

令和4年度 第1回
富士市都市計画審議会会議録

令和4年10月24日(月)
富士市庁舎10階 全員協議会室

1 開催日時

令和4年10月24日（月）午後2時から3時50分まで

2 会場

富士市庁舎10階 全員協議会室

3 出席委員14人

- (1) 第1号委員 牧田 一郎、村松 幹夫、藁科 靖、小林 武司、大山 勲
- (2) 第2号委員 太田 康彦、井出 晴美、佐野 智昭、山下 いづみ、長谷川 祐司
- (3) 第3号委員 大塚 義則、西室 康二、（代理）谷川 潤一郎、遠藤 晃

4 欠席委員1人

- (1) 第1号委員 亀井 暁子

5 説明部署、事務局等の職員

(1) 都市整備部

部長 中田 浩生

(2) 都市計画課

課長 野毛 史隆、調整主幹 大場 亜紀子、主幹 廣瀬 和彦、三尋木 奈緒、
担当 石川 泰、佐野 晴敏、金指 拓真

(3) みどりの課

課長 勝亦 孝行、統括主幹 勝又 将二郎、主幹 村上 修一、
担当 山本 幸洋

6 議題

審第1号 岳南広域都市計画道路

3・4・18号元吉原中里線の変更について(静岡県決定)

審第2号 岳南広域都市計画道路

3・4・23号十兵衛宮島線ほか6路線の変更について(富士市決定)

報 告 第三次富士市都市計画マスタープランの策定について

富士市集約・連携型都市づくり推進戦略の改定について

富士市都市計画公園見直しガイドラインの策定について

(午後2時00分 開会)

事務局

定刻となりましたので、ただ今から、令和4年度第1回富士市都市計画審議会を開会いたします。

本日は、ご多忙の中ご出席いただき、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、都市計画課の三尋木と申します。よろしく願いいたします。

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

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、ご了承下さい。

それでは、お手元の委員名簿を御覧下さい。

今回、4名の方が、新たに本審議会の委員に就任されましたので、ご紹介させていただきます。

事務局
村松委員

富士伊豆農業協同組合富士地区本部地区本部長 村松 幹夫委員。
よろしく願いいたします。

事務局
大塚委員

静岡県富士土木事務所 所長 大塚 義則委員。
大塚です。よろしく願いいたします。

事務局
西室委員

静岡県富士農林事務所 所長 西室 康二委員。
よろしく願いいたします。

事務局
遠藤委員

富士市町内会連合会 副会長 遠藤 晃委員。
遠藤でございます。どうぞよろしく願い申し上げます。

事務局

なお、委嘱状につきましては、既に交付をさせていただいております。どうぞよろしく願いいたします。

次に、本日の欠席、代理出席について報告いたします。

第1号委員の亀井 暁子委員、第3号委員の井出 清市委員から、所用により欠席とのご連絡をいただいております。

なお、富士市都市計画審議会 運営要領 第5条において、「行政機関の職員から任命された委員が出席できないときは、その職務を代理する者が議事に参与し、採決に加わることができる」としてあります。

この規定により、公務の都合によりご欠席となりました富士警察署 署長 井出委員の代理として、富士警察署 交通課 課長の谷川

事務局

潤一郎様にご出席いただいております。

これにより、本日の出席委員は14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ご報告申し上げます。

続いて、次第2、市長挨拶です。

小長井市長、お願いいたします。

小長井市長

本日は、大変お忙しい中、令和4年度第1回富士市都市計画審議会にご出席いただき、誠にありがとうございます。

また、委員の皆様方におかれましては、日頃から本市の都市づくりの推進に格別のご理解、ご協力を賜り、重ねてお礼申し上げます。

さて、本日ご審議をお願いいたします案件は、都市計画道路の変更についてであります。

都市計画道路は、都市の健全な発展と円滑な都市活動を支えるために定められた道路であり、都市の骨格を形成する基幹的な都市施設であります。

これまで計画的に整備を行ってまいりましたが、今後、人口減少・少子高齢化の更なる進行とともに、自動車交通量も減少傾向にあるなど、本市の道路を取り巻く状況が変化していることから、都市の将来像を見据えた合理的な道路網を再構築するため、都市計画道路の変更を行うものであります。

そのほか、報告案件として、第三次富士市都市計画マスタープランの策定について、集約・連携型都市づくり推進戦略の改定について及び都市計画公園見直しガイドラインの策定についてご説明いたします。

委員の皆様方におかれましては、それぞれの立場から忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます、挨拶とさせていただきます。

どうぞよろしくお願いいたします。

事務局

続きまして、次第3、付議を行います。

会長、市長、前にお越しく下さい。

小長井市長

富士市都市計画審議会会長 大山 勲様。

都市計画法の規定に基づき、下記のとおり審議会に付議いたします。

都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第18条第1項の規定に基づくもの

審第1号 岳南広域都市計画道路3・4・18号元吉原中里線の変更について（静岡県決定）

都市計画法第21条第2項の規定において準用する同法第19

条第1項の規定に基づくもの

審第2号 岳南広域都市計画道路3・4・23号十兵衛宮島線ほか6路線の変更について（富士市決定）

ご審議のほど、よろしくお願ひいたします。

事務局

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。

それでは、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、お願ひいたします。

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、大山です。

よろしくお願ひいたします。

まず、会議録署名人を指名させていただきます。

小林委員、井出晴美委員のお二人にお願いしたいと思います。

よろしくお願ひいたします。

それでは、次第4、審議案件に入ります。

本日の審議案件は、審第1号 岳南広域都市計画道路3・4・18号元吉原中里線の変更について、審第2号 岳南広域都市計画道路3・4・23号十兵衛宮島線ほか6路線の変更についてです。

審議案件は2件ですが、いずれも都市計画道路の変更に関わる内容ですので、まとめて事務局からご説明をお願いします。

都市計画課
野毛課長

都市計画課長の野毛です。それでは、審第1号と審第2号につきまして、一括して議案をご説明いたします。

議案書3ページをお願ひいたします。

岳南広域都市計画道路の変更 静岡県決定 都市計画道路3・4・18号元吉原中里線について、次のように変更するものであります。

この変更は、本市における2回目の都市計画道路必要性再検証に基づき、都市計画道路を変更するものであり、変更点につきましては、後程、変更概要にてご説明いたします。

5ページをお願ひいたします。変更理由です。

3・4・18号元吉原中里線は、富士市西柏原新田を起点とし、

富士市川尻を終点とする幹線街路として、延長約3,140メートル、代表幅員16メートル、2車線の道路として、昭和36年に計画決定し、その後、昭和40年と平成16年に終点位置を変更しています。

このような中、今後、人口減少・少子高齢化が見込まれるとともに、自動車交通量も減少傾向にあるなど、本市の道路を取り巻く状況は刻々と変化していることから、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、都市全体としての施設の配置や規模に関する再検証を行いました。

再検証の結果、当該路線の一部区間については、現況の道路ネットワークで交通処理上も問題がないことが確認できたため、当該約460メートルを廃止し、本案のとおり変更するものであります。

6ページをお願いいたします。変更概要です。

変更箇所はアンダーラインでお示しております。

起点を富士市西柏原新田字堤内から富士市中里字鬼ヶ島に、延長を約3,140メートルから約2,680メートルに変更いたします。

7ページをお願いいたします。こちらは位置図になりますが、今回変更する元吉原中里線の全線を示しております。

8ページをお願いいたします。こちらは拡大図になりますが、今回変更する箇所を示しております。

9ページをお願いいたします。

変更に係る経緯といたしまして、まず、説明会等の開催状況についてであります。説明会は令和3年9月9日と17日に計4回開催し、2人の方に参加いただきました。

その他といたしまして、本案件に係る説明動画を富士市ウェブサイトに掲載し、令和3年8月26日から10月4日までの再生回数は412回でした。

公聴会につきましては、本年5月24日に予定しましたが、公述の申し出がなかったため、開催しませんでした。

2つ目の変更案に関する縦覧状況であります。本年8月16日から30日まで、県庁と市役所での縦覧を行い、縦覧者は1人で、意見書の提出はありませんでした。

審第1号の説明は以上になります。

続きまして、審第2号についてご説明いたします。

1 2 ページをお願いいたします。岳南広域都市計画道路の変更富士市決定 都市計画道路 3・4・23 号十兵衛宮島線ほか 6 路線について、次のように変更するものであります。

こちらの変更につきましても、審第 1 号と同様に、都市計画道路必要性再検証に基づき、都市計画道路を変更するものであり、変更点につきましては、後程、変更概要にてご説明いたします。

1 4 ページをお願いいたします。変更理由です。

本市の都市計画道路の多くは、自動車交通の増大や人口の増加とともに、市街地が拡大していくことを前提として昭和 3 0 年代に都市計画決定し、計画的に整備を進めてきましたが、社会情勢の変化に伴う将来都市像を見込んだ合理的な道路ネットワークを構築するため、都市計画道路の必要性についての再検証を実施し、平成 2 3 年度に 1 9 路線について、都市計画を変更しました。

このような中、今後、人口減少・少子高齢化が見込まれるとともに、自動車交通量も減少傾向にあるなど、本市の道路をとりまく状況は刻々と変化していることから、将来都市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、都市計画区域全体の施設の必要性や配置・規模について、2 回目の再検証を行いました。

再検証の結果、当初決定以降、周辺道路の整備が進み、道路機能の代替が可能となったため、3・4・23 号十兵衛宮島線、3・5・30 号前田宮下線、3・5・37 号吉原大淵線、3・6・52 号比奈出口線、3・5・88 号須津橋中里線、3・4・93 号岩淵小池下線の一部区間を廃止します。

また、3・4・94 号富士川駅東口線については、3・4・93 号岩淵小池下線の一部区間の廃止に伴い、接続する一部区間を廃止するものです。

1 5 ページをお願いいたします。変更概要です。

変更箇所は、アンダーラインでお示しております。

まず、3・4・23 号十兵衛宮島線です。

終点を富士市水戸島字代官割から富士市宮島字下樋に変更し、延長が約 1, 4 0 0 メートルから約 5 1 0 メートルとなります。これに伴いまして、地表式の区間において、幹線街路国道 1 号バイパス線と東海旅客鉄道東海道新幹線との立体交差がなくなります。

次に、3・5・30 号前田宮下線です。

終点を富士市森島字西側から富士市森島字東側に変更し、延長が約 3, 5 5 0 メートルから約 2, 9 3 0 メートルとなります。これに伴いまして、地表式の区間における幹線街路との平面交差の数が 7 箇所から 6 箇所となります。

次に、3・5・37号吉原大淵線です。

終点を富士市大淵字横沢から富士市中野字東三ツ倉に変更し、延長が約3,600メートルから約3,000メートルとなります。これに伴いまして、地表式の区間における幹線街路との平面交差の数が5箇所から4箇所となります。

次に、3・6・52号比奈出口線です。

終点を富士市入山瀬二丁目から富士市入山瀬三丁目に変更し、延長が約5,470メートルから約5,340メートルとなります。これに伴いまして、地表式の区間における幹線街路との平面交差の数が9箇所から6箇所となります。

次に、3・5・88号須津橋中里線です。

延長を約690メートルから約510メートルに変更いたします。

次に、3・4・93号岩淵小池下線です。

起点を富士市中之郷字堺町下から富士市中之郷字棒ヶ谷戸下に変更し、延長が約940メートルから約540メートルとなります。これに伴いまして、地表式の区間における幹線街路との平面交差の数が2箇所から1箇所となります。

最後に、3・4・94号富士川駅東口線です。

延長を約250メートルから約230メートルに変更することに伴いまして、地表式の区間における幹線街路との平面交差がなくなります。

以上が変更概要となります。

16ページをお願いいたします。

こちらが位置図になりますが、今回変更する市決定の7路線を示しております。

17ページから22ページをお願いいたします。

こちらは拡大図になりますが、今回変更する箇所をそれぞれの路線ごとに示しております。お目通しをお願いいたします。

23ページから24ページをお願いいたします。

変更に係る経緯といたしましては、1つ目の説明会等の開催状況についてであります。説明会は令和3年8月26日から9月17日までの計14回開催し、延べ25人の方に参加いただきました。

その他といたしまして、本案件に係る説明動画を富士市ウェブサイトに掲載し、令和3年8月26日から10月4日までの再生回数は412回でした。

都市計画課
野毛課長

公聴会は、本年5月24日に予定しましたが、公述の申し出がなかったため、開催しませんでした。

2つ目の変更案に関する縦覧状況ではありますが、本年8月16日から30日まで、市役所で縦覧を行い、縦覧者は1人で、意見書の提出はありませんでした。

審第2号の説明は以上になります。私からの説明は以上ですが、担当から、補足説明をさせていただきます。

都市計画課
金指

都市計画課の金指と申します。

私からは、岳南都市計画道路の変更についての補足説明をいたします。おおよそ20分程度の説明となります。お手元の資料の、補足説明資料もしくは前方のスクリーンを御覧ください。

補足説明の内容ですが、まず、富士市の都市計画道路について、次に、変更理由として再検証の背景・目的、検証内容等について、そして、都市計画変更の具体的な内容をお示しし、最後に、今後のスケジュールについて、ご説明いたします。

まず、「1. 富士市の都市計画道路」ということで、本市の都市計画道路の決定・整備状況等についてご説明いたします。

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のことで、都市の骨格を形成する都市施設のうちの一つです。

また、その主な機能としては、交通機能、空間機能、市街地形成機能の3つを有しています。

道路の種類等で都市計画決定の主体が異なり、高速道路や一般国道、県道は静岡県が、それ以外の道路は、富士市が決定することとなっています。

また、政令等によりこちらに示しております5つの事項を都市計画に定めています。

都市計画道路を定めると、予定する道路の区域内は、建築物の階数や構造について制限がかかります。つまり、道路整備が進むように、都市計画道路にかかる土地では、自由に建築することができないことになっております。

続きまして、本市の都市計画道路についてご説明いたします。

本市の都市計画道路の多くは、昭和30年代に市街地が拡大して

いくことを前提として、都市計画決定を行ってきました。

こちらが、都市計画道路の一覧になります。

現在、75路線、約208キロメートルの都市計画道路を計画決定しています。

こちらが、都市計画道路の決定状況です。

赤線が現在の都市計画道路となります。

続いて、こちらは整備状況の推移を示したものです。

都市計画道路の改良済み延長、整備した道路の長さになりますが、昭和44年から昭和58年までは、約50キロメートルから約75キロメートルまで進みましたが、昭和58年からは、徐々に整備の進捗スピードが落ち込んでいます。

その後、平成24年に新東名高速道路が開通したことで、一時的に増加いたしました。決定延長約208キロメートルに対して、約54キロメートルが未整備となっております。

こちらは、令和4年3月末現在の整備状況を円グラフで示したのですが、約3割が未整備の状況となっております。

こちらが、現在の整備状況図です。

赤でお示しする部分が「未整備又は未着手の区間」となります。このように、計画決定はしていますが、未整備・未着手の部分はこのような状況となっております。

それでは、「2. 都市計画の変更理由」ということで、再検証の背景・目的、検証内容等についてご説明いたします。

まず、見直しを進めることになった背景です。

見直しの背景としては大きく3つあり、長期間、未整備であることによる影響や人口減少等による交通量の減少、財政的な制約があることです。

これらの社会情勢の変化に伴い、改めて必要性再検証が必要であると考えました。

それでは、この3つの背景についてご説明いたします。

1つ目の背景、長期に渡り未整備であることによる影響としては、都市計画道路にかかる土地への建築制限が長期間に渡り続く状況があげられます。

このため、土地利用の計画を立てにくい状況となり、地権者の皆様には様々な影響を及ぼしています。

2つ目の背景、人口減少と高齢化による交通量の減少についてです。

まず、人口の推移ですが、本市の人口は平成22年をピークとして減少に転じており、今後も減少していく見込みとなっています。

次に、本市の高齢者の人口と高齢化率の推移です。

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。

そして、こちらは人の動き、トリップと呼んでいますが、富士市民が1日の中で移動した回数を示したものです。

平成16年と平成27年の調査結果を比べますと、トリップ数、つまり「人の動き」が減少しております。内訳を見ますと、通勤や通学などの目的のトリップが減少していることが分かります。

このため、人口減少や少子高齢化が進む今後は、人の動きが減ること、交通量も減少する見込みとなっています。

3つ目の背景、財政的な制約についてです。

こちらのグラフは、道路や公園の整備費用である土木費の推移をお示したものです。

ご覧のとおり、本市の財政は厳しく、土木費は年々減少しており、今後、新規で整備することはより困難な状況となっています。

それでは、なぜ、今回、再検証をする必要があったのかについてですが、県が主体となって実施した調査において、最新の将来交通量推計が算出されたこと、また、都市計画運用指針では、「都市計画は適時・適切に見直すことが望ましい」とされていることから、社会情勢の変化や最新の道路交通情勢に対応した都市計画道路網の再構築を行うべきと考え、再検証を実施することにしました。

なお、本市ではすでに、平成19年以降に1回目の必要性再検証を実施し、19路線20区間を廃止する都市計画の変更を行っており、令和元年度からは、2回目となる再検証を行いました。

このような背景から、今回の見直しの目的は、将来の道路ネットワークとして必要な路線であるかどうかを検証して、適切に見直すことです。このため、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。

なお、整備時期については、道路整備プログラムで示しています。

それでは、再検証のながれについてご説明いたします。

再検証は、「富士市都市計画道路必要性再検証ガイドライン」に沿って行いました。

まず、ステップ0として、再検証の対象路線を抽出し、ステップ1で、対象路線がどのような必要性を有しているかの確認を行う必要性の検証を行いました。

次にステップ2で、対象路線の実現性や妥当性などについて合理性の検証を行い、現決定を維持と見直し候補路線に分類しました。

ここまでが、令和元年度第3回都市計画審議会で報告させていただいた内容となります。

続きまして、ステップ3の、新道路網での検証により、見直し候補路線を3つの見直しの方向性に分類しました。

この内容は、令和3年度第1回都市計画審議会で報告させていただいております。

その後、説明会等を開催し地域住民と合意形成を図り、現在、都市計画法に基づく手続きに入っているというのが、全体の流れになります。

まずステップ0、再検証対象路線の抽出です。

本市で決定す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しました。その結果、46路線が対象外となり、検証する路線は、29路線となりました。

次に、その29路線を現道との交差点などで区間に分割した結果、111区間となりました。

区間に分割したことにより、よりきめ細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確保されている概成済の区間である43区間を対象外としまして、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。

このステップ以降は、路線ではなく区間ごとに検証を行っておりますので、以後の数字は区間にて説明いたします。

続いてステップ1の必要性の検証では、対象区間68区間について、渋滞緩和に資する路線であるかなどを検証し、全ての路線において、何らかの必要性があることを確認しました。

一覧表のとおり、一般的道路機能や防災・観光機能について、12の観点から、必要性を検証しました。

続きまして、ステップ2の合理性の検証では、対象区間の実現性や妥当性を検証した結果、合理性のある17区間は現決定を維持、合理性に欠ける51区間は見直し候補路線に分類しました。

一覧表のとおり、9つの観点から合理性を検証しました。

合理性の検証は、いわばマイナス評価であり、これらの観点到該当する場合は、実現性や妥当性が低く、合理性に欠けるといった評価になります。

そして、ステップ3の新道路網での検証では、見直し候補路線の51区間を廃止した場合、自動車や歩行者は適切に交通処理できるのか、などについて検証しました。

さらに、この検証結果について道路管理者と協議を行った上で、3つの見直しの方向性に分類しました。

今回実施した新道路網での検証結果、見直しの方向性です。

「現決定を維持」が53区間、「変更」が3区間、「廃止」が12区間という結果となりました。

参考に前回検証した際の数値を括弧書きで表示しております。

今回の再検証により設定した見直しの方向性については、次のように進めていきます。

「現決定を維持」となった路線の都市計画決定は、そのまま残ります。「変更」となった路線は、事業化の際に変更内容を検討し、必要に応じて都市計画変更を行います。「廃止」となった路線は、都市計画変更の手続きに入ります。

ただし、岳南北部幹線及び本市場大湊線、比奈片田線の3路線につきましては、富士宮市と変更時期を合わせる必要があること等から、都市計画変更の手続きには入っておりません。

それでは、前回の再検証結果と合わせて、見直しの方向性をお示しします。表示する内容はお手元の資料と凡例の表示等が異なっておりますのでご承知おきください。

まず、平成24年に廃止した19路線20区間を赤の実線で表しています。

続きまして、今回廃止となった12区間を赤の点線で、変更となった3区間を青の実線で表しています。

それでは必要性再検証のまとめです。

ステップ0からステップ3までの検証の経過をお示ししております。29路線111区間から最終的に12区間が廃止となっております。

ここからは「3. 都市計画の変更内容」として、廃止路線についてご説明いたします。

こちらは、今回変更する都市計画の内容の一覧表となります。

先ほどご説明いたしましたとおり、今回都市計画を変更するのは、見直しの方向性が廃止となった区間を含む10路線のうち、岳南北部幹線などの3路線を除いた7路線に、富士川駅東口線を加えた合計8路線についてです。

次ページ以降で、都市計画決定の概要や変更理由等について、路線ごとにご説明いたします。

1つ目は、県決定の3・4・18号元吉原中里線です。

当初に都市計画決定がされたのは今から約60年前の昭和36年で、最終決定は平成16年で、都市計画法の改正により、都市計画道路に車線の数を定めることとなったことなどにより都市計画変更をしたものです。

今回の変更内容は、一部区間の廃止に伴い、起点の位置、区域、交差の数を変更します。

次に、廃止理由ですが、当該区間は、操業中の事業所を縦断しており、実現性が低く、合理性に欠け、また、計画区間と並行する現道があり、将来においても交通量进行处理することが可能だからです。

路線全体の位置図です。

赤色で表示する部分の約460メートルを廃止し、変更後の延長は、改良済・概成済と未整備を合わせた約2,680メートルとなります。

廃止区間の拡大図です。

都市計画道路の吉原富士線から国道1号バイパスまでの操業中の事業所を縦断する区間を廃止します。

2つ目の路線は、3・4・23号十兵衛宮島線です。

これ以降は全て市決定の路線になります。

当初に都市計画決定したのは今から約60年前の昭和36年で、

最終決定は平成16年で、都市計画法の改正によるものです。

今回の変更内容は、一部区間の廃止に伴い、終点の位置、区域(延長)、交差の数を変更します。

次に、廃止理由ですが、当該区間は、住宅が多く立ち並ぶ地域を縦断することから、実現性が低く、合理性に欠け、また、この区間の計画を廃止した場合でも、新たな混雑が発生するなどの周辺道路に与える影響は少ない見込みです。

路線全体の位置図です。

赤色で表示する部分の約890メートルを廃止し、変更後は、未整備の約510メートルとなります。

廃止区間の拡大図です。

市道前田宮下線からから国道1号バイパスまでの住宅等が多く立ち並ぶ区間を廃止します。

3つ目の路線は、3・5・30号前田宮下線です。

当初に都市計画決定したのは今から約60年前の昭和31年で、最終決定は平成16年で、都市計画法の改正によるものです。

今回の変更内容は、一部区間の廃止に伴い、終点の位置、区域(延長)、交差の数を変更します。

次に、廃止理由ですが、当該区間は、住宅が多く立ち並ぶ地域を横断することから、実現性が低く、合理性に欠け、また、現道があるため、将来においても交通量を処理できるためです。

路線全体の位置図です。

赤色で表示する部分の約620メートルを廃止し、変更後の延長は、改良済と未整備を合わせた約2,930メートルとなります。

廃止区間の拡大図です。

市道水戸島本町宮下線からから都市計画道路の田子浦鷹岡線までの住宅等が多く立ち並ぶ区間を廃止します。

4つ目の路線は、3・4・18号吉原大淵線です。

当初に都市計画決定したのは今から約60年前の昭和36年で、最終決定は平成16年で、都市計画法の改正によるものです。

今回の変更内容は、一部区間の廃止に伴い、終点の位置、区域、交差の数を変更します。

次に、廃止理由ですが、当該区間は、住宅が多く立ち並ぶ地域を縦断することから、実現性が低く、合理性に欠け、また、この区間を廃止した場合でも、周辺道路の渋滞は発生しない見込みです。

路線全体の位置図です。

赤色で表示する部分の約600メートルを廃止し、変更後の延長は、概成済と未整備を合わせた約3,000メートルとなります。

廃止区間の拡大図です。

主要地方道富士白糸滝公園線から都市計画道路の本市場大淵線までの住宅等が多く立ち並ぶ区間を廃止します。

5つ目の路線は、3・6・52号比奈出口線です。

当初に都市計画決定したのは今から約60年前の昭和36年で、最終決定は平成22年で、左富士臨港線の変更に伴い当該路線の接続位置を変更したことによるものです。

今回の変更内容は、一部区間の廃止に伴い、終点の位置、区域、交差の数を変更します。

次に、廃止理由ですが、当該区間は、将来整備した場合の交通量はほとんど発生しない見込みであり、また、この区間を廃止しても、道路ネットワークとしては県道鷹岡柚木線と接続することで、機能しているからです。

路線全体の位置図です。

赤色で表示する部分の約130メートルを廃止し、変更後の延長は、改良済と未整備を含めた約5,340メートルとなります。

廃止区間の拡大図です。都市計画道路の田子浦鷹岡線から県道鷹岡柚木線までの現道のない区間を廃止します。

6つ目の路線は、3・5・88号須津橋中里線です。

当初に都市計画決定したのは平成16年で、都市計画法の改正により、同一路線内において県道と市道が混在する場合はそれぞれ分離して市道分を市決定として新たな路線として決定することとなったものです。

今回の変更内容は、一部区間の廃止に伴い、区域を変更します。

次に、廃止理由ですが、この区間を廃止しても、ネットワークとしては市道富士岡中里線と接続することで、機能しており、また、

将来交通量は、現道で処理することが可能だからです。

路線全体の位置図です。

赤色で表示する部分の約180メートルを廃止し、変更後の延長は、概成済と未整備を合わせた約510メートルとなります。

廃止区間の拡大図です。

富士見台団地までを繋ぐ市道富士岡中里線から終点までの区間を廃止します。

7つ目の路線は、3・4・93号岩淵小池下線です。

当初に都市計画決定したのは今から約80年前の昭和18年で、最終決定は平成24年で、必要性再検証に基づき、北側の一部区間を廃止したことによるものです。

今回の変更内容は、一部区間の廃止に伴い、起点の位置、区域、交差の数を変更します。

次に、廃止の理由ですが、当該区間は、操業中の事業所を縦断する区間であり実現性が低く、合理性に欠け、また、計画区間と並行する現道があり、将来この区間の計画を廃止した場合でも、交通量を処理することができるためです。

路線全体の位置図です。

赤色で表示する部分の約400メートルを廃止し、変更後の延長は、改良済の約540メートルとなります。

廃止区間の拡大図です。

起点から東海道新幹線の高架下までの操業中の事業所を縦断する区間を廃止します。

8つ目の路線は、3・4・94号富士川駅東口線です。

当初に都市計画決定したのは今から約80年前の昭和18年で、最終決定は平成24年で、必要性再検証に基づき、岩淵小池下線の一部区間の廃止に伴い、当該路線の隅切りを廃止したことによるものです。

今回の変更内容は、一部区間の廃止に伴い、区域を変更します。

次に、廃止理由ですが、当該区間は、3・4・93号岩淵小池下線の廃止に伴い、接続する一部区間を、現道の市道岩淵小池下線との接続部に変更するものです。

路線全体の位置図です。

赤色で表示する部分の約20メートルを廃止し、変更後の延長は、未整備の約230メートルとなります。

廃止区間の拡大図です。

茶色で表示しております現道の市道岩淵小池下線との交差部から、都市計画道路の岩淵小池下線までの赤色で表示する区間を廃止します。

こちらが、手続きを進める廃止区間を反映させた整備状況図です。合計約3.3キロメートルの区間が未整備箇所から減ることとなります。

最後に、「4. 都市計画変更のスケジュール」としまして、今後の予定についてご説明いたします。

まず、県決定案件のスケジュールについてです。

本日は、ピンク色の部分の富士市都市計画審議会です。

審議会での審議終わると、11月上旬に本審議会の意見を回答します。

その後、12月19日に予定される静岡県都市計画審議会で審議された後、年明けの1月以降に都市計画変更の告示を予定しております。

続いて、市決定案件のスケジュールです。

本日の富士市都市計画審議会を終えると、都市計画法第19条に基づく県知事協議を経て、都市計画変更の告示を行います。

告示日は、県決定案件と同日付で行う予定です。

なお、今後の予定につきましては、市のウェブサイトにて随時お知らせいたします。

私からの説明は以上となります。

よろしく願いいたします。

ありがとうございました。

それでは、委員の皆様からご質問、ご意見等ありましたらお願いいたします。いかかでしょうか。

昨年からの委員の方は、もう説明は受けられているか思います。今回は都市計画変更に向けてということでございます。

多くが60年から80年近く道路ができないような状況ですが、今後、費用対効果が乏しいということで、これがなくなると沿道の方は自由に建築が出来るようになることとなります。

大山会長

よろしいでしょうか。そうしましたら、これは審議案件ですのでお諮りいたします。

審第1号 岳南広域都市計画道路3・4・18号元吉原中里線の変更について、審第2号 岳南広域都市計画道路3・4・23号十兵衛宮島線ほか6路線の変更について、原案どおりとすることにご異議がないことと思われませんが、原案どおりとすることにご異議ありませんか。

《異議なしの声あり》

ご異議ありませんので、原案どおりといたします。

続きまして、次第5、報告案件です。いずれも今後、検討をしていかなければならない案件であります。

本日は3件の報告案件がございます。

1件目の第三次富士市都市計画マスタープランの策定についてと、2件目の富士市集約・連携型都市づくり推進戦略の改定について、まとめて事務局からご説明をお願いします。

都市計画課
石川

都市計画課の石川です。よろしくお願ひいたします。

それでは、報告案件の1つ目、第三次富士市都市計画マスタープランの策定についてです。着座にて失礼いたします。

本市では、概ね20年後の将来を見据えた都市づくりのプランである都市計画マスタープランを平成16年に初めて策定し、平成26年には、策定後10年が経過したことやその間に人口が減少局面に入ったことなどから、2度目のマスタープランを策定いたしました。

その後、SDGsの達成、デジタル社会の実現、脱炭素社会の形成、新型コロナウイルスの感染拡大への対応など、改めて近年の社会動向の変化に対応した今後の都市づくりの方向性を示す必要があります。令和3年度から3か年かけ、マスタープランの策定に取り組んでおります。

昨年7月の都市計画審議会におきましては、都市計画マスタープランの策定方針についてご説明させていただきましたが、現在、全体構想までのとりまとめが概ね出来てきましたので、ご報告をさせていただきます。

それでは、資料1により説明を進めさせていただきますが、全体のボリュームもありますので、ポイントを絞ってご説明させていただきます。

1枚おめくりいただき、目次をお願いいたします。

構成は現行プランと同様の全5章を考えております。現在、素案として作成している部分は、黒文字の序章、第1章の富士市の現状、都市づくりの課題及び方向性、第2章の全体構想までです。

グレーの第3章から参考資料についても、現在作成作業を進めております。

それでは、2ページ、3ページをお願いいたします。

序章の「計画策定にあたって」です。

「1 都市計画マスタープランとは」では、本マスタープランの位置付けや役割についてまとめております。

「1-2 求められる役割」では都市計画マスタープランの役割として主な3つを整理しております。

1つ目が長期的な都市づくりの考え方の明確化、2つ目が都市計画の決定・変更の際の根拠、3つ目が都市づくりの担い手のガイドラインとなります。

「1-3 目標年次」です。

目標年次は、基本的な考え方である都市づくりの基本理念・目標及び将来の都市の骨格を概ね20年後の令和27年、西暦2045年とし、取組の方針である都市づくりの基本方針を令和17年、西暦2035年とします。

3ページに移りまして、「1-4 富士市都市計画マスタープランの位置付け」です。

本マスタープランは、静岡県が策定する「岳南広域都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、また、本市が策定する「総合計画」や「国土利用計画」といった上位計画に即すとともに、農業、交通、環境などの関連する他分野の計画と整合・連携を図って策定しています。

また、「富士市集約・連携型都市づくり推進戦略」を、本マスタープランの具体・具現化版として、平成31年3月に定めておりますが、こちらも現在改定中であり、2つ目の報告案件として、この後、ご説明させていただきます。

「1-5 富士市都市計画マスタープランの構成」についてです。

先ほど、目次でもご説明させていただきましたが、本プランは、序章から第5章までの構成であり、全体構想のほか、地域やまちな

かに特化した構想がございます。

このため、様々な方々のご意見を伺う必要があり、多様な策定体制を組織し、策定作業を進めております。

ここで少し、策定体制についてご説明させていただきます。本日配布しました、「資料1 補足説明資料」をお願いいたします。

上段は策定体制についてまとめております。策定体制のイメージをご覧ください。

公募市民や学識経験者、各種団体の代表で構成する「市民懇話会」及び市役所の関係課で構成する「庁内検討委員会」においては、計画全体について検討し、ご意見をいただきます。

図の左側、商店街関係者や関係団体の代表などで構成する「まちなか懇話会」は、富士駅周辺地区と吉原中央駅・吉原本町駅周辺地区の2地区で組織し、主にまちなかまちづくり構想について検討します。

図の右側、地区まちづくり協議会や町内会連合会の代表などで構成する「地域別懇話会」は、市内の26地区を6ブロックに分け組織し、主に地域別構想を検討します。

また、事務局では市民への意向調査や、ウェブサイトを使った情報公開、説明会などから意見をいただくとともに、庁外関係機関との協議、調整を行い、各種意見を反映した計画案をとりまとめます。

そして、イメージ図、左上の都市計画審議会において、本日は報告を行い、ご意見をいただく場ではありますが、最終的には本会に付議を行い、答申をいただくものとなります。

下段に移りまして、これまでの会議開催状況等についてです。

本プランは、令和3年度から検討作業を進めておりまして、これまでに市民懇話会2回、地域別懇話会を6ブロックで各1回、まちなか懇話会を2地区合同で1回、庁内検討委員会を4回開催しています。

それでは、資料1にお戻りいただきまして、4ページ、5ページをお願いいたします。

「2 策定の背景とポイント」です。

右側のページ、「2-2 富士市を取り巻く社会・経済情勢の変化」では、コンパクト・プラス・ネットワークの推進、災害の激甚化・頻発化に対応した国土の強靱化、6ページに移りまして、SDGsの達成、カーボンニュートラルの実現、新型コロナがもたらすニューノーマルへの対応、8ページに移りまして、高速交通ネット

ワークの発達、デジタル社会の進展について整理しておりました、こうした昨今の社会動向の変化に改めて対応したプランの策定を進めております。

10ページをお願いいたします。

「第1章 富士市の現状、都市づくりの課題及び方向性」です。

「1 課題抽出の体系」では、下段の図で体系を示しておりますが、富士市を取り巻く社会・経済情勢の変化を踏まえ、富士市の現状として、本市の現状データや意向調査の結果を整理し、そこから、課題の抽出を行っております。

11ページをお願いいたします。

「2 富士市の現状」です。

「2-1 富士市の様態」において、(1)では、人口や世帯数等を整理しております。

人口は減少傾向にあり、少子高齢化の傾向が今後も進むことが予測されております。

12ページをお願いいたします。

「(2) 産業」においては、工業系の製造品出荷額の推移、下段では、商業系の商品販売額の推移等を示しております。また、13ページで、小売店舗の出店・撤退状況と観光交流客数の推移をまとめております。

14ページをお願いいたします。

「(3) 土地利用」です。

表示している地図は、土地利用の分類に応じて色分けをした土地利用現況図です。本市の都市計画区域における土地利用は、自然的土地利用が約62.3%、都市的土地利用が約37.7%です。

続きまして、15ページは、D I Dと言われる人口集中地区について示しております。

D I Dは一定の人口密度以上の区域が設定されるため、これにより、市街地の経年的な拡散・集約の傾向が分かります。

16ページをお願いいたします。

「(4) 都市交通」では、都市計画道路の改良済延長の県内主要都市比較のほか、公共交通の利用者数の推移等を示しております。

17ページに移りまして、「(5) 都市環境」においては、都市計画公園の供用面積の県内主要都市の比較と温室効果ガス排出量

の推移を示しております。

18ページをお願いいたします。

「(6) 都市防災」です。

こちらでは、市域の災害に関する情報をまとめており、図では土砂災害警戒区域や洪水浸水想定区域等を重ねた図を示しております。

19ページに移りまして、上段の「(7) 都市景観」では、本市の景観に関する取組を、また、「(8) 財政」では本市の歳入と歳出の過去10年の実績、今後10年の予測をとりまとめ、それぞれ示しております。

20ページをお願いいたします。

「2-2 都市づくりに関する市民の意向」についてです。

富士市在住の男女3,000人を対象に令和3年の10月から11月にかけて、調査を行いました。

23ページまでで、その結果をまとめており、住みやすさや継続居住意向、また、将来望む富士市の姿や今後特に重要な取組等の調査の結果をまとめております。

24ページをお願いいたします。

「3 都市づくりの課題」です。

本市の現状等を踏まえまして、今回設定する都市づくりの目標に繋がる6つの課題を抽出いたしました。

課題の抽出には、現行プランの都市づくりの目標の「定住」、「交流」、「産業」及び「環境」の視点を基本としました。

また、「定住」の視点につきましては、人口減少や少子高齢化が進む中、今後も重要な視点として、更に掘り下げて検討する必要があると考えます。

このような中、人が地域に長く住み続けるための要因として、今後も定住に資する居住環境の追求が必要であること、また、コンパクト・プラス・ネットワークの推進に資する移動環境の充実が必要であること、そして、近年の自然災害の激甚化・頻発化に備えた都市づくりが必要であること、こうしたことを踏まえまして、本プランの策定においては、「定住」の視点を、さらに「居住」、「移動」、「安全」の視点に細分化し、設定することといたしました。

そして、この6つの視点から課題を設定いたしました。

26ページをお願いいたします。

「4 都市づくりの方向性」です。

本市では、平成26年に策定した現行マスタープランにおいて、人口増加時代の「つくる・ふやす」考え方から人口減少を前提とした「いかす・まもる」考え方に軸足を移し、都市づくりの方向性を「持続可能なまちづくり」と決めました。

このような中、都市を取り巻く社会・経済情勢は大きく変化してきており、特に、リニア中央新幹線や新たな高速道路等の広域交通ネットワークの発達は、東京圏から大阪圏までが一体となった世界最大のスーパーメガリージョンという広域経済圏を形成することとなり、全国規模でこれまでにない新たな「対流」が生まれつつあります。

そのため、本市では、新たな「対流」を新たな「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」と捉え、個性を磨き、都市としての価値や魅力を高めることで、その対流を積極的に呼び込み、「暮らしたくなる」「働きたくなる」「訪れたくなる」「投資したくなる」都市として多くの人に選ばれる都市づくりを進めます。

以上のことから、都市づくりの方向性を「個性を磨く 持続可能な都市づくり」と決めます。

30ページをお願いいたします。

「第2章 全体構想」、「1 全体構想のねらい・構成」です。

全体構想は、近年の社会・経済情勢に加え、本市の現状や市民意向などから導かれた課題・方向性を踏まえ、今後の都市づくりの考え方を全市的・長期的な観点で定めたものです。

将来の本市の都市づくりの考え方について段階的に示しており、概念的な考え方から具体的な考え方へと移行していくよう構成しております。

31ページに移りまして、「2 都市づくりの基本理念」です。

基本理念であるため、現行プランから大きな変更はございませんが、本市の総合計画の目指す都市像である「富士山とともにかがやく未来をひらくまち」と整合が図れるよう、現行の「富士山のふもと 誰もが住みたい・住み続けたいと思えるまちづくり」を、「富士山とともに輝き 誰もが住みたい・住み続けたいと思える都市づくり」に変更し、設定しております。

また、本ページの下段では、SDGsとの関係性を記載しております。

32ページをお願いいたします。

「3 都市づくりの目標」です。

基本理念の実現に向けて、課題で整理した「居住」、「移動」、「安全」、「交流」、「産業」及び「環境」の6つの視点から、都市づくりの目標を設定いたします。

居住の視点では、「誰もが快適・便利に生活できる都市」、移動の視点では、「多様な交通手段により移動しやすい都市」、安全の視点では、「強さとしなやかさを備えた安全な都市」、交流の視点では「活発な交流が創出される都市」、産業の視点では、「多彩な産業が持続的に発展する都市」、環境の視点では、「自然環境を守り継承する脱炭素の都市」と設定し、これに応じた都市づくりを進めていきます。

33ページに移ります。

「4 将来の都市の骨格」です。

基本理念に基づく目標の達成に向けた基本的な土地利用のあり方や、主要な都市機能の配置・連携のあり方を、将来の都市の骨格として設定します。

下の図では、将来の都市の骨格の体系を示しております。エリア・拠点・軸から構成する骨格の考え方は、現行プランと変わっておりません。詳細は、次ページ以降で説明いたします。

34ページをお願いいたします。

「4-1 都市の骨格形成の考え方」です。

本市では、これまで「富士山の恵みを活かした、集約・連携型のまちづくり」を都市の骨格形成の考え方として、諸施策に取り組んでまいりましたが、本市が有するストックや地域資源を有効活用しながら、一層都市機能の集約と質の向上を図ることは必要不可欠であることから、これまでの「集約・連携型の都市づくり」の考え方は変わりません。

本市では、全国各地で沸き起こる「対流」を的確に呼び込むとともに、魅力ある都市空間の形成や安全で便利な移動環境の創出に加え、生活の快適性や利便性を一層高めるためのデジタル技術の活用等に取り組み、これまで以上に「集約・連携型の都市づくり」を確固たるものにしていきます。

こうしたことから、都市の骨格形成の考え方を、「集約・連携型の都市づくり～富士山の恵みを活かした魅力的な都市空間と安全で便利な移動環境～」と設定いたします。

また、35ページは、将来都市構造図です。

土地の基本的な使い方や都市機能の集積・連携の在り方など、将来の都市の骨格となる要素を将来都市構造として設定しております。

次ページ以降では、将来都市構造図を構成する各要素の詳細を説明していきます。

37ページをお願いいたします。

「(1) エリア」は、土地利用の最も基本的な考え方です。こちらは、上位計画となる国土利用計画(富士市計画)の地域区分の考え方を踏まえ、設定しています。

38ページをお願いいたします。

「(2) 拠点」は、都市機能配置の考え方です。

まず、拠点における現行プランからの大きな変更点といたしましては、上位計画である、岳南広域都市計画区域の整備・開発及び保全の方針において、新富士駅周辺の位置づけが変更されたため、新たな対流を呼び込む「広域都市交流拠点」として、新富士駅周辺の位置付けを変更しました。

続いて、「まちなか」ですが、中心市街地を含む一団の市街地として、現行プランと同様に広域都市交流拠点と都市生活交流拠点を含む中心的市街地に設定します。

また、地域生活の中心地として、現行プランの富士見台、広見、入山瀬駅周辺に加え、富士川駅周辺、吉原駅周辺、岳南富士岡駅を追加いたしました。

39ページに移りまして、「(3) 軸」です。

全国的な「ヒト・モノ・カネ・情報の流れ」を積極的に呼び込むための軸として、新たに「対流促進軸」を追加いたしました。

対流促進軸は、新東名高速道路、国道1号、東海道新幹線などを位置付けています。

40ページをお願いいたします。

上から2つ目の、「鉄道沿線まちづくり交流軸」は、今回、新たに追加いたしました。こちらは、観光資源として交流を促進する軸、また鉄道路線と沿線地域の連携により多様なまちづくりを促進する軸として、岳南鉄道線沿線に設定いたしました。

これらの設定に基づいて、35ページの将来都市構造図を作成しております。

4 1 ページをお願いいたします。

「5 都市づくりの基本方針」です。

都市づくりの基本方針は、今後の都市づくりを総合的・計画的に進めていくために、各種施策の実施に関する基本的な考え方を整理したものです。

土地利用、都市交通、都市環境、都市防災及び都市景観の5分野について、都市づくりの基本的な考え方を、整理しています。図は、都市づくりの基本方針の体系を示しております。

4 2 ページをお願いいたします。

ここからは、現行プランから変更した部分を中心に説明いたします。

「5-1 土地利用の基本方針」では、まず基本的な考え方を、原則として住居系・商業系の市街化区域は拡大せず、都市的土地利用と自然的土地利用が調和した、秩序ある土地利用誘導を推進、市街地では都市機能や居住機能を適切に誘導、土地利用制度の見直しやきめ細かなまちづくりによる、地区の特性に応じた良好な市街地環境の創出と設定しております。

これに基づき、市街化区域、市街化調整区域などの土地利用の基本方針を位置付けていますが、4 5 ページの(2)誘導区域では、立地適正化計画に基づく都市機能誘導区域と居住誘導区域に関する基本方針を新たに追加いたしました。

4 6 ページをお願いいたします。

四角の2つ目、「秩序ある都市的土地利用の実現」においては、産業用地や公共公益施設等の跡地、観光資源を活用した土地利用等の考え方を新たに整理しております。

4 7 ページをお願いいたします。

土地利用の基本方針図です。基本方針に基づき、主に用途や特性等を考慮し、まとめております。

4 9 ページをお願いいたします。

「5-2 都市交通の基本方針」です。

基本的な考え方を、過度に自動車に依存しない都市交通体系の構築、公共交通サービスの有機的な連携による、誰もが安全・安心・快適に利用できる環境の創出と新たな公共交通サービスの導入、道路等交通施設の整備、維持管理及び見直しの推進としております。

「（１）公共交通体系の基本方針」では、既存の公共交通である、鉄道とバスの運行や施設整備等の基本方針を設定するとともに、50ページをお願いいたします。

「ドア to ドアを実現するタクシー」を、本市における重要な公共交通機関として新たに位置づけております。

また、新たな公共交通施策として、コミュニティバスやデマンドタクシーに加え、MaaSや自動運転といった新たな公共交通サービスについても位置づけております。

「（２）道路交通体系の基本方針」です。こちらは、主に都市計画において決定する都市計画道路の整備や維持管理、見直しに関する方針です。

このほか、自転車・歩行者空間の整備方針などを整理しております。

53ページをお願いいたします。

こちらが、都市交通の基本方針に基づき、とりまとめた基本方針図となります。現行プランからは、特にデマンドタクシーの導入が進み、緑色の「地域特性に応じた公共交通サービスの提供」というエリアが増加しております。

55ページをお願いいたします。

「5-3 都市環境の基本方針」です。

基本的な考え方を、豊かな水・緑の保全と活用による自然環境と調和・共生した都市環境の維持・創出、公園の整備、維持管理及び見直しの推進、安全・安心で快適な生活環境の創出、地球にやさしい脱炭素・資源循環型都市の形成としております。

「（１）水・緑の環境整備とネットワーク化」では、都市の骨格となる自然環境の保全と管理や公園施設の長寿命化、都市計画公園の整備方針の見直しについてまとめております。

57ページをお願いいたします。

「（２）良好な市街地環境の創出」では、年々増加傾向にある空き家対策について新たに位置づけております。

また、「（３）資源循環型社会の形成と脱炭素化の促進」では、新たに脱炭素型都市の形成、新エネルギーの活用、公共施設などのZEB化の推進等を位置づけております。

59ページをお願いいたします。

都市環境の基本方針図です。骨格的な自然環境や都市公園、また水と緑の拠点など都市環境で整理した基本方針をまとめております。

続きまして、61ページをお願いいたします。

「5-4 都市防災の基本方針」です。

昨今の激甚化、頻発化する大規模自然災害の発生等を踏まえ、基本的な考え方を防災と減災の観点からの災害に強い都市づくり、事前復興を通じた、市民・事業者・行政の意識の共有化としております。

「(1) 防災施設整備の基本方針」では、風水害に対する備えにおいて新たに土砂等の盛土や浸水被害の防止軽減に対する方針を整理しております。

63ページをお願いいたします。

「(3) 市民や事業者との協働による事前復興等の取組に関する基本方針」では、発災後、迅速かつ着実に復興まちづくりを進めることができるよう、平成27年度に策定した富士市事前都市復興計画の見直し等を位置付けております。

65ページをお願いいたします。

都市防災の基本方針図です。令和2年度に「富士市国土強靱化地域計画」を策定したことから、都市計画マスタープランと関連性の高い主要な取組を抜粋し、盛り込んでおります。

続きまして、67ページをお願いいたします。

「5-5 都市景観の基本方針」です。

基本的な考え方を、富士山の眺望を守り、活かす、本市の魅力を高める総合的な景観形成の取組推進としております。

「(1) まちのシンボルとなる景観の保全または形成」では、市街地等の眺望景観の保全・形成や富士市の顔となる景観の形成等について、方針を位置付けております。

68ページをお願いいたします。

「(2) 魅力的なまち並み景観の形成」です。

丸の4つ目、地域の景観と調和した屋外広告物の誘導では、景観形成型広告整備地区で定めた基準による、屋外広告物の適正な誘導などを新たに示しております。

71ページをお願いいたします。

都市景観の基本方針図です。富士市景観計画に基づく景観重要公共施設や、地区計画に基づく景観形成型広告整備地区等を盛り込んでおります。

ここまでが、現在作成中の第三次富士市都市計画マスタープランの全体構想の素案となります。

続きまして、資料2をお願いいたします。

「富士市集約・連携型都市づくり推進戦略の改定」について、ご説明いたします。

まず初めに、「背景／目的」についてです。

本市では、「富士市都市計画マスタープラン」を平成26年に策定した後、平成31年3月に集約・連携型都市づくりの一層の推進を図るため、マスタープランの具現化版となる「富士市集約・連携型都市づくり推進戦略」を策定しました。

本戦略では、概ね5年ごとに成果を検証し、見直しを行うとともに、近年、激甚化・頻発化する自然災害への対応を図るため、令和2年6月に作成を義務付けられた「防災指針」を立地適正化計画に新たに盛り込むことなどを含めた改定を行います。

改定時期は、現在策定作業中である都市計画マスタープランと合わせ、令和6年3月を予定しております。

それでは、資料中段の図をご覧ください。

「富士市集約・連携型都市づくり推進戦略」は、主に市街化区域における土地利用計画の制度である「立地適正化計画」と「市街化調整区域の土地利用方針」の2本立てで構成しており、今回は両計画の改定を行います。

その下にお示しする図が、現行の立地適正化計画の区域図になります。

市街化区域の中に、病院や金融機関など都市の居住者の利便のために必要な施設を誘導する区域として、赤で示した都市機能誘導区域と、その区域を囲むように設定した居住を誘導するオレンジ色の居住誘導区域を設定しています。

本市では、新富士駅、富士駅、吉原本町駅までの拠点を繋ぐ「まちなか」と、富士川駅や入山瀬駅、広見商店街周辺、富士見台団地などの地域生活拠点を都市機能誘導区域と設定しており、それらの拠点を公共交通で結ぶことで、コンパクト・プラス・ネットワークの都市構造を形成して、人口減少時代でも一定の人口密度を確保す

ることで暮らしの質を維持することを目的とした「集約・連携型の都市づくり」を進めています。

続きまして、それぞれの計画ごとの主な見直しの内容についてご説明いたします。

右側のページをお願いいたします。

まず、「立地適正化計画の見直し」についてです。

1つ目に、先ほどご説明した区域の見直しを行います。

令和2年度に実施した国勢調査の結果や、公共交通や生活利便施設の配置状況等を整理し、必要に応じて見直しを行います。

2つ目に、防災指針の位置付けです。

都市と災害ハザードの情報を重ね合わせるにより災害リスクを分析し、防災・減災まちづくりに向けた課題を抽出します。

また、その課題を解決するため、規制等によるリスクの回避と災害リスクを低減するために必要な取組の方針を定めます。

3つ目は、誘導施策・数値目標の設定です。現行計画の数値目標の達成状況などから、現計画の進捗評価のほか、各種施策の進捗状況や防災指針の設定等を踏まえて検討し、必要に応じて修正を行います。

次に、「市街化調整区域の土地利用方針の見直し」についてです。

1つ目に、地区計画適用候補地区の検討です。

現戦略で設定した選定方法や類型の考え方を基本に、上位計画の改定状況等を踏まえ、本市の産業振興に資する地域等について検討します。

2つ目に、地区計画策定ガイドラインの見直しです。

計画策定以降、中野交差点周辺地区や浮島地区、大北（北松野）地区などの候補地区において実施した説明会や勉強会における意見や要望、本市の実情や企業ニーズに即した産業用地の確保のあり方等を踏まえ、必要に応じてガイドラインの見直しを行います。

以上が見直しの内容となります。

最後に、今後のスケジュールについてご説明します。

現在、人口動向や土地利用、公共交通等の現状分析や防災指針の作成に向けた災害ハザードの分析・整理を行っております。これから年度末にかけて、各誘導区域の検証とともに、防災・減災まちづくりに向けた課題の整理や取組方針を検討していきます。

都市計画課
石川

また、市街化調整区域の土地利用方針につきましては、適用候補地区の検討などの作業を進めていきます。

令和5年度に入りましては、引き続き作業を進め、パブリックコメントを経て、年度末の策定を予定しております。今後も、作業の節目でご報告させていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

駆け足での説明となりましたが、説明は以上になります。

大山会長

ありがとうございました。

「都市計画マスタープラン」と「集約・連携型都市づくり」については、来年度の末に都市計画審議会の付議にかかるということで、その時までには、検討して意見をいただくということになると思います。

今日の段階では第2章まで、集約・連携型都市づくりについては、まだこれから内容をといった状況とのことでした。

今日時点で、説明があった内容で、ご質疑、ご意見等がございましたら、お願いいたします。いかがでしょうか。

はい、井出晴美委員、お願いします。

井出(晴)委員

中身の質問ではないのですが、35ページ、将来都市構造図についてになります。

他の部分は、方針図がそれぞれの説明の後ろにきていてすごく見やすいのですが、この図をここに置いてもらうとその後の説明を見る時に、こちらを見たり前を見たりとすごく見にくく感じます。

「5 都市づくりの基本方針」の前にこの図を置いていただいた方が説明を見ながら見る時に見やすいかと思います。細かい意見で申し訳ありません。何か意味があれば別ですけれど、検討をお願いできればと思います。

都市計画課
廣瀬

35ページの将来都市構造図の位置を変更して後ろにもってきたらどうかということにつきましては、今後検討させていただきます。

大山会長

井出委員、よろしいでしょうか。

ありがとうございます。

他の図は、後ろにきていますが、この部分だけ前に来ているということで見にくいということです。また事務局で検討していただければと思います。よろしく申し上げます。

他にはいかかでしょうか。
はい、山下委員、お願いします。

山下委員

50ページ、新たな公共交通施策のところ、「富士駅と新富士駅の連携を強化する利便性の高い公共交通軸を形成するため、自動運転技術等…」とありますけれども、以前、ここの強化をするために、試行運転をして試験的にワンコインを行ったと思います。

その結果、外からの利用は少ないということでやめています。

ここに書かれているのは、観光客ということではなくて、普段の生活者の足として利便性の高い公共交通軸を形成するという考えの下に、また新たに考えるということでしょうか。

大山会長

事務局から、ご説明をお願いします。

都市計画課
野毛課長

恐らくワンコインタクシーを実験的に導入したことだと思います。

率直に申し上げて、なかなか費用対効果が見込まれなかったということで、新富士富士駅間を対象にするのではなくて、富士駅、そして、新富士駅、あと吉原中央駅、そしてまちなかを循環する「ぐるっと富士」という形で、今現在はバスということで運行しております。今後もこの運行につきましては、継続してまいりたいと考えております。新富士駅・富士駅間の連携強化ということは、新富士駅が開駅した経緯も含めまして本市に与えられた大きな宿題だと認識しております。

実は、県の都市交通マスタープランの中でも、新富士駅・富士駅間については連携強化を図っていくということで、自動運転についても考えられるような取組ということでうたわれております。

そういった中で、自動運転というのは時速19キロメートルまでしか出せないとか、グリーンスローモビリティみたいな扱いだということで、市民の皆様や観光客の方に対して、新富士駅・富士駅間という場所では、ニーズを満たす乗り物には、まだなっていないのかなと率直に思います。

ただ、自動運転はインパクトのある乗り物でありますので、今後検討していきたいと考えております。

大山会長

山下委員、よろしいでしょうか。ありがとうございました。
他にはいかがでしょうか。

都市計画マスタープランはだいたい10年先を見据えてということですが、今後色々な新しい技術が入ってくると、まだど

うなMaaSとか、ICTとか、タクシーとかは、どちらかという
と鉄道やお客、多岐部分がありますけれども、これを総合的に
総合的な関連させるような交通システムが今後出てきそうな気がし
ます。例えば、バスとタクシーと連携させたり、必ずしも公共側で
全部やるのではなくて、民間企業とうまく合わせたりというころ
が、段々と思考として出てくるのではないかと思います。

もしかしたら、少し工夫して新しい技術を記載しておくというの
もいいのかなど、山下委員の意見を聞いて感じました。

ただ、はっきりしてこないとなかなかここに書き込めないのかも
しれません。

それではよろしいでしょうか。

皆さんのお手元には概要版もありますので、見比べていただいて
また次回ご意見を頂ければと思います。

戦略のほうも現行のものをお配りしておりますので、こちらも次
回よろしく願いいたします。

それでは、続いて、報告案件3件目の富士市都市計画公園見直し
ガイドラインの策定について、みどりの課からご説明をお願いしま
す。

みどりの課
村上

みどりの課の村上と申します。

私からは、令和3年、4年度の2か年をかけて策定を進めており
ます「富士市都市計画公園見直しガイドライン（案）」について、
中間報告いたします。

お手元の資料3をご覧ください。

1ページをお願いいたします。

本ガイドラインは、都市計画公園の見直しの必要性や検証の方法
等について示した全5章から成る本編と、参考資料や用語集などを
掲載した資料編により構成しておりますが、本日は第5章、ページ
では18ページまでの内容について、報告いたします。

2ページをお願いいたします。

本ガイドラインの位置付けであります。公園、緑地には下のイラ
ストに示すように、レクリエーション、防災、環境保全、景観形成
の役割があります。これらの機能を十分に果たすよう、都市計画に
定め、これまで整備を進めてまいりましたが、現状を見ますと長期
にわたる未着手区域が見られます。社会情勢が大きく変化する中、

都市計画公園の見直しの必要性は高く、その方向性を設定するにあたり、見直しの手順や検証方法を定めるものが本ガイドラインであります。

3 ページをお願いいたします。

第1章では、都市計画公園の概念について説明しております。都市計画公園は、都市の健全な発展と機能的な都市活動を確保することを目的に、都市計画法に基づきあらかじめ位置や区域などを定めた公園や緑地のことです。

4 ページをお願いいたします。

第2章では都市計画公園の現状と見直しの必要性について整理しております。本市では、73箇所を計画決定しておりますが、このうち34箇所が、未着手・未完成の都市計画公園です。本ガイドラインでは、都市計画区域の全域が未着手のものを「未着手都市計画公園」、一部が未着手のものを「未完都市計画公園」と定義しており、未着手・未完成の公園34箇所のうち32箇所が都市計画決定後40年以上経過しております。

また、本ガイドラインによる見直しの対象は、未着手・未完成の公園34箇所から、整備率80%を超えるものと広域公園、合計7箇所を除く27箇所としております。未着手・未完成の都市計画公園34箇所の一覧を5ページに、見直し対象となる27箇所の位置を6ページに掲載しております。

次に7ページ、8ページになりますが、社会経済情勢の変化としまして、人口、土地利用、財政について整理しております。人口減少と少子高齢化が進むことで、今後の財政は厳しさを増すことが予想され、公園整備に充てられる投資的経費の減少、既存施設等に係る維持管理費の増大が見込まれており、都市計画公園を取り巻く情勢は変化しております。

続く9ページ、10ページでは、国の指針や県・市の上位計画について整理しておりますが、国は「都市計画運用指針」の中で、公園・緑地についても、都市の将来像の見直しに対応することの必要性を示しております。また、「緑とオープンスペース政策の方向性」において、ストック効果を高めること、都市公園を一層柔軟に使いこなすこと等を今後の政策において重視すべき観点としております。

11ページですが、「富士市緑の基本計画」の策定にあたり、平

成 26 年に実施した市民アンケートでは、新たな公園を整備するよりも、既存の公園の質の向上を望む回答が最も多い結果となりました。以上のような社会経済情勢の変化、国の指針や上位計画、市民ニーズを踏まえ、未着手・未完成の都市計画公園は、都市の将来像や必要性、公園整備の実現性などを考慮し、客観的かつ合理的な検証に基づく見直しを進める必要があります。

12 ページ、13 ページをお願いいたします。

第 3 章では、見直しの進め方を示しております。

はじめに、12 ページに示す 4 つの視点を見てまいります。

「① 立地する地域のために公園が担う基本的機能を踏まえた見直し」では、長期的なまちづくりの方向性を踏まえ、公園の持つ基本的機能が適切に発揮されることに着目してまいります。

「② 公園が立地する地域の現状を的確に捉えた見直し」では、計画区域にかかる災害リスクを考慮した整備の可能性や、周辺の土地利用、施設分布などを踏まえた既存ストックの活用など、地域の現状を捉え、見直しに繋げてまいります。

「③ 公園整備の実現性に配慮した見直し」では、計画する区域内の土地利用や、他の都市施設の配置状況を踏まえ、事業の実現性を考慮してまいります。

「④ 市民の意向を踏まえた見直し」では、対象公園の個別調査を行い、見直しにあっては、市民の意向把握と合意形成を図り、進めてまいります。

これらの視点に立ち検証を進めるため、13 ページに示すフローを設定しております。検証 1、検証 2 では対象公園の必要性について、続く検証 3、検証 4 では実現性について見てまいります。4 つの検証により「現決定の維持（案）」、「見直し候補（案）」に分類し、その後、個別調査などを経て、最終的に現決定を維持するか、変更・廃止をするか、方向性を設定いたします。

次に、各検証を見てまいりますので、14 ページをお願いいたします。

第 4 章では、各検証方法について整理をしております。

検証 1 「目指す将来都市像との整合」では、表に記載しました市及び県の上位計画に即すことを検証します。これらの計画に即すものは、将来のまちづくりとの整合性があり、必要性が明確であるとして、現決定の維持（案）とし、該当しない場合は、次の検証へ進みます。

15ページの検証2「基本的な役割と既存ストック活用」では、公園に求められる役割に着目し、日常的に利用される、比較的規模の小さな身近な「住区基幹公園」と、規模の大きな「都市基幹公園、風致公園、緑地」に分けて検証を進めます。

住区基幹公園につきましては、他の公園の配置などを確認し、レクリエーションと防災の役割として必要性があるか、また周辺で機能の代替ができるのか検証し、必要性、代替性ともに該当する場合は次の検証へ、どちらか1つでも該当しない場合は見直し候補（案）とします。

都市基幹公園につきましては、レクリエーション、防災に加えて、環境保全、景観形成の役割としての必要性を検証し、いずれかに該当する場合は次の検証へ、全て該当しない場合は見直し候補（案）とします。

16ページをお願いいたします。検証3「災害リスク」では、先ほどまでの検証で必要性があるとされた公園を対象に、災害による危険性を検証します。表の項目に示す各区域につきまして、都市計画公園及びその公園の誘致圏域内に当該区域が存在するか検証し、いずれかに該当する場合は、災害リスクが高いという評価で、見直し候補（案）とします。全て該当しない場合は、次の検証へ進みます。

17ページをお願いいたします。検証4「他の都市施設や地形地物などの状況変化」では、他の都市施設や、都市計画公園区域内における土地利用の状況、地形地物の有無から整備の実現性を検証します。他の都市施設との重複状況や整備済みの公共施設があるか、未着手区域内に整備上の支障となる傾斜地形があるか、未着手区域に占める宅地の割合が50%以上であるか検証し、いずれかに該当する場合は、整備の実現性が低いという評価で、見直し候補（案）とし、全て該当しない場合は、現決定の維持（案）とします。

ここまでの4つの検証方法であり、現決定の維持（案）、見直し候補（案）に分類されますが、その後の流れについて、18ページをお願いいたします。

検証の結果により見直し候補（案）となったものは、個別調査を進め、現決定の維持、変更、廃止のいずれかの方向性を定めます。

変更、廃止の方向性となりました都市計画公園は、説明会などを通じ、関係者や地域住民との合意形成を図り、すみやかに都市計画の変更に向けて、手続きを進めてまいります。

みどりの課
村上

次のページからは資料編となりますので、私からの説明は以上となります。

よろしく願いいたします。

大山会長

ありがとうございました。

それでは、委員の皆様から質疑、ご意見がございましたら、お願いいたします。

それでは、私の方から、一つよろしいでしょうか。

先ほどの道路と同じように、公園もガイドラインを策定して、今後廃止をするということですので、都市計画決定に至るまでの過程を透明にするということでガイドラインがあると思います。2ページ、「見直しガイドラインとは」という説明のところに、将来像を含めた公園や緑地のあり方が書いてあること、それともう一つ、11ページ、市民アンケートの内容からは、今現在の公園の質の向上を望むというようなご意見もあるのですけれども、このガイドラインでは、ここを継続させる、やめるということ以外に、今ある公園の質の向上についてもこの中である程度示すのでしょうか。または、それは別途ということでしょうか。

みどりの課
村上

見直しに合わせた公園の再整備というお話が出ましたけれども、こちらの再整備については、別途事業がございます。既存公園をブラッシュアップしていくような事業となりますので、今回のガイドラインとは別の動きとなっております。

大山会長

分かりました。そうしますと、このガイドラインを市民に説明する際に、誤解のないように説明する必要があるかと思います。

あと、見直しの必要な公園が6ページにあります。既に完成している公園の区域図があると分かりやすいかと思います。

ここにはこれだけ公園があるんだと、今後、ここに計画する公園を検討するんだという事を地図上で示すといいのかなと思います。

みどりの課
村上

貴重なご意見ありがとうございます。まだ中間報告でございますので、地図の作り込みの中で、差し込みをするなど、わかりやすい資料作りを心掛けて参ります。

大山会長

よろしく願いいたします。

それと、もう一つ、ガイドラインの策定から次は都市計画の変更の付議になると思いますが、これも都市計画マスタープランと同じ、来年度末あたりに予定しているのでしょうか。

みどりの課
村上

まだ、具体的なスケジュールについては、はっきりと申しあげられないところがございます。今年度末のガイドライン策定を目指しまして、策定された後には、ガイドラインに基づく検証を順次進めていくということで考えております。

大山会長

分かりました。ガイドラインについては、最終的に決定した段階で、またこの都市計画審議会でご報告があるということによろしいのでしょうか。

みどりの課
村上

はい、今年度末の都市計画審議会でご報告させていただきます。

大山会長

分かりました。他にいかがでしょうか。
はい、藁科委員、お願いします。

藁科委員

最終的には、この見直しのガイドラインを策定して、都市計画公園の廃止や変更を目指しているわけですね。

今、予算的には公園の整備は本当に少しのお金しかつかないといった情勢ですので、目標年度みたいなものができればいいと思うのですが、いかがでしょうか。

みどりの課
勝亦課長

今後の細かいスケジュールということですが、今年度にガイドラインを完成しまして、来年度から個別の公園について検証を進めていきます。その中で、手続きを進めていくような形で考えております。

今、公園整備の方は、先程のお話の中にもありましたとおり、事業費のかかる整備が難しい状況となっております。また先程、大山会長からありましたとおり、だいぶ古い公園がある中で、再整備も早く進めていかなければいけないというところもございますので、廃止や変更の方向性を早めに出すような形を取りたいと思っております。

また、再整備とのバランスを取りながら、廃止や変更について、うまく考えていきたいと思っております。

藁科委員

是非、思い切った見直しをして、計画を廃止する公園はどんどん進めていただいて、やっぱりそこに住んでいる人たちに、いろいろ規制がかかっている、迷惑な部分がありますので、なるべく思いき

って計画を廃止するといった方向に踏み込んでいただきたいと思います。

大山会長

藁科委員、よろしいでしょうか。ありがとうございます。
他にはよろしいでしょうか。

これもまた、今年度の末に報告があると思いますので、ご覧いただいて、もしアイデアがあればその時に色々のご意見を頂ければと思います。

都市計画マスタープランについても、公園についても、市民の方々の懇話会をすごく丁寧にやられていて、進め方としてはすごくいいと、他の市町村と比較してもそう思います。

例えば、公園について、そんなに使われていない公園もあると思います。そういったところを市が管理を全部受けるというよりも、うまく利用者からお金を取るとか、使う自由度をあげるとか、市民の方々のアイデアを入れ込むとか、そういったことによって公園をすごく活性化しているところが、最近全国で事例がたくさん出てきています。

したがって、進め方で市民の方を巻き込むということがすごく大事で、計画策定とかこういう計画の見直しの中で、市民の方々に色々気付いてもらって、「それだったら私はこういう風に使ってみよう」とか、そういう人を発掘するというかですね、火をつけるというか、そういったことがとても大事かと思います。

なかなか、追いかけれられない時代ですので、都市計画マスタープラン等のハードに関わる部分で市民の方に協力してもらうことが、重要な時代になってくるのかと思います。

引き続き、これらの計画づくりの方をよろしく願いいたします。

それでは、これで全ての審議案件と報告案件を終了しましたので、進行を事務局にお戻しします。

事務局

ありがとうございました。

次第6、その他といたしまして、次回の審議会開催予定をお知らせいたします。

次回の審議会は、年が明けまして令和5年1月25日水曜日の開催となります。

開催通知等につきましては、改めてご連絡差し上げます。

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。

事務局

委員の皆様、長時間にわたり誠にありがとうございました。

(午後 3 時 5 0 分 閉会)