

第三次富士市都市計画マスタープラン 素案

目次

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
- 2 策定の背景とポイント..... 4

第1章 富士市の現状、都市づくりの課題及び方向性

- 1 課題抽出の体系10
- 2 富士市の現状11
- 3 都市づくりの課題24
- 4 都市づくりの方向性.....26

第2章 全体構想

- 1 全体構想のねらい・構成30
- 2 都市づくりの基本理念.....31
- 3 都市づくりの目標32
- 4 将来の都市の骨格33
- 5 都市づくりの基本方針.....43

第3章 まちなかまちづくり構想

- 1 まちなかまちづくり構想のねらい・構成.....76
- 2 まちなかの位置付け77
- 3 まちなかまちづくりのコンセプト.....78
- 4 まちなかを構成する地区区分の考え方80
- 5 富士駅周辺地区まちづくり構想81
- 6 吉原中央駅・吉原本町駅周辺地区まちづくり構想.....91
- 7 新富士駅周辺地区まちづくり構想 91

第4章 地域別構想

- 1 地域別構想のねらい・構成102
- 2 地域区分の考え方103
- 3 中部ブロックまちづくり構想.....104
- 4 東部ブロックまちづくり構想.....112
- 5 北部ブロックまちづくり構想.....120
- 6 南部ブロックまちづくり構想.....128
- 7 西部ブロックまちづくり構想.....138
- 8 北西部ブロックまちづくり構想.....146

第5章 都市づくりの実現に向けて

- 1 1

参考資料

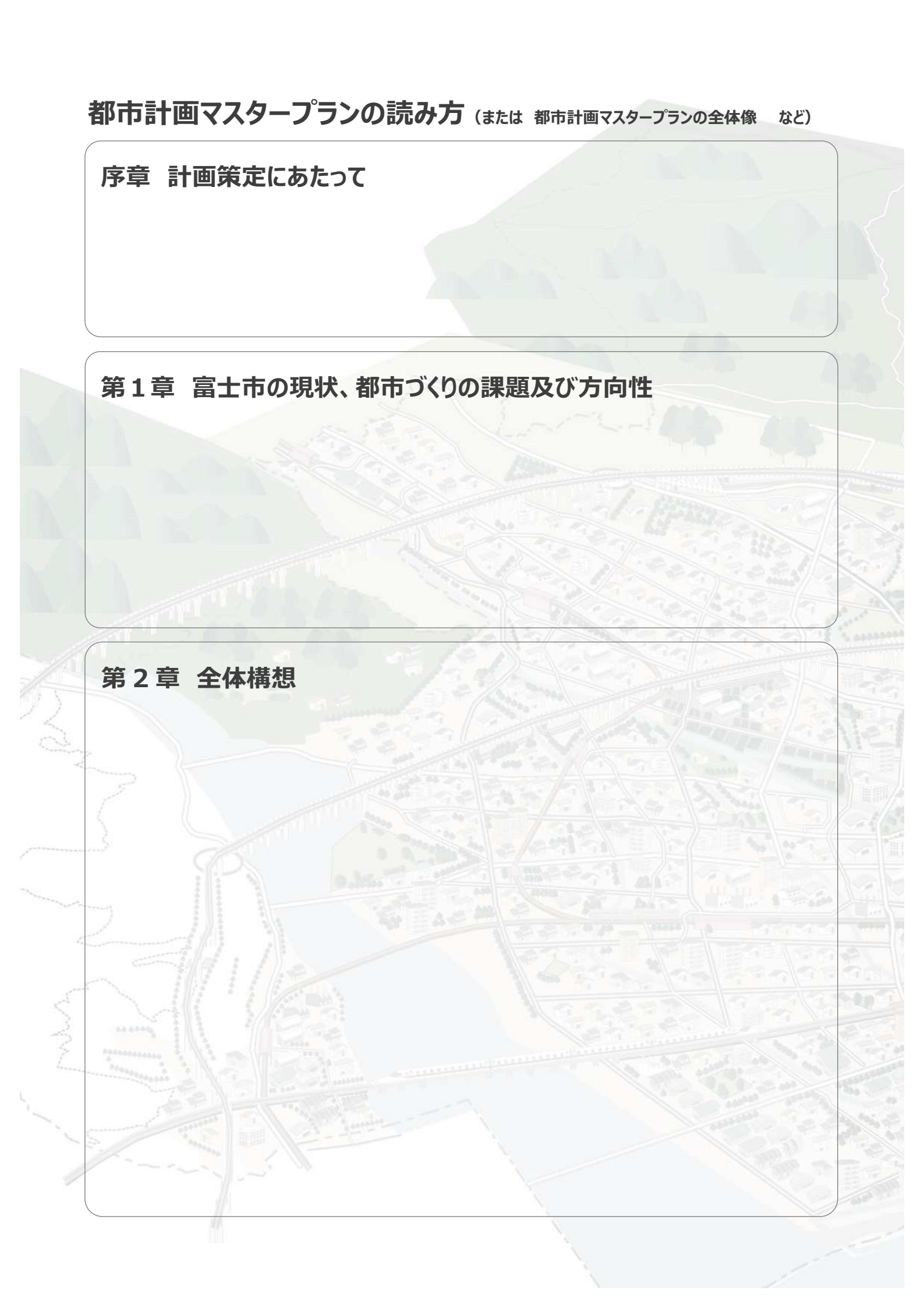
- 1 1

都市計画マスタープランの読み方 (または 都市計画マスタープランの全体像 など)

序章 計画策定にあたって

第1章 富士市の現状、都市づくりの課題及び方向性

第2章 全体構想



第3章 まちなかまちづくり構想



第4章 地域別構想

第5章 まちづくりの実現に向けて

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

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。

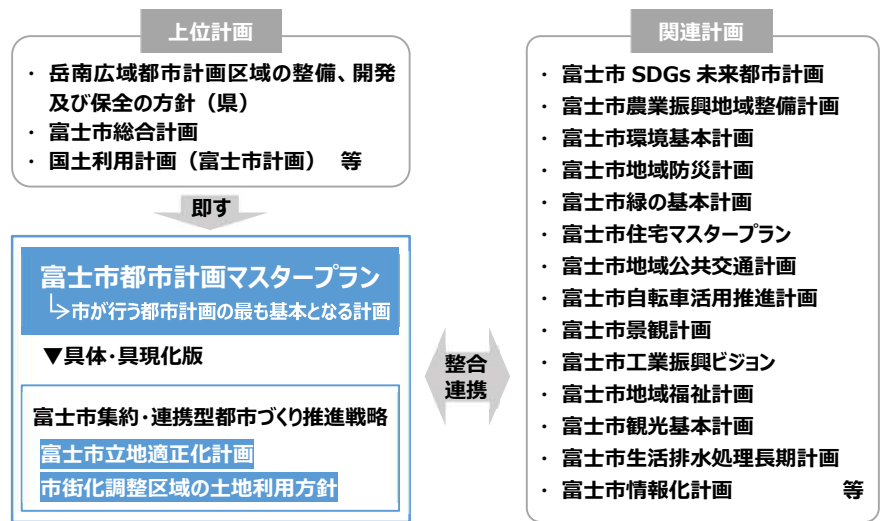
1-3 目標年次

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・連携を図って策定しています。

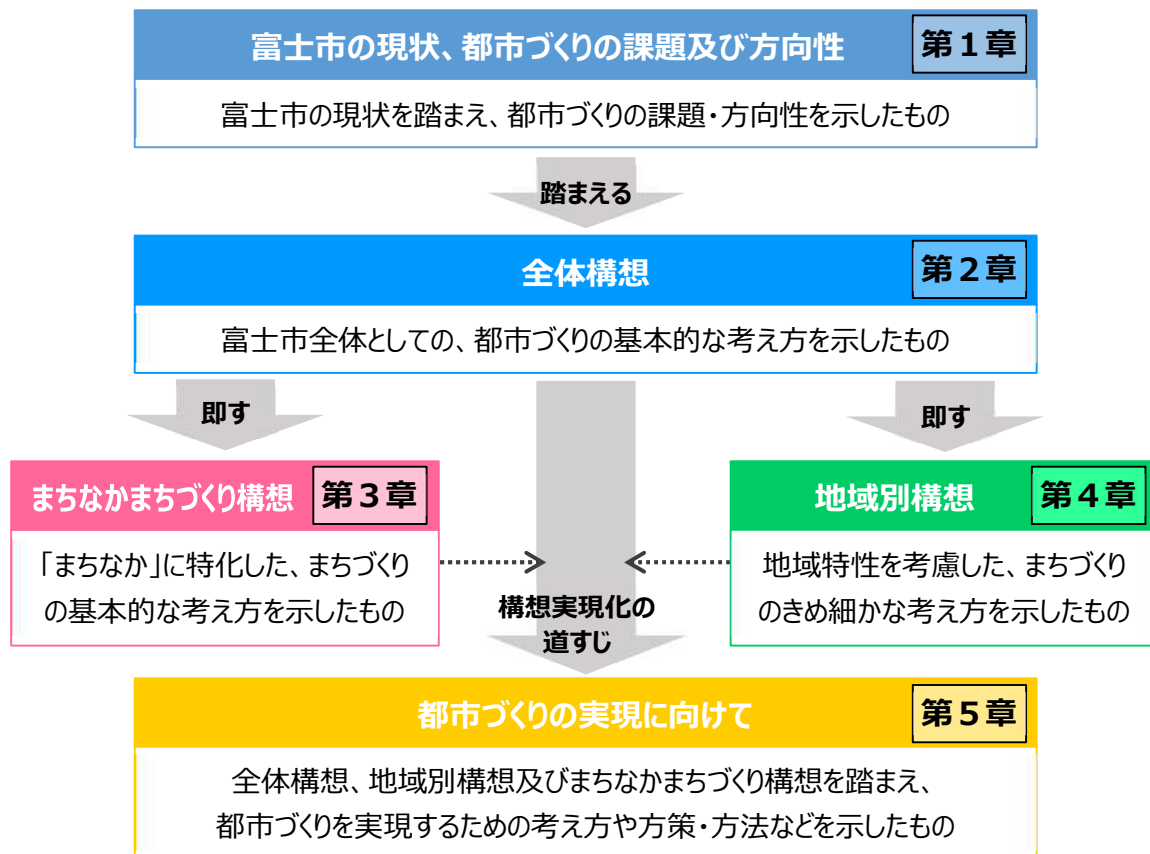
また、本マスタープランの具体・具現化版として「富士市立地適正化計画」及び「市街化調整区域の土地利用方針」を定めます。



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「都市づくりの実現に向けて」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みちなかにおいて都市機能の集積を図るとともに、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すニュー・ノーマルへの対応やSDGsの取組、カーボンニュートラルの実現など、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・頻発化を踏まえた災害リスクの考慮など、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、都市計画マスタープランの上位となる計画を令和3（2021）年に策定しています。

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」を策定します。



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			
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 ○		

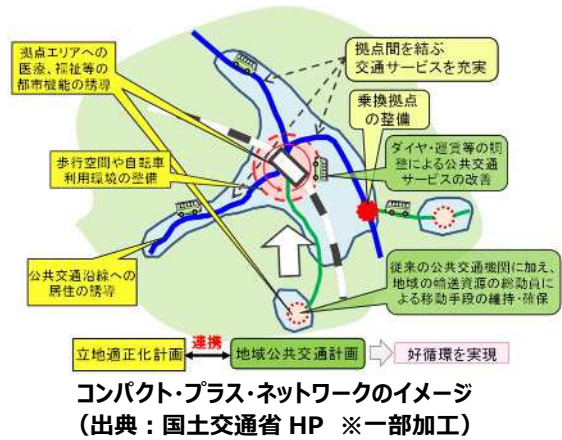
2-2 富士市を取り巻く社会・経済情勢の変化

(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を一体化した「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

南海トラフ巨大地震発生の懸念のほか、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、国は、令和 2 (2020) 年に「国土交通省 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い、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。



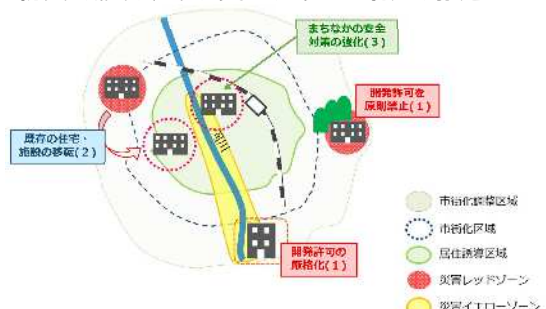
令和元年台風 19 号による土砂災害
(出典：国土交通省 HP)

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 HP)

防災・減災のためのす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

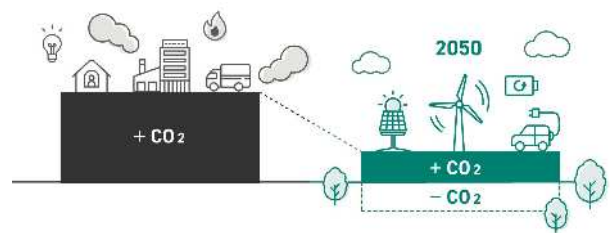
SDGs (持続可能な開発目標) は、2015 年の国連サミットで採択された、2016 年から 2030 年までの国際目標です。持続可能でよりよい世界を目指すための 17 のゴール・169 のターゲットから構成され、地球上の誰一人取り残さないことを誓っています。

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) カーボンニュートラルの実現

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 HP)

本市では、令和 3 (2021) 年に「第三次富士市環境基本計画」を策定し、令和 12 (2030) 年度の温室効果ガスを平成 27 (2015) 年度から 19%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すニュー・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、ウォークラ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。

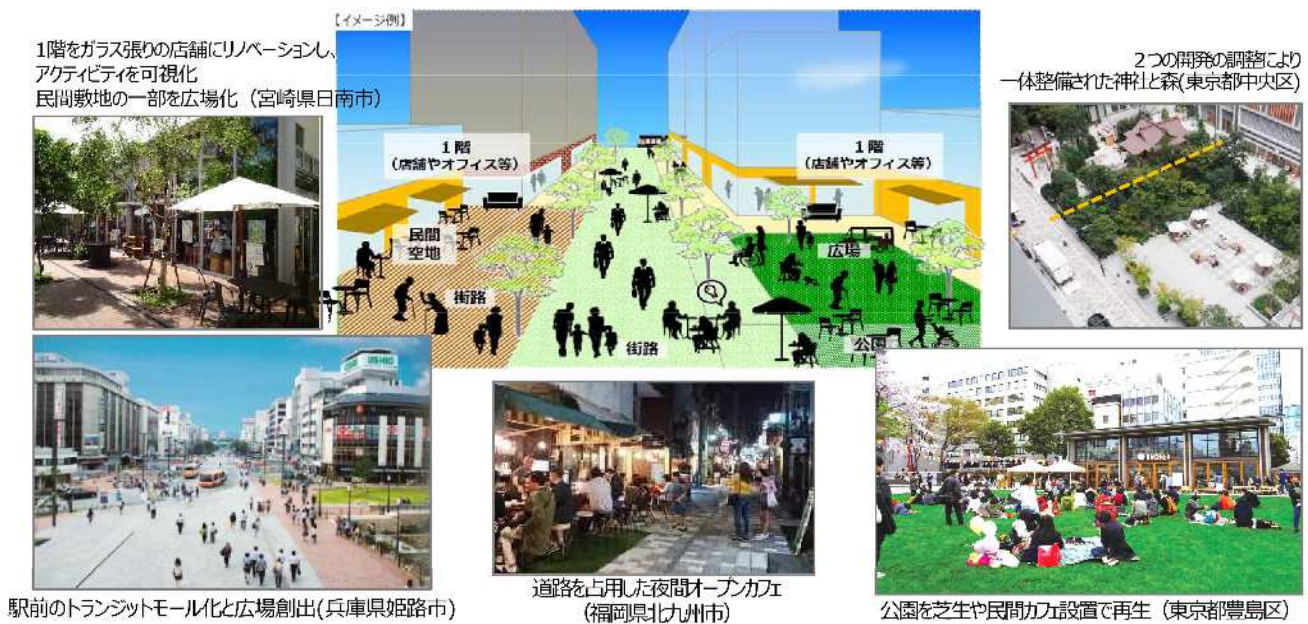
本市は、令和元 (2019) 年にウォークラブル推進都市となり、居心地が良く歩きたくなるまちなかを創出するため、富士駅北口周辺において、市街地の再整備に合わせたまちなか空間の活用を推進する取組を進めています。

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ラブルな空間の充実



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 HP（一部加工））



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 HP（一部加工））

（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 時間で結ぶリニア中央新幹線の整備が行われており、世界中からヒト、モノ、カネ、情報を引き付け、世界を先導するスーパー・メガリージョンの形成が進められています。

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ます。本市においては、「こだま」のみが停車する新富士駅の利便性向上と、周辺地域の新たな発展の可能性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 5（2023）年度の全線開通が予定されており、さらに、静岡県、山梨県、長野県を繋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。



リニア中央新幹線による鉄道一日交通圏の拡大
（出典：国土交通省スーパー・メガリージョン構想検討会資料）

（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危機を契機とした「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、様々な社会的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 HP）



自動運転バス（出典：茨城県境町 HP）



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 HP）

第1章

富士市の現状、都市づくりの課題及び方向性

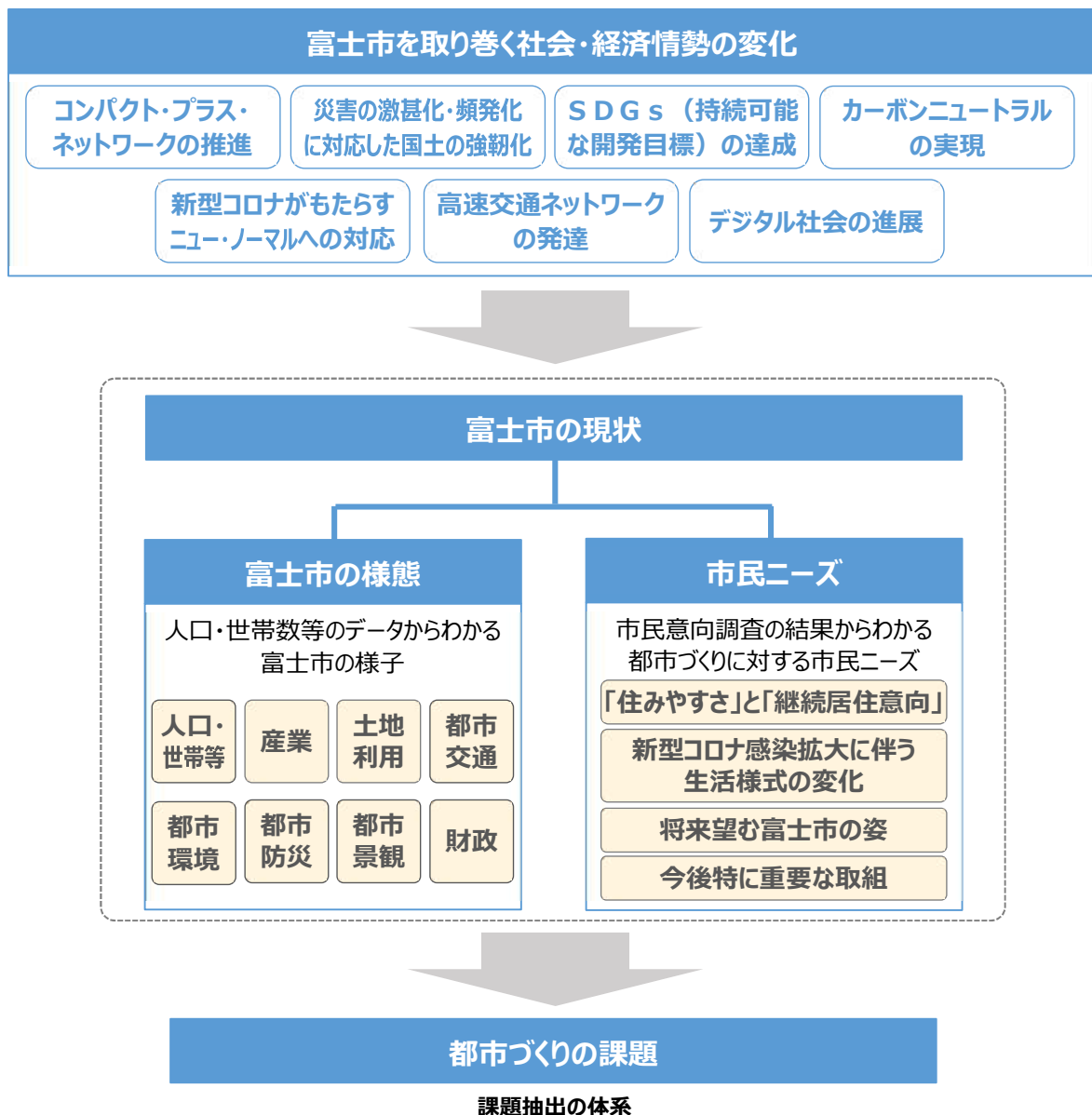
- 1 課題抽出の体系
- 2 富士市の現状
- 3 都市づくりの課題
- 4 都市づくりの方向性

第1章

富士市の現状、都市づくりの課題及び方向性

1 課題抽出の体系

前章の「富士市を取り巻く社会・経済情勢の変化」を踏まえた上で、本市の現状として「富士市の様態」、「市民ニーズ」等を把握し、本市の都市づくりの課題を抽出しました。



2 富士市の現状

2-1 富士市の様態

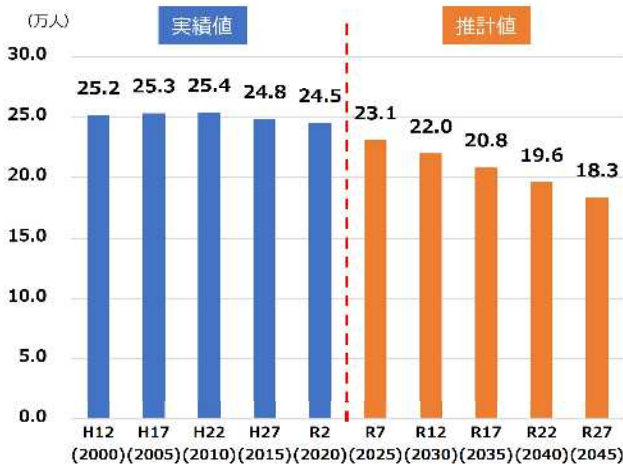
(1) 人口・世帯数等

本市の人口は、平成22(2010)年をピークに減少傾向に転じ、令和27(2045)年には183,328人まで減少すると推計されています。また、年少人口は減少傾向に、老年人口は増加傾向にあり、令和27(2045)年の高齢化率は、年少人口割合の約4倍にあたる41%まで上昇すると推計されています。

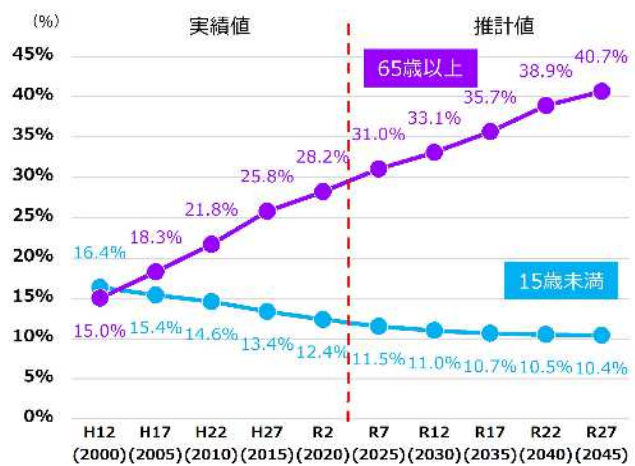
社会増減は、平成29(2017)年以降、転出超過傾向から転入超過傾向に転じています。なお、新型コロナウイルスの感染が拡大した令和2(2020)年は、転入数・転出数ともに、前年から大きく減少しています。

一方、世帯数は令和2(2020)年まで増加傾向となりますが、それ以降は減少に転ずると推計されています。

《 人口 》

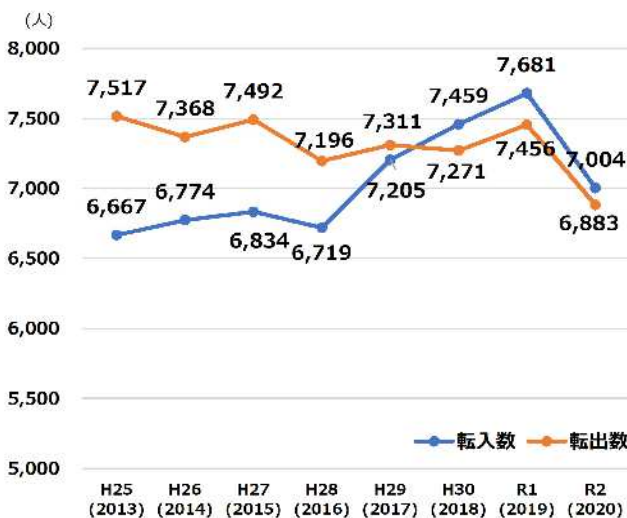


《 高齢化率等 》



総人口の推移と高齢化率・年少人口割合の推移 (出典：【実績値】国勢調査 【推計値】国立社会保障・人口問題研究所)

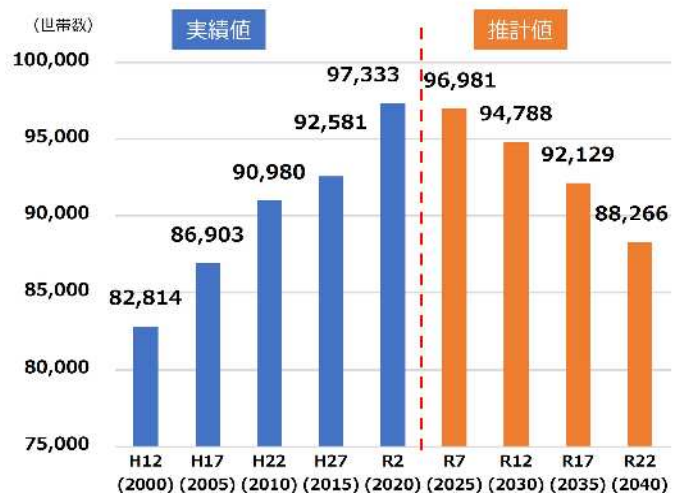
《 社会増減 》



社会増減の推移

(出典：富士市住民基本台帳)

《 世帯数 》



世帯数の推移

(出典：【実績値】国勢調査 【推計値】国立社会保障・人口問題研究所 (人口推計値(富士市)から世帯数推計値(静岡県)の平均世帯人員を除いたもの))

(2) 産業

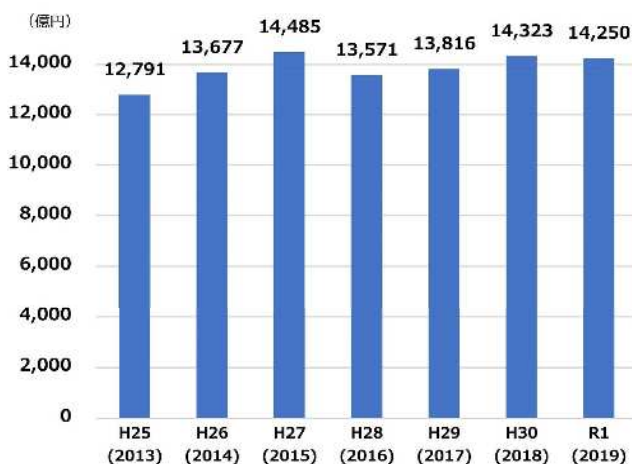
本市の製造品出荷額等及び工業従業者数は近年増加傾向にあり、令和元（2019）年は製造品出荷額等が約1兆4,250億円、工業従業者数が35,752人となっています。一方、事業所数は経年的に減少傾向にあり、令和元（2019）年は771か所となっています。

また、本市の商品販売額は平成24（2012）年に大きく落ち込んだものの、その後増加傾向に転じ、平成28（2016）年は約7,054億円となっています。また、商店数及び従業者数も平成24（2012）年に大きく落ち込んだものの、その後微増傾向に転じ、平成28（2016）年は店舗数が2,355か所、従業者数が16,543人となっています。

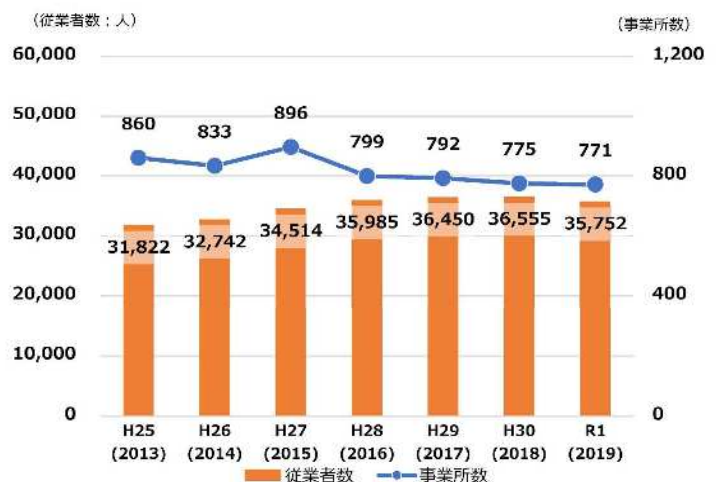
なお、平成25（2013）年度～令和3（2021）年度の9年間における小売店舗の出店・撤退状況を見ると、郊外市街地の幹線道路沿道などで出店が多い一方、「まちなか」では撤退が多い傾向にあります。

本市の観光交流客数（宿泊客数+観光レクリエーション客数）は、平成30（2018）年度まで増加傾向にありましたが、新型コロナウイルスの感染が拡大した令和元（2019）年度は減少に転じ、659万人となっています。

≪ 製造品出荷額等 ≫

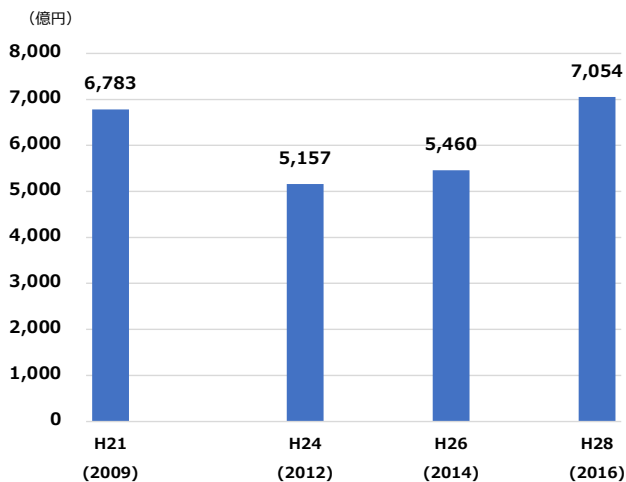


≪ 事業所数・工業従業者数 ≫

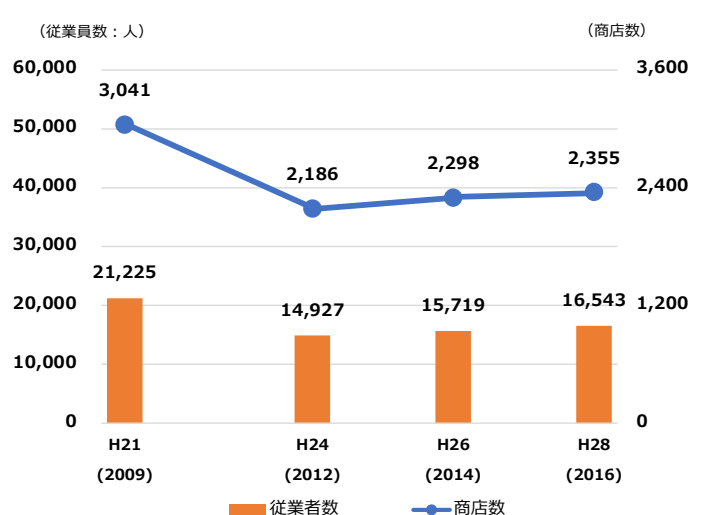


工業の推移 (出典：富士市の工業)

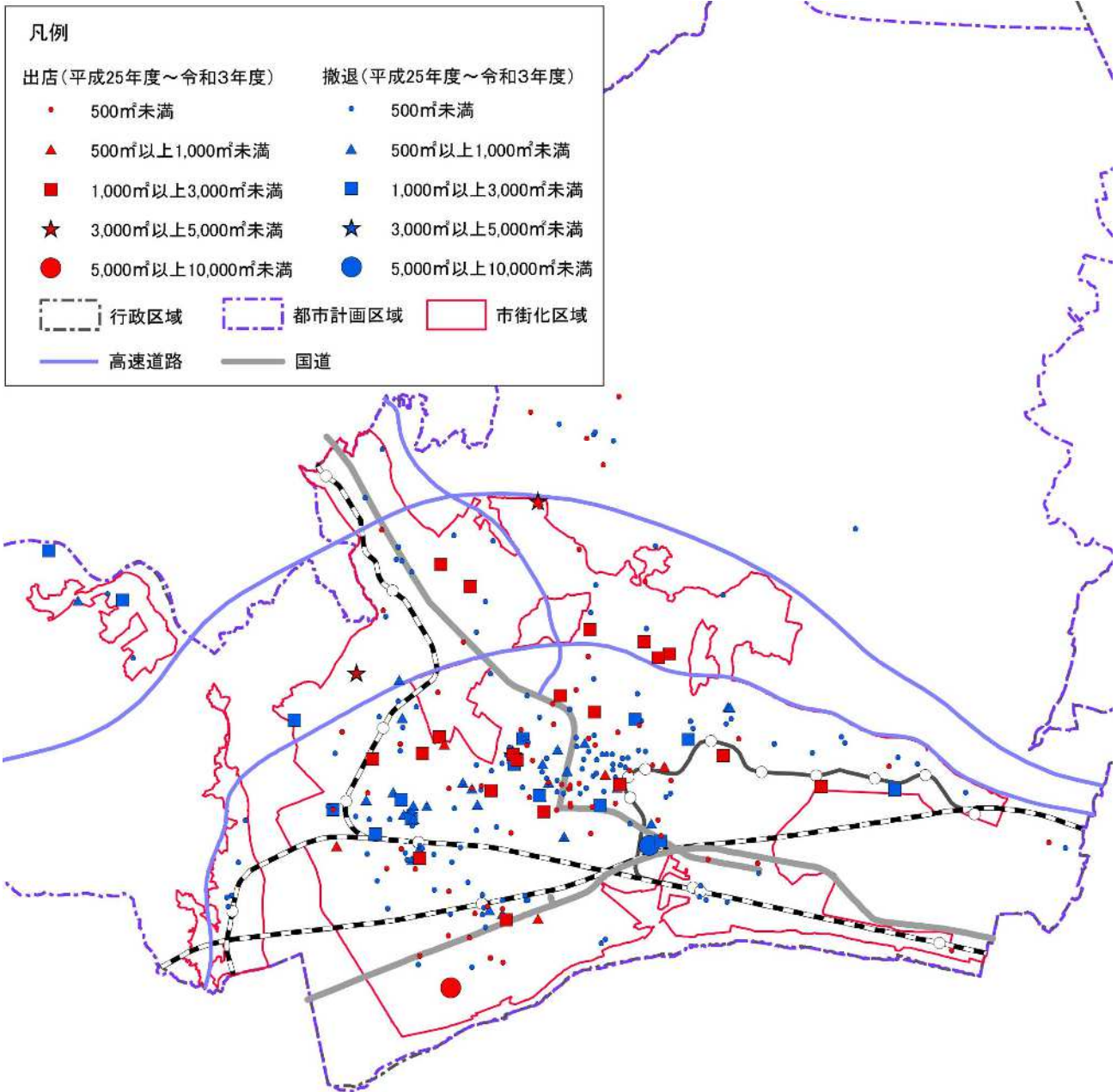
≪ 商品販売額 ≫



≪ 商店数・従業者数 ≫

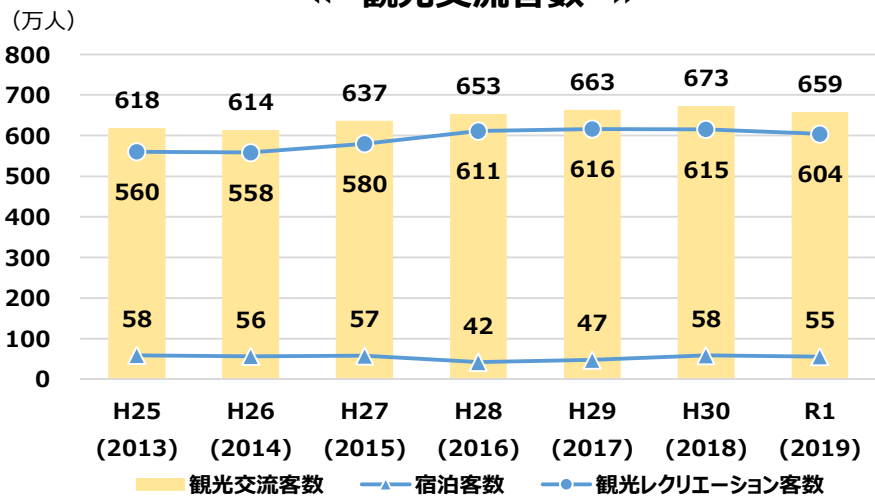


商業の推移 (出典：富士市の商業)



小売店舗の出店・撤退状況(平成25年度～令和3年度) (出典:富士市資料)

《 観光交流客数 》



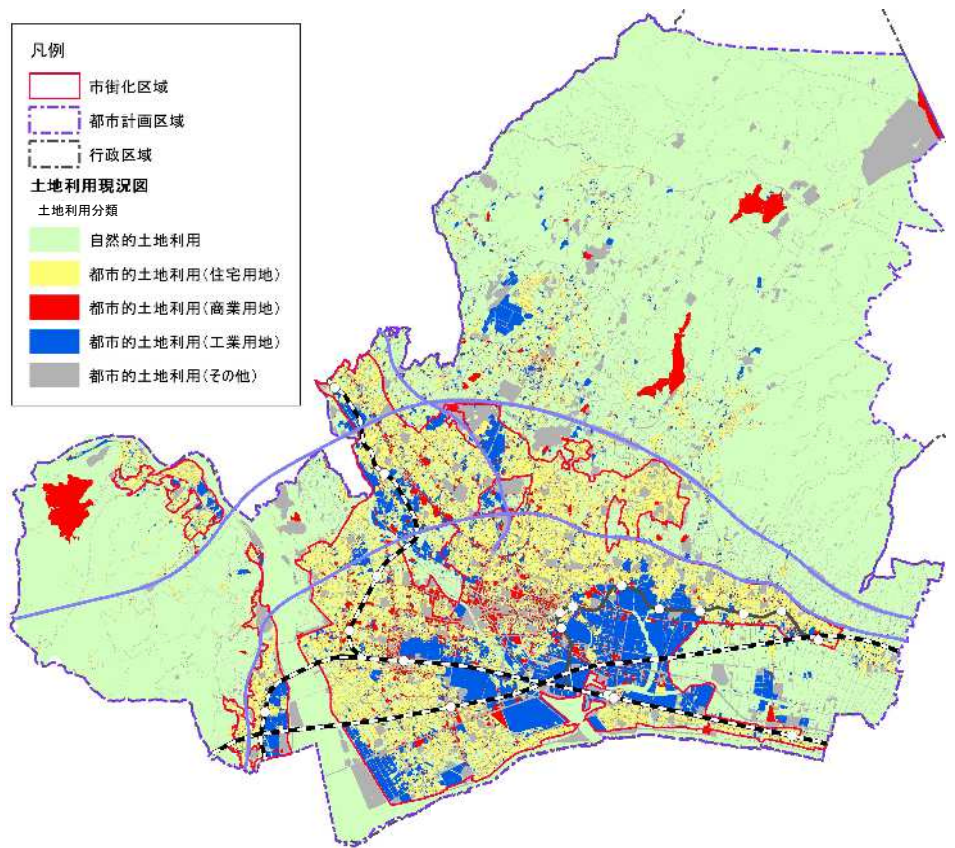
観光交流客数の推移 (出典:令和元年度 静岡県観光交流の動向)

(3) 土地利用

本市の都市計画区域における土地利用は、自然的土地利用が約 62.3%、都市的土地利用が約 37.7%となっています。このうち、市街化区域は、都市的土地利用が 88.1%ですが、農地は全国の市区町村の中で 21 番目に広い約 400ha あり点在しています。

近年の大規模開発事業は、富士山フロント工業団地第 2 期整備事業が令和 4 (2022) 年度に完了し、現在は新富士駅南地区と新東名高速道路新富士 IC 周辺地区の土地区画整理事業を進めています。

また、本市では、毎年一定戸数の住宅が新築されていることから、住宅総数は増加の一途をたどっています。一方、人口減少や少子高齢化の進行等を背景に、本市の空き家は年々増加傾向にあり、平成 30 (2018) 年の空き家戸数は、住宅総数の約 13.3%にあたる 14,410 戸となっています。

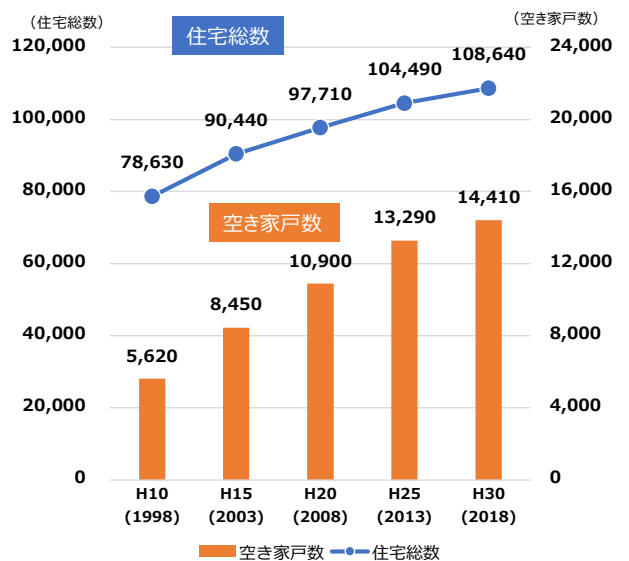


土地利用現況図 (出典：H28 都市計画基礎調査)



新富士駅南地区土地区画整理事業

住宅総数・空き家戸数



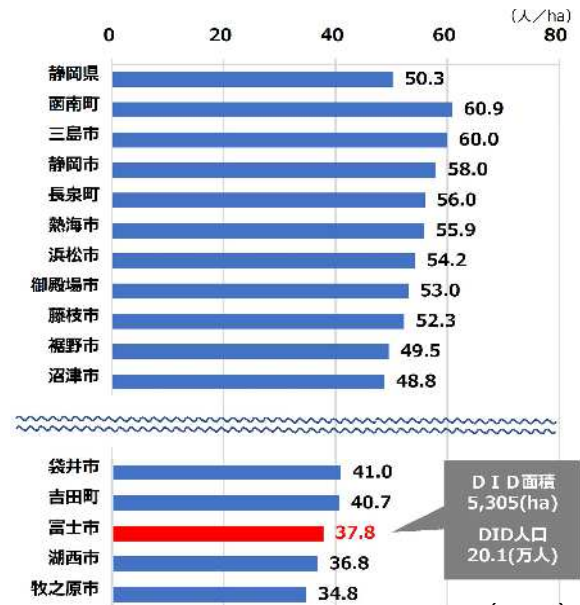
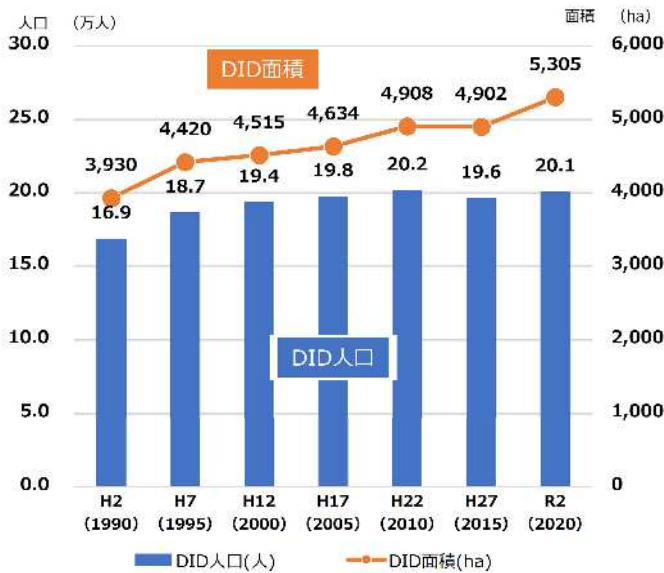
住宅総数・空き家戸数の推移 (出典：H30 住宅・土地統計調査)
※住宅・土地統計調査による空き家戸数は、標本抽出に基づく推計値であり、実際の空き家戸数とは異なる。

DID（人口集中地区）とは、人口密度 4,000 人/km² 以上の基本単位区が互いに隣接し、人口が 5,000 人以上となる地区に設定されます。DID の人口を面積で除した人口密度の経年変化をみることにより、市街地が集約傾向にあるのか、または拡散傾向にあるのかについて把握することができます。

本市の DID は、経年的に面積が拡大傾向にある一方、人口は横ばい傾向にあるため、人口密度は低下傾向、すなわち市街地は拡散傾向にあると言えます。また、令和 2（2020）年の人口密度は約 37.8 人/ha で初めて 40 人/ha を下回り、県内で 3 番目に低い水準となっています。

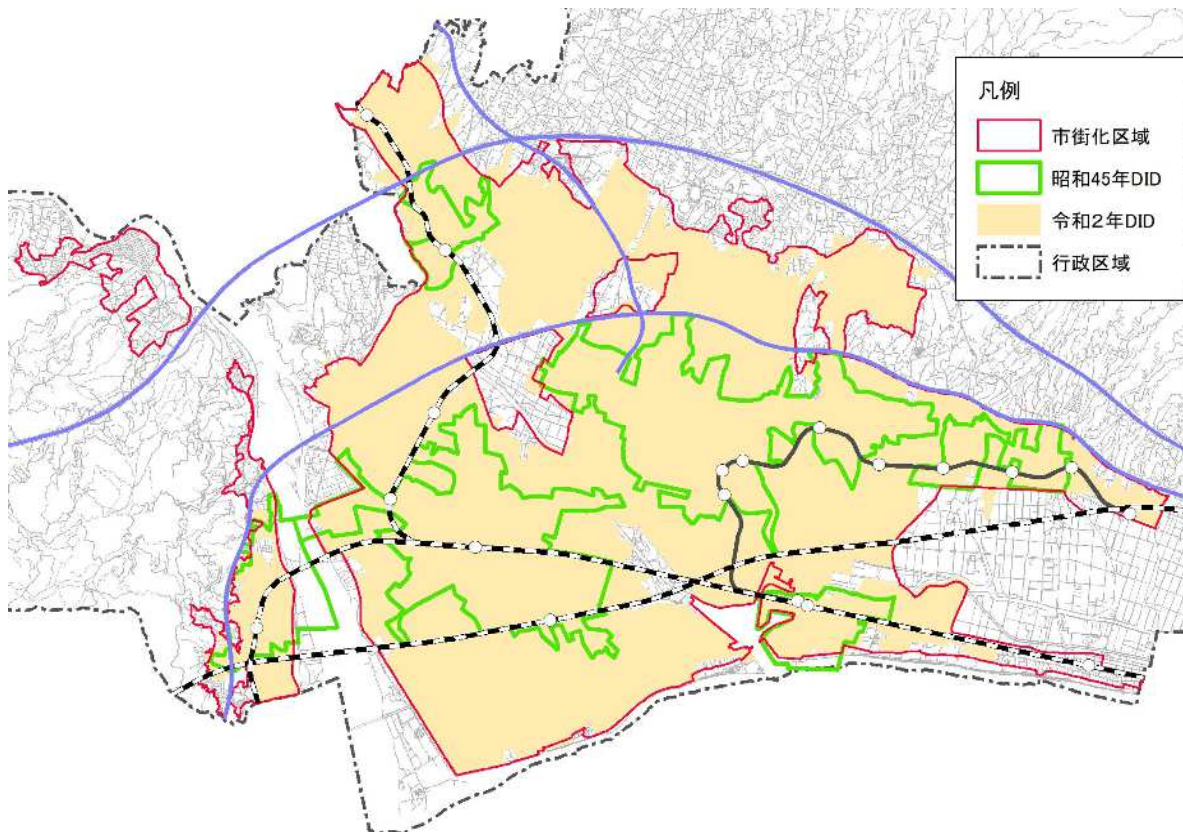
◀ DID 面積・人口の推移 ▶

◀ DID 人口密度（県内の状況） ▶



※R2（2020）現在

DID の推移（出典：国勢調査）



DID の変遷（出典：国勢調査）

(4) 都市交通

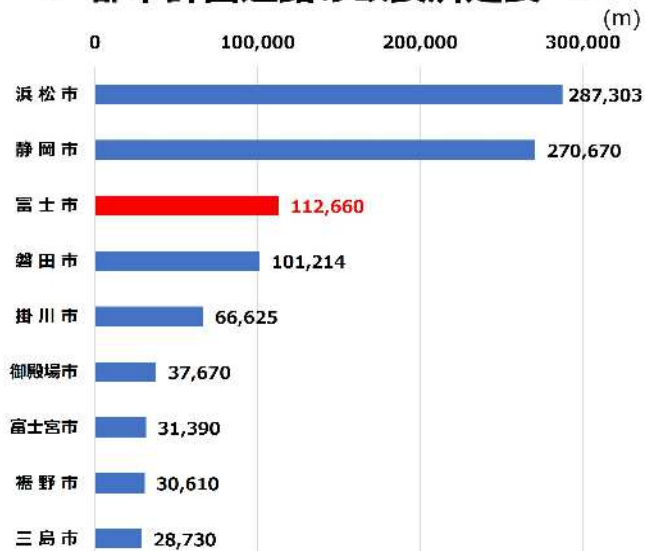
本市では 75 路線、総延長 207,800m の都市計画道路を決定しています。このうち改良済延長は決定延長の約 72%にあたる 112,660m であり、県内で 3 番目に多くなっています。

本市には、多様な交通体系が形成されていますが、移動手段の約 73.8%は自動車となっており、依然自動車に依存した状況にあります。

人口ベースでの本市の公共交通カバー率は約 80.9%となっており、多くの市民が何かしらの公共交通を利用できる環境にありますが、鉄道やバスなどの公共交通分担率は約 3.2%にとどまっています。

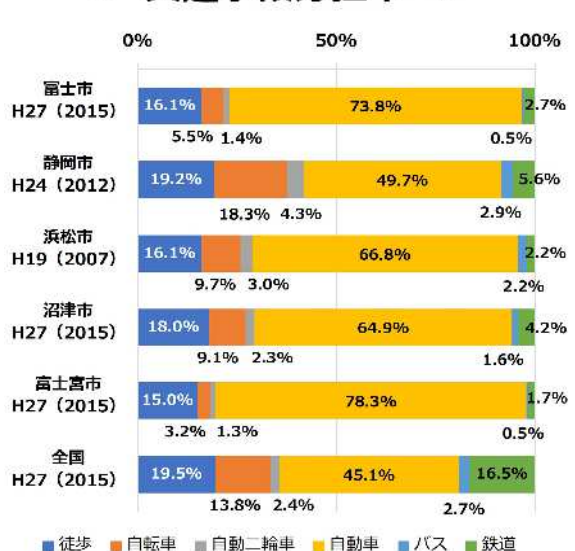
公共交通のうち、岳南電車及びコミュニティバスの利用者数は平成 30 (2018) 年までは緩やかな増加傾向を示していましたが、令和元 (2019) 年に減少に転じました。また、路線バスの利用者数は減少傾向、デマンドタクシーの利用者数は横ばい傾向にあります。なお、令和 2 (2020) 年は、新型コロナ危機に伴い、デマンドタクシーを除くすべての公共交通において、利用者数は前年から大きく減少しています。

《 都市計画道路の改良済延長 》



都市計画道路の改良済延長 (県内主要都市)
(出典：静岡県の都市計画)

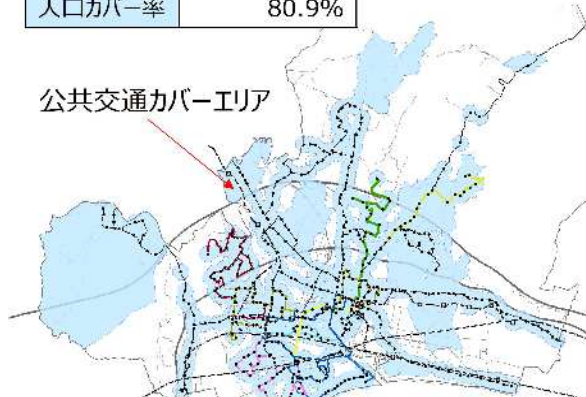
《 交通手段分担率 》



交通手段分担率 (出典：PT 調査)

《 公共交通カバーエリア 》

人口	204,277人	R2.4.1現在
面積	9,834.7ha	
人口カバー率	80.9%	



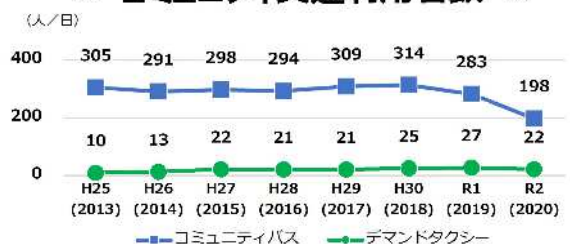
※公共交通カバーエリア
…鉄道駅及びバス停から300m圏域+デマンドタクシー運行圏域

公共交通カバーエリア (出典：富士市資料)

《 岳南電車と路線バス利用者数 》



《 コミュニティ交通利用者数 》



公共交通の利用者数の推移 (出典：富士市統計書)

また、誰もが暮らしやすいまちの実現を目指し、公共交通の他、自転車・歩行者が安全で快適に移動できる空間の整備を進めています。

富士駅周辺や吉原駅・吉原本町駅周辺等では、ユニバーサルデザインの理念の下、移動等の円滑化に資するバリアフリー化の取組が実施されています。



自転車歩行者道

(5) 都市環境

本市では、69 箇所、総面積 396.70ha の都市計画公園を決定しています。このうち約 48%にあたる 190.88ha が供用済となっており、県内で 3 番目に多くなっています。また、本市には、4 箇所、総面積 215.4ha の都市計画緑地が決定されています。このうち約 29%にあたる 62.4ha が供用済となっており、県全体に比べやや高い水準にあります。

本市における温室効果ガス排出量は、年々減少傾向にあります。平成 29 (2017) 年度の排出量は 5,735 千 t であり、令和 2 (2020) 年度の排出量目標である 5,936 千 t を下回っています。

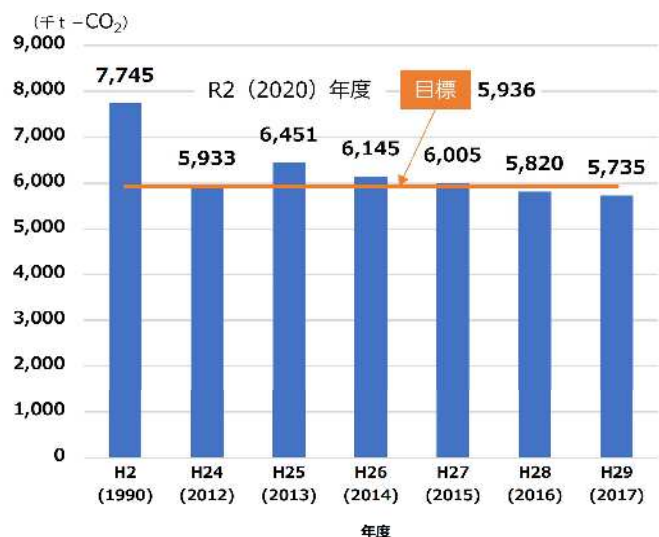
《 公園の供用面積 》



都市計画公園の供用面積 (県内主要都市)

(出典：静岡県の都市計画)

《 温室効果ガス排出量 》



温室効果ガス排出量の推移

(出典：令和3年富士市環境報告書 (令和2年度実績))

(6) 都市防災

本市は、地震・津波・土砂災害・洪水など、自然災害のリスクを抱えている地域が存在します。

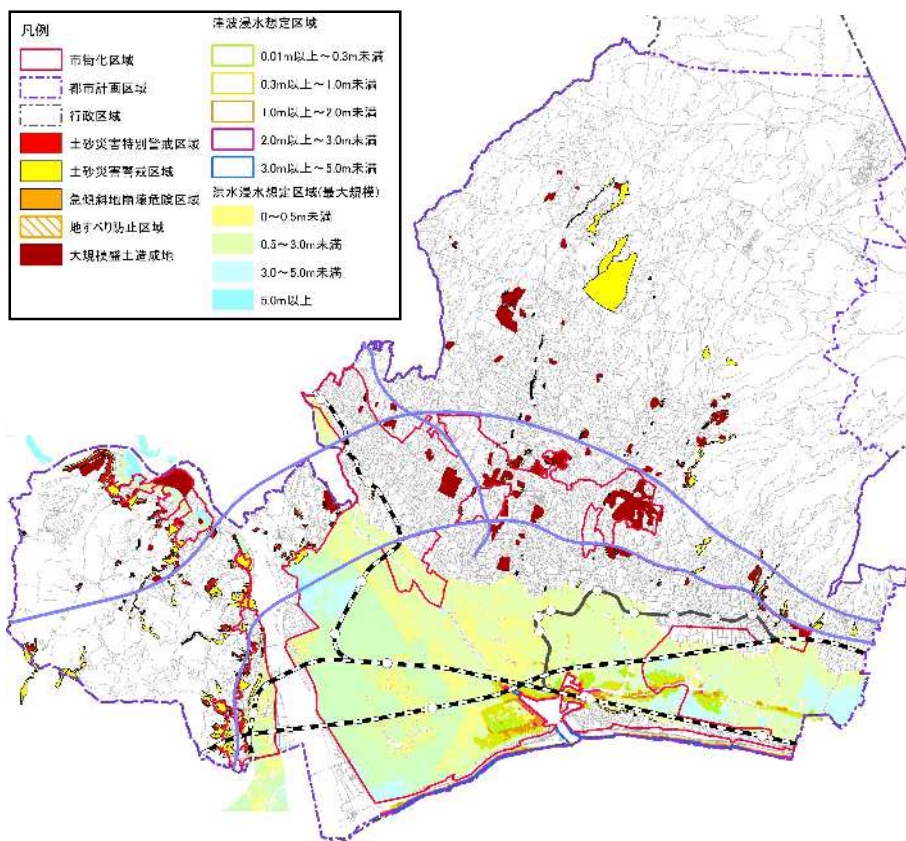
南海トラフを震源とする最大クラス（M9.0程度）の地震が発生した際、震度6弱～6強の強い揺れや津波等による甚大な被害の発生が想定されています。

また、令和5（2023）年には、田子の浦港周辺の一部地域で、津波防災地域づくりに関する法律に基づく津波災害警戒区域が指定されています。

一方、本市を流れる洪水予報河川及び水位周知河川に指定された富士川、潤井川、沼川、小潤井川、赤淵川の周辺では、家屋倒壊危険ゾーンや浸水深3.0m以上の浸水想定区域が存在しています。

土砂災害警戒区域は229箇所、土砂災害特別警戒区域は187箇所指定されるとともに、急傾斜地崩壊危険区域や地すべり防止区域も市域に点在しており、土砂災害の危険性を有しています。

また、市内には不適正な土砂埋立て地が複数存在しており、集中豪雨等に伴う土砂災害の発生が懸念されています。



土砂災害（特別）警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、地すべり防止区域、大規模盛土造成地、津波洪水想定区域、洪水浸水想定区域（想定最大規模）津波浸水想定区域
 （出典：H28 都市計画基礎調査、富士市資料）

(7) 都市景観

本市では、富士山の眺望をはじめとした様々な美しい景観を形成するため、平成 21（2009）年に「富士市景観計画」を策定するとともに「富士市景観条例」を制定し、景観重要樹木や景観重要公共施設、景観形成重点地区等を指定するなどの取組を展開しています。

また、平成 24（2012）年に制定した「富士市屋外広告物条例」に基づき、中央公園周辺地区、新富士駅周辺地区のほか、都市計画法に基づく地区計画を決定した地区等の良好な景観形成が特に重要となる地域を「景観形成型広告整備地区」として指定し、区域独自の上乘せ基準を定めています。

一方、富士山の眺望の確保や周辺環境にそぐわない高さの建築物が無秩序に立地することを抑制するため、低層住居専用地域及び商業系用途地域等を除く用途地域に、建築物の高さの最高限度を定めた高度地区（住居系用途地域⇒建築物の高さの最高限度 20 メートル（第 1 種高度地区）、準工業・工業地域⇒建築物の高さの最高限度 31 メートル（第 2 種高度地区））を指定しています。

さらに、防災上の安全性と景観の向上を図るため、工場における煙突撤去費用の一部を助成することで、使用していない煙突の撤去を促進しています。



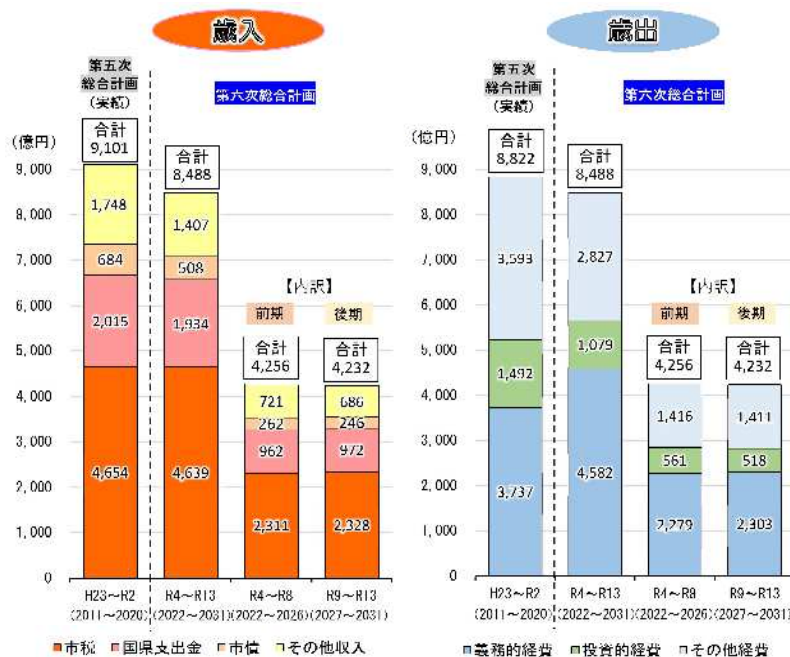
煙突撤去前後の景観

本市では、このようなルールづくりや工場の不用煙突の撤去に係る支援などを通して、良好な景観形成に取り組んでいます。

(8) 財政

平成 23（2011）年度から令和 2（2020）年度における本市の財政規模は、高齢化の進行による社会保障や医療関係経費の増加、新環境クリーンセンターの建設、小中学校校舎等公共施設の長寿命化、都市活力再生に向けた取組などにより拡大してきました。

令和 4（2022）年度以降の本市の財政状況は、少子高齢化や人口減少が急速に進む中、新環境クリーンセンター建設に伴う公債費の増加などにより、厳しさを増していくことが予測されており、E S C O 事業や P F I などの民間活力の活用により、計画的な施設や設備等の整備更新を進めています。



財政の推移と予測 (出典：第六次富士市総合計画)

2-2 都市づくりに関する市民の意向

本マスタープランの策定にあたり基礎資料として活用するため、アンケート方式による市民意向調査を実施しました。「住みやすさ」や「継続居住意向」、「住みやすさ、住みにくさ」の要因のほか、「新型コロナ感染拡大に伴う生活様式」等について調査し、4つの項目で整理しました。

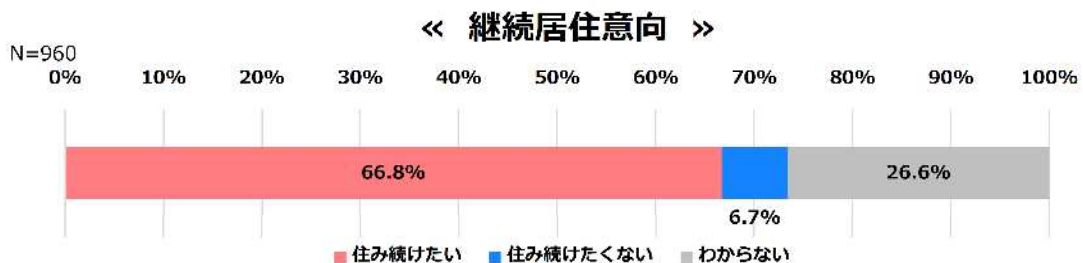
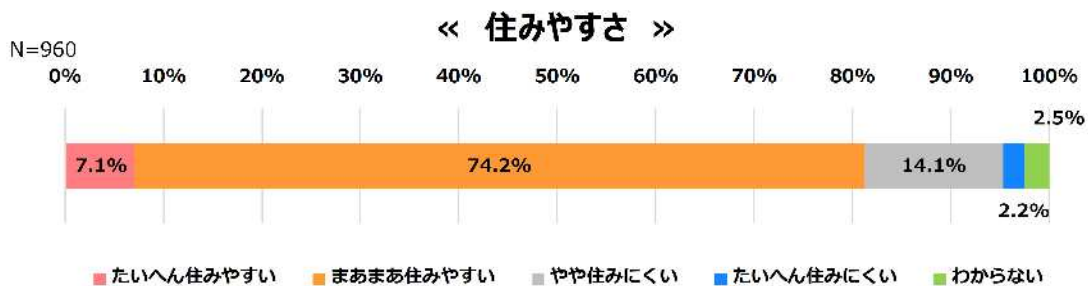
市民意向調査の概要

調査対象	富士市在住の15歳以上の男女3,000人（無作為抽出）
調査方法	郵送による配布・回収またはWebによる回答
調査期間	令和3年10月4日～令和3年11月2日
標本数	3,000票
有効回収数	960票（うちWeb回答935票）
有効回収率	32%

（1）「住みやすさ」と「継続居住意向」について

「住みやすさ」は、80%以上の方が「たいへん住みやすい」または「まあまあ住みやすい」と回答しています。

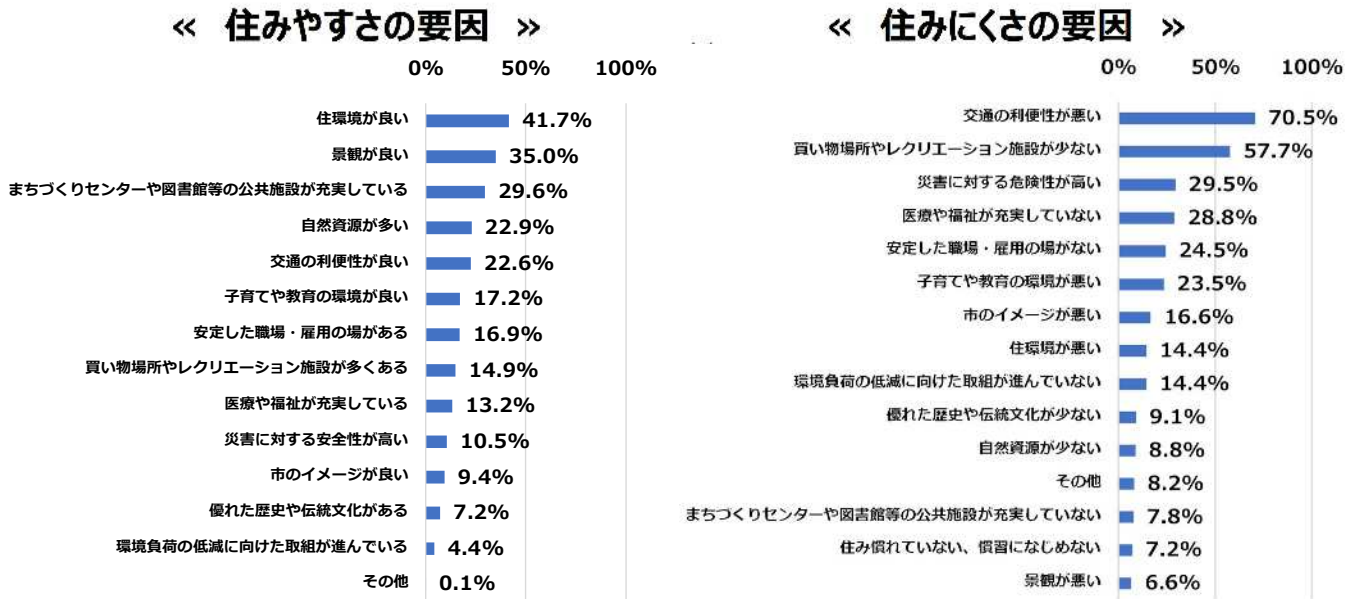
「継続居住意向」は、66.8%の方が「住み続けたい」と多くなっていますが、一方で26.6%の方が「わからない」と回答しています。



また、「住みやすい（「まあまあ住みやすい」を含む）」と回答した方の「住みやすさの要因」と、「住みにくい」もしくは「わからない」と回答した方の「住みにくさの要因」を整理しました。

「住みやすい（「まあまあ住みやすい」を含む）」と回答した方の要因は、「住環境が良い」が多くなっており、「景観が良い」、「まちづくりセンターや図書館等の公共施設が充実している」と続いています。

「住みにくい」もしくは「わからない」と回答した方の要因は、「交通の利便性が悪い」、「買い物場所やレクリエーション施設が少ない」が多くなっており、「災害に対する危険性が高い」と続いています。

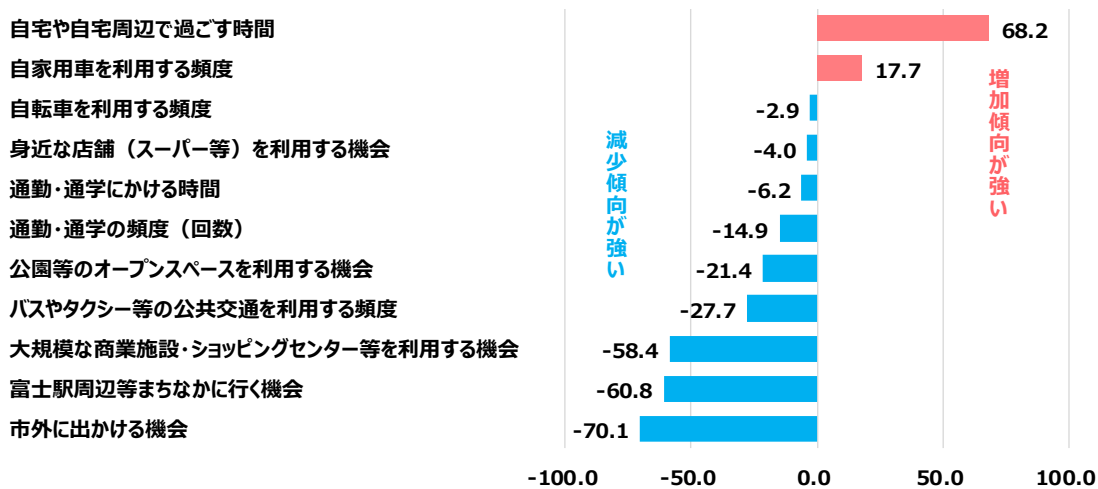


（2）新型コロナ感染拡大に伴う生活様式の変化等について

コロナ禍前からコロナ禍における次の生活様式について比較しました。

時間や頻度、機会等の増加傾向が強い生活様式は、「自宅や自宅周辺で過ごす時間」と「自家用車を利用する頻度」です。

一方、減少傾向が強い生活様式は、「市外に出かける機会」や「富士駅周辺等まちなかに行く機会」、「大規模な商業施設・ショッピングセンター等を利用する機会」です。



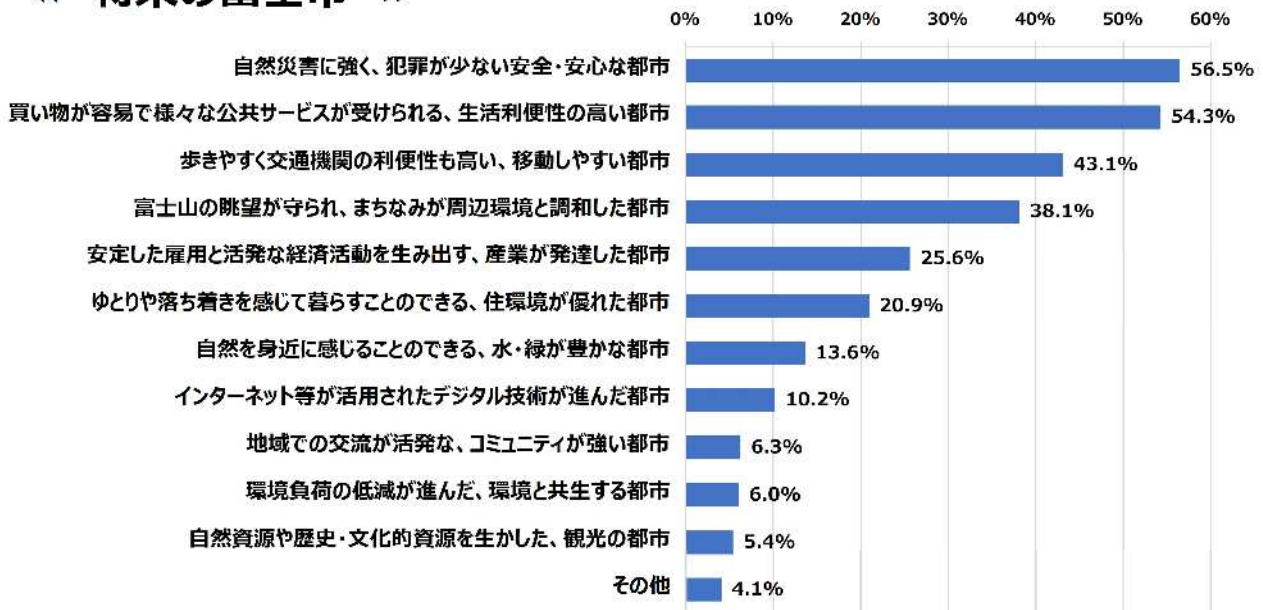
コロナ禍前からコロナ禍における生活様式の変化（加重平均）

(3) 将来望む富士市の姿について

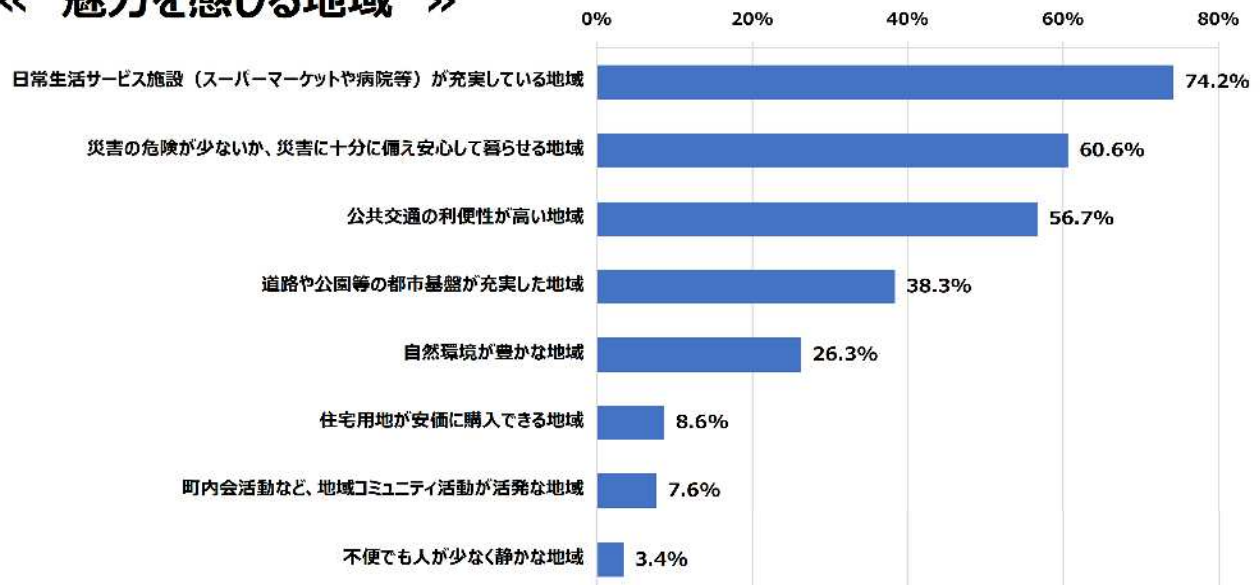
将来望む富士市の姿は、「自然災害に強く、犯罪が少ない安全・安心な都市」が56.5%と最も多く、次いで「買い物容易で様々な公共サービスが受けられる、生活利便性の高い都市」の54.3%、「歩きやすく交通機関の利便性も高い、移動しやすい都市」の43.1%となっています。

また、魅力を感じる地域は、「日常生活サービス施設（スーパーマーケットや病院等）が充実している地域」が74.2%と最も多く、次いで「災害の危険が少ないか、災害に十分に備え安心して暮らせる地域」の60.6%、「公共交通の利便性が高い地域」の56.7%となっています。

◀ 将来の富士市 ▶

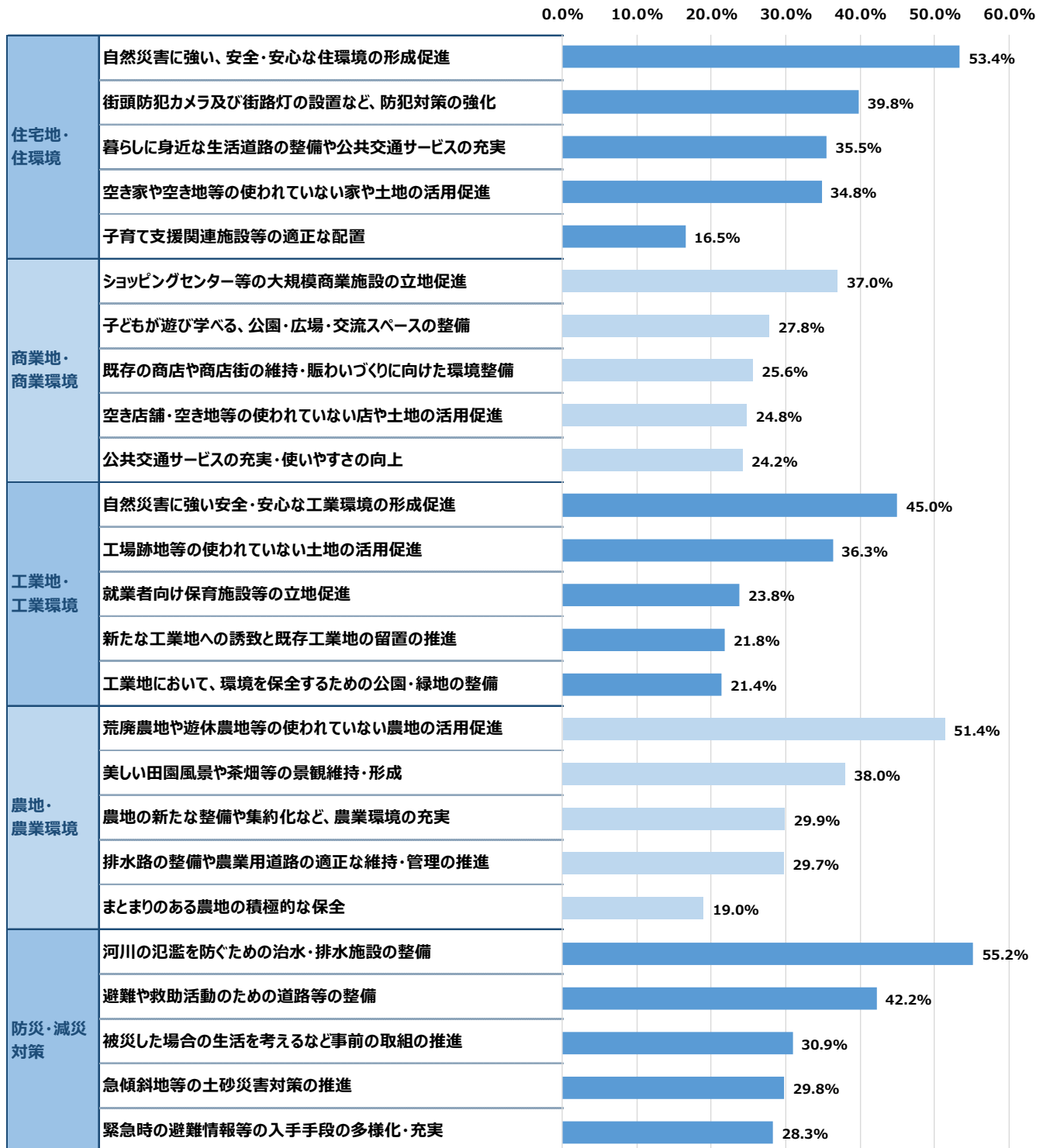


◀ 魅力を感じる地域 ▶



(4) 今後特に重要な取組

各項目において最も多い回答は、住宅地・住環境が「自然災害に強い、安全・安心な住環境の形成促進」、商業地・商業環境が「ショッピングセンター等の大規模商業施設の立地促進」、工業地・工業環境が「自然災害に強い、安全・安心な工業環境の形成促進」、農地・農業環境が「荒廃農地や遊休農地等の使われていない農地の活用促進」、防災・減災対策が「河川の氾濫を防ぐための治水・排水施設の整備」となっています。



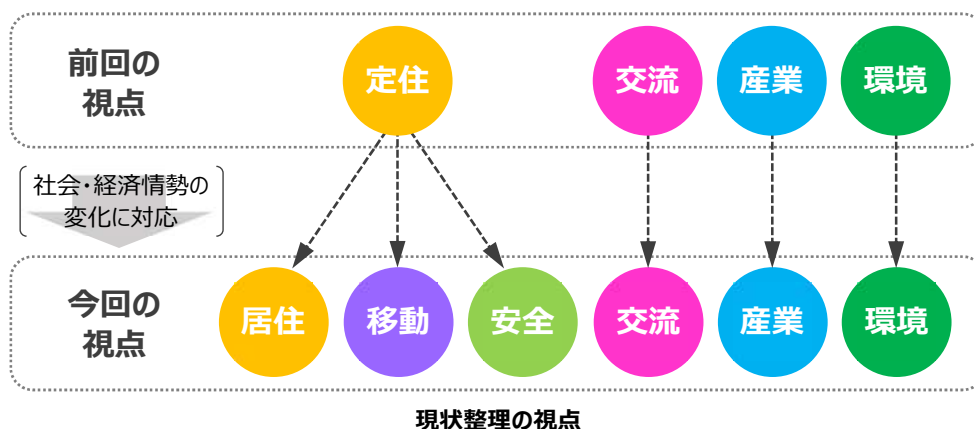
今後特に重要な取組（各分野上位5項目）

3 都市づくりの課題

富士市の現状等を踏まえ、今回設定する都市づくりの目標に繋がる6つの課題を抽出しました。

課題の抽出には、平成26（2014）年に策定した都市計画マスタープランの「都市づくりの目標」の「定住」、「交流」、「産業」及び「環境」の視点を基本としました。

また、本マスタープランでは、本市を取り巻く社会・経済情勢の変化に対応するため、「定住」の視点を「居住」、「移動」及び「安全」に細分化しました。



居住の視点

快適に暮らせる生活環境の確保

市民の多くが、本市を「住みやすい」、「住み続けたい」と回答していますが、本市は全国の多くの都市と同様に、人口減少や少子高齢化の進行、社会ニーズの変化等により空き家が増加しているとともに、郊外部の宅地開発等により市街地の拡散が進んでいます。

このため、市民ニーズに応じた住環境の向上や空き家等の既存ストックの有効活用、「まちなか」居住、地域コミュニティの維持・充実などの取組の推進により、人口減少時代を前提とした「快適に暮らせる生活環境の確保」が必要です。

移動の視点

多様性のある移動環境の確保

本市は、東名高速道路、新東名高速道路、東海道新幹線といった広域交通ネットワークを有しているほか、都市計画道路の整備も進むなど、移動環境は充実してきています。

多くの市民が「公共交通の利便性が高い地域」に魅力を感じている一方で、本市は自動車への依存度が高くなっている上、公共交通の利用者数は減少傾向が続き、存続の危機にあります。

このため、地域公共交通ネットワークの充実を図るとともに、安全で快適な歩行環境・自転車走行環境の創出、ICT等を活用した利便性の向上などによる「多様性のある移動環境の確保」が必要です。

安全
の視点

あらゆる自然災害への備えの充実

南海トラフ巨大地震が今後高い確率で発生することが予測されていることなどから、本市では、インフラ整備のほか、多様な訓練の実施など、防災・減災対策を実施していますが、全国各地で災害が頻発化・激甚化し、市民の多くが、災害に十分に備え安心して暮らせる都市・地域を望んでいます。

このため、計画的なインフラ整備のほか、法・条例等に基づく適切な指導や、都市計画制度の活用、事前復興の推進などによる「あらゆる自然災害への備えの充実」が必要です。

交流
の視点

都市機能の充実と賑わい・居心地の良さの向上

ICT 等の急速な進化などを背景に、定住人口に加え、交流・関係人口も重視する時代を迎えようとしています。また、本市では、「まちなか」において土地区画整理事業や再開発事業、また公園・緑地の整備を推進しています。しかし、多くの市民は、「買い物場所やレクリエーション施設が少ない」と感じています。

このため、まちの顔となる拠点での市街地整備や緑地・公園整備、住宅地と農地の共生、質の高いまちなみ景観の創出などによる「都市機能の充実と賑わい・居心地の良さの向上」が必要です。

産業
の視点

地域経済を牽引する産業基盤の強化

本市は、富士山の恵みや広域交通の要衝地であることなどを背景に、製造業の厚い集積がある中、出荷額は近年増加傾向にあり、新たな企業の立地が進んでいますが、市民は「使われていない土地の活用促進」が必要と感じています。

また、企業からは「ニーズを満たす一団の産業用地がない」等の声が寄せられています。

このため、工場跡地や荒廃農地等の低・未利用地の有効活用などによる「地域経済を牽引する産業基盤の強化」が必要です。

環境
の視点

自然環境の保全・活用と脱炭素社会の形成

本市には、富士山、駿河湾、富士川等の豊かな自然資源があり、多くの市民が「富士山の眺望が守られ、まちなみが周辺環境と調和した都市」を希望しています。温室効果ガス排出量も順調に削減し、環境啓発や良好な景観形成も進んでいますが、不適正な土砂埋立てが行われているなど、環境への影響が懸念されています。

このため、引き続き自然環境の保全や営農環境の維持、緑化の推進、自転車・公共交通等の利用促進などによる「自然環境の保全・活用と脱炭素社会の形成」が必要です。

4 都市づくりの方向性

本市を取り巻く社会・経済情勢の変化や都市づくりの課題を踏まえ、今後の都市づくりの方向性を定めます。

本市では、平成26（2014）年に策定した前マスタープランにおいて、人口増加時代の「つくる・ふやす」考え方から人口減少を前提とした「いかす・まもる」考え方に軸足を移し、人口が減少しても都市の健全性と質の高い暮らしが将来にわたって続いていくことを目指すため、都市づくりの方向性を「持続可能なまちづくり」と決めました。

このような中、人口減少、激甚化・頻発化する自然災害、SDGs、カーボンニュートラル、新型コロナへの対応、デジタル社会の進展など、都市を取り巻く社会・経済情勢は大きく変化してきています。

特に、リニア中央新幹線や新たな高速道路等、広域交通ネットワークの発達は、東京圏から大阪圏までが一体となった世界最大の広域経済圏（スーパーメガリージョン）を形成することとなり、全国規模でこれまでにない新たな「対流」が生まれつつあります。

スーパーメガリージョンの形成をきっかけに生じるグローバルな対流は、国内に新たな対流を同時多発的に生み出し、思いがけない出会い・接触により、想像を超えるイノベーションを巻き起こす可能性を秘めています。

本市を取り巻く社会・経済情勢が大きく変化している中、この可能性を逃さず、本市が抱える多様な課題に対応するためには、これまでの「いかす・まもる」考え方を継続しながら、新たに生まれつつある全国的な「対流」を効果的に活用し、発展性のある「持続可能な都市づくり」を進めていくことが重要と考えます。

ただし、何も施策を講じないで全国的な「対流」の恩恵を享受するような受動的な考え方では「対流」を効果的に活用できなくなる可能性があるため、自ら「対流」を惹きつけ、呼び込む能動的な考え方が必要です。

そのため、本市では、新たな「対流」を新たな「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」と捉え、個性を磨き、都市としての価値や魅力を高めることで、生活・ビジネス・観光などあらゆる面で「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」を積極的に呼び込み、「暮らしたくなる」「働きたくなる」「訪れたくなる」「投資したくなる」都市として多くの人に選ばれる都市づくりを進めます。

以上のことから、本マスタープランにおける都市づくりの方向性を「個性を磨く 持続可能な都市づくり」と定めます。

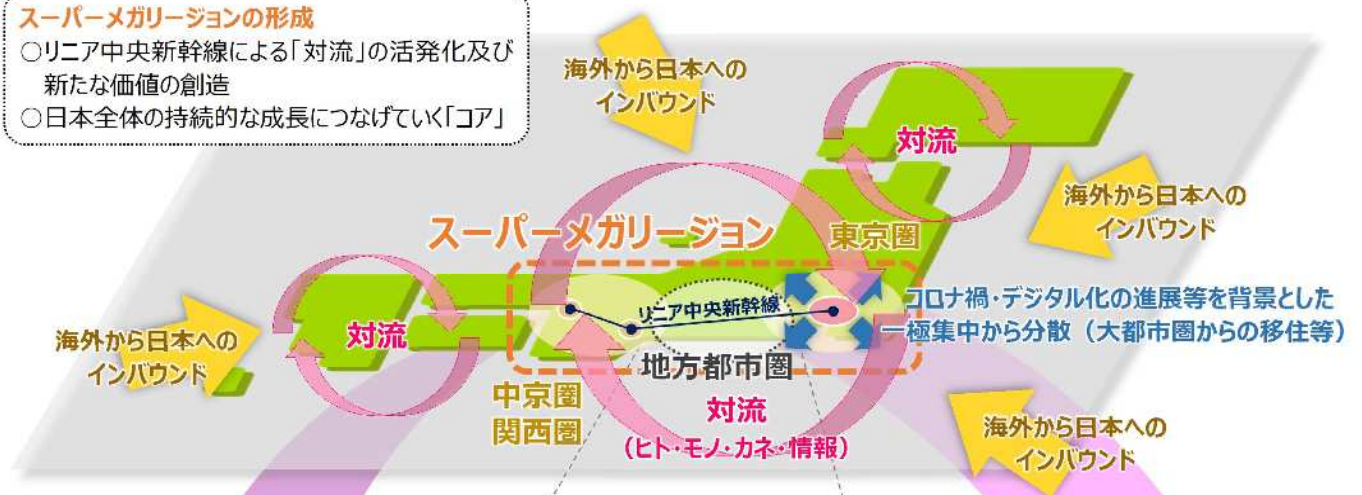
★富士市における「対流」の活発化（「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」の活発化）について★

ヒト	大都市圏など県外からの移住者や関係人口等が増え、市民との交流や質の高い暮らしの評判が、新たな移住者や関係人口等を呼び込んでいる状態
モノ	商業施設や工場などの産業関連施設の留置・誘致が進み、生産・加工・消費のサイクルに必要な物が流通・循環している状態
カネ	あらゆる人の都市活動が活発化し、さらに民間企業の投資も増えて、自立した地域経済が循環している状態
情報	デジタル技術等の情報基盤やネットワークが発達し、多様な情報が様々な手段によって効果的に活用され、「対流」を一層呼び込んでいる状態

「国レベル」

スーパーメガリージョンの形成

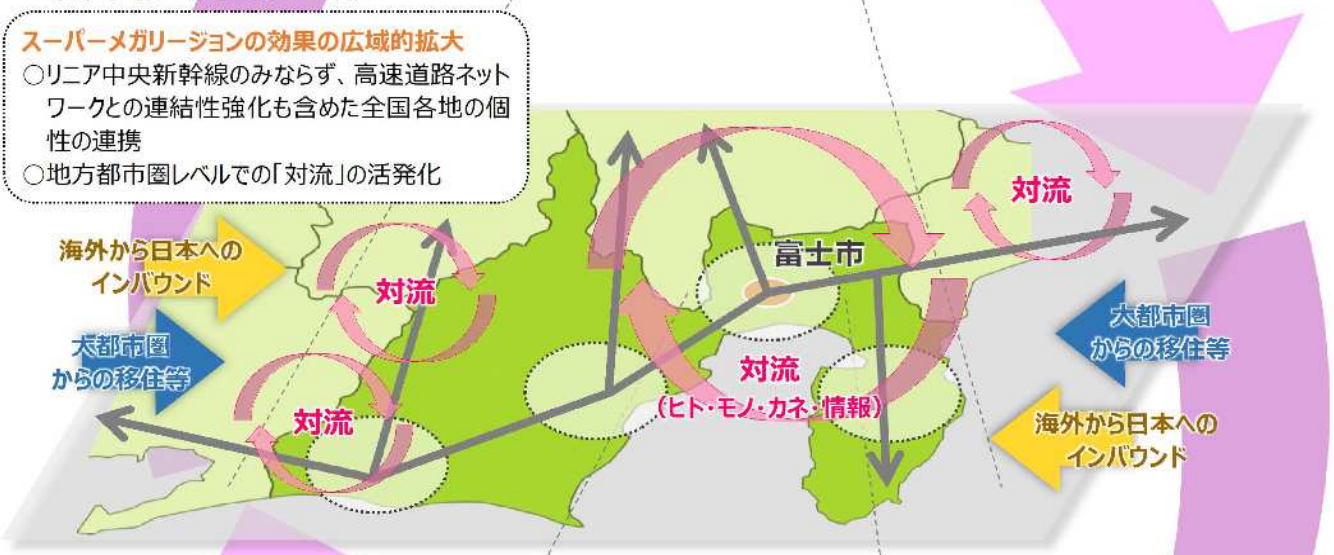
- リニア中央新幹線による「対流」の活発化及び新たな価値の創造
- 日本全体の持続的な成長につなげていく「コア」



「地方都市圏レベル」

スーパーメガリージョンの効果の広域的拡大

- リニア中央新幹線のみならず、高速道路ネットワークとの連結性強化も含めた全国各地の個性の連携
- 地方都市圏レベルでの「対流」の活発化



「都市（富士市）レベル」

個性の伸長によるスーパーメガリージョンとの相乗効果の発揮

- 「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」を自ら呼び込むための個性の伸長
- 都市（富士市）レベルでの「対流」の活発化

“個性を磨く 持続可能な都市づくり”



都市づくりの方向性のイメージ

富士市を取り巻く社会・経済情勢の変化

コンパクト・プラス・
ネットワークの推進

災害の激甚化・頻発化
に対応した国土の強靱化

SDGs（持続可能
な開発目標）の達成

カーボンニュートラル
の実現

新型コロナがもたらす
ニュー・ノーマルへの対応

高速交通ネットワーク
の発達

デジタル社会の進展

都市づくりの課題

居住
の視点

快適に暮らせる生活環境の確保

移動
の視点

多様性のある移動環境の確保

安全
の視点

あらゆる自然災害への備えの充実

交流
の視点

都市機能の充実と賑わい・居心地の良さの向上

産業
の視点

地域経済を牽引する産業基盤の強化

環境
の視点

自然環境の保全・活用と脱炭素社会の形成

「いかす・まもる」の考え方を継続しながら、新たに生まれつつある全国的な「対流」を効果的に活用



生活・ビジネス・観光などあらゆる面において「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」を呼び込み、
「暮らしたくなる」「働きたくなる」「訪れたくなる」「投資したくなる」都市として多くの人に選ばれるよう
本市の個性を磨き、都市としての価値や魅力を高める都市づくり

富士市の都市づくりの方向性

個性を磨く 持続可能な都市づくり

第2章 全体構想

- 1 全体構想のねらい・構成
- 2 都市づくりの基本理念
- 3 都市づくりの目標
- 4 将来の都市の骨格
- 5 都市づくりの基本方針

第2章

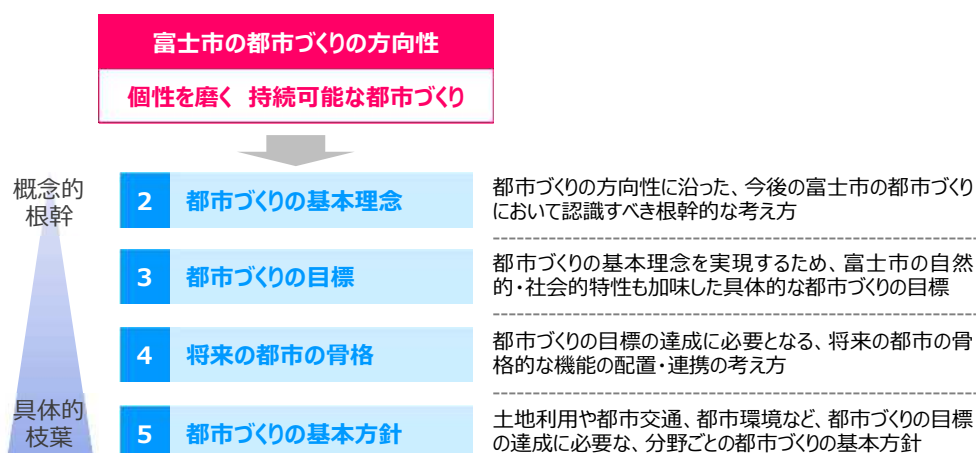
全体構想

1 全体構想のねらい・構成

全体構想は、近年の社会・経済情勢に加え、本市の現状や市民意向などから導かれた課題・方向性を踏まえ、今後の都市づくりの考え方を全市的・長期的な観点で定めたものです。

都市には、様々な人が暮らし、働き、訪れます。このような中で都市づくりを進めていくためには、都市に関わるすべての人が、本市が目指す都市の姿や都市づくりの目標について理解し、共有することが必要です。

このため、全体構想は、将来の本市の都市づくりの考え方について段階的に理解を深めることができるよう、概念的な考え方から具体的な考え方へ、また根幹の考え方から枝葉の考え方へと移行していくよう構成しています。



全体構想の構成と概要



2 都市づくりの基本理念

都市づくりの方向性と整合した、今後の都市づくりにおいて認識すべき根幹的な考え方を、都市づくりの基本理念として設定します。

都市づくりの基本理念

**富士山とともに輝き
誰もが住みたい・住み続けたいと
思える都市づくり**

霊峰富士の麓に位置する本市は、温暖な気候や豊富な地下水、また肥沃な大地など、富士山の豊かな恵みのもとに生活が成り立ち、今日まで大きな発展を遂げてきました。

本市が今後も都市として持続し、発展するためには、社会・経済情勢や動向が大きく変化しても、そこに人が住み続け、様々な都市活動が行われていることが大前提となります。

これには、輝き続ける富士山とともに、本市が有する個性や魅力を更に磨き上げ、都市の新たな価値を見出しながら、これまで以上に誇りと愛着を持って安全・安心・快適に暮らし続けることができる効果的な取組に挑戦するなど、本市に関係する多くの方が「住みたい・住み続けたい」と確信できる都市づくりへの持続的な追求が必要です。

このため、都市づくりの基本理念を「富士山とともに輝き 誰もが住みたい・住み続けたいと思える都市づくり」と設定します。

<富士市都市計画マスタープランとSDGsとの関係>

持続可能な開発目標であるSDGsは、目標達成に必要な17のゴールが設けられており、本市では、「富士市SDGs未来都市計画」において、「富士山とともに輝く未来を拓くまち ふじ」を2030年のあるべき姿とし、経済・社会・環境のそれぞれの側面から、17のゴールに向けた具体的な取組を定めています。

都市づくりの基本理念を「富士山とともに輝き 誰もが住みたい・住み続けたいと思える都市づくり」と定めた本マスタープランは、SDGs 17のゴールのうち、まさに11番目のゴールである「住み続けられるまちづくりを」の考え方そのものであると言えます。また、社会・経済情勢が大きく変化する中、都市づくりの推進にあたっては、市民・事業者・行政の協働による取組が重要かつ不可欠であることから、17番目のゴールである「パートナーシップで目標を達成しよう」の考え方が必要です。

本マスタープランでは、SDGsの達成に向けた目標のうち、「住み続けられるまちづくりを」と「パートナーシップで目標を達成しよう」を軸としながら、経済・社会・環境の観点から関連する目標の達成に向けた都市づくりを推進します。



3 都市づくりの目標

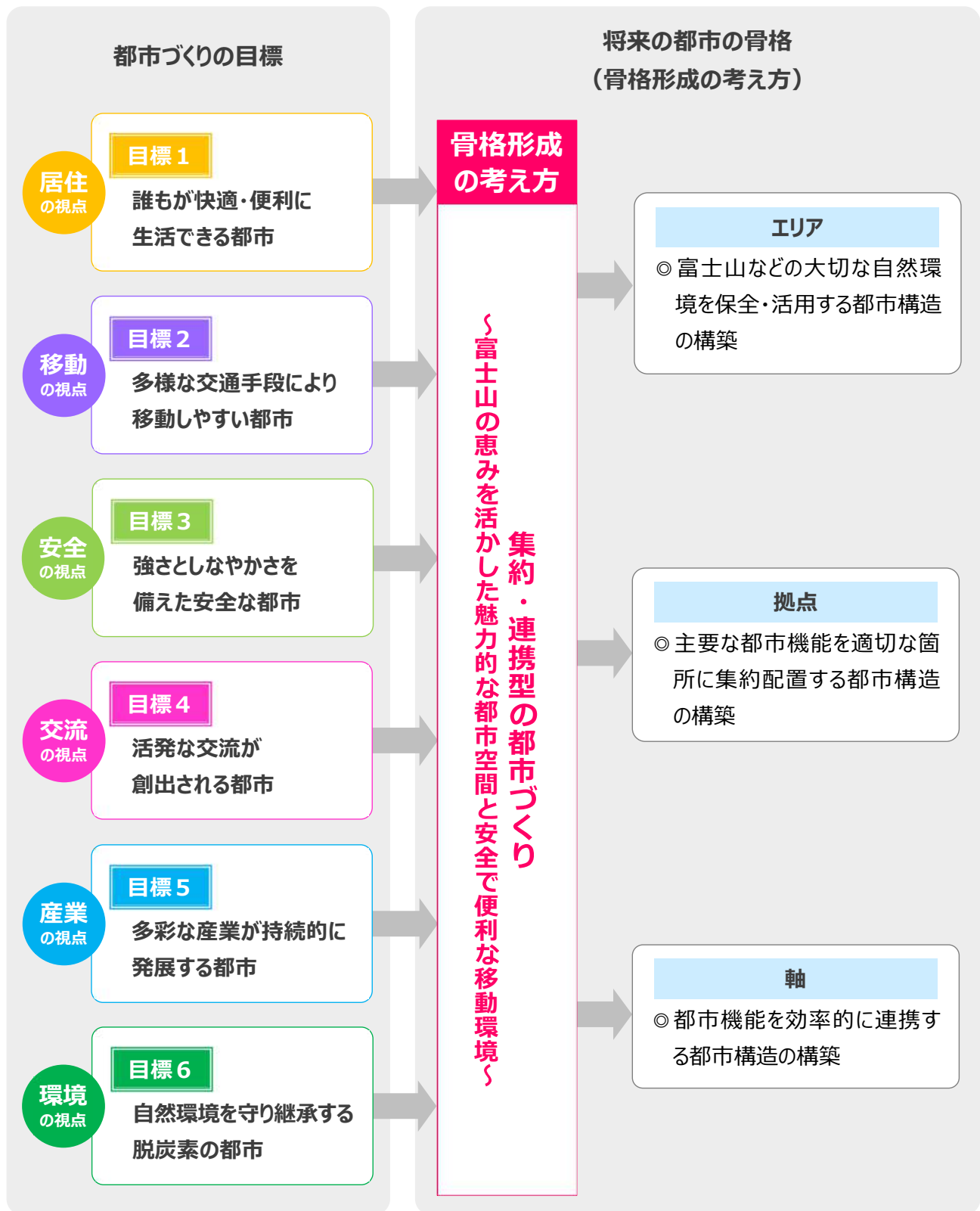
基本理念である「富士山とともに輝き 誰もが住みたい・住み続けたいと思える都市づくり」の実現に向けて、課題で整理した「居住」、「移動」、「安全」、「交流」、「産業」及び「環境」の6つの視点から、具体的な都市づくりの目標を設定します。



都市づくりの目標の体系

4 将来の都市の骨格

基本理念に基づく目標の達成に向けた基本的な土地利用のあり方や、主要な都市機能の配置・連携のあり方を、本市の将来の都市の骨格として設定します。



将来の都市の骨格の体系

4-1 都市の骨格形成の考え方

「基本理念」及び「都市づくりの目標」の実現を目指すため、土地の基本的な使い方や都市機能の集積のあり方、また都市機能の連携のあり方など、将来の都市の骨格となる要素を将来都市構造として設定します。

都市の骨格形成の考え方

集約・連携型の都市づくり

～富士山の恵みを活かした魅力的な都市空間と安全で便利な移動環境～

人口減少時代においても暮らしの質等を確保するため、各都市の拠点等に生活サービス施設や住宅を誘導・集約するとともに拠点間等を公共交通で繋ぐコンパクト・プラス・ネットワークの都市づくりが全国的に行われています。

さらに、国は、今後も安全で豊かさを実感できる国であるために、大都市圏、地方都市圏、地方の中心都市等が相互に連携し、広域的・重層的な都市間の「対流」を促進することで、地域の活力やイノベーションを生み出す「対流促進型国土の形成」を国土づくりの考え方として示しています。

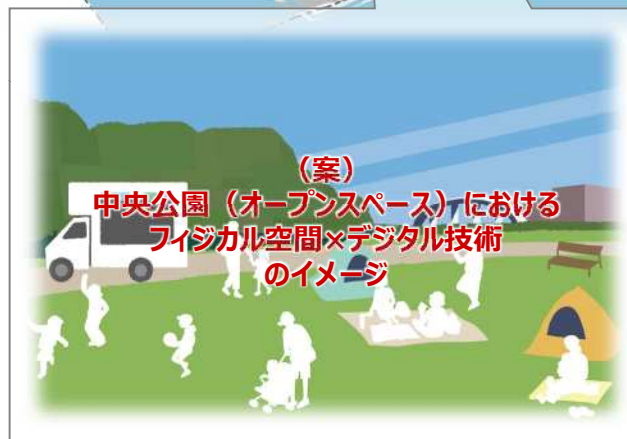
本市では、これまで「富士山の恵みを活かした、集約・連携型のまちづくり」を都市の骨格形成の考え方として、多様な土地利用施策や公共交通施策等に取り組んできました。

しかしながら、本市を取り巻く社会・経済情勢は未だ変化を続けており、特に、新型コロナウイルスの感染拡大は、新たな生活様式の必要性・重要性について考えさせられる大きな出来事となりました。

都市づくりの方向性において定めた「個性を磨く 持続可能な都市づくり」に向け、「暮らしたくなる」「働きたくなる」「訪れたくなる」「投資したくなる」都市を実現するためには、大きく変化する社会・経済情勢や人口減少下の厳しい財政状況を踏まえ、本市が有するストックや地域資源を有効活用しながら、一層都市機能の集約と質の向上を図ることが必要不可欠です。

すなわち、都市を取り巻く社会・経済情勢が大きく変化しても、これまでの「集約・連携型の都市づくり」の考え方は変わりません。

本市では、全国各地で沸き起こる「対流」を的確に呼び込むとともに、社会・時代の要請に応える多様な暮らし方・働き方・移動を実現するため、魅力ある都市空間の形成や安全で便利な移動環境の創出に加え、生活の快適性や利便性を一層高めるためのデジタル技術の活用等に取り組み、これまで以上に「集約・連携型の都市づくり」を確固たるものにしていきます。



集約・連携型の都市づくりのイメージ

コラム

他市先進事例の紹介等

検討中

4-2 将来の都市の骨格

(1) エリア：土地利用の最も基本的な考え方

◎ 富士山の恵みを守り、活かす都市構造の構築

富士山をはじめとする自然環境の保全を図りつつ、豊かで住みよい生活環境の確保と市域の均衡ある発展を促進する都市構造を構築します。

保全のエリア

保全のエリアとは、森林の持つ多面的機能を最大限に享受できるよう、積極的に自然環境の保全を図るエリアです。

厳格な行為規制等により開発を抑制し、富士・愛鷹山麓の自然環境を保全しながら、地域の発展、活性化に向けた適正な自然の利用を図るため、富士箱根伊豆国立公園及び静岡県愛鷹山自然環境保全地域を含む本市北部にエリアを設定しました。

保全と共生のエリア

保全と共生のエリアとは、自然環境と農林業の生産機能等を適切に維持できるよう、森林や農地を保全しながら既存の住宅地などとの共生を図るエリアです。

自然環境の保全と創造及び自然の節度ある利用を図り、特色ある農業の振興や人と自然との交流を促すふれあいの場の創出を図るため、岩本山や浮島ヶ原等の市街化調整区域にエリアを設定しました。

共生のエリア

共生のエリアとは、人と環境にやさしいゆとりある都市づくりを進められるよう、自然環境と都市環境の共生を図るエリアです。

農業的土地利用との調整のもとに、効率的な土地利用を推進し、民間活力による産業施設等の立地誘導やスポーツや健康を通じた交流拠点の形成を図るため、東名高速道路と新東名高速道路との間の市街化区域にエリアを設定しました。

都市活動のエリア

都市活動のエリアとは、環境への負荷の低減を目指しつつ、良好な市街地環境を創出できるよう、魅力ある都市環境・住環境の形成、産業の集積、潤いある定住地の確保等を図るエリアです。

住居系・商業系・工業系の用途区分に応じた適切な土地利用への誘導や地域の状況に応じた都市基盤、生活環境の整備を推進し、誰もが快適で利用しやすい賑わいのある都市空間の形成を図るため、本市南部の市街化区域等にエリアを設定しました。

(2) 拠点：都市機能配置の考え方

◎ 主要な都市機能を適切な箇所に集約配置する都市構造の構築

都市活動を支える主要な都市機能を適切な箇所に集め、集積のメリットを活かした賑わいの創出や生活利便性の向上、また地域経済を支える産業の自立的発展・向上を促進するとともに、都市の拡散を防止する都市構造を構築します。



広域都市交流拠点

広域都市交流拠点とは、広域都市間の交流を促進する拠点です。

首都圏や名古屋都市圏等からのアクセシビリティを有効に活かし、高等教育や文化、商業等の広域都市機能の集積立地を進めるため、岳南広域の玄関口である新富士駅周辺に拠点を設定しました。

■ 新富士駅周辺



都市生活・交流拠点

都市生活・交流拠点とは、市民や来訪者などあらゆる人が集まり、交流し、文化・情報の発信などを行う、本市の賑わいの中心地となる拠点です。

都市の中核機能の集約と居住機能の集積を図るとともに、公共交通のターミナル機能や乗り換え機能の充実を図るなど、都市における生活・交流を促進するため、富士駅周辺及び吉原中央駅・吉原本町駅周辺に拠点を設定しました。

■ 富士駅周辺
■ 吉原中央駅・吉原本町駅周辺



まちなか

まちなかとは、市内外の多くの人で賑わう、魅力ある都市空間が連続した、中心市街地を含む一団の市街地です。

都市機能の集約を図りながら、生活利便性の向上や交流の促進に寄与する都市機能及び居住機能の立地を誘導するとともに、歩行者や自転車利用者にとって居心地が良く歩いて楽しい“ウォーカブル”な都市空間の形成を図るため、広域都市交流拠点及び都市生活・交流拠点を含む、本市の中心地を形成する市街地にまちなかを設定しました。

■ 広域都市交流拠点及び都市生活交流拠点を含む中心的市街地



地域生活拠点

地域生活拠点とは、地域生活の中心地で、地域生活を支援するサービス提供の場として多くの人で賑わう拠点です。

日常生活に必要な都市機能の集約や、周辺住宅地等への公共交通の乗り換え機能の充実を図るため、都市活動のエリアの鉄道駅周辺や共生のエリアにある富士見台、広見、入山瀬駅周辺、富士川駅周辺、吉原駅周辺及び岳南富士岡駅周辺に拠点を設定しました。

■ 富士見台
■ 広見
■ 入山瀬駅周辺
■ 富士川駅周辺
■ 吉原駅周辺
■ 岳南富士岡駅

産業拠点

産業拠点とは、産業活動の中心地であり、雇用を創出する拠点です。

広域交通利便性を有効に活用し、生産・物流・観光機能等の集積を図るため、新富士IC周辺、富士IC周辺、田子の浦港周辺、富士山フロント工業団地周辺に拠点を設定しました。

- 新富士IC周辺
- 富士IC周辺
- 田子の浦港周辺
- 富士山フロント工業団地周辺

ふれあい交流拠点

ふれあい交流拠点とは、人と自然のふれあい、また、スポーツやレクリエーションを通じて人と人との交流を深める拠点です。

日常生活の中で市民や観光客等が交流し、賑わいの創出を図るため、「まちなか」、岩本山、富士川、富士川楽座、富士山こどもの国、富士総合運動公園に拠点を設定しました。

- 「まちなか」
- 岩本山
- 富士川
- 富士川楽座
- 富士山こどもの国
- 富士総合運動公園

(3) 軸：都市と都市、都市と拠点・地域の連携の考え方

◎都市機能を効率的に連携する都市構造の構築

集約・配置した都市機能を公共交通等で繋げることにより、過度に自動車に依存することのない、歩いても暮らすことのできる都市構造を構築します。また、円滑な産業活動を下支えするとともに、水や緑、歴史などの自然資源や観光資源が連携し、交流や賑わいを生み出す都市構造を構築します。

対流促進軸

対流促進軸とは、生活・ビジネス・観光などあらゆる面において、全国的な「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」を積極的に呼び込むための軸です。

全国的な「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」を呼び込む観点から、広域ネットワークとしての特性がより強い道路・公共交通体系として、高速道路や国道、東海道新幹線に軸を設定しました。

- 新東名高速道路
- 東名高速道路
- 西富士道路
- 国道1号、139号
- 東海道新幹線

都市連携・交流軸

都市連携・交流軸とは、広域及び隣接都市との連携・交流を促進する軸です。

広域ネットワークを形成する道路・公共交通体系として、高速道路、国道、県道及び鉄道路線等に軸を設定しました。

- 新東名高速道路
- 東名高速道路
- 西富士道路
- 国道1号、139号
- 県道富士由比線、鷹岡柚木線、三島富士線、富士清水線
- 東海道新幹線
- 東海道本線
- 身延線
- 田子の浦港を発着する海路



地域連携・交流基幹軸

地域連携・交流基幹軸とは、「まちなか」と地域との連携・交流を促進する軸です。

「まちなか」と地域生活拠点の配置及び連携を考慮した基幹的な道路・公共交通体系として、東海道本線、身延線及び基幹的なバス路線等に軸を設定しました。

- 東海道本線
- 身延線
- 岳南鉄道線
- 基幹的なバス路線



鉄道沿線まちづくり交流軸

鉄道沿線まちづくり交流軸とは、観光資源として交流を促進する軸、また鉄道路線と沿線地域の連携により多様なまちづくりを促進する軸です。

本市固有の地域資源であり、既に多様な取組が行われている鉄道路線である岳南鉄道線と、鉄道沿線地域一帯を軸に設定しました。

- 岳南鉄道線



「まちなか」にぎわい・交流軸

「まちなか」にぎわい・交流軸とは、「まちなか」において、連携・交流を強化し、連続性のある賑わいを創出する交流軸です。

「まちなか」の範囲と、「まちなか」に含まれる拠点の位置関係を踏まえ、吉原中央駅・吉原本町駅周辺～富士駅周辺～新富士駅周辺を結ぶ道路及び沿道も含めた空間を軸として設定しました。

- 吉原中央駅・吉原本町駅周辺～富士駅周辺～新富士駅周辺



うるおい環境軸

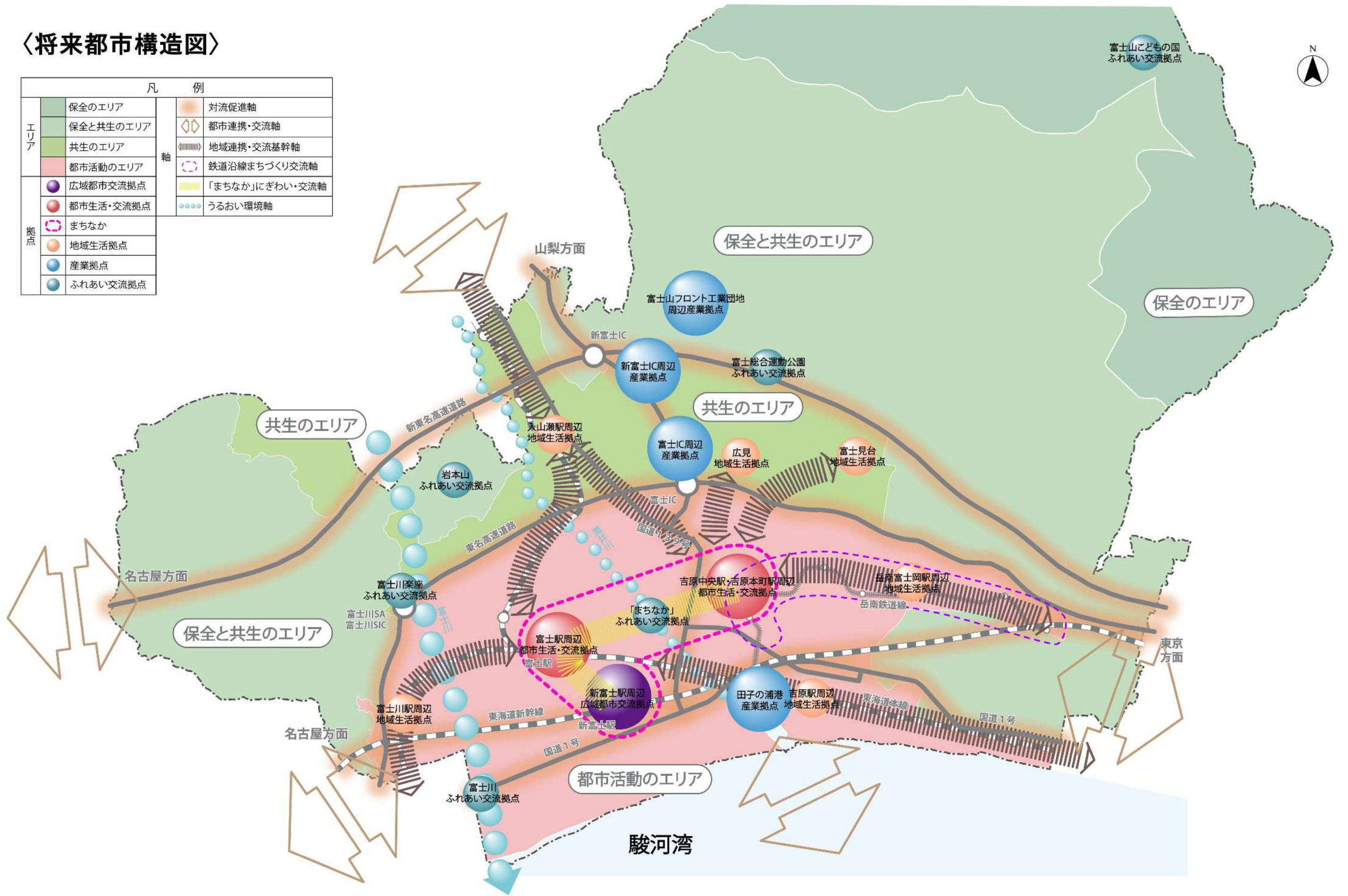
うるおい環境軸とは、本市における骨格的な水・緑が連続する空間です。

本市の骨格を形成するとともに、緑地等を有する河川として、富士川及び潤井川に軸を設定しました。

- 富士川
- 潤井川

〈将来都市構造図〉

凡 例	
エリア	保全のエリア
	保全と共生のエリア
	共生のエリア
	都市活動のエリア
拠点	広域都市交流拠点
	都市生活・交流拠点
	まちなか
	地域生活拠点
	産業拠点
	ふれあい交流拠点
	対流促進軸
	都市連携・交流軸
地域連携・交流基幹軸	
鉄道沿線まちづくり交流軸	
「まちなか」にぎわい・交流軸	
うるおい環境軸	



5 都市づくりの基本方針

都市づくりの基本方針は、都市づくりの基本理念や目標、将来の都市の骨格形成の考え方を受けて、今後の都市づくりを総合的・計画的に進めていくために、各種施策の実施に関する基本的な考え方を整理したものです。

具体的には、土地利用、都市交通、都市環境、都市防災及び都市景観の5分野について、概ね10年以内に実施する施策や取組を念頭に置いた都市づくりの基本的な考え方を、都市計画の観点から整理しています。



都市づくりの基本方針の体系

5-1 土地利用の基本方針

<基本的な考え方>

- 原則として住居系・商業系の市街化区域は拡大せず、都市的土地利用と自然的土地利用が調和した、秩序ある土地利用誘導を推進
- 市街地では都市機能や居住を適切に誘導
- 土地利用制度の見直しやきめ細かなまちづくりによる、地区の特性に応じた良好な市街地環境の創出

富士駅北口再開発 or ウォークパブルの写真（イメージ図）

<解説>

本市では、良好な市街地の形成と、無秩序な開発の抑制による緑豊かな自然環境の保全を図るため、区域区分制度を引き続き適用します。

また、本格的な人口減少の到来を踏まえ、本市の都市活力を維持・創出するため、原則として住居系・商業系市街化区域は拡大せず、工業系市街化区域の拡大は適切かつ柔軟に対応します。

市街地においては、立地適正化計画に基づき、都市機能の誘導や居住の誘導を適切に行うとともに、低・未利用地の利活用を進めます。また、用途地域等の地域地区の再検証に基づく土地利用制度の見直しや、地区レベルのきめ細かなまちづくりの推進などにより、地区の特性に応じた秩序ある土地利用の実現と良好な市街地環境を創出します。

（1）市街化区域の土地利用の基本方針

○住居系土地利用

■住宅専用地

- ・ 住宅専用地としての良好な住環境を維持しながら、二世帯住宅など、ライフスタイルや居住ニーズの多様化に対応した住宅地の形成を図るため、まちづくりルールの適正な運用を推進します。
- ・ 富士見台住宅団地や広見団地、また中野台団地等は、低層または中高層の住宅専用地として位置付け、周辺環境と調和した、ゆとりと落ち着きのある良好な住環境を維持します。
- ・ 青葉台小学校南地区など、道路等の都市基盤が十分でない地区においては、現在の住環境や地区コミュニティの維持を図りながら、ゆとりと落ち着きのある良好な住宅地に誘導するため、地区計画によるまちづくりを推進します。
- ・ 住宅地内に存する農地は、市民の生活にうるおいを与える効果も期待できることから、保全する農地を明確にするなどして、地域の特性にあわせた住宅地と農地の共生を図ります。

■一般住宅地

- ・住宅専用地以外の住宅地を一般住宅地として位置付け、住宅以外の施設との共存に配慮しながら、良好な住環境の維持、創出を図るため、規模の大きな集客施設の立地を制限します。
- ・住宅地内に存する農地は、市民の生活にうるおいを与える効果も期待できることから、保全する農地を明確にするなどして、地域の特性にあわせた住宅地と農地の共生を図ります。

■住工共生型住宅地

- ・住工共生型住宅地では、住環境と生活に身近な工場等の操業環境の共生を図ります。

○商業・業務系土地利用

■中心商業・業務地

- ・本市の商業の中心地として、様々な人の交流による賑わいのある商業・業務地の形成を図るため、土地区画整理事業や市街地再開発事業等による市街地整備を推進するとともに、地域の特性にあわせた土地の高度利用や地区計画などのまちづくりルールを導入、また官民連携による賑わいイベントの開催など、中心地の価値や魅力を高める取組を促進します。
- ・市民の生活に身近な商業・サービス施設や観光客等にも魅力的な個性豊かな施設の集積を進めます。
- ・定住人口の増加によるまちの活力向上を図るため、多様なライフスタイルに対応した住宅供給を促進するとともに、安全で快適な生活環境の創出と“歩いて楽しいウォーカブルな”商業・業務地の形成を図るため、商店街をはじめとする「まちなか」空間のユニバーサルデザイン化や高質化を推進します。

■地域生活商業地

- ・地域生活拠点など、店舗等の商業施設の立地が不十分な傾向にある地域生活商業地においては、地域住民の生活利便性の確保・維持・向上に向けて、地区計画などまちづくりルールに基づきながら、魅力的な商業・サービス施設の立地誘導を推進します。
- ・富士見台地区や広見地区では、商店街など既存の商業施設や生活利便施設の集積を活かしながら、地域の生活に身近な商業地としての機能を維持するとともに、既存施設の建替えや更新などの際には、地区計画などまちづくりルールに基づき、魅力的な商業・サービス施設の立地誘導を図ります。
- ・入山瀬駅、富士川駅、吉原駅及び岳南富士岡駅周辺では、地域生活拠点として地域住民の生活利便性をより高める魅力的な商業・サービス施設の立地誘導を図るため、地区計画などのまちづくりルールの導入を促進します。

■沿道サービス地

- ・国道1号や国道139号などの幹線道路沿道については、道路交通利便性を活かした商業・業務施設等が立地する沿道サービス地として利用し、周辺の住宅地等と調和した沿道環境の形成を図ります。

○工業系土地利用

■臨海工業地

- ・重要港湾である田子の浦港周辺の工業地では、港湾計画に基づき、後背工業地への原材料・製品供給地としての土地利用を維持しながら、物流機能の高度化を促進します。

- ・ 港湾機能との整合を図りながら、本市及び広域の玄関口として、また、海辺の親水空間として、様々な人が交流し賑わう工業地の形成を図ります。
- ・ ハード対策とソフト対策を組み合わせた多重防御による津波対策を通して、災害に強い土地利用を推進します。

■工業専用地

- ・ 田子の浦港の後背工業地など一団の工業地は、工場の集積度が高い工業専用地として、現在の生産機能の維持・向上を図ります。
- ・ 工場が転出した後の、工場跡地については、継続的に工場が操業することが、周辺工場の操業環境の確保等に繋がることから、引き続き、工場地としての利用を促進します。
- ・ 「まちなか」周辺に位置する工業地については、産業構造の変化などにより生産機能の更新または転換が図られる際には、周辺環境に配慮しつつ、市全体の観点から適切な機能への更新・転換を促進します。

■一般工業地

- ・ 工業専用地の周辺一帯や、市街地の縁辺部等に広がる工業地は、様々な用途・規模の工場が立地する一般工業地として、現在の生産機能の維持・向上を図ります。また、土地利用の混在による工業地としての利用環境の低下を防止するため、規模の大きな集客施設の立地を制限します。
- ・ 「まちなか」及び主要な鉄道駅周辺に位置する工業地については、産業構造の変化などにより生産機能の更新または転換が図られる際には、周辺環境に配慮しつつ、市全体の観点から、適切な機能への更新・転換を促進します。
- ・ 郊外部等に工場が点在している地域では、周辺の住環境や自然環境と共生できる工業地の形成を図りつつ、工場の建替えなど機能の更新が図られる際は、事業者の意向に配慮しながら、工場の集約化等を図ります。

■住工共生型工業地

- ・ 住工共生型工業地では、住環境と生産環境が調和した土地利用を目指すとともに、日常生活の利便性と、住環境・工場等の操業環境のバランスを考慮し、規模の大きな集客施設の立地を制限します。
- ・ 工場の建替えなど、工業機能の更新が図られる際は、事業者の意向に配慮しながら、工業地や工業専用地などへの移転誘導を促進します。

■流通業務地

- ・ 新東名高速道路新富士 I C に隣接する第二東名 I C 周辺地区については、本市及び広域の玄関口にふさわしい広域交通利便性を有効活用した流通業務地の形成を図るため、土地区画整理事業による都市基盤整備を推進するとともに、地区計画などまちづくりルール of 適正な運用を推進します。

(2) 誘導区域の土地利用の基本方針

■都市機能誘導区域

- ・「まちなか」に位置する富士駅周辺、吉原中央駅・吉原本町駅周辺及び新富士駅周辺、また、公共交通の利便性が高い地域生活の中心地では、居住者及び市内外からの来訪者の利便性向上と賑わい創出による対流の活発化を図るため、商業・医療・公共施設等の都市機能を誘導・集約します。

■居住誘導区域

- ・都市機能誘導区域周辺等においては、利便性の高い暮らしを実現するため、一定の人口密度の確保により暮らしに必要な不可欠な生活サービス施設と公共交通を維持します。

(3) 市街化調整区域の土地利用の基本方針

■自然環境保全地

- ・富士山及び愛鷹山の麓に広がる豊かな山林や駿河湾沿岸部の自然地は、良好な自然環境を有しているため、今後も保全していきます。
- ・富士・愛鷹山麓地域内における土地利用事業地等については、適正な土地利用の誘導や森林機能の復元等により、自然環境の保全と創造及び自然の節度ある利用を図ります。
- ・丸火自然公園周辺においては、公益的な森林機能の保全に資する植林により、自然の復元を図るとともに、人と自然との交流を促す自然環境とふれあう場の整備を推進し、自然との共生を図ります。

■森林地

- ・岩本山や野田山、新東名高速道路周辺に広がる自然環境保全地以外の山林は、現在の自然環境の維持を基本とした適正な土地利用の誘導を図ります。

■農業保全地

- ・農業生産の場である集团的優良農地は、今後も保全していきます。
- ・近年増加傾向にある遊休農地や荒廃農地については、周辺農地の営農環境の悪化や災害発生を抑制するため、農地としての再生や市民農園等としての活用を推進します。

■一般農業地

- ・市街地の周辺や既存集落地周辺において、住宅等を介在している農業地は、農地として維持しながら、適正な管理により農地の荒廃防止を図ります。

■自然環境共生型住宅地

- ・在来集落として生活圏が形成されている既存集落地や、計画的に開発された住宅地などについては、自然環境共生型住宅地として、今後も周辺の自然環境との調和・共生に留意しながら、良好な住環境とコミュニティを維持するため、地区計画などのまちづくりルールの導入を促進します。

■ 自然環境共生型業務地

- ・ 富士山フロント工業団地については、周囲の自然環境との調和・共生に留意し、工場及び流通業務施設等の立地に特化した土地利用の維持・創出を図るため、地区計画によるまちづくりを進めます。
- ・ 東名高速道路及び新東名高速道路 I C 周辺については、広域交通結節点に隣接する立地優位性を活かした流通業務地の形成を図るとともに、周辺の自然環境との調和・共生や富士山の眺望に配慮しながら、地域振興に寄与する産業施設等の立地を促進します。
- ・ 浮島工業団地等については、自然環境共生型業務地として、今後も周辺の自然環境との調和・共生に留意しながら、流通・生産機能を維持するため、地区計画などのまちづくりルールを導入を促進します。

■ 秩序ある都市的土地利用の実現

- ・ 既存集落地の住環境や既存工業地の操業環境の維持・向上を図るため、周辺環境との調和や周辺の市街化を促進するおそれがないこと等への配慮のもと、地区計画制度の活用や市街化調整区域の立地基準の運用による計画的な土地利用を図ります。
- ・ 市街化区域においては、一団の工業用地が不足していることから、市街化調整区域の立地基準等の都市計画のルールに基づき、新たな産業用地の確保を検討します。
- ・ 公共公益施設等の跡地については、都市計画のルールに基づき、周辺環境と調和した適正な利用を図ります。
- ・ 観光資源を活用した土地利用については、市街化を抑制すべき区域であるという市街化調整区域の性格を踏まえ、良好な自然環境や景観に配慮し、都市計画のルールに基づく適切な誘導を図ります。

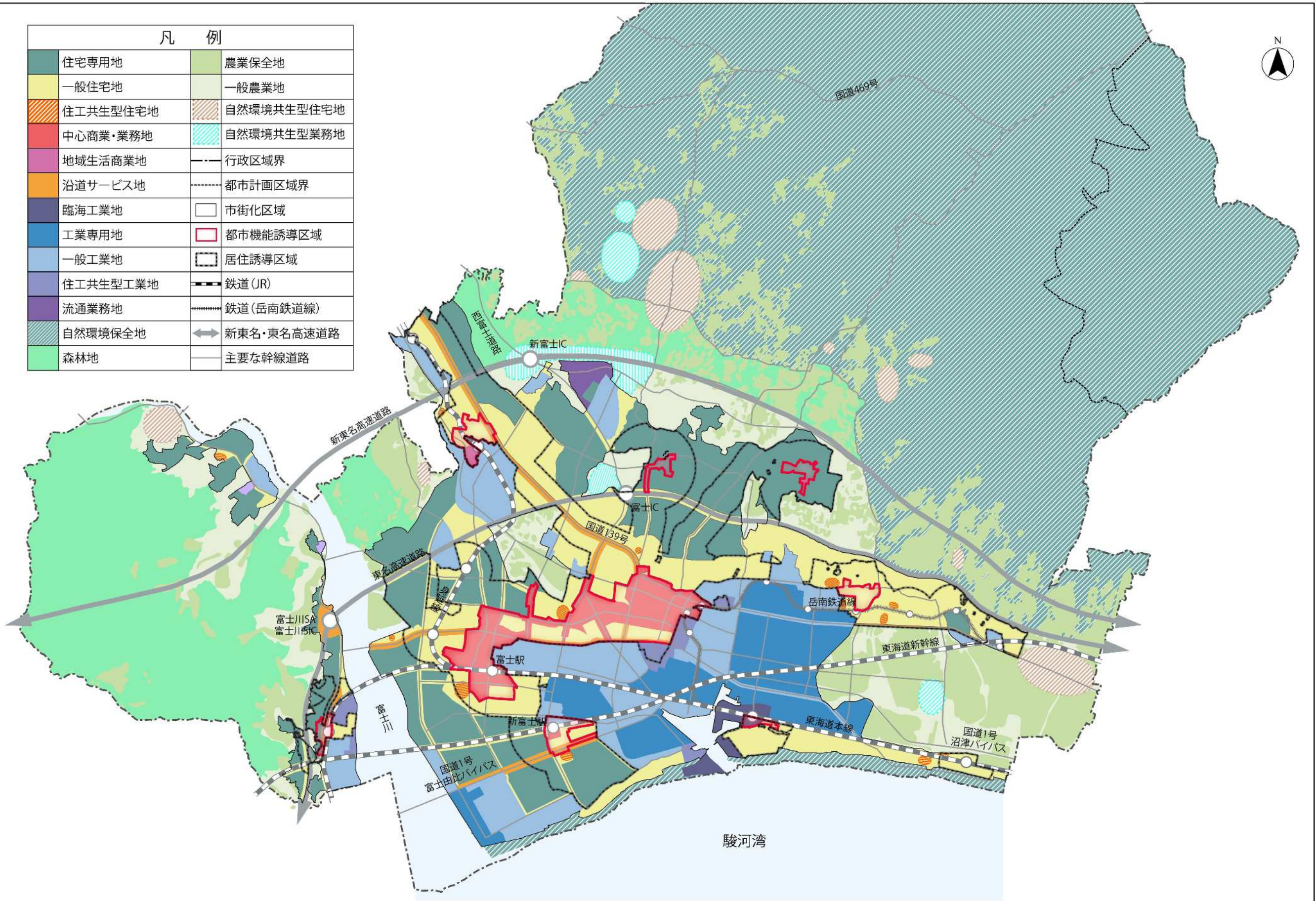
(4) 都市計画区域外の土地利用の基本方針

■ 自然環境保全地

- ・ 富士山及び愛鷹山の山頂から広がる自然地や豊かな山林は、良好な自然環境を有しているため、今後も保全していきます。

土地利用の基本方針図

凡 例			
	住宅専用地		農業保全地
	一般住宅地		一般農業地
	住工共生型住宅地		自然環境共生型住宅地
	中心商業・業務地		自然環境共生型業務地
	地域生活商業地		行政区境界
	沿道サービス地		都市計画区域界
	臨海工業地		市街化区域
	工業専用地		都市機能誘導区域
	一般工業地		居住誘導区域
	住工共生型工業地		鉄道 (JR)
	流通業務地		鉄道 (岳南鉄道線)
	自然環境保全地		新東名・東名高速道路
	森林地		主要な幹線道路



5-2 都市交通の基本方針

<基本的な考え方>

- 過度に自動車に依存しない都市交通体系の構築
- 公共交通サービスの有機的な連携による、誰もが安全・安心・快適に利用できる環境の創出と新たな公共交通サービスの導入
- 道路等交通施設の整備、維持管理及び見直しの推進

公共交通（バス）の写真（イメージ図）

<解説>

本市では、道路や鉄道などの既存の交通基盤を有効に活用するとともに、自動車交通や公共交通などの交通需要の適正な管理を行い、過度に自動車に依存しないで移動できる都市交通体系を構築します。

誰もが安全・安心・快適に利用できる多様な公共交通環境を創出するため、鉄道・バス・タクシーなどの公共交通サービスの有機的な連携と、利用環境の高度化を進めます。また、MaaS や高齢者の移動支援サービスの導入など、将来を見据えた新たな公共交通サービスの導入を進めます。

また、生活や交流など、様々な都市活動を支える道路については、道路の段階構成に応じた交通機能のほか、環境保全や防災対策などの空間機能や快適な生活空間の創出など、道路の多面的な機能が発揮されるよう計画的な整備を図るとともに、適切な維持管理による施設の長寿命化を推進します。また、長期末着手となっている都市計画道路については、道路の必要性の再検証に基づく見直しを推進します。

（1）公共交通体系の基本方針

鉄道やバスなど、既存の公共交通の利用環境の維持・向上を図るため、広域都市交流拠点、都市生活・交流拠点、地域生活拠点などの交通結節点において、安全性と乗り換え利便性を高める整備を進めます。

将来を見据えた持続可能でスマートな地域公共交通の実現に向け、ICT 等の活用や新たな公共交通サービスを導入するとともに、自動車交通から公共交通への利用転換を促進する取組を行います。

■ 鉄道

- ・ 東海道新幹線、東海道本線及び身延線については、適正な維持管理等について事業者働きかけていくとともに、鉄道とバス等の乗り継ぎ利便性の維持・向上や、駅舎のバリアフリー化を進めます。
- ・ 岳南鉄道線については、地域生活を支える重要な鉄道路線として、バスとの乗り継ぎ利便性の向上を図るとともに、事業者、市民及び行政の協働により、富士市の魅力発信の場・交流の場など、利用活性化を推進します。

■ バス

- ・ 路線バスや市内循環バスは、利用者の需要動向を踏まえた上で、既存バス路線の維持に努めるとともに、公共交通サービスの増進を図るため、路線の新規運行・再編などを促進します。
- ・ 安全・便利なバス利用環境を創出するため、待合施設の高度化やノンステップバスの導入を促進します。

- ・新富士駅周辺広域都市交流拠点や、富士駅周辺及び吉原中央駅・吉原本町駅周辺都市生活・交流拠点は本市のバス交通のターミナル拠点として、また富士見台、広見、入山瀬駅、吉原駅、富士川駅及び岳南富士岡駅周辺地域生活拠点は「まちなか」と郊外とを結ぶバス交通の乗り換え拠点として、路線網及び運行頻度等の最適化や待合施設の高度化等を促進します。
- ・富士駅、吉原中央駅及び新富士駅を結ぶ循環バスは、現在の路線を維持するとともに、利便性の向上を図ります。

■タクシー

- ・ドア to ドアを実現するタクシーを、本市における重要な公共交通機関として位置付け、バス等の公共交通との共存、利用サービスの多様化による利便性向上を促進します。

■新たな公共交通施策

- ・鉄道及び路線バス等の公共交通の利便性が低い地域においては、地域特性や公共交通に対する利用者の需要動向などを十分に勘案し、地域との協働によるコミュニティバスやデマンドタクシー等の柔軟な公共交通サービスの提供を推進します。
- ・「まちなか」における交通軸の強化を図るため、「まちなか」において各拠点を連絡する交通手段を確保します。特に富士駅と新富士駅の連携を強化する利便性の高い公共交通軸を形成するため、自動運転技術等の新交通・新技術の活用を検討します。
- ・ICT等を活用した利用環境の整備を促進するとともに、MaaSや自動運転など新たな公共交通サービスの導入を促進します。
- ・公共交通を身近に体験できるイベント等を通して、過度に自動車に頼ることなく、鉄道・バス・自転車などを適度に利用するよう、市民の自発的な意識転換を促すモビリティ・マネジメントを推進します。

(2) 道路交通体系の基本方針

都市計画道路は、将来の都市構造、土地利用及び交通需要に基づいて適切に配置し、自動車・自転車・歩行者の安全・円滑な交通環境等に寄与する整備を推進します。

また、整備済みの道路については施設の長寿命化を推進します。整備が長期にわたって未着手となっている都市計画道路については、道路の必要性再検証等を通して見直し等を推進します。

■高規格幹線道路

- ・国土軸を形成する東名高速道路及び新東名高速道路については、適正な維持管理に努めます。

■主要幹線道路

- ・隣接都市との円滑な移動を可能にする骨格的な幹線道路の整備を推進するとともに、適正な維持管理に努めます。

■幹線道路

- ・主要幹線道路を補完し、隣接都市及び市内の円滑な移動を可能にする都市計画道路等の幹線道路の整備を推進するとともに、適正な維持管理に努めます。

■ 補助幹線道路

- ・ 幹線道路を補完し、市内の円滑な移動を可能にする都市計画道路等の補助幹線道路の整備を推進するとともに、適正な維持管理に努めます。

■ 生活道路

- ・ 日常生活の利便性や、災害時の安全性を向上させる生活道路の整備を推進します。
- ・ 消防・救急活動の円滑化や、日照、通風の確保といった住環境の改善のため、市民の理解と協力を得て、狭あい道路の拡幅整備を推進します。

(3) 自転車・歩行者空間の整備方針

- ・ 環境負荷の低減及び健康づくりの視点から、歩行者や自転車に配慮した交通体系の構築を図るとともに、公共交通機関、次世代自動車などの環境への負荷が少ない交通手段への切り替えを促進します。
- ・ 市民や観光客等、様々な人が訪れる「まちなか」では、賑わいづくりと併せて徒歩と自転車の移動の安全性・回遊性の向上を図り、「歩いて楽しいまちなかまちづくり」を進めます。
- ・ 徒歩や自転車による市内の移動や散策が安全・快適に行えるよう、河川・水路や歴史・文化資源などを連携する、歩行者・自転車の交通ネットワークの形成を図ります。
- ・ ユニバーサルデザインのまちづくりを実現するため、高齢者や障害者など、誰もが安全で快適に歩ける歩行者空間を目指し、段差の解消、交通安全施設及び街路灯などの整備を推進します。
- ・ 歩行者の安全を確保するため、通学路を中心として歩行者と自転車が分離された道路整備を推進します。

(4) その他の交通施設の整備方針

公共交通の利用促進と、自動車や自転車からの公共交通への乗り継ぎ利便性の向上を図るため、主要な交通結節点において、駅前広場や自動車駐車場・自転車駐車場の整備等を推進します。

また、本市の海の玄関口である田子の浦港については、陸上交通と海上交通の交通結節点としての機能の向上を促進します。

■ 駅前広場

- ・ 交通結節点として機能する鉄道駅については、駅へのアクセス性と、他の交通機関への乗り継ぎ利便性の向上を図るため、駅の利用状況を踏まえながら、計画的に駅前広場の整備を推進します。
- ・ 富士駅及び新富士駅については、本市または広域の玄関口としての交通結節性を高めるため、駅前広場の機能拡充を推進します。

■ 自動車駐車場・自転車駐車場

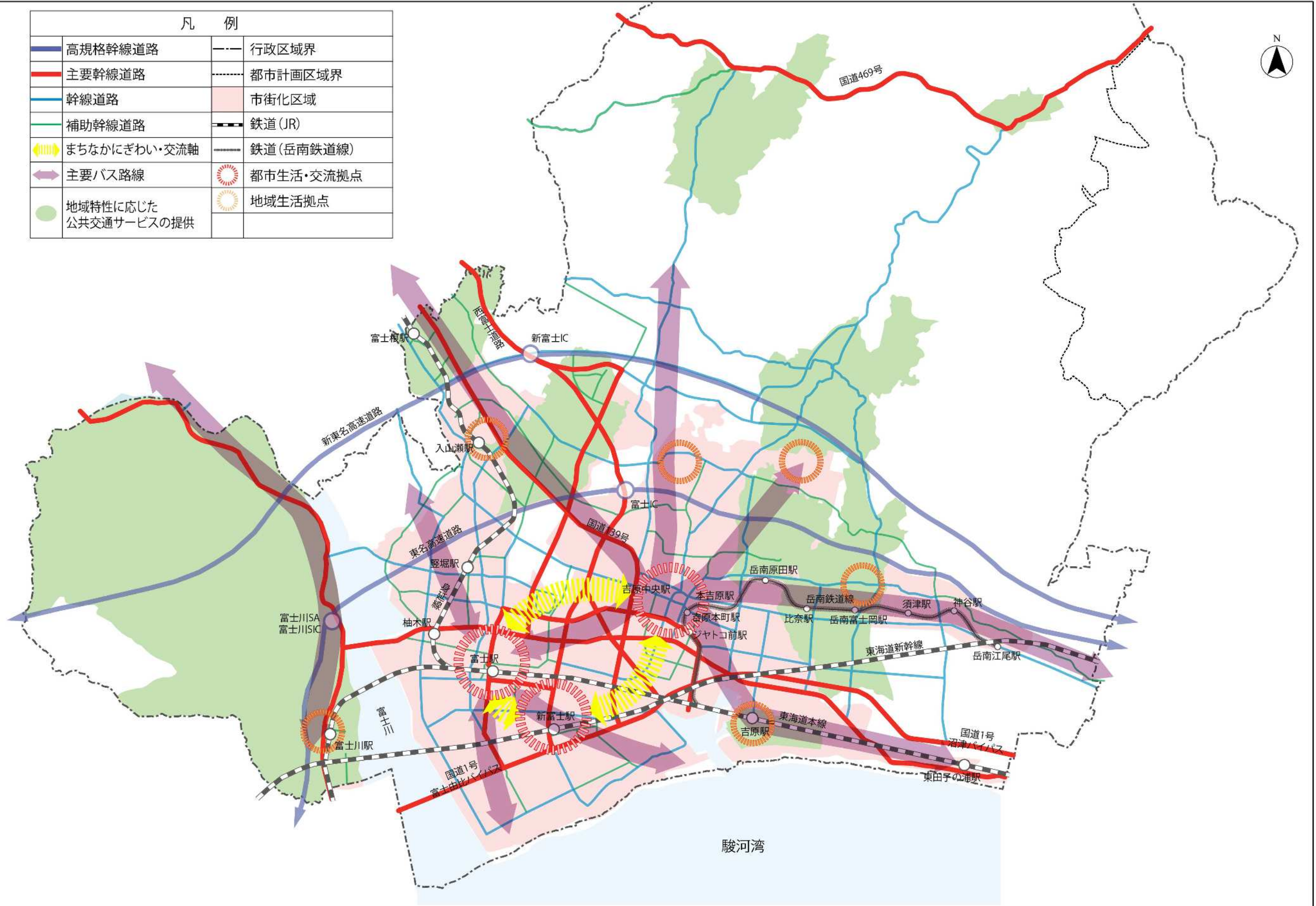
- ・ 「まちなか」や幹線道路において自動車による交通渋滞を緩和するとともに、公共交通の利用促進・乗り継ぎ利便性の向上を図るため、主要な交通結節点において自動車駐車場を整備・確保するなど、パーク＆ライド環境の充実化を検討します。
- ・ 公共交通と自転車交通の利用促進・乗り継ぎ利便性の向上を図るため、主要な交通結節点において自転車駐車場を整備・確保するなど、サイクル＆ライド、サイクル＆バスライド環境の充実を図ります。

■ 港湾

- ・ 本市の海の玄関口であり、陸上交通と海上交通の交通結節点である田子の浦港については、物流機能の強化を図るとともに、市街地からの自動車や歩行者のアクセス性の向上と、港湾内を安全かつ楽しく回遊することのできる陸上・海上動線の整備を促進します。

都市交通の基本方針図

凡 例			
	高規格幹線道路		行政区域界
	主要幹線道路		都市計画区域界
	幹線道路		市街化区域
	補助幹線道路		鉄道(JR)
	まちなかにぎわい・交流軸		鉄道(岳南鉄道線)
	主要バス路線		都市生活・交流拠点
	地域特性に応じた公共交通サービスの提供		地域生活拠点



5-3 都市環境の基本方針

<基本的な考え方>

- 豊かな水・緑の保全と活用による自然環境と調和・共生した都市環境の維持・創出
- 公園の整備、維持管理及び見直しの推進
- 安全・安心で快適な生活環境の創出
- 地球にやさしい脱炭素・資源循環型都市の形成

代表的な都市公園の写真
(イメージ図)

<解説>

本市では、富士山やその裾野に広がる山林、富士川や潤井川、市内各所から湧き出る湧水など、本市が誇る豊かな水・緑の自然資源の保全と有効活用を図り、自然環境と調和・共生した都市環境の維持と創出を図ります。

市民や地域住民の憩いの場・交流の場となる公園については、公園の機能・役割に応じた計画的な整備を図るとともに、適切な維持管理による施設の長寿命化を推進します。また、長期未着手となっている都市計画公園については、公園の必要性の再検証に基づく見直しを推進します。

安全・安心な生活環境の創出を図るため、空き家の発生予防や利活用等の対策、また環境施設の整備・充実を図ります。

市民・事業者・行政の協働によって、過度に自動車に依存しないで生活できるまちづくりに取り組むほか、豊かな自然環境の保全及び公共・民間施設の積極的な緑化の推進・促進等を図ることによって、二酸化炭素等温室効果ガスの削減を図り、地球にやさしい脱炭素のまちづくりを進めます。

(1) 水・緑の環境整備とネットワーク化

○都市の骨格となる自然環境の保全と管理

- ・ 富士山や愛鷹山の斜面に広がる森林を適正に保全・管理し、水源涵養機能の保全を図ります。

○都市公園等

- ・ 個々の公園施設の価値や重要性を検証した上で、目標とすべき管理水準に応じた既存公園施設の長寿命化と計画的な再整備を推進します。
- ・ 長期間整備が進められていない都市計画公園については、計画区域の土地利用の状況、市民ニーズを踏まえつつ、整備方針の見直しや整備順序の検討を進めます。

■住区基幹公園

- ・ 生活に身近な憩いの場として、吉原公園の再整備を推進します。

■都市基幹公園

- ・地域の個性や特性を活かし、文化性の高い公園として、比奈公園の整備を推進します。
- ・市民がより快適で心の安らぎが感じられる総合公園として、広見公園の再整備を推進します。
- ・富士総合運動公園は運動公園として機能の維持・向上を図るとともに、富士市総合体育館については、市民のスポーツ環境や交流の場として整備・保全を図ります。

■その他の公園等

- ・広域公園として、富士山こどもの国の整備・活用を促進します。

○緑地

■緑地・緑道

- ・富士川緑地は、利用者等の意見を反映した再整備により、利便性の向上やスポーツ観光・交流の促進を図り、市民の憩いの場となる緑地空間を提供します。
- ・入山瀬緑地は、環境・防災面に加え、地域住民のレクリエーションの場等としての機能の保全を図ります。
- ・都市の美観を維持するとともに、災害時の避難路としての機能を有する富士緑道の保全を図ります。

■生活に身近な緑地

- ・生活に身近な緑の保全・創出及び透水面の確保を図るため、市街地内の農地の保全や宅地等における緑化を推進します。
- ・市民農園等における農とのふれあいなど、生活に身近な緑地空間を活用します。

○水資源・水辺空間

- ・富士山麓を源とする河川や、今泉・原田・吉永地区などにみられる湧水は、本市が誇る財産として保全するとともに、豊かな水量を維持するための取組を行います。
- ・地下水脈に十分留意し、産業活動における地下水の利用が将来にわたり適正な使用量となるよう規制、誘導していきます。
- ・田子の浦港や海岸線などの海の魅力を活かすとともに、海辺の回復に努めます。

○水と緑のネットワーク

- ・富士山から駿河湾へ水が流れ、駿河湾から富士山への風の通り道にもなっている富士川、潤井川、沼川及び富士早川などの河川沿いでは、緑の保全・回復を推進します。
- ・岩本山、富士川緑地、中央公園、浮島沼、湧水地、雁堤及び田子の浦港などは、地域の特性を活かした個性豊かな水と緑の拠点として、保全または整備を推進します。
- ・市街地内の緑地空間及び点在する歴史・文化資源を取り込んだ、うるおいのある歩行者・自転車交通ネットワークの形成を推進します。

(2) 良好な市街地環境の創出

○空き家対策

- ・ 適正な管理が行われないことで防犯・防災上の危険性が増加し、周辺の生活環境に悪影響を及ぼしたり資産価値の低下に繋がることから、空き家の発生予防に取り組むとともに、民間団体などの連携による空き家の利活用を促進します。

○安全・快適・衛生的な住環境の創出

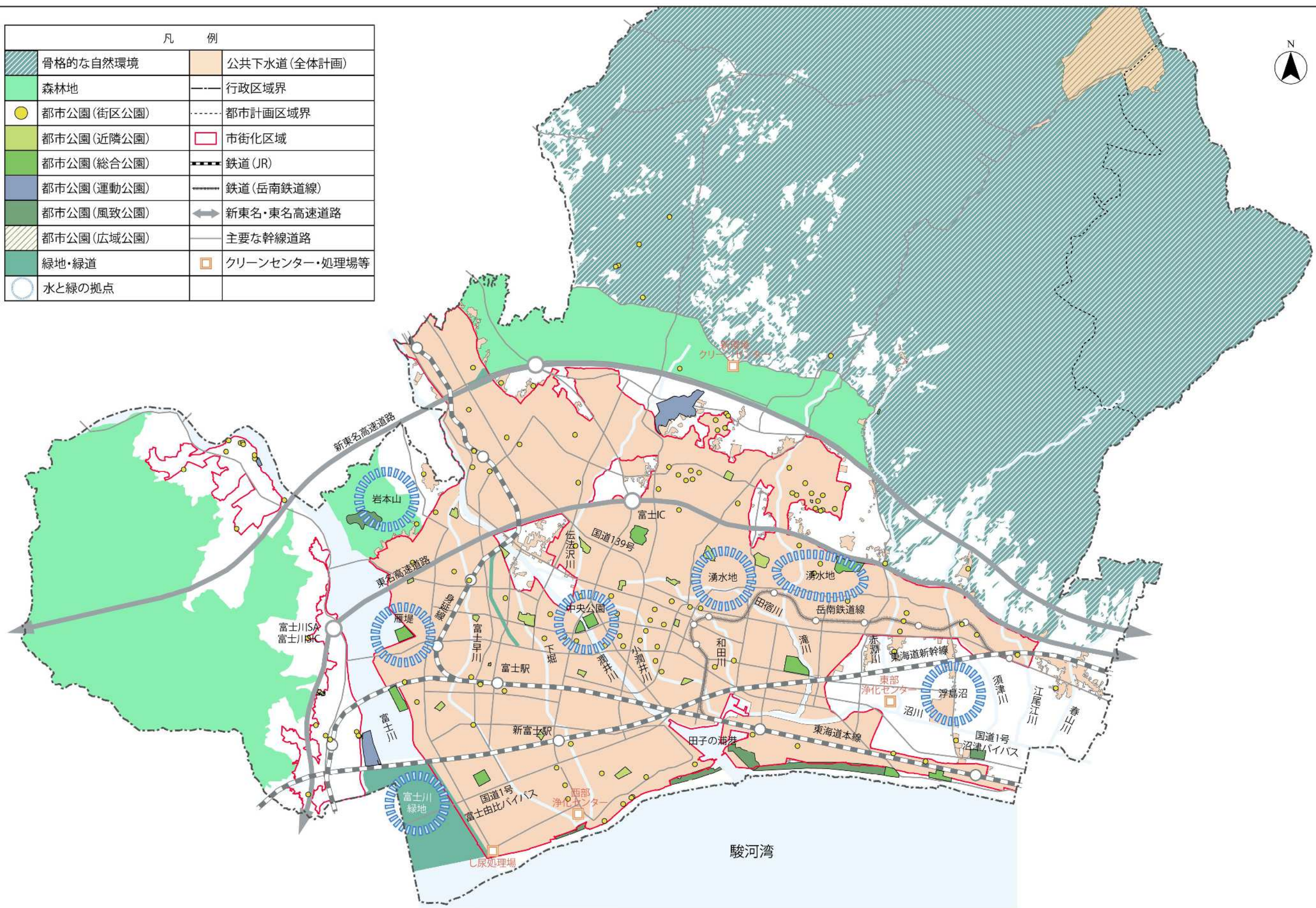
- ・ 既存の地域コミュニティを活かし、普段から互いに支えあう体制づくりを推進するとともに、地域の防犯機能を高め、犯罪のない、安心して生活できる地域づくりを推進します。
- ・ 誰もが快適に暮らすことができるよう、ゆとりある質の高い住宅、居住空間の形成を図ります。
- ・ 地区の実状に応じた良好な住環境を形成するため、地区計画や申し合わせ、建築協定などのきめ細かな地域のルールづくりを促進します。
- ・ 汚水処理は、経済比較を基本とする地域の特性に適した方法で処理する区域（集合処理または個別処理）を「生活排水処理長期計画」で定め、将来に渡り持続可能な汚水処理システムの構築を目指すとともに、時間軸の観点を盛り込んだ整備を推進させ施設の早期概成に努め、公衆衛生の向上と公共用水域の水質保全に努めます。
- ・ 集合処理区域（公共下水道事業）では、継続的かつ安定的な運営を行うため「経営戦略プラン」に基づき事業を実施します。
- ・ 個別処理区域（浄化槽処理促進区域）では、みなし浄化槽等から浄化槽への転換及び浄化槽の適切な維持管理に対する、指導や経済的支援を実施することで汚水処理事業への理解と協力を促します。

(3) 資源循環型社会の形成と脱炭素化の促進

- ・ 都市のコンパクト化やゆとりと賑わいのあるウォークアブルな空間の形成等により車中心から人中心の空間へ転換するとともに、これと連携した公共交通の脱炭素化及び利用促進により、脱炭素型都市の形成を促進します。
- ・ 地球温暖化防止のため、徒歩や自転車、公共交通の利用を促進するとともに、太陽光やバイオマス等の新エネルギーの活用を促進します。
- ・ 森林などの豊かな緑を適切に保全・管理するとともに、木材の供給源としての利活用を推進します。
- ・ 廃棄物の発生を抑制するとともに、廃棄物の再利用・再生利用を図る3R（Reduce、Reuse、Recycle）の取組を促進します。
- ・ 公共施設などの業務ビル等においては、ESCO 事業の活用により徹底した省エネを進めるとともに、省エネ性能やレジリエンスの向上を図るため、更新・改修時には再生・蓄エネルギー設備を導入したZEB化を推進します。
- ・ 健康で快適な住まいの確保に寄与する住宅・建築物の省エネ性能等の向上を図るため、省エネルギー基準への適合を促進するとともに、ZEHの普及を支援します。
- ・ 新環境クリーンセンターの適切な運用と維持管理を図るとともに、環境学習の場などとしての活用を推進します。

都市環境の基本方針図

凡 例			
	骨格的な自然環境		公共下水道(全体計画)
	森林地		行政区境界
	都市公園(街区公園)		都市計画区域界
	都市公園(近隣公園)		市街化区域
	都市公園(総合公園)		鉄道(JR)
	都市公園(運動公園)		鉄道(岳南鉄道線)
	都市公園(風致公園)		新東名・東名高速道路
	都市公園(広域公園)		主要な幹線道路
	緑地・緑道		クリーンセンター・処理場等
	水と緑の拠点		



5-4 都市防災の基本方針

<基本的な考え方>

- 防災と減災の観点からの災害に強い都市づくり
- 事前復興を通じた、市民・事業者・行政の意識の共有化

防災拠点の写真（イメージ図）

<解説>

市民のかけがえのない生命と財産を守るため、防災と減災の観点から災害に強い都市づくりを進めます。そのため、地域防災計画との連携により都市の防災性を高めるとともに、国土強靱化地域計画との連携により、起きてはならない最悪の事態を想定した減災対策を進めます。

また、大規模自然災害により甚大な被害が発生した場合に、被災直後から早期に復興まちづくりを進められるよう、平時から被災後の復興まちづくりについて検討し、準備しておく「復興事前準備」の取組を推進します。

（1）防災施設整備の基本方針

○地震・津波に対する備え

- ・ 国や県の補助制度などを活用し、建築物等の耐震化及び危険なブロック塀等の撤去並びにかき・さくの設置を促進します。
- ・ 店舗や工場等については、買い物客や従業員等を守るため、耐震性に加えて、事業者の理解・協力のもと、建築物の更新等に合わせた緑地やオープンスペースの確保を促進します。
- ・ 上下水道などのライフラインが、地震により長期間にわたる機能停止することを防ぐため、事業継続に必要な箇所から効率的に耐震化対策を推進します。
- ・ 「富士市津波避難行動計画」に基づく避難訓練の実施などソフト対策により、地域防災力の向上を促進するとともに、既に完了した田子の浦港の第3波除堤の機能強化をはじめとするハード対策により、津波による被害を軽減し、ハード・ソフトを組み合わせた多重防御による総合的な津波対策を推進します。

○風水害に対する備え

- ・ 急激な降雨による雨水の表層流出の防止を図るため、富士山・愛鷹山の裾野に広がる森林、樹林地、農地、市街地縁辺部の二次林等の復元・保全等を推進するとともに、宅地における雨水浸透施設の整備を推進します。
- ・ 台風や集中豪雨などに起因する土砂災害の防止・軽減を図るため、土砂災害防止施設の整備とともに、危険性の周知や警戒避難体制の整備によるハード・ソフトを組み合わせた総合的な対策を推進します。
- ・ 災害の防止や環境の保全を図るため、土砂等による土地の埋立て、盛土等に対して、関係法令に基づく適正な指導を行います。
- ・ 台風や集中豪雨などに起因する洪水被害や浸水被害の防止・軽減を図るため、河川改修を推進するとともに、排水機場における排水能力の向上を図ります。また、和田川・小潤井川・伝法沢川・江尾江川等においては、あらゆる関係者が流域全体で行う流域治水の取組を進めます。

- ・ 高潮による被害を軽減するため、防潮堤や防潮林として機能する駿河湾に面した緑地の整備を促進するとともに、適正な維持管理に努めます。

○火災に対する備え

- ・ 道路、公園、緑地、河川等の公共空間を活用した延焼遮断空間の形成を図ります。
- ・ 道路等都市基盤が不足し、木造住宅が多く立地している密集住宅地などについては、火災による住宅地の延焼拡大を防止するため、地域の実情を勘案しながら、市街地開発事業や道路・公園等の整備を検討します。

○防災拠点及び避難地・避難経路等の整備等

- ・ 災害時において、迅速かつ円滑な救命・救急・復旧活動ができるよう、防災拠点や広域避難地等をつなぐ緊急輸送路の整備を推進するとともに、適正な維持管理に努めます。
- ・ 避難シミュレーションなどを活用して、効果的な津波避難施設配置の検討・整備を推進するとともに、津波避難ビルに指定した民間の中高層建築物や津波避難タワーの周知を図り、地区住民等への避難啓発を推進します。
- ・ 災害時に安全かつ迅速に避難することができるよう、地域の実情に応じた防災拠点、避難場所及び避難経路の適正な配置を推進します。
- ・ 南海トラフ地震等の大規模災害に備え、応急仮設住宅を確保する体制の充実を図ります。

(2) 防災意識の啓発の取組に関する基本方針

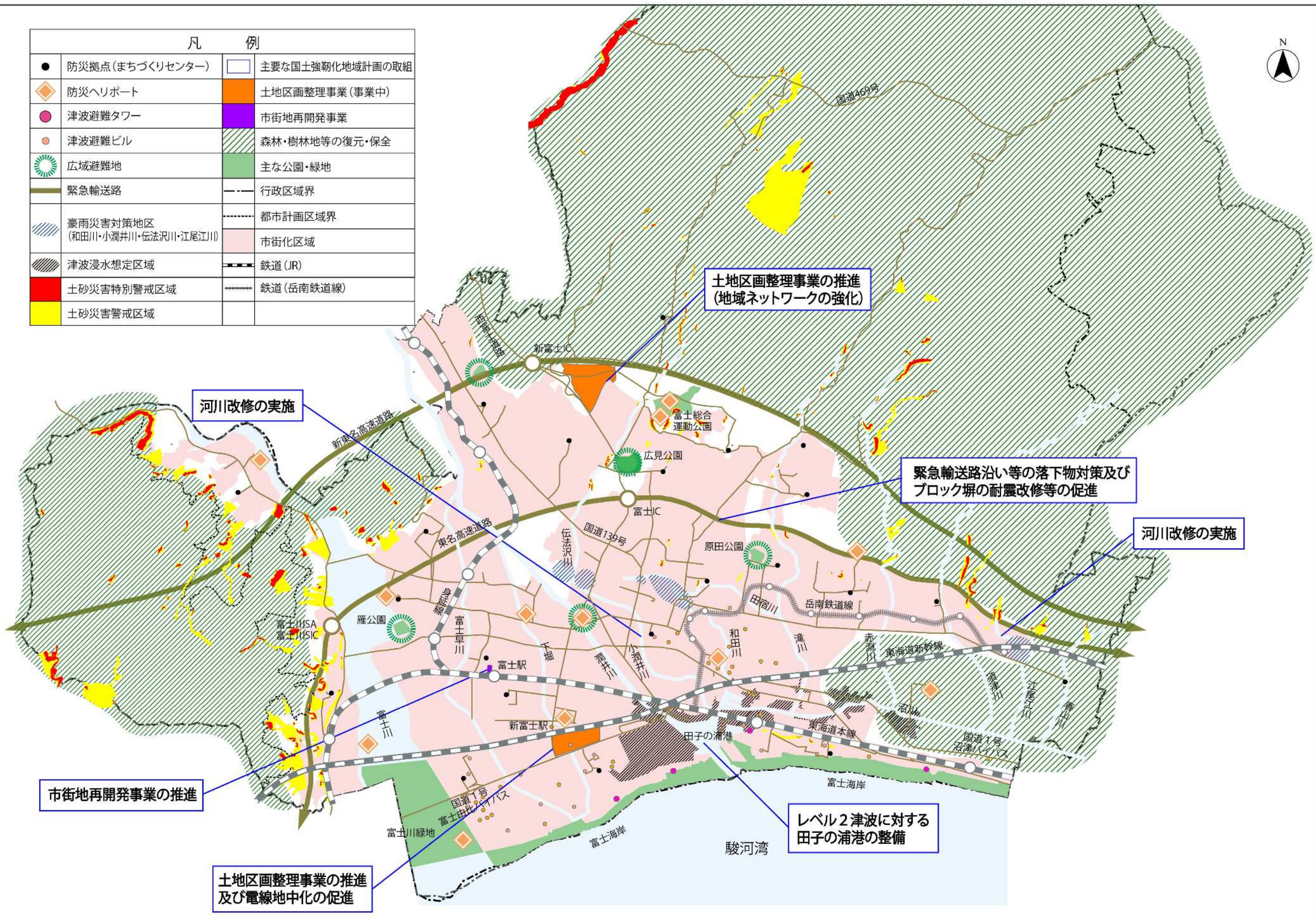
- ・ 富士市防災マップなどを活用し、地震や津波、浸水や土砂災害等の危険性が高い地域や、万一の災害時における避難方法などに関する情報提供及び意識啓発を図ります。また、避難所等の公共建築物の安全性を確保するため、災害の危険性が低い場所への立地を推進します。
- ・ 平時から市民一人ひとりが災害に対する危機意識を持ち、災害直後から様々な活動が円滑・迅速に行えるよう、地区防災会議や学校教育等の場を通して意識啓発を図り、地域の防災力を高めます。
- ・ 工場等については、耐震性、緑地・オープンスペースの確保を促進するとともに、大規模災害に伴う生産停止などの影響の軽減を図るため、事業継続計画の策定などの取組を促進します。
- ・ 大規模な地震直後の延焼火災など、二次災害の発生防止対策の推進などについて、事業者への協力を呼びかけていきます。
- ・ 市民や観光客が多く集まる場所については、災害情報や避難先、避難方法などについての情報を提供する場として活用します。特に海岸に近い富士川緑地については、余暇等を楽しむ市民や観光客等に対して、津波からの迅速な避難行動がとれるよう避難誘導対策を推進します。
- ・ 津波災害警戒区域においては、津波による犠牲者ゼロを目指して、地震発生後の迅速な避難ができるよう避難場所及び避難経路を定めた津波避難計画を市民等と協働で策定し、意識啓発を図ります。
- ・ 洪水浸水想定区域や土砂災害警戒区域等に立地する、地域防災計画に記載された要配慮者利用施設での犠牲者ゼロを目指して、施設利用者が迅速に避難できるよう、避難場所及び避難経路を定めた避難確保計画の策定と避難訓練を実施します。

(3) 市民や事業者との協働による事前復興等の取組に関する基本方針

- ・「富士市地域防災計画」や「富士市国土強靱化地域計画」に基づき、「富士市事前都市復興計画」を見直すとともに、市民・事業者・行政における共有化を推進します。
- ・南海トラフ地震など発生が予想される災害に対しては、事前復興の取組を通して市民・事業者・行政の危機認識の共有化と、まちの将来像の合意形成を図ることによって、防災まちづくりに繋げていきます。
- ・復興まちづくり訓練等を通じて、地域ごとに被災後の復興まちづくりを検討する組織づくりを推進します。また、避難を要する災害と感染症などが同時発生する状況に対応するため、在宅避難や分散避難などの多様な避難方法の周知を図るとともに、指定避難所におけるスペースの確保など、避難所の在り方について検討します。

都市防災の基本方針図

凡 例			
●	防災拠点(まちづくりセンター)	□	主要な国土強靱化地域計画の取組
◇	防災ヘリポート	■	土地区画整理事業(事業中)
●	津波避難タワー	■	市街地再開発事業
●	津波避難ビル	■	森林・樹林地等の復元・保全
◎	広域避難地	■	主な公園・緑地
—	緊急輸送路	—	行政区境界
■	豪雨災害対策地区 (和田川・小淵井川・伝法沢川・江尾江川)	—	都市計画区域界
■	津波浸水想定区域	—	市街化区域
■	土砂災害特別警戒区域	—	鉄道(JR)
■	土砂災害警戒区域	—	鉄道(岳南鉄道線)



河川改修の実施

土地区画整理事業の推進
(地域ネットワークの強化)

緊急輸送路沿い等の落下物対策及び
ブロック塀の耐震改修等の促進

河川改修の実施

市街地再開発事業の推進

土地区画整理事業の推進
及び電線地中化の促進

レベル2津波に対する
田子の浦港の整備

5-5 都市景観の基本方針

<基本的な考え方>

- 富士山の眺望を守り、活かす、本市の魅力をも高める総合的な景観形成の取組推進

富士山の眺望&手前の街並み (or 自然) の写真 (イメージ図)

<解説>

本市では、「富士市景観計画」及び「富士市景観形成基本計画」に基づき、本市の魅力を最大限にアピールするとともに、市民生活の豊かさや、市民・観光客等による賑わいを演出するため、総合的な景観保全・景観形成の取組を推進します。

また、世界に誇る富士山が、いつまでも世界文化遺産にふさわしい山であり続けるために、富士山の素晴らしい景観の保全に努めます。

(1) まちのシンボルとなる景観の保全または形成

○富士山や富士山の麓に広がる市街地等の眺望景観の保全・形成

- ・ 山・まち・海の地形の連続性を活かし、富士山や愛鷹山、駿河湾を望む眺望軸や眺望点を形成するとともに、これらの良好な眺望景観を保全・形成するため、開発等の適切な規制・誘導を推進します。
- ・ 富士山の眺望に配慮した良好な道路景観の形成を図るため、街路樹の計画的な植栽や広告物等、道路沿道構造物のデザイン及び色彩に配慮したまちづくりを推進します。
- ・ 富士川 S A や岩本山などは、富士山の絶好の眺望ポイントとして、また富士山麓の市街地を見下ろす素晴らしい夜景スポットとして今後も保全していきます。

○富士市の顔となる景観の形成

- ・ 富士駅周辺、新富士駅周辺及び中央公園周辺など、多くの市民や観光客が訪れる「まちなか」や、高速道路の I C 周辺や田子の浦港周辺などの交通拠点などでは、建築物や屋外広告物等の適正な誘導などを通して、富士山の眺望に配慮した市街地の景観形成を図ります。
- ・ 多くの市民が訪れる富士駅周辺では、風格と賑わいのある、本市の「顔」としてふさわしいまちなみ景観を形成するため、公益施設等の高質化を図ります。
- ・ 自然環境やまちなみと調和した景観重要公共施設の整備を進めるとともに、景観重要建造物や景観重要樹木の指定等に取り組みます。

○質の高い公共施設景観の形成

- ・ 景観重要公共施設である市道臨港富士線（青葉通り）や市道本市場大淵線などの道路、中央公園や岩本山公園などの公園、富士川及び潤井川の河川は、本市のシンボルとしての良好な景観形成を図るため、構造、形態、色彩などに配慮した整備・改修を推進します。
- ・ ふじさんめっせや富士市交流プラザ、富士川楽座等は、多くの市民や観光客に、歴史・文化・物産などの本市の魅力伝える重要な建造物であることから、市民や来街者の目を引く魅力的な景観形成を図るため、デザインの高質化、緑化及び修景など、適正な維持管理に努めます。

(2) 魅力的なまち並み景観の形成

○緑豊かな住宅地景観の形成

- ・住宅地内の緑化の推進や緑地の保全を図り、ゆとりと潤いのある住宅地景観を形成するため、地区計画などのまちづくりルールを導入を促進します。

○賑わいのある商業・業務地景観の形成

- ・楽しさ・賑わいがある商店街の景観づくりを進めるため、地域の個性を商店街のまち並みに取り入れるとともに、広告物等の規制・誘導を推進します。
- ・富士駅前商店街では、健康をテーマとしたイメージ展開に調和する、賑わいのある商業・業務地景観の形成を図るため、道路の緑化や建築物の形態意匠の規制・誘導等を推進します。
- ・吉原商店街では、東海道吉原宿の歴史の継承・風情の再生に沿った賑わいのある商業・業務地景観の形成を図るため、道路の緑化や建築物の形態意匠の規制・誘導等を推進します。
- ・新富士駅周辺や富士市役所周辺等の商業・業務地においても、良好な景観の創出を図るため、道路の緑化や電線類の地中化、また建築物の形態意匠の規制・誘導等を推進します。

○親しみの持てる工業地景観の形成

- ・田子の浦港周辺の工業地の景観は本市の特徴であることから、まちと工業地が調和した、先進的な景観を創出するため、工場の緑化及び煙突等構造物の形態や色彩に配慮した整備を促進します。
- ・富士山麓に位置する富士山フロント工業団地や、田園地帯に位置する浮島工業団地などでは、周辺の緑豊かな環境と調和した工業地景観を形成します。
- ・本市の特徴的な地域資源として定着している工場夜景を活かし、ものづくりのまち富士のPRと、観光交流の促進を図ります。

○地域の景観と調和した屋外広告物の誘導

- ・富士駅前地区、新富士駅周辺地区、富士見台住宅団地地区、第二東名 IC 周辺地区、富士山フロント工業団地地区など本市の拠点形成する地区のほか、青葉台小学校南地区や岩松北小学校地区、中央公園周辺地区、青葉通りや富士見大通りなどの主要な道路の沿道は、独自の上乗せ基準を定めた「景観形成型広告整備地区」として、地域の景観と調和した屋外広告物の適正な誘導を図ります。

○幹線道路等の道路・沿道景観の形成

- ・魅力ある道路・沿道景観を形成するため、沿道土地利用の適正な規制・誘導を推進します。

(3) 自然・風土・歴史的な景観の形成または保全

○自然的景観の保全・形成

- ・富士・愛鷹山麓及び富士川背後の丘陵地等の森林、また富士川や海岸線などは、都市に憩いとやすらぎをもたらす重要な自然景観であるとともに市街地の美しい背景であることから、積極的に景観保全を図ります。
- ・富士山麓の茶畑や営農風景など、農地の良好な景観を今後も保全していきます。

○水と親しむ景観の創出

- ・市民の大切な資産である潤井川や田宿川などの河川や、水辺や湧水のある市内東部地区などでは、周辺環境と調和したうるおいのある水辺景観の形成を図るため、水と共生できる積極的な親水化を推進します。
- ・富士川緑地などでは、富士山の雄大な眺望を維持しながら、水や緑と親しむことができる、周辺の自然と一体となった景観の形成を図ります。

○歴史的景観の保全

- ・竹採公園周辺、古谿荘、実相寺、毘沙門天など、富士山や旧東海道に関する旧跡、由緒ある神社・仏閣などの歴史的景観資源は、地域の財産として次代へ継承していけるよう、積極的な保全・修復を促進します。

都市景観の基本方針図

凡 例			
	富士山への眺望軸		景観重要公共施設(道路)
	主な眺望点		景観重要公共施設(公園)
	市の顔となる景観 (まちなか・交通拠点)		景観重要公共施設(河川)
	市の顔となる景観 (海・陸の玄関口)		景観形成型広告整備地区
	賑わいのある 商業・業務地景観		行政区域界
	親しみの持てる 工業地景観		都市計画区域界
	自然的景観(山麓・森林)		市街化区域
	自然的景観(水・水辺)		鉄道(JR)
	水と親しむ景観		鉄道(岳南鉄道線)
	歴史的景観資源		新東名・東名高速道路
			主要な幹線道路



