

第6章

人にやさしい便利で快適なまち

都市基盤

第1節 市街地整備

まちなか
地域の生活拠点が
互いに結びつき支え合う
コンパクトなまち



第6章 都市基盤

第1節 市街地整備

第2節 道路・交通

第3節 景観・公園・住宅

現状と課題

1

これまでは人口増加に伴う郊外への開発ニーズに対応するためのまちづくりを進めてきましたが、人口減少・高齢社会の到来と地球温暖化などに代表される地球環境問題への関心の高まりにあわせ、人にやさしい環境負荷の小さな都市の実現が求められています。

2

交通利便性が高く広域的な玄関口である新富士駅周辺地区や第二東名インターチェンジ(IC)周辺地区は、基盤整備が十分でなく、地区特性を活用した土地の有効利用が図られていません。これらの地区では、計画的な市街地整備を促進する必要があります。

3

都市部の広がりや多様な消費ニーズに対応した郊外部への商業施設の進出等が一因となり、中心市街地の衰退が深刻化しています。「都市の顔」ともいえる中心市街地では、都市機能の更新を図り、まちなか^{※1}の拠点として再生する取組が求められています。

基本方針

無秩序な都市の拡大を抑制するための適正な土地利用を促進し、今ある都市の資源を有効に活用しながら、まちなかへの主要な都市機能の集約化と、各地域においては、生活に必要な施設の集約化によるコンパクトなまちづくりを目指します。^{※2}

広域的な玄関口では交通の結節・連携機能の強化と計画的な基盤整備を促進し、「人・モノ・情報」が行き交う拠点地区として重点的に整備します。

まちなかの拠点として役割が期待される中心市街地では、建築物や市街地環境の整備改善により都市機能を更新し、居住者や来街者を引きつける魅力的な都市・居住空間を創出します。

施策の体系

計画的な土地利用の促進

- 適正な土地利用の促進
- コンパクトなまちづくりに対する意識の醸成
- まちなかビジョンの策定
- 土地区画整理事業の促進

拠点地区の形成

- 新富士駅周辺地区及び第二東名IC周辺地区の整備

まちなかの拠点の再生

- 市街地再開発事業の促進

まちなかに居住している人口の割合 (単位:%)



神戸・新富士駅南地区・第二東名IC周辺地区
土地区画整理事業の進捗率 (単位:%)



施策の達成目標

1 市民満足度

「まちなかが整備され、便利で快適な都市づくりができていると思う市民の割合」

現状値 31.3% ▶ 目標値 60.0%

2 代表的な施策指標

成果指標名	現状値	平成32年度の目標値	算出方法等
まちなかに居住している人口の割合	27% (平成21年度)	28%	まちなか居住人口÷総人口
土地区画整理事業進捗率	16% (平成21年度)	80%	神戸・新富士駅南地区・第二東名IC周辺地区土地区画整理事業の執行事業費÷総事業費

※1 まちなか……まちなかとは、基本計画第1部第2章第2節(30ページ)の土地利用構想図における「にぎわい都市軸形成ゾーン」と「新富士駅周辺新都市拠点整備ゾーン」を指します。

※2 資料編161ページ参照

第6章

人にやさしい便利で快適なまち

都市基盤

第2節 道路・交通

だれもが、どこへでも
自由に移動できるまち



第6章 都市基盤

第1節 市街地整備

第2節 道路・交通

第3節 景観・公園・住宅

現状と課題

1

これまでは増加する自動車需要に対応した道路整備を進めてきましたが、今後は都市の成長を見極めながら都市・地域間の円滑な道路ネットワークを構築するとともに、安全で環境等に配慮した道路整備を進める必要があります。

2

自動車の急速な普及などにより、公共交通利用者が減少し、これに伴って路線やサービスが縮小、さらに利用者が減るといった悪循環に陥っています。高齢社会の到来や地球環境問題の深刻化などにより、公共交通を守り育てることが求められています。

3

モータリゼーションの進行と市街地の低密度な拡散により、自動車なしでは暮らしにくいまちになっています。自動車に依存しなくても便利に暮らせるまちを構築するとともに、交通手段の上手な使い分けを考える時代になっています。

基本方針

都市間交流の促進や市内交通の円滑化を図るため、計画的な幹線道路の整備を進めます。併せて安全性に配慮した人にやさしい生活道路の充実を図り、快適な道路環境の整備・保全を推進します。

公共交通は、まちにとって欠かすことのできない機能であり、交通結節点との一体的な整備などにより、活性化・再生を推進します。併せて適切な官民の役割分担に配慮し、生活に必要な公共交通の確保に取り組みます。

歩行者・自転車・公共交通が主役となった「歩いて暮らせるまち」を目指すとともに、効率的で質の高い交通サービスを提供し、自動車に依存した市民意識の転換と交通行動の変化をサポートします。

施策の体系

人にやさしい道路整備の推進

- 幹線道路の整備
- 生活道路の充実
- 快適な道路環境の整備・保全

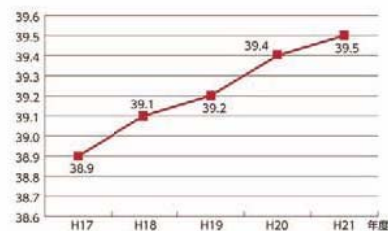
公共交通の再生・振興

- 公共交通ネットワークの充実
- 公共交通の維持・存続
- 公共交通の利用促進

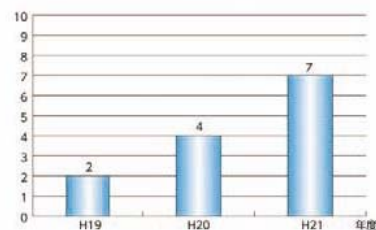
環境にやさしい移動手段の利用促進

- 快適な歩行空間の整備
- 自転車利用環境の形成

都市計画道路整備率 (単位:%)



コミュニティ交通導入累計か所数 (単位:か所)



施策の達成目標

1 市民満足度

「自動車に依存することなく、快適な移動環境が整備されていると思う市民の割合」

現状値 16.8% ▶ 目標値 60.0%

2 代表的な施策指標

成果指標名	現状値	平成32年度の目標値	算出方法等
都市計画道路整備率	39.5% (平成21年度)	51.6%	整備総延長÷計画総延長
コミュニティ交通導入累計か所数	7か所 (平成21年度)	19か所	コミュニティバス、デマンドタクシー、乗合タクシー等の導入累計か所数

第6章

人にやさしい便利で快適なまち

都市基盤

第3節 景観・公園・住宅

富士山が映える景観のもと
ゆとりと安らぎのある
住環境のまち



第6章 都市基盤

第1節 市街地整備

第2節 道路・交通

第3節 景観・公園・住宅

現状と課題

1

これまでの都市の発展過程の中で、年々景観に対する市民の意識が高まっています。市民が豊かな心で住み続けられるよう、良好な景観を創り、守り、育てることが必要です。

2

今日の公園・緑地には、良好な都市環境や都市の防災性の確保のほか、少子高齢化の進行、地球環境問題などへの対応も求められており、多様化する社会的要請に的確にこたえる必要があります。

3

家族構成やライフスタイルの変化に伴って居住ニーズも多様化している中、住宅の質の向上と安全で住みやすい住環境を確保することが求められています。

基本方針

市民・事業者・行政が良好な景観づくりに向けた認識の共有を図り、協働して親しみや愛着が持てる美しい景観の形成に取り組みます。

良好な都市環境を創出するため、各地域の状況に応じて計画的に公園・緑地、水辺空間などの整備と家庭や地域の緑化を推進します。また、多様化する市民ニーズへの対応を図るため、既存施設の再整備と適切な維持管理を行います。

多様化する居住ニーズに対応していくため、子ども、高齢者、障害者等が安心して生活し、豊かさを実感できる質の高い住まいづくりを進めます。また、建築物に係る審査・指導業務を通して安全性の確保に努めます。

施策の体系

魅力ある景観の創出

- 地域の特性を活かした景観形成の促進
- 協働による景観形成の体制づくり

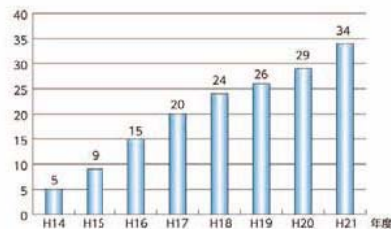
水や緑を活かした潤いのある環境づくり

- 都市公園等の整備
- 家庭・地域緑化の推進

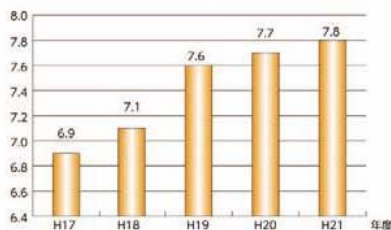
住環境の向上

- 市営住宅の整備
- 建築物の適正な審査及び指導

煙突撤去累計本数 (単位:本)



市民一人当たりの都市公園面積 (単位:m²)



施策の達成目標

1 市民満足度

「富士山の景観を活かした美しい都市づくりができていると思う市民の割合」

現状値 39.3% ▶ 目標値 60.0%

2 代表的な施策指標

成果指標名	現状値	平成32年度の目標値	算出方法等
煙突撤去累計本数	34本 (平成21年度)	50本	煙突撤去補助事業により撤去した煙突の累計本数
市民一人当たりの都市公園面積	7.8m ² (平成21年度)	8.7m ²	供用済都市公園面積 (富士山こどもの国は含まない)÷総人口
市営住宅の住戸改善 (高齢者対応)累計戸数	127戸 (平成21年度)	246戸	高齢者向け住戸改善事業により改善された市営住宅の累計戸数