

【序章】

計画策定にあたって

- 1 都市計画マスタープランとは
- 2 策定の背景とポイント

Prologue

序章

計画策定にあたって

1 都市計画マスタープランとは

1-1 法的位置付け

都市計画マスタープランは、都市計画法第 18 条の 2 に規定されている「市町村の都市計画に関する基本的な方針」のことであり、市町村が行う都市計画の最も基本となる計画です。

1-2 求められる役割

■ 長期的な都市づくりの考え方の明確化

都市計画マスタープランは、将来目指すべき都市の姿を「将来都市像」として定め、その実現に向けた長期的な都市づくりの考え方を明らかにするものです。

■ 都市計画の決定・変更の際の根拠

都市計画マスタープランは、市町村が行う個別具体の都市計画（土地利用・都市施設・市街地開発事業・地区計画等）の決定や変更の際の根拠となるものです。

■ 都市づくりの担い手のガイドライン

都市計画マスタープランは、市民・事業者・行政など、都市づくりの担い手の連携のあり方や進め方、また具体的な実現方策等を示した「都市づくりガイドライン」として共有・活用されるものです。

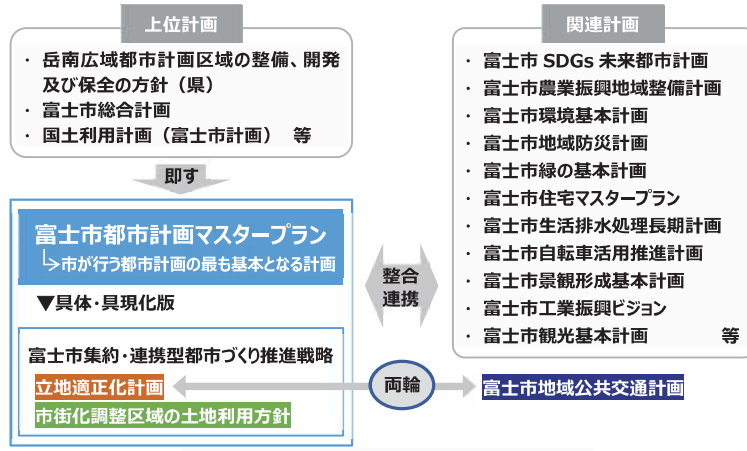
1-3 目標年次

都市計画マスタープランは、長期的な将来を見据えながら、その実現に向けての大きな道筋を明らかにするものであるため、目標年次は、基本的な考え方である都市づくりの基本理念・目標及び将来の都市の骨格を概ね 20 年後の令和 27（2045）年、取組の方針である都市づくりの基本方針を令和 17（2035）年とします。

1-4 富士市都市計画マスタープランの位置付け

富士市都市計画マスタープラン（以下「本マスタープラン」という）は、静岡県が策定する「岳南広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、また、本市が策定する「総合計画」や「国土利用計画」といった上位計画に即すとともに、農業、交通、環境、防災、景観など関連する他分野の計画と整合・連携を図っています。

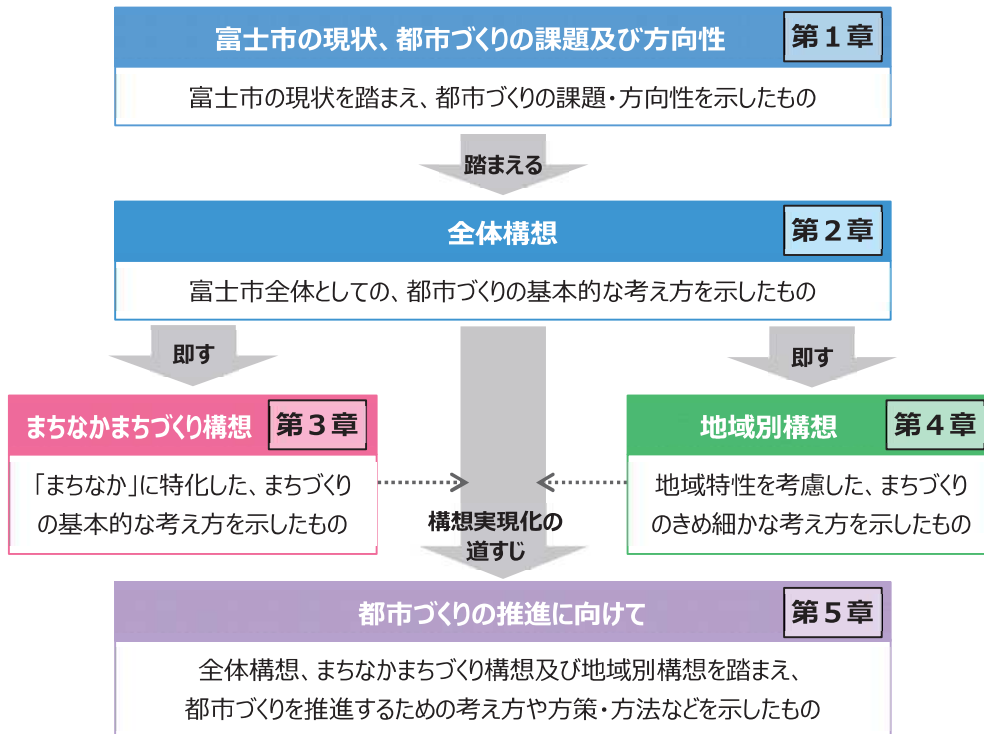
また、本マスタープランの具体・具現化版として「立地適正化計画」及び「市街化調整区域の土地利用方針」を定めます。



富士市都市計画マスタープランの位置付け

1-5 富士市都市計画マスタープランの構成

本マスタープランは、市全体としての都市づくりの考え方を示した「全体構想」、「まちなか」及び地域のまちづくりの考え方を示した「まちなかまちづくり構想」と「地域別構想」、そして、これらの実現化方策等を示した「都市づくりの推進に向けて」で構成しています。



富士市都市計画マスタープランの構成

2 策定の背景とポイント

2-1 富士市都市計画マスタープラン策定のねらい

本市では、概ね20年後の将来を見据えた都市づくりのプランである「都市計画マスタープラン」を平成16（2004）年に初めて策定し、その後の平成26（2014）年には人口減少時代の到来などの社会・経済情勢の変化に対応するため、新たなプランを策定し、今日まで集約・連携型都市づくりを進めています。

集約・連携型都市づくりは、主要な鉄道駅など、公共交通の結節点である都市拠点及びその周辺の「まちなか」において都市機能の集約を図るとともに、これらと周辺地域が公共交通等により、効率的に連携する都市づくりを進めていくものです。

このような中、新型コロナがもたらしたニュー・ノーマルへの対応やSDGsの達成に向けた取組、ゼロカーボンの実現など、国を挙げての取組等を背景とした市民のライフスタイルや経済活動等の変化に的確に対応するとともに、近年の災害の激甚化・頻発化に対応した国土の強靱化など、改めて今後の都市づくりの方向性を示す必要があります。

また、本市においては、「第六次富士市総合計画」や「第四次国土利用計画（富士市計画）改定版」など、本マスタープランの上位となる計画を令和3（2021）年度に策定しています。

このようなことから、社会・経済情勢等に対応した集約・連携型都市づくりを更に進めるため、令和2（2020）年国勢調査結果等を踏まえ、「第三次富士市都市計画マスタープラン」を策定しました。



年度	H12 (2000)	H13 (2001)	H14 (2002)	H15 (2003)	H16 (2004)	H17 (2005)	H18 (2006)	H19 (2007)	H20 (2008)	H21 (2009)	H22 (2010)	H23 (2011)	H24 (2012)	H25 (2013)	H26 (2014)	H27 (2015)	H28 (2016)	H29 (2017)	H30 (2018)	H31 (2019)	R2 (2020)	R3 (2021)	R4 (2022)	R5 (2023)
都市計画 マスタープラン				第一次策定 ○				富士市・富士川町合併 ★						第二次策定 ○										第三次策定 ○
国勢調査	調査					調査					調査					調査					調査			
総合計画	第四次策定 ○										第五次策定 ○												第六次策定 ○	
国土利用計画					第三次策定 ○					第三次（改定版）策定 ○						第四次策定 ○						第四次（改定版）策定 ○		

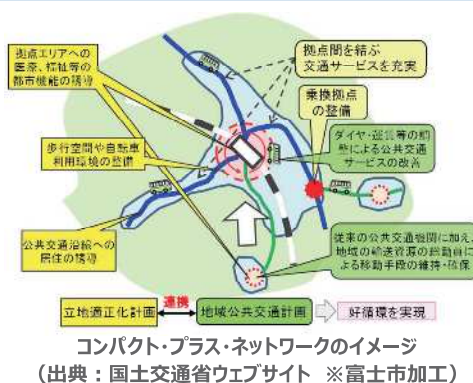
2-2 富士市を取り巻く社会・経済情勢の変化

(1) コンパクト・プラス・ネットワークの推進

市街地が拡散したまま人口減少が進行すると、医療、商業等の生活サービス施設や公共交通の維持が困難となり、日常生活に多大な影響が及ぶおそれがあります。さらに、空き地・空き家等の低・未利用地が時間的・空間的にランダム発生する“都市のスポンジ化”により、生活利便性の低下や治安・景観の悪化、地域の魅力喪失などを招くおそれもあります。

国は、平成 26（2014）年に都市再生特別措置法と地域公共交通活性化再生法を改正し、生活拠点などに生活サービス施設や住宅を誘導・集約する立地適正化計画制度と連携した面的な公共交通ネットワークの再構築など、持続可能なまちづくりを実現する「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方を示しました。

本市が進めている集約・連携型都市づくりは、まさに国が示す「コンパクト・プラス・ネットワーク」の考え方に合致するものであり、本市の都市特性や地域の実状に合った持続可能な都市づくりを目指すものです。本市では、平成 31（2019）年に立地適正化計画と市街化調整区域の土地利用方針で構成する「富士市集約・連携型都市づくり推進戦略」を、令和 3（2021）年に「富士市地域公共交通計画」を策定し、集約（コンパクト）と連携（ネットワーク）に係る多様な取組を推進しています。



(2) 災害の激甚化・頻発化に対応した国土の強靱化

南海トラフ地震発生が懸念されるほか、地球温暖化が一因と考えられている集中豪雨やゲリラ豪雨等を踏まえ、激甚化・頻発化する大規模自然災害に備えた都市づくりが必要になっています。

国は、大規模自然災害等に備えた強靱な国づくりを推進するため、平成 25（2013）年に国土強靱化基本法を制定し、平成 26（2014）年に「国土強靱化基本計画」を策定しています。さらに、令和 2（2020）年、国土交通省に「防災・減災対策本部」を設置し、災害対策のあらゆる分野で「減災」の考え方を徹底し、ハード・ソフトを組み合わせた災害に強い国土・地域づくりに向けて、都市計画においても、あらゆる自然災害による被害の抑止・軽減を目的の一つとして明確に位置付けることを求めています。

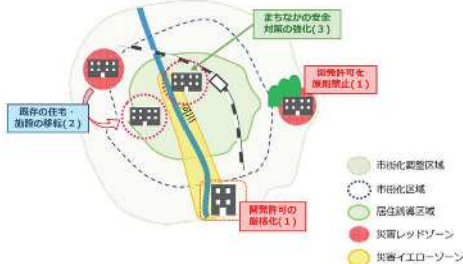
本市では、令和 2（2020）年に「富士市国土強靱化地域計画」を策定し、まちづくりや産業政策を含めた総合的な対応を事前に行うことにより、致命的な被害を回避し、迅速に回復する「強さとしなやかさ（強靱さ）」を備えたまちを築くための取組を推進しています。

あらゆる関係者により流域全体で行う「流域治水」への転換



「総力戦で挑む防災・減災プロジェクト【第2弾】」より主要施策の主な取組例（出典：国土交通省ウェブサイト）

防災・減災のための住まい方や土地利用の推進



(3) SDGs (持続可能な開発目標) の達成

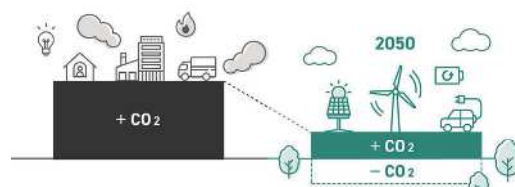
SDGs (持続可能な開発目標) は、2015 年の国連サミットで採択された、2016 年から 2030 年までの国際目標です。持続可能でよりよい世界を目指すための 17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人取り残さないことを誓っています。

本市は、令和 2 (2020) 年に SDGs 未来都市に選定され、同年に「富士市 SDGs 未来都市計画」を策定、令和 4 (2022) 年 3 月には「富士市 SDGs 共創・共創プラットフォーム」を発足させるなど SDGs の推進に資する取組を展開しています。



(4) ゼロカーボンの実現

2015 年に採択されたパリ協定を受け、国は、令和 32 (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ました。また、令和 3 (2021) 年には「地球温暖化対策計画」が閣議決定され、令和 12 (2030) 年度の温室効果ガスを平成 25 (2013) 年度から 46%削減することが盛り込まれました。



カーボンニュートラルのイメージ (出典：環境省ウェブサイト)

本市では、令和 5 (2023) 年に「富士市地球温暖化対策実行計画 (区域施策編)」を策定し、令和 12 (2030) 年度の温室効果ガスを平成 25 (2013) 年度から 47%削減することを目標として定めるとともに、令和 32 (2050) 年までに二酸化炭素排出量実質ゼロを目指す「富士市ゼロカーボンシティ宣言」を行っています。

(5) 新型コロナがもたらしたニュー・ノーマルへの対応

新型コロナウイルス感染拡大を受け、国は令和 2 (2020) 年に「新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性」(論点整理) を示しました。このなかで、新型コロナ危機を踏まえても、都市という場の重要性や都市における機能の集積の必要性は変わらず、引き続き国際競争力強化、ウォークブルなまちづくりによる魅力向上、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、スマートシティの推進に取り組んでいく大きな方向性は変わらないとしています。その上で、立地適正化計画や地域公共交通計画制度などの機能集積のメリットを更に伸ばす取組を進めつつ、新型コロナ危機を契機に生じた変化に対応することが必要としています。

本市は、令和元 (2019) 年にウォークブル推進都市となり、居心地が良く歩きたくなる「まちなか」を創出するため、富士駅北口周辺において、市街地の再整備にあわせたまちなか空間の活用を推進する取組を進めています。

新型コロナ危機を契機とした今後の都市政策の方向性 (国土交通省資料 ※要約)

- 大都市、郊外、地方都市それぞれの特性を活かし、働く場と居住の場の融合に対応したまちづくり
- まちづくりと一体的な交通体系の構築
- 新型コロナ危機によって急激な社会の変化を経験した教訓を踏まえた、柔軟性、冗長性を備えたまちづくり
- オープンスペースの柔軟活用とネットワーク形成によるウォークブルな空間の充実



序章

計画策定にあたって

1章

2章

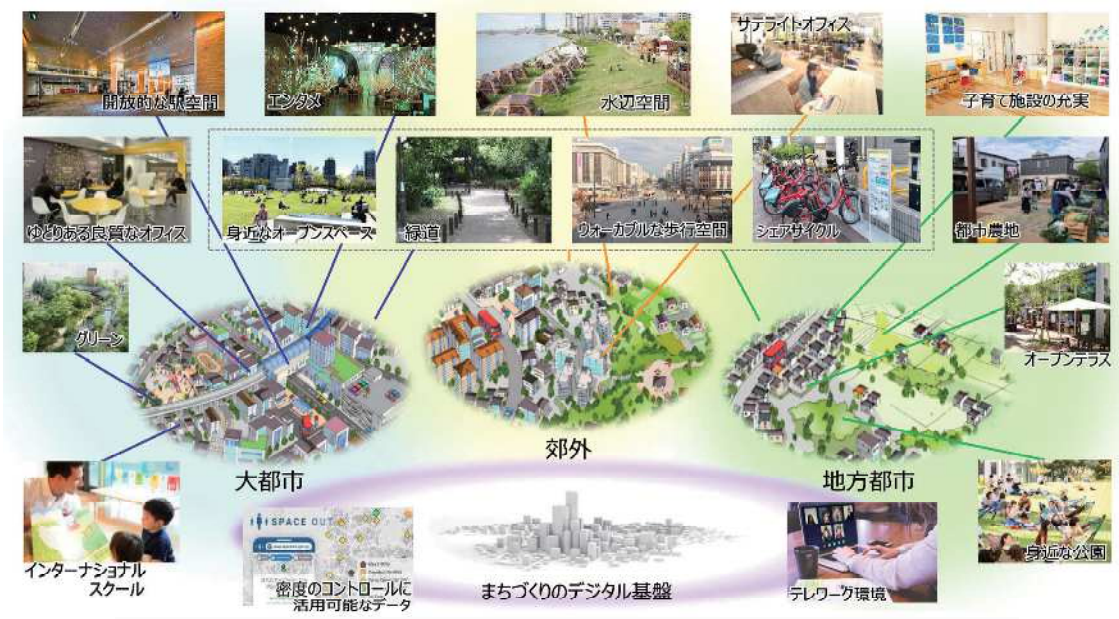
3章

4章

5章

資料

策定の背景とポイント



新型コロナ危機を契機としたまちづくりの方向性（出典：国土交通省ウェブサイト（富士市加工））



ウォーカブルなまちづくり（居心地が良く歩きたくなるまちなか）のイメージ（出典：国土交通省ウェブサイト（富士市加工））

(6) 高速交通ネットワークの発達

東京、名古屋、大阪の三大都市圏を1時間で結びニア中央新幹線の整備が行われており、世界に類を見ない魅力的な経済集積圏域が形成されることになります。

これにより、東海道新幹線のサービスは相対的に、ひかり・こだま型を重視した輸送形態へと変化する可能性があり、本市においては、新富士駅の利便性向上と、周辺地域の新たな発展が期待されています。

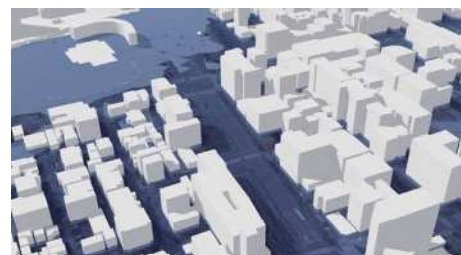
また、新たな国土の大動脈の役割を担う新東名高速道路は、令和9（2027）年度の全線開通が予定されており、さらに、静岡県、山梨県、長野県をつなぐ中部横断自動車道の整備も進んでいることから、アクセス性の向上による交流人口の増加や滞在時間の延長、物流の更なる効率化が期待されています。



(7) デジタル社会の進展

国では、災害対策やインフラ老朽化の進行、また IoT やビッグデータ等を活用した技術革新の進展や新型コロナウイルスを契機とした「非接触・リモート化」の働き方への変化などを背景に、インフラ分野においてもデジタル化・スマート化を強力に推進する必要があるとしています。具体的には、IoT・MaaS等の活用による暮らしにおける魅力的な都市サービスの提供、ロボット・AI等の活用による建設現場の生産性・安全性向上などを推進するほか、浸水シミュレーションや人流データ解析など、DXを推進し、社会課題を解決していく動きがみられます。

本市では、急速に進化するデジタル技術を最大限活用し、様々な社会課題に取り組むことにより暮らしの質や価値を高め、安心して豊かなまちづくりの推進に向けて、令和2（2020）年に「富士市デジタル変革宣言」を行っています。



浸水想定区域と3D都市モデルの重ね合わせ (出典：国土交通省ウェブサイト)



自動運転バス (出典：茨城県境町ウェブサイト)



顔認証で手ぶら観光 (出典：南紀白浜 IoT おもてなしサービス実証事務局ウェブサイト)