

山梨県都市計画審議会 第6回マスタープラン委員会 会議録

1 日時 平成30年12月18日(火) 14:00~16:00

2 場所 山梨県防災新館 302 会議室

3 出席者(敬称略)

(委員) 【都市計画審議会委員(学識経験者)】

佐々木 邦明 委員

丹沢 良治 委員

若狭 美穂子 委員

【専門委員】

北村 眞一 委員

谷口 守 委員

村上 暁信 委員

清水 知佳 委員

加藤 義人 委員

(事務局)(都市計画課)

課長 樋口 有恒

総括課長補佐 清水 邦浩

まちづくり推進企画監 伊良原 仁

課長補佐 武藤 直仁

課長補佐 雨宮 康治

副主幹 星野 雄一

主査 渡辺 祥平

主任 望月 幸一

(セントラルコンサルタント株式会社)

小坂 知義

丸山 翔大

4 傍聴者の数 16人

5 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

- ・ 目指すべき県土構造の検討（広域圏域都市構造）
- ・ 産業拠点候補地
- ・ 主要な都市計画の決定の方針および今後の都市計画の進め方
- ・ 山梨県都市計画マスタープランの全体構成

(3) その他

(4) 閉会

6 議事の概要

別紙会議録による。

山梨県都市計画審議会 第6回マスタープラン委員会 会議録

司会

開始時間よりも早いです。清水委員からは、少し遅れるとの連絡をいただいておりますので、始めさせていただきます。

ただ今より、山梨県都市計画審議会、第6回マスタープラン委員会を開催させていただきます。年の瀬の何かとお忙しい中、マスタープラン委員会にご出席していただきまして、誠にありがとうございます。

私は、本日の司会進行を務めさせていただきます。県土整備部都市計画課の清水でございます。どうぞよろしくお願いたします。着席させていただきます。

初めに、議事に入る前に、ご報告をさせていただきます。荻野委員、刑部委員及び中井委員におかれましては、本日都合により、出席できないとの連絡をいただいております。ご了解をお願いいたします。

それでは早速、議事に入りたくと存じます。

山梨県都市計画審議会委員会設置要綱で、会議は委員長が議長となると定められております。議事の進行につきましては、佐々木委員長をお願いしたいと存じます。佐々木委員長、よろしくお願いたします。

委員長

そうしましたら早速ですが、議事の進行を務めさせていただきたいと思っております。

本日は、第6回のマスタープラン委員会ということで、議事については、お手元の次第に記されています。この順序に従って議論していきたいと思っております。

また今日の会議、大体4時までということ聞いております。多少早く始まりましたので、おおむね4時までということで、進行させていただきます。よろしくお願いいたします。

議事につきましては、まず事務局から、本日の資料について、まとめて説明をいただき、終わりましたら、皆様から意見をいただきます。最終的に皆様から、個別にまた意見を伺いたいと考えておりますので、よろしくお願いたします。

そうしましたら、早速ですが、議事の資料の説明を、事務局からお願いしたいと思います。よろしくお願いたします。

事務局

～資料説明～

委員長

ありがとうございました。ただ今、資料2点を説明してもらいました。これまで議論してきた内容と、幾つかは今日初めてというようなものでした。まず簡単に質問等ありましたら受けます。特に質問がなければ、質問も含めて、意見等をいただければと思っております。

どなたからでも結構なので、説明いただいた内容について、質問や意見ありましたら、お願いしたいと思います。

A 委員

全体的に非常に整理されて、わかりやすくなってきたと思います。ここを修正してください、という大きな意見はありませんが、少し用語の統一など、これは質問になるのかもしれませんが、少し細かい点について、確認させてもらえればと思います。

まず一つは、産業立地の拠点、候補一覧表の参考資料1の一覧表の中で、分析結果のオレンジで残っているところ、例えば、ナンバーの55番、笛吹市境川地区があります。これは新規なのか、拡大なのかという分類があり、「拡大」となっていますが、横を見ていくと、拡大分は「ゼロ」となっている。他にも拡大と書いておきながら、拡大分がゼロなのは55番、76番、81番、83番、84番にあります。これは既存工業団地の中で拡大するという趣旨なのか、書かれている拡大という言葉と、それから拡大分、実際はゼロというところの対応関係が少し分からなかった。

あと、産業立地拠点候補の関連で、用語の統一についてです。資料2 産業拠点候補地の例えば4ページで、産業拠点候補地の分析・抽出という大きなタイトルの中で、産業拠点の考え方がありますが、「産業拠点」という言葉と「産業拠点候補地」という言葉、あとは、5ページのところの「分析対象地区」という言葉と、3つぐらい言葉が出てくる。例えば、先ほど参考資料1は、恐らく「分析対象地区一覧表」と言ったほうが良いかなとか。

結局、出てくる言葉としては、「産業拠点候補地」が最終的に出てきますが、「産業拠点」という言い方がごく一部出てくるので、その言葉を残しておくのかなど、そういうことも含めて、すぐに答えなくても結構なので、最終バージョンで整理してもらえたらいいのではないかと思います。

委員長

ありがとうございます。幾つか、用語を含めて質問と意見がありました。ありがとうございます。

事務局

A先生、ありがとうございます。

まず参考資料1のところですが、88番の富士河口湖町の勝山から上が、新たな場所となります。地区名のすぐ隣に現状ということで、新規、それから拡大という表示があり、「拡大」というのは、既に工業団地があり、そこを広げることがを意味します。重点促進区域というのがこの実現性の欄にあります。ここに○がついているところについては、新規・拡大も含めて、企業立地・支援課に、既に面積を提示しているため、数値が入っている形になります。この○がなくて、具体的な取り組みをしている、先ほどの55番の笛吹市境川地区各農工団地周辺については、既に農政サイド等と打合せをはじめているところとなります。しかし、拡大分の面積がまだ決まって

いないというところもあり、ゼロという数字が入っています。ここについては、今回、概ねの面積でも良いので入れておいたほうが良かったのかなと考えています。拡大する場所が「0」表示となっているのは、このためです。なお、重点促進区域については、それぞれ拡大分が数値として入っております。

「産業拠点候補地」と「産業拠点」という言葉の使い方については、今後整理したいと思いますが、やはり、先生に言われたように、市町村の取り組みもあるので、「産業拠点候補地」とするのが良いと考えます。

委員長 その他、よろしいでしょうか。

B委員 質問ですが、資料2の3ページです。

産業拠点候補地の分析抽出で、青い四角の中の2つ目の項目の2行目に、「また、中央自動車道や中部横断自動車道等、本県を取り巻く高速交通体系の充実を活かし、物資の誘導の円滑・効率化を図る物流施設の誘致を進めていく」とあり、その下の項目で、「このため」と受けていますが、1行目の終わりから、「本県の基幹産業である製造業や、高速交通体系の交通を生かした流通業を集積していく。」とあります。上で「物流施設の誘致」とあって、下は「流通業を集積していく」とあり、この記述で合っているのかお尋ねします。これが1点目です。

それから、資料3の12ページです。交通施設の方針の改定内容のところ、緑の四角の中の2つ目です。リニア駅を中心とした観光交流ネットワークの形成ということでお尋ねします。リニア駅と甲府駅を結ぶ相互アクセスの強化については、明示的に触れられていない気がしますが、他で述べられていれば教えていただきたい。と言いますのは、都市構造図の中に、甲府の広域拠点とリニアの広域・交流拠点が青い矢印で結ばれておりまして、これを意図する記述があったほうがいい気がします。現在の記述だと、リニア駅と甲府駅を中心に、県内の拠点や観光地を結ぶという趣旨だと思うので、リニア駅と甲府駅の相互アクセスを強めるということは、読み取れないような気がします。ここは記述が必要だと思いますが、いかがでしょうか。以上、2点です。

委員長 2点ほどご質問、ご意見いただきましたがいかがでしょうか。

事務局 まず、物流施設、流通業という言葉の羅列ですが、物流拠点のようなイメージを考えています。再度、用語の整理をして、イメージが伝わるような表現にしたいと考えています。

資料3のリニア駅を中心とした観光交流ネットワークの形成ですが、当然リニア駅と甲府駅というのを結ぶ取り組みもあります。今回、リニア活用基本構想、それからリニア環境未来都市整備方針等

の取組みから、リニア駅と甲府駅を中心とした表現としましたが、確かにこれだと、先ほどの構造図を説明するような内容として、不足しているかもしれませんので、再検討していきたいと考えます。

委員長

よろしいでしょうか。

関連して、私も1点質問があります。先ほど、産業拠点候補地の物流施設の誘致と、流通業の集積、これは県の計画に記載があるということですか。

事務局

皆さんお手元の参考資料3をご覧ください。先ほど説明を省いてしまいましたが、「やまなし未来ものづくり推進計画」では、地域経済を牽引する事業として、①から⑩まで記載があります。特に①から④が、本県において力を入れている分野であり、そのほとんどが製造業関係となります。

物流については、本日資料がございませんが、これとまた違った形で山梨県物流施設誘致連絡会議等の取組みを行うこととしており、これはダイナミックやまなし総合計画に位置付けられております。

委員長

ありがとうございます。

その他、いかがでしょうか。

C委員

産業拠点の10ページです。最終的には、5つの指標すべてに該当する地区というので0、1に分けているが、それはどうだろうかという感じがある。例えばランク分けにして、可能性があるようなところも準拠点みたいな考え方はどうですか。

委員長

産業拠点について、ご質問ですがどうでしょうか。

事務局

先ほどの分析資料の参考資料1を見てもらっても、特に分析に差が出るのは、「拠点性」という大きさのところとなります。分析では、運用指針などで一段の土地利用として書かれている20ヘクタールという数字を使いました。しかし、中には、例えば、63番の上野原インター周辺19.8ヘクタール、72番の市川三郷町、大塚工業団地の19.9ヘクタール。こういったところもありますので、その辺は、おおむね20とするのか。また、「アクセス性」では、例えば、新たな重点促進区域になっている8番、9番の富士吉田市の地区は、インターから近いけれども、周辺に幹線道路がないため分析結果で○がつかない。こういった場所は公共交通との連携を強めていくような方針があれば、分析結果でも○にすることも、考えられる。C先生が言われたように、こうした弱いところを補強し、拠点を形成していくという考え方はあると思うので、検討したいと思う。

委員長

よろしいでしょうか。その他はいかがでしょうか。

D 委員

C 先生がご指摘された19.8ヘクタールは気になっていました。まだ変わる可能性があるということなら、優先順位や、ランクづけのような形で示せるといいですね。それから拠点の選定の時にもあったと思いますが、もう少し柔軟性をもった形でやりとりができるような表示ができるといいと思いました。

前回の産業拠点のところでも少し話をしましたが、先ほどの19.8ヘクタールと、その上の62番、63番ですが、右の参考指標で、今ある企業数というのは結構多いですよ。27とか43もある。今回、分析結果で○がついていませんが、企業数が多いとこれがどうしていくのかが少し気になります。新規で拠点をつくって、そっちに趨勢がいつてしまうと、今あるところが逆に衰退してしまうといった危険性がないでしょうか。この状況で○を出してしまうことに、怖さがあるような気がしました。ご検討いただければと思います。

それからもう一つ。この拠点を決めるときに、基準値の以上、以下とか、それから重点促進区域に入っているかどうか、これは大変重要な点かとは思いますが、こういうように判断したフローがどこかにありましたよね。

事務局

7 ページです。

D 委員

今回、農地や森林が災害防止の機能を有しているという話を書いてもらい、大変良かったと思っております。同じようなことで、例えば、農地転用によって何十ヘクタールも産業用地が新規でつくられてしまうことが心配です。農地を転用しても大丈夫なのかというのを検討してもらえそうな注意書きがあるといいと思いました。この7ページのフローに、他の土地利用との関係や整合性をとるといった記述がなかったのでご検討いただければと思います。

あと1番の資料は、農地から森林に関して、かなり突っ込んだ記述を入れていただき、とてもうれしく思います。特に9ページで森林に戻してくるところを準備したいと入れていただいたのは、かなり踏み込んだ記述ではないかと思えます。

一方で、8ページの土地利用断面図の森林共生地域と農林共生地域ですが、前の案だと別の枠、別の色で記載してありました。今回、オーバーラップさせて、ゾーンを被せるというやり方は非常にうまいというか、両方の観点で考えなければいけないし、さらに農地が減っていくというところに対しても柔軟にカバーしています。そういう意味では、「被せている」ということには非常に強い意味があると思います。もし、被せているのであれば、市街地と農業共生地域も被せるというわけにはいかないですか。検討いただければと思います。市街地の中でも立地適正化計画で流動していく部分というのがあり、それ以外のところは、やはり土地利用としては戻すことはないと思いますが、農業との共生というのをより深く考える局面が

増えてくると思います。完全に市街地というゾーンと、農業共生地域というゾーンが分断されるわけではなく、そこが被っているみたいにできると、非常にいいのではないかと思いましたが、これはまたご検討いただければと思います。

それから最後、3番の資料の13ページです。下水道・河川・その他の都市施設、これは現行マスタープランの内容を踏襲するというお話でした。以前の委員会の資料に、下水道を維持管理するコストの話があったと思います。その話を加筆して、これからコストをどのように負担していくのかを考え、計画に反映させる必要があるということを書いていただければと思います。

それから、もう一つ。18ページの広域連携と調整による土地利用コントロール、これも大変大事な点だと思います。立地適正化計画での広域調整というのは、どこら辺を想定していますか。線引きと非線引きが隣接しているところでの問題、それを広域調整しなければいけないというのは、イメージが一般化されていると思います。あるいは、商圈に関する広域調整みたいな話がありますが、立地適正化計画にかかわる広域連携というのは、どういうことを念頭に置いていますか。

委員長

ご意見とご質問いただいた、それぞれの点につきまして、ご回答お願いいたします。

事務局

色々ご意見等いただきまして、ありがとうございます。

まず、最後の立地適正化計画の関係ですが、これは国にも話をした内容となりますが、今回、山梨県都市計画マスタープランの中で、地区拠点という日常生活に密着した都市機能を誘導していく場所を県が広域的な見地から横並び感をもって分析し、その結果をもとに市町村との調整を行い、都市構造の中で位置づけを明らかにしたところがあります。こういった場所を市町村が都市機能誘導区域として、検討していただくことで、立地適正化計画の作成に係る広域調整を図る事を考えております。

それから、同じく資料3で、下水道の話が先生から出ましたが、私の説明不足で申しわけありません。13ページの下水道の整備の基本方針ところに下水道の見直しという項目があります。現行の内容は、人口減少等の社会情勢の変化から、費用対効果が低下していること、また厳しい財政状況により整備に相当な年月がかかることなどを考慮し、地域住民への説明責任を十分果たす中で、例えば、下水道事業以外の手法により、公衆衛生の向上など、公共用水域の水質の保全を図るような、都市計画下水道の変更についても必要に応じ検討することとしております。ここにこれまでのコストの話等を書き込んで、素案でまとめていきたいと思っております。

それと、資料の1の農地の話です。8ページ、それから6ページというところで、以前は、引き出し線を引いて説明書きを加えていましたが、今回、色々と検討した結果、農地と森林の重なりで里山の状況を表現しました。

先生から、農業共生地域と市街地の重なりのお話が出ましたが、この市街地というのは、市街化区域と用途地域を対象としております。市街地を拡大して行く方針は無いため、農業共生地域が市街地に伸びてくるイメージとなります。用途指定されたところを農業的な土地利用にしていくということになると、前から先生に言われている都市として縮退するところをどうするかという課題に行き着く訳ですが、それも踏まえると、そこに農業共生地域が伸びてくるような表現をどのように考えていくのか、ぜひ意見を聞かせてもらいたいと思います。

同じように、資料2の産業拠点の7ページのフローです。確かに、一団の土地利用があるところを産業拠点として表示するので、当然、都市のインフラ整備の話は当然出てくると思います。しかし一方には、先生が言われるような、防災の面からも適切な農地転用、土地利用の転換が図れるよう、留意点等を整理して書かせてもらえればと思います。

あと、産業拠点の一覧表にあります、先ほどのランクづけの話は、柔軟性を持てるように考えていきたいと思います。

先ほどの、農業共生と市街地の重なる部分だけ、先生にご意見いただければと思います。

D委員

市街化区域と用途地域ですよ。そうすると、市街地が農地に戻るというわけではなく、空き地の管理のような話になってきますね。それらは市街地の記述の中で展開されているから、空き地等の有効利用とか、広場利用とか、緑地としての利用といった文言になってきますので、そこを農地という感じでもないのだから先程の発言は撤回します。

事務局

今後とも、都市として縮退する部分の課題は考えていかなければならないと思います。

D委員

広域調整の「広域」に関しては、県のほうで拠点を一回出されたということは、大変重要だと思います。今回出した拠点をネットワーク化する。ネットワーク化する観点から、拠点の機能をより適切に発揮させるために、文言を詳しくしてもらったほうが良いかと回答を伺って思いました。

事務局

最後のネットワークの話ですが、実は、佐々木委員長にもご尽力いただいている、山梨県バス交通ネットワーク再生計画の中で地域バス路線の検討会という取組みを県内6圏域にわたって行っており

ます。前日も出席して、都市のほうでも集約していく拠点、地区拠点を今後、マスタープランで明示していきますので、これと連携するバス路線をぜひ検討してもらいたいということで、国、県、市町村、そして民間の事業者等、集まる中で話をして参りました。マスタープランの素案等できれば、今年度もバス路線検討会に行き、拠点とバスネットワークの連携等について話をしたいと考えております。

委員長

よろしいでしょうか。そのほか、いかがでしょうか。

E 委員

まず資料1の9ページですが、「今後の森林として管理することが適当であると認められる土地については、森林とするなどして、森林としての適切な整備・保全を図る」とあります。この「適当である」と認められるボーダーラインというのは、各市町村で決めるのか、それとも県のほうで統一して決めていくのかという質問が1つ目です。あと、先ほどD先生が言ったことと重なるかもしれないが、参考資料1の候補地をみると、用途地域の欄のところで結構市街化調整区域や白地地域、もしくは都市計画区域外というところが多いです。そのとなりの欄で、企業立地の重点促進区域であるとか、特定機能補強地区というように、市町村のほうで位置づけているということで、それぞれの市町村の方が準備されているとは思いますが、この全部の資料を通じて、例えば、無秩序な開発であるとか、災害についてのことが言われているが、この資料で候補地となっているところはハザードマップ内ではないのか。そういったチェックもした上で計画をしてもらいたいというように感じました。以上2点です。

委員長

ありがとうございます。ただいまご意見いただきました。

事務局

まず、資料1の9ページです。少し説明が足りなかったかもしれないので補足をします。今後森林として管理することが適当であると認められる土地ということで、一つは農政サイドのほうで、荒廃農地というものがあつた時に、農地として戻せるか、もしくは、非農地化していくかという2つの選び方があると思います。非農地化していくほうについて、その判断基準として一つとしては、既に森林の用を呈しているようなところは非農地化していくという考えがあるようです。農地から外れてしまうと、例えば、雑種地などになってしまうと、規制等がなくなってしまいます。このため農政サイドからすると、森林として適正に管理してもらいたいという考えがあります。森林・共生地域のところで、「現況が森林化している」とか、「今後森林として管理することが適当であると認められる」と記述があるのは、森林側としてもすべてを森林として再生するのは困難との考えがあるからです。非農地にあたっては、森林サイドの意

思も必要ということで、この部分については、農政と森林サイドが調整した中で対応してする、もちろん、所有者の意思というのが当然あるので、そこも入れながら、官と民で話をする中で決めていくという考え方で記述しております。

もう一つ、産業拠点はおっしゃるとおりで、先ほどの工業系の土地利用のところには、資料3の中に、防災面の配慮というのを書いておりますが、産業拠点については実際に場所が決まっています。この参考というところに、ハザードの関係を入れることも検討したいと思います。その上で評価のところに必要なものがあれば、加えたいと考えます。あと、白地地域とか調整区域が多いということですが、白地については、この参考の農工団地という、農工法で取り組んでいる工業団地等が多くみられます。都市として、用途地域を指定し誘導していく以外にも、このような手法で整備されたところがあることも理解してもらえればと考えています。

E 委員 森林自体が山梨の場合はすごく多いので、手が入らないところが多いのに、大丈夫かなと感じていたので質問させてもらった。また、白地地域の工場立地の状況などについては、良くわかりました。

委員長 そのほか、いかがでしょうか。

A 委員 かなり全体がまとまってきたと思います。それで、市民向けや住民向けにも、これから説明に入る時に、何が一番大事なのか、どれを見せれば一番わかりやすいのかということ、資料1の10ページ、11ページではないか。これが目指すべき都市構造です、というようにして見せるのかと思います。一番大事なものを全資料の中から選べと言われたら、この10ページ、11ページかなと思います。しかし、そうなった時に、10ページ、11ページだけで、住民にわかるようになっていないといけないと思っていて、この拠点が何なのかという凡例の説明が無い。例えば、今日の議論になった産業拠点候補地などというのは、産業拠点候補地の資料を読まないと、産業拠点候補地が何かわからないような状況である。それぞれの凡例が、この図だけを見てわかるようになっていないとまずいというように思っています。

その流れの中で、少し話しは戻りますが、先ほどC先生が指摘された点は、その通りだと思っていて、あともう少しで、産業拠点候補地になるのではないかと、というところこそ、産業拠点候補地と表記すべきではないかと思っております。ここに書かれている産業拠点候補地の中には、既に産業拠点である所、これから候補地になるかなという所の両方入っていると思っております。例えば、それを既にあるものは産業拠点と書けば、それは説明がなくても誰でもわかる用語です。産業拠点候補地のほうに説明を加えてあげるような、そういう整理の仕方になるのかと思っております。

シンプルに、ここで出た成果が住民にわかるように言葉が集約されていかないとまずいかなと思います。そこは少しエネルギーをかけたほうがいいと思っています。

あと、これはこの委員会に対するコメントではありませんが、参考資料3の産業拠点のやまなし未来ものづくり推進計画の中身で気になったことが2点あります。この促進区域はどこなのかということ参考資料3の地図で見ていたが、どこにも促進区域はここだということを書いていません。凡例を見ても書いていない。もう一度資料をよく見ると、左側の「促進区域」というところで、実は山梨県全域であるとしてあり、右側の図で、色が抜いてあるところを除外しているということなのかと思いました。その理解が違っていれば指摘を下さい。それと、もしそれが事実だとすれば、「すべて促進する」ということは、「すべて促進しない」ということと同じなので、この計画大丈夫ですか、というコメントになります。

あと一番下の計画期間のところに、計画同意の日から平成34年度末日までと書いてありますが、計画同意は得られたのか、という質問です。本委員会とは関係ないことですが、若干気になったのでコメントしました。

委員長 ありがとうございます。

事務局 まず資料1は、A先生が言われたように、拠点の機能分担や連携を私達も見せたいと考えています。やはり凡例の説明がないと伝わらないですね。先ほど言われたように、エネルギーをかけたいと考えます。

やまなし未来ものづくり推進計画については、計画同意は平成29年9月となっています。

A委員 （計画同意の作業は）終わっている？

事務局 終わっています。ただ、この時は、先ほど先生が言ったように、促進区域ということで、右の図の色がついたところを除いた全県域になっています。現在、重点促進区域という土地利用調整が必要な地区を含む区域について、企業立地・支援課と具体的な調整をしており、その結果と産業拠点が整合しているような形で整理をしているところがあります。今年度中には、その重点促進区域を明示することですので、さらに詳しい計画になっていくと思われれます。

委員長 よろしいでしょうか。そのほかいかがでしょうか。

F委員 一言お願いします。

人口減少社会になっていくということと、地方の税収が下がっているというのは全国一緒だと思っていますが、その中で、甲府など

見ていると、郊外に住宅地がどんどん増えて、郊外のショッピングセンターも随分増えてきていて、あれだけ過剰になって大丈夫なのかなど。それと相反して、スポンジ化というか、町中の空き家がどんどん増えている。ここに書いてある目指すべき県土構造の検討の1番ですが、「無秩序な市街地の拡散を抑制する」と簡単に書いてあるが、実は抑制されていない。もっと強い文言で、もう絶対させないぐらいのものがないと変わらないのではないか。人口減少で税収も上がらない中で、割と呑気に行政が行われているような気がしています。出来れば何か、コンパクトシティになるためのアクセルを吹かしたような方向の文言が使えないかなど。「無秩序な市街地の拡散を抑制する」というのは昔から言っていることであって、実際に抑制されていない。スポンジ化も進み、段々と甲府の町中もひどくなっているということで、それを色々な法律も出てくるでしょうから、具体的にこのスポンジ化を止めるような文言があると、コンパクトシティに早くなっていくのかなと思います。そうしないと税金は無くなり、大変なことになるのではないかと気になります。そこから辺のところはどうですか。

委員長

事務局のほうでいかがでしょうか。

事務局

F先生、ありがとうございます。おっしゃるとおり、なかなかマスタープランに方針が示されていても、未だ郊外の開発が進んでいるような状況が、この委員会の中でも資料として示されているところです。今回のマスタープランについては、市町村に、新しい都市計画制度である立地適正化計画を作成し、どこに都市機能、居住を誘導していくかということに取り組んでもらいたいと思っています。その立地適正化計画の作成を支援できるよう、この委員会において地区拠点、いわゆる誘導していく区域はどういったところなのか、ということ、県が広域の見地から検討し、市町村と調整を図り決めましたので、今度の新しいマスタープランは、非常に実効性がある階層性をもった拠点を皆さんに示せると思います。市町村が立地適正化計画を作成することによって、先ほどは触れませんでした、都市再生特別措置法の改正で創設された、様々な諸制度も誘導区域の中で活用できることとなっております。まずは立地適正化計画を作成していただき、誘導区域を決定することにより、郊外の開発を抑えていただきたいと思います。こうした取組みにより、このマスタープランの実効性が、より高まると考えますので、説明会等でも伝えていきたいところです。

それから、このマスタープラン自身も、今までは策定したままのところがありました。今後は、先ほどのPDCAのサイクルを構築して、必要があればマイナーチェンジ等を行っていきけるような、実行力のあるマスタープランにしたいと考えております。皆さんからご尽力いただいた計画が実現できるよう、我々も努力をして参りま

す。また、表現など変え、伝える事をより強く記述することについて、素案の中でさらに検討していきたいと思います。

委員長

よろしいでしょうか。そのほか、いかがでしょうか。

C 委員

今、F 委員が言ったように、やはり都市のスポンジ化であるとか、人口減少とか、そういう問題があると思います。この資料でいくと、第3の14ページ。市街地開発事業の方針というところで、新市街地の開発というのがあり、その下の記載内容に「用途地域の指定のない区域となれば、新たな市街地の形成を目的とする市街地開発事業は、人口減少社会における市街地の拡散を抑制するために、原則として行わない」とある。ここで言う市街地開発事業というのは、民間の市街地開発やミニ開発など色々あるが、ここでいうのはどのような範囲を言っているのか。それと、白地の問題等については触れていないが、都市計画区域外の問題もあり、そのあたりを強く言うかどうかということと、実行性をどのように書くかなどなかなか難しいところもあるかと思う。市町村は、発展を望んでいるので、企業の立地、あるいは、住宅の開発をある程度希望しているところもある。今、地方創生で、人口増やせと言っている中で、住宅地を増やしたほうが、産業の区域を増やすよりも人口が増えるのが実情である。先ほどの調整の問題も含めて、どのように書くかというところで、例外規定のようなものや、どういう表現をしていくかというところが気になっているところ。私も正解を示すことは難しいが、この辺の表現をもう少し柔軟にしたほうがいいのかもわからない。

それと、10年先ぐらいまでは、人口はずっと減少するということなので、その人口減少を踏まえてここをどうするかというのは、やはり全国的な都市計画の問題だと思っている。これは回答というか、どのように考えるかも難しい問題なので、またゆっくり考えてもらえればと思っている。

それともう1つ、バスの件で、最近のニュースで、福岡市は、運転手不足のために幹線バスの本数を少し減らしている。人口減少問題というのが、色々なところに及んでいて、公共交通の問題にも飛び火している。例えばバスがこのような状況だそうだが、鉄道はどのような状況なのか。

例えば、イギリスへ行くと、鉄道員はインドの人が凄く多い。外国人を入れてきてやっているところは、昔からそんな感じ。移民の方をすごく入れてやっていたが、日本の場合の鉄道にしても、将来このまま維持されるのか、という前提が非常に難しいと思っている。これも答えはだせないが、暗黙の前提としては、今の状況が続くということだろう。将来はどうなるか、これも予測が難しいが、そういうことも考えて、多少含みを持たせた表現で交通の問題も考えるべきかもしれないが、そのあたりの表現は難しいかもしれない。

だけど、10年、20年経つと、相当大きな問題になってくるのではないかと、という気もするから、そのあたりは、計画に反映させるまでは書けないのかもしれないが、何か留意事項みたいなことをどこか入れておいてもいいのかという感じがしました。

委員長 何点かご意見ということですからけれども、よろしいですか。

事務局 確かに、先生がおっしゃるように様々な技術革新が進む中で、20年後を見ながら10年間の土地利用等を書くのがマスタープランになると思います。答えになるかわかりませんが、先ほどのマネジメントサイクルを回していくというところが重要なのかなと思います。円滑性とか、マスタープランの実行性、プランニングなので、そういったところがC先生の話聞く中で、重要なのかというところですね。そういったところを、今の時点だと感じていますので、素案の中で、どこまで反映できるのかわかりませんが、やはりマネジメントサイクルを重視してやっていくということを書き取り組んでいきたいと思っています。

委員長 P D C Aのところはそうですね。ビジョンと現実が乖離するところをP D C Aでマネジメントして、修正せざるを得ないということですね。

あとはいかががでしょうか。

F 委員 各市町村は、人口を増やしたいけれども増えていない。ここら辺のところは、具体的に10年後、20年後、30年後のその地域の人口はこうなりますというデータがあるわけで、どんなに家をつくっても、人が増えないということを知らしめることが、まず一つあると思います。それから、地方自治体の今後の税収についても、10年後、20年後、30年後はどうなるのか、そういうことを市町村に認識させないと、行政が立てた計画と現実が違う方向にいつてしまう。地方行政に対しての人口の変化を認識してもらうことと、地方自治体の予算がどうなっていくのかというデータもあるのではないかと思いますので、そこら辺を含めて、地方自治体に問題提起をしていかなければならないと思います。

委員長 いかががでしょうか。

事務局 やはり委員会の中でも、市町村が出していた人口ビジョンと社人研のデータを比較した資料を、見せたこともあります。D先生の話にもありましたが、財政状況も厳しい中、下水道事業どうするのか。償還でほとんど終わってしまうような話もあるので、都市計画マスタープランの全体構成の中では、近年の社会情勢、課題等のところで、強く書いていくということだと思います。また、説明会等の中

でも、そういったことを伝えていく必要があるのではないかと思います。

委員長

今、指摘をもらって私も気になっているところは、資料3の19ページで拠点の定例的指標例の話が書いてあるところですが、もう少しここに、例えば、税金や都市経営コストのようなものを指標にできるといいと思っています。経済の状況や産業等に応じて、税金というのは変わってくると思うので、本来の都市計画の範囲から外れるのかもしれないが、そういったところも含めて、きちんとPDCAという目標と、どのように都市計画から都市経営に関してアプローチができるかというところを検討いただければと思います。

その他にいかがでしょうか。

F委員

資料3の12ページの公共交通のことについて、先日報道に出ましたように、JRの特急の停車駅も、あずさについては甲府しか停車しませんというような発表もありました。特急の停車する駅というのが、とても少なくなるということで、この12ページには、リニア駅を中心とした観光交流ネットワークの形成とあるが、リニア駅ばかりでなく、甲府駅とリニア駅を中心として、それを地方の市町村等を結ぶ公共交通というのを充実させていかないと、色々な経済的な波及効果が限られるようになってしまう危険性があるかなと考えています。観光ばかりではなく、仕事で東京のほうに出張など、仕事の関係で行かなければならない人というのは多いと思う。これが甲府に一回出てから、また自分のところに戻ってこなくてはならないという場合も多々出てくると思うので、それも含めて、今後の交通機関の充実というのが必要になってくると思います。

やはり、山梨に今から鉄道を増やすというわけにはいかないのですが、このバス交通ネットワーク再生計画というのがとても重要になってくるんですが、バス交通を移動手段として選択するには、運賃が少し高過ぎるというような問題があるので、この金額の問題をこれからどうしていったらいいのか。そういうようなバスの交通が普通に通勤などで使えるような交通機関になっていくように、考えていかねばならないと感じています。

委員長

ご指摘いただいた点に対して、コメントがございましたらお願いします。

事務局

交通政策課のほうでも、やはりバス交通ネットワークの再生計画で、空白地帯を洗い出したり、そういったところに新しい路線の必要性を示したり、都市の拠点や交通結節点と連携して、どういったところを通ればいいのかという話をしております。それと合わせて、どうやってバスの利用促進をしていくかということを検討しております。そういった取り組みの中で、金額も含めてだと思えます。

が、バスの利用をしなければならないとかするべきだとか、そういう方向になっていくと良いと。甲府市なども最近取り組んでもらっているのですが、そういった機運が高まると良いのではないかと個人的には思っております。JRのほうもそうですが、観光という話もありますが生活面で特急がなくなってしまうと、非常に大変だなと考えています。ますます公共交通機関として、バス交通が大事なのではないかと。交通政策課にも、バスの利用促進の話は、よく話をしてみます。

委員長

私からもコメントですが、いわゆるバスの交通ネットワークが使いやすいような都市構造にするという話の一つあるのかなど。公共交通が使いやすい都市構造というのを考えるというのは、どこかに入れておいてもいいのかなと思います。やはり、立地適正化計画だとは思いますが、そういったことは、公共交通にも配慮しているという話は示すべきかと思えます。ご指摘のとおり、バスはちょっと高いというの、そもそも利用者が少ないから高いということになるので、それは都市構造的に公共交通が使いにくいという状況もあると思えます。拠点の連携といった話もありましたが、交通側のバス交通ネットワーク再生計画と都市計画側の立地適正化計画や地域公共交通網形成計画などと連携を図ってもらいたいと思えます。

その他によろしいでしょうか。

A委員

資料3の10ページのところで、リニア駅の防災対応ですが、個人的に、この委員会に入らせていただいた最初から、非常に気になっているところです。実は、前任地が岡山大学で、今回、西日本の洪水が起きた倉敷市の真備町の都市計画と、それと高梁川の治水計画の両方の委員をやっていました。あそこは、あと2年ぐらいすると、河川事業でバイパスの河川ができて、あんなことは起こらなかったんですが、時間的に間に合わなかった。なので、ああいうことをもう二度と起こしたくないと思い、そういう意味でのコメントです。幸いここはまだ市街化調整区域です。倉敷市の真備町は、最初から市街化区域で人が住んでいたのです。ただ、こちらは国土計画上、非常に重要なポイントになるということで、向こうは普通の住宅地だったということです。

そこで確認したいのは、笛吹川、釜無川はどちらも一級河川ですよ。ということは、県の管轄ではなくて、国が洪水防御、治水対応をしていると思えます。その際、県のことを理解した上で、リニア開業のタイミングに間に合うように治水対策をやってもらっているのか。地区計画など進んでしまって、タイミングが間に合わないような形で、また真備町のようなことが起こらないかなということも心配しています。本当に災害を起こさないという意味で、動きはどうだということの確認をしたいと思えます。

委員長 もしお分かりでしたらお願いします。

事務局 直轄河川のほうの整備が、リニアの計画に合っているかというところは確認できていません。

A 委員 それは、誰か確認する役がいないとだめだと思います。

事務局 はい。ただ、そのリニア駅周辺を流れる、同じく一級河川ですが、鎌田川と流川という河川があります。そこについては、山梨県管理の河川です。

A 委員 それが縦割りだと言っているのです。役所の人でなくても、どなたでもいいので、両方みる人がいないと意味がない。それぞれ縦割りでOKですとやっていると災害は起きるので、そこはどなたかが見るようにしないといけないということです。

事務局 明日にリニアの会議がある。リニア駅周辺のところをやっている、リニア環境未来都市の推進室がありますので、そちらにも確認をして、防災対策と、どのぐらいこちらの整備スケジュールと調整をしているかというのは確認していきたいと思う。

委員長 その他はいかがですか。

G 委員 地方分権のことで、1点、資料3の17ページですが、策定済みの「市町村都市計画決定に係る手続きガイドライン」を追記ということで、ガイドラインはここにありますか。

事務局 ここにはありません。

G 委員 そうですね。この地方分権でいろいろな権限が自治体に与えられており、住民の最も身近な行政として、主体が市町村にあるということをもうちょっと強調して書いてもらえれば良いと思います。

 手続きガイドラインを見ましたが、ガイドラインでは、自治を尊重した上で策定されており、十分な市町村と県の意見交換のプロセスが設けられているので、そこを書かないのはもったいないと思います。ガイドラインの分権に係るキーワード、自治体を主体とするとか、分権改革の趣旨に沿ったとか、自治のガイドラインの解釈については、自治体の意思を尊重していくとか。そういった文言があると、実際に細かい点で権限の対立が生じた時、その解釈や文言を踏まえて、解釈上の運用で、地方分権の趣旨に叶うようにすることができると思うので、その文言を工夫してもらえたらと思います。

 もう1点ですが、毎回どの委員も言われるのがバスの利用促進です。今回、担当課の方はいますか。

事務局

今はありません。

G 委員

そうですか。毎回そのことをどの委員も要請していると思いますが、なかなか話が進まないですね。

資料3の12ページのネットワーク再生計画ですが、もちろん利用者状況を資料として出してもらっていると思いますが、山梨県の職員の方々の利用状況というのは、調査しているのでしょうか。住民の皆さんに何うと、公務員の方は車を使っていて、何となく説得力に欠けるといふのがありますので、そこを含めて調査対象にすると、公務員の方がどのくらい使うのかといふのが、長い目でみて、私たち住民が使うことのインセンティブになっていくのかと思ふので、そこを調査対象にすることはできますか。

委員長

1点目については、記載の話ですね。2点目については、県職員の利用状況調査という話は、なかなか難しいのではと思いますが。

事務局

そうですね。まず1点目は、先生が言うように地方分権都市を考へてみると、黒い文字が多くて、赤いところが少ないので、単位にガイドラインを記述するのではなく、ガイドラインなどの記述をこの中に書き加えるように、工夫してみたいと思ひます。

バスのほうは、交通政策課にそういったデータがあるのかを確認しなければならぬと思ひます。企業単位とか大きな単位で使うと、ひょっとして変わってくるかもしれない。確認をしていきたいと思ひます。

委員長

おっしゃるとおり、交通政策課で、企業単位等でまとめて調査していることが幾つかあったと思ひます。それと都市計画課でもモビリティ・マネジメントの件で進めていると思ふので、そこを整理してもらふといふことでいいですか。時間になってまいりましたが、何かございませぬか。

B 委員

資料2の10ページに、産業拠点候補地の分析抽出をしていただいて、この結果が、資料1の10ページの構造図に載ってくるといふところは、とても意義深い検討をしてもらっていると思ひます。といふのは、2030年が計画目標なので、2030年に向けた日本経済は、1%内外の低成長が見込まれているわけですが、その中で山梨県は、リニアの開業とか高速道路の延伸といふことを背景に、産業機能を強化する好機を迎えるといふことになりませぬから、日本経済の平均成長率を上回る発展の可能性があるのでといふところに巡り合せていると思ひます。それを都市計画として受け皿を明示する、応援するといふ構造図が示されているといふ意味で意義があると思ひます。

その上で、10ページを見ていると、その新規取組地区と既存地区という抽出をしてもらっています。新規については、都市計画的に土地利用の転用が起きてくるので、様々な制度支援なり、規制なりをかける必要があるという意味で、きわめて直球的な意味合いがあると思います。一方既存というのは、既に工場の集積等があるところなので、ここを都計上どうマスタープランで位置づけるのか、方策を打つのかというところはすぐ思いつかない。一方資料3の5ページ一番下のところでは、既存工業団地等においては、機能維持をしていくという記載があるので、意味合いとしては、機能維持だということは分かります。

ただ、その意味合いをもうちょっと深く理解する必要があると思っています。恐らく既存工業団地というのは、I o T社会や、第4次産業革命などという産業革命期においては、今後、種々の転換が進む可能性がある拠点とも見ることができると。悲観的にみれば、衰退も含めて起きるかもしれません。そうすると、既存の拠点の中では、生産ラインの改築や、新たなラインの増築・拡張、あるいは工場として使われていたが、R & Dに転換するという機能転換とか、そういうことが起きる、あるいは、起こしたいという需要が起きる可能性があった時には、これを阻んでは維持できないということだと思うので、それを促していく手だてが、どう位置づけられるかというところが重要だと思います。それを含めた記述になっていくと、さらに充実するというのを思いました。具体的な提案ではなく、意見になります。

委員長

ありがとうございます。いかがですか。

事務局

おっしゃるとおり、既存のところについては、既に拠点となっているところであったり、集積しているところに丸をつけて位置を示したりと。当然、方針とすると維持していこうという考えはあるが、都市としてどのような手法でやっていくのかというのは当然あると思うので、ここは我々も少し足りないところかなと思っています。またちょっと素案の作成まで考えていきたいと思っているので、今後ともよろしくお願ひしたいと思っています。

委員長

そのほか、いかがでしょうか。おおむね時間が近づいております。そうしましたら、私からも、幾つか意見もありますが、まとめさせていただきます。

まず、私の質問というか、構成だけちょっと気になったところが1点あります。資料3と資料1のところの整合性というか、少し分かりにくいところがあります。資料1の5ページで、中西部・南部に限らないのですが、中西部・南部の農業・共生地域のところ、市街化調整区域や隣接する非線引き白地地域など開発圧力の高い農地ではこうしますというのがあるのですが、それが資料3の8ペー

ジで、また同じような話で少し違うニュアンスで書かれているところがあります。この辺の整合性は、一度確認したほうがいいのかと思います。この見出しの土地利用の方針も、たぶん見出しのつけ方が違っていると思うので、確認してもらったほうがいいのかと思います。

そうすると、皆さんのご意見をいただきまして、また修正というような話になると思います。特に産業拠点については、色々と段階的な評価が望ましいのではないかという、そういった方向で修正してもらおうということになると思います。また、いただいた意見は、実際のマスタープランを含めて、将来的に人口が大きく減っていくということや、そうは言っても、産業も含め税収というのは、必ずしも下がるというわけでもないところもある。そういったところをきちんとマネジメントできるような形、経済を発展させつつ、その人口減少の中で、そういったことがどうできるかというところにも、都市計画の県土づくりというのがかかってくると思うので、そういったところがクリアにわかることが望ましいと思います。

A委員からも指摘があった、最後は県民の方々にお知らせするということが、この先のスケジュールかと思っています。この計画はこういう目的で、どういうようなものかという説明だけでなく、このままでは県は縮退するので、どうやって発展させていくか。現実的になかなかコンパクトにまとまっていけないですとか、公共交通の利用者も相変わらず少なくなっているとか。ただ、実は公共交通の利用者は少し増えています。特にインバウンドにおいて、とある地域は8割がインバウンドの需要に公共交通が使われているという状況だから、そういう意味では、ちょっと増えています。そういった特殊要因を踏まえて、公共交通のところの現実なども理解しながら、今後計画をどうやって具体的に反映していくかは、住民説明会が非常に重要になってくると思います。そういったところに向けて、この資料の分かりやすいつくり方を少し考えてもらえるといいと思います。

C先生の指摘にあった、様々な郊外の開発ニーズがあるということに対して、どう答えられるかということも含め、検討してもらえれば、最終的な方針と進め方のPDCAのところに関わってくると思いますので、そういう中に少し記述があると望ましいと思います。そういったことによって、各市町村が立地適正化計画を作成するにあたって考えやすくなると思います。

そうすると、皆さんからいただいた意見を踏まえ、また少し修正ということになると思うので、本日は特に何を決めるということはありません。意見を踏まえ、ブラッシュアップを事務局でよろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございます。

司会

数多くの貴重なご意見、ご指摘をいただきました。どうもありがとうございます。本日のご意見・ご指摘を、今後、最終の作業になりますが、参考にさせていただきます。今後ともよろしく願いいたします。

なお、本日の議事録につきまして、後日、委員の皆様へ送付させていただきますので、お手数でございますが、内容の確認をよろしく願いいたします。また、次回、第7回のマスタープラン委員会でございますが、年明けの1月21日の開催を予定しておりますので、改めまして、また文書でご案内申し上げます。よろしく願いいたします。

最後に、そのほか、マスタープラン委員会に関する事で、ご意見、ご質問等ありますか。――よろしいですか。

それでは、以上をもちまして、第6回マスタープラン委員会を終了させていただきます。今年も1年間、大変お世話になりました。また来年も引き続き、ご支援、ご指導をよろしく願いいたします。

以上