

山梨県都市計画審議会 第2回マスタープラン委員会 会議録

1 日時 平成29年3月27日(月) 15:00~17:00

2 場所 山梨県防災新館409号室

3 出席者(敬称略)

(委員) 【都市計画審議会委員(学識経験者)】

荻野 勇夫 委員
刑部 利雄 委員
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	望月 一良
まちづくり推進企画監	有泉 修
総括課長補佐	上野 良知
課長補佐	伊良原 仁
課長補佐	雨宮 康治
副主幹	姫野 英明
副主査	渡辺 祥平

(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 11人

5 会議次第

(1) 開会

(2) 議事

1) 県マス・区域マス改定にあたっての基本的事項の整理

2) 県マス改定の考え方

3) その他

4) 意見交換

(3) その他

(4) 閉会

6 議事の概要

別紙会議録による。

司会 それでは、定刻となりましたので、ただいまより山梨県都市計画審議会、第2回マスタープラン委員会を開催いたします。

私は、本日の司会を務めさせていただきます、都市計画課の上野でございます。よろしくお願いいたします。

委員の皆様には、年度末のお忙しい中、お集まりいただき、誠にありがとうございます。なお、中井委員につきましては、本日都合により、出席できない旨の連絡をいただいております。

それでは、佐々木委員長、よろしくお願いいたします。

委員長 それでは皆様、山梨大学の佐々木でございます。お忙しいところ、お集まりいただきまして、ありがとうございます。早速でございますけれども、本日、第2回マスタープラン委員会ということでございまして、議事は1、2、3、4と次第にございます。円滑な進行に努めたいと思いますので、皆様、ご協力よろしくお願いいたします。

それでは、座って進行をさせていただきたいと思っております。

議事は、特に番号ございませぬけれども、4つございまして、最後の4つ目に意見交換ということでございまして、3つを一括してご説明いただくということでよろしいですね。

事務局 はい。

委員長 それでは、よろしくお願いいたします。

事務局 ～資料説明～

委員長 どうもありがとうございました。非常にたくさんのご説明をいただきました。資料、県マス・区域マスの改定のあったように、基本事項の整備というお話を、まずいただきまして、それを新たな課題ということの説明をいただきました。

改めまして、途中には、県マス改定の考え方ということでございまして、現状の基本構想から始めて、最後は拠点の選択、集約化に向けてというところまでご説明をいただきました。内容につきまして、ご質問、ご意見等ございましたら、お受けいたしますけれども、いかがでしょうか。たくさんご説明いただきましたので、どこからでも構いませんが、内容につきまして、ご質問、ご意見ございましたら、お伺いいたしますが、いかがでしょうか。システムの課題というところから、拠点というところに向けて、マスタープラン事業を改定していくというような話かと思うんですけれども、何かご質問がございましたら。――A委員、よろしいですか。

A委員 ワーキング等で、今日の前身になるような資料はずっとみせていただいている、データとか非常によく整理されていて、非常に内容

的にはよく整ってきたかなというように思っていますというのが感想です。

3点ぐらいあるのですが、よろしいですか。

1点目、まず大きな話といたしまして、立地適正化ですね。県マス改定の考え方で、最後にお話をされたようなことなんですが、複数の市町村が連携して、立地適正化計画をつくられるということで、これはぜひ頑張ってやっていただきたいなというように思っているところです。山梨県さんは、非常に先進的な県でいらっしゃると思います、以前からそういう広域的なことを考えて、ちゃんとやられてきているところで、日本の中でも他にきちんとやっている都道府県って余りない状況です。私の知っている範囲ですと、福岡県さんとか、和歌山県さんとかがやろうとされているのですが、立地適正化のレベルでこうやって連携しようというのは、余りないのではないかなというように思っています。

特に、各市町村ばらばらにやってもだめなことなので、特に、質問としては、公共交通のネットワークについても各市町村で関連するところがあると思いますので、そういうようなところとのセットをどうのように考えておられるかということが、関連しての質問になります。それが1点目です。

あと2点目は、新拠点のことが若干ちょっと気になっています。リニアができるということで、そのパワーを有効に活用しようということで、それは大賛成なんですけれども、何を持ってくるかということに関して、やはり注意されたほうがいいのではないかなというように思っています。これも交通ネットワークとの関係になるのですけれども、リニアですので、他のまちに、ほかの地域に行こうとする都市間の乗客ですね。そういう方が当然そこで発生する、集中するわけなんですけれども、それと、山梨県の中で動く交通と、要するに都市圏の中の交通と、性格の違うものが2種類出てくるわけなんですけれども、その整理をきちんとされて計画をされたほうがいいということですね。

例えば、失敗例といったら失礼ですけれども、羽田空港の東京モノレールなんていうのは、ある意味失敗例で、広域的に飛行機に乗ろうと思って、旅行されようとする方が、天王洲アイルというところに大きなオフィスをつくったがために、朝の通勤ラッシュに巻き込まれるというようなことが起こっているわけです。そういう意味で、整理されて、両方のところを考えられたほうがいいのではないかなというところです。

あと細々とあるのですけれども、ここで一度切らせていただきます。

委員長

2点ほどご質問いただいたかと思います。公共交通のネットワークのことと、あと新拠点のことかと思います。いかがでしょうか。

事務局

A委員、ありがとうございます。

まずネットワークの関係ですが、参考1、前回委員会からの追加資料の39ページですね。こちらの参考としまして、広域的、地域的バス路線網図というのをもっております。これについては、青が広域的な路線、緑が地域内路線、これはコミュニティ路線建設に含んでいるような形になります。このちょうど前のページの38ページの左に、バス交通ネットワークの再編の概要ということで、こちらのほうで広域的な路線につきましては県のほうで示したのですが、地域内の路線というのを、市町村の枠を越えて、県内を5つぐらいのブロックに分けて、それぞれ地域で路線の中をどういうようにやっていくのかということは今検討しているような状況になっています。ですから、その中にマスタープランで議論する地区拠点の議論を入れるような形で、来年度以降話し合っていければ、うまく連携がとれるのではないかと考えております。

市町村を越えた路線の考え方がまとまれば、次は各市町村の中で、コミュニティバスをどう配置するかというようなことになってくると思いますので、そういったところで調整をとりたいと考えております。

リニアにつきましては、同じく38ページで、リニア中央新幹線開業を見据えたバス交通ということで、まだちょっと具体的な路線等はないのですが、一応県内のそれぞれ5つの地域をリニアを中心とした地域から、30分到達圏内、それからバス路線ということで示しているの、今後こういったところとどのように結んでいくか検討していくため調整を図っていきたいと思います。

A委員

1点目了解ですが、2点目、ちょっと私の言葉が足らなかったのですが、リニア駅は必ず、公共交通もあると思うのですがけれども、車で行かれる方も結構多いとっていて、発生集中がすごく集中するようなイベントを行うような施設が来た場合に、車で行かれる方とかも、渋滞で、リニアに乗れなくなってしまったりする可能性があるのではないかなということで、道路インフラをどれだけ入れられるかということなんだと思います。そこはセットかなと思います。済みません、補足です。

委員長

ご指摘いただいた点です。地区拠点の考え方のところにも、公共交通及びアクセスが可能でというのは、条件として入っているかと思うのですがけれども、これがきちんと、先ほどご説明ありましたように、地区内の地域公共交通会議の中で、その拠点との関係が地域と連携していかないと、ずれてしまい非常に困るということありますので、そちらのほうで事務を連携していきたいというように思います。地域公共交通会議もなかなか複数の市町村が入ると、なかなか難しい議論だとは思いますが、その中で、拠点というの

はきちんと、公共交通が結ばれる、そこから外れないようにということをお願いしたいと思います。

また2点目のご指摘のところは、リニア駅周辺がどうなるかということですが、B委員、いかがでしょうか。何かコメントございますか。

B委員

一応今、中央道インターからと、それから環状道路からのアクセスについて、リニア駅前には、大駐車場を用意してということで、一応駅のちょうど北側が中央道、南側が環状道路ですので、そこにスマートインターを新しくつくって、両方とも繋ぎをやるということとで計画を進めていますので、県内、県外の交通の結節点としては、機能すると思っています。ただ、県内のほとんどの交通が車でございますので、駐車場と車を前提にして今計画している。ただ、バスについてのネットワークは、今別途、考えていくというようには思っております。

バスのネットワークのことなんですが、バスと一概にいても、30分に1本走っているわけではなくて、2時間に1本、1日に4本ぐらいとか、そういうところもあるわけなんです。そういうバスの運行頻度と、それと拠点との考え方ですね。現状バスのルートでは、ほとんど学校と商業施設と病院ですかね。そのあたりを結ぶルート上につくっているわけですよ。それと、例えば地区拠点というのをどう考えたらいいのか。今、いろいろな施設がばらばらに立地しているんですね。それを全部集めるということになると、ある一定規模の土地が必要になってくるのですけれども、それを探しているうちに間に合わなくなる。そうなってくると、やはり立地上は、必ずしも拠点だけではなくて、分散した幾つかの場所を、ループで結ぶような補完的な考え方にも必要になってくると。要するに、軸と拠点という考え方で、ネットワークと立地適正化計画を考えていくのかもしれないのですけれども、車移動である以上は、分散配置も結構有効でして、またその施設の立地も、なるべく集めていこうとするのですけれども、それが難しい場合も結構ございますので、その辺を臨機応変に考えていかないと、なかなか上手くいかない。つまり、課題ということで書いてあったのが幾つかあったと思いますけれども、計画上、拠点として揃えてきたが、必ずしもそうっていないと。住宅も必ずしも拠点に集まっていないというのは、現状もありますので、そのあたりが非常に難しいところかなと思っております。

交通をしっかりとさせて公共交通で行くのと、個人の車で行くのと、折り合いを上手く付けた都市整備をするということが大きい問題かと思えます。

委員長

よろしいですか。もし事務局から補足がございましたら。ポイントということで、もしご意見がありましたら。

事務局

今の現行マスタープランでも、都市機能の集約ということについては、はっきり明示して進めてきているわけですが、これを作ったときに、居住について、なかなか集約というような言葉を持ち出すというのは、今の山梨県、日本全体的にそうかもしれないですが、可能なかどうかという検討がありまして、実際には居住にまでは踏み込んでいないというのが、今のマスタープランの実態です。ただ、今回、国のほうで示しています立地適正化計画の中には、居住誘導区域というようなものを示していくということで、これは直ぐに家を造り替えて、そこの中に住まなければいけないのではなくて、長い長いスパンの中で、建て替えを考えたときには、なるべくそういった地域のほうに選択していただきたいというようなことを示していく計画なんですけれども、こういった考え方を、今回多少取り入れながら進めていかなければならないと思います。B委員がおっしゃったような、都市機能の実際の今の配置状況というのは、確かに完全にまとまっているわけではなくて、分散したものが幾つか連携して、県民の日常生活に必要なものを充足しているというのがありますので、その辺はちょっと我々も余り一つの考え方に固執していないで、現実的な方向もみながら、検討していきたいなというように考えます。以上です。

委員長

ありがとうございます。B委員がご指摘のところが、1点目というか、交通のネットワークについては、ネットワークのほうの考え方としても、どこかで問題になったかなという記憶もあるのですが、幾つかの拠点という中で、郊外に立地しているステップですね。そこは、交通ネットワークの中で現状あるものはちゃんと結ぶ、郊外の一番大きな病院とか。実際に利用者が多いところは、都市拠点としては考えないかもしれないけれども、交通ネットワークとしては結んでいますので、現状の利便性というのを確保していくというような考え方で、ネットワークのほうを作られたかなと思います。その辺の折り合いというところの話ですね。時間軸という話で、長期的に集約ということですので、現状で配置されている用地や施設等には、きちんとネットワークで結ぶという形になるかなというように思います。

あと先ほど、A委員からも少しコメントございましたけれども、新拠点というところ、リニア駅周辺については、今後いろいろとまたご議論が進むのかなというように思いますが、ご指摘いただいたイベント等の交通と都市間交通における都市内交通と都市外交通の区分けというのは、きちんと計画の中でもぜひ反映していただきたいと思います。そうは言いつつも、駅のところにもやはり賑わいがある程度つくりたいというのがあるので、そこら辺はなかなか難しいところではあるのですが、都市間の交通だけではなく、都市内の交通としても、何かイベント等で活用したいというご意向も

あると思いますので、そういったところをうまく折り合いつけるような形で進めていただきたいというように思います。

そのほか、内容につきまして――C委員、お願いします。

C委員

大変充実した資料のご説明、ありがとうございました。

まず1の資料で、現行マスタープランにおける基本的課題という8つの課題が示されておりまして、このうち、私は、2)都市経営コストの最適化と、4)産業構造変化への対応という課題について、着眼して発言したいと思っておりまして。また、同資料の7ページにあります基本理念、都市機能集約型都市構造の実現については、異論はなく、この方向で議論を深められるということについて、賛同したいと思っております。

なお、基本方針の1番目にあります都市機能を集約した活力に満ちた都市づくり、そこの中の括弧書きにあります産業振興の支援、ここが新たな都市マスの中で、いかように位置づけられ、あるいは県としての施策誘導を明示されるかということについて関心があるということでございます。

ご説明の中にありました若年人口の流出とか、高齢化とかいうことの背景には、やはり就労の場というの大きな因果関係があるのではないかと考えております。参考資料1の23ページにデータを頂いたわけなんですけれども、県内総生産の推移であります。これをみますと、製造業、左側が実額ですから、一番下のモスグリーンが製造業で、これが県のGDPの全体を伸ばしているということですよ。ただ、別の資料に従業者数そのものは、割とサービス産業での割合が大きくなっているということなので、山梨県経済全体は、経済がソフト化傾向にあると。ただ、GDPを押し上げているのは、製造業がそのメインパフォーマンスを示しているということだと思っております。そうしたときに、今後、山梨県において、製造業の生産機能とR&D機能をどこに受け皿を用意して、産業育成していくかという観点で、このマスタープランの中でどう読んでいったらいいのだろうかということに関心がございます。それで、資料2、県マス改定の考え方の4ページでは、拠点の位置づけということで、拠点の条件ということがございまして、ここに基本的に異論はないのですけれども、ここの中に産業機能というのは、位置づけなくてよいだろうかということを感じておりまして、拠点の外側にいくのだという整理もあろうかと思っておりますので、このあたり、この際にどう整理をするのかというところが一つ論点としてあるような気がしております。

また同資料の5ページに、拠点の構成が書いてありますが、地域拠点の中に、不足する機能は地域拠点間同士、もしくは広域拠点との連携で互いに補完するとありますけれども、地域拠点間で補完するといったときに、ちょっと距離があつて、生活圏を越えた補完ということになりはしないかということが、やや懸念事項として

あります。そんな懸念はないのだということであれば、ご指摘いただければ結構ですけれども、今後その地区拠点ということを変更して明示していこうということであれば、地域拠点間に加えて地区拠点も含めて機能補完、連携させていくという考え方もあるのではないかとこのように感じました。

それで、その上で、ここで書かれる都市機能の中に、産業機能というものが含まれているのか、いないのか、私にはちょっとわからなくなりましたので、現時点でのお考えをお聞かせいただければと思います。問題意識としては、産業機能として、業務機能とか、商業機能は入っているんですけれども、生産機能とかR&D機能、これを県マスの中のどこで語ろうとしておられるのかという点が質問であります。生産機能とかR&D機能を市街化区域の中で、あるいは非線引き用途地域の中で受け入れていくのか。または、それらの機能は外側なのかということになっていきます。市街化区域や非線引き用途地域の外でいくんだということであれば、地域拠点、あるいは地区拠点と産業ゾーン、即ち市街化区域の外側に位置づけられる産業ゾーンとの連携を意識していかないといけないかなというように思います。拠点が持続的に機能を発揮していくために、産業ゾーンが必要なのではないかと思いますけれども、この点について、現時点でのお考え方を伺えればと思います。よろしく申し上げます。

委員長

ありがとうございます。ただいまのご質問の点につきまして、事務局のほうからご回答ありますれば、お願いしたいというように思います。

事務局

C委員からのご指摘いただいた、産業の関係なんです、現在のマスタープランの中では、拠点以外の地域というところで、例えば、今で言う工業系市街地みたいなものにつきまして、山梨県の企業立地基本計画、こういった計画に基づいて、特に誘致を重視している産業、こういったものについては、拠点以外のエリアにおいても、誘導していこうというような形になっています。工業専用地域などになりますと、市街化を促進するような恐れがございませんので、例えば、白地地域ですとか、そういったところにおいても、そういったものは認めようと。なおかつ、そういった事業をやるところに、例えば市街地整備事業を行うのであれば、現在の用途地域の色がないうところの市街地整備事業は認めてはいないのですが、マスタープランの中でも工業系については、認めていこうというような、現行マスタープランになっております。

そういったものを考えますと、今回の改定の中では、同じような考え方で、リニアとか、中部横断道とか、新たな軸が形成されるわけですけれども、工業系の市街地については、今と同じような考え方でいけば、拠点以外の地域においても、そういったものは認めていこう、基本的に誘導していこうというような考え方でおります。

C 委員

理解いたしました。ありがとうございました。

ということになるとすれば、今後、地域拠点とか、地区拠点の重点的に誘導すべき機能のすみ分けとか、役割分担の議論があると思いますけれども、その際に、背後にある産業ゾーンの規模や、あるいは特性を踏まえて、各地域拠点、地区拠点に、どういう機能の集約が必要になるかということがチェックされていかれるといいと思います。

それから最後に、さらに外側にといいますか、集落の中心に小さな拠点みたいな考え方を入れていきたいという話がありまして、これも異論ないわけですけれども、その際に、先ほどご議論がありました、地区拠点までは公共交通ネットワークという議論があるのですが、小さな拠点へのネットワーク確保をどう論じるかということも必要な気がいたしまして、そこは地域ごとの自助努力によるんだという整理もあるかもしれませんが、今後、その小さな拠点の配置ということに当たっては、その条件の考え方の一つの整理は必要かなという気がいたします。以上です。

委員長

ありがとうございます。

今ご指摘いただいた点につきまして、何か事務局からございますか。

先に、産業の件につきまして、前回のこの委員会でもいろいろとご議論いただきまして、今回、C委員ご指摘のとおり、産業としてどこに就業の場があるか、または、都市計画と住居計画と非常に関係しているかというように思いますので、そういう意味で、どういう考え方かというのを、この中でぜひお示し頂ければと思います。それで前回の反省事項のところにあったかと思いますが、色々規制を行ってきたけれども、現実としては、なかなか集約が進んでいないというところも、かなり重要なポイントとしてあるのかなというように思いますので、その産業の立地というところについてどう考えていくか、それは多分リニアの駅の話も含めて、周辺にどういう機能を持たせるかとも関係してくるかなと思いますので、そこを、わかりやすくして頂けると非常にありがたく思います。

また後半の点につきまして、コメント何かございますか。

事務局

まず産業の立地に関する問題については、それを中心に取り組んでいる部署もございますので、そういうところと十分意見交換をしながら、今委員からご指摘のあった件、それから委員長さんから頂いた話などを整理していきたいなと思います。

それから、小さな拠点の問題については、確かにそこへのネットワークというか、足をどのように確保していくのかというのは、非常に難しい問題でもあるというように考えております。今日頂いた

ご意見を参考にさせて頂きながら、もうちょっと踏み込んだ検討をさせて頂きたいと考えております。

委員長

小さな拠点の関係につきまして、先ほどございました地域公共交通会議、そちらのほうでもどうするかというのは、非常に重要なところでございますので、今頂いたご指摘を含めて、どのような形で地域間、もしくは山間地との連携などについてもぜひ議論させていただきたいと思っております。またそちらとの連携よろしく願います。

そのほか、いかがでしょうか。

D 委員

産業を育てていくというもので、やはりすみ分けとかということを見ると、一次産業、昔、やはり盛んだった一次産業がきちんとこの地域で根差して、産業だけでご飯を食べていけるだけの産業に育っていかなければいけないのかなというようなことを感じていています。最近、ワイン人気に伴って、甲州市なんかでは、果実やブドウの栽培に若い人が参加したりとか、あと北杜市のほうで、ちょっと変わった野菜なんかを大規模につくって、そこに若い方が農業に従事したりという動きも見られています。人口の動きとかでは、身延町のほうの現象があったのですけれども、身延町のほうには、森林がとてもたくさんあるのですが、そのところが戦後の木をちょうど今たくさん切って、植えかえの時期にきているのですが、なかなか上手くいってなくて、それはやはり身延町が抱える高齢化の問題もあると思うのですが、その林業だとか、あと農業だとか、そういった産業のルートをどうやって確立して育てていくかということが、すみ分けでこれから大切になってくるのかなというように感じています。

またそこに住んでいて、買い物難民になったりとか、公共施設へのルートが閉ざされたりということが問題になってくると思うので、そこで安心して暮らしていけるような交通ネットワークが構築していけたらなと感じています。

委員長

ありがとうございます。只今のご指摘、産業のところとのまちづくりと都市計画というところかと思うのですが、何か事務局からございますか。

事務局

産業のほうは、先ほどの資料にもあったのですが、委員ご指摘のように、第1次産業、非常に減ってきておりまして、サービス産業のほうが多くなっているのかなという状況になっております。また、農業、それから林業についてお話しありましたが、各部局でも、それぞれビジョンというのをもって取り組んでいることがあると思っております。その中に反映できるものがあれば、また調整をしていきたいと考えております。

委員長

委員のご指摘のとおり、郊外の開発が進んで、前回もお話しあったかと思うのですが、やはり農業と林業から非常に就業者がいなくなって、儲からないからだと思うのですが、その結果として、その地域の開発圧力が物凄く高まるということがあります。そういう意味では、林業や農業の計画と、こちらの計画との整合性をしっかりと図り、ぜひ連携していただいて、特に農業のほうでどうすべきかという話をきちんとしておかないと、郊外に関してなかなか整合が取りにくいというところがあるかなと思います。先ほど、産業でしたら、一次産業以外の産業も含めて、その産業がどのように配置されていくかというのは非常に重要なご指摘だと思います。ここだけで決められることではないのですが、ぜひそういったところも連携をして頂きたいと思います。

E 委員

大変わかりやすい説明をいただきまして、ありがとうございます。最後のところのご議論で、都市計画と、農村計画・農業計画との連携というのは、私もぜひ、今回のマスタープランの改定において少しでも進められるといいなと思っております。都市と農村が両方とも繁栄するというのがベストなのですが、それだとやや抽象的で議論が進まないかも知れません。現実問題としては、一つには、農業側のインフラが都市も支えているというケースがあります。例えば、農業用排水の施設ですとか、あるいはため池ですとか、前回のワークショップのときにも少しお話をさせていただきましたが、そういう農業側が負担している部分のインフラについて、洪水防止といった都市側が享受しているメリットを踏まえて、今後誰が維持費を負担していくのかというあたりも含めて議論ができるいいと思っています。

もう一つ、議論が深まったために出てきた疑問ではあるのですが、拠点というものが、どういう機能をもつべきなのかという点については、なかなか見えてこない部分があるのかなという気が強くなりました。今日いただいた参考資料1の6ページで、75歳以上の人口割合に関して、25年後だとはほぼこの地区も50%近くになって、真っ青になっている図がありましたが、なかなか驚愕の図ではないかと思えます。もちろん日本全国が高齢化をしておりますので、これに近い形にはなるんだと思うのですが、この状況下で拠点がどう活用されるべきなのか。今、考えている、議論している拠点というのは、本当にこの25年後、25年後というと結構近いと思うのですが、この状況下で、役に立つのか、住民生活にとってどう貢献できるのかという点について、検討を深めなくてはいけないと思いました。

と言いますのは、別の資料で、既存の拠点のレビューというのを簡単にご紹介いただきました。その中で挙がってくる項目は、人口ですとか、あるいは小売業、それから従業者数に、従業者の密度等

とあるのですが、このインデックスで評価できるものは、75歳以上の高齢者の方の生活利便性に拠点が活用できているかどうかというのとは、ちょっとずれるような気がします。この問題、ギャップというのは、どうしても生じてしまう。というのは、恐らく30代、40代の方が家を建てる、家を買う地域を選ぶときには、そのときには車で移動できますから、余り拠点を意識しないで場所を選定する。ただ、25年後、30年後、高齢者になったその方たちの生活にとって、今計画しようとしている拠点が役に立つのか、ということを考えなくてはいけない。それで、一つ質問なんですけど、既存の拠点の状況の評価いただいた中で、幾つか、定性的な担当者の声というのがあったかと思います。そういう中で、高齢者の方たちにとって、この拠点というのは上手く活用されているのか。具体的には、医療ですとか、あるいは日用品の買い物で使えるとか、そういうのに役立っているのか、役立っていないのかというあたりに関して、どういう情報がこれまで得られているのでしょうか。情報をお持ちであれば教えて頂きたいです。

それから、この後はコメントになりますけれども、やはり拠点の場所を考えていくときに、今後求められる機能というのが、資料の中にありました公共交通が結節しているところ、あるいは既存のストックが活かせるところというもの、そういう項目だけで本当にできるのかなというのが、疑問として浮き上がってきました。ぜひ生活というものを、ライフスタイルみたいなものを思い描いて、拠点が満たすべき機能の内容をもう少し具体化させていく必要があるのではないのかなと思いました。以上、質問とコメントです。

委員長 コメントと質問をいただきました。質問のほうにつきまして、事務局からありますでしょうか。

事務局 既存拠点のレビューの中の、来訪者数、歩行者数の変化ということで、各市町村に問い合わせをしたり、ヒヤリングをした中では、特に高齢者にとって住みやすいまちだとか、行動がしやすいだとか、そういったことを、高齢者にとってやったことはございませんので、そういった資料は今のこの資料の中ではないという形です。

委員長 今、ご指摘いただいた点で、マスタープランの話ではございませんで、小さな拠点のところの話なので、具体的にどういう生活をイメージしているかというのが、確かに見えてこないけど、ただ、施設をこう配置します、生活と関係なく数多くできますよという話になりかねないかなと思います。そういう意味では、先ほど幾つかの現状の配置や人口、産業の話も含めて、どういうような生活というんですか、ライフスタイル、そういったところで、この拠点がどう活用されているかというところが見えてくると、どういうように整備していったらいいかというのが逆にわかりやすくなっていくかなと

というのが、ご指摘のとおりだと思いますので、ぜひそういったところも、そのような理解でよろしいですかね。

E 委員 はい。

委員長 では、そういうところも捉えて頂ければありがたいなというように思います。

A 委員 大変重要なお指摘だと思うのですが、おっしゃるとおりデータがないんですね。ただ、パーソントリップのようなデータではないですが、地方銀行で商圈調査などを経年的にやられている情報があって、岡山県や茨城県の地方銀行で、そういうデータを経年的にとっているのです。そこから地方部での行動も含めてみれます。簡単にいうと、今の地方部のこういう地区拠点のようなどころでは、今の高齢者の方は昔から引き続いて買い物しているケースが多いということです。しかし、若い人は、使っていない。現状、若い人で使っていない人が、将来ここで、年をとったときに使うかということ、よくわからないということです。

 あともう一つ、他の拠点の活用という意味で、気をつけたほうがいいのは、これから議論される小さな拠点の方だと思っていて、小さな拠点で国や他の県が設定されているようなところというのは、毎日行くようなところではなくて、要するに、昔の役所があったところなどは、役場の手続に毎日行かず、時々行くところなので、商業的な面でいうと、車で75歳以上の方も、車が運転できる範囲で大きな拠点とか、幹線道路沿道に行っているというのが、交通の実態です。

委員長 ありがとうございます。現実的には、これから25年も先という話になって、そういったご指摘のところ、どのような形で拠点の選択をするのかということも含めて、難しいご指摘かと思うのですが、考えていかなければならないことかと思えます。そうすると、結果としては、また色々と拠点を考えたけれど、余りうまくいきませんでしたと、何十年後かになってしまっただけは困りますので、そういう意味では、そういったところを生活の視点から、どのような機能が必要なのかということを考えていくというのは、非常に重要なところかなと思えますので、ぜひよろしくお願ひしたいと思えます。

F 委員 まず私は地方分権が専門なので、その話に終始してしまうのですが、自治体側からみて、様々な拠点があると思うのですが、地区拠点を例にすると、拠点を設定することに対して、消極的な姿勢というのはあるのでしょうか。集約化するという、今回この委員会の県側の流れですが、それに対して、そもそも集約できなかった、例え

ば、甲府市などはそうですよね。調整区域などに開発を進めてきたのですけれども、集約を進める上でできなかった理由というのを知ると、私たちも議論しやすいかなと思うのですが、その理由について、簡単でいいので、ご教示願えますでしょうか。

事務局

今の質問の回答ですが、甲府市も今、ちょうど市のマスタープランの改定を進めているところなので、我々と連携したような改定を進めていくと思うのですが、これまでにについては、甲府市の周りの市町村のほうが線引きという区域区分を持たないので、どうしても白地地域のほうに人が、調整区域を飛び越えていってしまうというところがありました。そのため、調整区域に開発条例等を適用して、少し規制を緩和し、人の流出を防ぐようなことをやってまいりました。現在のそういったところをみると、例えば、隣の笛吹市の白地のほうも、かなり開発が進んできました。なおかつ調整区域も開発が進んでおり、両方郊外に広がっているような状況ですので、これについては、今後、何とか集約化のほうにもっていきたいというように考えています。

白地地域も、例えば特定用途制限や地区計画を用いて、格差の是正を図るということ、現在のマスタープランで話をしているのですが、なかなかそれも実現できていないという部分もあります。今回、周りの都市計画区域を区域区分とすることまで、できませんので、立地適正化計画という制度を活用して頂いて、そういった郊外のところの開発を抑制していけば、線引き都計と非線引き都計の格差の是正につながっていくのではないかなと考えております。

委員長

よろしいでしょうか。——はい、G委員。

G委員

ちょっとお聞きしたいことがあるのですが、よろしいですか。

リニア駅周辺の用地買収についてです。このマスタープランとは直接関係ないのですが、リニア駅周辺に農地もあるわけでございまして、25町歩農地があります。それが買収をされるということの中で、5町歩をほかのどこかと代替して頂きたいという話も出てくるようなのですが、そのことについて、県の方でどのように考えているか、お話をしていただきたいです。恐らくリニア周辺の近郊の整備となりますと、用地買収となるかと思うのですが、よろしいでしょうか。

事務局

今のお話にお答えできる範囲で答えさせていただきますと、このリニア駅周辺の24ヘクタールについては、ご指摘の土地利用を進めていきたいということを考えておりますので、当然その中で、農地を提供していただく方が代替地を要望されるということであれば、その用地交渉の中で、そういったものにどの程度お応えできるかというような交渉をする形になると思います。しかし、先ほども担当

が説明しましたとおり、その土地利用というのはまだ具体化していないものですから、用地交渉にまだ入れない状態になっており、用地についてまだ具体的な話はできていない状況だと思います。ですから今後、この24ヘクタールの土地利用について、もう少し具体的な方向が出てくれば、その後、用地買収というような現実的な話に向かっていくのではないかと思います。

G 委員

大津地区の農家の皆さんが、非常に心配しておられて、私の方へも何人からか電話があり、色々と話がありますので、お答えしたいなと思っていました。恐らくこの駅周辺も何か産業的に色々考えている面もあると思います。農家で生産される直売所のような建物も考えて、お願いをしていかなければと思っています。その辺についてもまた色々検討しながら、お願いしたい。このように思っております。

委員長

ありがとうございます。リニアのほうは、まだちょっと具体的なところが出ていないというところでどうなるか。農業の代替地というのも、非常に難しい、遠くに持っていくわけにはいきませんので、そういう意味では、土地を有効にどのような使い方をされるかというところは、リニア関係の未来都市整備方針のほうでまた継続的にご議論されていくということかと思っています。もちろんこの中で新拠点に位置付けていますので、先ほど産業も含めて、そこがどういう役割、機能が必要かということは、そちらのほうと連携させて頂きたいというように思います。

そのほか、いかがでしょうか。

H 委員

私ども、県内の大手企業を定期的に訪問しております。大手企業というのは、大体、南側にある工業団地の上場会社が多いのですが、そこに勤めている方たちは、南側の南アルプス市などの辺りに分譲地が今、出来てきており、そういったところに多く住んでおります。そのような場所をどのようにまとめていき、先ほどの工場立地に合った拠点がどのようにできるのかが、一つ気になるところであります。

それからこの参考図面の中で、青色の部分（75歳以上の総数が5人以上/ha）を見ますと、車社会以前の自転車や歩く時代のところや甲府城下の旧市内のところ、また、その周りのまだ道路が、十分に整備されない農道が道路になっているようなところだと思います。ここを車社会に合わせたようなまちづくりをしないといけないエリアになるのかなという感じがします。駅に近くて、非常にいい場所なのですが、それが活かされていない。そういったところに、6メートルぐらいの道路整備をすることができれば、甲府駅を中心にした1キロ、2キロ、3キロぐらいの範囲に、マンションなども建て

たりして、若い人も住めるようになるのだらうと思いますが、そういった計画があるのでしょうか。

それから公共交通のことですが、全国を歩いてみますと、市の周りは農地となっていることが多いです。しかし、甲府は、甲斐市も中央市も昭和町もまとまっております。本来ならこれは全体が甲府市だと私は思うのですが、今まで合併されなかった。ですから、できるだけ全体を甲府市という捉え方をさせていただいて、県がリーダーシップをとって、公共交通機関が力を入れてやっていくべきだなというようには思います。どうしても田舎ですから、縄張り意識といいますか、他とは合併しないといったところが非常に強くあって、このような状況になってしまっているのだとは思いますが、やはり県や国が指導をきちっとしていくことが大事なのかなというように思っております。

委員長

ありがとうございます。ただいま頂きましたご意見につきまして、先ほど、F委員の質問に対する、回答にもございましたように、市の周辺では市街化調整区域の開発というのが進んできているという話があったかと思いますが、こういった部分もあり、なかなか難しいとは思いますが、県のリーダーシップについて、何かコメントございましたらお願いしたいと思います。

事務局

確かに、H委員がおっしゃるように、基盤整備が進まない、まちの中の定住というのが進んでいかないのかなというように考えておりますし、実際、都市計画決定されてから、なかなか事業が進まないことがあります。こういったところで、基盤整備が進まない状況なんですけど、今回、立地適正化計画をつくれば、自然と都市機能の誘導エリアについては、例えば、国の補助なども、より多くもらいやすくなるのかなと思います。そういった意味でも、市町村にそういったエリアを明確にしてもらって、基盤整備も合わせて進めていただきたいというように考えております。

委員長

その点ですが、甲府市の都市計画道路の見直しを数年前に行ったのですが、今の事業費からいくと、完成に98年ぐらいかかるということで、なかなか都市の交通基盤の整備が進まず、その結果として、非常に混乱した交通状況になっているというのは間違いないと思います。そういったことを含めて、こういった拠点の交通整備をどう行っていくかが課題かと思えます。この甲府駅周辺も、いろいろと事業中の道路が幾つかございますけれども、効果的にどうしたらいいかということを含めてですね。

H委員

広い道路はたしかに今もあるかと思えますし、多分、甲府も広い道路はそんなには要らないのかなとは思いますが、しかし、居住をするエリア、つまり生活するところの道路というのは、買収をしな

くても、6メートルの線を入れていくようなことができないのかなと思います。家を建てる方が下がって、家をつくったときには、自然に買収も安い値段でできるというような状況を早くつくるべきです。本来ならもっと早く、30年ぐらい前にやっていたらこのような状態の街にはならなかったのだと思うのですが、そういった点を少しでも、お金をかけずにやる方法がないのかなというように思います。

委員長

ありがとうございます。

そして今、実際問題、狭い道路に車が入り込んで、歩くのにも危ないですし、車も通りにくいし、そういったところで余り環境もよくなって、郊外に出て行ってしまうこともございますので、そういった基盤整備、ただお金がないと言っていたら、それでは進まないのです、どう工夫するかというところですね。それから具体的な話になってくるとと思います。ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。内容につきまして、ご質問、ご意見、こういう点をもう少し考えていただきたいというところございましたら、お願いします。――よろしいでしょうか。

A委員

今、H委員がおっしゃった、周辺全部が甲府市だという意見、まさにそのとおりだと思いますので、やはり一体的に考えていかないといけないと思いました。

あとコメントというか、質問というか、コメントなのですが、この参考3の既存拠点のレビューをきちんととってくださっているのは、非常にいいと思うのですが、E委員もご指摘されて、少し違う角度からの指摘なんですけど、これは都市計画課が見た場合のレビューという感じがしていて、それぞれの拠点の本当の特徴とか、いいところとかというのが、この内容でカバーされているのかなという点が、少し気になりました。

あと、実際にデータを取られてお話しされている部分と、こうじゃないかなと思って書かれている部分が、色々と混在していて、本当に例えば、通行量などのデータをきちんと計っているところと、そうじゃないところというのが、どうなんだろうという疑問もありますので、客観的にデータをとられる部分は、例えば駅の乗降客数とかも含めて、きちんとデータをとられた方がよいです。また、そうでなくて、例えば、歴史的に他の地域とどのように差別化できるかなど、拠点自体の個性もあると思いますので、そういうことももう少し整理されたほうがいいのかなと思いました。

あと、外の間人、私、山梨県の間人でないので、勝手なことを言っているかも知れませんが、今ある拠点でいくと、何で中央市付近に3つ集まっているのか、何となくバランス的に他の駅前のようなところであるのですけれども。例えば、イオンショッピングセンタ

一に拠点の丸がついているんですが、これっていいのかなとかと、外の人間から見たら何となく気になるところです。

その拠点が本当に成立するかどうかということは、拠点として本当にやっていくつもりがあるかどうかということと深くやはり関わっていて、ほかの場所で、私のまちは拠点を幾つつくったらいいでしょうとか、とお尋ねされることがあるのです。その回答としては、本気で幾らつくるつもりがあるんですかという回答になり、海外でうまくやっているところというのは、人口20万のまちでも、35個ぐらい拠点をつくっているようなまちもあります。しかし、その間は本当に公共交通で、全然待たないで乗れるようなネットワークをつくっているというようなところは、人口が少なくても、そういうようにして機能している場合もあります。その辺は、本気でどれだけやりますかということと、みんながどういように自然に行動が変わっていくかということも大事ですが、本当は将来的にどう導いたらいいかということですね。そのあたりも含めて、見られていったほうがいいかなと思います。それぞれの拠点に、客観的情報として、どこからどんな人が、どういう交通手段で来ているのかというのは、やはり何らかの形で押さええていきながら、先のことを考えていくということと、計画の意図と重ね合わせるということをやっていくのかなと思います。

委員長

ありがとうございます。この件、いかがでしょうね。事務局の方、何かありましたら、お願いします。

事務局

A委員がおっしゃるように、このレビューですけれども、やはり歩行者量とかもそうですが、定性的なものと定量的なものが混ざってしまっているような格好になっているので、そういうところはきちんと整理して、レビューを整えるのと、あとやはり個性ということもありますので、もう少し市町村等とヒヤリングする際に、都市計画課からみた評価ではなく、市町村にとって、その拠点ってどんな個性があって、どんなまちづくりをするのかといったことも考慮しながら、もう少しまとめていきたいなと思いました。

事務局

あと最後に頂いた、拠点の位置づけのお話ですけれども、今回の資料の中では、地域拠点というのを一括りで示させて頂いていますが、実際に、現行マスタープランをつくる際には、この地域拠点の、地域拠点という場所と、それから既存の都市機能が立地している地区という場所と、それから都市機能を補完している地区という形で、3種類に分けていまして、その人口の集積もある程度あって、公共交通のアクセスにも恵まれていて、あと日常生活に必要な都市機能もある程度立地しているというようなところが本当の地域拠点というような位置づけができるのではないかという整理でした。既存都市機能立地地区というのは、古くからのまちで、いろいろな都市機能が立地していて、ある程度交通のアクセスもあるのだけれど

も、ちょっと人口減少に歯止めがかからず、人が余り住んでいないようなところ、そういうところは既存都市機能立地地区というような整理をして、ぜひ地域拠点に戻るような人口の集積を図れるような施策を進めて頂きたいというような意味で位置づけをしていました。

それから都市機能補完地区については、本当に新市街地的なところを位置づけています。当時は市街化区域を拡大するに当たって、調整区域に土地区画整理事業をいれて、市街地を拡大していったというような時代の最後の名残の時代のものとなっていますが、そういうことで、例えば中央市で位置づけたものについては、甲府市などの都市機能を補完するような位置づけができるような場所ということで、都市機能補完地区というような位置づけをしております。どちらかというところ、都市機能補完地区については、未来永劫ずっと成立していくような拠点というような考え方は、当時もなく、そのような整理を行っておりました。

委員長

A委員のご指摘のように、中央市から昭和町にかけて、ほぼ全域が拠点の位置づけになってしまいますので、全域とは言い過ぎでございますけれども、区画整理事業をいれて、開発を行ってきた場所という位置づけなので、将来的にどうするのかという議論ではありません。先ほどの、最初のほうでご議論ありました、現状でも実際に人が行き交っている場所でもありますので、この先どう折り合いをつけていくかということですね。方針を示さなければいけないのかなと思います。人口の減り方と、分布から考えると、なかなかこの全部を継続させることは難しいというご指摘かと思っております。

そのほか、ありませんでしょうか。

I委員

都市計画というと、私たちの医療面からみると、畑違いの話で、なかなか理解できないところもあるのですが、安心安全な暮らしの備えに関する課題だと思います。高齢の医療機関を受診する方たちも多くなっております。特に、今月から道路交通法が改定されて、75歳以上の方の免許証の更新が少し難しくなっているような状態です。ですから、今のような車社会ですと、免許の自主返納をしないといけない側面もありますし、都市部ではいいのでしょうけれども、自分で運転するのが唯一の移動手段であるようなところに住んでいる人たちにとって、交通公共機関の充実というか、先ほど委員長がお話になりましたように、1日にバスが何本かしかないというようなところに住んでいらっしゃる方は、病院への通院も大変になると思いますので、ぜひ交通機関の充実というのをお願いしたいと思います。

それから、峡南地区で、病院の統廃合がございましたけれども、そのときもかなり町村間での意見が対立していたようですし、市町村間の中で拠点に集約化するというようなことも、大変なことかと

と思いますが、ぜひ県の主導で、広域化、集約化することに関しての市町村の理解を得られるようにしていただきたいと思います。

委員長

ありがとうございます。今ご指摘いただいたところで、最初の現行マスタープランの策定と課題というところで、やはり医療費というか、そういったところの部分も考えないといけないと思います、そういったことを含めて、これからの高齢化社会で、都市計計画構想といいますか、全体の構想が医療費の問題に対して、大きくなってくるかなというように思います。その視点も含めて、どの様なあり方がよいのか、お考えいただければと思います。

事務局

今のお話も含めまして、今日ご説明させていただいた内容について、概ね各委員の皆様のご理解を得られたという中で、今後やはり都市計画は、基本的には主体になるのは市町村ということになります。ですから今後は、今日お示ししたような内容について、市町村と議論を深める中で、各市町村がどのようなまちづくりを進めていきたいのかということで、その交通のネットワークですとか、拠点の位置づけですとか、そういうことを整理していく必要が出てくると思います。今もご指摘があったとおり、各市町村が勝手に自分のまちづくりをしていくだけでは、いろいろな大きな都市計画コストの削減ですとか、そういった問題は解決できない部分もありますので、最初に担当者が申し上げたように、県が広域的な立場から、特に甲府盆地は一つの大きな都市圏を形成しているというのは、どなたから見ても間違いないので、公的な観点から調整しながら、各市町村のまちづくりの考え方と整合を図りながら、マスタープラン改定に向けて、作業を進めて参りたいと考えております。ご指導ご鞭撻のほど、よろしくお願ひしたいと思います。

委員長

それでは、大体お時間のほうも来ておりますけれども、何かコメント、ご意見ございますか。――よろしいですか。

それでは、今日色々と頂きましたご意見、色々非常に重要なご指摘、たくさんございましたので、そういう点の検討も含めて、こちらのほうの訂正等、資料の修正等を行って頂きながら、また次回に向けて検討をお願いしたい。基本的な方針については、概ね了解が得られたと思いますので、その方針の下で検討を行いたいと思います。

これで私の進行を終えさせて頂きたいというように思います。よろしくお願ひいたします。

司会

皆様には、大変熱心にご議論いただき、誠にありがとうございます。佐々木委員長には、議事を円滑に進行していただきまして、ありがとうございます。

なお、本日の議事録につきましては、前回同様、後日各委員宛に送らせて頂きますので、また内容の確認をお願い致します。また、第3回目の委員会の開催につきましては、後日改めて通知させていただきますのでよろしくお願いいたします。

最後にその他としまして、何かございますか。—ないようですので、以上をもちまして、第2回マスタープラン委員会を閉会とさせていただきます。

本日はありがとうございました。

以上