1) 建築物の形態意匠の制限 2) 建築物の緑化率の最低限度
3. 開発許可基準の見直し	・景観区域内における開発許可基準が強化された
4. 都市計画基準の見直し	・都市計画基準の中に、良好な景観の形成に係る事項が追加された

⑦2006年（平成18年）の都市計画法改正の概要

- ・2006年（平成18年）5月31日に行われた都市計画法改正では、都市機能を集約したコンパクトなまちづくりが求められているとの認識のもと、「集約型都市構造」の実現を目指して、郊外部における都市機能の拡散を抑制するための各種制度の見直しや充実を中心とした改正が行われている。
- ・なお、2006年（平成18年）都市計画法改正は、いわゆる「まちづくり三法」見直しの一部として行われたものであり、中心市街地の再生を目指して、中心市街地における市街地の整備改善及び商業等の活性化の一体的推進に関する法律と大規模小売店舗立地法の改正も併せて行われている。

表 1-2-19 2006年（平成18年）都市計画法改正の概要

改正された項目	具体的な改正内容
1. 市街化区域、用途地域における立地規制の見直し（※建築基準法）	・商業地域、近隣商業地域及び準工業地域以外の用途地域内では、床面積1万㎡超の大規模集客施設は原則として建築できないこととなった（従来は6用途地域で立地可能）
2. 非線引き白地地域等における立地規制	・非線引き都市計画区域及び準都市計画区域内の用途地域の指定のない区域内では、床面積1万㎡超の大規模集客施設は原則として建築できないこととなった
3. 用途を緩和する地区計画制度の創設	・上記により規制強化される用途地域及び非線引き都市計画区域内の白地地域において、大規模集客施設の立地も認めうる「開発整備促進区」を定められることとなった
4. 準都市計画区域制度の拡充	・農地を含む土地利用の整序が必要な区域等に広く指定できるよう、準都市計画区域の要件を緩和するとともに、指定権者が都道府県に変更されることとなった
5. 都市計画手続等の円滑化、広域調整手続の充実	・開発事業者が都市計画提案を行えるよう、都市計画提案権者の範囲が拡大された ・広域調整の強化のため、都道府県知事が市町村の都市計画決定等に対する協議同意を行う際に、関係市町村から意見を聴取できることとなった
6. 開発許可制度の見直し	・市街化調整区域内の大規模開発を許可できる基準が廃止された ・これまで開発許可を不要とされていた社会福祉施設、医療施設、学校等の建築の用に供する目的で行う開発行為について、開発許可を要することとされた

⑧2008年（平成20年）の都市計画法改正の背景と概要

- ・2008年（平成20年）の都市計画法改正は、同年5月23日に成立した「地域における歴史的風致の維持及び向上に関する法律（歴史まちづくり法）」に伴って行われたものであり、歴史的風致向上地区計画の創設のほか、都市計画基準や開発許可基準の一部の見直しが行われた。

⑨2011年（平成23年）の都市計画法改正の概要

- ・国は、地域の自主性及び自立性を高めるための改革を総合的に推進するため、地方分権改革推進委員会の勧告や地域主権戦略会議での検討をもとに、都道府県の権限を市町村に移譲するとともに、地方公共団体に対する義務付けの見直しや条例制定権の拡大を行うため関係法律を改正することを内容とする「第一次一括法」（地域の自主性及び自立性を高めるための改革の推進を図るための関係法律の整備に関する法律）を2011年（平成23年）4月28日に成立させ、同年8月30日には「第二次一括法」（同名）を成立させた。
- ・この第一次一括法により、都市計画の策定及びその内容の義務付け規定が見直されたほか、都道府県の三大都市圏等大都市等における都市計画決定に係る大臣同意協議の廃止、市の都市計画決定に係る知事同意協議の変更（→協議）などの改正が行われることとなった。
- ・さらに、第二次一括法により、都市計画区域マスタープランに関して、「都市計画の目標」、「主要な都市計画の決定の方針」の2項目が努力義務に変更されたほか、都道府県が定める都市計画に関しても、以下のような権限移譲が行われることとなった。

表 1-2-20 第二次一括法に基づき都道府県から市町村に権限移譲された事務

項目	権限移譲されたもの
地域地区 （都市計画法第8条第1項）	<ul style="list-style-type: none"> ・三大都市圏の既成市街地若しくは近郊整備地帯等又は指定都市の区域の全部又は一部を含む都市計画区域内の用途地域、特例容積率適用地区及び高層住居誘導地区 ・10ha以上の風致地区及び特別緑地保全地区（近郊緑地特別保全地区を除く。）並びに緑地保全地域（いずれも2以上の市町村の区域にわたるものを除く。）
都市施設 （都市計画法第11条第1項）	<ul style="list-style-type: none"> ・4車線以上のその他の道路 ・一般自動車ターミナル ・10ha以上の公園、緑地、広場及び墓園（国又は都道府県が設置するものを除く。） ・大学及び高等専門学校 ・2,000戸以上の一団地の住宅施設 ・防潮施設
市街地開発事業 （都市計画法第12条第1項）	<ul style="list-style-type: none"> ・50haを超える土地区画整理事業 ・3haを超える市街地再開発事業 ・20haを超える住宅街区整備事業 ・3haを超える防災街区整備事業 （いずれも国、都道府県等が施行するものを除く。）
市街地開発事業等予定区域 （都市計画法第12条の2）	<ul style="list-style-type: none"> ・20ha以上の一団地の住宅施設予定区域

(2) 前策定方針策定後の主な都市政策の方向性

① 地方都市再生の取組の本格化

- ・人口減少や東京圏への人口集中を食い止め、地方を活性化するための施策を総合的かつ計画的に実施することを目的として、2014年（平成26年）11月に「まち・ひと・しごと創生法」が施行された。
- ・その後、2014年（平成26年）12月に「まち・ひと・しごと創生長期ビジョン（長期ビジョン）」及びこれを実現するための目標や施策等を提示した「まち・ひと・しごと創生総合戦略（総合戦略）」が閣議決定され、2017年（平成29年）12月には総合戦略の改訂版、2018年（平成30年）6月には「まち・ひと・しごと創生基本方針2018」が閣議決定されている。
- ・本県では、産官学金労言の代表者等で構成する「美しい“ふじのくに”まち・ひと・しごと創生県民会議」を設置し、2015年（平成27年）10月に、「美しい“ふじのくに”まち・ひと・しごと創生長期人口ビジョン」及び「総合戦略」を策定し、2020年（令和2年）3月には、第2期の総合戦略を策定している。

② 立地適正化計画制度の創設

- ・都市インフラの整備が進み、人口減少社会を迎える中、従来の受動的な土地利用規制だけでは民間の施設立地を誘導しきれないことが課題となり、民間施設等に対する補助金、金融支援、税制優遇等の経済的インセンティブによる能動的な働きかけを有機的に組み合わせることが必要と認識されるようになった。
- ・このような背景の中、2014年（平成26年）5月に都市再生特別措置法が改正され、行政と住民や民間事業者が一体となったコンパクトなまちづくりを促進することを目的とする「立地適正化計画制度」が創設された。
- ・立地適正化計画は、市町村の都市計画マスタープランの一部として位置づけられており、居住及び都市機能の誘導に向けた取組を推進するために、各市町村が居住や都市機能を誘導すべき区域を設定し、区域内への誘導施策等を定めることができるようになっている。

③ 地域公共交通計画の創設

- ・コンパクトシティの実現のための計画として立地適正化計画が創設されたのと併せて、2014年（平成26年）の交通政策基本法の一部改正により、公共交通ネットワークの改善のための計画として「地域公共交通計画」（旧：地域公共交通網形成計画）が創設された。
- ・立地適正化計画と地域公共交通計画は、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を実現するための「車の両輪」とされ、両計画が互いに連携することで、都市に必要な機能と居住の集約、そして集約された地域における公共交通の充実、という好循環が期待されている。
- ・地域公共交通計画では、公共交通を民間事業者任せにするのではなく、地方公共団体が「持続可能な公共交通ネットワーク」を構想した上で、事業者・住民等と協議しながら公共交通の改善や移動手段の確保に取り組むことが重視されている。

④空き家や低未利用地に対する対策の強化

- ・全国で放置空き家が問題視される中、2015年（平成27年）5月に「空家等対策の推進に関する特別措置法」が施行され、倒壊等の危険のある状態、衛生上有害となるおそれのある状態、著しく景観を損なっている状態等にある空き家を「特定空家」に指定できるようになったほか、空き家の適正管理をしない所有者に対して、市区町村が助言、指導、勧告といった行政指導、そして勧告しても状況が改善されなかった場合には命令を出すことができるようになった。
- ・なお、特定空家等に係る土地については、住宅用地の固定資産税・都市計画税の課税標準の特例措置の対象から除外することができるため、適正な管理がされていない空き家に対して固定資産税・都市計画税の大幅な増税ができるようになった。
- ・また、2018年（平成30年）4月には、「都市再生特別措置法等の一部を改正する法律」が公布され、地方都市をはじめとした多くの都市において、空き地・空き家等の低未利用地が時間的・空間的にランダムに発生する「都市のスポンジ化」に対応するため、低未利用地の集約等による利用の促進、地域コミュニティによる身の回りの公共空間の創出、都市機能のマネジメント等の施策を総合的に講じるための制度が創設された。

⑤都市内農地に対する方向性の変化

- ・人口の減少や高齢化が進む中、これまで宅地化予定地として見られてきた都市農地に対する開発圧力も低下してきており、また、都市農業に対する住民の評価も高まってきていることから、都市農業の安定的な継続を図るとともに、多様な機能の適切かつ十分な発揮を通じて良好な都市環境の形成に資することを目的として、「都市農業振興基本法」が2015年（平成27年）3月22日に公布・施行された。
- ・この基本法により、これまで「宅地化すべきもの」とされてきた都市農地を、都市に「あるべきもの」ととらえ、都市農地を農業政策、都市政策の双方から再評価し、的確な土地利用に取り組むこととされた。
- ・また、2017年（平成29年）5月公布の「都市緑地法等の一部を改正する法律」では、様々な役割を担っている都市の緑空間を、民間の知恵や活力をできる限り活かしながら保全・活用していくために、都市農地の保全・活用に資する生産緑地地区の面積要件の引き下げ、新たな用途地域である田園住居地域の創設、公園設置管理制度(Park-PFI 制度)の創設などが行われた。

⑥都市計画における防災の主流化

- ・東日本大震災では、既存の復旧・復興の法体系では対応ができない部分が出てきたことから、2013年（平成25年）6月に大規模な災害からの復興のための措置を定めた「大規模災害からの復興に関する法律」が制定された。
- ・この法律により、内閣総理大臣が内閣府に復興対策本部を設置できるようになったほか、国は「復興基本方針」、都道府県は「都道府県復興基本方針」をそれぞれ策定し、市町村は、土地利用の再編などによる円滑かつ迅速な復興を図るために「復興計画」を策定できることとなった。
- ・また、国は復興に関する事前準備の必要性について喚起するため、2018年（平成30年）に、「復興まちづくりのための事前準備ガイドライン」を作成・公表しており、復興事前準備の必要性と取組内容をはじめ、都市計画マスタープラン等への位置づけ方法や復興まちづくりのための事前準備に関する計画策定等の留意点をまとめている。

- ・2020年(令和2年)6月に公布された都市再生特別措置法等の一部を改正する法律では、頻発・激甚化する自然災害に対応することを目的として、災害ハザードエリアにおける新規立地を抑制するための開発許可制度の見直し等がされた。
- ・さらに、この改正により、コンパクトシティの取組における防災の主流化、防災の観点を取り入れたまちづくりの加速化を目的として、立地適正化計画の記載事項の一つに、居住誘導区域内で行う防災対策・安全確保を記載した「防災指針」を位置づけることとされた。

(3) 前策定方針策定後の都市計画運用指針改訂の概要

- ・前策定方針が策定された2013年（平成25年）以降の都市計画運用指針の主な改正内容は、以下のとおりとなっており、立地適正化計画、災害危険エリア、都市内農地、防災指針、グリーンインフラなどに関する見直しが行われている。

表 1-2-21 2013年（平成25年）以降の都市計画運用指針改正の経緯と概要

改正年月日	主な改正内容
2013年（平成25年） 4月1日	・都市計画決定手続きに関する見直し
2013年（平成25年） 7月26日	・合併後に政令市となった区域の区域区分義務付けに関する規定の削除
2013年（平成25年） 8月20日	・10ha以上の風致地区、緑地保全地域に関する決定権者の変更（2以上の市町村にまたがる場合のみ都道府県決定へ） ・一団地の復興拠点市街地形成施設の都市計画の考え方の追加
2013年（平成25年） 12月5日	・都市再生特別地区、再開発等促進区等を適用する際の考え方の追加
2014年（平成26年） 8月1日	・立地適正化計画制度の考え方、誘導区域、誘導施設等の指定に関する規定の追加 ・立地適正化計画と連携した都市計画区域マスタープラン、区域区分の見直しに関する考え方の追加
2015年（平成27年） 1月18日	・市街化を抑制すべき災害危険エリアの考え方の追加 ・市街化区域、用途地域（非線引き都市）、居住誘導区域、地区計画区域に含めない災害危険エリアの種別の追加
2015年（平成27年） 6月4日	・都市計画区域マスタープランに関する都道府県・政令指定都市の役割分担に関する考え方の追加
2015年（平成27年） 12月7日	・開発許可制度運用指針改正に伴う見直し
2016年（平成28年） 4月1日	・町村の都市計画に係る都道府県知事同意に関する見直し
2016年（平成28年） 6月13日	・宿泊施設の容積率緩和制度改正に関する見直し
2016年（平成28年） 9月1日	・居住誘導区域を定めない都市機能誘導区域設定に係る考え方の追加 ・特定用途誘導地区における容積率・建築面積の最低限度に係る規定の追加 ・低未利用土地利用促進協定に関する規定の追加
2017年（平成29年） 6月15日	・都市緑地法改正に伴う生産緑地地区の指定、運用等に関する見直し
2018年（平成30年） 3月30日	・田園住居地域の指定に関する規定の追加 ・都市内農地に対する考え方の見直し ・特定生産緑地地区の指定、運用等に関する規定の追加
2018年（平成30年） 7月13日	・低未利用地活用（スポンジ化対策）に関する考え方の追加 ・誘導施設の休廃止に係る届出・勧告に関する考え方の追加 ・復興まちづくりの事前準備に関する考え方の追加 ・立体道路制度適用に関する規定の追加 ・誘導施設整備区、立地誘導促進施設協定、都市計画協力団体に関する規定の追加
2018年（平成30年） 9月5日	・都市農地の貸借の円滑化に関する法律施行に伴う見直し
2018年（平成30年） 11月16日	・農業経営基盤強化促進法等の一部を改正する法律施行に伴う見直し
2020年（令和2年） 6月10日	・町村の都市計画の決定に係る都道府県知事の同意廃止に伴う見直し
2020年（令和2年） 9月7日	・防災指針の作成に関する考え方、記載内容等の追加 ・居住環境向上用途誘導地区の指定、運用に関する規定の追加 ・グリーンインフラの考え方の追加
2021年（令和3年） 4月1日	・書面オンライン化に伴う様式の改正

(4) 「集約型都市構造」のイメージの整理

①立地適正化計画制度創設までの集約型都市構造の考え方

- ・人口が増加し、都市が拡大する時代に提唱されていた「コンパクトシティ」は、郊外部の無秩序な開発抑制を中心とする概念であったが、市街地への急速な人口流入が沈静化した後であっても、中心市街地の衰退と郊外部への都市機能の拡散に歯止めがかからない状況が明らかになった。
- ・そのため、「コンパクトシティ」の概念は、本格的な人口減少時代を迎えた段階から、限られた居住及び都市機能を中心市街地等に集約させる「集約型都市構造」という考え方へと引き継がれることとなった。
- ・また、当初は中心市街地等の集約拠点への大規模商業施設等の誘導という側面が重視されていたが、その後は、公共交通ネットワーク及び既成市街地の再編、郊外市街地の縮退という取組が盛り込まれ、さらに、環境や財政の持続可能性の視点からも「集約」の重要性が強調されるようになった。

表 1-2-22 集約型都市構造に関する国の答申等

年次	答申等	集約型都市構造に関する考え方
2006年 (平成18年) 以前	—	「コンパクトシティ」 ・郊外の無秩序な開発抑制を掲げた欧米の「CompactCity」を導入 ・徒歩で移動できる範囲を生活圏とするまちづくりを提唱
2006年 (平成18年)	新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。 (第一次答申)	「集約型都市構造」 ・都市圏内の一定の地域を、都市機能の集積を促進する拠点(集約拠点)として位置づけ、集約拠点と都市圏のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携させる都市構造 ⇒広域都市機能(大規模商業施設等)を集約拠点内に誘導 ⇒集約拠点間を公共交通ネットワークで有機的に連携
2007年 (平成19年)	新しい時代の都市計画はいかにあるべきか。 (第二次答申)	「集約型都市構造」 ・中心市街地及び主要な交通結節点周辺等を都市機能の集約拠点として位置づけ、集約拠点と都市圏内のその他の地域を公共交通ネットワークで有機的に連携する都市構造 ⇒集約拠点を「中心市街地と交通結節点周辺等」と位置づけ ⇒総合交通戦略、既成市街地再整備、スマートシュリンクとの連携
2009年 (平成21年)	都市政策の基本的な課題と方向検討小委員会報告	「集約型都市構造」(エコ・コンパクトシティ) ・中心市街地及び主要な交通結節点周辺等を都市機能の集約拠点として位置づけ、数の集約拠点と都市内のその他の地域とを公共交通で有機的に連携させる拠点ネットワーク型の都市構造 ⇒集約型都市構造＝「エコ・コンパクトシティ」と位置づけ ⇒拠点間で日常生活を支える都市機能と高度な都市機能を分担
2013年 (平成25年)	都市再構築戦略検討委員会中間とりまとめ	「集約型の都市構造」 ・居住の集積(集住)と都市機能の集約立地によりまちなかの人口密度を少なくとも維持していく集約型の都市構造 ⇒一定の人口密度(利用圏人口)の必要性に言及 ⇒誘導策と土地利用計画制度をパッケージで集中的に講じる仕組みが必要

②立地適正化計画制度が描く集約型都市構造の考え方

- ・2014年（平成26年）に創設された立地適正化計画制度では、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通によるネットワーク」の連携により、「コンパクト・プラス・ネットワーク」の都市構造を目指すことが打ち出された。
- ・立地適正化計画制度では、人口密度の維持、生活に必要な都市機能と公共交通の維持を図る側面から集約型都市構造の実現を目指す必要性が重視され、都市機能及び居住の誘導を進める「居住誘導区域」「都市機能誘導区域」が制度化されるとともに、誘導支援又は立地抑制に向けた具体的な措置を盛り込むこととされた。

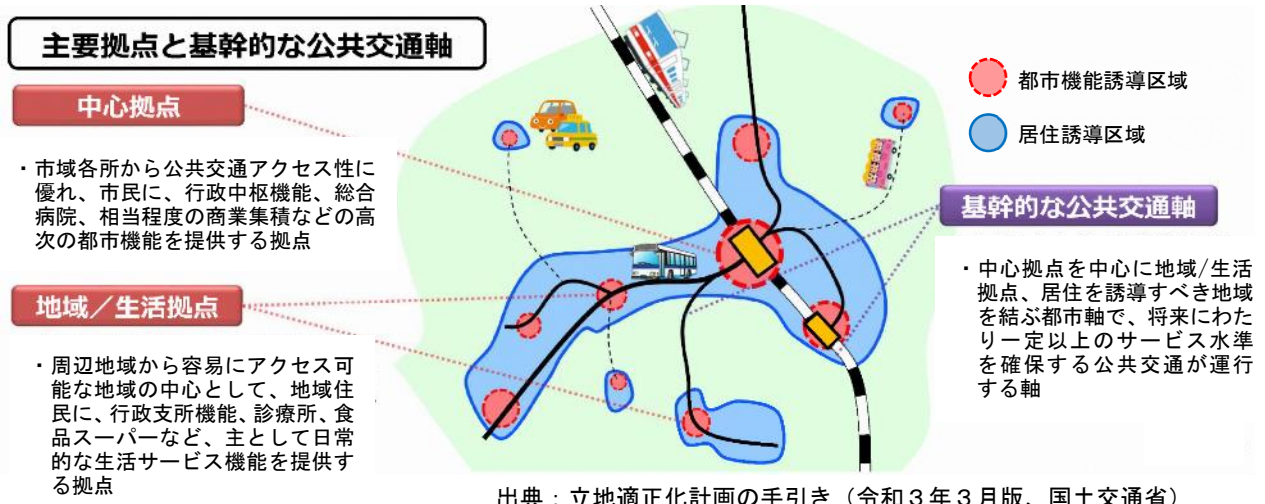


図 1-2-1 集約型都市構造のイメージ

各拠点地区のイメージ

拠点類型	地区の特性	設定すべき場所の例	地区例
中心拠点	市域各所からの公共交通アクセス性に優れ、市民に、行政中枢機能、総合病院、相当程度の商業集積などの高次の都市機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 特に人口が集積する地区 ▶ 各種の都市機能が集積する地区 ▶ サービス水準の高い基幹的な公共交通の結節点として市内各所から基幹的な公共交通等を介して容易にアクセス可能な地区 ▶ 各種の都市基盤が整備された地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 中心市街地活性化基本計画の中心市街地 ○ 市役所や市の中心となる鉄軌道駅の周辺 ○ 業務・商業機能等が集積している地区等
地域／生活拠点	地域の中心として、地域住民に、行政支所機能、診療所、食品スーパーなど、主として日常的な生活サービス機能を提供する拠点	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 周辺地域に比して人口の集積度合いが高い地区 ▶ 日常的な生活サービス施設等が集積する地区 ▶ 徒歩、自転車又は端末公共交通手段を介して、周辺地域から容易にアクセス可能な地区 ▶ 周辺地域に比して都市基盤の整備が進んでいる地区 	<ul style="list-style-type: none"> ○ 行政支所や地域の中心となる駅、バス停の周辺 ○ 近隣商業地域など小売機能等が一定程度集積している地区 ○ 合併町村の旧庁舎周辺地区等

基幹的な公共交通軸のイメージ

	公共交通軸の特性	対象となる公共交通路線の考え方
基幹的な公共交通軸	中心拠点を中心に地域／生活拠点、居住を誘導すべき地域を結ぶ都市軸で、将来にわたり一定以上のサービス水準を確保する公共交通が運行する軸	<ul style="list-style-type: none"> ▶ 一定以上のサービス水準を有する路線であり、一定の沿線人口密度があり、かつ公共交通政策でも主要路線として位置づけられるなど、サービス水準の持続性が確保されると見込まれる路線 ▶ 中心拠点と地域／生活拠点、各拠点と居住を誘導すべき地域とを結ぶ路線

出典：立地適正化計画の手引き（令和3年3月版、国土交通省）

図 1-2-2 各拠点地区および基幹的な公共交通軸のイメージ

3章 都市づくりの目標

- ・ 1章及び2章を踏まえ、3章では、本県におけるこれからの都市づくりの課題を整理し、それら課題に対応していくための都市づくりの基本理念及び目標について明らかにする。

1 静岡県におけるこれからの都市づくりの課題

① 低密度化が進み、利便性と魅力・活力が低下しつつある都市構造の見直し

- ・ 人口増加時代に郊外に向かって拡散してきた市街地が、人口減少時代を迎えたことで郊外だけでなくまちなかでも低密度化が進み、生活面での利便性だけでなく、まちなかの魅力や活力も低下しつつある。
- ・ また、幹線道路・高速道路ネットワーク整備により県内移動の利便性が高まる一方で、公共交通の利用者数が減少し、経営環境悪化等による路線廃止・運行本数減、自家用車の運転ができない高齢者の増加など、地域間・世代間の移動格差が拡大している。
- ・ これまで整備してきた既存ストック、さらにこれまで育んできた地域資源を有効に活用し、人口減少・少子高齢化が進行する社会においても、持続可能な「コンパクト・プラス・ネットワーク」（集約連携型）の都市構造へと転換することが必要となっている。

② いつ起こるか分からない自然災害への備え

- ・ 本県は、太平洋に面する東西に長い海岸線、日本最高峰の富士山や急峻な山地の南アルプスを有しており、また、急峻な山地を流れる河川は、天竜川、大井川、安倍川、富士川、狩野川等日本でも有数の急流河川となっていることから、様々な自然災害の危険性に直面しており、豪雨のみならず、地震、津波や火山噴火等の災害が発生した場合、県内で甚大な被害が生じる可能性が指摘されている。
- ・ 近年全国で相次ぐ自然災害の教訓を踏まえ、あらゆる分野において広域的かつ総合的な防災・減災対策に取り組むことに加え、災害リスクを考慮した土地利用や施設配置の見直しを進めること、平時から災害が発生したことを想定し、どのような被害が発生しても対応できるよう復興事前準備に取り組むことが必要となっている。

③ 脱炭素型社会構築に向けた都市づくりへの転換

- ・ 気候変動に伴う問題の解決に向け、世界規模で取組が進む脱炭素社会の構築を目指し、都市づくりの分野においても「カーボンニュートラル」の実現に向けた取組を展開することが、我が国共通の課題となっている。
- ・ 豊かな自然環境及び優良農地の保全等の観点だけでなく、環境負荷や災害リスクの低減、生物多様性の維持、コミュニティの創生などの観点から、多様な機能を有するグリーンインフラの社会実装が必要となっている。

④ 新型コロナ危機を教訓とした都市空間や都市活動の見直し

- ・新型コロナ危機を契機として、テレワークやオンライン会議、オンラインショッピングが定着するなど、人々の生活様式、働き方、暮らし方に対する意識や価値観が多様化してきており、東京一極集中から地方への分散にみられるように、一人ひとりにとって暮らしやすい「人」中心の都市空間が必要となっている。
- ・本県の主要産業である製造業の競争力の低下、世界的・全国的な観光客の減少による観光業の落ち込みなど、本県の活力や雇用を支える産業の維持・活性化が課題となっている。
- ・従来の都市空間・都市活動のあり方から、安全性・快適性・柔軟性等を備えた都市への見直しが必要となっている。

⑤ 住民ニーズの多様化への対応

- ・人々の生活様式の変化に伴い、都市づくりに対する住民ニーズも多様化・複雑化してきている。
- ・効率性重視のインフラ整備時代から、民間の施設整備も活用したまちづくりの時代へと移行しつつあり、自治体は、従来よりも迅速かつ柔軟な対応が必要となっている。
- ・限られた人員と予算できめ細かい都市サービスを提供するため、効率的な行政運営を目的とする自治体 DX と、まちづくり DX の両面に取り組むことが必要となっている。
- ・住民・地域・企業等が進める施設整備を適正に誘導し、新たな都市づくりの担い手が主体的かつ自立的に活動できるような支援が必要となっている。

⑥ 自然環境との共生と農林漁業との調和

- ・本県には、山・川・海の変化に富んだ優れた自然環境があり、周囲と調和する美しい景観の創造・保全が本県の都市づくりの根底となっている。
- ・また、都市を取り巻く広大な農地や森林、市街地内に残された農地や森林は、単なる農林業生産の場というだけでなく、災害リスクを軽減するなど、都市にとっても重要な役割を担ってきた。
- ・市街化調整区域や都市計画区域外など郊外部において、農地や森林を無秩序に開発することがないよう、適切な土地利用規制を実施することが必要となっている。
- ・また、近年都市部においても、農地は「あるべきもの」へと見直されたことから、樹木や緑地等と同様に、景観形成やレクリエーション、防災に寄与するものとして保全していくことが必要となっている。

2 都市づくりの基本理念

- ・長い歴史の中で本県の各都市は、各々の自然環境や文化を反映して魅力や個性を育みつつ、戦災や災害からの復興、社会経済の変化の中で、刻々と形を変え現在に至っている。
- ・都市づくりは、市街地整備や都市基盤整備だけで完結するものではなく、農林漁業も含め、人々の活動空間をより豊かに、そして安全・快適にしていく取組であり、これまで積み重ねてきた取組や資産を継承し、より良い都市空間を次世代に継承していく取組と言える。
- ・人口減少・少子高齢化が進む社会では、人口増を前提に都市を拡大させる都市づくりから脱却し、「つくる」ことから「利活用する」ことへと転換し、画一的な都市整備の時代から各都市の資源を効率的に活用する都市経営の時代へと移行する必要がある。
- ・また、これからの都市づくりは、既成市街地の機能と魅力の向上、既存ストックの有効活用と維持更新、公共交通等の移手段の確保を通じて、「コンパクト・プラス・ネットワーク」を基本とする集約連携型都市構造の構築が中心となってくる。
- ・我が国を取り巻く変化に対応し、本県が目指す富国有徳の美しい”ふじのくに”の実現に向け、今後も魅力と活力を保ち続けるため、都市づくりの基本理念を次のとおり掲げるものとする。

都市づくりの基本理念

静岡県の魅力と活力を継承する、持続可能な集約連携型都市づくり

3 都市づくりの目標

- ・都市づくりの基本理念に即して、多様で広範囲にわたる都市づくりを長期的視点に立って推進していくため、本県の都市づくりの目標を「集約連携型都市構造の構築」、「安全・安心な都市空間の形成」、「脱炭素社会の形成」、「質の高い都市空間・活動の確保」、「先進技術や民間活力の導入」、「自然環境と農林漁業環境の保全」という6つのテーマで設定するものとする。

目標1 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）

- ・人口減少・少子高齢化が進む社会においても各都市が魅力と活力を維持し、既存ストックや地域資源等を有効に活用することで、誰もが安心して暮らしやすく、効率的・効果的な都市経営ができるよう、都市機能と居住を集約し、ネットワークを再編してそれぞれをつなぐ、集約連携型の都市構造の実現を目指す。
- ・都市間・地域間を結ぶ公共交通ネットワークの強化、ラストワンマイルの次世代モビリティの導入・普及、歴史・文化・観光資源を活かした地域間の交流ネットワークの形成を通じて、人々が活発に行き交い、地域が様々な形につながる都市構造の実現を目指す。

目標2 大規模な自然災害に対応できる都市づくり（安全・安心な都市空間の形成）

- ・頻発化・激甚化する災害に対応するため、流域治水の推進を図り、広域的・総合的な防災対策を進め、災害時に被害を防止・軽減できる都市構造の実現を目指す。
- ・防災先進県として防災対策の推進や防災意識の向上に取り組んできた実績を継承し、近年明らかになった災害リスクや想定外の災害が起こる可能性を踏まえ、防災・減災による災害に強い市街地の形成に加え、どのような災害が発生しても対応できるよう復興事前準備に取り組むなど被災後の速やかな復興への対応力強化、災害に強い市街地の形成を目指す。

目標3 環境負荷の小さな都市づくり（脱炭素社会の形成）

- ・集約連携型都市構造の形成を通じて、郊外部の豊かな自然環境を保全しつつ、都市機能の集約・交通体系の再構築等により、交通機関の効率化と移動距離の短縮を図り、エネルギー利用効率の向上、温室効果ガス排出量の減少等、カーボンニュートラルな都市を目指す。
- ・都市内の農地や緑地の保全と緑化の推進等により、温室効果ガス吸収源対策と熱環境改善が期待できるグリーンインフラの実装を目指す。
- ・土地利用や景観に配慮し、再生可能エネルギー発電設備を適切に導入することにより、エネルギーを地産地消し、持続可能な都市を目指す。

目標4 快適な都市空間と機能的な都市活動を確保する都市づくり

(質の高い都市空間・活動の確保)

- ・ 街路空間、公園、緑地など多様な機能を有するオープンスペースを柔軟に活用し、質の高い都市空間の形成を目指すとともに、まちなかに人々の賑わいを創出するため、「人」中心のウォーカブルな空間の形成を進める。
- ・ 首都圏・中京圏への近接性、豊かな自然環境や景観といった本県の特徴を活かし、地域の特性に応じて、居住の場、働く場、憩いの場といった様々な機能を備えた空間を確保することで、多様な暮らしが可能となる都市を目指す。
- ・ 本県の強みである既存産業の維持・活性化に加え、成長が期待される先端産業等の育成、新しい産業活動の創出を通じ、雇用・活力を確保できる産業構造の確立を目指す。

目標5 高度なサービスを提供する次世代型都市づくり (先進技術や民間活力の導入)

- ・ 人口が減少しても、都市のサービス水準を維持しながら、インフラの維持管理コストを抑えるため、自治体DX・まちづくりDXの推進によって次世代型都市へのイノベーションを進める。
- ・ 都市空間へのICT・IoT・AIの導入促進、メタバースの活用等を通じて、自宅で仕事や買い物など様々な活動ができ、地方においても大都市圏や海外とつながることを可能にすることで、新たな付加価値を生み出す都市を目指す。
- ・ 住民等のニーズやアイデアにきめ細かく対応するため、住民・地域・事業者等が自ら整備・運営にあたるエリアマネジメント活動を積極的に支援するほか、公民連携による都市づくり領域の拡大を図るなど、多様な主体と信頼関係を構築しながら、協働・連携し合う都市を目指す。

目標6 豊かな自然・農林漁業と共生する都市づくり (自然環境と農林漁業環境の保全)

- ・ 豊かで美しい自然環境の保全、各地域で様々に培われてきた歴史・文化の継承により、本県特有の魅力・個性を高めるとともに、水や緑が連続する空間や拠点の形成により、自然と歴史・文化が共生・調和した美しい都市空間の形成を目指す。
- ・ 都市の周辺部・郊外部における無秩序な開発を抑制し、優良な農地及び森林の保全を図りつつ、都市と農山漁村の交流を推進し、地域間の相互理解・連携を強化することで、自然環境と共生した魅力的な都市郊外部及び農山漁村の再構築を目指す。

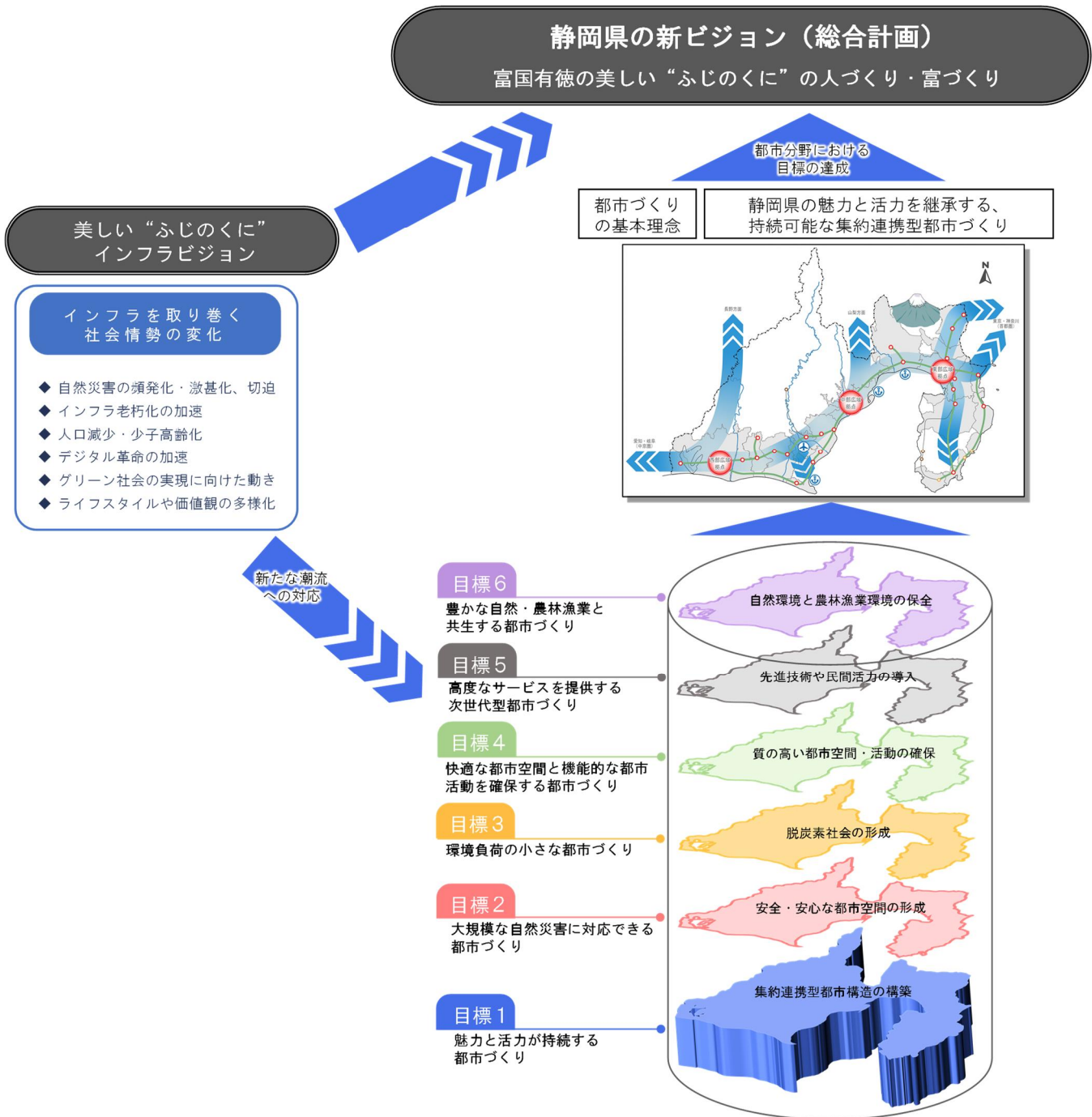


図 1-3-1 総合計画と都市づくりの基本理念・目標との関係

4章 静岡県が目指す将来都市構造

- ・ 3章で掲げた都市づくりの目標を実現していくために、4章では、本県が目指すべき将来都市構造の考え方とその具体的なイメージを明らかにする。

1 静岡県における将来都市構造の考え方

(1) 静岡県が目指す都市の姿

- ・ 本県は、我が国の東西方向の国土軸上において、東京及び名古屋という大都市圏の中間に位置し、伊豆、駿河、遠江の国制の時代から続く東部地域・中部地域・西部地域が骨格的な都市圏を構成している。
- ・ 城下町や宿場町など古くから形成されてきた都市を中心に、各都市において計画的な整備・開発を続けてきたが、その一方で郊外部における低密度な市街地拡散、さらに中心市街地等における空洞化も進み、人口減少がさらに進む過程において、各都市における持続可能性が懸念されるようになっている。
- ・ 本県が目指す「集約連携型都市構造」は、単に都市機能や居住地を一定範囲に集約するだけの固定的な都市モデルではなく、利便性と快適性、そして安全性を備えた質の高い都市空間を形成し、その都市空間を持続的かつ効果的に運営することを目的に、時代の変化や技術の変化に応じて継続的に都市空間を育て続けていく都市モデルである。
- ・ また、「集約連携型都市構造」では、都市機能及び居住を集約化する「拠点」の形成と併せて、これら拠点間、そして拠点と周辺市街地とを「連携軸」で結ぶことを重視している。さらに「集約連携型都市構造」は、都市内だけで完結するものではなく、都市と農山漁村が、それぞれの魅力と強みを最大限に発揮できるようにするための都市構造である。
- ・ 人口増加時代には急激で画一的な市街地の拡大が進み、その後の人口減少時代への転換期では低密度な市街地の拡散が進んだが、今後は、「集約連携型都市構造」への転換を進めていく中で、人を中心とし、人と人を結びつける都市を目指すものとする。

(2) 静岡県における集約と連携の考え方

- ・ 本県が目指す「集約」とは、特定の拠点だけに人口や都市機能を全て移転・集中させることではなく、拠点以外の地域や郊外部の集落を切り捨てることでもない。「集約」とは、市街地の拡散を抑制し、長い歴史をかけて整備してきた市街地内に居住空間や都市機能を集めることであり、都市の規模や特性に応じて様々な機能を持つ拠点を適正に配置・形成することである。
- ・ また、本県が目指す「連携」とは、拠点と拠点、拠点と周辺地域とを結ぶ公共交通等のネットワークを確保することであり、この「連携」を通じて地域格差を少なくし、各地域の活力や魅力が創出されることを目指すものである。

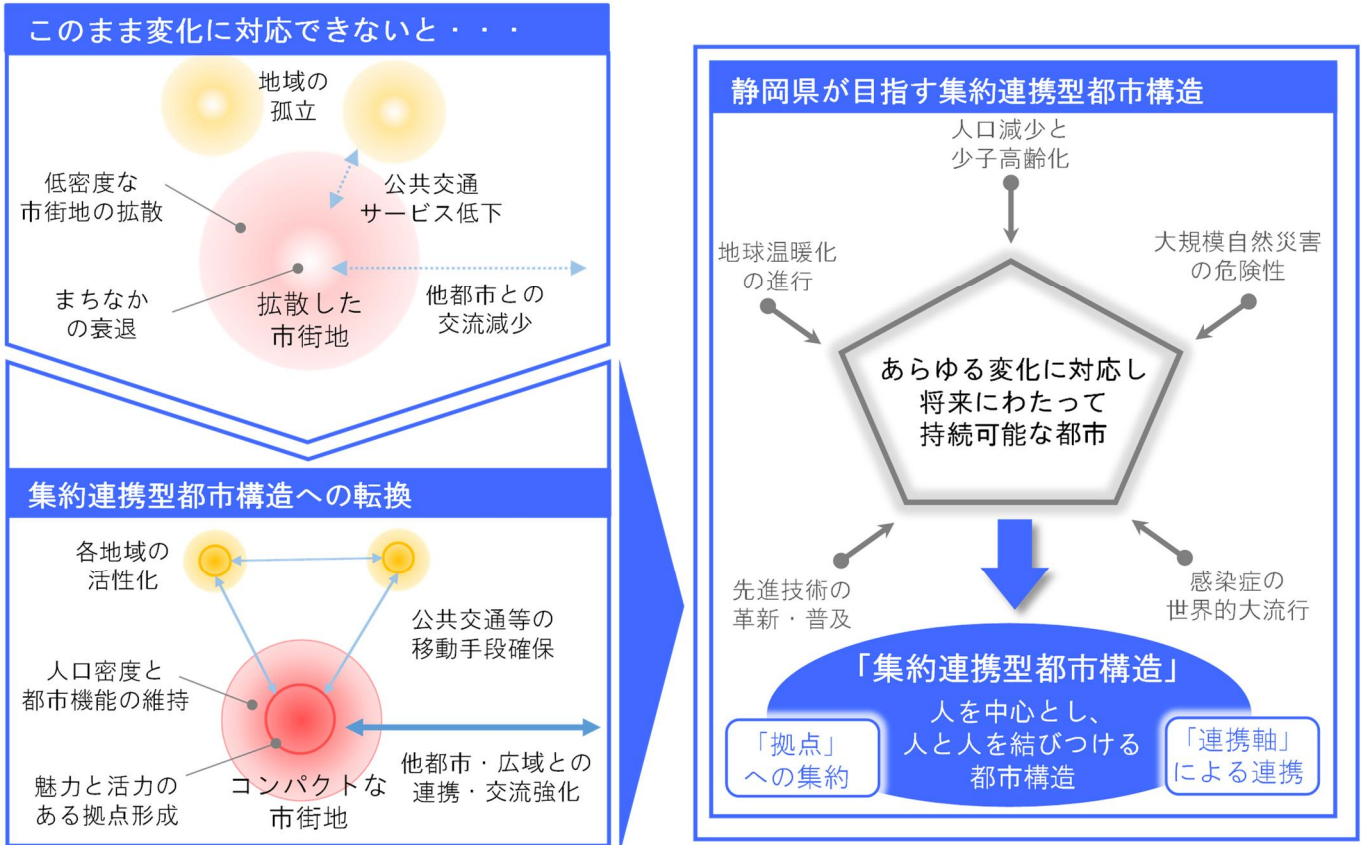


図 1-4-1 集約連携型都市構造のイメージ

2 静岡県が目指す将来都市構造

(1) 拠点の配置

- ・本県の都市構造における「拠点」は、広域都市圏、各都市のレベルで必要となる都市機能を集約するエリアを表すものであり、県全体の都市構造では「広域拠点」、「都市拠点」の2種類の拠点を配置する。
- ・都市内の都市構造において、「地域拠点」、「生活拠点」、「産業拠点」、「観光拠点」は、各都市の実態を踏まえて検討し、市町マスタープラン等において配置するものとする。

① 広域拠点

- ・「広域拠点」は、県全体として必要とする都市機能を集積する拠点であり、東西方向と南北方向の広域交通ネットワークの結節点に配置することで、首都圏・中京圏等との広域連携を担うとともに県土全体の中核を担う拠点として位置づける。
- ・広域拠点では、鉄道・バス等の交通結節点機能のほか、国・県等の行政機能、大規模商業施設や商店街等の商業機能、一般病院等の医療機能、専門学校や高等専門学校等の教育機能等の集積・集約を誘導し、周辺都市と一体となって各種都市活動を展開する拠点を目指すものとする。

② 都市拠点

- ・「都市拠点」は、各都市の都市活動に必要な都市機能を集積する拠点であり、各都市における中心市街地等の形成経緯やこれまでの都市計画上の位置づけ等を考慮して配置することで、都市内全域に対して都市機能を効果的・効率的に提供する拠点として位置づける。
- ・都市拠点では、鉄道・バス等の交通結節点機能のほか、市町の行政機能、中心市街地にふさわしい商業機能、一般病院・診療所等の医療機能、その他、教育機能・福祉機能等の集積・集約を誘導し、都市の魅力と活力を牽引する拠点を目指すものとする。

③ 地域拠点

- ・「地域拠点」は、都市拠点だけでは十分にカバーできない場合に都市拠点を補完するために配置する拠点であり、各都市の市街地の広がりやネットワークの配置、既存の都市機能の集積等を考慮して位置や箇所数を検討し、都市拠点を補完するために配置するものとする。
- ・地域拠点は、身近な生活圏で必要とする都市機能を集積する拠点であり、合併前の旧市町村の中心地、主要な鉄道駅や旧城下町・旧宿場町周辺などに配置することが考えられる。なお、地域拠点においては、都市機能の集積と併せて居住人口の維持を図ることが必要となるため、原則として市街化区域又は用途地域内に配置するものとする。

④ 生活拠点

- ・「生活拠点」は、住民の日常生活に必要な小中学校やコミュニティ施設の配置状況等を考慮して位置や箇所数を検討し、郊外部の既存集落のコミュニティや生活利便性を維持するために配置する。
- ・生活拠点は、市街地内の都市拠点や地域拠点と連携しながら成立する拠点であるため、生活拠点単独に必要な都市機能を維持するのではなく、公共交通等による移動手段の確保、移動サービスの巡回等により、効率的・効果的な都市機能の維持を目指す必要である。
- ・また、生活拠点は、市街化調整区域、用途白地地域または都市計画区域外の既存集落に配置されることが想定されるが、過度な投資や無秩序な開発につながらないよう、地域住民の手で維持可能な「小さな拠点」として配置することが必要である。

⑤ 産業拠点

- ・「産業拠点」は、工場、物流施設、研究施設等の産業系施設の集積状況や整備計画等を考慮して位置や箇所数を検討し、産業系施設の操業環境の維持向上と周辺環境との調和・共生を図るために配置する。
- ・産業拠点は、工業団地、物流団地、コンビナート、一団の工業系用途地域などに配置することが考えられる。

⑥ 観光拠点

- ・「観光拠点」は、多くの観光客を呼び込む観光施設や観光資源の立地状況や整備計画等を考慮して位置や箇所数を検討し、周辺地域と一体となった観光地らしい空間・景観を形成するために配置する。
- ・観光拠点は、各都市の代表的な観光資源に配置することが想定されるが、都市構造に与える影響や、鉄道駅・IC等や他の拠点とのネットワーク等を考慮して、拠点にふさわしい機能を持つ観光資源を対象にすることが必要である。

(2) 連携軸の配置

- ・「連携軸」は、県土、広域都市圏、各都市のレベルで都市間・拠点間をつなぐネットワークを表すものであり、県の都市構造では「広域連携軸」、「都市連携軸」を配置する。
- ・「地域連携軸」や産業拠点や観光拠点をつなぐネットワークは、各都市の実態を踏まえて配置を検討し、市町マスタープラン等において配置するものとする。

① 広域連携軸

- ・「広域連携軸」は、県内外、東中西部の3つの広域拠点間、伊豆半島等を結ぶ県の骨格的な連携軸であり、国土レベルの移動や物流等の観点からも重要な役割を担う連携軸である。
- ・東西方向の連携軸は、東海道新幹線、東海道本線、東名・新東名高速道路、国道1号が担い、南北方向の連携軸は、三遠南信自動車道、中部横断自動車道、伊豆縦貫自動車道、金谷御前崎連絡道路等が担うものとする。
- ・また、富士山静岡空港、清水港、田子の浦港、御前崎港により県外、さらに国外へのネットワークを広げ、連携軸の機能強化を図る。

② 都市連携軸

- ・「都市連携軸」は、広域連携軸を補完し、広域拠点を持つ都市と周辺の都市間を結ぶ連携軸として位置づける。
- ・幹線道路及び鉄道・路線バス等の基幹的公共交通によって結ばれる連携軸であり、平時においては広域的な都市機能へのアクセスによって都市間の連携や交流を支える機能を担い、災害時においては都市間の分断防止や迅速な復旧活動を支援する機能を担うものとする。

③ 地域連携軸

- ・都市連携軸を補完し、地域・生活拠点から都市拠点等の上位拠点への連絡、周辺の地域拠点間の連絡のために設定する連携軸であり、各都市の拠点配置状況やネットワーク形成状況等を考慮して配置を検討する。
- ・地域連携軸は、幹線道路以外に、鉄道・路線バス等の基幹的な公共交通やコミュニティバスやデマンドバス等の補完的な公共交通によって結ばれることを基本に配置することが考えられる。

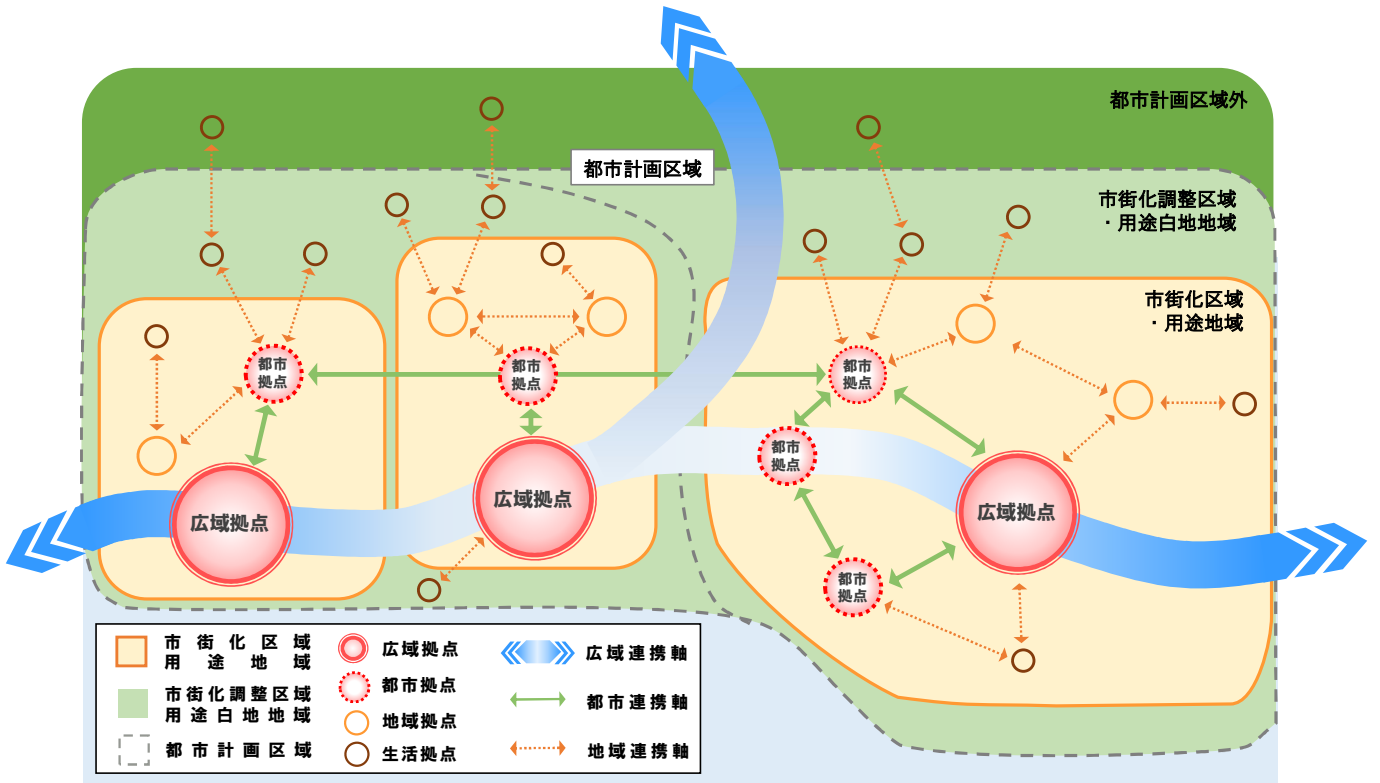


図 1-4-2 将来都市構造のイメージ

(3) 郊外部の土地利用

- ・本県の都市構造では、県土全体を都市的な土地利用とそれ以外の土地利用とに大きく区分することで、将来の土地利用や規制誘導の基本的方向性を共有することとし、郊外部の土地利用を「農業共生地域」、「森林共生地域」、「自然共生地域」の3つに区分するものとする。

① 農業共生地域

- ・「農業共生地域」は、市街地を形成する地域の周辺に広がる農地等によって構成される地域であり、市街地の拡散を抑制する一方で、安定的な農産物生産、持続的な農業経営のために農地及び集落環境の整備・保全を図る地域である。
- ・農業共生地域では、農業生産基盤の整備、優良農地の保全、農用地の利用集積及び効率的な農地利用の促進を図るとともに、集落における居住環境の保全や生活利便性の改善を図るものとする。

② 森林共生地域

- ・「森林共生地域」は、農業共生地域の背後地に広がる森林によって構成される地域であり、適切な森林の保全と計画的な森林の整備や森林資源の活用を図る地域である。
- ・森林共生地域では、森林が持つ土砂災害防止機能や水源涵養機能等の多面的機能が損なわれることがないように、無秩序な開発を防ぐとともに、計画的な森林整備により森林資源の循環利用を図る。また、CO2の森林吸収源確保や生物多様性保全の観点から、企業などの社会貢献活動も取り入れた整備を図るものとする。

③ 自然共生地域

- ・「自然共生地域」は、富士山、南アルプス、駿河湾、浜名湖、伊豆半島の海岸線等、本県内でも特に貴重な自然環境が残る地域であり、周辺地域と一体的に保全又は保護を図る地域である。
- ・自然共生地域では、都市的土地利用による自然環境への負荷を減らし、生態系の維持に配慮しながら野生動植物の生息・生育場所の保全又は保護を図るものとする。

(4) 静岡県の将来都市構造図

・集約連携型都市構造を踏まえた将来都市構造図を示す。

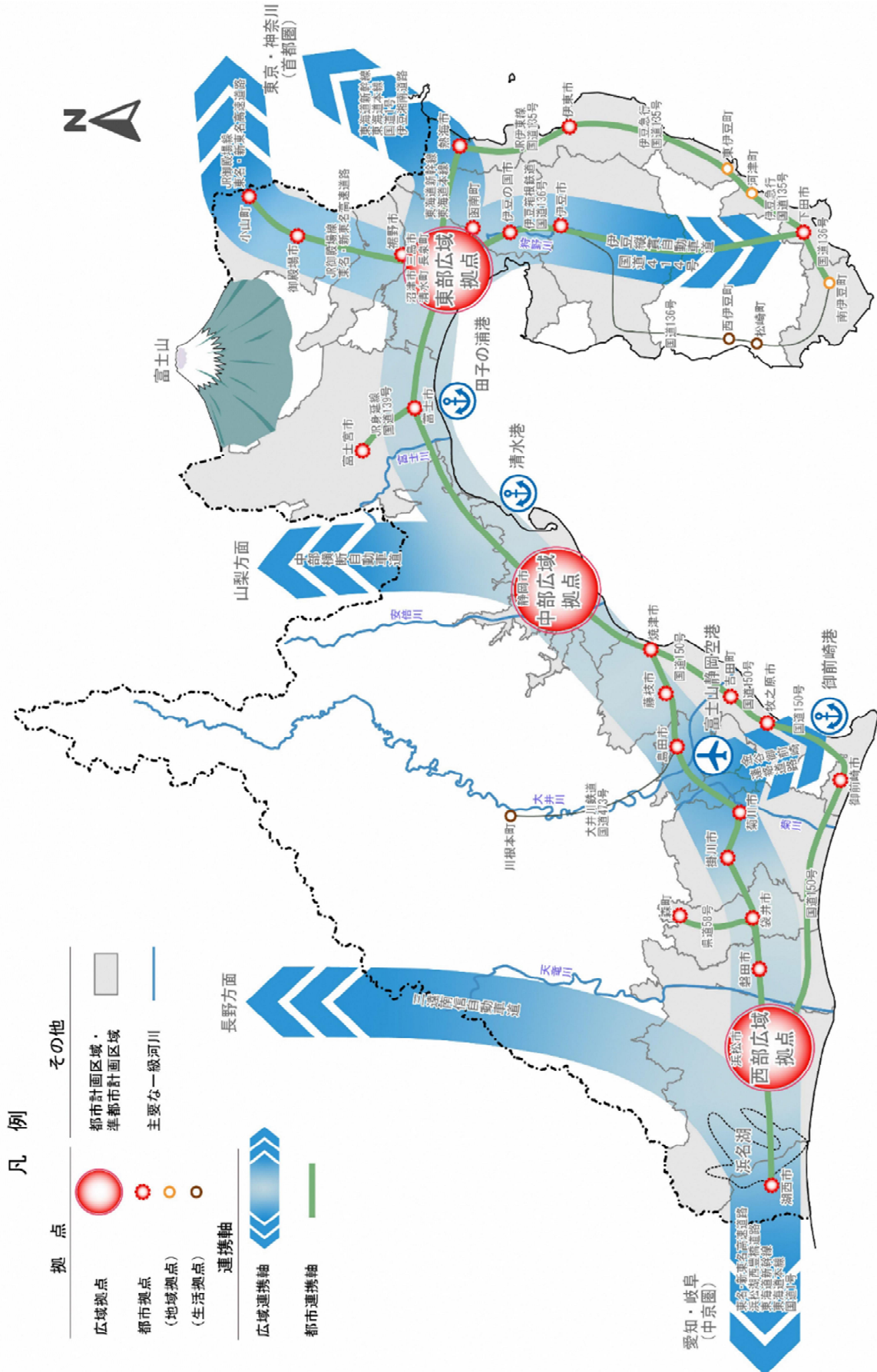


図 1-4-3 静岡県の将来都市構造図

(5) 拠点と連携軸の設定方法について

1) 広域拠点と都市拠点の設定方法

① 拠点候補地となる地区の抽出

- 令和3年3月策定の都市計画区域マスタープランで明示された拠点のうち、産業拠点や観光拠点等を除く全94地区を対象に、一般的な徒歩圏[※]とされる半径800mの範囲を「広域拠点」と「都市拠点」の候補地とした。

※：国土交通省「都市構造の評価に関するハンドブック」より

表 1-4-1 市町別の都市計画区域マスタープランの拠点数（令和3年3月策定ベース）

	都市拠点	地域拠点	複合拠点	合計		都市拠点	地域拠点	複合拠点	合計
静岡市	3	3	0	6	伊豆市	1	4	0	5
浜松市	1	4	0	5	御前崎市	1	1	0	2
沼津市	1	3	2	6	菊川市	1	2	0	3
熱海市	1	0	0	1	伊豆の国市	1	3	0	4
三島市	1	4	0	5	牧之原市	1	1	1	3
富士宮市	1	0	0	1	東伊豆町	0	2	0	2
伊東市	1	0	0	1	河津町	0	1	0	1
島田市	1	3	0	4	南伊豆町	0	1	0	1
富士市	2	1	0	3	松崎町	-	-	-	-
磐田市	1	7	0	8	西伊豆町	-	-	-	-
焼津市	1	2	0	3	函南町	1	1	0	2
掛川市	1	2	0	3	清水町	1	0	0	1
藤枝市	1	2	0	3	長泉町	1	2	0	3
御殿場市	1	1	0	2	小山町	1	3	0	4
袋井市	1	3	0	4	吉田町	1	0	0	1
下田市	1	0	0	1	川根本町	-	-	-	-
裾野市	1	1	0	2	森町	1	0	0	1
湖西市	1	2	0	3	総計	32	59	3	94

注：全域が都市計画区域外の松崎町、西伊豆町、川根本町は拠点性評価の対象に加えていないが、県土全体の土地利用の基本的方向性を共有する観点から、将来都市構造図には拠点と連携軸を明示した。

② 評価指標

- 広域拠点及び都市拠点の定義を踏まえ、拠点に求められる都市機能と交通機能のそれぞれについて下記のような指標を設定し、定量的な評価を行った。

表 1-4-2 拠点に対する評価指標

大分類	小分類	指標	評価方法	出典
都市機能	居住	人口密度(人/ha)	偏差値に変換して加点	R2 国勢調査小地域別集計
	業務	従業者密度(人/ha)	偏差値に変換して加点	H28 経済センサス小地域別集計
	商業	大型小売店(1,000m ² 以上)立地数	偏差値に変換して加点	大規模小売店舗総覧 2023
	文化・教育	建物立地数	偏差値に変換して加点	静岡県都市計画基礎調査 建物用途別現況 (R3年度)
	医療	病院(200床以上)の立地数	1つ5点で加点	国土数値情報 医療機関データ (R2年度)
	行政	建物立地数	偏差値に変換して加点	静岡県都市計画基礎調査 建物用途別現況 (R3年度)
交通機能	鉄道	主要駅乗降客数	偏差値に変換して加点	静岡県統計年鑑 (R2年度)
	バス	バス停の数	1つ1点で加点	国土数値情報 バス停留所データ (H22年度)
	高速道路	ICの数	1つ5点で加点	国土数値情報 高速道路時系列データ (R2年度)

- 各指標の評価を以下の式のように合算することで、現行の都市計画区域マスタープランの拠点94地区の機能集積状況を「拠点評価得点」として算出した。

$$\text{拠点評価得点} = \underbrace{\text{人口密度偏差値} + \text{従業者密度偏差値} + \text{大型小売店偏差値} + \text{文化教育建物偏差値} + \text{行政建物偏差値} + \text{病院} \times 5 \text{点}}_{\text{都市機能に関する指標}} + \underbrace{\text{乗降客数偏差値} + \text{バス停} \times 1 \text{点} + \text{IC} \times 5 \text{点}}_{\text{交通機能に関する指標}}$$

図 1-4-4 拠点評価得点の計算方法

③ 評価結果に基づく拠点配置

- 拠点評価得点に基づき現行の都市計画区域マスタープランの拠点94地区を評価した結果を踏まえ、評価得点が高い地区に広域拠点を配置した。また、都市拠点は各市町の候補地の中で評価得点が高い地区に配置した。

表 1-4-3 広域拠点と都市拠点の一覧

都市計画区域	拠点区分	市町名	拠点名	
南伊豆	地域拠点	南伊豆町	南伊豆町役場周辺	
下田	都市拠点	下田市	JR 伊豆急行線伊豆急下田駅周辺	
河津	地域拠点	河津町	JR 伊豆急行線河津駅周辺	
東伊豆	地域拠点	東伊豆町	JR 伊豆急行線伊豆稲取駅周辺	
伊東	都市拠点	伊東市	JR 伊東線伊東駅周辺地区	
熱海	都市拠点	熱海市	JR 東海道線熱海駅、熱海市役所及び熱海港の周辺	
伊豆	都市拠点	伊豆市	JR 伊豆箱根鉄道駿豆線善修寺駅・市役所周辺	
田方広域	都市拠点	伊豆の国市	JR 伊豆箱根鉄道駿豆線伊豆長岡駅周辺地区	
	都市拠点	函南町	函南町役場周辺	
御殿場	都市拠点	御殿場市	JR 御殿場線御殿場駅周辺	
小山広域	都市拠点	小山町	JR 御殿場線駿河小山駅周辺	
裾野	都市拠点	裾野市	JR 御殿場線裾野駅周辺	
東駿河湾広域	東部広域拠点	広域拠点	三島市	JR 東海道線三島駅周辺
		広域拠点	沼津市	JR 東海道線沼津駅周辺
		都市拠点	清水町	清水町役場周辺
		都市拠点	長泉町	JR 御殿場線下土狩駅周辺
岳南広域	都市拠点	富士市	JR 東海道線富士駅周辺	
		富士宮市	JR 身延線富士宮駅周辺	
静岡	中部広域拠点	広域拠点	静岡市	JR 東海道線静岡駅周辺
		都市拠点	静岡市	JR 東海道線清水駅周辺
		都市拠点	静岡市	JR 東海道線東静岡駅周辺
志太広域	都市拠点	焼津市	JR 東海道線焼津駅周辺から焼津漁港周辺	
		藤枝市	JR 東海道線藤枝駅周辺	
島田	都市拠点	島田市	JR 東海道線島田駅周辺	
榛南・南遠広域	都市拠点	吉田町	吉田町役場周辺	
		牧之原市	牧之原市役所榛原庁舎周辺	
		御前崎市	御前崎市役所周辺	
東遠広域	都市拠点	掛川市	JR 東海道線掛川駅周辺	
		菊川市	JR 東海道線菊川駅周辺	
中遠広域	都市拠点	袋井市	JR 東海道線袋井駅周辺	
		森町	天竜浜名湖鉄道遠州森駅周辺	
磐田	都市拠点	磐田市	JR 東海道線磐田駅周辺	
浜松	西部広域拠点	広域拠点	浜松市	JR 東海道線浜松駅周辺
都市拠点		湖西市	JR 東海道線鷺津駅周辺	

2) 広域連携軸と都市連携軸の設定方法

① 連携軸と拠点の関係

- ・広域連携軸は県内外を結ぶ骨格的な連携軸であり、3つの広域拠点間を結ぶ他、県外にも接続された連携軸であることが求められる。また、都市連携軸は広域拠点と各都市の都市拠点との間を結ぶ連携軸であることが求められる。

表 1-4-4 広域連携軸及び都市連携軸と拠点の関係

種類	役割	拠点との関係	県外との接続
広域連携軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 県の骨格的な連携軸 ・ 国土レベルの移動や物流等も担う 	広域拠点 ⇔ 広域拠点	あり
都市連携軸	<ul style="list-style-type: none"> ・ 広域連携軸を補完 ・ 平時は広域的な都市機能へのアクセスにより都市間の連携や交流を支える ・ 災害時には都市間の分断防止や迅速な復旧活動を支援 	広域拠点 ⇔ 都市拠点	なし

② 連携軸の候補となる路線

- ・広域連携軸と都市連携軸の役割から、軸の候補となる路線は下表のようになる。これらの路線のうち、広域拠点間または広域拠点から県外までを結ぶ路線、県の骨格的な路線を広域連携軸として設定する。また、広域拠点と都市拠点の間を結ぶもので、かつ当該拠点のある市町から一定の通勤通学流動^{*}が認められる路線を都市連携軸として設定した。

^{*}ある市町から通勤通学の移動が発生している周辺市町を通勤通学人数の多い順に並び替えたときに、上位2市町までに含まれる市町に対して連携軸を設定。(データ出典：令和2年国勢調査)

表 1-4-5 広域連携軸及び都市連携軸の候補となる路線

分類	路線の種類	出典
鉄道網	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 新幹線 ・ JR 在来線 ・ その他私鉄、第三セクター等 	国土数値情報鉄道データ (R2 年度)
広域道路網	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高規格道路 ・ 一般広域道路 	新広域道路交通計画 (R3. 3)
緊急輸送路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 第1次緊急輸送路 ・ 第2次緊急輸送路 	静岡県緊急輸送路図 (R4. 6)

③ 条件に基づく連携軸配置

・それぞれの条件を満たす路線を下表のように広域連携軸及び都市連携軸として設定した。

表 1-4-6 広域連携軸の一覧

種類	路線の種類	路線の種類	拠点との関係
広域連携軸	東海道新幹線	鉄道網	県外（中京圏）～
	東海道本線	鉄道網	西部広域拠点～
	東名高速道路 新東名高速道路	高規格道路 第1次緊急輸送路	中部広域拠点～ 清水港～
	国道1号	一般広域道路 第1次緊急輸送路	田子の浦港～ 東部広域拠点～ 県外（首都圏）
	浜松湖西豊橋道路	高規格道路	西部広域拠点～ 県外（中部圏）
	三遠南信自動車道	高規格道路 第1次・第2次緊急輸送路	西部広域拠点～ 県外（長野方面）
	中部横断自動車道	高規格道路 第1次緊急輸送路	中部広域拠点～ 県外（山梨方面）
	伊豆縦貫自動車道	高規格道路 第1次緊急輸送路	東部広域拠点～ 下田都市拠点
	伊豆湘南道路	高規格道路	東部広域拠点～ 県外（首都圏）
	金谷御前崎連絡道路	高規格道路 第1次緊急輸送路	富士山静岡空港～ 御前崎港

表 1-4-7 都市連携軸の一覧

種類	路線の種類	路線の種類	拠点との関係
都市連携軸	東海道新幹線	鉄道網	湖西都市拠点～
	東海道本線	鉄道網	熱海都市拠点
	東名高速道路 新東名高速道路	高規格道路 第1次緊急輸送路	湖西都市拠点～ 小山都市拠点
	国道1号	一般広域道路 第1次緊急輸送路	湖西都市拠点～ 東部広域拠点
	国道150号	第1次・第2次緊急輸送路	西部広域拠点～ 御前崎都市拠点～ 焼津都市拠点
	県道58号	第2次緊急輸送路	袋井都市拠点～ 森町都市拠点
	JR身延線	鉄道網	富士都市拠点～ 富士宮都市拠点
	国道139号	一般広域道路 第1次緊急輸送路	
	JR伊東線	鉄道網	熱海都市拠点～ 伊東都市拠点
	伊豆急行	鉄道網	伊東都市拠点～ 下田都市拠点
	国道135号	第1次緊急輸送路	熱海都市拠点～ 下田都市拠点
	国道136号	第1次緊急輸送路	下田都市拠点～ 南伊豆地域拠点 函南都市拠点～ 伊豆都市拠点
	JR御殿場線	鉄道網	東部広域拠点～ 小山都市拠点
	伊豆箱根鉄道	鉄道網	東部広域拠点～ 伊豆都市拠点
	伊豆縦貫自動車道	高規格道路 第1次緊急輸送路	東部広域拠点～ 下田都市拠点
	国道414号	第1次緊急輸送路	伊豆都市拠点～ 下田都市拠点

5章 都市づくりの戦略

- ・ 3章で掲げた都市づくりの目標を実現していくためには、施策や事業を個別に進めるのではなく、都市計画分野以外も含めた多方面の分野から、多様な主体が目標に即した具体的行動を取ることが重要であり、そのための戦略が必要となる。
- ・ このため、5章では、6つの目標の実現に向けて、今後本県が推進する12の都市づくりの戦略を設定する。

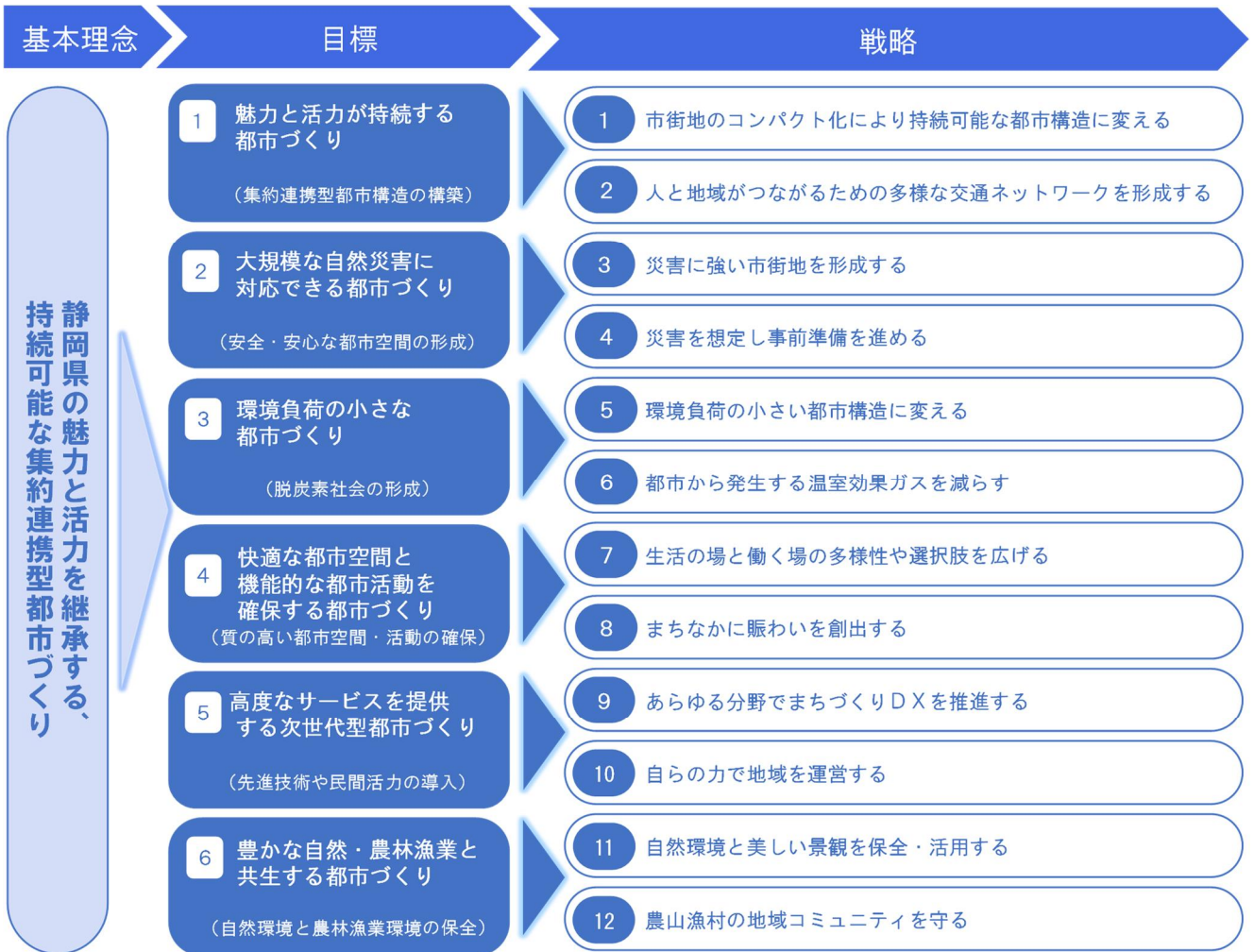


図 1-5-1 都市づくりの目標実現に向けた都市づくりの戦略

1 魅力と活力が持続する都市づくり（目標1）

戦略1 市街地のコンパクト化により持続可能な都市構造に変える

人口減少・少子高齢化が進み、既存インフラの維持更新に係る費用が増大する中、持続可能な都市構造に変えていくためには、非効率・無秩序な市街地の拡散を抑制する一方で、市街地内、特に拠点エリアへの都市機能と居住の集約化を進める必要があることから、区域区分をはじめとする従来の都市計画制度に加え、立地適正化計画による各種制度・事業を活用するため、以下のような施策を展開する。

1-1 低密度化・非効率化につながる市街地の拡大を抑制する

- ・コンパクトな市街地形成に貢献してきた線引き制度を都市計画制度の根幹として今後も活用し、非線引き都市計画区域においては、代替の制度運用によって適切なコントロールに努める。
- ・都市計画区域外や用途白地地域などの土地利用規制が緩い地域において、新たな開発が行われる可能性がある場合、都市計画区域の拡大や準都市計画区域の指定、用途地域や特定用途制限地域などの指定によって、土地利用の適正な規制・誘導を図る。

1-2 立地適正化計画により居住と都市機能の集積を誘導する

- ・住宅をはじめ、商業・業務機能、医療・福祉機能など民間が設置する施設の立地誘導を進めるには、住民や事業者の合意形成のもとで誘導すべき範囲を定めること、そして、誘導すべき範囲に立地することのメリットを示すことが必要である。
- ・このため、都市計画マスタープラン等で将来都市構造を明確にし、立地適正化計画によって都市機能と居住の集積を誘導するという仕組みを各都市で確立するとともに、都市構造の変化に応じて段階的に誘導区域や誘導施設、誘導施策を柔軟に見直す。
- ・特に、市街地内の空き地や空き家については、都市機能又は居住の立地の受け皿として活用できるように、発生・分布状況の把握、所有者と活用者とのマッチングなど、公民連携による有効活用を促進する。

1-3 都市の施設やインフラの計画的な維持管理・更新及び再編を進める

- ・公共施設等総合管理計画やインフラ長寿命化計画等の策定・運用を通じて、都市内の各種公共施設やインフラの計画的かつ効率的な維持管理・更新及び再編を進める。
- ・これら施設・インフラに対する重点投資配分のあり方を示すため、将来にわたって維持すべき市街地、将来にわたって多くの都市機能や居住を誘導する区域における施設・インフラの整備水準を明らかにすることを検討する。
- ・また、行政が所有する公的不動産についても、老朽化した施設の集約化・再配置を通じて、効率的な運営を図るほか、民間事業者の資金・アイデア等により跡地を利活用するなど、公民連携による有効活用を検討する。

戦略2 人と地域がつながるための多様な交通ネットワークを形成する

拠点エリアを中心としたコンパクトな市街地を形成していく一方で、拠点エリア周辺市街地や郊外部において、利便性・地域活力を低下させず、また拠点エリアの利便性を享受できる必要があることから、既存の交通ネットワークを活用するだけでなく、多様な輸送資源の最大限の活用や先端技術を活用した新たなモビリティネットワークを導入するため、以下のような施策を展開する。

2-1 広域連携軸を補完する各種交通ネットワークを強化する

- ・陸・海・空の交通手段が円滑に連結した広域交通ネットワークの構築に向けて、都市拠点、地域拠点等の拠点エリアから、高規格幹線道路、港湾、空港に短時間で移動できるアクセス道路の整備を進める。
- ・また、都市連携軸や地域連携軸を構成する都市計画道路については、広域連携軸を補完し、各都市間又は拠点間を連絡する重要な路線と位置づけ、今後も整備を推進する。

2-2 持続可能な公共交通網の維持・再構築を進める

- ・策定中の「ふじのくに地域公共交通計画」と整合を図りながら、拠点エリア周辺市街地や郊外部から拠点へとアクセスする鉄道、路線バスの維持及び利便性向上を図るとともに、地域密着型の公共交通に関しても、中心市街地を起終点とするなど、中心市街地に人々を引きつけるためのルート設定を検討する。
- ・また、鉄道駅やバスターミナル等の交通結節点における乗換利便性の向上を図るとともに、結節点周辺において施設の集積や回遊性の高い空間を整備することにより、公共交通を利用する来街者の増加・幹線系統の路線維持を図る。

2-3 次世代モビリティなど多様な交通手段の導入・普及を進める

- ・鉄道、路線バスなどの基幹的な公共交通以外に、スクールバスや企業の送迎バスなど、多様な輸送資源を最大限活用するとともに、自動運転技術も活用したコミュニティバス、デマンドバスなど、地域密着型の補完的な公共交通を確保し、市街地でも郊外部でも、自家用車を利用しなくても生活できる日常生活圏を形成する。
- ・また、自宅からバス停や鉄道駅を結ぶラストワンマイルの交通手段確保を重視し、超小型電気自動車等のパーソナルモビリティやサブスクタクシーの開発・普及と併せて、これら次世代モビリティの運行・利用を前提としたインフラ整備に取り組む。

2 大規模な自然災害に対応できる都市づくり（目標2）

戦略3 災害に強い市街地を形成する

大規模な自然災害が発生しても被害を最小限に食い止めるには、都市が抱える災害リスクを適切に把握し、そのリスクを考慮して都市構造、市街地形態を変えていく必要があることから、都市計画制度を活用した規制・誘導や都市施設の整備・強化に加え、一つの都市の枠組みを超えた広域的な防災対策を総合的に進めるため、以下のような施策を展開する。

- #### 3-1 災害リスクを再確認し、リスクを最小限にするために適切な規制・誘導を行う
- ・災害の頻発化・激甚化により、災害ハザードエリアが随時更新されていることから、最新の災害ハザードエリアを把握し、都市構造や土地利用等について随時見直しを行う。
 - ・災害ハザードエリアのうち、現時点で市街地になっていないエリアについては、災害関連法に基づく規制に加え、必要に応じて都市計画制度による立地規制や建築物の構造規制を導入する。
 - ・一方、既に市街地になっているエリアについては、災害ハザードマップの周知や居住誘導区域外とすることで新たな住宅立地を抑制するほか、必要に応じて住居系建築物の立地を制限する用途地域や地区計画等の導入を検討する。
- #### 3-2 居住エリアにおける防災・減災対策を重点的に進める
- ・自然災害リスクが高い市街地等において、防災・減災に寄与する河川、海岸、砂防、下水道等の施設整備・改修を踏まえつつ、将来の居住・都市機能等の配置を計画的に進める。
 - ・地震に伴う火災への脆弱性が指摘されている密集市街地においては、建築物の耐震化・不燃化を引き続き進めるとともに、人口減少や都市構造の転換に伴い発生する低未利用地や遊休地を活用して延焼遮断帯や避難場所となるオープンスペースの確保を図る。
 - ・また、災害発生後も都市活動を維持、又は迅速に復旧できるよう、物資輸送や避難活動を支える緊急輸送路や、防災活動拠点ともなる避難場所の整備・確保を図るとともに、道路、上下水道等の都市基盤の耐震化等を計画的に進める。
- #### 3-3 流域治水をはじめ、広域的な観点から総合的な防災・減災対策を進める
- ・気候変動に伴う災害リスクの増大に対応するため、流域に関わるあらゆる関係者が、地域特性に応じてハード・ソフトの両面から流域全体で治水対策に取り組む「流域治水」の推進が重要であり、リスクの高い区域における土地利用・住まい方の工夫等、安全なまちづくりに向けた総合的な防災・減災対策を進める。

戦略4 災害を想定し事前準備を進める

災害からの復旧・復興事業を迅速かつ円滑に進めるためには、過去の大規模災害の教訓、都市が抱える災害リスクを踏まえて、事前に被災後の復興の方向性を検討するとともに、こうした復興のプロセスが円滑に進むよう、改善すべき都市課題や目指すべき将来都市構造を広く共有しておくことが重要となることから、以下のような施策を展開する。

4-1 被災後の都市復興パターン・シナリオを事前に検討する

- ・都市が抱える災害リスクや想定される被害規模等に基づき、被災後の復興の基本方針、市街地の復興パターンをあらかじめ検討するほか、復興プロセス、復興計画の策定プロセス等を事前に整理する。
- ・また、検討結果や事前準備内容については、「事前都市復興計画」としてとりまとめる、又は都市計画マスタープラン等の計画に反映することで、関係機関や住民等と情報共有する。
- ・事前都市復興計画を策定するにあたっては、被災前よりも災害に強く、より安全で快適な集約連携型都市構造を確立していく観点で検討することが重要であり、居住や都市機能の移転・再配置、基盤整備や嵩上げ等による抜本的なリスク改善など、将来の災害リスクをできる限り減らす方策を検討する。

4-2 地域住民と一体となって復興まちづくりを事前に検討する

- ・地震、津波、火山噴火、洪水、土砂災害など、都市を取り巻く様々な自然災害の危険性に関する情報を住民等に広く開示・周知するとともに、地域住民が参加する協議会等を通じて、復興まちづくりに関する方向性などについて事前に合意形成を進める。
- ・地域の話し合いの結果については、地域レベルの防災マップ等として取りまとめることで、防災意識の向上や防災活動の活発化につなげるほか、地区防災計画の策定等を通じて、避難・救急、復旧・復興等に関する地元組織の確立、防災ルールや復興方針の明文化を図る。

3 環境負荷の小さな都市づくり（目標3）

戦略5 環境負荷の小さい都市構造に変える

都市空間及び都市活動は、本来、環境負荷を伴う空間・活動であり、環境負荷を小さくするには、その空間構造と活動形態を見直していく必要があることから、自然環境と共生し、自家用車だけに頼らない都市構造への転換に向けて、以下のような施策を展開する。

また、農地を含む様々な緑を、課題を解決するために活用する「グリーンインフラ」として考え、以下のような施策を展開する。

5-1 居住・都市機能・交通の適切な配置を検討する

- ・都市のコンパクト化を図り、生活に必要な都市機能や公共交通等の移動手段、乗り換え拠点を適切に配置することで、自家用車による移動を最小限に抑える都市構造に転換する。
- ・また、自宅内又は自宅周辺に在宅勤務やテレワークが可能な環境を整備する、又は生活圏に近いエリアで働ける場を確保することによって、移動に伴う環境負荷軽減が期待できる職住近接の都市構造に転換する。

5-2 都市内の緑地を保全・創出する

- ・都市内の緑地、水辺、その他公園等については、都市から発生する二酸化炭素の吸収源として、さらに、都市内の熱環境改善や貯留・浸透機能の向上をもたらすグリーンインフラとして適切に保全するとともに、低未利用地等を活用して新たな緑地の創出を図る。
- ・これら都市内の緑地等については、集約連携型都市構造、そして脱炭素社会を実現する上で不可欠な要素として明確に位置づけた上で、保全・創出のための具体的な制度運用や管理方法等について検討を行う。

5-3 市街地内及び周辺の農地を保全し、積極的に活用する

- ・市街地内に残された農地は、都市にとって必要であり、あるべきものという考え方に立ち、都市農地を計画的に保全するために、田園住居地域や生産緑地地区の指定を検討する。
- ・市街地内及び市街地近郊における遊休農地を市民農園や体験農園等として再生・活用するなど、農地の有効利用と都市内の緑地の確保を図る。

戦略6 都市から発生する温室効果ガスを減らす

都市空間及び都市活動は大量のエネルギーを消費する空間・活動であり、エネルギー生産及び消費に伴う二酸化炭素排出量を削減するためには、家庭・業務・運輸の各部門において、エネルギー利用率の向上、再生エネルギー等への転換を進める必要があることから、以下のような施策を展開する。

6-1 交通から発生する環境負荷を軽減する

- ・交通渋滞は、走行速度の低下による燃費の悪化、二酸化炭素の排出量増加等につながることから、公共交通への転換により渋滞緩和を目指すとともに、未整備の都市計画道路の整備を促進するほか、狭隘区間や踏切、橋梁などボトルネックとなっている区間の解消を図る。
- ・環境負荷の少ない公共交通の利用促進を図り、自家用車の利用機会を少なくするとともに、自動車の脱炭素化に向けて、電気自動車の導入・普及、充電設備の設置箇所拡大等を促進する。

6-2 家庭・事業所から発生する環境負荷を軽減する

- ・新規に着工する住宅や事業所については、高断熱素材、太陽光パネル、蓄電池・蓄エネ給湯器等を備えたZEH（ネット・ゼロ・エネルギー・ハウス）やZEB（ネット・ゼロ・エネルギー・ビル）の建設を誘導し、家庭・事業所に起因する環境負荷の軽減を図る。
- ・また、既存の住宅・事業所においては、屋上等への太陽光発電パネル等の設置、省エネ性能の高い機器・設備の導入促進を通じて、環境負荷の軽減を図る。

6-3 地域と共生した再生可能エネルギー発電設備の適切な導入を進める

- ・新規開発プロジェクトや大規模ビル等の建設、建て替え等を計画する際、各地域の自然条件や都市の立地条件等を踏まえながら、太陽光、風力、水力、地熱、河川熱、下水熱、バイオマスなどの再生可能エネルギーの導入を検討する。
- ・また、再生可能エネルギーにより発電した電力を地域や街区・団地に供給する自立・分散型エネルギーシステムの構築を進めるほか、各家庭や交通システムを情報ネットワークで結ぶことで、電力をより有効に活用できるエネルギーマネジメントシステムの導入を促進する。
- ・なお、森林や農地等に太陽光、風力等の発電設備を導入する際には、斜面崩落等の災害発生、景観の阻害・破壊、周辺生活環境への影響等に十分配慮した上で進める。

4 快適な都市空間と機能的な都市活動を確保する都市づくり (目標4)

戦略7 生活の場と働く場の多様性や選択肢を広げる

人々の多様な暮らし方や働き方に対応し、さらに今後も変化を続ける社会経済情勢に柔軟に対応するには、機能性や画一性を重視した用途純化を進めるのではなく、多様な活動を選択できる複合的な土地利用を計画的に形成する必要があることから、以下のような施策を展開する。

7-1 各地域の特性・強みを活かした移住・定住を促進する

- ・新型コロナウイルス感染症拡大以降、人々が求める働き方や暮らし方が多様化していることを追い風と捉え、各都市の特性や強みを活かした移住・定住を促進することができるよう、多様な市街地形態や集落形態の形成を可能にする制度運用を検討する。
- ・新幹線をはじめとする優れた交通アクセスに加え、情報通信技術を活用することで、本県と大都市圏との二地域居住や、本県で暮らしながら大都市圏の会社に勤めるテレワークなど、多様なライフスタイルの普及・定着を図る。
- ・モノづくり県として発展してきた本県の強みを活かして、既存産業における雇用を維持・強化するとともに、成長が期待される先端産業等の育成・誘致を通じて新たな雇用を創出するなど、産業集積の維持・拡大と一体となった移住・定住を進める。

7-2 生活空間と働く場や買い物の場等との複合化を進める

- ・中心市街地など拠点エリアにおいては、来訪者や就業者による賑わいだけでなく、まちに暮らす人々によって日常的に賑わいが生まれるよう、居住誘導区域の指定や住居併設を定めた地区計画の指定等を通じて、まちなか居住の推進を図る。
- ・居住環境保全を重視して住宅以外の立地を制限している低層住居専用地域においては、生活圏に一定の商業・サービス機能が立地できるよう、部分的な用途地域変更や地区計画による用途緩和等を通じて、計画的かつ限定的な用途複合化を検討する。

7-3 観光資源を有効に活用するための適切な土地利用を進める

- ・地域の歴史・文化や自然については、本県及び各都市の個性・魅力を来訪者に伝える観光資源であることから、都市計画の分野からも地域課題の解決に向けて有効活用を図る。
- ・また、これら観光資源を中心に、都市内に多くの来訪者を呼び込めるよう、周辺環境との調和を基本としつつ、案内施設や休憩施設、回遊するための散策路等の整備を適切な範囲内において検討する。

戦略8 まちなかに賑わいを創出する

集約連携型都市構造を実現するには、拠点エリアとなるまちなかが住民、事業者、来訪者などを引きつける求心力を持つことが重要である。まちなかの賑わいはさらに人を呼び込む好循環を生み出すことから、「人」を中心とする都市空間への転換を目指して、以下のような施策を展開する。

8-1 市街地の中で多様な利用が可能なオープンスペースを増やす

- ・市街地の中のオープンスペースは、従来のレクリエーションや防災等の機能に加え、人と人の交流を創出する場、職住近接を実現する場として、果たす役割や機能が重要になっていることを踏まえ、多様な使われ方が可能な公園・緑地等の拡大を図る。
- ・また、都市施設として設置する公園・緑地だけでなく、街路空間や駅前空間等のパブリックスペースや、公開空地や未利用地といった民間空地をまちづくりの中で積極的に活用することで、住民、就業者、来訪者など多様な人々が、柔軟に使うことができる機能・形態を備えたオープンスペースの充実を図る。

8-2 歩きたくなる安全で快適なまちなかを創る

- ・美しい街並みや豊かな水・緑を楽しむことができる散策路を整備し、人々の憩いやたまりの場となるオープンスペースや休憩施設等を配置することで、居住者が毎日でも歩きたくなる、さらには、自然に歩いてしまうような「居心地が良く歩きたくなる」空間づくりを進める。
- ・交通事故や犯罪などが発生する危険性の高い場所を把握し、その原因を早急に取り除くとともに、人々が危険から守られるような空間づくりや安全確保体制の整備を進める。

8-3 人が中心の街路空間や駅前空間への再構築を進める

- ・自動車から徒歩・自転車及び公共交通への転換を促進する一方で、これまで車中心に構成されていた街路空間についても、歩道や自転車道の利用を重視した、「人」中心のウォークアブルな空間へと見直しを進め、歩行者や自転車が立ち寄ることを念頭に置いた沿道利用への転換を促進する。
- ・特に、拠点エリア内の街路空間については、歩行者利便増進道路制度も活用しながら、曜日や時間帯に応じてオープンカフェやイベント開催などを可能とする車線制限や車両制限を検討するなど、人々が安全に楽しく滞在できる街路空間を創出する。
- ・駅前広場を含む駅前空間においては、駐車場や駐輪場の統廃合・再配置によって、人々が集い憩うための広場空間を確保するほか、シェアサイクルやパーソナルモビリティ、タクシー配車アプリの普及などを見据えて、人中心の駅前空間へと見直しを進める。

5 高度なサービスを提供する次世代型都市づくり（目標5）

戦略9 あらゆる分野でまちづくりDXを推進する

情報処理分析技術、情報通信技術、センサー技術など最先端技術の革新によって自動化・無人化できる環境が整備されつつあり、まちづくり分野においてもDXの推進によって、より高度な都市サービスを提供できる時代を迎えつつあることを踏まえ、以下のような施策を展開する。

9-1 インフラ整備や都市計画分野におけるDXを推進する

- ・限られた予算や人員の中で効果的・効率的にインフラの整備や維持補修を進めるため、インフラ・建築物等の3次元データ化を進めるとともに、無人車両や遠隔操作技術を活用した無人化施工技術、CCTVカメラやAIを活用した点検補修技術などの導入・普及を促進する。
- ・都市計画の分野においては、3D都市モデル（PLEATEAU（プラトー））や3次元点群データにより、県土を再現した「VIRTUAL SHIZUOKA（バーチャル シズオカ）」の活用、都市計画に関するあらゆるデータを連携・活用しデジタル基盤の整備を進めることで、フィジカル空間とデジタル空間が融合するプラットフォームの構築を目指す。

9-2 地域やプロジェクトの特性に応じてスマート化を進める

- ・都市全体のスマート化に向けて、新規開発プロジェクトや大規模ビル等の建設、建て替え等の機会を捉えて部分的なスマート化を推進するほか、ICTやIoT、AI等を活用した社会実験の実施等を通じて、段階的に地域のスマート化を推進する。
- ・特に、公共交通やエネルギーの分野においては、自動運転をはじめとする効率的なモビリティサービスの提供、再生可能エネルギーや再利用エネルギーの統合制御など、集約連携型都市構造、脱炭素社会の構築にもつながるスマート化を推進する。

9-3 データに基づくスマート・プランニングを導入する

- ・3D都市モデル、人流のビッグデータ等を活用して、都市空間における分布や流動を視覚的にも分かりやすく整理することで、行政や大学、専門的知識を持たない企業や住民等も都市計画の政策立案に参画しやすい環境を整備する。
- ・また、各種データを用いたシミュレーションを通じて、合理的根拠（エビデンス）に基づく政策立案（EBPM）を検討するほか、都市のリアルタイムの変化に応じて機動的・弾力的に都市政策を見直すことができるスマート・プランニングの確立を目指す。

9-4 情報通信ネットワークを強化する

- ・通信事業者との連携により、都市内における情報通信ネットワークの強化を進め、生活や産業の面だけでなく防災やインフラ保全等の面からも、県内の地域間格差の是正を図る。
- ・また、中山間地における少子高齢化等の課題解決を図るため、情報通信ネットワークを強化し地域コミュニティの維持を目指す。

戦略 10 自らの力で地域を運営する

各地域が抱える課題や目指す方向性は異なっているため、行政が全ての地域のまちづくりにきめ細かく対応することは困難である。

都市計画や都市づくりに参画する住民や事業者、主体的に地域独自のまちづくりに取り組む団体も以前より増えていることから、住民や事業者等の手で地域運営がより活発に行われるよう、以下の施策を展開する。

10-1 地域の価値を高めるためのエリアマネジメントを推進する

- ・商業・業務地の賑わいや交流の創出を目的とするエリアマネジメントに加え、今後は、公園や道路空間、広場や公開空地等のパブリックスペースを活用した身近な生活圏レベルでのエリアマネジメント活動、都市施設や公共施設の利用や維持管理を通じて地域の利便性や快適性の向上を目指すエリアマネジメント活動など、多様な分野・空間における活動の拡大を進める。
- ・また、エリアマネジメント組織の自立的な活動や他組織間との連携などが可能となるよう、行政からも様々な情報提供や法人化も含めた組織化の支援を行うほか、これら組織と連携したまちづくり体制の構築について検討を行う。

10-2 民間活力による都市づくりを推進する

- ・公共事業における PFI 導入の検討が普及し、さらに近年では Park-PFI 制度による公園の設置・管理の事例なども増加しつつある状況を踏まえ、今後も官民連携による都市づくりの機会及び領域の拡大を図る。
- ・優良な民間都市開発事業を誘導するため、不確定・不透明な事業スケジュールなどの事業リスクを軽減し、資金調達や保留床処分、権利変換等の面から民間を支援する体制を確立する。
- ・また、「オープン・シティ」をはじめ、民間企業や大学等が先導的役割を果たすまちづくりプロジェクトや社会実験が、都市づくりの中で大きな役割を果たすようになってきていることから、民間活力による都市づくりがさらに広範かつ円滑に行われるよう、連携体制や支援体制の強化を図る。

10-3 県と市町の連携、市町間の連携を強化する

- ・住民や地域と直接に接する基礎自治体である市町が担う役割や責任がますます大きくなる中、都市づくりにおいても、市町が住民等と描いた都市の将来像に向かって独自の取組を柔軟に展開できるよう、情報提供や相談対応等県から市町に対して積極的な技術的支援を行う。
- ・生活圏の広域化、災害の激甚化等によって、市町の境界を越える広域的な課題も増大しているため、市町同士の相互連携はもとより、県が主体となって広域的な調整や各種施策の水平展開を行うための仕組みを強化する。
- ・各種都市計画制度の適用や都市施設等の整備に関する広域調整が必要となる市町においては、広域都市計画区域への再編や、複数の都市計画区域を対象とした都市計画区域マスタープランの策定を検討するほか、複数市町による立地適正化計画の策定も働きかける。

6 豊かな自然・農林漁業と共生する都市づくり（目標6）

戦略11 自然環境と美しい景観を保全・活用する

都市周辺部・郊外部に広がる農地や森林、美しい自然景観は、地域の資源であり、都市と共生・調和を図りながら保全・活用していくため、以下のような施策を展開する。

11-1 都市を取り巻く森林等の自然環境を適切に保全する

- ・都市を取り巻く農地や森林等の自然環境については、その自然特性や利用特性、災害リスク軽減に果たす役割等を考慮し、各法令に基づく土地利用規制を適切に指定・運用するほか、都市にもたらす効果や影響を考慮して、都市計画制度による保全方策について積極的に検討する。
- ・計画的な都市的土地利用への転換の際には、農林業や自然景観への影響に配慮し、十分な調整を行った後に整備を進める。
- ・水源の保全のために特に適正な土地利用の確保を図る必要があると認める区域を「水源保全地域」として指定し、健全な水循環の保全を図る緊急性が高いと認められる流域から順次「流域水循環計画」の策定を進める。

11-2 歴史や文化と一体となった自然景観の保全・活用を図る

- ・世界文化遺産にふさわしい雄大な富士山の景観等を保全するため、主要な眺望点だけでなく、一般の市街地においても、富士山等への眺望を阻害する要因が発生しないよう適正な規制・誘導を図る。
- ・また、観光資源として利活用する歴史・文化資源や自然資源を把握し、適正な土地利用の規制・誘導を図りつつ、観光ルートの設定や観光施設の整備・充実を促進する。

戦略12 農山漁村の地域コミュニティを守る

都市を取り巻く緑を保全するには、農地や森林等を守り育てる人々の存在が不可欠であり、これらの人々が暮らす農山漁村の地域コミュニティを維持することが、都市づくりの重要テーマの一つとなることから、拠点エリア等の市街地だけで集約連携型都市構造を完結させるのではなく、これら農山漁村も含めた県土全体の集約連携型都市構造の構築を目指して、以下のような施策を展開する。

12-1 農山漁村における無秩序な開発を抑制する

- ・用途白地地域のうち都市部周辺や幹線道路沿道に位置する集落地では、住宅、商業施設、工場・倉庫、資材置場等が無秩序に立地する可能性があるため、良好な集落環境及び田園環境を保全する観点から、必要に応じて適切な土地利用規制の導入を検討する。
- ・都市と農山漁村が一体的に発展し、その魅力を分かち合う社会を形成するために、集团的優良農地や守るべき森林等の保全はもとより、農山漁村の環境や景観の保全を図りつつ、安定した農林漁業のための計画的な基盤整備や経営基盤の確立に努める。

12-2 市街地の拠点と農山漁村の生活拠点とを交通ネットワークでつなぐ

- ・都市部の拠点エリアと農山漁村の生活拠点を結ぶ公共交通については、地域の利用実態やニーズ等も踏まえつつ、特性に応じた公共交通等の充実を促進する。
- ・平時・災害時ともに農山漁村集落が孤立することがないように、市街地と農山漁村を結ぶ主要道路の改良と併せて、定期的な点検・維持補修、道路路面保護や橋梁落下防止等の対策を講じるほか、迂回道路・代替道路となる林道・農道等の整備を推進する。

12-3 拠点となる農山漁村の集落存続に必要な生活サービス機能を維持する

- ・存続を図るべき農山漁村集落には、コミュニティ活動を支える生活拠点を配置し、小中学校や保育施設、商業施設、バス停、コミュニティ施設などの生活サービス機能の集約及び維持に努める。
- ・また、こうした生活サービス施設の立地を維持できなくなった農山漁村集落では、地域が主体となった共同商店の設置・運営や、移動スーパー等による巡回、市街地内のスーパーへの送迎サービスなど、施設立地を伴わない生活サービス機能の維持を検討するほか、将来的には、先端技術を活用した遠隔医療や遠隔教育、ドローン宅配等の導入も積極的に検討する。

表 1-5-1 戦略別の具体的な取組（例）（1）

戦略の柱	施策	具体的な取組（例）
戦略1 市街地のコンパクト化により持続可能な都市構造に変える	低密度化・非効率化につながる市街地の拡大を抑制する	<ul style="list-style-type: none"> ○新たな開発が想定される区域における都市計画区域又は準都市計画区域の指定拡大 ○区域区分制度の運用継続、非線引き都市における区域区分実施 ○非線引き都市計画区域において適正な土地利用を実施するための規制（特定用途制限地域等）の導入
	立地適正化計画により居住と都市機能の集積を誘導する	<ul style="list-style-type: none"> ○地域の実態に応じた誘導区域・誘導施設・誘導施策の設定 ○計画進捗及び誘導効果を踏まえた誘導区域・誘導施設・誘導施策の適宜見直し ○都市計画基礎調査による低未利用地情報の把握 ○空き地・空き家バンク等の設置・運用 ○特定用途誘導地区の指定・運用による計画的な容積率等の緩和
	都市の施設やインフラの計画的な維持管理・更新及び再編を進める	<ul style="list-style-type: none"> ○公共施設等総合管理計画やインフラ長寿命化計画等の策定・運用 ○選択と集中による都市施設の整備・維持更新 ○市街地内の土地高度利用を目的とする市街地開発事業の実施
戦略2 人と地域がつながるための多様な交通ネットワークを形成する	広域連携軸を補完する各種交通ネットワークを強化する	<ul style="list-style-type: none"> ○高規格幹線道路の整備 ○IC、港湾、空港へのアクセス道路の整備 ○広域連携に資する都市計画道路の整備
	持続可能な公共交通網の維持・再構築を進める	<ul style="list-style-type: none"> ○路線バスの運行ルート・運行本数の見直し ○交通結節点の乗換利便性の向上（駅前広場の整備、駐輪場・駐車場等の整備） ○交通結節点周辺における居住・都市機能の誘導
	次世代モビリティなど多様な交通手段の導入・普及を進める	<ul style="list-style-type: none"> ○MaaSによる次世代交通サービスの提供 ○コミュニティバス、デマンドバスなど補完的な公共交通の運行 ○パーソナルモビリティやサブスクタクシーの普及 ○次世代モビリティに対応したインフラ整備（街路の幅員構成見直し等）
戦略3 災害に強い市街地を形成する	災害リスクを再確認し、リスクを最小限にするために適切な規制・誘導を行う	<ul style="list-style-type: none"> ○災害ハザードマップの適時更新 ○災害リスクを考慮した都市計画見直し（都市構造、土地利用、都市施設配置） ○災害リスクを考慮した土地利用規制の見直し（居住誘導区域からの除外、市街化調整区域編入、災害危険区域等の指定、地区計画の指定）
	居住エリアにおける防災・減災対策を重点的に進める	<ul style="list-style-type: none"> ○防火・準防火地域の指定による建物不燃化 ○市街地開発事業による密集市街地改善 ○被害軽減を図るための都市施設（幹線道路、河川・下水等）の整備 ○緊急輸送路、延焼遮断帯、避難場所等の防災施設の整備
	流域治水をはじめ、広域的な観点から総合的な防災・減災対策を進める	<ul style="list-style-type: none"> ○流域治水プロジェクトの推進 ○雨水貯留施設の整備 ○雨水貯留機能を有する農地・森林の保全
戦略4 災害を想定し事前準備を進める	被災後の都市復興パターン・シナリオを事前に検討する	<ul style="list-style-type: none"> ○被害想定等を踏まえた事前復興計画の策定 ○市町マスタープランにおける都市防災の内容充実
	地域住民と一体となって復興まちづくりを事前に検討する	<ul style="list-style-type: none"> ○災害ハザードマップの周知徹底 ○防災ワークショップ、復興ワークショップ等の開催 ○地域の防災マップ作成 ○地区防災計画の策定
戦略5 環境負荷の小さい都市構造に変える	居住・都市機能・交通の適切な配置を検討する	<ul style="list-style-type: none"> ○身近な生活圏における都市機能、公共交通の確保 ○生活圏内での働く場の確保（コワーキングスペースの確保等）
	都市内の緑地を保全・創出する	<ul style="list-style-type: none"> ○低未利用地を活用した緑地の創出 ○緑豊かな都市計画公園の整備 ○緑地協定の締結による緑の保全・創出 ○各種都市施設における緑化面積の増大
	市街地内及び周辺の農地を保全し、積極的に活用する	<ul style="list-style-type: none"> ○生産緑地地区指定による市街化区域内農地の保全 ○市民農園・体験農園等による都市近郊農地の利活用

表 1-5-2 戦略別の具体的な取組（例）（2）

戦略の柱	施策	具体的な取組（例）
戦略6 都市から発生する温室効果ガスを減らす	交通から発生する環境負荷を軽減する	○交通渋滞箇所の解消 ○交通混雑を解消する都市計画道路の整備 ○電気自動車等の導入・普及 ○マイカーから公共交通への転換への促進
	家庭・事業所から発生する環境負荷を軽減する	○ZEH・ZEBの建設誘導 ○太陽光発電パネル等の設置推進
	地域と共生した再生可能エネルギー発電設備の適切な導入を進める	○都市施設、再開発ビル等における再生可能・未利用エネルギーの導入 ○自立・分散型エネルギーシステムの構築 ○発電設備導入時における周辺環境への配慮の徹底
戦略7 生活の場と働く場の多様性や選択肢を広げる	各地域の特性・強みを活かした移住・定住を促進する	○市街地内の空き地・空き家を活用した移住・定住の受入れ ○市街化調整区域の地区計画制度等を活用した移住・定住の受入れ ○新たな雇用創出のための産業団地等の開発
	生活空間と働く場や買い物の場等との複合化を進める	○都市機能が集積するまちなかへの居住誘導（居住誘導区域の指定、地区計画による住居併設の誘導） ○低層住居専用地域における土地利用規制見直し（用途地域見直し、特別用途地区の指定、地区計画の決定など）
	観光資源を有効に活用するための適正な土地利用を進める	○都市計画マスタープランへの観光資源の位置づけ ○観光資源を中心とした周辺環境整備
戦略8 まちなかに賑わいを創出する	市街地の中で多様な利用が可能なオープンスペースを増やす	○まちなかでの公園・緑地の整備 ○公開空地の設置 ○街路・駅前広場のオープンスペース化
	歩きたくなる安全で快適なまちなかを創る	○市街地内の散策路やオープンスペースのネットワーク化 ○交通安全施設の改良、バリアフリー化
	人が中心の街路空間や駅前空間への再構築を進める	○歩道・自転車道の設置拡大（新規整備道路における設置原則化の検討、既存道路における幅員構成見直しの検討） ○拠点エリア内街路における車線制限・車両制限 ○駅前広場の施設配置見直し
戦略9 あらゆる分野でまちづくりDXを推進する	インフラ整備や都市計画分野におけるDXを推進する	○公共施設・都市施設の3次元データ化 ○3D都市モデルや「VIRTUAL SHIZUOKA」によるプラットフォームの構築及び公開 ○県の都市計画情報GIS等を活用した都市計画情報の提供
	地域やプロジェクトの特性に応じてスマート化を進める	○新規プロジェクトにおけるスマート化 ○社会実験を通じたスマート化
	データに基づくスマート・プランニングを導入する	○3D都市モデルやビッグデータを活用した分析及び可視化 ○防災、交通流動等の各種シミュレーションの実施
	情報通信ネットワークを強化する	○情報通信ネットワークの強化 ○中山間地への遠隔サービスの導入
戦略10 自らの力で地域を運営する	地域の価値を高めるためのエリアマネジメントを推進する	○各地域、多様な分野におけるエリアマネジメント活動の推進 ○エリアマネジメント組織化の支援
	民間活力による都市づくりを推進する	○都市計画提案制度、地区計画申出制度の制度化（条例制定） ○市街地開発事業や都市施設整備事業におけるPFI導入可能性検討 ○Park・PFIの導入可能性検討 ○地区計画、建築協定、緑地協定など、地域のまちづくりルールの導入 ○個人施行・組合施行による市街地開発事業に対する支援
	県と市町の連携、市町間の連携を強化する	○県による広域調整の充実 ○市町同士の相互連携、県による施策の水平展開 ○広域都市計画区域への再編検討 ○複数の都市計画区域を対象とした都市計画区域マスタープラン策定の検討 ○複数都市による立地適正化計画策定の推進

表 1-5-3 戦略別の具体的な取組（例）（3）

戦略の柱	施策	具体的な取組（例）
戦略11 自然環境と美しい景観を保全・活用する	都市を取り巻く森林等の自然環境を適切に保全する	<ul style="list-style-type: none"> ○農業地域、森林地域、自然公園地域、自然環境保全地域における適正な法制度運用 ○景観地区、風致地区、緑地保全地域等、都市計画的手法による良好な自然環境の保全 ○水源保全地域の指定、及び流域水循環計画の策定による健全な水循環の保全
	歴史や文化と一体となった自然景観の保全・活用を図る	<ul style="list-style-type: none"> ○景観地区指定による景観・眺望の保全 ○緑地協定、景観協定の締結による景観の保全・創出 ○高度地区指定による景観・眺望の保全
戦略12 農山漁村の地域コミュニティを守る	農山漁村における無秩序な開発を抑制する	<ul style="list-style-type: none"> ○市街化調整区域における適切な開発許可制度（法第34条関連）の運用 ○白地地域における建築形態制限の見直し（強化）
	市街地の拠点と農山漁村の生活拠点を交通ネットワークでつなぐ	<ul style="list-style-type: none"> ○農山漁村と市街地を結ぶ公共交通等の充実 ○中山間地における主要道路の改良、点検補修の実施 ○中山間地における迂回道路・代替道路の確保
	拠点となる農山漁村の集落存続に必要な生活サービス機能を維持する	<ul style="list-style-type: none"> ○市街化調整区域の地区計画制度等を活用した計画的な生活サービス施設の立地誘導 ○移動スーパー・移動コンビニの巡回、市街地内への送迎サービスの検討 ○遠隔医療、遠隔教育、ドローン宅配等の導入検討