

第 189 回

静岡県都市計画審議会

議 事 録

と き 令和6年2月21日（水） 午後1時30分から

ところ 静岡県庁西館4階第一会議室

午後 1 時30分 開会

○司会 定刻となりましたので、ただ今から第189回 静岡県都市計画審議会を開会いたします。

本日の審議会には22名中、現在15名の委員に御出席いただいております。静岡県都市計画審議会条例で定める定足数に達していることを報告いたします。

それではまず、交通基盤部長の勝又より、御挨拶を申し上げます。

○勝又交通基盤部長 皆様こんにちは。静岡県交通基盤部長の勝又です。

静岡県都市計画審議会委員の皆様には、年度末のお忙しい中、また、足元の悪い中、御出席いただき誠にありがとうございます。

今年は元日に能登半島沖地震が起き、多くの方々がお亡くなりになりました。亡くなられた方の御冥福をお祈り申し上げると共に、被害に遭われた方にお見舞い申し上げます。

事務局であります交通基盤部都市局でも、1月8日から延べ11人の職員を現地に派遣し、地震による下水道被害の調査を実施しており、支援にあたっております。報告を受けましたが、かなりマンホールが浮き上がったりしている状況でございます。交通基盤部他でも支援で行っておりますけれど、今後も引き続き石川県をしっかりと支援してまいります。

本県も、こういう地震が起きてしまった後に、被害を受けた市街地を一刻も早く復興させるということが重要であります。

平時から災害が発生した際のことを想定し、各市町には、「事前都市復興計画」の策定を進めるよう取り組んでおります。なかなか策定が進んでおりませんが、こういう地震を機に、しっかり策定するように、一緒に考えていきたいと思っております。

さて本日、御審議いただく議案でございますが、都市計画道路の変更に関するものが1件、建築基準法の規定に基づくものが2件、合わせて3件です。

また、都市交通マスタープラン策定のために、現在実施しております「西遠都市圏総合都市交通体系調査」について、状況を御報告させていただきます。

県民の皆様が豊かで安全安心に暮らしていくような、持続可能な都市をつくっていきたくて考えておりますので、本日の御審議、どうぞよろしく願いたします。

○司会 次に、委員の異動を御報告いたします。学識経験者の委員として、法律分野の委

員に濱田六法様に、福祉分野の委員に宮川紀代美様にそれぞれ新たに御就任いただきました。宮川様は本日欠席されております。よろしくお願いいたします。

次に、資料の確認をお願いいたします。

(資料確認)

○司会 本県では、会議資料の電子化、ペーパーレス化を推進しており、当審議会でも、会議資料の電子化、ペーパーレス化に取り組んでまいりたいと考えております。

前回の会議では、委員の皆様の御協力のもと、会議資料について、試行的にタブレット端末での閲覧により進めさせていただきました。

会議終了後のアンケート結果から、審議において特段の支障があるとの御意見はなく、概ね御了解いただけるものと考えておりますが、一方で、紙資料の配布を希望される御意見もございました。

今回の会議につきましては、会議資料を保存したタブレット端末に加えて、紙の資料を御用意しておりますので、必要に応じて御活用ください。

(端末操作方法の説明)

○司会 本日の審議会につきましては、一部Webを併用した会議となります。

会場内の委員におかれましては、発言の際には、挙手の上、議長の指名後、マイクを用いて発言をお願いいたします。

(Web出席の委員への発言方法の説明)

次に、会議の公開についてです。本日の審議会は公開とし、後日議事録を公表いたします。御了承ください。

事務局からは以上です。この後の議事進行は、審議会運営規程第6条に基づき、森本会長をお願いいたします。

○森本会長 はい、わかりました。皆様、こんにちは。

では、ただ今から議案の審議に入ります。円滑な議事進行につきまして、委員の皆様の御協力をお願いいたします。

傍聴される方に申し上げます。傍聴者は傍聴の留意点を守り、静粛をお願いいたします。

また、本日の議事録への署名ですが、私のほかに濱田六法委員をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

本日の提出議案は議案書の1ページ目の案件概要のとおり都市計画道路の

変更1件と、建築基準法の規定に基づくものが2件の合計で3件でございます。

まず第1号議案「榛南・南遠広域都市計画道路の変更」を上程します。

審議会運営規程第7条に基づき、事務局に説明を求めます。

○海野都市計画課長 都市計画課長の海野です。本日はよろしくお願ひいたします。第1号議案「榛南・南遠広域都市計画道路の変更」について御説明いたします。

議案書は3ページ、提出議案附図は2ページになります。

議案の説明は、卓上のタブレットに表示されているパワーポイントにて行いますので、そちらをご覧ください。

本議案は、御前崎市の都市計画道路池新田東部線及び池新田中央線の変更です。

スライドに示しているものは、路線全体の位置図です。南北の黄色の線で示しているものが池新田中央線で、現道は県管理の主要地方道掛川浜岡線と一般県道浜岡菊川線です。

中央東西を黄色の線で示しておりますのが、池新田東部線で、現道は県管理の主要地方道掛川浜岡線です。

今回の変更区間は、赤色の線で示している箇所です。

池新田中央線は池新田地域の市役所、高校、商業施設など、主要施設を結ぶ南北の根幹的な街路であり、昭和56年に当初の都市計画決定をした延長1,990m、2車線、幅員16mの幹線街路です。

現在、国道150号との交差点から都市計画道路大山東町線の北側までの約1,140mの整備が完了しています。

さらに北側の池新田高等学校手前までの約400m区間が事業中であり、今年度完成予定です。未着手の区間は、池新田東部線との交差点を含む約450mのみとなっており、県では、この区間の事業化に向け、道路の詳細設計等、必要な準備を進めてきました。

地元や関係機関との調整により、設計が確定し、事業化の見込みが立ったため、詳細設計を基に、都市計画道路の区域を変更するものでございます。

今回変更する区間は、残る未整備区間のうち、池新田東部線との交差点部を

含めた赤塗りの延長約190mの区間です。

こちらは池新田中央線の拡大図です。

変更箇所は池新田東部線との交差点を含んだ190mの区間です。

右の図をご覧ください。

既決定では、都市計画決定時の基準に基づき、右折レーンの滞留長を20mとしておりましたが、交通量調査、交差点解析を行った結果、現況の基準に基づき、30mに変更いたします。

次に池新田東部線の説明をいたします。

新田東部線は池新田地域の北東部の外郭道路であり、昭和56年に当初の都市計画決定をした延長1,860m、2車線、幅員16mの幹線街路です。起点から270m、終点から470mは整備が完了しており、それ以外の池新田中央線との交差点部を含む約1kmにつきましては、2車線の片側歩道にて整備されております。

今回変更する区間は、池新田中央線と交差する赤塗りの延長約250mの区間でございます。

こちらは、池新田東部線の拡大図です。下の図をご覧ください。

既決定では、都市計画決定時の基準に基づき、右折レーンの滞留長を20mとしておりましたが、交通量調査、交差点解析を行った結果、現行の基準に基づき、東側を30m、西側については65mに変更いたします。

本案につきまして、令和5年11月14日から11月28日までの2週間、県庁及び御前崎市役所において縦覧に供しましたが、意見書の提出はございませんでした。

なお、本審議会に先立ち、都市計画の変更について御前崎市の意見を聴いたところ、本案は、市の基本構想及び都市計画に関する基本的な方針に適合しており、異存がない旨の回答をいただいております。

第1号議案についての説明は以上でございます。御審議のほど、よろしくお願いたします。

○森本会長 はい、ありがとうございます。ただ今の説明につきまして御意見、御質問ございますでしょうか。

意見がないようですので、採決に移りたいと思います。第1号議案についま

して、原案を了承することに異存はございませんでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○森本会長 異存がないようですので第1号議案については原案を了承することといたします。ありがとうございます。

それでは第2号議案、特殊建築物の敷地の位置を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○長橋富士市建築土地対策課統括主幹 富士市建築土地対策課の長橋でございます。本日はよろしくお願いたします。

本案は、建築基準法第51条ただし書許可に係る特殊建築物の敷地の位置について、御審議いただくものであります。

まず、本許可が必要な法律上の根拠について説明いたします。桃色の表紙の当日配布資料①の1ページをご覧ください。

建築基準法第51条では、都市計画区域内においては卸売市場、火葬場、又はと畜場、汚物処理場、ゴミ焼却場、その他政令で定める処理施設の用途に供する建築物は、都市計画においてその敷地の位置が決定しているものでなければ、新築し、又は増築してはならない、とされております。

また、ただし書で、特定行政庁が都道府県都市計画審議会の議を経て、その敷地の位置が都市計画上支障がないと認めて許可した場合においてはこの限りではない、とされております。

建築基準法第51条の2行目にある「ごみ焼却場その他政令で定める処理施設」については、2ページをご覧ください。建築基準法施行令第130条の2の2第2号イにおいて、廃棄物処理法施行令第7条第1号から第13号の2までに掲げる産業廃棄物の処理施設と定めており、参考に、次の表に整理いたしました。

本案件は、第7号及び第8号の2に規定する産業廃棄物の破碎施設となり、設置する施設の最大処理能力が3ページに記載の、同施行令第130条の2の3第1項第3号チ及びヌに定める、工業専用地域内での許容限度である廃プラスチック類が一日当たり6t、木くずが一日当たり100tを超える能力となりますので、許可が必要となるものであります。

議案書7ページの「建築物の概要書」をご覧ください。申請者は、株式会社エコネール代表取締役佐野文勝。敷地の位置は、富士市前田字川原758番1。用途地域は、工業専

用地域。敷地面積は、13,259.14㎡であります。

次に、許可申請に至った理由について御説明いたします。

申請者の株式会社エコネコルは、廃棄物などを破碎・選別し、リサイクル資源として再生する事業を営んでおります。

現在、申請地において、廃棄される電子機器などを破碎し、希少金属等の回収を行っておりますが、今回、破碎対象を産業廃棄物に拡大し、希少金属等の回収増加を計画しております。

また、化石燃料の消費削減や廃棄物の利活用を図る取組として、廃プラスチック等の破碎施設の設置などにより、代替燃料である固形燃料を製造し、ボイラーを使用する近隣の製紙工場で利用する計画をしております。

設置する破碎機の最大処理量が、許可が不要な処理能力を超えるため、建築基準法第51条ただし書の規定による許可が必要となったものであります。

それでは、議案附図5ページの第2号議案、No. 1、位置図をご覧ください。

申請地は、図面中央の赤い部分で、富士市の南部に位置し、JR吉原駅から約2km西、JR東海道本線の北に面し、濃い水色で示した工業専用地域内となっております。

申請地への搬入経路は青色、搬出は赤色の矢印で示しており、廃棄物は、主に敷地の北側の幅員約20mの県道田子の浦港富士インター線を経て運搬され、処理後の残渣は、市外にある中間処分場にて、セメント系の材料などに再生利用する予定であります。

続きまして、6ページ、No. 2、付近見取り図をご覧ください。

申請地は、赤い部分で示しており、JR東海道本線の北側、一級河川潤井川の東側に位置し、周囲は工場が立ち並んでおります。直近の住宅まで南方向に約55m、学校や保育園、病院などの施設は100m以内にはございません。

また、市内の全ての経路において、通学路と重複する部分はありません。

続きまして、7ページ、No. 3、現状状況写真をご覧ください。左側の写真①②は、それぞれ北、南から見た申請地の出入口周辺の状況で、交通上支障がないことを確認しております。写真③④は、敷地内の通路を、敷地の北側部と中央部を北から見た状況です。写真⑤は、敷地南側の線路沿いを東から見た状況であり、写真⑥は、敷地北側の県道の高架部分を見た状況であります。

続きまして、8ページ、No. 4、配置図をご覧ください。

茶色の実線で囲まれた範囲が申請敷地であり、図面の上が北となっております。敷地

内には、希少金属等の回収を行うレアメタル選別工場、固形燃料製造工場の2棟の工場があり、破砕機はレアメタル選別工場に1台、固形燃料製造工場に2台設置されます。

青の矢印は廃棄物の搬入経路で、廃棄物は敷地北側より場内に入り、場内通路を經由して、それぞれの破砕機に搬入されます。破砕処理された後の残渣は、赤い矢印の搬出経路を通過して搬出されます。

次に、周辺に及ぼす影響についてであります。道路交通に関して、搬出入は平日の午前8時30分から午後5時の間に行います。現在、主要な経路である県道田子の浦港富士インター線の交通量は、一日あたり約11,500台であり、場内への搬出入は一日あたり10台程度の運搬車両であります。本計画に伴い10トン車で一日あたり10台と交通量に対してわずかな増であることや、場内に車両の待機スペースがあることから、渋滞や騒音振動への影響が少ないと考えております。

周辺への環境影響については、県条例に基づく生活環境影響調査で、騒音、振動に関して評価しており、搬出入時を除き、屋内にて、シャッターを閉めて作業するなどの対策を講じることで、周辺の生活環境に与える影響は軽微で、基準値内と報告を受けております。

粉塵につきましては、破砕機への投入、破砕及び残渣の搬出までの行程が、密閉構造の中で行われるため、建物外には飛散しません。

水質汚染については、本計画の処理工程における排水はありませんが、雨水を含む場内の排水については、既存の処理設備を経て場外に排水する対策を講じております。臭気については、悪臭の発生する廃棄物は、扱いません。

委員の皆様には、当日配付資料①の5ページに調査結果一覧を参考資料として添付しております。

また、生活環境については、計画地が工業専用地域内で、学校などの施設も離れているため、影響が少ないものと考えております。

以上のことから、本計画は環境の保全に配慮した事業と判断いたしております。

周辺住民や自治会に対しては、事業計画について説明をしており、反対等の意見はないと聞いております。

なお、本許可申請と併せて、現在、廃棄物処理法第15条に基づく施設設置の許可に関する手続きが進められております。以上のことから、本計画は、周辺に及ぼす影響が少なく、周囲の土地利用状況などを鑑みて、本施設の敷地の位置は、都市計画上支障がな

い、と認められるため、許可したいと考えております。

以上で説明を終わります。御審議のほどよろしくお願いいたします。

○森本会長 それでは、ただ今の説明について、御意見、御質問はありますか。

はい、早川委員お願いします。

○早川委員 富士市選出の県議会議員、早川です。よろしくお願いいたします。

近年では廃棄物の増加による処理施設の不足に加えまして、不法投棄による環境悪化などへの関心が高まる中、このようなりサイクル施設は、資源の再利用を進める循環型社会の形成の観点からも必要なものと考えます。

一方で、このような施設に対しては、日常生活等への影響を心配する住民の皆様のお声もありまして、立地場所の選定は重要であると考えます。

今回の敷地周辺は、工業地帯や工業専用地域であることから、住宅地からも離れており、妥当な場所であると思われまます。富士市からの御説明で、住民からの反対はなかった、とのことではありますが、地域住民等の合意形成には大変御苦勞をされたかと思われまます。

そこで、住民の方々への説明に関して、その方法や内容など、もう少し詳しく教えていただきたいと思ひます。よろしくお願いいたします。

○森本会長 はい。ありがとうございます。では事務局よろしくお願いします。

○長橋富士市建築土地対策課統括主幹 ありがとうございます。敷地南側の潤井川に囲まれた約150mの範囲の住宅地について、昨年10月頃、個別に作業内容や作業時間、環境への影響などについて事業計画の説明にも回り、特に意見等はなく、本計画を了承していただいております。

また、近隣の事業者及び町内会に対しましても、事業説明を行い、特段の意見もなく了承いただいております。以上でございます。

○森本会長 はい。よろしいでしょうか。その他いかがでしょうか。

それでは、特に皆様から御意見がございませんので、第2号議案につきまして原案に異存なしでよろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

では異存がないようですので、第2号議案につきましては原案を了承いたします。ありがとうございました。

それでは、続いて第3号議案に移りたいと思ひます。特殊建築物の敷地の位

置につきまして上程いたします。

○小山焼津市建築住宅課長 焼津市建築住宅課長の小山でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは第3号議案について御説明いたします。

本件は、建築基準法第51条ただし書許可に係る特殊建築物の敷地の位置について、御審議をお願いするものでございます。

議案書9ページ、建築物の概要書をご覧ください。申請者は、環境のミカタ株式会社。申請地は、焼津市利右衛門、用途地域は準工業地域、建物用途は産業廃棄物処理施設です。

SDGs等による循環型社会への意識が高まる中、昨今の増加するリサイクル固形燃料の需要に応えるため、新たに、破砕機及び固形燃料製造機を導入した建築物を、新築する計画であります。

破砕機の最大の処理能力は一日当たり、廃プラスチックが484t、木くずが621t、がれき類が612tとなります。

これらの数値につきましては、事前に送付した資料に誤りがあり、本議案書に記載した数値が正しいものとなります。

記載に誤りがあり、申し訳ございませんが、審査上影響はございません。

その他につきましては、記載のとおりでございます。

それでは、当日配布資料①の2ページをご覧ください。

建築基準法第51条については、第2号議案で説明のとおりですが、今回の計画は、同法施行令第130条の2の2第2号イにおいて規定する廃棄物処理法施行令第7条第7号及び第8号の2の産業廃棄物の破砕施設に該当することから、許可が必要となったものです。

続きまして、議案附図9ページ、第3号議案No.1をご覧ください。

申請地は、図面右下の赤い部分で大井川港付近の準工業地域に位置します。

西側は、申請者の事業本部及び県道島田大井川線を介して、第一種住居地域となっております。

廃棄物の搬入は青の矢印、搬出は赤の矢印のとおりで、付近に学校や幼稚園などはありません。

次に、議案附図10ページ、第3号議案No.2をご覧ください。

申請地周辺は、申請者の事業本部や更地となっており、泉川沿いには太陽光パネルが設置されております。県道島田大井川線の西側の住宅群までは100mほど離れており、直近で、敷地北西78mのところに住宅がありますが、防音壁設置等の対策により、騒音、振動などの環境的な影響は少ないものと考えております。

その他、③が搬入経路となる道路の写真。⑤が申請地の写真。①、②、④、⑥が周辺の写真となります。

続きまして、議案附図11ページ、第3号議案No. 3をご覧ください。

申請地は、図面右側の茶色で囲われた部分になります。

左側の敷地は、申請者の事業本部になります。

申請地には、工場（1）、工場（2）及び事務所・休憩所の3棟の建築物が計画され、そのうち工場（1）、工場（2）に、許可対象となる破砕機が設置されます。

廃棄物は、青い矢印のとおり搬入、仮置場に置かれ、破砕機へと続くコンベアに投入されます。破砕された廃棄物は、固形燃料製造機へと進み、赤い矢印のとおり搬出されます。

近隣への対策として、機械は全て建物内に設置されます。

また、設置予定の破砕機の中で、特に騒音の発生が想定される工場（1）の破砕機2につきましては、コンクリートの壁、天井で覆われます。

その他、工場（1）と工場（2）のある境界沿いには高さ2mの防音壁が設置されます。

その結果、生活環境影響調査による騒音、振動の予想値はいずれも法令に基づく基準値を下回る結果となっております。

また、今回の計画において県道島田大井川線の大型車両の通行量が一日当たり往復で100台増加する見込みですが、任意の生活環境調査の結果、交通量が増加することによる、騒音、振動の周辺への影響は、基準値を下回るものとなっております。

大気環境、悪臭については、法律や条例の該当施設、搬入がないため規制の適用はありません。

生活環境調査の結果につきましては、委員の皆さんへ当日配布資料①の5ペ

ージに参考資料を添付しております。

地域住民に対しましては、本年1月16日に地元説明会を実施し、特に反対意見等はなかったと聞いております。

また、地元自治会等とは、「公害等の防止に関する協定書」を締結していることもあり、地域の同意は得られていると考えております。

昨今、SDGs等による循環型社会への需要が拡大し、リサイクルへの意識も高まっております。当施設は、資源の再利用を図り、循環型社会の構築に寄与するものと考えられ、また、敷地内には、市の条例による緑地が確保されております。

周辺に及ぼす影響、その他、周辺の土地利用状況などを総合的に勘案した結果、当施設の敷地の位置は、都市計画上支障がないと認め、許可したいと考えております。

以上で説明を終わります。御審議のほど、よろしくお願いいたします。

○森本会長 はい。ただ今の説明に対して、御意見、御質問はございませんか。

よろしいでしょうか。ないようですので、採決に移りたいと思います。第3号議案につきまして原案に異存はございませんか。

(「異議なし」の声あり)

異存がないようですので第3号議案については原案を了承することといたします。

本日付議されました議案の審議は以上で終了いたしました。

審議結果につきましては、原案のとおり異存のない旨を、知事に答申いたします。

それでは報告事項に移ります。事務局から報告をお願いします。

○海野都市計画課長 それでは、報告事項、西遠都市圏総合都市交通体系調査について説明いたします。緑色の表紙、当日配布資料②の1ページをご覧ください。

西遠都市圏総合都市交通体系調査は、静岡県西部の浜松市、磐田市、掛川市、袋井市、湖西市、菊川市、森町の6市1町の都市圏を対象として、令和4年度から3ヶ年の予定で実施をしております。

調査2年目である本年度までの途中経過について御報告します。

2ページをご覧ください。

総合都市交通体系調査とは、概ね20年後の将来像を踏まえた総合的な都市交

通マスタープランを策定する取組です。

交通実態調査で得られた道路交通や公共交通等に関するデータに基づき、現況及び将来分析を行い、都市圏の将来像を踏まえ、将来を見据えた望ましい交通体系を総合的に描き、都市交通マスタープランとして取りまとめるものです。

このマスタープランは、県が作成する都市計画区域マスタープランや市町都市計画マスタープラン、また個別の都市計画に反映されていきます。

3 ページをご覧ください。県内の実施状況です。

通勤や通学等、日常の交通活動の広がり観点から、県内を6つの圏域に分けて実施しております。

都市圏人口が30万人以上の、西から西遠、静岡中部、岳南、東駿河湾につきましては、人の動きを調査する「パーソントリップ調査」により、社会情勢の変化を踏まえ、おおむね10年ごとに調査を行い、また計画の見直しを行っているところでございます。「パーソントリップ調査」については、後ほど詳しく説明いたします。

4 ページをご覧ください。

西遠都市圏では、前回、平成19年度から21年度にかけて、第4回パーソントリップ調査を実施し、都市交通マスタープランを作成しました。

「くらしやものづくりの場面に応じて多様な交通手段を選択できる持続可能な都市交通を目指して」との理念を掲げ、「拠点・公共交通軸集積型都市圏構造」を目指しました。

5 ページをご覧ください。

将来都市圏構造は、右下の図にありますように、都市拠点、産業・物流拠点及びレクリエーション拠点を設定し、それぞれの拠点どうしを連携させるものです。

6 ページをご覧ください。

交通機能は、主に大きく道路交通と公共交通に分けてまとめています。

また、過度な自動車利用を控え、公共交通の利用を促進するモビリティ・マネジメントに関する施策の提案も行いました。

7 ページをご覧ください。

ここからは、西遠都市圏のこの10年間の社会情勢の変化について御説明します。

西遠都市圏の人口は、左上の図のように、平成17年（2005年）の約130万人をピークに減少が始まっており、かつ、高齢化も進んでいる状況です。

右上の図の人口集中地区の拡大や、右下の図の大規模工場・小売店舗の郊外への立地などが進んでいる状況です。

8ページをご覧ください。交通インフラの状況です。

平成24年の新東名高速道路の開通のほか、三遠南信自動車道の部分開通、JR東海道線の磐田市御厨駅の開業等がございました。

9ページをご覧ください。

また、全国的な社会情勢の変化として、左の図のように、スマートフォンやネットショッピングの普及が進んでおり、また他の都市圏での事例では、右の図のように外出率や、一人一日当たりトリップ数が減少するとの結果も生じているところでございます。

10ページをご覧ください。

このような様々な変化が生じていることから、西遠都市圏の実態をつかむため、昨年度に第5回目となるパーソントリップ調査を実施いたしました。

調査は、住民基本台帳から無作為に抽出した約27,600世帯に対し、令和4年の9月から11月の間に調査票を郵送し、Web又は郵送で回答いただく形式で、行い、約7,200世帯の回答を得たところでございます。

11ページをご覧ください。

ここで、パーソントリップ調査について説明します。

交通実態を把握するために行われるパーソントリップ調査とは、「どのような人が」「どのような目的で」「いつ」「どこからどこへ」「どういった交通手段」で移動したかなどを調べるもので、ある特定の1日の行動を対象に、都市圏内に居住する無作為に抽出された世帯に対して行うものです。

基本となる調査項目は、世帯属性、個人属性のほか、個人ごとの1日の移動状況に関し、出発地および到着地の住所、時刻、移動の目的、移動の手段などを調査いたします。

12ページをご覧ください。

今回の調査では、パーソントリップ本体調査として、平日と休日の1日の交通行動を把握させていただいたほか、公共交通利用者の1日の行動を把握するターミナル調査、企業の働き方に関する実態及び意向に関する企業調査を実施いたしました。

これに加えまして、浜松市が独自に実施した補完調査やビッグデータ、鉄道やバスの乗降客等のデータを組み合わせ、一体的にデータ収集を行いました。

13ページをご覧ください。

もう一つの用語の説明ですが、「トリップ」とは、人又は車両がある目的を持って、ある場所からある場所へ移動することと定義されており、これを1トリップとしております。

例えば、下の図のように自宅から勤務先への移動、勤務先から業務取引先など、最終的に自宅へ帰宅するまで、この図の場合では5トリップとなります。

14ページをご覧ください。

次に「代表交通手段」という用語について御説明します。

代表交通手段とは、1回のトリップにおいて、複数の交通手段を用いた場合に、そのトリップをプライオリティが高い交通手段として設定するものです。

プライオリティは、電車、バス、自動車、自転車、徒歩の順と決まっており、下の図のような、出発地から目的地までの1トリップにおいて、徒歩、バス、鉄道で移動した場合の代表交通手段は鉄道となります。

15ページをご覧ください。

調査フローと推進体制につきましては中段に記載のとおりです。

また、下の表のように、この計画の策定においては、協議会や幹事会を設置し、進めているところでございます。

16ページをご覧ください。

協議会の委員構成ですが、学識者や公共交通事業者、国、県、市の関係部局などにより構成され、学識経験者からの助言や各委員の意見を聞きながら計画を策定する体制をとっております。

17ページをご覧ください。

調査の詳細フローになりますが、現在は赤く囲ってありますが、実態調査の基礎集計が終了し、交通行動モデルの構築を行っているところでございます。

18ページをご覧ください。

西遠都市圏の課題として、暮らし、経済、防災・減災等、5つの項目に整理をしており、今後問題解決に向けた政策検討を行っていく予定です。

19ページをご覧ください。

次に、分析手法について御説明します。

新型コロナウイルスの拡大により、人々の移動・活動が変化したように、今後も働き方の変化や、自動運転、Maasなどの新しいモビリティサービスの登場など、これまでとは異なる移動パターンが急に発生するなど、将来が掴みにくい状況であります。

20ページをご覧ください。

今回の調査においては、今後の急激な変化を見据え、様々な将来シナリオを推定し、検討に取り組んでいくことが必要となります。

これらに柔軟に対応するため、アクティビティベースドモデルという新たなシミュレーション手法を用いて検討を行っていく予定です。

21ページをご覧ください。

アクティビティベースドモデルの特徴を説明します。

今までの調査では、左側の四段階推定法というもので行われておりました。

これは、都市圏全体の交通量に着目した集計型モデルで、交通の需給バランスの分析に適しているものでした。

今回行おうとしているアクティビティベースドモデルは、交通の発生原因である個人の意思・行動、それらに着目した非集計型のモデルであり、交通行動だけではなく、人々の活動時間、滞留場所、滞留時間も把握できますので、公共交通の乗継施策、帰宅困難者対策、まちづくりなど多様な施策に活用できるものであります。

22ページをご覧ください。

こうして策定した交通行動モデルにつきましては、現況、趨勢、外的シナリオに対する分析に活用して、最終的には政策検討分析に用いていきます。

24ページをご覧ください。

最後に第5回パーソントリップ調査、基礎集計結果について御紹介いたします。

こちらは国勢調査に基づき、15年前の前回調査時からの人口推移です。

都市圏全体の総人口は120万余が2万人減少と、ほぼ横ばいです。

右の図ですが、各年齢層では変動しており、20歳から39歳までが9万人の減少。

一方で、65歳以上は10万人の増加ということが分かりました。

25ページをご覧ください。

こちらは都市圏全体の総トリップ数の推移です。

左の図の総トリップ数は、前回約272万トリップだったものが、224万トリップとなり、48万トリップの減、割合でいきますと約2割の大幅減少となっていることが分かりました。

26ページをご覧ください。

こちらは外出率の変化です。

前回の85%から11%程度低下し、74%となりました。

年齢階層別に比較すると、右側の図ですが、全ての年齢階層において、外出率は低下しているところですが、その中でも20歳から39歳が最も減少幅が大きくなっているということが分かりました。

27ページをご覧ください。

次に代表交通手段別の構成比の推移について御説明します。

代表交通手段における自動車の割合は、前回が68%、今回では73%となり、5%ほど増加をしております。

一方で、バス、バイクとも1%の減少、自転車については3%程度減少しております。

28ページをご覧ください。

代表交通手段の構成比を年齢階層別に分析したものです。

65歳以上においては、前回に比べて変化が著しく、バス・自転車・徒歩の割合が低下し、自動車の割合が大きく増加していることがつかめました。

以上で報告事項について説明を終わります。

○森本会長 はい、ありがとうございました。それでは皆様方から意見をお受けしたいと思います。はい、中山委員。

○中山委員 はい、御説明ありがとうございました。

調査時点が令和4年9月～11月ということで、コロナによる影響もようやく戻ってきた頃かなと思います。ただまだ各住民の皆様方は外出について非常に危惧されていて、公共交通機関を使うのも厳しい、という頃であって、そういう状況も今回の調査結果の要因の一部として表れているのかなと思います。

そこで、新型コロナウイルスの影響につきまして、調査の中ではどのように考え、取り扱うかということをお教えいただければと思います。

○海野都市計画課長 取得したデータの新型コロナウイルスに対する影響の取り扱いについて、どのように処理するか、お答えいたします。

取得したデータの中には、スマートフォンやネットショッピングの拡大等の、社会情勢の変化ということで、今後も影響が継続するものと、新型コロナウイルスの流行によって活動自粛がある期間限定的に行われたもの、といった種類があると思いますが、それらも踏まえまして集計結果の取り扱いについては、適切に分析していく必要があると我々も認識しているところです。

例えば、調査時点では、高校生は通学が可能であったとか、大学生はオンライン授業によって通学がなかったこと、事業所においても在宅勤務を必修にしたりとか、週何日出勤とか、そのような取組をしている会社もあるとも聞いておりますが、これらについては本体調査の個人票で調査を行っておりますので、詳細に分析をしていかなければなりません。

また、これに加え、近隣大学へヒアリングを行おうと、協議会の方で検討しております。それらもあわせまして、総合的にデータについてはしっかり分析をしていこうと思います。

○中山委員 ありがとうございます。令和4年度というと、私が関係している大学でもオンライン授業をやっておりましたし、今現在でもオンライン授業は、15回の内5回はオンラインでも可能というような形もありますので、その辺りを拡大実施できればありがたいと考えます。

○海野都市計画課長 ヒアリングの際には、御協力よろしくお願いたします。

○森本会長 はい、ありがとうございました。その他いかがでしょうか。

それでは、私からもコメントいたします。

今中山委員からもあったように、西遠都市圏のパーソントリップ調査は令和4年の秋ということなので、当然コロナの影響は重なっているのですが、比較的定常状態に戻り

つつある頃の調査であると思っております。

一方で、先ほど事務局からの説明にあったように、在宅勤務やオンライン化といった、外出率の低下は10年ほど前から起き始めておりまして、この10年間で全国的に見ても、コロナの前までに外出率はおよそ1割減って、コロナで更に1～2割減って、今それが少し回復していますが、トータルで見ても2割近く減って、戻らない。

東京都市圏の各鉄道事業者のデータを見ても、やはり元には戻っていない。これは在宅勤務がかなり定常化しつつあり、そういう傾向も見えております。

このデータをきちんと精査をすることによって、静岡県の方の今後の都市や交通のあり方について、アクティビティベースドプランニングという、活動を中心とした調査方法に大きく切り替えてやっていくということで、今全国的にもこの手法でやっておりますので、極めて時流に乗った計算方法かと思えます。

自治体に今何が起こっているのかを正しく把握した中で、我々は都市計画や交通計画の舵取りをしていかなければなりませんので、事務局には引き続き分析解析を進め、ぜひ我々への情報提供をお願いします。

○海野都市計画課長 はい、補足ですが、15ページに調査フローということで、先生からの御意見にありましており、来年度、現況分析、課題の整理等を行って、しかるべき時期に、この都市計画審議会でも結果について報告をしていきますので、よろしくお願いいたします。

○森本会長 はい、ありがとうございます。他にございませんでしょうか。

御意見がなければ、本日の議題は以上でございます。

円滑な議事進行にご協力いただきましてどうもありがとうございました。

進行を事務局にお返しします。

○司会 会長ありがとうございました。

本日は会場の委員の皆様には電子データを利用した会議としましたが、皆様の御協力により無事に進行することができましたことを御礼申しあげます。

しかしweb会議におきまして通信環境に一部不具合がございまして、一部の委員の方には大変御迷惑をおかけいたしました。申し訳ございませんでした。

以上をもちまして、第189回静岡県都市計画審議会を閉会いたします。

次回の会議は、詳細が決まり次第、御連絡いたしますので、よろしくお願いいたします。

本日は、誠にありがとうございました。

午後 2 時30分閉会

議 事 録 署 名

議 長 _____

委 員 _____