

令和元年度第3回  
富士市都市計画審議会会議録

令和2年3月24日(火)

富士市庁舎9階第二委員会室

## 1 開催日時

令和2年3月24日（火）午後2時から3時30分まで

## 2 会場

富士市庁舎9階第二委員会室

## 3 出席委員11人

- (1) 1号委員 藁科 靖、小林 武司、大山 勲、亀井 暁子
- (2) 2号委員 海野 庄三、遠藤 盛正、井出 晴美、小沢 映子、佐野 智昭
- (3) 3号委員 青木 直己、渡邊 英樹

## 4 欠席委員5人

- (1) 1号委員 牧田 一郎、勝亦 光明、真下 英人
- (2) 3号委員 長谷川 剛司、鈴木 雅士

## 5 説明部署、事務局等の職員

### (1) 都市整備部

部長 島田 肇

### (2) 都市計画課

課長 簗木 真一、調整主幹 井出 剛洋、主幹 大長 真由子  
担当 石川 泰、田中 敦規、望月 豊、新毛 郁史

### (3) 建築指導課

課長 山崎 益裕、統括主幹 長橋 博之、統括主幹 齋藤 利和

### (4) 土地対策課

課長 川口 文宏、統括主幹 木ノ内 則夫

### (5) 産業政策課

主幹 小野 一徳、主査 遠藤 綱輝

## 6 議題

審第1号 岳南広域都市計画地区計画 富士山フロント工業団地地区計画の決定について（富士市決定）

報 告 都市計画道路必要性再検証について

事務局 望月

定刻となりましたので、ただ今から、令和元年度第3回富士市都市計画審議会を開催いたします。

本日は、御多忙の中、御出席いただき、誠にありがとうございます。私は、本審議会事務局であります、都市計画課の望月と申します。よろしく申し上げます。

本日の審議会でございますが、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、会場内の皆様にはマスクの着用をお願いしております。もしお持ちでない方がいらっしゃいましたら事務局までお申し付けください。

また、説明者等につきましても、マスクを着用したまま説明をさせていただきますので、御了承願います。

それでは、会議に入る前に、本日の傍聴の取扱いですが、富士市審議会等の会議の公開に関する規則に基づき、公開で開催いたします。

また、議事録につきましても公開となっており、市のウェブサイトに掲載いたしますので、御了承願います。

次に、本日の欠席委員について御報告いたします。

第1号委員の牧田一郎委員、勝亦光明委員、真下英人委員、第3号委員の長谷川剛司委員、鈴木雅士委員から、所用により御欠席との御連絡をいただいております。

このため、本日の出席委員は11人となり、過半数に達しておりますので、本会議は成立していることを御報告申し上げます。

続きまして、委員の皆様には、市長から御挨拶を申し上げます。

小長井市長

本日は、大変お忙しい中、令和元年度第3回富士市都市計画審議会に御出席いただき、誠にありがとうございます。

また、皆様におかれましては、日頃から、本市の都市づくりの推進に格別の御理解と御協力を賜り、重ねてお礼申し上げます。

さて、本日、御審議をお願いいたしますのは、今後整備予定の第二期区域を含めた、富士山フロント工業団地地区計画の決定についてであります。

これは、本工業団地において工場及び流通業務施設の立地に特化した土地利用を推進するとともに、周囲の自然環境との調和・共生に留意した環境の創出を図るために地区計画を策定し、都市計画決定を行うものであります。

併せて、現在進めております、都市計画道路必要性再検証における見直し候補路線等について報告をさせていただきます。

富士山フロント工業団地地区計画は、本市で最初の市街化調整区域における地区計画であるなど、本市のまちづくりに必要な都市計画でありますので、委員の皆様におかれましては、忌憚のない御意見を賜りますようお願い申し上げます、あいさつとさせていただきます。

事務局 望月

続きまして、審議会へ付議を行います。市長、お願いいたします。

小長井市長

富士市都市計画審議会 会長 大山勲様  
都市計画法第19条第1項の規定に基づき、次のとおり審議会に付議いたします。

審第1号 岳南広域都市計画地区計画 富士山フロント工業団地地区計画の決定について（富士市決定）

以上、御審議のほど、よろしくお願いいたします。

事務局 望月

申し訳ございませんが、市長は他の公務のため、ここで退席させていただきます。

会議に入る前に、資料の確認をお願いいたします。

委員の皆様事前に配布し、本日御持参いただいた資料でございますが、本日の次第、議案書、委員名簿この3点でございます。

本日お配りした資料は、席次表、資料1 富士山フロント工業団地地区計画についての補足説明資料、資料2 都市計画道路必要性再検証についての報告資料、資料3 A3サイズの都市計画道路必要性再検証についての報告資料、この4点となります。

不足等はございませんでしょうか。

それでは、これより議事に入りますが、富士市都市計画審議会条例施行規則第3条により、会長は、会議の議長となると規定されておりますので、議事進行を会長にお願いします。

大山会長、よろしくお願いいたします。

議長

大山会長

皆様こんにちは。

議長を務めさせていただきます、大山と申します。よろしくお願いいたします。

まず、会議録署名人を指名させていただきます。

今回は小林委員、佐野委員のお二人にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

それでは、本日の審議案件であります、審第1号 岳南広域都市計画地区計画富士山フロント工業団地地区計画の決定（富士市決定）について、都市計画課より説明をお願いいたします。

都市計画課

簗木課長

都市計画課の簗木です。よろしくお願いいたします。

それでは、審第1号について御説明いたしますので、議案書の3ページをお願いいたします。

岳南広域都市計画地区計画の決定、富士市決定についてであります。

決定内容といたしましては、岳南広域都市計画富士山フロント工業団地地区計画を、次のように決定するものであります。

名称は、富士山フロント工業団地地区計画、位置は記載のとおりで、面積は約51.0ヘクタールになります。

地区計画で決定する内容は、大きく2つになります。

1つ目が区域の整備、開発及び保全の方針、2つ目が地区整備計画になりますが、まず、大きい1つ目、区域の整備、開発及び保全の方針です。

はじめに、地区計画の目標です。

本地区は、世界に誇る富士山を仰ぎ、駿河湾を見下ろす景観が特徴であり、新東名高速道路（新富士IC）との良好なアクセス環境を有していることから、広域的な拠点性を活かした企業立地の場として機能的で優れた条件を備える地域であります。

また、富士市都市計画マスタープランでは、本地区を自然環境共生型工業地として位置づけ、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地区としております。

このため、良好なアクセス環境と恵まれた立地条件を生かし、工場及び流通業務施設等の立地に特化した土地利用を推進するとともに、優れた自然環境・地域環境への配慮のもと、計画的な整備を推進し、本市の新しい産業をリードする先端技術型産業等の一層の集積を図ることを目標とします。

次に、土地利用の方針は、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を図ること、地区施設の整備方針は、景観、環境、防災等に配慮した良好な工業団地を形成し、これを保全するため、道路、公園、調整池を地区施設として位置づけること、建築物等の整備の方針は、周辺に配慮した良好な環境の維持、形成を図るため、建築物等の用途の制限、容積率の最高限度、建蔽率の最高限度、敷地面積の最低限度、壁面の位置の制限、建築物等の高さの最高限度、建築物等の形態・意匠の制限、建築物の緑化率の最低限度、かき・さくの構造の制限を設けることといたします。

続きまして、大きい2つ目、地区整備計画です。

はじめに、地区施設の配置及び規模です。

地区施設として位置づけるのは、道路、公園、調整池です。配置及び規模は、表に記載のとおりであります。

4ページをお願いいたします。

地区整備計画のうちの建築物等に関する事項です。

まず、建築物等の用途の制限ですが、次に掲げる建築物以外は建築してはならないとし、1.富士市企業立地促進条例第2条第1号に規定する事業所のほか、2から7に記載の建築物については、建築可能といたします。

次に、容積率の最高限度は、10分の20以下、建蔽率の最高限度は、10分の6（建築基準法第53条第3項第2号に該当する建築物にあっては、10分の7）以下でなければならないとします。

次に、敷地面積の最低限度は、3,000㎡としますが、建築物等の用途の制限のうち、2から7までのいずれかに該当する建築物については、除外します。

壁面の位置の制限は、建築物の外壁又はこれに代わる柱の面は、道路境界線又は隣地境界線から1.0m以上離さなければいけないとし、建築物等の高さの最高限度は、20mを超えてはならないとします。

次に、建築物等の形態・意匠の制限ですが、1.建築物の屋根、壁等の形状又は色彩は、周囲の環境や景観と調和した落ち着いたものとし、2から4、屋外広告物などは、表に記載のとおりであります。

次に、建築物の緑化率の最低限度は、3%、かき・さくの構造の制限は、高さが0.7mを超えるコンクリート造、コンクリートブロック造、補強コンクリートブロック造、石造、レンガ造以外のものとし、周囲の環境や景観と調和した門柱及び門袖については、この限りでないいたします。

以上が、地区計画で決定する内容になります。

おめくりいただいて、5ページをお願いいたします。理由です。

富士市の富士山フロント工業団地において、工場及び流通業務施設の立地に特化した土地利用を推進するとともに、周囲の自然環境との調和・共生に留意した環境の創出を図るため、富士山フロント工業団地地区計画を本案のとおり決定するものであります。

6ページは決定理由になりますが、先ほど3ページで御説明した地区計画の目標と同様の内容になりますので、お目通し願います。

おめくりいただいて、次の見開きをお願いいたします。

7ページ・8ページが、富士山フロント工業団地地区計画、約51.0haの位置図・拡大図になります。お目通し願います。

おめくりいただいて、9ページをお願いいたします。

地区計画の決定に係る経緯」です。

1、説明会等の開催状況ですが、昨年、11月21日の15時と19時の2回開催し、参加者は計1人でした。

市条例に基づく地区計画の決定原案の縦覧は、昨年の11月22日から12月6日まで、市役所都市計画課で行いました。縦覧者は5人で、意見書の提出はありませんでした。

2、決定案に関する縦覧状況」ですが、本年の2月27日から3月12日まで、市役所都市計画課で行いました。縦覧者は6人で、意見書の提出はありませんでした。

私からの説明は以上になります。

続きまして、担当から補足説明をさせていただきます。

よろしくをお願いいたします。

都市計画課の石川です。私から富士山フロント工業団地地区計画の補足説明をいたします。よろしくお願いいたします。

それでは説明の流れです。1つ目は地区計画策定の必要性、2つ目は都市計画提案の内容、3つ目は地区計画の内容、4つ目はこれまでの流れと今後の予定の順に説明を進めてまいります。

それでは、1つ目、地区計画策定の必要性です。

まずは、富士山フロント工業団地の面積と区画であります。赤の区域が現在既に工業団地のある第1期の区域です。

次に、黄色の区域がこれから整備を計画している、第2期の区域です。合計すると、開発面積が約48.4ヘクタール、23区画の工業団地となる予定であります。

地区計画策定の必要性についてであります。当然ですが、富士山フロント工業団地地区においては、工業団地を造成するだけでなく、良好な操業環境や周辺と調和した景観等を創出する必要があります。

これは、つまり①都市計画法に基づいた開発が必要であるとともに、第1期の富士山フロント工業団地は景観協定を締結していることから、②良好な操業環境や景観等の環境を創出するルールが必要です。

富士山フロント工業団地の位置を確認します。

工業団地の造成には、都市計画法に基づいた開発が必要ですが、都市計画は場所により異なります。こちらの、岳南広域都市計画図で見ますと、この赤い星印の場所であり、市街化調整区域に位置しております。

市街化調整区域というのは市街化を抑制する区域であり、原則として開発行為を規制している区域であります。

このため、原則として、開発などを規制している市街化調整区域において、なぜ開発を行うことができるのか ということですが、まず、既存区域であります第1期の整備当時、市街化調整区域における大規模開発は、都市計画法により立地が可能でありました。

しかし、平成19年の都市計画法の改正によって、この規定が廃止され、これに変わり、地区計画の策定などが開発許可の条件となりました。

これにより、第2期区域の新規の整備には、地区計画の策定が必要となるとともに、併せて、工業団地として良好な操業環境や景観等の環境を創出するルールが必要となります。

それでは、今出てきました地区計画とはどういったものか、次のページから御説明いたします。

地区計画というのは、その地区の特性に応じ、建物の用途であったり、望ましい建て方などを定めた、都市計画法に基づくルールです。

この地区計画を定めると、地区にふさわしい建築物を誘導できるとともに、地区及びその周辺の景観、住環境の保全等が期待できます。

こちらは、地区計画を策定することで、定めることができる主な項目です。建築物の用途や建蔽率、容積率などの様々な建築物のルールを定めることが出来ます。

地区計画の決定までの手順であります。地区計画は、都市計画法で定められた手続きが必要であり、また、関係者の合意を得たルールづくりが必要です。

このため、土地所有者等が主体となってルールを検討する協議会を設置し、その協議会がルールを提案する都市計画提案制度を活用します。

制度の趣旨としましては、地区住民や土地所有者などが主体となって、行政と協働で地区にふさわしい土地利用や良好な景観等を創出するため、関係者の合意を得て都市計画を提案できる制度です。

また要件といたしましては、土地所有者の3分の2以上の合意などがあります。

都市計画提案に、必要な書類ですが、①の都市計画提案書、②の計画提案説明書のほか、⑥の土地所有者の同意書などがあります。

これまでのロードマップを整理いたしますと、第1期に第2期を含めた区域で、周辺の自然環境との調和・共生に留意した新たな土地活用を図るための、都市計画提案を検討する「富士山フロント工業団地地区計画検討協議会」が昨年6月12日に設置され、10月16日に、都市計画提案が提出されました。

それでは、2つ目、都市計画提案の内容について説明をさせていただきます。ここからは、今回、提案されました内容についてです。

名称は、富士山フロント工業団地地区計画、面積は約51.0ヘクタール、土地所有者数は16人です

こちらの赤枠が、先ほどの第1期、第2期及び道路等を含めた地区計画を策定することを提案された区域となります。

この区域は、平成31年3月に策定した富士市集約・連携型都市づくり推進戦略の市街化調整区域の地区計画適用候補地区と整合しております。

現在のルールと計画提案の内容で、8つございます。現在のルールと並べて、計画提案の内容を御説明いたしますと、1. 建築物

の用途は、工場及び流通業務施設等の立地に特化した用途に設定。2.容積率と建蔽率は、現在のルールであります容積率200パーセント、建蔽率60パーセントと同様に設定。3.敷地面積の最低限度は、現在はございませんが、敷地の細分化による建築物の密集化を防ぐよう設定。4.壁面の位置の制限は、現在はございませんが、敷地内空地を確保し、良好な工場の操業環境を創出するよう設定。続いて、5.建築物高さの制限は、現在、富士山フロント工業団地景観協定において20メートルと設定されているため、それに基づき現在と同様に設定。

なお、富士山フロント工業団地景観協定については、この後ご説明いたします。

6.建築物の形態・意匠の制限ですが、こちらにも景観協定において、ルールがございまして、建築物等の屋根・壁等は周囲の景観と調和した色彩、屋外広告物等は周囲の景観と調和した色彩、意匠及び規模、屋上広告物等の設置不可、広告塔の高さは10メートル以下としており、その協定に基づき同様に設定しております。7.緑化率の最低限度は、現在はございませんが、周辺の自然環境と調和した工業団地の形成が図れるよう設定。8.かき・さくの構造につきましても、現在はございませんが、災害時の安全性を確保するほか、周辺環境と調和する良好な景観を形成するよう設定と提案されております。

先ほど、計画提案の内容の中で記載のありました、富士山フロント工業団地景観協定についてですが、景観協定とは、景観法に基づく協定であり、土地所有者等が全員の合意により建築物や緑化、屋外広告物等のルールを主体的に定める協定です。

これにより、土地所有者などが主体となって、景観等に配慮することが出来るものです。

景観協定と地区計画の違いについてであります。主な違いは、まず定める事項といたしまして、景観協定が建物・広告物の高さ、緑化の推進等であるのに対し、地区計画では景観協定の内容に加え、建築物の用途、道路・公園、かき・さくの構造等を定めることができ、地区計画の方が幅広い項目に対してルールを定めることができます。

また、チェック体制は、景観協定が団地内の全事業所による景観協定委員会であるのに対し、地区計画は行政が行います。行政で行う場合は、建築確認の時などにチェックすることができるので、基本的に建築物が建てられる前に、指導を行うことが可能であり、策定したルールを行政により適正に運用できることとなります。

このため、地区計画の策定により、新規区画分も含め、地権者だけでなく行政と協働で、良好な景観等の創出ができると考えております。

なお、地区計画を策定した場合、景観協定は廃止することとなります。

続きまして、3. 地区計画の内容です。市が都市計画提案に基づき、地区計画の目標や具体的なルールについてまとめた内容です。

地区計画を策定するためには、都市計画法等に基づき、地区計画の目標・方針等や建築物等に関する具体的なルールが必要です。

その一方で、計画提案の内容は考え方のみの明示で良いため、地区計画を作成する際には、計画提案内容の的確な具現化が必要です。これが、提案を踏まえた地区計画の策定の大前提となります。

それでは、次のページからは具体的な内容を説明します。

まず、地区計画の目標・方針等ではありますが、計画提案の理由は、工場及び流通業務施設等の立地に特化した土地利用の形成、周囲の自然環境との調和・共生に留意した環境の創出といった内容でございましたので、この理由から、地区計画の目標のほか、目標達成に向けた具体的なルールを定めていくための方針である土地利用の方針、地区施設の整備方針、建築物等の整備の方針を設定いたしました。

設定した地区計画の目標及び各方針は、先ほど議案書にもございましたので、割愛させていただきます。

次に、具体的なルールの内容です。こちらも計画提案に基づき、地区施設と8つの建築物等に関する事項について定めたものであります。

まず、地区施設ですが、公共施設を地区の特性に合わせ、恒久的にその機能を担保するため、地区計画においては地区内の道路・公園・調整池などの配置及び規模を設定いたします。

また、建築物等に関する事項については、計画提案に基づき設定します。

次のスライドからは、具体的に設定するものです。

地区施設ではありますが、既存のものこれから整備する道路、公園、調整池を位置付けました。

赤枠が地区計画の区域で、オレンジ色は道路です。道路は1号から5号までの5路線を設定いたします。黄緑の公園は、1号から3号まで3箇所を設定いたします。水色の調整池は、1号から4号までの4箇所を設定いたします。

続きまして、建築物等に関する事項です。

1. 建築物等の用途の制限です。

現在のルールは、第1期の開発で許可した建築物ではありますが、計画提案の内容と地区内で製造された物品の店舗の立地という協議会での意見を踏まえ、地区計画策定後は、現在のルールに加え、500㎡以下で2階以下の団地内で生産・製造された物品

の販売店舗や、公衆トイレ・防災倉庫といった公益上必要な建築物を建てられるようにいたします。

2. 容積率・建蔽率の最高限度であります。現在のルールは、容積率200%、建蔽率60%、また、角地の緩和が適用できると70%です。計画提案の内容を踏まえた地区計画策定後は、現況と同様に設定いたします。

3. 敷地面積の最低限度であります。現在のルールはございません。地区計画策定後は、新たに3,000㎡と設定いたします。

4. 壁面の位置の制限であります。こちらも現在のルールはございません。地区計画策定後は、新たに1メートル以上と設定いたします。

5. 建築物等の高さの最高限度であります。現在のルールは20メートルです。地区計画策定後は、現況と同様に設定いたします。

6. 建築物等の形態・意匠の制限であります。現在のルールは景観協定に基づき設定されております。地区計画策定後は、こちらも現況と同様に設定いたします。

7. 緑化率の最低限度であります。現在のルールはございません。地区計画策定後は、3パーセントと設定いたします。

8. かき・さくの構造であります。こちらも現在のルールはございません。地区計画策定後は、新たに「道路に面し、高さが0.7mを超える部分は、コンクリートブロック造等以外のもの」と設定いたします。

最後に、4. これまでの流れと今後の予定です。

本日はこちらの赤い星印のところ、都市計画審議会であります。

これまでの流れですが、都市計画提案後は、2回の縦覧を行い、いずれも意見書の提出はありませんでした。

今後の予定であります。本日の審議結果をもとに都市計画決定の手続きを進め、都市計画決定後、建築条例の制定に向け取り組んでまいります。

なお、第2期の造成工事は、本年の秋ごろから開始を予定しており、令和4年度の供用開始を目指しております。

富士山フロント工業団地地区計画についての補足説明は以上です。

御審議よろしくお願いたします。

ありがとうございました。

それでは、委員の皆様から質疑、御意見がございましたら、お願いたします。

議長  
大山会長

前回、都市計画審議会後の勉強会で、事前に御説明していただいた際に、委員の皆様から御質問を頂きましたが、特に大きな問題点はなかったかと思えます。

議案書に書いてありますが、この内容については、従来からの協定を計画にする点と、これに加え、積極的に最低面積等新しくルールを設定し、良好な区域を作るといった点はとても良いと思いますが、2点ほど、意見を言わせていただきます。

1つ目は、道路、公園、調整池を整備するときに、道路であれば標準設計など、一定の基準があります。

資料には書かれておりませんが、調整池であれば、コンクリートで固められているため、周りが殺風景になってしまいます。地区計画の内容に含まれるものではありませんが、こうした地区施設にも緑地を積極的に取り入れるなど、予算の範囲内で考慮する必要があると思えます。

また、運用面での話になりますが、地区計画において定めた緑化率3%というのはあくまで最低限の基準になりますので、区域内の方達に対して、緑を増やしていくよう働きかけをしていくことも重要かと思えます。

2つ目ですが、例えば、会社の方針が変わって企業カラーを入れたいといったようなケースがあった場合、地区計画では、色彩は周辺の景観と調和するようにとありますが、調和するようにとするのはどういう意味合いか、どういった根拠に基づいているものなのかということが問題になることがあります。

これは、この地区の方が地区計画のルールをブラッシュアップするときに決めることだと思いますが、できれば定量的な色彩の基準を作っていくということを今後考えてもらいたいと思えます。

いずれも地区計画の文案についての変更という意味ではなく、良好な環境や景観を作るということを、市と一緒に考えていくというのが必要だと感じました。

産業政策課  
小野主幹

産業政策課誘致担当の小野と申します。

御質問いただきました道路、緑地についてでございますが、今回の工業団地につきましては、もともと、北側に既存の第一フロント工業団地がございまして、その南側に新たに接続するような形になります。

西側にはもともとフロント工業団地につながる新富士インター城山線という道路がありまして、そちらと接続する関係で、道路工事にあたっては交差点改良を行い、工業団地への入り口に右折レーンを設け、また、北側から下ってくる道路につきましても支援学校方面に向かう部分に右折レーンを設ける形で、交通渋滞が起きないような設計をしております。

これにつきましては、現在、公安協議中であり、最終的な回答がまだ出ていない段階ですが、設計上は現在そのような計画となっております。

産業政策課  
小野主幹

また、調整池周りの緑化についてですが、今回こちらの工業団地の地権者が10名弱おり、地権者の方からも、なるべく緑化を推進してほしいという意見がございました。特に調整池というのはコンクリートで無機質になってしまいますので、調整池周りに植樹をし、なるべく無機質な状態にならないような対策をとる予定でおります。

また、企業募集については正式には現在のところ行っておりませんが、御案内という形で企業様に対し、募集の予定日を御案内させていただいております。現在の予定ですと、応募の受付を令和2年の10月1日から始め、受付の終了を11月30日とし、約2か月間募集をさせていただいて、購入者を令和3年の1月頃に決定していきたいと考えております。

以上でございます。

議長  
大山会長

他にいかがでしょうか。

亀井委員

先ほどの緑化の件につきまして、今回、その最低限度を設けていただいたということで地区計画の内容としては良かったのではないかと思います。緑化は機能面と景観の面から使い方が大事になってくるかと思えます。

地区計画の中ではなく、運用になるかと思えますが、道路は、地域の外に顔を出す部分にもなるかと思えますので、道路沿いに積極的に緑化を進めていくよう意識をしてもらえると良いかと思いました。

議長  
大山会長

ありがとうございます。  
担当の方、何かありますでしょうか。

都市計画課  
井出調整主幹

都市計画決定後につきましては、各事業者から建築などの申請があるかと思えますが、その際に、地区計画の考え方を十分御説明したいと考えております。

議長  
大山会長

ありがとうございます。  
ほかにいかがでしょうか。

海野委員

2点よろしいでしょうか。

1点目は確認ですが、かなり前にフロント工業団地を拡大する時に、調整池を造ってもその後の排水路関係にかなり問題があり広げることが難しいということを知った記憶がありますが、調整池を造ってオーバーフローした時の排水は大丈夫でしょうか。

それから、地区計画では建築物の高さが20mを超えてはならないという協定の内容を踏襲しますが、新富士IC周辺に大きな建物ができている関係で、周辺で電波障害が広域に発生しています。今回、工業団地の区域を広げることによってそのような心配はありませんか。

都市計画課  
井出調整主幹

まず1点目の調整池についてでございますが、こちらの設計は開発行為の基準に則って行っておりまして、50年確率以上の降雨量に耐えられるような形の中で設計を行っております。

第1期、第2期ともに同じでございますが、時間雨量にすると大体100ミリでも大丈夫という想定の中で設計をしております。

2点目の高さの問題でございますが、電波障害については述べることができませんが、新富士IC周辺につきましては31mの高さ制限でございます。一方、富士山フロント工業団地における高さ制限は20mということで、もともとの設定が景観条例にもございましたが、31mよりも低い20mということでありますので、より安全ではないかと考えております。

議長  
大山会長

よろしいでしょうか。

海野委員

2点目はわかりました。新富士IC周辺とは少し高さ制限が違うということですが、電波障害についてはかなり広域に出ているものですから確認させていただきました。

1点目ですが、みなさん最近の大雨等の関係で凡夫川に不安を持たれているということで、過去に開催したまちづくり講演会に砂防事務所の方を招いてお話しいただきました。

様々な砂防工事によって何とか保たれている状態で、地元からは心配する声がございますので、機会があるごとに質問が出ましたら、今のような回答を出させていただきます。

議長  
大山会長

よろしいでしょうか。

それでは、質疑を終了とし、お諮りいたします。

本案件について、原案どおり決定とすることに御異議ありませんか。

委員一同

異議なし

議長  
大山会長

御異議ありませんので、原案のとおりといたします。

ありがとうございました。

続いて、報告事項の都市計画道路必要性再検証について都市計画課から説明をお願いします。

都市計画課  
田中

都市計画課の田中です。

今年度から都市計画道路必要性再検証業務に着手しておりますので、経過について中間報告させていただきます。

本日の説明の流れですが、1つ目に必要性再検証の背景・目的・ながれについて、2つ目に必要性和合理性の検証について、3つ目に今後の予定について説明いたします。

まず、必要性再検証の背景・目的や、そのながれです。

都市計画道路とは、都市計画法の手続きを経て定められた道路で、都市の骨格を形成し、安全で安心な市民生活と機能的な都市活動を確保するための基幹的な都市施設であります。

その機能としては、人や物資の移動のための交通機能、景観・日照権の確保や避難路等の収容空間としての空間機能、都市の骨格形成を促す市街地形成機能がございます。

都市計画道路を定めますと、次のような制限・制度が適用されます。まず、道路の予定区域内における建築制限がございます。

これは、都市計画法第53条などによるものですが、道路の予定区域内に建築する場合、建築物は2階または3階建てまでで、主要構造部はRC構造、いわゆる鉄筋コンクリート造等の強固な建築物は建てるできません。

また、道路の整備に必要な土地を少しでも取得しやすくするため、自治体先買いする制度などもございます。

続いて、都市計画道路の状況についてです。

本市の都市計画道路の多くは、昭和30年代に急激な人口や交通量の増加、市街地の拡大に対応するための道路網として決定しておりますが、現在の整備状況と取り巻く環境という2つの観点から状況を整理いたしますと、整備状況としては、長期間にわたり未整備・未着手の路線・区間がございます。

こちらのグラフは、都市計画道路の改良済み延長の推移をお示したものです。昭和44年の約5万メートルから、昭和58年には約7.5万メートルとなりましたが、徐々に整備の進捗スピードが鈍化しております。

平成24年に新東名高速道路ができたことにより、一時的に増加いたしました。が、いまだ未整備の延長が多く残っております。

こちらは平成31年3月現在の整備状況の内訳を円グラフで示したものです。決定延長20万7千800メートルのうち、未整備は青でお示ししておりますが、約6万メートルの29.0パーセントとなっております。

整備が進まなかった背景ですが、主な理由としては、建築物の増加により事業費が増大したこと、建築物の増加により交渉に時

間を要するなど、事業が長期化したこと、新規公共投資が縮減されたことなどがございます。なかなか整備が進まないことで、様々な影響がでてまいりました。

まず、いつ事業に着手するか分からないので、土地利用の計画を立てることが困難です。さらに、先ほど申し上げたとおり、都市計画道路の計画線にかかっている場合は、2階または3階建てまでや、鉄筋コンクリート造以外等の制限がかけられたままの状態が続いております。

次に都市計画道路を取り巻く環境ですが、決定当時と比べますと、人口減少や少子高齢化が進行しており、人の動きにも変化が見られます。

また、道路を整備するにあたり財政的な制約もございます。

こちらは、本市の人口の推移を示したグラフです。このように、今後は急激に減少していく見込みとなっております。

こちらは、本市の高齢者の人口と高齢化率の推移を示したグラフです。本市の高齢者数は右肩上がりが増え続け、高齢化率は今後も上昇していく見込みとなっております。

こちらは人の動きの変化ということで、人の動きを調査したパーソントリップ調査の結果の一部です。

トリップとは、目的を持った人の動きのことですが、平成16年と平成27年の調査結果を比べるとトリップ数、人の動きが減少しております。

減少の内訳を見ますと、少子高齢化の影響により、通勤や通学、帰宅、業務目的のトリップが減少していることがわかってまいりました。今後も人の動きが減ることで、交通量が減少することが見込まれます。

こちらのグラフは普通建設事業費の内訳の推移をお示したもので、左の円グラフは、平成28年の本市の内訳を抜粋したのですが、半分近くの45パーセントを更新整備、いわゆる維持管理費が占めております。

全国的にも、更新整備の割合が増加傾向にあり、本市においても、新規の整備はより厳しくなることが見込まれます。

先に説明したとおり、都市計画道路の整備状況としては、長期間にわたり未整備・未着手の路線・区間があり、取り巻く環境としては、人口減少や少子高齢化、また、人の動きが減少しており、財政的な制約もございます。

これらの背景を踏まえた都市計画道路必要性再検証の目的ですが、都市計画道路各路線（区間）の必要性や合理性を個々に評価した上で、将来の交通量推計をもとに、道路網（ネットワーク）として必要な路線であるか検証することとさせていただきます。

あくまでネットワークとして必要かどうかを検証するものであり、整備を行う時期やルートなどの内容を検証するものではありません。

本市では、市内の幹線道路の整備予定時期を短期・中期・長期に分けてお示しした道路整備プログラムというものがございますので、時期についてはそちらの更新の際に検討することとなります。

では、なぜ、今、再検証を実施しているかですが、県が主体となり、平成27年から平成30年度にかけて実施した調査により将来交通量推計を算出いたしました。

都市計画は適時・適切に見直すことが望ましいものですから、このタイミングで都市計画道路網の再構築を行うべきと考えました。

なお、本市ではすでに、第1回調査後の平成19年から平成23年度にかけて都市計画道路の必要性再検証を実施し、結果として、19路線について、一部区間又は全線を廃止する都市計画の変更を行っておりまして、今年度から2回目の再検証に着手しております。

再検証の進め方ですが、検証の手順や観点を示した、富士市都市計画道路必要性再検証ガイドラインに沿って進めております。検証のながれは次のようになります。

まず、ステップ0として再検証の対象路線を抽出し、その対象路線に対してステップ1、必要性の検証を行います。必要性の検証は、対象路線がどのような必要性を有しているかの確認になります。

そして、同じ路線に対してステップ2、合理性の検証を行います。

合理性の検証では、対象路線の実現性や妥当性について検証し、現決定を維持する路線と、見直し候補路線の案に分類します。

本日は、見直し候補路線の案について、報告いたします。

また、現在作業中ですが、ステップ3、新道路網での検証にて、見直し候補路線が仮になかった場合の道路ネットワーク等を検証いたしまして、現決定を維持または変更・廃止の案に分類します。

その後、関係者や地域住民と合意形成を図り、合意形成がなされた路線について、都市計画法に基づく手続きを行うまでが全体のながれになります。

先ほど申し上げました見直し候補路線ですが、候補という言葉のとおり、すべての路線を見直すわけではございませんので、あくまで見直しの可能性があるとは仮定した路線（区間）になります。

ステップ3の新道路網での検証にて、その区間がないと仮定した場合に、例えば、新たに渋滞の発生が予想されるケースや、将

来都市像との整合が図れないケースなどは、見直すわけにはいきませんので、現決定を維持となります。

続いて、必要性和合理性の検証について、説明いたします。

まずステップ0、再検証対象路線の抽出ですが、本市で決定されているすべての都市計画道路75路線から、すべての区間において改良済みや、全線供用の見込みがある路線などを対象外といたします。

ここでは46路線が対象外となり、検証する路線としては、29路線になりました。

次に、29路線を区間に分割します。こちらは分割の例となります。拡大部を御覧ください。こちらの赤線は吉原大淵線という一つの路線になりますが、黒い点線で示したようにある程度規模のある現道、都市計画道路以外の道路もございますので、このような場合、交通ネットワークの分岐点になることから、区間に分割いたしました。

29路線を区間に分割した結果、111区間となりました。

分割により、よりきめ細やかな検証が可能となりますが、ここでは改良済みや概ねの幅員ができている概成済の区間、43区間を対象外といたしまして、ステップ1の必要性の検証を行う区間は68区間となりました。

路線ではなく区間ごとに検証を行いますので、以後の数字は区間にて説明いたします。

なお、再検証対象路線の確認には、お手元でございます資料3、A3横の資料の1枚目を御覧ください。赤線が再検証の対象です。

続いてステップ1、必要性の検証です。ここでは対象の68区間に対しまして、それぞれに必要性を検証いたしました。

こちらは必要性の検証項目です。

表のとおり、一般的道路機能や防災・観光機能について、計12の観点から、必要性を検証いたしました。

例えば、渋滞緩和に資するかであったり、自転車・歩行者の通行量は多いか等、それぞれの区間に対しての必要性、言い換えますとその区間の持つ役割を確認いたしました。

一例として、渋滞緩和に資する路線であるかについて説明いたします。

こちらの図面は、将来、令和17年の交通量推計をもとに、図面に混雑が予測される個所を落としたものです。

拡大部を御覧ください。

紫の点線が将来混雑していると予測されている箇所、重なった区間や近くの区間が整備されることで、渋滞の緩和に寄与しますので、渋滞緩和に資すると評価しております。

このように、将来の混雑の予測から、道路の整備が渋滞緩和に資するかどうかを評価いたしました。

必要性の検証結果としては、68区間すべてにおいて、何らかの必要性があることを確認いたしました。

続いて、同じ区間について、ステップ2、合理性についての検証です。

ここではステップ1と同様の68区間に対しまして、それぞれに実現性や妥当性を検証いたしました。

こちらは合理性の検証項目です。

表のとおり、実現性や妥当性について、計9つの観点から、合理性を検証いたしました。

例えば、道路の整備にあたり、橋梁やトンネル等の大規模な構造物が発生する区間や、将来交通量の減少により、幅員や車線数の見直しが必要である区間等は合理性に欠けるという評価をいたしました。

こちらは、大規模な構造物等が発生する例となります。

図では、赤い丸で大規模構造物が発生する箇所をお示ししております。

拡大部を御覧ください。

こちらは、東名高速道路との交差部に橋梁やトンネルなどの大規模な構造物が必要となるため、合理性は低いと評価したケースでございます。

もう一例御説明いたします。

こちらは、将来交通量の減少により、幅員・車線数の見直しが必要となったケースです。拡大部の赤の区間は、道路ネットワークとして端末区間であり将来交通量が発生しないため、現決定である2車線は要しません。

このように、将来交通量の減少により、車線数がオーバースペックの区間の合理性は低いと評価いたしました。

ステップ2の合理性の検証結果から、合理性に問題がない区間は現決定を維持、合理性に欠ける点がある区間は見直し候補路線の案に分類いたしました。

この検証により、68区間のうち、現決定を維持が17区間、見直し候補路線の案が51区間となりました。

こちらのスライドは再掲になりますが、先ほど申し上げたとおり、見直し候補路線は可能性の段階ですので、すべての区間を見直すわけではございません。あくまで見直しの可能性があるかと仮定した区間となります。

見直し候補路線の確認には、お手元にごございます資料3の2枚目を御覧ください。ピンク色の区間が見直し候補の案、緑色が現決定を維持の案となります。

必要性と合理性の検証のまとめです。

ステップ0で再検証対象路線を抽出した結果、市内の都市計画道路75路線のうち、46路線が対象外になり、対象は29路線となりました。

区間に分割したところ、29路線は111区間となりました。

111区間のうち、改良済みなどが43区間ありましたので、対象は68区間となり、その68区間に対してステップ1、必要性を検証したところ、すべての区間について何らかの必要性が確認されました。

そしてステップ2、合理性の検証を行ったところ、現決定を維持が17区間、見直し候補路線の案が51区間となりました。

最後に今後の予定です。

現在作業中ですが、ステップ3、新道路網での検証にて、見直し候補路線（案）の51区間がなかったと仮定し、自動車の適切な交通処理、歩行者の適切な交通処理、公共交通施策との整合性、将来都市像との整合性を検証します。

その後、県や市の道路管理者とも協議を行った上で、新道路網での方向性として、現決定を維持、変更、廃止の案に分類いたします。

どのような作業を進めているか、例を挙げて説明させていただきます。

こちらは自動車の適切な交通処理がなされるかということで、廃止により周辺道路も含め渋滞が生じないかを検証するものです。

拡大部を御覧ください。

赤線が見直し候補路線ですが、こちらを廃止した場合、赤の点線、現道に渋滞が生じることがわかりました。

このような場合、当然廃止はできないものですから、現決定を維持となります。

こちらは歩行者の適切な交通処理はなされるかということで、廃止により、歩行者ネットワークに問題は生じないかを検証するものです。

拡大部はJR入山瀬駅の周辺になりまして、緑色で現況の歩道をお示ししたものになりますが、歩行者ネットワークにつながるの無い区間があるため、計画道路によるネットワークが必要となり、現決定を維持となる例でございます。

都市計画課  
田中

こちらは、あくまで参考ですが、平成20年に行いました新道路網での検証では、見直し候補路線の数は今回より1区間多い52区間であったのですが、最終的には、そのうちの半分、26区間が現決定を維持となる結果となっております。

さらに、新道路網での方向性が、変更、廃止（案）となった場合でも、ただちに都市計画の変更を行うわけではございませんので、変更（案）については、道路の事業化をする際に改めて検討します。廃止（案）については、地権者様等との合意形成が図られた上で、関係機関との協議が済んだ区間の手続きを開始します。これら以外の区間は、現決定を維持いたします。

最後に、来年度以降の予定でございますが、令和2年度には、アンケート調査等で廃止（案）の区間に関係する地権者様の意向を把握した上で、最終的な方向性を決定し、ウェブサイト等を利用して市民のみなさまなどに情報提供をしたいと考えております。また、区間ごとの個別調査も並行して行います。

令和3年度は、説明会を開催し合意形成を図るとともに、区間ごとに関係機関協議を行い、令和4年度以降に都市計画法に基づく手続きを開始したいと考えております。

全体的には、道路管理者などの関係機関と継続して協議を進めつつ、作業の節目で都市計画審議会に報告させていただき予定しております。

繰り返しになりますが、今後も作業の節目で報告させていただきますので、よろしくお願いいたします。

都市計画道路必要性再検証の報告は以上です。

議長  
大山会長

今の報告案件につきまして、何か御質問等ありましたらお願いします。

青木委員

富士土木事務所の青木でございます。

県の道路管理者として質問させていただきたいと思っております。

パーソントリップ調査をもとに見直しをされるということですが、新東名高速道路が平成24年に開通し、これに併せて整備した道路がありますので、状況が変わってきているかと思っております。

新東名高速道路の側道が東西にほとんどできているところや、新東名高速道路の南側部分、資料の路線番号で15-6、15-7の左富士臨港線、そして、左富士臨港線の西側も市道や農道の整備が進んでいて、一番右の88-1や88-3、その辺まで左富士臨港線からの道路が出来上がっていたりと、道路網がかなり変わってきているのではないかと思います。

これらの整備による交通量がパーソントリップに反映されているのかという事も気になるところです。特に、路線番号88-1

青木委員

の須津周辺の道路、先ほどの例で示していただいた、パワーポイントの35ページの縦のラインが2車線を要しないという表現になっていますが、ここに先ほどの東西の道路が出てくるところがありますので、本当にそうなのかという疑問があります。

そのほか、34ページのところで、東名高速道路にかかる、橋梁やトンネルが必要になるのではないかという表記がありますが、確かに橋梁やトンネルはお金がかかりますが、これが絶対的な条件になるのかというのは、疑問であります。

逆に言うと、こういった場所は構造物にはお金がかかりますが、用地費がかからないということで、合理性の検証の中でそこまで言えるだけの構造物なのかということをもう少し検証する必要があると思っております。

例えば、東名高速道路の焼津ICの取付道路を県で2車線から4車線にする事業を始めていますけれども、トンネルの下をもう一度掘り直す計画がされているという事例もありますので、橋梁やトンネルの整備が必要となることで合理性が低いというには少し疑問が残る気がします。

さらに、渋滞が発生するというので4車線をにらんだ変更が必要になるかということになりますと、それよりもっと下の方はどうかといった議論もあろうかと思えます。

全体を見てお話させていただきたいのが、先ほどお話しした都市計画道路以外にも県道など色々な道路や、DID地区や用途地域から外れたところに伸びている道路がありますが、こういった道路との関係など、これから県と協議するということですが、十分具体的な協議をしていただいた方が良く考えます。

市、県どちらにおいても道路部署、都市計画部署、一緒にもう少し詰めていくべきところもあるのではないかと思いますので、その辺をお願いしたいという要望的な話になります。

議長  
大山会長

今の、例えば88-1、2、3とあって、途中で止まっているように見えますけれども、都市計画道路ではない広域農道などがその上につながる、そういうことですね。

この中には、県道で入っていないものもありますか。

都市計画課  
井出調整主幹

御意見等ありがとうございます。

基本的にこれから県との協議に入りますが、ただいま御指摘の点を踏まえて、協議を行っていきたく思います。

まず始めに、御意見をいただいた道路ネットワークについてでございますが、確かにこちらの道路網は、都市計画道路でありまして、一部都市計画決定されていない主要な県道や広域の愛鷹農道などは表示しておりません。

しかしながら、パーソントリップ調査における岳南都市圏における交通マスタープランなどにおきましては、そのような主要道路について、県、富士宮市、富士市がどの路線を幹線軸にするの

都市計画課  
井出調整主幹

かといった協議をした上で道路ネットワークを組んで交通量推計を行っております。

つまりは、そのような道路につきましても交通量を勘案して推計しているといった形となっております。

今回は、図面等で御提示しておりませんが、そのように進めているということで、御理解いただきたいと思います。

また、須津中学校の上段から愛鷹農道の交差点までの88-2の区間、そして、そこから上の中里大滝線という市道がありまして、それが88-3になっております。

今回、愛鷹農道がこの10年の間に出来ましたので、ここで区間を区切って検証いたしました。この区切ったところより上流部につきましても、発生トリップが生じないものですから、より交通量が少なくなってしまう。

当然、愛鷹農道が出来ておりますので、88-2の下の水色の箇所につきましても、かなりの交通量があるという形で考えております。

そのようなことを踏まえて、基本的には先ほど申しあげました岳南広域パーソントリップ調査の交通量をもとに各路線ごとの交通量を推計し、作業を行っていると御理解いただければと思います。

今後とも御指導を賜りたいと思いますので、よろしく願いいたします。

青木委員

例えば、一番左の84-1の新々富士川橋は県が整備させていただいております

これに伴って、地元の方からも取付道路の設置などの要望が複数出ていることや、その他、県に対しても地元や各種団体から要望をいただいていることから、県との協議や事前の打ち合わせなども含めて調整をお願いいたします。

議長  
大山会長

今の御質問の中に、道路構造上の工事費と用地費を比べると、そこまでネックにはならないのではないかと内容がございましたが、そこについてはいかがでしょうか。

都市計画課  
井出調整主幹

こちらの合理性の検証につきましても、33ページに一覧が載っていますけれども、先ほど申し上げた大規模な構造例が発生するか、その次の妥当性の検証で幅員車線数の見直しが必要か、などという項目があります。

これらの1つでも該当したら見直し路線ということではなく、基本的に2つ以上の項目が該当した場合、見直し候補としております。

家が何件あったとしても必要な道路は必要であることは変わりませんし、技術的にできる、できないということもありますので、それだけで判断しているわけではございません。

何かしら2つ以上の要因が重なって見直し候補となり、さらに交通量推計や将来都市像などを加味して、最終的に判断していき

都市計画課  
井出調整主幹

たいと考えておりますので、あくまで検証項目の1つとして捉えていただきたいと思いますと考えております。

議長  
大山会長

いかがでしょうか

海野委員

確定ではなく、可能性の段階ということでしたので、この段階だからこそ意見を言わせていただきます。

前回は行った見直しの時も、私はこの都市計画審議会の委員を務めていました。そのときに地元のことで申し訳ないのですが、鷹岡地区では、都市計画道路が3路線廃止の対象になりましたが、そのうち2路線については、お墓の中を通るなど、全く手つかずの状況であったため、廃止も止むなしでした。

結果的に、1路線は既存道路を拡幅するということでしたので、現状維持として残りましたが、今回の見直し候補路線の中にも、既存道路を拡幅する都市計画道路もあろうかと思えます。

昭和40年代後半に都市計画道路が決定され、当時はそれに従ってセットバックした住民が多くおり、その後、資料に書いてあるとおり、建物の構造や階数制限の緩和により建てられるようになりましたが、そのような弾力的な運用を知らなかった方々も多くいたため、これらを踏まえて早く情報を提供してほしいと思えます。

先ほどウェブサイト等で情報提供を行うという説明がありましたが、地図が細かいため、これではわからないと思えます。きちんとその辺の説明をしていただきたいのと、1回、2回とは言わず、十分に丁寧に説明をお願いしたいと思えます。是非ウェブで情報を提供するだけでなく、丁寧な対応をお願いします。

都市計画課  
井出調整主幹

御意見ありがとうございます

前回の見直しの際に、説明会で様々な意見をいただいたという記録もございます。中にはセットバックしたのにも関わらず、何で廃止とするのかといった意見をいただいていることも承知しております。

これから県との協議を行っていくわけですが、特に地権者の方には詳しくわかりやすい形で案をお示ししたうえで意向調査を行い、最終的にどうするのかについて決めていきたいと考えております。

道路等の都市計画施設の中に家を建てるために必要となります、都市計画法第53条の届け出件数について調査したところ、今回の見直し候補路線の中で約900件ございました。

そのようなことも重々把握して慎重に行っていきたいと考えており、また随時、御報告させていただきますのでよろしく願いいたします。

議長  
大山会長

よろしいでしょうか。それでは事務局にお返しします。

事務局 望月

ありがとうございました。

事務局から、都市計画審議会の今後の開催予定について、お伝えいたします。

本日、令和元年度第3回の審議会を開催いたしましたが、令和2年度は、第1回目の審議会を7月上旬に予定しております。

日程等が決まりましたら、改めて御連絡差し上げます。

それでは、これをもちまして、本日の審議会を閉会とさせていただきます。

委員の皆様、ありがとうございました。

(午後3時30分 閉会)