

第 192 回

静岡県都市計画審議会

議 事 録

と き 令和 8 年 2 月 19 日 (木) 午後 1 時 30 分から

ところ 静岡県庁別館 2 階第一会議室

午後1時30分開会

○**司会** 定刻となりましたので、ただ今から、第192回静岡県都市計画審議会を開会いたします。私は本日の司会を務めます、都市計画課の山下と申します。よろしく願いいたします。

本日の審議会には委員22名中、18名の御出席となっており、静岡県都市計画審議会条例第5条第1項で定める定足数に達していることを報告いたします。

初めに、交通基盤部長の高梨より御挨拶を申し上げます。

○**高梨交通基盤部長** 交通基盤部長の高梨でございます。開会に先立ちまして、一言御挨拶申し上げます。

皆様には、大変御多用のところ御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日の審議会でございますが、昨年12月に続いての開催になりまして、前回と同じく主に都市計画区域マスタープラン、この変更について御審議をいただきます。

いずれの議案も今後のまちづくりに直結する重要な内容でございます。毎回、案件が多く、大変御負担をおかけしております。恐縮でございます。委員の皆様には、持続可能で活力あるまちづくりに向けて、幅広い御見識に基づく活発な御意見を賜ればと思っております。

簡単ではございますが、開会の挨拶に代える次第でございます。どうぞよろしくお願い致します。

○**司会** ここで、交通基盤部長は所用により退席をいたします。御了承ください。

次に本審議会の委員につきましては、配布しました委員名簿に記載のとおりです。なお、土屋委員につきましては、所用により遅れて出席される予定となっております。

また、審議会の幹事につきましては、委員名簿の後ろにある幹事名簿に記載のとおりでございます。

皆様、どうぞよろしくお願い致します。

次に、本日の会議で使う資料の確認をいたします。

委員の皆様には、資料の電子データが入ったタブレットを1人1台ずつ用意しております。

タブレットには、緑色表紙の提出議案、赤色表紙の提出議案附図、青色表紙の提出議案資料、着色のない説明資料（都市計画区域マスタープランの変更）、黄色い表紙の報告資料、そして横長の個別説明資料として、第3号議案、第5号議案、第12号議案、第13号議案に関係する説明資料が4つ。合わせて9つの資料が入っております。

ここで端末の操作方法について説明いたします。ファイルを御覧いただく際は、その資料をタップして選択してお開きください。

また、画面左上の戻るボタンを押しますと、初期画面に戻ります。そして画面は2画面同時で表示させることができます。

まずタブレットを横向きにした状態で1つ目の資料をタップして表示させます。その上で次に、画面右上の＋ボタン並べて開くのボタンをタップして、2つ目の資料を選択しますと、2画面が同時に表示をされるようになっております。

各資料は画面上で指を右から左に開いたり、左にスライドすることで、ページを進め、また、左から右にスライドすることで戻ることができ、2本の指を使って画面を拡大縮小することができます。

2画面表示を終了する場合には、資料左上のバツ印の閉じるボタンをタップしてください。

また、お手元には、1から5までですが、資料を紙でも用意しておりますので、必要に応じ御利用ください。

また、幹事の皆様には、あらかじめ送付しました電子データの資料を、各自の端末にて御覧くださいますようお願いいたします。

なお、資料を説明する際は、会場のモニター画面にも表示をいたします。

資料や端末操作について御不明な点がございましたら、お近くの職員へお声掛けください。

次に本日の審議会の開催方式についてです。

本日はオンラインZoomで参加されている委員の方がおり、ウェブとの併用による会議となりますので、御承知おきください。

次に発言方法について説明いたします。

会場内の委員の方は、発言する際は挙手していただき、議長の指名の後、職員がマイクをお持ちしますので、マイクを用いて発言してください。

オンライン出席の委員の方は、Zoomアプリの挙手機能を使用して挙手していただき、議長から指名された後、ミュートを解除してはっきりとした口調で御発言ください。御協力をお願いいたします。

次に会議の公開についてです。本日の審議会は公開とし、後日、議事録を公表いたしますので、御了承ください。

それではこの後の議事進行につきましては、審議会運営規程第6条に基づき、森本会長をお願いいたします。

○森本会長 はい。皆様こんにちは。年度末が近づき、お忙しい中お集まりいただきましてありがとうございます。それではただ今から議案の審議に入ります。

円滑な議事進行に委員の皆様の御協力をどうぞよろしくお願い申し上げます。

初めに傍聴される方に申し上げます。配布しましたお願いの記載事項を守り会議中は静粛をお願いいたします。

次に、本日の議事録への署名につきましては、議長を務める私の他に増田恭子委員をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願い申し上げます。

本日の提出議案でございますが、全部で13件ございます。内訳は、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」に関するものが11件、「都市計画道路の変更」に関するものが2件となっております。

極めて多くの議案がございますので円滑に議事進行を進めていきたいと思っております。

概ね2時間程度を目安に進めていきますので、御協力いただければと思います。それでは初めに第1号議案を上程いたします。

審議会運営規程第7条に基づき本議案についての説明を事務局に求めます。用意した資料につきまして説明をお願いします。

○日野原都市計画課長 静岡県都市計画課長の日野原と申します。恐縮ですが、座って説明させていただきます。よろしくお願い申し上げます。

それでは、まず表紙が緑色の議案書の目次を御覧ください。

今、第1号議案ということでお話がありましたけれども第1号議案の説明に先立ちまして前回と同様に都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更につきまして簡潔に御説明をさせていただいて、続いて第1号議案につきまして御説明をいたします。第1号議案から第11号議案は、都市計画の5年ごとに行う

定期的な見直しの案件でございます。昨年12月に御審議いただきました線引き都市計画区域に引き続き、今回は、非線引き都市計画区域11区域の「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針の変更」でございます。

都市計画法では、まず都市計画区域を指定し、法に基づく基礎調査を行います。次にその調査、分析に基づき都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を定めます。

方針では、市街化区域と市街化調整区域の区別のほか、商業地域や工業地域といった用途地域等の土地利用や、道路、公園等の都市施設の決定の方針を定めます。都市計画の基礎調査は国勢調査に併せ、おおむね5年ごとに行われることから、それに伴い都市計画区域の整備、開発及び保全の方針は5年毎に定期的に見直ししています。本県では、昭和45年に策定してから、第9回目の定期見直しとなります。

なお、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」という名称は、長いものですから、以後の説明では、「都市計画区域マスタープラン」又は「区域マス」と表現いたします。

それでは、表紙が白色の説明資料の2ページを御覧ください。

共通事項の説明といたしまして、1として、都市計画区域マスタープランについて。2として、区域マス見直しの背景について。3として、都市計画区域マスタープラン見直しについて御説明いたします。

3ページを御覧ください。まず、都市計画区域マスタープランについてです。

4ページを御覧ください。区域マスは、都市計画区域ごとに、長期的な視点に立った、概ね20年後の都市の将来像とその実現に向けた概ね10年以内の方針を示すものとして策定します。

その内容は、都市計画法第6条の2に定められており、大きく3項目で構成しております。

1項目目は「都市計画の目標」で、概ね20年後の将来像として、都市づくりの基本理念や将来市街地像を定めます。

2項目目は「区域区分の決定の有無」及び「区域区分の方針」で、概ね10年以内の市街化方針を定めます。

3項目目は「主要な都市計画の決定の方針」で、概ね10年以内の方針として、

土地利用、都市施設、市街地開発事業、都市防災などについて、主要な都市計画の決定の方針を定めます。

5 ページを御覧ください。県では、静岡及び浜松を除く19の都市計画区域で区域マスを策定しております。このうち、青で示す区域区分を定めない非線引き都市計画区域11区域について、御審議いただきます。

6 ページを御覧ください。続いて、区域マス見直しの背景について、こちらも前回の審議会と同様の内容ですので、簡潔に御説明いたします。

7 ページを御覧ください。「人口減少と少子高齢化の進展」について、本県における人口減少及び少子高齢化は、今後さらに進展していくものと推計されています。

8 ページを御覧ください。「激甚化・頻発化する自然災害」について、9 ページにかけて掲載しております。気候変動による水災害や土砂災害の発生回数は増加傾向にあり、今後、災害リスクが高まるものと想定されます。

10 ページを御覧ください。

「災害ハザードへの対応」について、都市計画区域内では、洪水や津波による浸水など、様々な災害ハザードが想定されており、災害への対応が必要となります。

11 ページを御覧ください。「交通ネットワークの整備」について、本県では、東名高速道路、新東名高速道路、東海道新幹線という東西方向の高速交通ネットワークに加えて、中部横断自動車道、伊豆縦貫自動車道、三遠南信自動車道など南北方向の交通ネットワークの整備が進んでおります。

12 ページを御覧ください。このような社会情勢の変化など、本県を取り巻く状況を踏まえて、今回の区域マスの定期見直しに先立ち、令和5年3月に静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針を改定しました。

この策定方針では、「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」を基本理念として、県全体に共通する都市づくりの6つの目標を設定し、それぞれの区域マスを策定することとしております。

13 ページを御覧ください。続いて、都市計画区域マスタープランの見直し内容について、御説明します。

14 ページを御覧ください。今回の区域マス見直しの主なポイントは4点ござ

います。

1点目は、「策定方針の考え方をもとに、各都市計画区域の目標を設定」

2点目は、「県全体を考え、統一した指標に基づき将来都市構造を整理」

3点目は、「新たな潮流・法改正への対応」

4点目は、「市街地外における秩序ある土地利用の方針を整理」です。

区域マスに記載する順に、前回からの見直し箇所を御説明していきます。

15ページを御覧ください。1都市計画の目標の、(1)都市づくりの基本理念に、県が目指す集約連携型都市構造、新たな技術について、全区域統一で記載しました。

16ページを御覧ください。同じく、都市づくりの基本理念について、策定方針の考え方をもとに、各都市計画区域の目標を設定しました。

①から⑥までの目標については、県全体での基本的な考え方をもとに、各都市計画区域の特性を考慮して設定しております。

17ページを御覧ください。本県が目指す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、拠点間及び拠点と周辺市街地とを「連携軸」で結ぶこととしています。

各都市計画区域の拠点の考え方は、表に示す評価指標等により、広域拠点、都市拠点、地域拠点、生活拠点の4つに整理しています。

18ページを御覧ください。連携軸は、その役割に応じて、広域連携軸、都市連携軸を配置しています。

広域連携軸は、県内外や県内の広域拠点間を結ぶ骨格的な連携軸です。また、都市連携軸は広域拠点と各都市の都市拠点を結ぶ連携軸です。

19ページを御覧ください。この図は、区域マスの策定方針に定めた県全体の将来都市構造図で、県内3箇所の広域拠点やこれらを結ぶ広域連携軸など、代表的な拠点と連携軸を示しています。

各都市計画区域における拠点と連携軸は、この県全体で統一した考え方に基づいて配置しています。本議案を含めて各議案の中で御説明いたします。

20ページを御覧ください。続いて2項目目、区域区分の決定の有無及び区域区分を定める際の方針についてです。

区域区分については、基礎調査結果を分析・評価した結果、すべての非線引き

都市計画区域について、これまでと同様に区域区分を定めないことにしました。

21ページを御覧ください。最後に3項目目、主要な都市計画の方針についてです。

新たな潮流・法改正への対応、集約連携型都市構造の構築として、立地適正化計画の作成状況を踏まえ、住宅地、商業・業務地の配置の方針に、居住誘導区域及び都市機能誘導区域に居住等の誘導を図ることを記載しました。

22ページを御覧ください。激甚化・頻発化する自然災害への都市計画としての対応について、都市防災に関する方針に、市街地における立地適正化計画や防災指針、流域治水、無電柱化など取り組むべき内容を記載しました。

23ページを御覧ください。集約連携型都市構造の構築、まちづくりに関する新たな技術への対応として、⑤公共交通と土地利用の連携に関する方針や、⑥低未利用地の有効活用に関する方針を追加しました。

24ページを御覧ください。その他の土地利用の方針について、激甚化・頻発化する自然災害への対応として、市街地外の災害ハザードエリアにおける開発抑制、移転の促進など、安全なまちづくりのための対策を進めることを盛り込みました。

25ページを御覧ください。市街地外における秩序ある土地利用の方針について、土地利用を進める際の、農林業との調整、用途地域の指定、地区計画制度の活用や、インターチェンジや幹線道路周辺など、交通利便性の高い土地での計画的な土地利用の検討等について整理し、記載しました。

26ページを御覧ください。自然的環境の整備又は保全に関する都市計画の決定の方針について、自然環境が有する多様な機能の活用によるグリーンインフラの取組を推進すると記載しました。

以上、今回の区域マスの変更において、すべての非線引き都市計画区域に共通する変更内容について御説明いたしました。

続きまして、第1号議案、南伊豆都市計画における区域マスの変更について御説明します。

議案書は1ページから18ページまでになります。

議案書の4ページ、及び表紙が赤色の提出議案付図の1ページを御覧ください。附図は、本区域の将来市街地像図になります。

本区域は、静岡県伊豆半島の最南端に位置しており、太平洋の黒潮がもたらす温暖な気候、海岸線まで迫った天城山系から連なる山々や複雑に入り組んだりアス式海岸などにより、壮大で美しい自然環境が形成されています。

また、二級河川青野川に代表されるような、山地間を縫うように流れている河川流域では生活圏が形成されているとともに、下賀茂地区を中心に温泉資源が点在しており、豊かな自然資源とも相まって、のどかな温泉観光地を創り出しています。

歴史的には、東西を結ぶ海上交通の要衝地として栄え、弓ヶ浜、石廊崎、妻良・子浦の海岸部には、天然の良港を有する集落地が形成され、風待港としての役割を果たしながら、東西の異なる文化を取り入れ、独自の文化を創り出してきました。

本区域においては、貴重な自然・温泉・歴史文化などの資源を保全し、伊豆地域の南北軸として整備が進む、伊豆縦貫自動車道との連携により、観光周遊性の向上や地域間の交流の促進、防災ネットワークの強化が期待されます。これらを踏まえ、本区域における都市計画の方針をとりまとめました。

議案書の4ページを御覧ください。策定方針の目標を元に、下段から次のページにかけて記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案附図の1ページを御覧ください。本区域の将来市街地像として南伊豆町役場周辺を、オレンジ色破線丸印で示します地域拠点として配置しました。

交通軸として、国道136号、県道下田南伊豆線を配置しました。

その他、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これら拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案件につきましては、昨年5月に、都市計画原案に対して意見を述べる公聴会開催の公告をしましたが、公述申出がなく、公聴会は開催しておりません。

また、10月7日から22日までの2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

南伊豆町からは、本案が町の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第1号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい。それではただいまの説明につきまして、皆様から御質問や御意見をお受けしたいと思えます。いかがでしょうか。

○馬瀬委員 はい、委員の馬瀬でございます。

後学のために2点教えていただきたいです。

昨年12月に審議しました線引き都市計画区域と今回の非線引き都市計画を、使い分けるといふか、定めるため、県の方で大まかな設定基準はあるのかどうか。

それから2点目は、県の方で新たに総合計画を策定されておまして、その中で長期目標として、おおむね10年後までに500haの産業団地を開発して企業誘致を強化していくといった記述がなされております。

今回の区域マスの見直しについても、おおむね10年後を見据えた市街化の方針が示されていますけれども、総合計画で示されているような開発行為が想定されているのか。未だ想定されていないのであれば、今後開発の都度、審議していくかたちの対応になるのかを教えてくださいたいと思います。

○日野原都市計画課長 はい。お答えいたします。

まず1点目の線引き都市計画区域の線引きとの使い分けにおける大まかな基準があるのかどうかということかと思えます。

先ほど全体概要の中でも説明しましたが、県では集約連携型都市構造の実現を目指しており、その実現のために、全ての都市計画区域において都市機能や居住を集約する市街地を形成すべき範囲を示し、長期的に土地利用をコントロールしていく手法として、基本的には、区域区分を設ける線引き都市計画区域とすることが望ましいとは考えております。

しかしながら、非線引都市計画区域の選択の判断の基準といたしまして、市街地内外の人口及び開発の動態、自然的環境等の保全の必要性、他法令の区域区分以外の都市計画制度による対応の状況というところから、区域区分を設定しなくても、市街地の低密度化などの問題とか、影響が小さく、かつ、区域区分に変わる他法令による規制や誘導が適切に運用されている場合に適用することとしており、今回審議いただく区域につきましては、引き続き非線引きの都市計画区域を選択している状況でございます。

続いて、2点目の総合計画の500haの産業団地の誘致に関わる部分でございます。

これにつきましては、表紙が白色の説明資料の25ページを御覧ください。

市街地外における秩序ある土地利用の実現のために、インターチェンジや幹線道路の周辺などにおいては、交通利便性を生かし、都市的土地利用の必要性や今後の見通しなどを総合的に判断し、観光や工業系施設など都市計画上の位置づけを検討する。

前回審議、審議いただきました線引き都市計画区域も含め、全区域の区域マスに記載をしており、新たな産業団地の開発に対応していけるということとしております。具体にも、例えば、議案書の205ページ、東遠広域都市計画区域の中で掛川市の上西郷地区とか、あるいは議案書の229ページ、中遠広域都市計画区域の袋井市小笠山山麓地区など、ある程度開発に関する地点も挙げており、新たな産業立地も記載している状況でございます。

ただ、新たな産業立地の開発につきましては、地元市町や農地部局などの関係機関と調整を行った後に、市街化区域への編入、あるいは用途地域の指定を、県やそれぞれの市町の審議会にて審議いただくということになって参ります。

簡単ですが以上になります。

○森本会長 はい。それではその他にいかがでしょうか。はい、お願いします。

○佐野委員 はい、民生委員をしております佐野と申します。

まず、1点目は、1から4までの議案に関わってくると思いますが、伊豆半島は、ちょっと大雨になりますと陸の孤島と言われる地域になります。

伊豆縦貫道ができて真ん中に1本太い道路が通るだけで、横連携がこの中には含まれていないのかなと思います。それから雨量によっては完全に道路自体が横連携も取れない状況になってきたとき、特に小さな漁村とかへの支援援助の関係の取組はこのマスタープランの中には入ってこないのかな、というのがまず第1点目。

それからもう1点は、マスタープランの方で言ってますけども、集約連携型の都市計画となっておりますけども、特に伊豆半島の方ですと、小さな集落が点在をしており、これを集約していくことは非常に難しいのかと思いますし、民生委員の立場から言わせてもらいますと、住み慣れた地域で明るく生活を続けていくこ

とが一つの福祉の方の目的になっております。

集約してしまうと、災害の時、その場所に住めなくなってしまうとか、コミュニティの崩壊という問題もあります。

都市計画において、こういう線引きのできない部分について、どう集約していくのかや、交通形態については、もう少し作っていかないといけないのではないかと。2040年問題、超高齢化、人口減少の状況など、この10年を見た中での検討も必要ではないかと思うのですがいかがでしょうか。

○日野原都市計画課長 はい、お答えをいたします。

まず1点目、伊豆半島地域における港湾とか漁港の関係かと思えます。

これにつきましては、例えば、議案書の30ページ下田都市計画区域の区域マスの一番下に、交通体系を形成していく中に、下田港の絡みも記載しております。

それから、31ページの10行目、11行目ぐらいに、海上交通の充実と連携強化を図るということで、交通に関しての記載はしております。

しかしながら、この中で防災に関わる港の使い方等についての記載はございません。そちらにつきましては、防災に関する計画の中で、しっかりと記載されていると認識しております。

それから2点目は、集落地区のまちづくりについての御意見で、コミュニティが失われるんのではないかとかというお話だったかと思えます。

コミュニティの維持や、必要なサービス機能を維持していくことは、やはり重要だと考えております。区域マスにおいては、既存集落地においては、居住環境の維持・向上を図る必要がある地区においては、自然環境や農林業への十分な配慮のもとに、地区計画制度などの適用を検討し、周辺環境に配慮した計画的な土地利用を図るという記載をしており、これにつきましては、どの地域にも記載を入れるようにしております。こういった中で対応できればと思っております。

以上でございます。

○森本会長 よろしいでしょうか。佐野委員からの御質問で、私からも一言。

集約型連携の都市構造というのは、特定の場所1箇所にて全てを集めるという考え方ではなくて、農山村を含めて重要な集約の拠点をいくつか作って、それを互いに連携させる考え方でございます。例えば、小さな拠点は、その地域の中である程度のコミュニティが形成されるようなものを作るとか、いずれにせよ先

ほど事務局から説明あったような形で地域のコミュニティを大切にしながら進めていくということが大きな方針であると私も認識しておりますので、事務局の回答で大きな方向性は間違っていないかなと思います。

他にいかがでしょうか。

よろしいでしょうか。では特段意見がないということでございますので、ここで採決に入りたいと思います。

第1号議案につきまして原案を了承することに異存はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

はい、では異存がないようですので、第1号議案については原案を了承することといたします。

次に第2号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 それでは、第2号議案、下田都市計画における区域マスの変更について、御説明します。

議案書は19ページから41ページまでになります。

議案書の22ページ、及び議案附図の2ページを御覧ください。

本区域は、伊豆半島の南部東側に位置し、南伊豆生活圏における行政・文化・産業などの中心都市であります。また、本区域は、天城山系の南端から太平洋に至る豊かな自然に恵まれており、温泉・歴史・自然などを中心に観光都市として発展をしてきました。

本区域は、国道135号、国道136号、国道414号が形成する骨格的な道路網のほか、伊豆急行線の終点である伊豆急下田駅、地方港湾である下田港などが設置されており、南伊豆生活圏への玄関口となっています。

自然や景観に配慮した良好な都市環境の形成により、観光都市としての魅力向上を図り、伊豆地域の南北軸として整備が進む伊豆縦貫自動車道との連携による交流圏域の拡大及び市内道路網の再編に対応したまちづくりが期待されます。

これらを踏まえ、本区域における都市計画の方向性をとりまとめました。

議案書の22ページを御覧ください。策定方針の目標を元に、下段に記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案附図の2ページを御覧ください。本区域の将来市街地像として、都市機能

の集約を図る伊豆急行線伊豆急下田駅周辺を都市拠点として配置しました。

交通軸として、道路では国道135号、国道136号、国道414号及び伊豆縦貫自動車道を配置し、鉄道では伊豆急行線を配置しました。

その他、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これら拠点が交通軸によって連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案につきまして、昨年5月に公聴会開催の公告をしましたが、公述申出はありませんでした。また、10月7日から2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

下田市からは、本案が市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第2号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい、それでは皆様から御質問や御意見をお受けしたいと思えます。いかがでしょうか。はい、では申し上げます。

○阿部委員 県議会議員選出の阿部卓也です。

下田については、御承知のように津波危険地域がかなりあるという中で、今回の都市計画に、津波に対する配慮が何かなされたのかを確認したい。もう一つ、下田に限らず伊豆半島全体に関わることですが、議案書23ページの最下段に、須崎、大賀茂及び白浜地区の丘陵地に分布する住宅団地や別荘地については、周辺環境との調和を図りつつ、良好な居住環境を維持するとありますが、実際の別荘地では空き家の状態のところもかなり多いと聞いており、こういうところの維持管理をどうするか、伊豆半島の各市町が悩んでいると聞いています。そのあたりに対する対応をどのように考えているのか。その2点をお聞きします。

○日野原都市計画課長 はい、お答えいたします。

まず1点目は津波に対する御意見でございました。議案書の28ページ、一番下の④に都市防災に関する方針を記載しており、その中で激甚化・頻発化する自然災害に対応するため、災害ハザードエリアの土地利用の見直しや立地適正化計画によるということで災害ハザードに関係すること、またその後、例えば、事前復興まちづくり計画の策定、下田市は既に策定しておりますが、あと、流域治水など災害に強い安全なまちづくりに向けた総合的な対策に取り組むと記載を

入れてございます。

それから2点目の別荘地の空き家についてでございます。

議案書29ページ中段⑥低未利用地の有効活用に関する方針の2段落目になりますが、市内外の定住希望者に空き地や空き家の情報提供や、空き家、空き店舗においてはサテライトオフィスなどとして活用し、低未利用地の積極的な利活用を図るということで、空き地等の取り扱いについても記載をしております。以上でございます。

○阿部委員 わかりました。一応意見を付しておきますが、下田は非常に高い津波が予想されてますので、居住適地かどうかを本当は考えなければいけないと思います。都計審を通してしまったら、ずっと変えないということではなくて、今後、調査や議論が進む中で、やはり居住適地ではなという所はフレキシブルに考えていかなければいけないと思います。これは意見として付します。

それともう一つは、空き家の問題ですけど、2年前かな、静岡県が県として空き家バンクの情報をまとめるのをやめて、市町に任せるようにしました。実際の実情を見ると、市町の手が回らなくて、中には空き家バンクの情報がホームページを見てもゼロというところがあったりします。ここで、市内外の定住希望者に空き地や空き家の情報提供等をする以上、現実的な対応を、関係部局としっかり図っていくことが必要だと思います。これも意見として付しておきます。以上です。

○森本会長 はい、ありがとうございます。阿部委員からの意見ということで記録させていただきます。その他にいかがでしょうか。はい、お願いします。佐野委員。

○佐野委員 はい、佐野です。

伊豆縦貫道の下田までの延伸について、タイムスケジュールは把握していませんが、議案書の方にもそれに伴う状況について触れられてはいますけども、下田という地域は非常に平地の住宅地が少ない場所です。この地図で見ると、住宅地のすぐ近くに下田のインターチェンジが、136号に繋がる場所にできるのかなと思います。そうしますと、周辺の住環境とか、開発とかについて、早めに都市計画化した方がよいのではないかという感じがあります。ただ、5年ごとにこのマスタープランを見直すので、5年先でも間に合うのかもしれないけれど

も、ある程度の規制や開発プラン的なものを、市の方としっかりと調整をしておく必要があるのではないのかと思いましたが、意見として申し上げます。

○日野原都市計画課長 はい。それではお答えいたします。

今の関係で、委員の御指摘のところ多分、議案書の30ページ(2)上段のところに、伊豆縦貫自動車道の整備に伴い、インターチェンジ周辺部やアクセス道路沿道においては、散発的な土地利用が進み周辺環境が悪化する可能性があることからということで、書いてございます。伊豆縦貫自動車道の、特にこの下田市域内につきましては、既に都市計画決定され位置が明確になっている中で、地域とも色々話をしながら事業の方が進んでいるといったような状況でございます。御意見として承ります。ありがとうございました。

○森本会長 その他いかがでしょうか。それでは、特にございませんようですので採決に入りたいと思います。

第2号議案につきまして原案を了承することに異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

はい、異存がないようでございますので第2号議案については原案を了承することといたします。

次に第3号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 それでは、第3号議案、河津都市計画における区域マスの変更について、御説明します。

議案書は42ページから59ページまでになります。

議案書の45ページ、及び議案附図の3ページを御覧ください。

本区域は、伊豆半島南部の東海岸沿いに位置しています。周囲を天城連山から連なる森林に囲まれ、南東方向は相模灘に面し、海と山が織りなす素晴らしい自然景観に恵まれており、古くは縄文時代から人々が生活し、海や山の豊かな自然の恵みをもとに発展し、今日では歴史・文化資源と豊富な温泉資源に加え、河津桜に代表される花を生かした観光都市として発展してきました。

伊豆地域の南北軸として順次整備が進められている伊豆縦貫自動車道を生かした産業の創出や、花や温泉などの観光資源・交通連携によるまちづくりが期待されます。

これらを踏まえ、本区域における都市計画の方向性をとりまとめました。

議案書の45ページを御覧ください。策定方針の目標を元に、下段に記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案附図、3ページを御覧ください。本区域の将来市街地像として伊豆急行線河津駅周辺を地域拠点として配置しました。

交通軸として、道路では国道135号、国道414号、伊豆縦貫自動車道を配置し、鉄道では伊豆急行線を配置しました。

その他、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これらの拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案につきましては、昨年10月7日から2週間縦覧したところ、1通の意見書の提出がありましたので、意見の要旨及びそれに対する県の対応方針につきまして、御説明します。

議案書の51ページ、及び大型ディスプレイ、周辺のディスプレイを御覧ください。また、お手元のタブレットにも第3号議案説明資料を御用意しております。

「(2)1)交通施設の都市計画の決定の方針」から、「③主要な施設の整備目標」の「優先的な基準年次から概ね10年以内に整備することを予定する施設」都市計画道路浜峰線の記載を削除したことに対する御意見です。

表紙が青色の提出議案資料23ページ、意見書に係る資料になりますが、そちらを御覧ください。

意見要旨1番を御覧ください。変更とする理由が明確に語られていない。これまでの経緯を考え書面に記載できないのか。という御意見であります。

これに対する対応方針を御説明いたします。対応方針を御覧ください。併せて議案書の56ページの理由を御覧ください。

本計画は、理由に記載するとおり、都市の発展の動向、人口及び産業の現状及び将来の見通し等を踏まえ、長期的視点に立った都市の将来像を明確にするため、変更するものであります。よって、案のとおりで支障ないものと考えております。

意見書に係る資料23ページ意見要旨2番を御覧ください。変更理由の「長期的視点」とは、事業計画にはそぐわない言葉であり、整合性に欠ける言葉である。という御意見であります。

対応方針を御覧ください。大型ディスプレイには、縦覧の際に都市計画案に添えて縦覧した変更理由を示します。タブレットは次のページを御覧ください。

本計画は、変更理由に記載するとおり、都市の発展の動向、人口及び産業の現状、将来の見通し等が明らかとなり、これらを勘案し、長期的視点に立った都市の将来像、都市計画の基本的な方向性等を見直す必要が生じたことから、変更するものであります。よって、案のとおりで支障ないものと考えております。

意見書に係る資料24ページ意見要旨3番を御覧ください。

都市計画道路浜峰線は、本計画内に主要道路という認識で記載があるにもかかわらず、優先的に整備する道路から削除されたのは矛盾である。

削除してどのような方針として対処、未完成計画を完成させるのかの方針が示されていない。という御意見であります。

大型ディスプレイを御覧ください。都市計画道路浜峰線について御説明いたします。

浜峰線は、海岸沿いを通る国道135号から、河津市街地を通り、県道下嵯峨野谷津線に至る、延長2,840mの都市計画道路です。

沿線には伊豆急行河津駅、河津町役場などの主要施設が立地しており、内陸側では、県道を経由し、国道414号や伊豆縦貫自動車道などに接続し、周辺市町との連携、災害時や緊急医療の円滑な交通確保につながり町民生活の安全性の向上が期待されます。

図面中央の赤色破線で示す630m区間と、図面左側の黒色破線で示す、既存の県道と重複する233m区間が未整備となっています。

この意見に対する対応方針を御説明いたします。

意見書に係る資料24ページを御覧下さい。3番の対応方針を御覧ください。

本計画において、都市計画道路浜峰線は、鉄道駅、拠点などの主要な地点を結び、主要幹線道路へ連絡する連携軸として配置する幹線道路であり、前回計画からこの位置づけは変更しておりません。

「優先的に基準年次から概ね10年以内に整備を予定する施設」欄には、県・市町における道路整備の見通しを踏まえ、主要な都市計画道路を記載することとしております。

この度、都市計画区域マスタープランの広域的・根幹的な性質を踏まえ、都市

計画道路のうち国道、自動車専用道路、広域拠点及び都市拠点を結ぶ道路のみを記載することとし、浜峰線においては、条件に合致しないため、今回の見直しにおいて記載削除を行ったものであります。

また、区域マスは、都市の将来像とその実現に向けた道筋を明らかにする、都市計画の基本的な方向性を示すものであります。よって、案のとおりで支障ないものと考えております。

意見書に係る資料24ページ4番の意見要旨を御覧ください。公聴会での意見が反映されていない。都市計画法第16条を遵守した方針案の策定をしてほしい。という意見であります。

この意見に対する対応方針を御説明いたします。

対応方針を御覧ください。

公聴会においても、意見書の意見の1番と3番と同様の公述がございました。

これらの意見につきましては、法第16条第1項に基づいて、反映するか否かの検討をし、意見書の対応方針で御説明したように都市計画原案のとおりで支障ないものと判断し、案を作成しました。よって、案のとおりで支障ないものと考えております。

以上、意見書及び公聴会での御意見であります。

このほか、河津町からは、本案が町の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第3号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○**森本会長** はい。それではただいまの説明につきまして、皆様の方から御質問、御意見がありましたらお願いしたいと思います。御意見はございませんでしょうか。はい、では申し上げます。

○**阿部委員** 阿部卓也です。河津町というと、今ちょうど河津桜の盛りですが、交通渋滞の問題や、河津川の堤防に河津桜を植えているということで、ある種、新たな挑戦でありますけど、そのあたりに関する記述がない。町の方からは特に問題視はしてないのか、その点だけ確認します。

○**日野原都市計画課長** はい、お答えいたします。

まず、都市計画区域マスタープランにつきましては、当然町とも協議会という

形で意見を伺いながら策定をしています。

また細かい点につきましては、町の都市計画マスタープランというものがございまして、その中で記載されているものと認識しております。

以上でございます。

○阿部委員 わかりました。災害防止の観点のところに記述があってもよかったと思いますけれど、いいなら構いません。わかりました。

○森本会長 他にいかがでしょうか。なければ採決に入りたいと思います。

第3号議案につきまして原案を了承することに異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

はい、異存がないようでございますので第3号議案は原案を了承することといたします。

続いて第4号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 それでは、第4号議案、東伊豆都市計画における区域マスの変更について、御説明します。

議案書は60ページから78ページまでになります。

議案書の63ページ、及び議案附図の4ページを御覧ください。

本区域は、伊豆半島東海岸の中央部に位置し、天城山系の山々と相模灘に囲まれた、豊かな自然環境と温泉が豊富に湧き出ているという地域特性から、県内外から多くの観光客が訪れる観光都市としての都市づくりが進められているところであります。

本区域の資源・財源を有効に活用しながら、特性を生かした豊かな自然と共生する滞在型観光都市として、さらなる交流人口の拡大を目指し、快適で暮らしやすい生活環境の創出と拠点性を高めたまちづくりが望まれています。これらを踏まえ、本区域における都市計画の方向性をとりまとめました。

議案書の63ページを御覧ください。

策定方針の目標を元に、下段に記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案付図の4ページを御覧ください。

本区域の将来市街地像として伊豆急行線伊豆稲取駅周辺を地域拠点として配

置しました。

交通軸として、道路では国道135号を配置し、鉄道では伊豆急行線を配置しました。

その他、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これらの拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案につきましては、昨年5月に公聴会開催を公告をしましたが、公述申出はありませんでした。また、10月7日から2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

東伊豆町からは、本案が町の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第4号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○**森本会長** はい。それでは、皆様の方から御質問や御意見がございませうでしょうか。

特になければ採決に入りますがよろしいでしょうか。はい、それでは、第4号議案につきまして原案を了承することで異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

はい、では異存がないようでございますので第4号議案については原案を了承することといたします。

続いて第5号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○**日野原都市計画課長** はい、それでは、第5号議案、伊東国際観光温泉文化都市建設計画における区域マスの変更について、御説明します。

議案書は79ページから99ページまでになります。

議案書の82ページ、及び議案附図の5ページを御覧ください。

本区域は、伊豆地域の東部に位置し、JR伊東線、伊豆急行線、国道135号などの交通利便性、大室山や一碧湖、城ヶ崎海岸などの豊かな自然と豊かな温泉を生かして、全国有数の温泉観光地として発展してきた地域であります。

このような地域特性を生かし、伊豆地域の観光・レクリエーション拠点として、また、国際的な観光温泉文化都市としての機能を強化していくとともに、都市機能の充実を図り、伊豆東部地域の生活の中心地としての機能を強化するこ

とが求められています。

これらを踏まえ、本区域における都市計画の方向性をとりまとめました。

議案書の82ページを御覧ください。

策定方針の目標を元に、下段に記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案付図の5ページを御覧ください。

本区域の将来市街地像としてJ R伊東線伊東駅周辺を都市拠点として配置しました。

交通軸として、道路では国道135号を配置し、鉄道ではJ R伊東線及び伊豆急行線を配置しました。

その他、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これらの拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案件につきまして、昨年5月に公聴会開催を公告したところ、1名の方から公述申出があり、公聴会を開催いたしました。都市計画の案に反映した意見について御説明いたします。

表紙が青色の提出議案資料18ページ公聴会に係る資料部分を御覧ください。

御意見は、宇佐美城址は歴史的シンボルではなくなったわけではないため、現計画に記載のある宇佐美城址の語句を削除する必要はない。というものでございます。

議案書の93ページ及び大型ディスプレイを御覧ください。

また、タブレットに、第5号議案説明資料を御用意しております。

2) 主要な緑地の配置の方針、①環境保全システムの配置の方針の6段落目に、「宇佐美城址、物見塚など歴史的シンボルを有する地域では、その特性を活かした緑地の保全・整備を行う。」と記載しております。

令和3年3月に策定した現行の区域マスにおいても、地域を代表する歴史的シンボルとして、同様に「宇佐美城址、物見塚など」と記載しております。

公聴会時点の原案では、代表施設を「物見塚など」と1点に絞って記載したところ、公聴会にて御意見をいただきました。宇佐美城址は物見塚とともに、地域を代表する歴史的シンボルであることから、「宇佐美城址、物見塚など」と記載するよう変更いたしました。

公聴会で公述された意見と対応方針の説明は、以上でございます。

また、変更した案を10月7日から2週間縦覧に供したところ、意見書の提出はありませんでした。

伊東市からは、本案が市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第5号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい。それではただいまの説明につきまして、皆様から御意見、御質問はございますでしょうか。はい、阿部委員申し上げます。

○阿部委員 一つだけ確認です。この後の熱海もそうなんですが、伊東と熱海に関しては、国際観光温泉文化都市建設法という法律がありますが、この区域マスを策定するにあたり、他の市町との違いはあるのか確認しておきます。

○日野原都市計画課長 はい、お答えいたします。都市計画区域マスの名称が少し違っているということで、いただいた御意見かと思えます。

現行の都市計画法は昭和43年からスタートしてはいますが、先ほど委員の方からお話ありました国際観光温泉文化都市建設法につきましては、昭和25年、26年に制定された法律で、まちづくりを進めていくというものでございます。ただ、現在、法律の中では特段の記載はございませんので、実際は他の区域マスと同様の記載内容としております。簡単ですが、以上でございます。

○阿部委員 了解しました。

○森本会長 はい、その他にいかがでしょうか。はい、佐野委員。

○佐野委員 防災の観点から1点。宇佐美駅の北側、山側で20年ぐらい前に土砂災害があったと思うんですけども、熱海の伊豆山の土砂崩れとは違って盛土とかはなくて、大雨によって、山間のヘアピンになっている道路の下から崩れたと記憶しています。伊豆全体がそうなのかもしれないんですが、その山間地域の防災の関係がどうなっているのかなというのと、先ほど温泉国際観光都市的な話がありました。伊東で問題になった太陽光発電への規制について、国が方が動き出していますけれど、どうなっていくのか。これは田方の方も一緒だと思うんですけども、伊豆半島全体として、あまり地盤がよくないのではないかと。

もう一つは、富士山が見える観光地になりますので、その規制、こういう観光と

銘打ったときには何か都市計画の中で1項目設けてもいいのではという感じがしたんですけど、その辺はいかがでしょうか。

○日野原都市計画課長 はい、まず1点目の防災に関する記載でございます。

これにつきましては、88ページの②災害防止の観点から必要な市街化の抑制に関する方針としまして、土砂災害特別警戒区域、災害危険区域等の危険区域には自己居住用を除く住宅、自己の業務用施設などの開発を原則禁止するなど、規制を設けております。

これにつきましては、その下の③のところになりますけれども、大室山、城ヶ崎海岸、一碧湖、松川湖などの景勝地は、豊かな自然や特徴ある地形を保全し、また、観光・レクリエーションの場として、来訪者や住民の余暇活動や交流を促進する空間の創出を図るとしており、豊かな自然や特徴ある地形を保全することで記載をして、対応する形になっております。以上でございます。

○森本会長 よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。特になければ採決に入りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

それでは第5号議案でございます。原案を了承することに異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

はい、それでは異存がないようですので第5号議案については原案を了承することといたします。

次に第6号議案を上程します。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 それでは、第6号議案、熱海国際観光温泉文化都市建設計画における区域マスの変更について、御説明します。

議案書は100ページから121ページまでになります。

議案書の103ページ、及び議案附図の6ページを御覧ください。

本区域は、静岡県の東端に位置し、JR東海道新幹線、国道135号などの交通の利便性、良質の温泉が噴出する歴史ある温泉地、周辺の富士箱根伊豆国立公園などの豊かな自然環境といった地域特性を生かし、古くから国内屈指の観光地として発展してきました。

また、周辺都市との交流を促進するための交通基盤の整備や広域観光レクリエーションに対応する沿岸部の整備、住民の生活利便性の向上を図るための市

街地の整備、市街地を囲む豊かな緑の保全が求められてきました。これらを踏まえ、本区域における都市計画の方向性についてとりまとめました。

議案書の103ページを御覧ください。

策定方針の目標を元に、下段に記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案付図の6ページを御覧ください。

本区域の将来市街地像としてJR熱海駅・市役所・熱海港周辺を都市拠点として配置しました。

交通軸として、道路では国道135号を配置し、鉄道ではJR東海道新幹線、JR東海道本線及びJR伊東線を配置しました。

その他、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これらの拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案件につきまして、昨年5月に公聴会開催の公告をしましたが、公述申出はありませんでした。また、10月7日から2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

熱海市からは、本案が市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第6号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい。ただいまの説明につきまして、御意見、御質問ございますでしょうか。御意見がなければ採決に入りますがよろしいでしょうか。

はい、それでは第6号議案について原案を了承することに異存はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

はい、異存がないようですので第6号議案については原案を了承することといたします。

次に第7号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 それでは、第7号議案の伊豆都市計画における区域マスの変更について御説明します。

議案書は122ページから143ページまでになります。

議案書の125ページ、及び議案附図の7ページを御覧ください。

自然を生かした観光交流圏である伊豆半島地域のほぼ中央に位置している本区域は、富士箱根伊豆国立公園に指定されている山地から丘陵地にかけて広がる森林緑地、駿河湾や一級河川狩野川などの河川、温泉などの豊かな地域資源を有しております。

また、国道136号、国道414号及び伊豆縦貫自動車道などの道路網とJR東海道新幹線、JR東海道本線から分岐する伊豆箱根鉄道駿豆線により区域内の交通軸を形成するとともに、周辺の区域と結ばれています。本区域は、このように豊かな地域資源と交通網を生かした観光地として発展してきました。

近年においては、大規模自然災害などに備え、国土強靱化の一端を担い、安全・安心で魅力ある県土の実現を目指す「フロンティアを拓く取組」を展開しています。これを踏まえ、本区域における都市計画の方向性をとりまとめました。

議案書の126ページを御覧ください。

策定方針の目標を元に、上段に記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案付図の7ページを御覧ください。

本区域の将来市街地像として、修善寺駅・市役所周辺を都市拠点として配置しました。

また、土肥支所周辺、天城湯ヶ島支所周辺、中伊豆支所周辺及び青羽根・月ヶ瀬周辺を地域拠点として配置しました。

交通軸として、国道136号、国道414号、伊豆縦貫自動車道、主要地方道伊東修善寺線を配置し、鉄道では、伊豆箱根鉄道駿豆線を配置しました。

その他、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これらの拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案件につきまして、昨年5月に公聴会開催の公告をしましたが、公述申出はありませんでした。また、10月7日から2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

伊豆市からは、本案が市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第7号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい。それでは第7号議案について御意見、御質問ございませんでしょうか。特に御意見がなければ採決に入りたいと思いますが、よろしいでしょうか。

第7号議案について原案を了承することに異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

はい、異存がないようですので第7号議案については原案を了承することといたします。

次に第8号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 それでは、第8号議案の島田都市計画における区域マスの変更について御説明します。

議案書は144ページから167ページまでになります。

議案書の147ページ、及び議案附図の8ページを御覧ください。

静岡県の中西部に位置する本区域は、古くから東海道の宿場町として栄え、近年は一級河川大井川流域の中核都市として発展してきました。

また、三方を山に囲まれ、中央を一級河川大井川が流れ、区域南部には日本有数の大茶園である牧之原台地があります。

さらに、本区域は、富士山静岡空港、JR東海道本線、国道1号、東名高速道路及び新東名高速道路といった広域交通軸を有しており、交通利便性に優れております。

これを生かし、「フロンティアを拓く取組」などにより安全・安心で魅力あるまちづくりを進めています。これらを踏まえ、本区域における都市計画の方向性をとりまとめました。

議案書の147ページを御覧ください。

策定方針の目標を元に、下段に記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案付図の8ページを御覧ください。

本区域の将来市街地像として、JR島田駅周辺を都市拠点として配置しまし

た。

また、ＪＲ六合駅周辺、金谷公民館周辺、初倉公民館周辺を地域拠点として配置しました。

交通軸として、道路では、東名高速道路、新東名高速道路、国道1号、国道473号、国道473号バイパスを配置し、鉄道では、ＪＲ東海道本線を配置しました。

その他、産業拠点、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これらの拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案件につきまして、昨年5月に公聴会開催の公告をしましたが、公述申出はありませんでした。また、10月7日から2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

島田市からは、本案が市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第8号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい。ただいまの説明につきまして、御意見、御質問ございますでしょうか。意見がないようでございますので採決に入りますが、よろしいでしょうか。

それでは、第8号議案について原案を了承することに異存はございませんか。

（「異議なし」の声あり）

異存がないようですので第8号議案については原案を了承することといたします。

次に第9号議案を上程します。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 それでは、第9号議案の榛南・南遠広域都市計画における区域マスの変更について御説明します。

議案書は168ページから192ページまでになります。

議案書の171ページ、及び議案附図の9ページを御覧ください。

牧之原市、御前崎市及び吉田町の2市1町で構成される本区域は、静岡県の中西部に位置し、海岸部は豊かな漁場の多い遠州灘と駿河湾に面し、東部は一級河川大井川の扇状地が広がり平坦な地形であり、北部丘陵地には日本有数の大茶園が広がる牧之原台地があります。

このような太平洋側の温暖な気候と豊かな自然に恵まれた環境は本区域にとって重要な財産であり、これらの環境と調和した都市づくりが本区域に欠かせないものとなっております。

また、東名高速道路や国道150号バイパスなどの道路網に加え、富士山静岡空港や重要港湾御前崎港、これらを連絡する国道473号バイパスなど、陸・海・空を連携した交通体系が形成されており、これら周辺に利便性の高い都市機能を整備、多彩な産業を展開するなどにより本区域の活性化と活力の向上が期待されます。

さらに、「フロンティアを拓く取組」などにより、安全・安心で魅力あるまちづくりを進めています。これを踏まえ、本区域における都市計画の方向性をとりまとめました。

議案書の171ページを御覧ください。

策定方針の目標を元に、下段から次のページにかけて記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案付図の9ページを御覧ください。

本区域の将来市街地像として、牧之原市役所榛原庁舎周辺、御前崎市役所周辺、吉田町役場周辺を都市拠点として配置しました。

また、牧之原市役所相良庁舎周辺を地域拠点として配置しました。

交通軸として、東名高速道路、国道150号、国道150号バイパス、国道473号、国道473号バイパスを配置しました。

その他、産業拠点、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これらの拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案につきまして、昨年5月に公聴会開催の公告をしましたが、公述申出はありませんでした。また、10月7日から2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

牧之原市、御前崎市、吉田町からは、本案が市町の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第9号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい。ただいまの説明につきまして、御意見、御質問がございます

でしょうか。

御意見、御質問がないようでございますので、採決に移りたいと思います。

第9号議案について原案を了承することに異存はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

はい、異存がないようですので第9号議案については原案を了承することといたします。

次に第10号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 はい、第10号議案の東遠広域都市計画における区域マスの変更について御説明します。

議案書は193ページから217ページまでになります。

議案書の196ページ、及び議案附図の10ページをご覧ください。

掛川市及び菊川市の2市で構成される本区域は、静岡県の西部に位置し、茶や水稲を主体とした県内有数の農業地域であるとともに、首都圏と中京・阪神圏を結ぶ東西交通の要衝に位置しているため、交通利便性を生かした多彩な産業が集積する区域です。

また、静岡都市圏及び浜松都市圏のいずれからも一定の距離があることから、自立性を有した広域都市圏を形成しているほか、空の玄関口である富士山静岡空港及び海の玄関口である重要港湾御前崎港に近接する区域でもあります。

近年は、「フロンティアを拓く取組」などにより、安全・安心で魅力あるまちづくりを進めています。これらを踏まえ、本区域における都市計画の方向性をとりまとめました。

議案書の196ページを御覧ください。

策定方針の目標を元に、下段から次のページにかけて記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案付図の10ページを御覧ください。

本区域の将来市街地像として、掛川駅周辺及び菊川駅周辺を都市拠点として配置しました。

また、掛川市大須賀支所周辺、大東支所周辺及び菊川市小笠支所周辺を地域拠点として配置しました。

交通軸として、道路では東名高速道路、新東名高速道路、国道1号、国道150号、国道473号バイパス等、鉄道ではJR東海道新幹線、JR東海道本線等を配置しました。

その他、産業拠点、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これらの拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案につきまして、昨年5月に公聴会開催の公告をしましたが、公述申出はありませんでした。また、10月7日から2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

掛川市及び菊川市からは、本案が市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第10号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい。ただいまの説明につきまして、皆様の方から御意見、御質問ございますでしょうか。はい、増田委員。

○増田委員 掛川市選出の増田と申します。よろしく申し上げます。

掛川駅周辺と菊川駅周辺は、都市拠点としてこれらを結ぶ軸は都市連携軸とされておりますけど、この軸は交通需要が高く、道路混雑が問題であることから、両市から、長年問題解決に向けて継続的に勉強会を開催していると聞いております。このような交通の課題に対して、今回の都市計画区域マスタープランではどのように対応しているのか確認させてください。

○日野原都市計画課長 はい、お答えいたします。

掛川市と菊川市では、東遠広域都市計画連絡協議会の道路勉強会というものを定期的を開催をしております、県の都市計画課それから道路担当課がアドバイザーとしてこれに参加をしております。

都市連携軸は幹線道路や鉄道などの基幹的公共交通で結ばれ、平時においては、都市間の連携や交流を支え、災害時においては、都市間の分断防止や迅速な復旧に必要であり、掛川駅周辺、菊川駅周辺においても位置づけをしております。

議案書の205ページをご覧ください。具体的には、(2)都市施設の整備に関する主要な都市計画の決定の方針の、1)①ア 交通体系の整備の方針の箇条書

きの2ポツ目に、各拠点に適正に都市機能を果たし本区域の一体的な発展を図るため、拠点間の連携連絡を強化する交通ネットワークの整備を図る、と記載しております。以上でございます。

○増田委員 ありがとうございます。勉強会では交通基盤部に協力いただいて、特に掛川浜岡御前崎バイパスは非常に懸念事項で、是非これからも指導いただきたいと思ってます。両市ともお話をして、まとめてきたのがこの案だと思imasuので、あくまで意見とさせていただきますが、これざっと読んでみると、掛川駅の北側が、やはり中心拠点という形で、そこに道路とかいろいろ集約しようというところが散見され、一方で、歩いたり、自転車に乗るところの考えも載っていたりします。今の掛川駅の線路の北側はものすごく慢性的な交通渋滞が起きてますので、非常にその点は課題が多いと思っています。

それと災害のことを考えると、線路の北側にある県道の北側に逆川という2級河川が流れておりますけれど、その北側は水害が非常に多くて、今度西郷にも工業団地ができますが、開発があまりにも増えてしまうと、農地だったところの水が逆川に流れ込まなくなり、県の河川に対する要望が非常に多くなっていると思います。

ですので、この線路の南側、駅の南側、東名の南側をうまく活用するという発想を、ぜひお考えいただいた方が、今後の長期的な視点ではいいと思ってます。特に御前崎港からエコパ、小笠山総合運動公園は、災害のときには、自衛隊の拠点基地にもなりますし、広域的な災害拠点地域にもなって中東遠総合医療センターもこの線路、駅の南側の方に位置しますので、そういった南側の活用ということ、もっと考えていった方が将来的にはバランスが取れた交通体系とか住環境ができていくんではないかなと思ってますので、参考までに意見とさせていただきます。

○森本会長 はい。ありがとうございます。後半は意見ということですので、お受けさせていただきます。

その他にいかがでしょうか。よろしいでしょうか。それでは採決の方に入りたいと思います。

第10号議案について原案を了承することに異存はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

はい、異存がないようですので第10号議案については原案を了承することといたします。

では次に第11号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 はい、第11号議案、中遠広域都市計画における区域マスの変更について御説明します。

議案書は218ページから241ページまでになります。

議案書の221ページ、及び議案付図の11ページを御覧ください。

袋井市及び森町の1市1町で構成される本区域は、静岡県西部地域の天竜川左岸に位置し、北部山岳地から太平洋へと流れる2級河川太田川などにより形成された肥沃な平坦地や小笠山丘陵地は、県下でも有数の農業地帯となっており、田園都市として発展してきた市街地は、恵まれた自然環境や景観と調和した、落ち着いたある居住環境を形成しています。

また、JR東海道本線、東名高速道路、新東名高速道路、国道1号など、我が国の国土交通軸を有しており、交通利便性に優れた区域です。

近年においては、大規模自然災害などに備え、国土強靱化の一端を担い、安全・安心で魅力ある県土の実現を目指す「フロンティアを拓く取組」が展開されています。これらを踏まえ、本区域における都市計画の方向性をとりまとめました。

議案書の221ページを御覧ください。

策定方針の目標を元に、下段から次のページにかけて記載する6項目の都市づくりの目標を設定しております。

議案付図の11ページを御覧ください。

本区域の将来市街地像として、袋井駅周辺及び森町役場周辺を都市拠点として配置しました。

また、愛野駅周辺、袋井市上山梨地区周辺及び袋井市役所浅羽支所周辺を地域拠点として配置しました。

交通軸としては、道路では東名高速道路、新東名高速道路、国道1号バイパス、国道150号等、鉄道ではJR東海道本線等を配置しました。

その他、産業拠点、観光・レクリエーション拠点を地域特性に応じて配置し、これら拠点が交通軸により連携した集約連携型都市構造を目指します。

なお、本案件につきまして、昨年5月に公聴会開催の公告をしましたが、公述申出はありませんでした。また、10月7日から2週間、縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

このほか、袋井市及び森町からは、本案が市町の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答をいただいております。

第11号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい。ただいまの説明につきまして、皆様の方から御意見、御質問ございますでしょうか。はい、阿部委員。

○阿部委員 森町から、新東名のスマートインター周辺の産業拠点化とか、そういう相談はなかったでしょうか。

○日野原都市計画課長 お答えをいたします。具体的には議案書の229ページの④秩序ある都市的土地利用の実現に関する方針のところに、インターチェンジや主要幹線道路周辺などにおいては交通利便性を生かし都市的土地利用の必要性や今後の見通しなどを総合的に判断し、観光や工業系施設など都市計画上の位置づけを検討するとしております。今のところ、具体的な話は聞いてないと認識しております。以上です。

○阿部委員 私は浜松選出ですけど、浜松の新東名のインター周辺とかは、先ほど佐野委員が、下田において危惧を示されたように、しっかり決めておかないものだから、いわゆる虫食いの、場合によってこれ法の抜け穴をうまく使ってるんじゃないのかというような開発の仕方がされているところが、浜松でも散見されます。

ですので、特に新東名インターおよびスマートインター周辺というのは、未利用地とか農地や山林が多いと思いますので、今後、よくよく当該市町と現状も確認しながらやっていくべきだと思います。ここは一応「了」としますが、ちょっと危惧を示しておきます。もし、所見があればお聞きします。

○森本会長 はい。いかがでしょう。

○日野原都市計画課長 はい。今後のことになるとは思いますけれども、産業立地などを進めていく中では、当然市町と、この場合は森町になりますけれども、協議をしつつ、また、農林関係部局ともしっかり協議した中で進めていくということ

になり、そういった中で、進める、進められないを含めて整理されていくのではないかと考えております。以上でございます。

○阿部委員 他のところも含めて云いっぱなしではなくて、新東名インターチェンジ周辺は一度現地をご覧になっておいた方がいい、県としてもしっかり把握しといた方がいいと思います。

まず、いわゆる倉庫的なものから開発が進んでしまっていて、計画的にしっかりやらないと、将来的に大丈夫かなという心配があるので、危惧を示しておきます。意見として付しておきます

○森本会長 はい、では意見という形で記載をさせていただきます。ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。意見がなければ採決に入りたいと思いますがよろしいでしょうか。

それでは第11号議案です。原案を了承することに異存はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

はい、異存がないようですので第11号議案については原案を了承することといたします。

続いて、では第12号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 はい。それでは第12号議案、岳南広域都市計画道路の変更について説明いたします。

議案書は、242ページから245ページ、提出議案附図は、12ページから14ページになります。

説明資料を用意しておりますので、ディスプレイ、又は、お手元のタブレットの第12号議案、議案説明資料を御覧ください。

1 ページを御覧ください。

本議案は、富士市の都市計画道路富士停車場厚原線及び富士駅伝法線の変更です。

スライドには、変更対象道路全体の位置を示しております。

図の中央を縦に黄色の線で示しているのが富士停車場厚原線で、現道は一般県道鷹岡富士停車場線です。

富士停車場厚原線は、J R 富士駅を起点として富士市街地を南北に結び、昭和31年に都市計画決定した延長4,370m、2車線、幅員16mの幹線街路で、北口駅前広場7,000m²を含んでおります。

次に、位置図東側の黄色の線で示しているのが富士駅伝法線です。現道は一般県道富士停車場伝法線です。

富士駅伝法線は、起点のJ R 富士駅から終点の富士市伝法を結び、昭和31年に都市計画決定した延長2,800m、2車線、幅員11mの幹線道路です。

2 ページを御覧ください。

J R 富士駅北口周辺を拡大した図面です。

本議案は、富士駅北側で進めております市街地再開発事業とともに、道路、駅前広場の整備を一体的に進め、富士山の景観を生かした機能的で魅力あふれる駅前空間の創出を図るため、駅前広場を含めた都市計画道路を変更するものになります。

図の水色で着色した区域では、令和4年3月に富士市により市街地再開発事業の都市計画決定が行われました。令和5年7月に事業認可を取得し、再開発組合が設立され事業に着手し、現在、建物の解体等が行われています。

3 ページを御覧ください。

こちらは道路及び駅前広場の施設配置計画です。

駅前広場については、一般車乗降場を駅前広場中央部に配置し、バス乗降場はJ R 富士駅改札側に、タクシープールはバス乗降場の東側に配置するように計画しています。

動線配置や、駅前広場に配置する各施設の数については、交通事業者との協議や市民懇話会における市民との意見交換等を通じて決定をしました。

4 ページを御覧ください。

こちらは、富士停車場厚原線の拡大図です。

先ほど見ていただいた、富士駅北口駅前広場の変更に伴い、富士停車場厚原線を富士駅北口側に約20m延伸し、延長を4,370mから4,390mに変更します。

また、駅前広場を、約7,000m²から約3,800m²に変更します。

5 ページを御覧ください。

こちらは、富士駅北口駅前広場の拡大図です。

駅前広場の面積が減少することについて説明します。

上段の図の緑色の破線で示すのが、現行の駅前広場の区域になります。区域内に一般県道富士停車場伝法線が通っていることから、今回、都市計画道路富士駅伝法線を西側に延伸するため、新たな道路の範囲の面積を減ずることとしております。

また、下段は、変更後の図ですが、駅前広場の一部、青で囲った範囲において、市が、待合室やブックアンドカフェ、キッズスペースなど、公益施設を立体的に整備するため、富士市が富士駅北口交通広場として都市計画決定することとしております。

このため、県決定の駅前広場の面積は約3,800m²になります。

なお、市決定の面積約1,400m²を加えますと、新たな駅前広場として機能する区域は約5,200m²となり、現行の駅前広場として機能する区域、上の図の緑色で塗りつぶした範囲になりますが、約4,000m²と比べますと約1,200m²ほど広くなります。

6 ページを御覧ください。

こちらは、市で整備する公益施設の外観イメージになります。

7 ページを御覧ください。

こちらは、富士駅伝法線の拡大図です。

本路線の起点を富士停車場厚原線との交差点まで延伸するもので、延長を2,800mから2,950mに変更します。

なお、本案につきまして、昨年8月に公聴会開催を公告をしましたが、公述申出はありませんでした。また、11月11日から2週間縦覧に供したところ、意見書の提出もありませんでした。

富士市からは、本案が市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しているとの回答を頂いております。

第12号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしく申し上げます。

○森本会長 はい。それではただいまの説明につきまして、皆様の方から御意見、御質問ございますでしょうか。はい、早川委員。

○早川委員 富士市選出の県議会議員の早川でございます。よろしくお願いた

します。

今説明がありましたとおり、現在富士駅北口におきまして、駅前広場再整備事業、また公益施設整備事業が進み出しております。長年の懸案事項でありまして、ようやく進み出したということに期待が寄せられている中で、その整備事業に合わせて、この変更が入ることは十分承知しておりますが、2つ課題があるかと思えます。

一つは物価高騰の折、予定どおりに進んでいないということと、それに合わせてこの駅前の交通機能が、今工事中ということもあって十分機能されていないと伺います。その中で、この整備が進んだ後、若干これまでの交通状況が変更になることに対する地元の不安の声が上がっていることと、順調に進んだ場合に、かなり大規模な事業ですので、富士駅前が富士山の玄関口として大きく開けていくという期待と同時に、そこから北に向かっていくこれまでの道路との分断が生じるないかという懸念の声が上がっておりまして、そのあたりについての県の考え、この計画を分断なく進めていけるのか。それから、今後のスケジュール感も併せてお示しいただきたいと思えます。

○日野原都市計画課長 では、駅前広場について、図を示しながら説明させていただきます。先にスケジュールについての説明をいたします。

先ほど説明しましたとおり、市街地再開発事業の方は進んでおり、また駅前広場につきましても、来年度になると思えますが、今後事業認可を取得をして、当事業に着手していくということで聞いております。今聞いている話の中では、令和9年の頃に建築工事にも着手をし、令和12年の春ごろ施設がオープンする予定と聞いております。

それから、駅前の動線のことについてお話をいただいたかと思えます。動線につきましても、今までの北側に渡るところについては、今度は少し西側の交差点の方に向かって新しく大きな階段状のものができる形になります。歩行者の街までの動線は、斜めに行くこともできるようになりますので、今までよりは少し近くなって行きやすくなるということ。それから、2階にも直接階段で斜めに上がれるよう形になりますので、公益施設も含めて賑わいが出てくるのではないかと、思っております。

参考に、先程の説明資料6ページにも立体的な図が示されておりますので、そ

ちらも参考にさせていただければと思います。以上でございます。

○早川委員 ありがとうございます。着実に事業が進むことに期待をいたしますし、その利便性もかなり上がっていくという回答だったと思います。富士市の懸案事項として着実に進めていただきたいと市の方からも意見が上がっていますので、この事業が着実に進んでいくことを期待して、意見として付しておきたいと思います。

○森本会長 はい、ありがとうございます。最後は意見ということで記載させていただきます。その他にいかがでしょうか。

特になければ12号議案の採決に入りますがよろしいでしょうか。

それでは第12号議案でございます。原案を了承することに異存はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

はい、異存がないようでございますので第12号議案につきましては原案を了承することといたします。

それでは今日最後となりますが、13号議案を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○日野原都市計画課長 はい。第13号議案、東遠広域都市計画道路の変更について御説明します。

議案書は、246ページから249ページ、提出議案附図は、15ページから17ページになります。

こちら、資料を御用意しております。周辺の大型ディスプレイ、又は、お手元のタブレットの第13号議案説明資料を御覧ください。

1ページを御覧ください。

本議案は、掛川市の都市計画道路掛川駅西郷線の変更でございます。

図の中央に縦に黄色の線で示しているのが掛川駅西郷線で、現道は県管理の主要地方道掛川川根線です。

本路線は、掛川駅を起点として掛川市街地を南北に結び、昭和34年に都市計画決定した延長2,470m、4車線、幅員20mの幹線道路です。

また、図の中央上部で横方向に赤と黄色の線で示しているのが掛川市決定

の都市計画道路水垂西谷田線で、黄色部分の現道は市管理の市道水垂西谷田線です。

今回の変更は、2本の道路の交差点における掛川駅西郷線の約30m区間となります。

2ページを御覧ください。

水垂西谷田線は、図で、青色で示しております水垂第二土地画整理事業と合わせて、土地区画整理事業区域内の東西交通を分担する道路として、平成4年に都市計画決定されました。

市では土地の下落等社会経済情勢が大きく変化したことや、少子高齢化・人口減少社会が本格化するなどの影響により、都市計画決定以降、長期にわたり土地区画整理事業実施の目途が立たない状況が続いたため、まちづくりの方針を見直し、地区計画により周辺環境との調和・共生を図る計画的な土地利用の誘導をしていくため、水垂第二土地区画整理事業を廃止することとしました。

この動きと合わせて水垂西谷田線は平成24年度に実施した市内の都市計画道路の必要性再検証の結果、交通処理上、将来交通網に影響が無いと評価したことから、起点から掛川駅西郷線までの区間約840mを廃止します。

3ページを御覧ください。変更箇所の拡大図になります。

左側の図を御覧ください。既決定では、水垂西谷田線との交差点部分に隅切が設けられています。水垂西谷田線の東側区間の廃止に伴い、黄色で着色しております掛川駅西郷線の東側隅切を今回廃止いたします。

なお、本案につきましては、都市計画法施行規則第13条に規定する軽易な変更該当するため、静岡県都市計画公聴会規則運営要領に基づき、公聴会は開催しておりません。また、令和7年12月2日から2週間縦覧に供したところ、意見書の提出はありませんでした。

掛川市からは、本案は市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しており、異存がない旨の回答を頂いております。

なお、市決定の土地区画整理事業及び道路の一部区間の廃止に関しても、公述申出、あるいは、意見書の提出はありませんでした。

第13号議案についての説明は以上です。

御審議のほど、よろしくお願いいたします。

○森本会長 はい。ただいまの説明につきまして、御意見、御質問ございますでしょうか。

特になければ採決に入りますが、よろしいでしょうか。

第13号議案について原案を了承することに異存はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

異存がないようですので13号議案については原案を了承することといたします。

本日付議されました議案の審議ですが、以上で終了いたします。審議結果につきましては、全て原案のとおり異存がない旨を知事に答申をさせていただきます。

続いて次第の3、報告事項に移ります。報告1に記載された事項について、事務局から説明をお願いいたします。

○日野原都市計画課長 はい。お近くのディスプレイ、あるいは、お手元のタブレットにある黄色表紙の報告資料を御覧ください。

本調査は、図に示した県西部の6市1町で構成する都市圏を対象とし、都市交通マスタープランを策定する取組です。

このマスタープランの策定に当たっては、学識経験者、国、県、関係市町、交通事業者等と協議会を設けて検討してきました。これまでの取組や都市交通マスタープランの概要について御報告いたします。

1 ページを御覧ください。

総合都市交通体系調査とは、交通実態調査や社会情勢の変化を踏まえて、都市圏の都市交通の課題や将来交通ネットワークを示した「都市交通マスタープラン」として取りまとめるものです。このマスタープランは、先程来説明しております区域マスのうち、交通施設に関わる計画でございます。

2 ページを御覧ください。

通勤通学、日常交通・活動の広がり等の観点から県内を6つの都市圏に分けてこの取組を実施しており、概ね10年ごとに計画を策定しております。今回から緑色で示しました西遠都市圏とピンク色で示します東遠を加えた一つの都市圏として調査の範囲としております。

3 ページを御覧ください。

こちらは、調査のフローでございます。

令和4年度に交通実態調査としてパーソントリップ調査を実施し、令和6年から7年度にかけて、現況分析、課題の整理、将来交通量推計などを行い、現在は、マスタープランの案をとりまとめ、パブリックコメントを実施しており、今年度末の策定を予定しております。

4ページを御覧ください。

交通実態調査としてパーソントリップ調査を実施しております。

都市圏内に居住する方々の御協力を得て、「どのような人が」「どのような目的で」「いつ」「どこからどこへ」「どのような交通手段で」移動したかのアンケートを実施しております。

5ページを御覧ください。

ここからは、パーソントリップ調査や国勢調査等で把握した社会情勢等の状況について御説明します。

はじめに都市圏全体の人口推移です。

前回調査時、実際調査したのは平成19年度でございますけれども、そこから総人口は2万人程度減少しました。年齢階層別に見ますと、20歳から39歳では9万人程度減少し、一方で65歳以上は10万人程度増加しています。

6ページを御覧ください。

次に都市圏全体の総トリップ数の推移を示しております。コロナの影響もあり、前回調査から48万トリップ、割合にして約2割減少しました。

7ページを御覧ください。

次に外出率の変化です。前回調査時から約11%減少し、約74%でした。年齢階層別に見ますと、20歳から39歳までの外出率の減少幅が大きくなっています。

8ページを御覧ください。

次に移動における代表交通手段の割合です。自動車の割合は、前回調査から約5%増加し、一方、バス、バイク、自転車での移動は減少しました。

9ページを御覧ください。

このような状況を踏まえ、これからの西遠都市圏における課題を整理しました。主なものとして、はじめに、拡大する行動交通圏域への対応や日常の移動・生活の確保といった観点からの課題です。

左側のグラフは、所要時間別のトリップ数を前回調査時と比較しております。所要時間が40分以下のトリップ数は減少していますが41分以上のトリップ数は微増にあり、相対的に所要時間の長い移動が増え、日常の交通圏域は拡大傾向にあることがうかがえます。

また右側の図は、大規模小売店舗や工場などの分布を示している状況でございます。

このような状況を踏まえ、コンパクト・プラス・ネットワークの実現に向けた取組が引き続き必要であると整理しております。

10ページを御覧ください。

高齢者の多様な移動手段の確保の観点からの課題です。

左側のグラフに年齢階層別の代表交通手段の割合を掲載しており、高齢者の自動車分担率が著しく増加しています。

また、右側のグラフでは女性の運転免許保有率の変化を示しており、高齢女性の運転免許保有率が高まり、自動車の利用機会が拡大しています。

このような状況から、安全・安心な暮らしを支える多様な移動手段の提供が必要であると整理しました。

11ページを御覧ください。

次に、若者が暮らしやすい移動環境づくりの観点からの課題です。

左側のグラフは年齢階層別の自動車トリップ数の変化を示しております。19歳から64歳までは減少する一方で、65歳以上は増加しております。

また、右側のグラフは男性の運転免許保有率の変化を示しております。40歳未満での運転免許保有率の低下がみられ、特に20歳から24歳の低下が大きくなっています。

このような状況から、自動車を持たない若者の暮らしやすい移動環境の形成が必要であると整理しました。

12ページを御覧ください。

次に、都市空間を活用した新たな活動を創出する観点からの課題です。

外出率と夜間人口の分布に着目したデータを整理したものです。

左側のグラフから、デジタル技術の進展により移動しなくともニーズを満たすことができる社会の訪れが予想され、また、右側の図から、現況の社会情勢の

傾向が継続により、まちなかのにぎわいのさらなる低下が予想されることが確認されました。

このような状況から、都市圏の新たな価値を創出することができるように、人中心の空間形成が必要であると整理しました。

13ページを御覧ください。

以上のようなデータ、現況分析を基に、西遠都市圏における望ましい都市交通体系をとりまとめました。

14ページを御覧ください。

マスタープランの理念を「都市圏の新たな価値の創造と持続可能な暮らしを支える都市交通の構築を目指して」とし、「価値創造」と「持続性」の二本の柱を設定しました。

この理念に基づき都市交通の基本方針として、下段に示す5つを設定しております。

15ページを御覧ください。

基本方針を踏まえ、上位計画との整合を図った上で、将来都市構造として、図に示すように、都市の拠点、産業・物流の拠点、観光・レクリエーション拠点と、それぞれの拠点を連携する都市圏軸を配置した将来都市構造を設定しました。

16ページを御覧ください。

将来都市構造を実現するための道路網計画については、高規格幹線道路、広域幹線道路、都市圏主要幹線道路といった骨格幹線道路網を配置しました。

17ページを御覧ください。

公共交通については、将来の都市圏軸に対応した骨格幹線公共交通網の階層構造として、都市圏幹線システム、地域幹線システム、地域準幹線システム等を位置づけました。

18ページを御覧ください。

併せて、公共交通の利便性促進を図るため、掲載した施策を展開していくこととしております。

簡単ですが、報告は以上となります。よろしくお願ひいたします。

○森本会長 はい、ありがとうございます。ただいまの報告につきまして皆様から御質問や御意見がございませうでしょうか。はい、お願ひします。

○阿部委員 私、無作為に抽出されたパーソントリップ調査を2回連続でやらせていただきました。その中で思ったことを申し上げたいんですけど、移動の実態というのは、例えば、公共交通がなくなったからわざわざ大回りをしなきゃいけないとか、公共交通がなくなったから車で移動せざるを得ないとか、多分、そういう実態があり、例えば、先ほどの高齢者の免許保有率が高くなっているのは、運転せざるを得ないという状況だと思います。

ですので、今回は報告案件ですが、実態とそれに対する対応をどうするかということをしっかりやらなければいけないと思います。後半部分で、将来都市構造とか道路計画網とか公共交通計画ってありますけど、例えば、浜松の公共交通というのは非常に脆弱で、例えば、掛川市が導入したライドシェア？、より住民が使いやすい公共交通システムをもっときちんとやって、昼間も夜も、移動しやすいようにしないと、全体が高齢化する中で、なかなか難しいと思います。

それから、子供の観点から見ても、中学校の部活がなくなるため、隣の中学校に行ったり、自分の歩ける範囲や通学できる範囲ではないところに、スポーツとか音楽とか文化芸術の部活動のため、子どもだけで行かなければならなくなるが、公共交通がしっかりしてないと行くことができなくなる。そして、行くことができる子は、少し問題ある言い方かもしれませんが、経済的に余裕のある家庭であり、経済的に余裕のない家庭がそうした機会を失うのは非常に大きな問題になると思います。

せっかく公共交通計画上げるのであれば、実態をしっかり認識して、本当に使いやすい公共交通になっているのかということをやっていないと、この交通体系の計画をつくるには不十分だと思います。それだけ申し上げておきます。

○森本会長 はい。御意見という形でよろしいでしょうか。

○阿部委員 もし、所見があれば伺います。

○森本会長 はい、ではどうぞ。

○日野原都市計画課長 はい。御意見ありがとうございます。

今説明の中ではお伝えしてないんですけど、先ほどお話にあったライドシェアについても、細かくはないですが、記載しております。これは都市側の計画ですけども、今後、交通側の計画として公共交通計画の策定も連携して出てくると思いますので、そういった中も含めて実態把握しながら対応していきたいと考え

ております。以上でございます。

○阿部委員 アンケート調査についても、しっかりその実態を記述できるような形に少し見直した方がいいと思います。それだけ、意見として付しておきます。

○森本会長 はい、ありがとうございます。他にございますでしょうか。はい、お願いします。

○良知委員 私の方で少しお話しておきたいこととして、今非常にAIの技術が進歩しているということと、私も車メーカーといろんなところで関係があるのですが、今後の先進技術として自動運転化があり、夕方や夜10時とか遅くに列車の中でスマホで自宅から車を走らせて呼ぶ時代が来るということで、駅前をかなり広くしておくなど、今後20年30年先を見据えて都市計画を築いて行く必要があります。メーカー側は既にそれを走らせていきたいというところまでできているということを思いますと、本当に改めてそういった基盤整備の上で官民が歩調を合わせ連携をとる必要があります、先を読む力をもっとお願いしたいという、意見でございます。

○森本会長 はい、ありがとうございます。私専門が近いので、事務局の前にお答えをしたいと思います。

阿部委員のお話について、最初に調査に御協力いただきましてありがとうございます。無作為抽出は10%以下で当たる確率でして、最近なかなか答えていただかず回答率上がらないという状況があるようでございます。

阿部委員のお話は正にそのとおりでして、私も国で関連する委員会の方にいくつか出ているのですが、高齢化社会の中で地方の交通をどうするのかというのは大きな問題でございます、先日も国で少し議論をしたところです。一つは、外出率が低下し始めてるのが、極めて大きな問題でして、東京都市圏の同様な調査でも10年前に比べて10%ぐらい外出率が下がっているんです。つまり家の方が快適で便利ということで、特に若い方々がなかなか外に出掛けたがらなくなってきたいて、加えて、オンラインで色んなことができるようになったということもあります。まずは、外出を促進するようなまちづくりをしたいというのが一つです。

もう一つは、先ほどから区域マスの議論ありますけど、やはり軸をきちんと形成して拠点形成して、魅力的な公共交通をつくることに力を入れていくこと

を議論しています。もう一つ、自動運転に関しては、中国やアメリカがかなり先んじている中、レベル4という運転手のいないタイプで日本でもいくつか社会実験やってるのですが、なかなか厳しい状態があります。日本の道路はかなり狭くて、自由に乗降できるような場所は極めて限られているということで、日本政府としても自動運転の技術を進めていく一方で、それに対応するインフラ、安全に乗降できるような場所の整備とか、先ほどのシェアリングの話で言うと、集合できるようなモビリティハブのような拠点、ミーティングポイントをきちんと造って、そこから安全に皆さんを運ぶような施策をしていかなければいけないとか、いくつか議論しております。

是非、静岡県のいくつかの自治体で先行的に取り組まれて、こういうデータ分析、科学的なデータをもとにエビデンスのある政策を提言していただきたいと、私も思っています。

いかがでしょうか。他に何かコメントございますでしょうか。はい、お願いします。

○佐野委員　今回は西遠都市圏ですけど、全体的なこととして、今少子化の中で学校の統廃合が進められていますけど、スクールバスとかの提案がなされないまま統合の話だけが進んでいる。そうすると父兄の方は、共稼ぎしているので送り迎えできない、でも児童クラブに行くこともできない。そんな状況の中で統廃合をしますと言われても、議論の中に入れられないんです。やはり、行政としては、その前に交通インフラをしっかりとして、統廃合してもきちんと学校生活できますよ、地域も大丈夫ですよ、というような形をしっかりと示す必要がある時期に来てるのかなと私は思っています。

高齢者の方にしても、免許を返納して、市町で一定の補助があったりとか、財政の大きいところは、恒常的にバスの無料化とかやってるところもあるかもしれませんが、そうでないところは、免許返納して半年ぐらいバス定期やりますよぐらいの話。ではバスはどれだけ走っているのかというと2時間1本しか走ってないとか、というレベルの話です。

やはりこれから、こういう都市交通形態を考えていく中に、どういう形でコミュニティバスみたいなものをどう補助しながらやっていくのか。もっと言えば、高齢者の関係ではデイサービスなど施設が持っている車で、空いてる時間を使

って行政の方でお金を出して隙間の多い時間帯の運行をしてもらうとか、いろんな方法はあるかと思います。

それもやはり県として、大きな枠組みの中で、指針みたいのを示していただければ、少しは安心できる地方ができるのではないかと思いますので、是非検討をお願いできればと思います。

○森本会長 はい、ありがとうございます。事務局はよろしいでしょうか。

○日野原都市計画課長 はい。先ほど話の出た自動運転につきましては、計画の中で、公共交通という捉え方の中で、自動運転を将来20年後ぐらいには戦略的に進めなければいけないという方向性の位置付けはきちんとしております。

それから佐野委員のお話されたスクールバスとか、例えば企業バスの活用とか、色んなことを含めて考えていかなければいけないと、この計画の中で少し記載をしております。簡単ですが、以上でございます。

○森本会長 はい、他にいかがでしょうか。はい、お願いします。

○増田委員 色々聞かせていただきました。私は富士宮というか静岡県の商店街の会長で、色んな商店街を見せていただいたり、日々お話を聞くんですが、最後の報告書にあったように、また早川先生がさっきお話になったように、富士の方が大きな転換期を迎えております。令和12年にできるので、私達は使えないかな、少しでもずれたらいいなと思っております。

街中のにぎわいというのは、従前からのテーマなのですが、全てのものに絡んできまして、心の問題もあつたりします。端的に言いますと、個人の活動の仕方がすごく変わっていて、やはり街の価値とか、にぎわいという考え方にも、登場しているんだと思います。

とにかく集まる場は欲しいが、それを自ら求めたり提供したりすることがなかなかできなくなっていますので、その辺も県の皆さんとお話する中で、本当の商店街の意味というか、これからの商店街の意味は何だろうということ、伊東でも最近水が出なかったり、60年ぶりの雪で活動が止まったということがありましたので、県の商店街では、私たちは街の防災についても反省も含めまして進めております。やはり、来てくださる皆さんを近くで見守られる商店街ということも一つの目指すべき場所だと思っております。

外出率を上げていただいたり、都市としての機能を少しずつ変えていかなければ

ればならない、今日話の中には、集約的に街に皆さんの居心地のいい場所を作ろうという計画も入っておりました。

道路、建物、ハードではない部分のものも加えたり考慮しながらお考えいただいて、審議会の良い意見が本当に役に立てばいいかなと思っております。

まとめませんが、商店街の者として意見します。お願いいたします。

○森本会長 はい、ありがとうございます。事務局いかがでしょうか。

○日野原都市計画課長 御意見ありがとうございます。

今回説明した交通計画或いは都市区域マスタープランの中では、確かにソフト的な部分というか、まちづくりにおける人の動き、商業をどうしていくかというような細かい部分までは入っていないかと思えます。

今後、この将来都市像に向けて動いていく中で、県と関係市町が連携しながら、また色々とお聞きしながら進めていきたいと考えております。以上でございます。

○森本会長 他に、ありますでしょうか。よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。報告事項ということではございますが、未来のお話でございますので、多様な御意見をいただきました。こういった御意見を参考にしながらより良いまちづくりを進めていただければと思っております。

それでは、以上で全ての議題が終了いたしました。御協力いただきまして、誠にありがとうございました。それでは私の司会を事務局にお返しします。どうもありがとうございました。

○司会 ありがとうございます。

本日冒頭に、出席者の人数について報告した際委員22名中18名と申し上げました。遅れて出席する土屋委員を見込んでの数でございましたが、出席されませんでしたので、22名中17名ということで訂正をさせていただきます。なお、条例に基づく定足数には達していることを改めて報告します。

本日御審議いただきました案件につきましては、この後、国土交通大臣に協議、同意を経まして都市計画決定をいたします。その後、3月末に県の公報による告示、それから関係図書の縦覧を行う予定としております。

また、次回の審議会につきましては、本年9月頃になろうかと思えますが、詳細が決まり次第、また御連絡をいたしますので、よろしくお願いいたします。

それでは、以上をもちまして、第192回静岡県都市計画審議会を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。

午後3時50分閉会