

# 第 186 回

## 静岡県都市計画審議会

### 議 事 録

と き 令和4年12月19日（月） 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 それでは定刻となりましたので、ただいまから第186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23名中21名の委員にご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。

それではまず最初に、交通基盤部長の太田よりご挨拶を申し上げます。

○太田交通基盤部長 皆さんこんにちは。交通基盤部長の太田でございます。本日はよろしくお願いたします。

委員の皆様には、年末の大変お忙しい中、当審議会にご出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

本日ご審議いただく案件は、都市計画道路に関する案件5件でございます。このうち第1号議案から第3号議案までは、沼津市と下田市を結ぶ延長約60kmの高規格幹線道路伊豆縦貫自動車道に関するものとなっております。

伊豆縦貫自動車道は、伊豆半島の広域道路網を形成する基幹道路でございます。観光や地域産業の振興等、伊豆地域の発展に大きく寄与するとともに、伊豆半島の南北軸として広域救急医療を支えるとともに、災害発生時には緊急輸送路としての役割を担う大変重要な道路でございます。平成29年におおむねのルートが公表された天城峠を越える区間につきましては、現在までに環境影響評価とともに都市計画決定に向けた手続が進められてまいりました。本日、現在事業中の河津下田道路Ⅰ期、Ⅱ期区間と併せまして、ご審議をお願いするものでございます。

また、報告事項といたしましては、都市計画区域マスタープランの次回の見直しに向けた、静岡県の都市計画区域マスタープラン策定方針の改定の状況についてご説明させていただきます。

コロナ禍を契機といたしまして社会が急速に変化する中、新たな情報通信技術等も積極的に活用したまちづくりを進めていくことが大変重要となっております。委員の皆様方におかれましては、新たな潮流も踏まえたまちづくりに向けて、引き続きご指導、ご支援をお願い申し上げます、簡単ではございますが、私の冒頭の挨拶とさせていただきます。

本日はよろしくお願いたします。

○司会 次に、委員の異動をご報告いたします。お手元の「次第」と書かれた資料の2枚

目、委員名簿をご覧ください。

市議会議長の代表として、沼津市の浅原和美様に新たにご就任いただきました。本日はWebによりご出席いただいております。よろしくお願いいたします。

町村議会議長の代表として、川根本町の杉山広充様に新たにご就任いただきました。本日は欠席されております。

また、人事異動により、関係行政機関のうち5名の方に新たにご就任いただいております。本日は、いずれも代理の方にご出席いただいております。よろしくお願いいたします。

続きまして、資料の確認をお願いいたします。

(資 料 確 認)

○司会 また、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。ご了承ください。

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 分かりました。皆さんこんにちは。それでは、ただいまから議案の審議に入りたいと思います。

初めに、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は、私のほか、遠藤一恵委員にお願いをしたいと思います。遠藤委員、よろしくお願いいたします。

本日の提出議案でございますが、議案書の1ページ目の案件概要にありますとおり、都市計画道路に関するものが5件ございます。

第1号議案「下田都市計画道路の変更」、第2号議案「河津都市計画道路の変更」及び第3号議案「伊豆都市計画道路の変更」は、いずれも伊豆縦貫自動車道に関する都市計画道路の変更についてのもので、関連がございますので一括して審議をしたいと思います。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○森本会長 それでは、第1号議案から第3号議案まで一括して上程いたします。

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。

○望月都市計画課長 県の都市計画課長、望月でございます。どうぞよろしくお願いたします。

第1号議案から第3号議案、下田、河津、伊豆都市計画道路の変更についてご説明をいたします。

お手元に配付しました議案書、附図等と併せまして、前のディスプレイを併せてご覧いただきながら説明を聞いていただきたいと思います。

大変申し訳ありません。着座にてご説明させていただきます。

では初めに、伊豆縦貫自動車道の概要について説明をいたします。

伊豆縦貫自動車道は、先ほど交通基盤部長の挨拶にもございましたとおり、沼津市と下田市間を結ぶ全長約60kmの高規格幹線道路です。観光、産業の振興や救急医療搬送、災害時の緊急輸送路等の役割が期待され、早期の全線開通が望まれています。

現在、北側の沼津インターから伊豆市の月ヶ瀬インターまでが、途中有料道路を介して繋がっています。

大変失礼しました。提出議案附図の2ページをご覧いただきたいと思います。そちらのほうを今ご説明さしあげています。

本道路は、東駿河湾都市圏と伊豆半島各都市の都市間連携を強化し、安全で快適な生活や円滑な都市活動を支える道路であることから、地域の利便性の向上と、本路線を軸とした伊豆半島各都市の計画的なまちづくりを推進するため、改めて計画が確定した区間の都市計画決定と決定済み区間の変更を行うものであります。

月ヶ瀬インターから仮称河津インターまでの天城峠を越える区間、約20km区間につきましては、平成30年1月の国による概略ルート帯公表後、環境影響評価や都市計画手続を進めてまいりました。今回、この区間の都市計画を、事業中の河津下田道路Ⅱ期区間と併せて都市計画決定するとともに、同じく事業中の河津下田道路Ⅰ期区間については、設計の進捗に合わせて決定済みの都市計画を変更するものであります。

伊豆縦貫自動車道の整備は国が行っておりますが、都市計画の決定は県が行います。また、県環境影響評価条例の対象となる事業を都市計画決定する場合、条例の規定によりまして、都市計画決定権者が環境影響評価も行うこととなっていることから、今回、

仮称河津インターから月ヶ瀬インターまでの天城峠を越える区間20kmについて、都市計画決定権者の県が環境影響評価を行っています。

なお、河津下田道路Ⅰ期、Ⅱ期区間につきましては、過去に環境影響評価を実施済みでございます。

スライド2をご覧ください。

次に、計画の内容についてご説明します。

議案書は2ページでございます。附図は3ページでございます。

第1号議案の下田都市計画道路からご説明いたします。

上段の図面は計画ルートを示しており、左が北、右が南となっております。今回都市計画の決定及び変更を行うのは、一番上に赤字で示してありますとおり、下田市内の約9.2kmの区間です。うち、河津下田道路Ⅰ期として事業中の仮称下田インターから仮称下田北インターまでの南側約5.7km区間につきましては、平成26年11月に都市計画決定した区域を、設計の進捗に合わせて今回都市計画を変更するものであります。その北側、河津下田道路Ⅱ期として事業中の仮称下田北インターから仮称逆川インター付近の河津町境までの残り3.5km区間につきましては、今回区域を新たに都市計画に定めるものであります。

図中の青丸はインターチェンジ、青い線はトンネルとなる地下式、緑色の線は高さ5m未満の盛土・切土などを行う地表式を示しております。

右下に構造物比率をお示ししましたとおり、下田市内の区間はおよそ5割が地下式のトンネルとなる計画です。

また、右上に示してありますように、道路規格は第1種第3級の自動車専用道路で、設計速度80km/h、車線数は2車線となっております。後ほどご説明します第2号議案河津都市計画道路、第3号議案伊豆都市計画道路も同じ規格でございます。

それでは、提出議案附図の4ページをご覧ください。

こちらは、先ほどの計画概要図を法定の図書である総括図に表したものです。こちらの図面は下が南で、左の図面の上から右の図面の下につながります。

左の図面の仮称下田インターから仮称下田北インターまでの5,740mが既決定の区間であり、黄色と赤の斜線で示してございます。

こちらで一度画面をご覧いただきたいと思います。

今回、河津下田道路全体の道路の設計が確定したことから、Ⅱ期区間を新たに都市計

画決定するのと併せまして、これまで車線と路肩部分のみ都市計画決定をしていました I 期区間につきましても、路面外側の法面などの部分も区域に含むよう、新たに都市計画を変更するものでございます。

次に、また附図に戻っていただきまして、仮称下田北インターから先は新規に決定する区間となりますが、山地をトンネル等で通過し、仮称須原インターの北側、河津町との境が終点となります。

それでは、議案書は 7 ページをご覧ください。附図につきましてもは 18 ページでございます。

続きまして、第 2 号議案の河津都市計画道路についてご説明をいたします。

上段の図面は計画ルートを示してございます。先ほどと同じく、左が北、右が南となっております。

河津町内の区間約 13.3km は、全て新たに都市計画に定める区間です。このうち、仮称逆川インター付近の下田市境から仮称河津インターまでの約 3.4km につきましてもは河津下田道路 II 期として事業中の区間で、その先、北に向かって新たにルートを決めることとなった仮称河津インターから伊豆市との境までと併せて、今回新たに都市計画に定めるものでございます。

図中の青丸はインターチェンジ、青い線は地下式、緑色の線は地表式、赤い線は高架橋や橋梁となる嵩上式、黄色い線は 5 m 以上地盤を掘り下げる堀割式を示してございます。

右下の構造物比率を見ますと、河津町内の区間は、およそ 7 割が地下式のトンネル、約 2 割が橋梁や高架橋となっております。

なお、仮称河津インターから伊豆市との境までの区間について、今回環境影響評価を行っており、結果は後ほど伊豆市内の区間と併せてご説明をいたします。

続きまして、提出議案附図の 19 ページをご覧ください。

総括図でございます。下が南となっております、左の図面の上から右の図面の下に繋がるものとなっております。

下田市との境を起点とし、仮称逆川インターからトンネルなどで仮称河津インターへとつながります。ここまでの区間が河津下田道路 II 期として事業中の区間です。

河津下田道路から先は新規にルートを決めることとなった区間となりますが、温泉等の涵養源を避けるため、大鍋川沿いを橋梁やトンネル等で西に向かい、途中で北に向

きを変え、天城峠をトンネル等で通過する計画となっており、天城峠の伊豆市との境が終点となります。

続きまして、議案書は10ページ、提出議案附図では29ページをご覧ください。

第3号議案の伊豆都市計画道路についてご説明をいたします。

上段の図面が計画ルートを示しており、先ほどと同じく左が北、右が南となっております。天城峠の河津町との境から天城北道路の月ヶ瀬インターまで新たにルートを決めることとなった市内の約11.6kmについて、都市計画に定めるものでございます。

図中の青丸がインターチェンジ、青い線は地下式、緑色の線は地表式、赤い線は嵩上式、黄色い線は堀割式を示しております。

右下の構造物比率を見ますと、伊豆市内の区間は、およそ5割が地下式のトンネル、約2割が橋梁や高架橋となっております。

伊豆市内では、中ほど、浄蓮の滝付近に1か所インターチェンジの設置を予定しています。

なお、河津町との境から月ヶ瀬インターまでの区間について、今回環境影響評価を行っております。結果はまた後ほどご説明をいたします。

それでは、提出議案附図の30ページをご覧ください。

総括図でございますが、下が南となっており、左の図面の左上から右の図面の右下につながります。

天城峠の河津町との境から現在の国道414号沿いにトンネルや橋梁などで北上し、浄蓮の滝付近に中間インターが設置されます。その先も同じく国道414号沿いをトンネルや橋梁で北上し、天城北道路の月ヶ瀬インターに接続します。こちらが終点となります。

都市計画の内容についての説明は以上となります。

次に、これまでの手続の経緯について、ご説明をいたします。

伊豆縦貫自動車道の仮称河津インターから月ヶ瀬インターまでの天城峠を越える区間約20kmにつきましては、事業者である国において調査が進められ、平成30年1月に1km幅の概略ルート帯が公表されました。令和3年3月には、都市計画の原案について市町主催で説明会を行いました。下田市で3回、72名。河津町で3回、70名。伊豆市で4回、108名。計10回の説明会を開催し、延べ250名の方々にご説明し、わさび田や温泉への影響に関する質問などが出されました。

続いて、令和3年8月には、都市計画公聴会を3市町で開催いたしました。公聴会の

記録は、本日お手元にお配りしてございます黄色の表紙の「公聴会・意見書に係る資料」の3ページ以降にお示ししてございます。下田市で2名、河津町で2名、伊豆市で8名の、延べ12名の方々が、地域産業、観光業、自然環境や景観への配慮を求める意見や、生活環境の変化に関してルート再検討を求める意見のほか、早期着工・開通を希望する意見を公述しました。

その後、都市計画案を確定しまして、公告・縦覧などの手続を進めてまいりました。本都市計画案につきましては、令和3年12月10日から令和4年1月11日までの1か月間、県庁及び下田市役所、河津町役場、伊豆市役所で、環境影響評価準備書とともに縦覧に供しましたところ、都市計画に関する意見書につきましては、河津都市計画案に対するものが4通、伊豆都市計画案に対するものが4通。このうち2通は両都市計画に対するもので重複しておりますので、結果、計6通が提出されました。

それでは、意見書の要旨と対応方針について、順にご説明をいたします。

黄色の表紙の「公聴会・意見書に係る資料」の27ページをご覧ください。

初めに、河津都市計画に対し提出されました、番号1の意見書についてご説明いたします。

「伊豆縦貫道の予定区域にワサビ沢があり、湧水及び大鍋川の水を利用して栽培している。トンネル、高架橋の工事により、湧水の減水、大鍋川の濁り水の浸入により栽培ができなくなるおそれがある。それに対しての補償などの説明をお願いする」という内容でございます。

この意見につきましては、環境影響評価において、事業による湧水や河川への影響については環境保全措置を実施することになっており、事業による影響が生じるおそれがある場合には、事業の実施段階において事業者が各地権者等と交渉し、適切に対応するものであると考えております。したがって、本案のとおりでよいと考えております。

次に、番号2の意見書についてご説明いたします。

「日照の問題ですが、ランプ橋の下から日の出があり、ランプ橋に隠れ、ランプ橋の上に日が昇るまで約1時間弱日が差さない。天城方面からインターへつながると、もっともっと日照不足になるので、ハウス内の作物や日常生活に支障が出る」という内容でございます。

この意見につきましては、環境影響評価において、環境保全措置として、高架構造物等の形式・配置等の工夫を実施することになっており、事業の実施段階において事業者



が必要に応じて住民等への説明を行うなど、適切に対応するものと考えております。したがって、本案のとおりでよいと考えております。

次に、番号3、4、5は同一の方からの意見となりますので、まとめて説明いたします。

番号3は、「私は化学物質過敏症という病気であり、今の都市計画案では命に危険が及ぶので、私の身体生命に危険が及ばない、影響がない場所へルートを変更してほしい。国、県、町は、変更しない理由として、平成29年12月13日の国土交通省中部地方整備局発表の計画段階評価によると言われるが、1人の命がかかっている中で、多数者が賛成したからといって事業を進めるのは人権侵害である。1人の命は公共の利益によって失われていいものではない」という内容でございます。

番号4は、「関東中、静岡中探して、今の場所以外生きていける場所が本当はない。国、県、町が移転先を見つけられないならば、ルートを国が変更するまで都市計画や事業の全てを止めてほしい」という内容です。

番号5は、「20年ほど前、国、県、町に、将来縦貫道を通らないことを確認してから今住んでいる場所に引っ越しをしてきた。移転先を探しても、今住んでいる場所以外住める場所がないことは分かっているのだから、『移転先を探します』と国も県も言うのは、私の病状・症状を認めない、1人の命を軽んじる人権侵害である」という内容でございます。

これらの意見につきましては、計画ルートにつきましては、平成29年8月から9月にかけて、住民アンケート、道路利用者アンケート、地域の団体へのヒアリングを実施するなど、事業者において広く意見聴取を行い、集落、観光施設、わさび田、温泉源など、社会的、自然的要因と道路構造を考慮しルート比較を行うなど、住民意見を踏まえ、所定の手続を経て決定しております。都市計画の案は、令和3年3月の住民説明会、令和3年8月の公聴会と、住民の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で作成し、令和3年12月に案の縦覧及び意見書の提出を受けるなど、所定の手続を経ております。また、県環境影響評価条例に基づき環境影響評価手続も行っております。したがって、本案のとおりでよいと考えております。

ただし、意見提出者の言う「過去の経緯」等につきましては、事業者等に対して、ルートの決定経緯を十分説明するなど、真摯に対応することを求めます。

次に、番号6の意見書について説明いたします。

「妻は化学物質過敏症という病気で、重症で、今の都市計画案のルートでは呼吸困難になり死ぬことになる。国が具体的に妻の命を守ると確実な約束と対応をしてくれるまで、都市計画の決定、事業を進めるのはやめてほしい。都市計画の案だと妻が生きていけなくなるのでやめてほしい。1人の命は公共の利益によって失われていいものではない。1人の命、1人の人権を守るためにルートを変更してほしい」という内容です。

この意見につきましては、先ほどもご説明いたしました。計画ルートにつきましては、平成29年8月から9月にかけて、住民アンケート、道路利用者アンケート、地域の団体へのヒアリングを実施するなど、事業者において広く意見聴取を行い、集落、観光施設、わさび田、温泉源など、社会的、自然的要因と道路構造を考慮しルート比較を行うなど、住民意見を踏まえて所定の手続を経て決定しております。都市計画案につきましても、令和3年3月の住民説明会、令和3年8月の公聴会と、住民の意見を反映させるために必要な措置を講じた上で作成し、令和3年12月に案の縦覧及び意見書の提出を受けるなど、所定の手続を経ております。また、県環境影響評価条例に基づき環境影響評価手続も行っております。したがって、本案のとおりでよいと考えております。

ただし、先ほど同じく、意見提出者の言う「過去の経緯」等につきましては、事業者等に対しまして、ルートの決定経緯を十分説明するなど、真摯に対応することを求めます。

続きまして、伊豆都市計画に対して提出された意見書についてご説明します。

「公聴会・意見書に係る資料」の58ページをご覧ください。

1番でございます。「当地において観光業は主要な基幹産業であり、雇用の受け皿となっている。観光業者のほとんどが地元中小零細企業であり、コロナ禍で経営状況は極度に疲弊している。このような観点から、強力かつ早期の事業推進をお願いする」という内容でございます。

この意見につきましては、伊豆縦貫自動車道については、観光や産業の活性化、災害時の緊急輸送路の確保、高次医療施設への救急搬送などのため、早期の事業化、供用開始を目指し各種手続を行っているところでございます。提出された意見は計画推進を求めるものでございます。したがって、本案のとおりでよいと考えております。

次に、番号2の意見書について説明します。

番号2の意見は、「浄蓮の滝付近の国道414号は、河津桜まつりの時期など、激しい渋滞が発生することがある。また、高速道路を利用するサービス施設は、昨今例外なく道

の駅構造となっているので、中間インターから浄蓮の滝駐車場へ直接進入できるようにしてほしい」という内容でございます。

この意見につきましては、インターチェンジ取付道路と接続する国道414号の形態につきましては、事業の実施段階において、事業者と県、市が、交通管理者との調整の上、地域住民等の意見を踏まえて決定するものでございます。なお、インター取付道路の線形及び構造には影響がございません。したがって、本案のとおりでよいと考えております。

次に、番号3の意見書について説明します。

「中間インターチェンジの取付道路について、旧国道を横断する際の具体的交差形状が不明である。生活道路として重要な機能を有しているため、現状の機能回復をお願いするとともに、安全性の観点から立体交差を強く望む」という内容でございます。

この意見につきましては、中間インター取付道路の整備に当たり影響のある既設の道路については、事業の実施段階において事業者が施設管理者と調整の上、地域住民等の意見を踏まえながら適切な方法により機能確保を行うものでございます。したがって、本案のとおりでよいと考えております。

最後に、番号4、5、6、7の意見についてでございますが、先ほど河津都市計画で説明しました番号3、4、5、6の意見書と同一のものでございますので、説明は省略いたします。

以上、都市計画案に対する意見書の要旨と対応方針をご説明をいたしました。都市計画決定権者といたしましては、いずれの意見に対しましても本案のとおりでよいと考えているところでございます。

続きまして、第2号議案及び第3号議案に関する環境影響評価について、ご説明をいたします。

お手元に配付しましたピンク色の表紙、「環境影響評価に係る資料」を用いてご説明をいたします。

5ページ以降にパンフレットの形で資料を添付してございます。本当は、お手元に環境影響評価書、要約書をご用意してございますが、非常にページ数も多くて説明が長時間にわたってしまいますので、このパンフレットを使ってご説明いたします。

まず、パンフレットの1ページをお開きください。

事業概要は先ほどご説明したとおりですので省略いたしますが、図面の中央、赤い丸

で囲みました天城峠を越える区間約20km間が環境影響評価の対象となっております。

2ページをご覧ください。

都市計画手続きと環境影響評価手続きの流れをお示ししてございます。

真ん中あたりに灰色の帯で示しました「公告・縦覧」、都市計画案とともに令和3年12月から令和4年1月にかけて実施済みでございます。今回お示しをしてあります環境影響評価書の前段階である準備書を公告・縦覧しまして、住民の方から意見をいただいております。

その後、本年4月から7月にかけて、県環境影響評価審査会で準備書が審議され、審査会答申を踏まえた知事意見が8月に出されております。知事意見としましては、全般的事項として、「必要最小限の土地の改変に努めること」「自然環境等への影響を回避・低減し、最大限の環境の保全を図ること」「予測及び評価に不確実性がある項目は事後調査を実施すること」「地域住民等に対し丁寧に説明すること」などが出されておられ、評価書はこれらを踏まえて作成いたしました。

では、パンフレットの3ページ、4ページをお開きください。

ルート図になります。

図面の左が北、右が南となっており、内容は都市計画案と同じものでございますが、道路とその影響範囲を含めました幅約250mでルートを表現してございます。破線がトンネル、二重線は橋梁、一本線は土工部を表しております。

下にあります縦断面図では、北、南双方から中央の天城峠に向かって、伊豆市、河津町の両側から登り勾配となっておりまして、一番山の高いところ、天城山の分水嶺が道路の頂点となっております。

5ページをお開きください。

環境影響評価の項目並びに調査及び評価の手法の選定でございます。静岡県環境影響評価技術指針等に基づきまして、「大気質」「騒音」「地下水」「動物」「植物」「景観」など16項目について、工事中及び供用時の青丸で示しました項目の評価を行っております。

それでは、各項目の評価に移ります。

初めに、5ページの①「大気質」から6ページの②「騒音」、③「低周波音」、7ページの④「振動」につきましては、工事の実施中や供用時の影響を近傍集落の8地点で予測したところ、全ての地点で基準値より低い結果となっております。

続きまして、7ページをお開きください。

⑤の「水質」についてでございます。

工事の実施に伴いまして発生する濁り水について、その影響範囲を求めました。予測の結果、工事に伴う土地の改変面積は全体の流域面積に比べて小さく、下流河川への影響は小さいと予測されましたが、濁り水の発生をできる限り少なくするよう、仮設沈砂地や法面保護シートなどの環境保全措置を実施します。

続きまして、8ページをご覧ください。

⑥「地下水」。温泉についてです。

下の⑦「河川」の図にありますように、工事で山にトンネルを掘りますと、トンネル内に地下水が湧き出すことがあり、山際の湧水や河川の水量が減る可能性があります。

上の⑥「地下水」の図に戻りまして、地下水位低下の影響を温泉の源泉位置と道路計画との位置関係から予測いたしました。予測の結果、上の図、伊豆市側の図でございます。伊豆市側で使用されている温泉源泉位置は全て狩野川の左岸側でありますので、右岸側の道路事業による影響は受けないと考えております。

また、下の図が河津町側でございます。河津町側では、橙色で示します温泉周辺の地下水を蓄える変質帯を避けた道路計画としており、影響は小さいと予測はしていますが、トンネル内に出る湧水によって地下水が減少する場合には影響が及ぶ可能性があるため、環境保全措置として、トンネル湧水を沢へ戻すなど、水量の低下を抑える対策を検討いたします。

次に、⑦「河川」についてでございます。

狩野川や河津川の本川は流域面積が大きいいため、トンネル湧水の影響を受ける割合は小さいと考えられますが、一部の沢や上流では影響が大きくなる可能性があるため、湧水を沢へ戻すなどの水量低下を抑える対策を検討します。

続きまして、9ページをご覧ください。

⑧「貴重な地形・地質」についてでございます。

道路の計画位置周辺の火山、滝、ジオポイントなどのうち、火山山麓の溶岩流の一部が改変などの影響を受ける可能性があるため、環境保全措置として、専門家及び関係機関と協議しながら、貴重な土質資料として記録するとともに、保存方法を検討してまいります。

次に、⑨「動物」、⑩「植物」、⑪「生態系」についてです。

事業地周辺では、表に示す種を確認しております。そのうち、影響を受ける可能性のある個体及び生息・生育地に対して影響を減らすため、環境保全措置として、個々の生態を踏まえた工事への馴化、工事に慣らすことですね——や、繁殖期を避けた施工、移植、林縁保護植栽。林縁保護植栽というのは、貴重な植物が伐採された周辺の樹林に対して改めて植栽を行うものでございますが、そうした林縁保護植栽及び夜間照明、側溝の改良等を実施いたします。

続きまして、10ページをご覧ください。

⑫「景観」についてでございます。

主要な展望地点13地点、滝や山岳など景観を形成する27件を調査し、景観に変化が生じると見込まれました主要な眺望地点7地点について、フォトモンタージュにより影響の予測を行いました。山並みを道路が切断してしまうような大きな影響はありませんが、道路を可能な限り周囲に溶け込ませるため、法面等の緑化、ラウンディングによる周辺地形との調和など、環境保全措置を行います。

次に、⑬「文化財」についてです。

埋蔵文化財1件と、その他の有形民俗文化財1件が影響を受ける可能性があり、環境保全措置として、法令等の規定に基づき対処し、関係機関等と協議、調査及び移設等を適切に実施いたします。

続きまして、11ページをご覧ください。

⑭「人と自然との触れ合いの活動の場」についてでございます。

22件のうち9件では、活動の場自体や景観資源の一部改変などが予想され、利用性や快適性に変化が生じると考えられるため、影響の低減のため、自然資源の復元、周辺景観との調和などの環境保全措置を検討いたします。

次に、⑮「廃棄物等」。建設発生土についてでございます。

工事の実施に伴って発生する建設発生土の約9%は対象事業区域内で利用しまして、残り約350万m<sup>3</sup>を区域外に搬出する計画でございますが、環境保全措置として、建設発生土有効利用率80%以上を目標とし、公共工事における建設残土のリサイクル推進を図ります。

次に、⑯「日照障害」についてでございます。

道路の建設後は、道路構造物によって日影が増加します。橋梁構造の近傍にある集落7地点で増加する日影時間を予測し、河津インター以外の6地点では日陰になる時間が

評価の基準とされる4時間以下となりました。しかし、河津インター付近では目標値を超過するとの予測結果が得られましたので、環境保全措置として、高架構造物の形式等の工夫を検討するとともに、損失補償基準等に基づき適切に対応いたします。

最後に、事後調査についてでございます。

パンフレットの11ページの一番下でございます。

予測や環境保全措置に不確実な部分がある「地下水」「河川」「動物」「植物」「生態系」については、予測の結果や対策の効果を検証するため、必要に応じて工事中及び供用開始後に事後調査を実施し、環境の状況を把握いたします。

以上、これらの評価結果から、環境に与える影響につきまして、「事業者が実行可能な範囲内でできる限り回避または低減し、環境保全について配慮が適切になされる」と総合評価をしております。

以上で環境影響評価書の説明を終わります。

それでは、本都市計画案に対する市町の意見についてでございます。

画面をご覧ください。

第1号議案から第3号議案につきまして、本審議会に先立ち、都市計画の変更について、それぞれ下田市、河津町、伊豆市の意見を聞きましたところ、本案は、市及び町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。

なお、下田市及び河津町都市計画審議会において、次の意見が付されております。

下田市都市計画審議会では、「当区間は天城峠道路と一体となって伊豆縦貫自動車道の主要部分を担う区間であり、当区間並びに全体の早期完成を強く要望する」「伊豆縦貫自動車道がより充実した防災機能を発揮できるよう関連施設との連携を図ること」というものでございます。

河津町都市計画審議会では、「湧水等の地下資源については、農業や観光資源としての利用も多いため、環境影響評価を踏まえ適正な対応を求める」との意見が付されてございます。

第1号議案から第3号議案についての説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○森本会長 ただいまの事務局の説明につきまして、委員の皆様からご質問やご意見がありましたらお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

では、遠藤委員、お願いします。

○遠藤委員 ただいま、環境影響などにつきまして詳しくご説明いただきましたが、私も農業の同業者といたしまして、伊豆地域のわさび栽培は「わさびの伝統栽培」として世界農業遺産に認定されており、わさび栽培と密接に関わって育まれた、文化、景観、生態系とも関連する持続可能な地域の伝統的な産業であります。わさびの生育には、良質な水質と十分な水量が必要であり、工事中及び供用後の排水等が原因で水質・水量等が変化した場合には、わさびの生産に影響を及ぼすおそれがあります。このため、わさびの生育への影響を回避・低減することが求められます。

一方、伊豆縦貫道は、地域産業や観光産業の支援などをはじめ、緊急輸送路や救急医療施設への搬送路など、伊豆地域に対して「命の道」ともいえる様々な効果が見込まれ、一刻も早い開通が期待されます。

そこで、道路建設とわさびの生育環境の保全との両立について、工事中及び供用後に想定している措置について伺いたいと思います。

○森本会長 事務局、お願いいたします。

○望月都市計画課長 ただいまの、伊豆縦貫自動車道の建設とわさび栽培、温泉や観光などの地域産業との両立についてご質問にお答えいたします。

工事の実施及び施設の存在による環境への影響は、できる限り回避・低減するよう、環境影響評価において事後調査や環境保全措置を検討してございます。今お話にございました、わさび栽培に関する環境影響評価の項目としましては、地下水、河川の流量、水質などが関係してくると思われませんが、事後調査としまして、工事着手前、それから工事着手中及び供用後におきましても、地下水、それから河川の流量、水質調査などを行いまして、環境影響について把握することを考えてございます。

また、環境保全措置としましては、工事中には、事業地からの排水は、仮設の沈砂地や濁水処理施設等で適正に濁った水などを処理するとともに、トンネル内側の壁にも、なるべく地下水がしみ出さないよう防水シートを設置するなど、トンネルの構造におきましても工夫しまして、トンネル内に出る湧水の低減、それからトンネル湧水を下流の沢に戻す、導水する。そういったことによりまして、地下水及び河川への影響を低減することを考えてございます。

こうした環境保全措置の具体化に当たりましては、これまでの調査結果、それからまた、改めて専門家のご助言も踏まえまして検討を行うこととしてございます。



なお、事業の実施段階におきましては、それぞれわさび田の水利用の状況などを改めて把握するとともに、住民等への丁寧な説明のほうも実施してまいりたいと考えてございます。

回答のほうは以上でございます。

○森本会長 よろしいでしょうか。

そのほかにいかがでしょうか。蓮池委員、お願いします。

○蓮池委員 この意見書の中で意見を言われている方が何人かいて、特にこの化学物質過敏症の方は、命に関わる状況ということがいろいろ意見書の中にも書いてあるんですが、これまでの県とのやり取り、それから西側ルートで今回は決定をしているわけですね。これは東側というか、ほかのルートでなくて、この西側ルートになった経緯というか、それも併せてちょっとご説明いただけますか。

○森本会長 事務局、お願いいたします。

○望月都市計画課長 これまでの経緯、それから東側ルートになった場合の比較等についてのご質問かと思えます。

これまでの経緯でございますが、先ほどのご説明の中でもございましたが、こちらの事業は国で進めていただいています。国、それから県も、こういったご意見というのは重々承知してございまして、いろいろ対応を——お話の内容も、今回の都市計画の事務上の意見書だけでなく、直接いろいろお話を聞いてございます。重々承知をしてございますが、なかなかこれまで、こちらの意見書を出された方のご希望に添う形でいろいろなご提案をさしあげることができていない状況でございますが、委員がおっしゃったとおり、命に関わるというような切実な意見書であることは私どもも重々承知をしてございますが、今回都市計画を決定することにより直ちに工事着手されるものではなく、まだこれから工事着手まで、国による新規事業化、それから現地の測量、詳細な調査、また道路の詳細設計と、段階を踏んでこれからやってまいります。事業者である国も、工事の実施段階で対処できることは対処をしていくというようなことを考えておられます。過去のルート選定等に関していただいたご意見につきましても、今後も引き続き丁寧に説明を行うなど、事業者に対しまして真摯に対応していただくよう求めていくとともに、県でも必要な協力を行ってまいりたいというふうに考えてございます。

それから、ルートの比較でございます。今回、ご説明の中でもございましたが、国の計画段階評価で3ルート比較をしてございます。今回のルートにつきましては、どちら

かという国道414号の西側を通るようなルートでございます。国道414号の東側、いわゆる反対側を通るようなルートも、当時国のほうで比較をしております。

そうした中で、そちらのルートにした場合に大きな問題が2つございまして、非常に長いトンネルとなってしまうような、地形上そういった制約が生じてしまいます。5,000m以上のトンネルとなりますと、いわゆる危険物を積載した車両が通行できなくなるというような問題がございますので、今回の伊豆縦貫自動車道に期待される災害時の緊急的な役割を果たすことが難しくなってしまうという問題が1つございます。

それから今回、伊豆市の区間になりますが、浄蓮の滝付近に中間でインターチェンジを設置する予定でございます。伊豆縦貫自動車道は、緊急時の役割のほか、地域の観光産業や、地域の産業の振興のためにも大きな役割を期待されているところでございます。そうした観光施設へのアクセスが東側のルートだと非常に難しくなってしまう。そういった大きな問題がございますので、総合的にそうしたいろいろなメリット、デメリットを比較して、今回都市計画案としてお諮りをしてございます案になったところでございます。

○蓮池委員 この意見書の中には、例えば現在でも、オートバイが1台通っても非常に呼吸が苦しくなるというような状況で、当然工事が始まれば多くの車両が通らざるを得ない。そうなればまさに命に関わるということなので、工事までにはまだ少し時間があるという今のご説明ですが、やはり住民の理解を十分得る形で工事を進めなければいけないと思いますので、その点はぜひご留意をいただきたいなというふうに思います。

○望月都市計画課長 そのようにいたします。

○森本会長 そのほかにいかがでしょうか。細井委員、お願いします。

○細井委員 ただいまの委員の方のご質問と、ちょっと重複というか、関連質問なんですけど、診断書が出ておりますね。それで、化学物質過敏症という症状があるということで、専門の医師の診断書を見ると、若干私、物足りないなと思うのは、「工事に伴う排気ガスや地下水の汚染等による化学物質によって、患者にとって良好な環境が保てなくなる」というようなご所見なんですけど、これは、この医者の方からそういう——素人の私が考えても、排気ガスと地下水の汚染とはかなり要素が違うような気がするんですけど、そういうものにより神経過敏症という症状が惹起されるということについての、何か検証データみたいなのは出ていらっしゃるのでしょうか。

それから、仮にこの診断書1通だけだとした場合に、この医者の方からはそういう

データが出ていなくても、当局においていろんな方法でリサーチすれば、そういう資料というものに到達できるのか。

仮にそういうものが当局で簡単に調べられるものではないとして、ただ、このいきさつから見ると、このご夫婦の方は、本来は静岡県と関係ないところで居住されていたようですが、いい環境を求めて、「ここなら大丈夫」ということで選択をされて移ってこられたと。それが、10年か20年経ったら「新しい道路を造るから」ということになると、少なくとも主観的には何か裏切られたという気持ちは強いかもしれませんよね。

そういう場合に、ちらっと先ほど当局の方からご説明があったような気がしますが、移住というか、移転先の話がされたように聞こえたんですが、そういう措置というのは、行政上、それは県なり国なりとして、これは非常に特異だろうと思うんですが、賠償金の支払いだけでなく、賠償金の支払いに代わる措置として、別の良好な環境と思われるところで、ご本人たちが受け入れられるようなものを提供するという措置は可能なのでしょうか。すみませんが、お分かりになる限りで結構です。ご説明いただければありがたいと思います。

○森本会長 はい、都市計画課長。

○望月都市計画課長 今回の化学物質過敏症の関係でございますけど、私どもも、インターネットぐらいでしかなかなか調査する手だてがないところでございますが、まだまだ化学物質過敏症という形で確立されたものはないのかなと思います。いろんな文献等を見ましても、人それぞれによって、どういう物質に対して症状が出るとか、その出る症状も、ひどいものとか、ちょっと軽いものとか、対象となる物質とか症状の程度も本当に千差万別なのかなと思いますので、実際なかなか状況がつかめない病かなというふうに思っています。

ただ、いろいろ国のほうから、それから各県のホームページにもちゃんと書いてあるのですが、「化学物質過敏症の方に対してはちゃんと配慮をしてください」といった文章もございますので、やはりある程度病気としては認知されつつあるのかなというふうには思っています。ただ、先ほど申しましたとおり、なかなか中身については、私どもの部局もちょっと追いかねるというようところがございます。

それから、今回道路が近くに来てしまったことに対してどういうふうに対応をしていくかという行政の考え方でございますが、通常私ども、直接道路の計画に家屋とか土地等がかかるようであれば、当然それに対してそれ相応の補償というものをすることに一

—それはもう当然やることですが、今回、病気と道路が来ることによる因果関係というのが説明が非常にしづらいというところがございます。そういったことから、実際にこういったケースはなかなか少ないかと思しますので、どんなふうに対応できるのかは、また今後の課題というふうに考えてございます。

ただ、こういった意見書も寄せられています。診断書も提出されていますので、「全く関係がない」「道路から離れているから関係ない」といったことではなく、それはこれまでと変わらず丁寧に対応してまいりたいというふうに考えてございます。

○森本会長 よろしいでしょうか。

○細井委員 結構です。

○森本会長 そのほかにいかがでしょうか。中山委員、お願いします。

○中山委員 中山でございます。

ただいまのご意見に関しましては、静岡県ホームページにも化学物質過敏症というものが出ておりました。また、全国でも100万人ほどはそのような患者様がいるということを知っております。さらに、ハウスシック症候群のようなものも実は化学物質過敏症の一例でございますので、本来どういうものが関わるかという分からない部分が多くありますけれども、今当局のお話にありましたように、真摯にご対応をお願いしたいなと思っております。

それともう1点、先ほど遠藤委員からお話がありました、わさび田の件です。経済の面からお願いしたいことがあります。わさび田に関しましては、私どももいろいろと調査をしたことがあります。今水量と、あとは濁りというお話がありましたが、実はそれ以外に水温というのが非常に関連をしております。13℃が適正温度だと思っておりますので、事後の調査におきましても、水温も含めて調査をお願いしたいと思っております。

以上でございます。

○森本会長 事務局、いかがでしょうか。

○望月都市計画課長 事後調査等につきましては、今の13℃、適正な水温があるというようにございました。水量の減少を少なくするために、もう一度水を戻すというようにも考えていますので、その際には、そういった水温も配慮しながら戻すとか、改めて専門家のご意見も伺いながら対応してまいります。

○森本会長 そのほかにいかがでしょうか。佐野委員、お願いします。

○佐野委員 環境影響評価の要約書等を見せてもらいますと、発生残土の搬入・搬出等による環境への影響という項目がありました。この伊豆縦貫は大変地下の部分が多いということで、発生残土のことも気になるところだと思いますが、残土の搬出先等は決まっているのでしょうか。

○森本会長 事務局、どうぞ。

○望月都市計画課長 残土の処分先につきましては、工事の実施段階で決定してまいります。

○佐野委員 分かりました。公共事業は盛土条例等を適用しないということなんですが、そちらのほうの環境にも配慮して工事を進めていただきたいと要望します。

そして、もう1点別の質問ですが、伊豆半島のジオパークの更新が決まったという、うれしい知らせも受けました。ジオパーク等への影響は大丈夫でしょうか。

○森本会長 都市計画課長、お願いします。

○望月都市計画課長 ジオパークへの影響は、先ほどのパンフレットの中の「貴重な地形・地質」のところで行っていました。一部改変を受ける可能性があるということが環境影響調査の段階で分かっていますので、またこちらにつきましても、専門家のご意見を伺いながら保存等の対応について検討してまいります。

以上でございます。

○佐野委員 よろしくお願いします。ありがとうございました。

○森本会長 ありがとうございます。

そのほか、いかがでしょうか。よろしいでしょうか。意見も出尽くしたようですから採決に移りたいと思います。

なお、環境アセスメントの対象事業である第2号議案と第3号議案については、冒頭に遠藤委員から、原案を了承するという立場で、環境影響評価書に記載された環境保全措置を確実に実施すること、及び地域住民に対して丁寧な説明に努めることの2点を改めて要望したいというご意見もございました。この2点を当審議会からの要望という形で案をお諮りしたいと思いますが、確認のため、事務局から今の要望内容を画面に映せますでしょうか。

○森本会長 今記載をいただきましたので、この2点を要約というような形でまとめてお諮りをするということでいかがでしょうか。よろしいでしょうか。

それと、先ほどから多くの委員の方々から多様なご意見もいただきましたので、それ

に対する事務局からの回答も併せてご審議いただきたいと思います。第1号議案から第3号議案。第2号議案、第3号議案については、この2点の要望を付記をして、3議案とも原案で了承するという事で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 異存がないようでございますので、第2号議案と第3号議案に当審議会の要望を付して、第1号議案から第3号議案は、いずれも原案で了承することといたします。ありがとうございました。

それでは、第4号議案に移りたいと思います。

「東駿河湾広域都市計画道路の変更」を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○望月都市計画課長 続きまして、第4号議案、「東駿河湾広域都市計画道路の変更」について、ご説明いたします。

議案書は13ページ、附図は38ページをご覧ください。

本議案は、都市計画道路西条千本線の変更でございます。

図面中央の赤色及び黄色に着色された区間が西条千本線でございます。西条千本線は、当初、昭和9年に都市計画決定した、沼津市添地町から沼津市千本緑町までを結ぶ、延長1,220m、2車線、幅員20mの幹線道路でございます。

沼津市では、現在の社会経済情勢や将来の都市像を踏まえ、都市計画道路の必要性及び合理性を再検証し、道路網を見直すことといたしました。その結果、本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、赤の点線で囲まれ黄色で着色した区間約260mの都市計画を廃止するものでございます。

提出議案附図の39ページをご覧ください。

今回の変更区間を拡大した図面となります。

スライドの青の点線で示しておりますのは、沼津市が都市計画を同時に廃止する市決定の都市計画道路蛇松線でございます。

西条千本線において今回都市計画を廃止するのは、都市計画道路蛇松線から終点までの赤の点線で囲まれ黄色で着色した区間でございます。当該区間につきましては、スライドをご覧くださいと思いますが、スライド右側の写真のように2車線の現道が既にごさいますして、当該区間の都市計画を廃止した場合でも、交通量が少なく、現況道路ネットワークで交通処理上も問題ないことが確認できましたので、今回この260mの都市

計画を廃止するものでございます。

沼津市は、これらの再検証結果と本路線の都市計画の廃止等につきまして、地域住民への説明に努め、この度の都市計画手続に至ったものでございます。

本案につきましては、本年9月16日から9月30日までの2週間、県庁及び沼津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、本審議会に先立ちまして沼津市の意見を聞きましたところ、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、異存はない旨の回答をいただいております。

第4号議案についての説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○森本会長 ただいまの説明につきまして、ご意見、ご質問はございますでしょうか。特にご覧ございませんでしょうか。

特になければ採決に入りたいと思います。

第4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)

○森本会長 それでは異存がないようですので、第4号議案については原案を了承することといたします。

それでは、第5号議案に移ります。

「岳南広域都市計画道路の変更」を上程いたします。事務局に説明を求めます。

○望月都市計画課長 第5号議案、「岳南広域都市計画道路の変更」についてご説明をいたします。

議案書は17ページ、附図につきましては40ページをご覧ください。

本議案は、都市計画道路元吉原中里線の変更でございます。

図面中央の赤色及び黄色で着色された区間が元吉原中里線でございます。元吉原中里線は、当初、昭和36年に都市計画決定をした、富士市西柏原新田から富士市中里までを結ぶ、延長3,140m、2車線、幅員16mの幹線道路でございます。

富士市におきましても、現在の社会経済情勢や将来の都市像を踏まえ、都市計画道路の必要性及び合理性を再検証し、道路網を見直すことといたしました。その結果、本路線の一部区間については、現況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ましたので、赤の点線で囲まれ黄色で着色した区間約460mの都市計画を廃止するも

のでございます。

附図41ページをご覧ください。

今回の変更区間を拡大した図面でございます。

国道1号バイパス線交差点部北側は、現道に合わせて交差点部の線形を変更いたします。国道1号バイパス線から海沿いに走っております都市計画道路吉原富士線までの、赤の点線で囲まれ黄色で着色した区間の都市計画を今回廃止するものでございます。

スライドをご覧いただきたいと思っております。右側に都市計画を廃止する区間の航空写真を示してございます。赤色の点線で囲まれました区間が、今回都市計画を廃止する区間でございます。工場や住宅が多く立地しております、JR東海道本線との立体交差も計画されるなど合理性に欠け、廃止した場合でも、既存の県道や周辺の都市計画道路による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ましたので、今回、当該区間約460mの都市計画を廃止するものでございます。

富士市では、これらの再検証結果と本路線の都市計画の廃止等について、地域住民への説明に努め、このたびの都市計画変更手続に至ったものでございます。

本都市計画案につきましては、8月16日から8月30日までの2週間、県庁及び富士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、本審議会に先立ちまして富士市の意見をお聞きしましたところ、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5号議案についての説明は以上でございます。ご審議のほど、よろしく願いいたします。

○森本会長 それでは、ただいまご説明のありました議案につきまして、皆様からご質問、ご意見がありましたらお願いしたいと思います。ございませんでしょうか。

ございませんようでしたら、採決に移りたいと思っております。

第5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)

○森本会長 それでは、異存がないようでございますので、第5号議案につきまし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す。

なお、審査結果につきましては、いずれも原案のとおり異存のない旨を、第2号議案、



第3号議案につきましては要望を付記して知事に答申させていただきます。

では、報告事項に移りたいと思います。

報告事項について、事務局から報告をお願いいたします。

○望月都市計画課長 それでは、報告事項の「静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針の改定状況」について、ご説明をいたします。

お手元に配付してございます水色の表紙、「当日配付資料」の2枚目の裏面。右上に「①」とページ番号が振ってございます。そちらをご覧くださいと思います。

最初に、都市計画区域マスタープランについてご説明をいたします。

都市計画区域マスタープランは、都市計画法第6条の2に規定されており、法律上は「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」といいますが、一般的には「都市計画区域マスタープラン」、略して「区域マス」と呼んでおります。この区域マスは、全ての都市計画区域において策定し、個別の都市計画は区域マスに即したものでなければなりません。

また区域マスは、社会経済情勢の変化に対応するため、おおむね5年ごとに定期的に見直しを行っております。直近では令和2年度に見直しを行っており、次回見直しは令和7年度を予定しております。

2ページをご覧ください。

本年2月に開催をしました前回の第185回の審議会におきまして、「次回定期見直しに向けた基本的な考え方」をお示ししたところですが、この考え方を踏まえまして、本年度は、静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針の改定及び全県版の都市計画マスタープランの策定作業を進めているところでございます。

3ページをご覧ください。

それでは、区域マス策定方針についてご説明いたします。

平成12年の都市計画法改正によりまして区域マスの策定が義務化されたことに伴いまして、本県では、平成14年に「静岡県都市計画区域マスタープラン策定指針」を策定し、この指針に基づき、区域マスの策定、見直しを行ってまいりました。平成25年には、指針策定からおおむね10年が経過し、人口減少など社会経済情勢が大きく変化したことから、新たに「静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針」を策定いたしました。その後、この方針につきましてもおおむね10年が経過し、新たな社会潮流など、都市計画を取り巻く環境も大きく変化しておりますことから、この度再度の改定を実施することと

いたしました。

また、先ほどご説明をいたしましたとおり、今回の改定に併せまして、全県版の都市計画マスタープランとなる「静岡県都市計画マスタープラン」を策定することといたしました。

4ページをご覧ください。

最初に、それぞれの位置づけについて説明いたしますが、それぞれの用語が長いことから、「静岡県都市計画区域マスタープラン策定方針」を「策定方針」、「静岡県都市計画マスタープラン」を「県マス」と省略してご説明することといたします。

策定方針は、区域マスを策定するための方針として上位に位置づけられるものであり、第1編、「静岡県の都市づくりの基本的な考え方」、第2編、「都市計画制度の運用・活用方針」、第3編、「都市計画区域マスタープラン策定マニュアル」で構成しております。県マスは、策定方針の第1編を踏まえ、県全体の都市づくりの目標や将来都市構造等を明らかにし、各都市計画区域相互の連携を図り、県全体の都市計画の方向を示す第1編の要約版となります。この策定方針と県マスにのっとり、各区域マスの定期見直しを進めていくこととなります。

本日は、策定方針の第1編と県マスの素案についてご説明いたします。

5ページをご覧ください。

策定方針の第1編についてご説明いたします。

第1編におきましては、本県の都市を取り巻く状況を整理した上で、これからの都市づくりの課題、基本理念と課題に対する目標、将来都市構造、さらに目標を実現していくための戦略を示してございます。この策定方針の第1編を踏まえ、要点をまとめたものが県マスとなります。

お手元にクリップ留めの第1編の素案をお配りしてございますが、ページ数も多いことから、本日は県マス素案についてご説明をいたします。

資料は引き続き6ページをご覧ください。

ここからは、当日配付資料のホチキス留めの県マス素案。頭に四角で中央に「県マス」と書いてある資料も併せてご覧いただきたいと思います。そちらの県マスのほうは2ページとなります。

水色の表紙は6ページでございますが、県マスは、県全体の都市構造を明らかにするとともに、都市間の連携や調整を図る観点から、県内全ての都市計画区域を対象とする

とともに、より広域的な観点から、都市計画区域外も勘案して策定することといたします。おおむね20年後の都市の姿を展望しつつ、計画の基準年次を令和2年度とし、目標年次はその10年後である令和12年度としております。

水色の表紙の資料は7ページ、県マスの素案のほうは3ページ、4ページをご覧ください。

昨年度お示しをした見直しに向けた考え方、第1編で整理した都市の現状などから、本県の都市づくりの課題を6つに整理いたしました。

課題①としまして、人口減少や都市の拡散等により、都市の低密度化、利便性や活力・魅力の低下が進みつつある都市構造の見直し。

課題②、本年9月の台風15号により県中西部を中心に甚大な被害が発生したことなど、いつ起こるか分からない自然災害への備え。

課題③、世界規模で取り組む脱炭素社会構築に向けた都市づくりの転換。

課題④と⑤は、新たな潮流からの課題ということで、新型コロナ危機を教訓とした都市空間や都市活動の見直し、住民ニーズの多様化への対応。

課題⑥、本県の豊かな自然環境との共生、農林漁業との調和でございます。

水色の表紙は8ページ、県マス素案は5ページ、6ページをご覧ください。

6つの課題を踏まえまして、本県の都市づくりの基本理念を「静岡県の魅力と活力を継承する集約連携型の持続可能な都市づくり」とし、都市づくりの目標を、課題に対応する形で、①「持続可能な集約連携型都市構造の構築」、②「安全・安心な都市空間の形成」、③「脱炭素社会の形成」、④「質の高い都市空間・活動の確保」、⑤「先進技術や民間活力の導入」、⑥「自然環境と農林漁業環境の保全」の6つに整理しました。

なお、県マスへの記載に当たりましては、それぞれの目標をもう少し柔らかい表現とすることとし、今説明した表現は括弧書きで付記することといたしました。

水色の表紙の9ページ、県マスのほうは7ページから9ページをご覧いただきたいと思います。

基本理念や目標に掲げております集約連携型都市構造のイメージを示した図でございます。各拠点間と都市間を連携軸としてつなぎ、ネットワークを構築することが重要となってまいります。県マスでは、県内各都市の機能や交通ネットワークの状況等を踏まえ、県土・広域・各都市レベルでの拠点と、それらを結ぶ連携軸を示すこととしました。各地域、生活圈レベルの拠点、産業・環境拠点につきましては、市町のマスタープラン

等で示していくこととなります。

水色の表紙の10ページ、県マスの素案のほうは10ページをご覧ください。

こちらが、実際に拠点と連携軸を配置しました本県の将来都市構造図になります。中部、西部、東部に県域拠点を、各都市に広域・都市拠点を配置し、これら拠点を連携軸で結ぶ構造でございます。これまで説明した県全体の目標や、この将来都市構造を踏まえ、各区域マスや市町マスタープランを策定していくこととなります。

水色の表紙は11ページ、県マスの素案のほうは11ページ、12ページをご覧ください。

県全体の目標や将来都市構造の実現に向けた戦略を示しております。戦略4「災害を想定した事前準備」や、戦略8「賑わいの創出」、戦略9「まちづくりDX」など、12の戦略を位置づけているところでございます。

最後に、水色の表紙の12ページをご覧ください。

今後の予定でございます。

引き続き、県庁内の関係各課や市町等とも調整を図りながら策定方針及び県マスの策定作業を進めまして、来年2月にはパブリックコメント、3月には次回の当審議会へ報告、それからご意見も伺いながら、できれば年度内に公表をと考えているところでございます。今後も委員の皆様のご意見を賜りながら進めてまいりますので、引き続き、どうぞよろしくお願いをいたします。

報告事項の説明は以上でございます。

○森本会長 ありがとうございます。

ただいまの報告事項について、皆様からご質問、ご意見ございますでしょうか。

○菊地委員 伊豆市長の菊地でございます。ご説明ありがとうございます。

今日は私は県の市長会長の立場でいるんですけれども、伊豆市長という立場も併せて申し上げたいことは、この県の都市マスを、スピーディーになるべく早く実現するための強力な武器が欲しいということです。

前回の都市計画審議会では「ちょっと観光施設は勘弁してくださいね」ということは申し上げたんですが、コンパクト化が必要なことは重々承知しています。恥ずかしい話ですけれども、今度の1月、伊豆市は二十歳の対象者が250人、5年後は150人、10年後は100人。急激に人口が3分の1、4分の1に減っていくわけです。そこで今の都市の形は維持できっこないんですね。他方、「農地だけは守れ」と言う。もう無理です。はっきり言って、都市インフラも農地も10年後、20年後も守るなんて不可能なことを考えない

で、早くコンパクト化したいのですが、しかし財源がありません。進める武器もありません。1つヒントになるのが、地域一体型の観光拠点整備。半分自己負担なのに、うちだけで34億も申請している。つまり、実施する枠組みと補助があれば町の形は変えられるんですね。

ただ、住民型の、私たちの生活の縮小のためのコンパクト化の武器がまだ小さいので——私がなぜこんな強いことを申し上げているかということ、どうしても守りたい小学校の周辺に人口を集める手段が今なくて、立適とかいろいろやりなさいということはあるんですが、もう枠組みが厚過ぎて時間がかかり過ぎて、地域にある診療所や学校がなくなるのとどっちが早いだろうかというぐらい早いです、社会の変化は。なるべく早く、我々が死に物狂いでコンパクト化できる強力な武器、財源を含めてお願いしたいということの提言です。

ちなみに、それはちょっと除いて、さっきの伊豆縦貫道に触れたいんですが、1つ、これはあくまでご参考までにとということで、この都市のコンパクト化も、都市インフラの維持にお金がかかるということなんです、伊豆で展開してくれている観光施設の38歳の若い経営者が、お隣の沼津市の戸田で、全く都市インフラの要らないホテルを造りました。約1億円ぐらいだと思いますけれども、電気も要らない、水道も要らない、下水も一切要らない。雨水と太陽光発電だけで、砂漠でもチベットでもどこでもホテルが造れるという、たしか特許もお持ちの「WEAZER」という新しいツールなんですね。

先ほどの健康に問題を抱えている方が、私は専門家ではないから分からないけれども、真にあの方たちがどうしても極めて特殊な生活空間が必要なのであれば、伊豆半島も含めて、環境が最も望ましいところを選んで、そして道路工事も何も要らない、その「WEAZER」という技術を使った、都市インフラから全く独立した住宅を1戸建てるということはできるわけです。何とかして、あらゆる手を尽くして先ほどの方を救済しつつ道路を実現するために、そのような技術も使えるのではないかなと。これはあくまで参考にとということです。

○森本会長 ありがとうございます。

そのほかに、皆様のほうからご意見ございませんでしょうか。

なければ、都市計画は私の専門ですので、最後に私のほうからも一言申し上げます。

区域マスタープランの策定という形で、今日策定状況をお見せいただきましたが、これは極めて重要なものでございまして、人口増加期よりも、むしろ人口減少期に、こう

したマスタープランは効果的でなければいけないと私は思っております。この資料を見ると、静岡県の将来人口は、2040年と1970年が同じと書かれていますが、日本全体で見ると、1970年と一緒なのは2050年なんです。つまり全国的に言えば静岡県は10年早く減少化が進んでいるのです。特に、今伊豆市長さんがお話しされましたけれども、地域によってはもっと激しい勢いで進んでいて、もう待ったなしのような状態になっています。このことをぜひご理解いただきながら、これが強力に進むような方法論を考えていただきたいと思えます。

一方で、来年は関東大震災の100年目になります。東京を中心に、学会でも様々なところで防災まちづくりが非常に大きくクローズアップされています。災害は必ずやってきます。やってくるのを前提に物事を考えなければいけません。基本的にはリスクの高いような場所から、いかに縮退をさせつつ大切な中山間地域を守るかという、非常に難しい選択をさせられていると理解をしております。

これを解決するのは当然我々ですし、今スマートシティとかDXとか新技術が注目されています。今後はサイバー空間も十分に活用しながら、ぜひリアルの空間を現実的によくするようにお考えいただければと思っております。学会でも微力ながらご支援をするつもりでございます。

では、今日の議事は全て終了いたしました。皆様のほうで何か最後でございますでしょうか。

特になければ、私の進行を事務局にお返しします。ご協力ありがとうございました。

○司会 長時間にわたるご審議、ありがとうございました。

本日の会議はWeb併用で開催させていただきましたが、皆様のご協力により無事に進行することができましたことをお礼申し上げます。

次回の都市計画審議会は、令和5年3月7日火曜日を予定しております。詳細が決まり次第ご連絡いたしますので、よろしく願いいたします。

それでは、以上をもちまして第186回静岡県都市計画審議会を閉会いたします。本日は誠にありがとうございました。

午後3時12分閉会