

第20回(平成27年度第1回)磐田市都市計画審議会 議事録

1.開催日時 平成28年2月5日(金) 14:00~15:20

2.開催場所 磐田市役所 本庁舎4階 大会議室

3.出席者

(1)審議会委員:三枝幸文委員、木村正善委員、梨本和則委員、永田英夫委員、土屋仁委員、草地博昭委員、芦川和美委員、高田正人委員、鈴木昭二委員、山田安邦委員、水野勲委員、杉浦聖委員、府川光利委員、村上勇夫委員、仲川勝彦委員
(委員18名中15名出席)

(2)事務局:松下建設部長、
壁屋都市計画課長、太田主査、榊原主任、長尾副主任

(3)事業担当課:鈴木道路河川課長

4.議事録署名人:永田英夫委員

5.諮問事項

第1号議案 磐田都市計画道路の変更 3・5・20号見付天神線ほか5路線

1 開会

建設部長 皆様、こんにちは。本日は、大変お忙しい中、磐田市都市計画審議会にお集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

日ごろは、本市の都市計画行政の推進に、ご理解ご協力を賜り厚く御礼申し上げます。

本日司会を務めさせていただきます、建設部長の松下でございます。

よろしくお願いいたします。

先に、資料の確認をお願いします。

本日配布いたしました、A4の「次第」とその裏面が「磐田市都市計画審議会 委員構成表」、A3の「議案資料2 P1 位置図 拡大」、A4の「磐田市都市計画マスタープランの改定及び立地適正化計画の策定について」、それから、先日郵送させていただきました、「議案資料1」、「議案資料2」、「磐田市都市計画マスタープラン改訂方針」の6種類です。

よろしいでしょうか。

それでは、第20回（平成27年第1回）磐田市都市計画審議会を開催いたします。お手元の次第に従いまして、進めてまいります。

はじめに、本年度は、委員の改選の年にあたっておりますので、審議会条例第3条、運営要領第2条により委員を選出させていただいております。資料「磐田市都市計画審議会 委員構成表」をご覧ください。学識経験者8名、市議会議員5名、市民の代表者5名、それぞれ記載の皆様が委員をお願いしております。委嘱状は委員の皆様へすでに交付させていただいております。今後ともよろしくお願いいたします。

なお、本日の欠席者についてご報告いたします。江間豊壽委員、平井一之委員、田中さゆり委員の3名です。

また、磐田警察署交通課石神課長が代理で出席されています。

2 委員自己紹介

建設部長 次に、「次第2 委員自己紹介」に移らせていただきます。それでは、三枝委員から席順に簡単に自己紹介をお願いしたいと存じます。

（自己紹介）

ありがとうございました。

3 副市長あいさつ

建設部長 次に、「次第3 副市長よりごあいさつ」を申し上げます。

鈴木副市長 皆様こんにちは。委員の委嘱につきまして、新たな任期2年間よろしくお願いいたします。日ごろは本市行政はじめ他分野にあたり、ご尽力、ご支援いただきありがとうございます。

今回は、議案として都市計画道路の変更、報告事項として磐田市都市計画マスタープランの改定及び磐田市立地適正化計画の策定についてとなります。のちほど事務局より説明させていただきますので、ご審議をよろしくお願いいたします。

28年度予算は昨年度予算を1%ほど下回る予定です。全国的に少子高齢化が進んでいますが、昨年秋、磐田市では人口ビジョンを策定しました。2060年には、17万人から13.6万人に人口の減少が推定されています。予算には子育て教育分野も取り込みながら作成していま

す。市民の皆さんに住みたい住んでよかったと思っただけのようなまちづくりにまい進してまいりますので、ご指導のほどよろしくお願いいたしまして、ごあいさつとさせていただきます。

4 会長の選出

建設部長 次に、「次第4 会長の選出」に移らせていただきます。

会長の選出につきましては、審議会条例 第5条第2項に「学識経験委員の皆さんのうちから委員の互選によって定める」と規定されておりますので、皆さんのご意見を、お伺いしたいと思います。

(委員挙手)

建設部長 委員どうぞ

委員 委員の ですがございますが、意見を述べさせていただきます。ただ今説明がありましたとおり、本審議会の会長は、互選により定めることとなっておりますが、磐田市都市計画審議会 運営要領の第3条第3項に、委員の中に異議がないときは、指名推薦の方法を用いることができると規定されておりますので、指名推薦により会長を定めてはいかがでしょうか。

建設部長 ただいま、 委員から、指名推薦にしたらどうか、という意見がございましたが、いかがでしょうか。

(各委員より異議なしの声あり)

建設部長 それでは、指名推薦といたします。ご意見をお願いいたします。

(委員挙手)

建設部長 委員、どうぞ

委員 委員の ですが、引き続き意見を述べさせていただきます。私は、土地評価に精通し、都市計画にも見識が深く、静岡産業大学学長であられる 三枝幸文委員にお願いできればと思います。

建設部長 ただいま、 委員から、静岡産業大学の三枝委員に会長をお願いしたいとの意見がございましたが、いかがでしょうか。

(各委員より異議なしの声あり)

建設部長 それでは、指名推薦のありました静岡産業大学の三枝委員に会長をお願いいたします。三枝会長、お席の方へお願いいたします。

それでは、会長より、ご挨拶を頂戴したいと存じます。

三枝会長 ただいま、磐田市都市計画審議会委員の皆様方にご推挙をいただきました静岡産業大学の三枝幸文でございます。

都市計画審議会は、市長より提出された市の都市計画案件について審議を行う諮問機関でございます。また、市民の生活を直接左右するような計画の決定に関わっております。

このような審議会の会長ということで、重い責任を感じておりますが、会の円滑な運営を図り、市民の立場に立った審議を行いたく、ご協力のほどをよろしくお願い申し上げます。

建設部長 ありがとうございます。ここで、副市長は所用のため、退席をさせていただきます。

(鈴木副市長退席)

建設部長 それでは、会長が決まりましたので、審議会条例第6条第1項により、これからは、会長が議長となります。会長、会議の進行をお願いいたします。

5 会長代理の指名

三枝会長 それでは、お手元の次第に従いまして、会議を進めてまいりますので、ご協力をお願いいたします。

なお、審議会条例第6条第2項の規定によりまして、本会議が有効に成立していることを、ここでご報告申し上げます。

「次第5 会長代理の指名」についてでございますが、審議会条例第5条第4項の規定によりまして、会長が指名することとなっておりますので、私から指名させていただきます。

会長代理には、土屋仁委員を指名させていただきます。よろしくをお願いいたします。

(土屋委員返事)

三枝会長 次に、審議会運営要領第9条第1項の規定によりまして、議事録署名人を指名させていただきます。

本日の議事録署名人は、永田英夫委員をお願いしたいと存じます。

(永田委員返事)

6 議案審議

三枝会長 さて、本日、ご審議いただく案件ですが、第1号議案「磐田都市計画道路の変更 3・5・20号見付天神線ほか5路線」となっております。この案件は、審議会条例第2条第1項の規定により、「市長の諮問に応じ、審議する」ものであり、「市が定める都市計画に関すること」にあたります。

なお、本日は、議案説明のため、関係職員の出席を求めていますので、ご了承ください。

それでは、議案審議に入ります。

第1号議案「磐田都市計画道路の変更 3・5・20号見付天神線ほか5路線」について、事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは、第1号議案、磐田都市計画道路の変更、見付天神線ほか5路線、磐田市決定について、説明させていただきます。

パワーポイントを使って説明させていただきます、お手元の議案資料と合せて、ご確認をお願いします。

はじめに、議案資料1、議案書の1ページをご覧ください。

表の上、1から3が、今回変更を予定している6路線となります。1番、大久保西原線、寺谷用水線、小立野線の3路線は、全線廃止、2番、東部台地線、鳥之瀬東大久保線、3番、見付天神線は、一部廃止となります。

議案書の表は、変更後の内容となり、「名称、位置、区域、構造」についての記載したものです。

議案資料2、議案附図の1ページにも位置図を用意しておりますので、この後の説明のなかで、必要に応じてご確認をお願いします。

詳しい内容は、この後、路線ごとに説明させていただきます。

続きまして、議案書の2ページ、3ページをご覧ください。

2ページの「理由」は、3ページの「変更理由」の上段の中に、同じ記載がございますので、3ページを使って説明します。

3ページ上段が、6路線共通の変更理由となります。

本市の都市計画道路の多くは、高度経済成長期に、人口増加、市街地拡大、これに伴う自動車交通量の増加を前提として計画されました。

近年の少子高齢化に伴う人口減少、自動車交通量の減少予測等、急激な社会情勢の変化により、都市計画道路の必要性や配置、規模に変化が生じています。

これらのことから、都市の将来像を見据えた合理的な道路ネットワークを再構築するため、都市全体の、施設の配置や規模に関する

再検証を行った結果に基づき、都市計画道路の変更をするものです。

次に再検証について、資料にはございませんが、補足説明させていただきます。

本市の都市計画道路の再検証は、都市計画道路の見直し事業として、平成23年度までに検証を終えています。

検証結果は、平成25年2月開催の本審議会（第15回）に報告しておりますが、本日の議案に関連がありますので、簡単に説明させていただきます。

本市の都市計画道路は、76路線が都市計画決定され、この中から、整備済みと整備中を除いた45路線96区間を再検証の対象路線として抽出しました。

これらの45路線について、「都市計画決定当時の必要性・役割等の確認」、「上位関連計画からの必要性の確認」、「細部機能の必要性の確認」、「配置・規模等の確認」のそれぞれの項目について検証し、その後、「の都市計画道路網での検証」を行い、新たな都市計画道路のネットワークとして問題ないか。また、将来の交通量を推計し、道路を廃止することによる影響について検証を行い、4路線の変更、17路線37区間の廃止の検証結果をまとめました。

都市計画の手続きにつきましては、旧豊岡地区の1路線を昨年度までに終え、本日、旧豊田町・旧磐田市の6路線について、審議していただくものです。

それでは、路線ごとに説明させていただきます、

はじめに、見付天神線・大久保西原線は関連していますので、一括して説明します。

議案書の3ページの変更理由を読み上げますので、スライドでご確認をお願いします。

3・5・20号見付天神線は、当初、都市の発展に伴う交通量の増加に対応するため、3・4・7号磐田駅天竜線と3・4・9号富士見岩井線を結ぶ幹線街路として昭和39年に都市計画決定し、昭和47年に富士見北土地区画整理事業と東側台地の地域開発を見据え、終点を3・5・22号大久保西原線まで延長し都市計画変更しています。

3・5・22号大久保西原線は、東側台地の地域開発を見据え3・5・20号見付天神線の延長と併せて、幹線街路である3・4・4号国道一号線に連絡する補助幹線街路として昭和47年に都市計画決定されたものです。

その後、東側台地においては大規模な地域開発を見据えたまちづくりの方針が見直され、市街化調整区域では良好な営農環境と調和する居住環境の保全を図ることとなり、市街化区

域では民間開発による住宅地整備の進展と併せて 3・4・4号国道一号線に連絡する道路が整備されたため、都市計画道路の必要性がなくなりました。

また、3・5・20号見付天神線の3・4・9号富士見岩井線から終点区間及び 3・5・22号大久保西原線の全区間を廃止しても周辺の道路ネットワークへの著しい影響が生じないことから当該区間を廃止するものです。

議案書 5 ページの「変更概要書」をお願いします。

上段の黒が変更後で、青が変更箇所、下段の赤が変更前となります。

見付天神線は終点の変更、延長の変更となります。

お手元には、議案資料 2 の、2 ページに拡大図がありますのでご確認をお願いします。

大久保西原線につきましては、全線廃止とします。

参考に、航空写真をご覧ください。赤が廃止の箇所となります。

次に東部台地線について説明します。

議案書の 3 ページの変更理由を読み上げますので、スライドでご確認をお願いします。

3・5・21号東部台地線は、都市の発展に伴う交通量の増加及び工場誘致等に対処するため、また人口増加による宅地造成等の充実を計ろうと市街化区域周辺にも街路網を延長し、3・4・69号磐田袋井線と市道向笠西大久保幹線を結ぶ幹線街路として昭和39年に都市計画決定しています。

その後、起点から3・4・9号富士見岩井線までの区間については、都市計画道路の整備が完了し市街化が促進されました。

一方、3・4・9号富士見岩井線から終点までの区間の周辺については土地利用の方針が見直され、良好な営農環境と調和する居住環境の保全を図ることとなり、都市計画道路の必要性がなくなりました。

また、3・4・9号富士見岩井線から終点までの区間の自動車及び歩行者の交通機能は、現在の2車線道路と片側歩道により確保されていることから、当該区間を廃止して、終点を3・4・9号富士見岩井線の交差点部に変更するものです。

5 ページの「変更概要書」をお願いします。

上段の黒が変更後で、青が変更箇所、下段の赤が変更前となります。

変更概要は、終点の変更、延長の変更、幅員は12mの区間が廃止されますので、16mの幅員となり、幅員を示す都市計画道路の番号が変更となります。

お手元には、議案資料 2 の、3 ページに拡大図がありますのでご確認をお願いします。

次に寺谷用水線について説明します。

議案書の 4 ページの変更理由を読み上げますので、スライドで確認をお願いします。

3・5・33号寺谷用水線は、市街化傾向に伴う地域の生活環境の向上のため3・4・4号国道一号線と市道加茂73号線を結ぶ補助幹線街路として昭和53年に都市計画決定されました。

その後、周辺の土地利用の方針が見直され、良好な営農環境と調和する居住環境の保全を図ることとなり、都市計画道路の必要性がなくなりました。

また、当該路線の自動車交通機能は現在の2車線道路により確保され、歩行者の交通機能も現在の道路及び平行する道路により確保されており、

当該路線を廃止しても周辺の道路ネットワークへの著しい影響が生じないことから、全区間を廃止するものです。

5ページの「変更概要書」をお願いします。

上段の横棒が変更後で、下段の赤が変更前で、全線廃止となります。

次に小立野線について説明します。

議案書の4ページの変更理由を読み上げますので、スライドでご確認をお願いします。

3・5・34号小立野線は、地域が市街化傾向に有り発生する交通の集中を処理するため、3・4・4号国道一号線から3・5・35号小立野上新屋線を結ぶ補助幹線街路として昭和53年に都市計画決定されました。

その後、住宅地整備の進展と併せて道路整備が進んだことにより、当該路線の自動車交通機能は現在の2車線道路により確保され、歩行者の交通機能も現在の道路及び平行する道路により確保されています。

また、当該路線を廃止しても周辺の道路ネットワークへの著しい影響が生じないことから、全区間を廃止するものとなります。

5ページの「変更概要書」をお願いします。

上段の横棒が変更後で、下段の赤が変更前で、全線廃止となります。

最後に鳥之瀬東大久保線について説明します。

議案書の4ページの変更理由を読み上げますので、スライドでご確認をお願いします。

8・7・1号鳥之瀬東大久保線は、今ノ浦川から都市計画公園4・3・2安久路公園を經由して文教施設を結び、散策機能を持たせた自転車歩行者専用道として、昭和57年に都市計画決定されました。

その後、起点から3・4・69号磐田袋井線までの区間については、市道富士見台中泉幹線及び3・4・69号磐田袋井線により街路樹が植樹された自転車歩行者道が整備され、本路線の機能が代替されていることから当該区間を廃止し、起点を3・4・69号磐田袋井線の交差点部に変更します。

また、市道見付222号線から終点までの区間については、土地区画整理事業等が完了したため、これに合わせて区域の変更を行います。

なお、起点の変更に伴い都市計画道路の名称を8・7・1号安久路東大久保線に変更します。

議案書5ページの「変更概要書」をお願いします。

上段の黒が変更後で、青が変更箇所、下段の赤が変更前となります。

鳥之瀬東大久保線は、名称変更、起点の変更、延長の変更となります。

お手元には、議案資料2の4ページ～6ページに拡大図がありますのでご確認をお願いします。

以上で、第1号議案、「都市計画道路の変更」の説明を終わります。

なお、本案につきましては、地元説明会、関係機関等との協議を整えまして、1月5日から1月19日までの2週間、縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

それでは、ご審議の程、よろしくをお願いします。

三枝会長 ありがとうございます。

それでは、ただ今から、第1号議案について、路線ごとの質疑と全路線まとめた意見とに分けて、それぞれ伺います。

では、3・5・20号 見付天神線、3・5・22号 大久保西原線について、ご質問はございますか。

事務局 もう少し具体的に説明させていただきます。大久保西原線は、昭和47年に都決されました。車道が7m、歩道が5mです。富士見北区画整理が昭和48から58年度にかけて行われています。今後の開発を見据えて、見付天神線を延長しました。大久保西原線は、開発に伴う交通量を南北に振り分け、国道とバイパスにネットワークされるようになっていきます。当時バイパスの形状が未定だったため、平面交差を考えた予定線となっています。その後の区画整理については、調査や地元説明会を実施しましたが合意に至らず、市街化区域内の民間開発が進んでいます。道路については、大久保西原線と並行して市道岩井南北2号線が通っており、この周辺のメイン道路となっています。市街化区域の幅員は5～6.5m、調整区域の幅員は3～3.5mです。交通量は調査の結果、平日午前7時から8時までは南北行合わせて約60台、午後2時から4時30分までは約90台、時間当たり36台、この路線を使用する車両は少ないです。見付天神線は地元からの要望で通学路整備を地元検討中です。以上です。

三枝会長 ありがとうございます。ただ今、事務局から詳しい説明がありましたが、3・5・20号 見付天神線、3・5・22号 大久保西原線について、ご質問はございますか。

三枝会長 ないようですので、3・5・21号 東部台地線について、ご質問はございますか。

事務局 もう少し具体的に説明させていただきます。東部台地線は、昭和39年に都決されました。幅員は車道が7m、両側歩道が合わせて5mです。昭和39年当時は未線引きであり工場を誘致することにより、今後、工場や住宅などが整備されるのではないかという期待で都決しています。現在は市街化区域と調整区域になっており、都市計画マスタープランでは良好な営農保全地域となっています。現道の幅員は7.5m、片側歩道2.5m、交通量は混雑することなく円滑に走行できる基準を満たしているため、都市計画道路の一部廃止となりました。以上です。

三枝会長 ありがとうございます。ただ今、事務局から詳しい説明がありましたが、3・5・21号 東部台地線について、ご質問はございますか。

三枝会長 ないようですので、3・5・33号 寺谷用水線について、事務局から説明があればお願いします。

事務局 はい、引き続き説明します。寺谷用水線は、昭和53年に都決され、幅員は車道が7m、両側歩道が合わせて5mです。バイパス加茂インターが開通される予定になっていたため、加茂インターと国一を結ぶアクセス道路として計画され、それにより周辺が発展するとし都決されました。現在はJ Aが開業し、J A前面道路の幅員は車道11m、J A側の歩道4mとなっています。国一からの連絡道路の幅員は車道9.3から7m、歩道1.7mです。寺谷用水西側の3mの農道は現在歩道として使用されており、市道加茂73号線との交差点から国一までは歩道として整備されています。国一から連絡道路の交通量は午前7時から8時

で東方面 73 台、西方面 31 台、計 104 台でかなり少ないです。しかし、市道勾坂天龍幹線については、同じ時間帯で北へ 708 台、南へ 636 台とかなり交通量は多いですが、車道が整備されており信号待ちは 1 回で通過でき大きな渋滞はありません。以上です。

三枝会長 ありがとうございます。ただ今、事務局から詳しい説明がありましたが、3・5・33 号 寺谷用水線について、ご質問はございますか。

委員 交差点南のクランクはそのままになるのでしょうか。交通量が多く、国一の高架下は非常に狭いが、地元の要望や事故の状況など分かる範囲で教えてください。

事務局 クランクはそのままとなります。国一の高架下については、以前検討しましたが構造的に難しく今に至っています。交通事故に関しては、平成 26 年度の事故では、この場所ともう少し北で各 1 件ありました。今回の路線全体で見ますと件数は少ない状況です。

委員 交差点南側の整備されていない箇所について、整備できない理由を教えてください。

道路河川課 交差点は現在 4 叉路であり、整備することにより 5 叉路になります。公安委員会から 5 叉路は危険であり手前で本線に合流するようにとの指導があり現状のままとなっています。

委員 豊島加茂線との整合性はどのようにとっていくのでしょうか。

道路河川課 豊島加茂線は、現在、磐田西高の北東、市道八幡前一言線にぶつかるように整備中です。それ以北については、すでに宅地化された国府台を突き抜ける形で都決されていますが、事業費、現状からなかなか整備が難しくなっています。過去に見直し等の話はありませんが、現在のところ、市道八幡前一言線まで整備し、様子を見ることで考えています。その後の計画について確定したものはございません。

委員 1 号線にドッキングする豊島加茂線はあまり現実的ではないが、都市計画道路見直しで検討したのか。

事務局 今回の検討については、未整備中のものとしており、事業が開始されているものは最初から除外しているため、豊島加茂線については検討はしていません。

委員 旧市町村で都計道を定めていたため、見直しする際は新磐田としてどういう路線設定をするか検討する必要があると思いますので要望とします。

事務局 ありがとうございます。今回は未整備のものだけを見直していますが、今後、一段落したら全体を見直しする中で路線を検証していきます。

三枝会長 他にありませんか。ないようですので、3・5・34 号 小立野線について、事務局から説明があればお願いします。

事務局 はい。小立野線は、昭和 53 年に都決、車道 7 m、両側歩道合わせて 5 m で都決されています。上新屋土地区画整理と池田土地区画整理が当時計画され、各区画整理の交通量を国一に流すためのアクセス道路として考えていましたが、区画整理の計画自体がなくなったこと、現道は「世界に輝く静岡づくり事業交付金」により整備されていること、交通量も平日午前 7 時から 8 時までで北へ 35 台、南へ 86 台、計 121 台で少ないことから廃止とします。

三枝会長 ありがとうございます。ただ今、事務局から説明がありましたが、3・5・

34号 小立野線について、ご質問はございますか。

三枝会長 ないようですので、8・7・1号 鳥之瀬大久保線について、事務局から説明があればお願いします。

事務局 はい。鳥之瀬大久保線は、自転車歩行者専用道路として昭和57年に幅員6mで都決されました。国一から県道磐田袋井線まで整備されています。安久路公園部分は外周道路を通過し県道磐田袋井線につながります。県道磐田袋井線から南の鳥之瀬地内は市道西貝塚78号線が認定道路となっており、その北側には建物が建設されているため自転車歩行者専用道路として整備は難しくなっています。県道磐田袋井線の歩道幅員は8.3m、市道富士見台中泉幹線の歩道幅員は6m、一部4mですが、鳥之瀬大久保線と同じ幅員を確保できているため、代替道路と決めました。以上です。

三枝会長 ありがとうございます。ただ今、事務局から説明がありましたが、3・5・34号 小立野線について、ご質問はございますか。

三枝会長 ないようですので、これにて質疑を打ち切ります。

続きまして、第1号議案について、全路線まとめた意見を伺います。発言者はその意見が賛成意見か反対意見かを意見の前に添えていただきますようお願いいたします。

何かご意見はございますか。

三枝会長 ないようですので、これにて意見を打ち切ります。

それでは、第1号議案につきまして、審議会条例第6条第3項の規定により、お諮りいたします。本案につきまして、原案のとおり承認することに、ご異議ございませんか。

(各委員より異議なしの声あり)

三枝会長 ありがとうございます。異議なしと認めます。よって、第1号議案は、原案のとおり承認されました。審議結果につきましては、早速、市長に答申することといたします。

7 報告事項

三枝会長 続いて、報告事項に入ります。それでは、「磐田市都市計画マスタープランの改定及び磐田市立地適正化計画の策定について」、事務局より説明をお願いします。

事務局 それでは、磐田市都市計画マスタープランの改定及び立地適正化計画の策定について、本日配布しましたパワーポイントの資料を使って説明します。今後、両計画の策定については本審議会より貴重なご意見を伺いながら進めていきたいと考えておりますので、本日は計画の概要や今後の進め方等について説明します。

目次ですが、前半に都市計画マスタープランの改定の背景や社会情勢の変化、改定スケジュール等について、後半に立地適正化計画の概要について説明をしていきます。

都市計画マスタープランの法律上の位置付けですが、都市計画法第18条の2に基づく計画で、市町村が作成することができるとされています。計画には、概ね20年後の都市の将来像を展望した上で、土地利用の方向性、道路や公園、市街地開発事業等の個別計画の総合的な指針を示すものとなっており、「まちづくりの参考書」となる計画です。

現行の都市計画マスタープランは、旧市町村時代に策定していた計画を平成17年の市町村合併後に統合・再編する形で平成19年度に策定しています。

現在、策定から8年が経過しており、策定以降、全国的な人口減少・少子高齢化の進行、東日本大震災の発生を契機とした防災意識の高まりなど、社会情勢が大きく変化をしています。こうした社会の動きへの対応や、現在策定中の第2次総合計画との整合を図るため、市全域を対象とした都市計画マスタープランの改定を今年度から平成29年度までの3ヶ年で実施していきます。

次に、策定後の社会情勢の変化について、説明いたします。まずは人口です。この表は平成27年10月に策定した磐田市人口ビジョンより引用しています。

左の表は1970年から2040年までの70年間の人口推移を示しており、2015年までは実績値、それ以降は推計値となります。

総人口については2008年をピークに減少、生産年齢人口についても、2005年をピークに減少に転じています。老年人口については1970年から緩やかに増加を続けています。

右に表は、今の推計値に対して「まち・ひと・しごと総合戦略」に掲げる「出生率の改善」や「転入施策」等を行った場合、2060年では推計値よりも約24000人上回る将来人口展望を人口ビジョンでは示しています。いずれにおいても人口は減少となり、近い将来、本格的な人口減少・少子高齢化時代になると予測できます。

なお、現行の都市計画マスタープランは、左の表の赤の点線で示した2008年に策定しており、当時の人口見通しとしては、「人口が増加傾向にある磐田市においても、近い将来、減少に転じていくものと考えられるが、今後の10年間については、人口・世帯数ともにゆるやかながらも増加傾向が続くもの」と予測していました。

実績値からみると、予測より早い段階で人口減少に転じた結果となっています。

次は策定後の市の主な取組みについて説明いたします。

現在実施中の磐田駅北口広場の整備や平成32年開業予定の磐田新駅設置事業があります。これら整備により駅周辺や都市拠点としての利便性向上、機能拡充が図られることとなります。

次に産業については、新東名高速道路に供用開始予定の（仮称）新磐田スマートインターチェンジ、またその周辺には平成28年春造成完了予定の下野部工業団地が整備されています。

震災以降、内陸部やインターチェンジといった広域道路周辺で、企業の移転ニーズが高まっており、IC周辺や市街化調整区域における産業の在り方についても検討が必要となってきます。

なお、現行の都市計画マスタープランですが、昨年度に新磐田スマートインターチェンジの位置付けや、その周辺を産業拠点と位置付けるなど、エリアを限定した部分的な一部改訂を行っています。

防災については、現在、静岡モデルによる磐田市海岸堤防整備事業が進められています。

今後、沿岸部の土地利用については防潮堤の整備効果も踏まえて慎重な土地利用の判断が必要となってきます。

この他にも、デマンド型乗合タクシーが市全域を網羅したことや、交流センターの機能拡充など様々な取り組みがなされており、都市計画マスタープランの改定に併せて、反映、見直しを実施していきます。

次に、都市計画マスタープランの計画の位置付けですが、上位計画としては、県の区域マスタープラン、磐田市総合計画があります。

また、本市の部門別計画の「緑の基本計画」や「環境基本計画」などとは整合を図っていきます。

そして、用途地域の指定や都市計画道路の決定などの都市計画の決定に関しては、都市計画マスタープランへの位置付けや根拠が必ず必要となります。

立地適正化計画については、後ほど説明させていただきます。

次に都市計画マスタープランの構成です。

現行の計画は、大項目として「全体構想」、「地域別構想」、「マスタープランの実現に向けて」の3つで構成されています。全体構想では、主要課題や目標とする都市像など、市全体の都市構造や分野別の方針を定めています。

地域別構想は、中学校区の10地区を単位として、全体構想を踏まえた上で、地域の特性に応じた整備方針を定めています。

マスタープランの実現に向けては、全体構想や地域別構想の推進体制の考え方を定めています。

今回の改定においても、現行計画の構成を踏襲しつつ、計画としての分かりやすさなどを考慮し、必要に応じて見直しを行っていきます。

次に計画の期間です。計画は、概ね20年後の都市像を展望することとされているため、現行の都市計画マスタープランの計画期間は、平成19年度から20年後の平成38年度が目標年次となっており、策定から概ね10年が計画する中間年を定期見直しとしています。今回の改定が、この定期見直しとなります。

改定作業については、平成27年度から平成29年度の3カ年で行い、改定版では、基準年を平成30年度とし、20年後の平成49年度を目標年次、中間年となる概ね平成38年度に次回の定期見直しを予定しています。

基本的には、現行計画を踏襲しつつ、策定後の社会情勢等の変化を反映させた上で、新たな目標年次を設定し、改定版に移行していくイメージとなります。

なお、今回の改定では第2次総合計画と整合を図っていくこととなります。

次に改定の体制についてですが、大きく市議会、都市計画審議会、市で構成しています。

まず、庁内検討組織として検討委員会、その下部組織として作業部会を設置し、調査研究や計画案の作成をします。

また計画の策定にあたっては、「広く市民の意見を求めること」とされているため、市民検討組織として土地利用懇話会を設け、学識者や商工団体など約15名から、計画案について意見を伺っていきます。

また、市民への「まちづくりアンケート」の実施や地域別説明会、パブリックコメント等により計画の周知や広く市民の意見を伺います。

関係機関として国や県に必要な応じて協議調整を行っていきます。

最終の計画案については本審議会、市議会に諮り策定していくこととなります。

次に計画改定のスケジュールですが、詳細スケジュールについては先に委員の皆様へ配布

しております、事前参考資料に詳細に記載しておりますので、ここでは概要を説明します。

全体の流れとしては H27 年度に基礎調査、H28 年度に素案作成、H29 年 10 月頃までに原案作成、その後、必要な調整等を行った上で 3 月に策定を予定しています。

全体の流れに併せて、平成 27 年度は、本日の都市計画審議会への方針説明、また 9 月から 10 月に市民へのまちづくりアンケートを実施し、現在分析やとりまとめを行っています。平成 28 年度からは、委員会や懇話会を設置し、平成 29 年度までに各委員会計 5 回程度の開催を予定しています。本審議会へは、2 月頃を目処に中間報告をさせていただきます。

平成 29 年度については、地域別説明会を 10 地区毎に開催し、計画案についてはパブリックコメントを行い、本審議会へは 12 月頃を目処にご審議いただき、その後、議決をもって策定となります。時期としては平成 30 年 3 月に策定予定となります。

次に、改定のポイントとして 4 つ定めています。

1 つ目の背景として、人口減少時代に対応した都市づくりは必須課題となります。また現行計画の基本方針にある「都市機能のコンパクト化の推進」を具体化していくことも重要となります。その手法の一つとして立地適正化計画を策定していくこととしました。また国では、集約型都市構造の実現に向けて積極的に取り組む自治体を重点的に支援すると言われていきます。

2 つ目の背景として、人口減少下において地域産業の活性や雇用創出についても重要な課題となります。このような中、市街化調整区域への工場立地は、静岡県開発審査会の定める付議基準で「技術先端型業種の工場等」に限られていましたが、平成 26 年 9 月に基準が見直され「製造業又は情報通信業の工場等」にまで業種が拡大され、都市計画マスタープランに位置付けがあることで立地が可能となることから、改めて産業拠点の見直しを行っていきます。

3 つ目の背景として、新たに本市で策定した津波防災計画との整合を図り、土地利用についても、防潮堤整備事業の効果や今後予定されている津波災害警戒区域等を考慮した土地利用を検討し、都市計画の面からも防災対策に取り組んでいきます。

4 つ目の背景として、策定後の社会情勢等の変化を踏まえた上で、懇話会や市民アンケート、地域別説明会を通して市民意識を把握・分析することが重要であると考えポイントとしました。

これら 4 つの改定ポイントを軸として計画策定に取り組んでいきたいと考えています。

次に立地適正化計画について説明します。

立地適正化計画の法律上の位置付けですが、平成 26 年 8 月に施行された「都市再生特別措置法」の改正により、市町村が「立地適正化計画」を作成することができることとなりました。

今後地方都市において、人口減少や高齢化が進展していく中で、まちのかたちはどうあるべきか、都市構造の観点から将来への対応を考えていくための計画です。

なお、都市再生特別措置法では、立地適正化計画と都市計画マスタープランの関係について、「互いに調和を保つ」とされています。

次に都市再生特別措置法の改正の背景について国土交通省の資料から抜粋して説明します。

まず地方都市の現状と課題です。

下の図は人口推移をしめしており、1970年から2010年まで約2割の増加、その後、2040年までに人口が減少し、約40年前と同水準になると予測されています。

一方DID面積は、国勢調査で設定されるエリアで、人口が集中している地区を示しています。

人口が2割の増加に対して、DID面積は倍増しており、市街地が拡散している状況を示しています。そして、この拡散した市街地から今後人口が減り、歯抜けになった低密度な市街地が形成されていく懸念があります。

次に、商業・医療福祉などのサービス施設と利用人口の関係について説明します。

この図では医療・福祉・商業といったサービス施設が持続的に維持されるために必要となる圏域人口を示しています。

例えば、コンビニを例にあげると、周辺人口規模は3000人必要だとされています。この周辺とは、大都市住宅地の商圈でいうと半径500m内に3000人、その他の地域では幹線道路沿いに半径2~3km内に3,000人~4000人程度必要とされています。このような商圈の中に人口を確保できればコンビニが持続経営できることを示しており、その他のサービス施設についても同様の考えとなります。

このように、人口減少社会の中で、サービスを持続させていくには人口密度の維持がとても重要となってきます。

こちらは、人口密度と市民一人当たりの行政コストの相関図になります。

横軸が人口密度となっており右に行くほど高密度、縦軸が1人あたりの行政コストを示しています。この相関図から分かるように人口密度が低くなると一人当たりの行政コストが上がり財政状況に与える影響が大きいことを示しています。

持続的な都市経営を維持するためには人口密度を高め、行政の効率化を図ることが重要となります。

次に、国ではコンパクトシティにおける誤解があるとして大きく3つ整理しています。

まず、一極集中ではなく、中心拠点や旧町村の支所周辺などの生活拠点も含め、その拠点間は公共交通でつなぐといった多極ネットワーク型のコンパクト化を目指すとしています。また、全ての人口を集約するのではないとしています。そして強制的な集約ではなく、インセンティブを講じながら、時間を掛け長期的に誘導を図るものとしています。

これら課題解決のため、国ではコンパクト+ネットワーク型都市の必要性を掲げ、一定のエリアに人口を維持し、そのエリアを公共交通などでネットワーク化しコンパクト化を図ることで、持続可能で効率的な都市経営、高齢者の生活環境・子育て環境の向上、自然環境や防災の観点からもコンパクト+ネットワークの考えが必要だとしています。

次に法律上、立地適正化計画に定めるものとして項目を挙げています。

まず立地適正化計画区域ですが、基本的には今の都市計画区域とイコールとなります。

居住誘導区域については、人口減少の中にあっても一定エリアにおいて人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域で、市街化区域内に定めます。

次に都市機能誘導区域は、駅や役所といった拠点周辺に医療、福祉、商業等の都市機能を誘導し集約することで、各種サービスの効率的な提供を図る区域とされ、居住誘導区域内に定めることとなっています。また、誘導する施設についても定めます。

文章では分かりづらいので、こちらが図に示したものになります。

緑の線が都市計画区域で、イコール立地適正化計画の区域となります。

青い点線で囲まれたエリアが市街化区域で、その内側に居住誘導区域、さらにその内側には赤いエリアの都市機能誘導区域を定めることとなります。

本市に置き換えますと、駅や市役所などといった拠点施設の周辺に都市機能誘導区域、また飛び市街地となっている支所なども拠点と考え周辺を都市機能誘導区域とすることが考えられます。

都市機能誘導区域周辺には居住誘導区域を定め、居住誘導区域内で一定の人口密度を維持することで、都市機能誘導区域内のサービス施設を持続経営可能なものとする構造になります。

また、もう一方で、都市機能誘導区域内に不足しているサービス施設（医療や福祉など）がある場合には、それら施設を誘導施設として定め、立地を誘導することで、拠点周辺のサービスレベルが向上し、人口減少下であっても居住誘導区域内に時間を掛けて居住の誘導を図るといった観点もあります。

また、これら拠点間はバスやデマンドといった公共交通でつなぎネットワーク化し、その沿線で交通利便性のよいエリアについても居住誘導区域を定め、一定の人口密度を維持することで、公共交通の利用者を確保し路線維持につなげていきます。

今後の人口減少下においては、これらコンパクトシティの考えがとても重要であると考えます。

次に誘導方法について説明します。都市再生特別措置法で規定する届出勧告制度の対象となります。居住誘導区域外で3戸以上又は1,000㎡を超える住宅建築の開発行為を行う場合に届出の対象となります。

都市機能誘導区域では届出勧告制度のほか、国庫補助事業の拡充として、誘導施設の建設や既存誘導施設の拡充等に対して、国から民間への直接補助や補助率の嵩上げなどがあり、民間投資の活性及び誘導を図っています。

また税制支援として事業用資産の買換特例や所得税・法人税の軽減税率などがあります。今後調査研究し、必要に応じて施設の誘導手法として計画に位置付けていきたいと考えています。

最後に、立地適正化計画の検討にあたっては人口分析をはじめ、サービス施設の立地状況や施設の人口カバー率など多角的な分析を行い、課題の抽出、講ずべき施策等を検討し、都市計画マスタープランの改定と並行して進めていきます。

以上で都市計画マスタープランと立地適正化計画の概要について説明を終わります。ありがとうございました。

三枝会長 ありがとうございました。ただ今の「磐田市都市計画マスタープランの改定及び磐田市立地適正化計画の策定」につきまして、何か質問はございますか。

委員 工業立地は区域を定めるのか、市全域と考えているのか、今の段階でどう考えているか教えてください。

事務局 インター周辺や工業団地周辺は外さず、部分的にやるのではなく、ある程度整備された道路周辺を産業軸として誘導できればと考えています。周辺市の状況を見ながら検討しています。

委員 立地適正化計画では調整区域のことはうたわれていないが、調整区域について言及しない理由を教えてください。

事務局 立地適正化計画は市街化区域内で持続可能な都市を作るための計画ですが、調整区域にも少しは影響すると考えています。例えば、支所周辺の市街化区域に人口がまとまっていて商業施設などが維持されれば、その周辺の調整区域の方もそこを利用することができます。調整区域の方を切り捨てるのではなく、市街化区域内の施設などを維持することにより、そこを利用する調整区域の方の生活も維持できるという考えでいます。また、都市計画マスタープランでは、調整区域には、産業の軸を設け、磐田市の幹線道路沿いには工場などができればと考えています。調整区域内の地区計画は、旧豊岡村には工場や住居を誘導するため複数の地区計画があります。こちらは残すよう検討していきます。他の地区では、建築協定を地区計画に移行するなど地区計画の区域の位置づけをしていきたいと考えています。以上です。

委員 人口については磐田市だけでなく地域を広めてどうするかを考えたほうが良いのではないのでしょうか。近隣市から人口を流入させるのではなく、マスタープランを作る際には広範囲で位置づけをしてほしいです。他自治体、中遠の自治体との連携、議論はどのようにされているのですか。

事務局 具体的に話し合いをしているわけではないですが、横軸として県道・国道があるため、各市のマスタープランの位置づけを確認しながら検討しています。

委員 磐田市でコンパクトシティとはどういうことを言っているのですか。磐田の形状の中で、コンパクトシティが何を意味しているのか理解しにくいと思います。その部分をマスタープランを作る段階で整理をしてもらいたいと思いますが、その辺のところどうですか。

事務局 先ほどの周辺市との連携については、県の連絡協議会で各市と連絡調整していきたいと考えています。立地適正化計画は、人口が減っていったときに、例えば駅周辺など人口を維持しなくてはならない地域が見えてくると思います。そういったところを位置づけして誘導していく形をとりたいと考えています。それがどこなのかをまず考えていきます。

三枝会長 他にありませんか。ないようですので、これにて打ち切ります。

以上で、本日の審議は全て終了しました。それでは、事務局お願いします。

8 閉会

建設部長 三枝会長ありがとうございました。本日は、慎重なご審議をいただき、様々のご意見、貴重なアドバイスをありがとうございました。今後の都市計画行政に活かしてまいります。

以上をもちまして、第20回磐田市都市計画審議会を終了いたします。ありがとうございました。