

## 1 都市計画マスタープランの見直しと2040年を見据えた市街化調整区域の機能分別について

静岡県が公表している「令和5年度しずおかけんの地域経済計算」によれば、本市のGDPは中東遠地域最大の約1兆2,338億円、一人あたりGDPも約749万円と非常に高い水準にある。これは、本市が高い生産力を持っていることの表れであり、ものづくりのまち磐田の大きな強みであると考えます。

しかし、高い水準にある一方で、「令和6年度市町村税の状況」によると、一人あたりの課税所得は約343万円となっており、静岡県平均360万円を下回る状況にある。そして、「国民経済計算分析2022年度版」によると、地域住民消費額が約5,447億円である一方、地域内消費額は約3,865億円となっており、本来、市内で循環してほしい消費が市域外へ流出している状況が見えてきている。

### (1) 本市の現状認識について

「磐田市立地適正化計画」によると、本市は市域の約8割が市街化調整区域でありながら、市民の約45%がその区域内に居住しているという、全国的にも特徴的な都市構造を持っている。本市のように、市街化調整区域にも多くの市民が暮らしている街では、実際の生活圈や居住実態を踏まえた街づくりが必要になってくるのではないかと考える。以下伺う。

- ① 市街化区域と市街化調整区域それぞれの人口分布の最新状況、および居住実態をどのように把握しているのか。また、この広がった都市構造が、将来の公共インフラ維持管理コストへどのような影響を与えると認識しているのか伺う。
- ② 現行の区域区分制度、いわゆる線引き制度について、実際の定住実態や生活圈との間に乖離が生じている面もあると感じている。本市の持続可能性という観点から、今後どのような見直しや検討を進めていくのか伺う。

③ 高い生産力を持つ本市において、その産業力を雇用、所得、地域内消費へさらに結び付けていくことについて、どのように認識しているのか伺う。

④ インフラ更新時期が一斉に到来する中、現在の拡散型人口構造を踏まえ、2040年以降の行政サービス維持についてどのようなビジョンを描いているのか伺う。

(2) 市街化調整区域の「機能分別」について

人口が増え続けていた時代には、農地保全や無秩序な市街地拡大を防ぐことが、都市計画の大きな役割であった。しかし現在は、人口減少や空き家、遊休地への対応など、新たな課題への対応も求められる時代に入っている。市街化調整区域について、「守るべき農地や自然環境」と、「居住・産業・交流など未来投資として活かしていくエリア」を整理しながら考えていく視点が必要であると考え。全てを一律に抑えるのではなく、それぞれの地域の役割を整理しながら、メリハリのある土地利用を進めていく、地域特性を活かしていく「攻めの都市計画」という視点も必要である。そして、これからの市街化調整区域には、「機能分別」という考え方が不可欠になると考える。

「磐田市沿岸部未来ビジョン」では、「産業と自然が織りなす賑わい」を掲げている。竜洋・福田地域では、海岸エリアへはオートキャンプ場等で訪れる人が増えている一方で、食事、買い物などの消費が市外へ流れていると推察する。以下伺う。

① 磐田・遠州豊田・新磐田の3つの高速道路インターチェンジ周辺を、企業本社や研究開発機能等と呼び込む「戦略的産業拠点」としてさらに強化するために、こうした考え方を次期マスタープランへどのように反映していくのか伺う。

② 現役子育て世帯が「磐田市に住みたい」と思えるよう、市街化調整区域内の既存集落周辺において、優良田園住宅制度や都市計画法第34条11号なども活用しながら、今後において質の高い住環境整備についてどのように取り組んでいくのか伺う。

③ 竜洋・福田地域をはじめとする海岸沿いエリアにおいて、民間投資を呼び込むための土地利用や制度設計について、今後どのような方向で進めていくのか伺う。

④ 地域特性を可視化した「磐田市独自の土地利用カルテ」を構築することについて、どのように捉えているのか伺う。

(3) 公共交通と都市構造について

機能分別によって誘導された拠点を繋ぐのが公共交通である。今後は交通を「点」で終わらせず、「面」として広げていく視点が重要であると考えます。現在、人口減少や運転手不足が進む中、従来型の公共交通をそのまま維持していくことは、今後さらに難しくなっていくことが想定される。そのため今後は、AIを活用した交通機関の最適化や移動データ活用などで、限られた交通資源を効率的に活かしていく視点も重要であると考えます。以下伺う。

① JR 3 駅を中心とした拠点と、調整区域内の居住エリアを融合させた「次世代交通ネットワーク」を、今後どのように進めていくのか伺う。

② AI 等を活用した配車最適化や運行効率化が進むことは、今後の公共交通の維持において極めて重要であると考えますが、AI 等の新技術導入をどのように捉えているのかを伺う。また、効率化によって生まれた余力を、市民の移動利便性向上へと還元していく「攻めの交通戦略」について、どのような具体的展開を想定しているのかあわせて伺う。

(4) 戦略的土地活用と体制について

今後の都市計画は、単独部局だけではなく、交通、商工、農業、観光、子育て政策などを横断的に繋げながら考え、人口減少時代だからこそ、地域特性を活かした戦略的な土地利用が求められる時代に入っていると考える。以下伺う。

① 維持困難となった遊休農地について、産業や住宅への機能転換も視野に入れた戦略的な土地利用について、どのように捉えているのか伺う。

- ② 令和8年度の次期都市計画マスタープラン改定を進めるにあたり、都市計画のみならず、交通、商工、農業、観光などの関係部局の連携が必要であり、市外から人・モノ・消費を呼び込む点では今年度組織されたスポーツ文化観光部の関りが重要となる。今後の実行体制について、どのように進めていくのか伺う。