

第1回 静岡市立地適正化計画変更アドバイザー会議

会議録

1. 日 時：令和5年2月27日（月） 16：00～17：30
2. 場 所：静岡市 葵消防署 7階講堂
3. 出席者：（委員）谷口会長、大沢委員、藁科委員、小幡委員、松下委員、三津山委員、
長谷川委員、中村委員、若月委員、望月委員、高野委員
（事務局）静岡市都市計画課 塩澤課長、田中係長、山西副主幹、鈴木主査
4. 傍聴者：0人
5. 議 題：（1）改定方針について
（2）防災指針について
（3）今回改定の区域検討について
6. 会議内容

1. 開会・あいさつ

事務局
（塩澤課長）

- ・ 静岡市は平成28年に都市計画マスタープランを策定し、まちづくりの方向をそれまでの成長・拡大から成熟・持続可能へと転換し、コンパクトプラスネットワークの集約連携型都市構造を目指している。
- ・ その実現に向け、平成31年には、主に「コンパクトなまちづくり」に係る立地適正化計画と、主に「ネットワークの再編」に係る地域公共交通網形成計画を策定している。
- ・ 今回の立地適正化計画の改定は、都市再生特別措置法に基づく、5年に1度の計画の評価・見直しにあたる。改定の主なポイントは、防災に関連するもので、本市では令和4年台風15号により甚大な被害を受けたこともあり、防災の考え方や対策を防災指針として計画に反映していきたいと考えている。
- ・ 本会議は、今回を含め3回行うこととなっており、委員の皆さまから様々な視点でご意見いただきながら、計画改定に取り組んでいきたい。

2. 委員紹介 （※省略）

3. 会長・副会長選出

- （*1 中村委員の推薦、各委員の賛成のもと、谷口委員を会長として選出）
- （*2 谷口会長の推薦、各委員の賛成のもと、加藤委員を副会長として選出）

谷口会長

- ・ 以前から縁あって、静岡市のコンパクトなまちづくりに、ご協力させていただいている。ここ 30 年程のデータでは、静岡市は他の都市に比して、自動車依存が高まっておらず、コンパクトなまちづくりに成功している事例と考えている。
- ・ 現計画策定時にご協力した経験を活かし、今回の計画改定でも皆さまと一緒に良い計画をつくるお手伝いをさせていただきたい。

4. 情報提供

(1) スケジュールについて (※事務局から説明、省略)

(2) 立地適正化計画について (※事務局から制度概要・現計画を説明、省略)

5-1. 議事① 改定方針について (資料1) (※事務局からの説明、省略)

(1) 指標等の分析

松下委員

- ・ 商工会議所が毎年実施している中心市街地の歩行者交通量調査をみると、コロナ禍前と比較して昨年は、静岡中心市街地は 9 割程度まで回復した一方、清水中心市街地は 6 割程度となっている。
- ・ 都市機能誘導や居住誘導の指標は概ね達成ということに異論ないが、街のにぎわいというところでは、商工会議所としてどうしていけばよいか悩んでいる。

小幡委員

- ・ 同じく都市機能誘導や居住誘導の指標そのものに異論はないが、誘導施設については、施設の内容が大切かと思う。例えば、誰もが使いやすいようにバリアフリーに気を使った施設となっているか等。

谷口会長

- ・ 指標全体としては、「まだ 5 年しか経っていないこと」、「評価指標は概ね目標どおり推移していること」等から、基本的には承認いただけたと思う。
- ・ 一方で、都市機能誘導の指標は、誘導施設があるかないかということでしかないため、もう少し他のデータも併せて確認し、注意していく必要があるという指摘があった。
- ・ 次回の委員会では、ご意見のあった、街中の人の流れ、主要な施設のバリアフリー化の情報など、事務局から情報提供いただきたい。

(2) 公共交通をベースにした利便性の高い市街地形成区域 (居住誘導区域) の検討

谷口会長

- ・ 本日欠席の加藤委員と福地委員から意見をいただいているようなので、ご紹介ください。

- 事務局
- ・ 加藤委員からは、「都市計画の観点からは、一度、居住誘導をする区域として設定した以上、市と公共交通事業者がともに連携して、居住誘導のためにバス路線を維持することが望ましい。一方、諸般の事情を考慮し、5年後の改定までは猶予期間とし、どのエリアの公共交通を維持するのか検討してはどうか」とご意見いただいている。
- 事務局
- ・ 福地委員からは、「幹線バス路線が減便傾向にあるのならコミュニティバスなどの代替策を検討すべきではないか。幹線バスがすべてではないはず」とご意見いただいている。
- 谷口会長
- ・ 他の委員からも、ご意見・質疑などいただければ。
- 若月委員
- ・ 静岡市のバス路線は、南北の本数は多いが、東西の本数は少ない。街中でも城東町周辺などバス路線がなくなってしまったエリアもある。既存のバス路線の維持に加え、コミュニティバス等を充実させて交通機関として努力いただきたいと思います。
- 谷口会長
- ・ 公共交通をどうしていくかという議論は、地域公共交通計画にも大きく関わるものと思うが、地域公共交通計画の改定予定はあるか。
- 事務局
- ・ 交通政策課が、来年度から計画改定を検討し、再来年度には公表予定と聞いている。立地適正化計画にも大きく関係するため、情報共有しながら進めていきたい。
- 中村委員
- ・ バス利用者が少ないことで、バス路線がなくなっていくと、高齢者はますます移動しにくい街となってしまう。また、今後、高齢化率40%を超えるような時代を迎えると、バスに乗ることすら難しい高齢者も増えてくるだろう。
 - ・ 都市全体として、そのような高齢者の方々をいかに助けていくのか、公共交通の中でどうしていくか議論してもらいたい。
- 谷口会長
- ・ 大変重要なご指摘で、おそらく福祉交通とセットで議論していかないと解決しない問題だと思う。

大沢委員

- ・ 立地適正化計画の改定は、地域公共交通計画とセットで議論すべき。また、利便性の高い市街地形成区域は、土地利用と公共交通の両方から考えていくべきだろう。
- ・ 計画策定から5年しか経過していないこともあり、区域設定の根拠とした「バスの運行本数が片道60本」を下回ったからといってすぐ居住誘導区域から外すのではなく、土地利用と公共交通の両方が連携し盛り上げていくという意味では「バス路線の維持を期待」するエリアとして据え置くのは一つの手法としてありだと思ふ。

望月委員

- ・ バス利用者が減っていることで、バスの便数が減っている現状を踏まえると、仮にコミュニティバスを運行させた際の利用見込みはどれくらいあるのだろうか。

谷口会長

- ・ コミュニティバスの利用見込みを示すことはなかなか難しい。コミュニティバスは税金で運行、路線バスは民間事業者が運行という違いがあり、その違いを考えながら検討する必要がある。
- ・ コミュニティバスを多くの人に利用してもらおうとすると、民間事業者と競合することとなり、バランス取りが難しい。

長谷川委員

- ・ 資料1P5には、減便の理由を「コロナ禍による影響が推測される」としているが、それは間違いないか。

藁科委員

- ・ 資料に示すとおり、バスの運行本数が全体的に減少しているという事実はある。
- ・ 減便の影響として、コロナ禍の影響は確かにある。現在、バス利用はコロナ禍前の8割程度まで回復しているものの、テレワークなどライフスタイルの変化もあり、コロナ禍前までは戻らないだろうと見込んでいる。
- ・ 減便の最大の理由は、運転手の確保の難しさである。現在の運転手人数では、現状のバス路線の維持が精一杯で、どこかを増便するためには、どこかで減便することとなる。
- ・ また2024年の労働基準法の改正で、バス運転手の労働時間が制限されることから、現在と同じ運転手人数を確保していたとしても、現状よりバス便数を減らさざるをえないと見込んでいる。この問題は全国的に問題となっており、企業努

力だけでは難しくなっている。

- ・ こうした将来を見据えると、居住誘導区域の設定根拠としている「バスの運行本数が片道 60 本」をそのままとすることが適しているのか疑問に思うところがある。路線バスに限らず、あらゆる交通を使って地域の足（交通）を維持していくこと等を地域公共交通計画のなかでも議論していくべきではないかと考えている。

小幡委員

- ・ 茨城県境町では、自動運転バスを導入していると聞いた。バス路線の維持は難しい問題だが、都市計画は少し長い期間で考えていくものと思うので、こうした技術の進展も視野にいれておいてはどうか。

谷口会長

- ・ 境町の取組は、私も関わっており、現時点ではとても費用がかかっている。将来的には、自動運転バス等も視野にいれるというのはそのとおりでしょう。
- ・ 資料 1 P 5 表の一番下に示した、今回追加する部分は、「当初策定時は」と書いてあるのがポイントと思う。60 本以上という設定を満たせなくなったエリアがあったからといって、55 本以上のエリアを新たに追加する、というわけではない。当初 60 本以上あったところは、まずは頑張りましょうという趣旨で書かれているのだろう。
- ・ これまでの議論をまとめると、公共交通の利便性をベースとした、利便性の高い市街地形成区域については、「当初、公共交通を維持し、居住を誘導していくとした以上、まずは頑張り」、「5 年後の改定までは猶予期間とし、どのエリアの公共交通の利便性を維持するのか検討する」、「公共交通の利便性維持にあたってはコミュニティバス等の代替手段についても考えていく」といったあたりかと思えます。
- ・ 事務局の方向性は概ね認めていただけたかと思いますが、いかがでしょうか。

各委員

- ・ 意義なし。

事務局

- ・ ありがとうございます。公共交通の現状について、少し補足すると、中山間地では地元運営のコミュニティバス、街中では定額乗り放題や相乗り型サービスを提供するタクシーを、社会実験として取り組んでいる。
- ・ これからの公共交通の利便性を確保していくために、こうした取組を広げることとも考えていきたい。

5-2. 議事② 防災指針について（資料2）

5-3. 議事③ 今回改定の区域検討について（資料3）

(1) 防災指針による変更

（* 1 議事 5-2、5-3 が関連するものなので一括で、質疑応答・意見交換）

（* 2 事務局からの説明、省略）

- 谷口会長
- ・ 議事①は審議事項だったが、議事②・③は意見を伺う事項という認識でよいか。
- 事務局
- ・ 議事②・③は内容を検討中のものもあるため、ご意見いただく事項としたい。
- 谷口会長
- ・ それでは、まずは防災指針に関連して、本日欠席の委員から意見をいただいているようなので、ご紹介ください。併せて、回答があればお答えください。
- 事務局
- ・ 議事②について、福地委員からは、「安倍川の河道掘削（浚渫工事）を行えば、浸水被害は軽減できるのではないか。河川管理者に要望すべき。」とご意見いただいている。
 - ・ これに対しては、資料2 P 4の全市的な取組と実施プログラムに、治水事業の推進をあげている。具体的には、国・県と連携して、安倍川河川整備計画に基づく、各種対策を行っている。要望については、国に対して行うこととなるが、行政から要望するか、地元から要望するか等、河川部局に相談しながら検討していきたい。
 - ・ また、加藤委員からは、「洪水・津波の浸水想定エリアでの対策を充実させることが重要である。具体的にどのような対策を考えるか、またどのように進めていくか等、もう少しイメージできるものを追加してはどうか」、「令和4年台風15号では甚大な被害が発生したものの、今回の結果だけで機械的に居住誘導区域を見直すのではなく、浸水の原因等も含め慎重に判断すべき」との2つの意見をいただいている。
 - ・ 1つめの洪水・津波の浸水想定エリアでの対策の充実については、資料3 P 4に示したような建物のピロティ化、土地の嵩上げ等の対策をどうやったら実現できるか検討したいと考えており、今後、検討の進め方などを示したい。
 - ・ 2つめの台風15号による居住誘導区域の見直しについては、我々も同じ考えで、これまでの浸水実績、浸水対策の可能性等を総合的に勘案しながら、河川部

局と協議していきたいと考えている。

谷口会長

- ・ 河川事業は、都市計画と扱う時間感覚が違う。安倍川のような大きな河川は、江戸時代から治水をどうするかずっと取り組んできている。いずれにせよ、対策をするには予算が必要なため、その規模にもよるだろう。
- ・ 静岡市では「利便性の高い市街地形成区域」と設定しているが、法で規定された居住誘導区域という名称からは、行政が居住を誘導しているエリアで災害が起きたと捉える方もいるので、リスクの伝え方や対策については注意していく必要があるだろう。

若月委員

- ・ 居住誘導区域で、災害リスクが高いところを除外するとのことだが、既にそのエリアには人が住み、まちができています。除外するにしても、住んでいる方の立場になり丁寧に説明し、理解していただく必要があるだろう。
- ・ 先日、静岡気分で、第4次総合計画の重点施策を確認したところ、防災は入っていませんでした。昨年の台風15号を踏まえると、防災の取組は静岡市の命題だと考えられ、今後の施策のなかでも重要視していただきたい。

谷口会長

- ・ 居住誘導区域から外れたからといって、そのエリアでの居住を認めないという政策ではないため、誤解がないようにしていただきたい。

大沢委員

- ・ 防災指針については、今回対象とするリスクが何かを示したほうがよい。レベル2の想定最大規模は概ね1,000年に1度となるが、レベル1の計画規模では概ね100年に1度など、頻度が異なる。河川施設整備は、計画規模で行っている。想定最大規模だけでなく、計画規模についても考えながら、どのエリアを居住誘導区域とするか考えていくべきだろう。
- ・ また、これは都市計画マスタープランでの検討になると思うが、災害リスクが高いために、居住誘導区域から除外したエリアをどう扱うかは考えていく必要がある。
- ・ 台風15号の被災エリアは、加藤先生の指摘のとおりと思う。台風15号がどれくらいの確率規模の降雨だったか、それに対し対策の可能性があるか等を検証したうえで、居住誘導区域からの除外を検討すべきだろう。

谷口会長

- ・ 大沢先生、加藤先生ともに、都市と防災の両方がわかる先生なので心強い。会

議の場以外でも相談して、計画づくりを進めていただければと思う。

- ・ 資料2 P 5 表の「浸水深による家屋倒壊への影響を示す明確な基準がない」は、もう少し丁寧な表現が必要だろう。引き続き情報を収集し、資料更新いただきたい。

(2) 制度運用に係る変更

谷口会長

- ・ 制度運用についても、加藤委員から意見をいただいているようなので、ご紹介ください。併せて、回答があればお答えください。

事務局

- ・ 加藤委員からは、「東静岡駅周辺の工業地域は、駅前で利便性の高いエリアであることを考えると、将来的な商業・住居系用途地域への変更を見据え、あるいはその変更を誘導する観点から、「利便性の高い市街地形成区域」のままとしておくことも一案である。一方、幹線道路沿いでひとつひとつの敷地が大きく、近年も物流倉庫等が立地しているとのことなので、現状を再確認して、方向を検討されてはどうか」とご意見いただいている。
- ・ この意見に対しては、東静岡駅周辺は利便性の高いエリアであるため、都市計画基礎調査等を使い現在の土地利用・建物用途等を確認し、再検討したいと考えている。
- ・ 現時点で分かる範囲でお答えすると、物流系の倉庫、大規模スーパー等が立地している。住宅も立地しているが、大規模な敷地利用が多い印象である。

(3) 市の施策に伴う変更

若月委員

- ・ 大谷・小鹿地区でまちづくりが進められ、一部のエリアを居住誘導区域に含めるとのこと、良い取組と思う。
- ・ 一方、街中をみると、人流が激減している。御幸町で再開発しているが、その周辺の人が減っているように思う。この御幸町の再開発ビルとセノバの間にある東急スクエアが撤退するかもしれないというニュースもあった。
- ・ 丸井の撤退、モディの不振、街中の賑わいが減っており、中心部の空洞化という、浜松のような状況になりつつあるのではないか。どんな人の流れになっているか、もう少し調べていただきたい。

谷口会長

- ・ 人が減ったのであれば、その人たちがどこに行ったか等も併せて考えていく必要があるだろう。

■ その他

高野委員

- ・ 資料1の公共交通の話に戻るが、自転車（シェアサイクル等）の公共交通の位置付けが低いと感じる。バスの利便性が低下するのなら、自転車利用を高めて代替することはできないか。高齢者の利用が難しい等の課題もあるが、もう少し自転車利用を普及できないかを感じる。

谷口会長

- ・ 指摘のとおり、自転車政策は外国と比べ日本は遅れていると感じており、もっと取り組むべきと思う。
- ・ 一方、公共交通を補完する移動手段として考えるかということ、少し別の話かと考えている。というのは、自転車と公共交通は移動手段として競合するため、バス利用者を自転車が奪ってしまう可能性もある。これもバランスを見ながら考える必要があるだろう。
- ・ 静岡市の自転車利用の状況など、情報があれば、次回までに準備いただきたい。

小幡委員

- ・ 私が専門とする福祉分野の視点からは、都市計画のなかでは、高齢者や障がい者等の日常生活に不便を感じる方への位置付けが読み取りにくく感じる。
- ・ 具体の施策は、個々の計画のなかで行われていくと思うが、立地適正化計画ではどんな扱いになっているか、次回、ご紹介いただきたい。

6. 閉会

谷口会長

- ・ 様々なご意見・質疑ありがとうございました。
- ・ 本日1時間半の委員会だったが、少し時間が足りないような気がしており、次回はもう少し長めに時間がとれるといい。
- ・ 本日いただいた意見については、反映できるものは反映し、次回ご紹介いただきたい。

事務局

- ・ 本日は、長時間にわたりありがとうございました。
- ・ 次回は6月頃を予定しており、詳細な日程が決まり次第、ご連絡します。引き続きよろしく願いいたします。

以上