

議 事 録

- 1 名 称 令和5年度 第1回 石岡市都市計画審議会
- 2 開催日時 令和5年12月27日（水） 午前10時から午前11時50分まで
- 3 開催場所 石岡市役所 2階201・202会議室
- 4 出席した者の氏名
谷口委員、山本委員、石井委員、青木委員、関口委員、村上委員、
菱沼委員、大森委員（代理）、石津委員（代理）、小松委員、
神生委員、菊地委員、高野内委員、足立委員、野口委員、菊田委員、
鈴木委員
（事務局：都市建設部 櫻井部長、林次長
都市計画課 幕内課長、若山課長補佐、青柳係長、
富田主幹、坂本主事
総務部防災危機管理課 小川課長）
- 5 議題 立地適正化計画の改定について
- 6 議事の概要 議事録のとおり
- 7 担当課の名称 都市建設部都市計画課
- 8 議事録

(1) 開会

- ・会長挨拶
- ・出席者が既定の定足数に達していることを報告（委員20名中17名出席）
- ・委員紹介

(2) 議事

■会長

議事に入る前に、本日の会議の議事録署名人を指名させていただきます。A委員とN委員のお2人をお願いしたいと思います。

それでは審議に入ります。

本日の議事は「石岡市立地適正化計画の改定について」となります。

事務局から内容の説明をお願いします。

■事務局

現在改定を進めている「立地適正化計画」の内容について、スクリーンにて御説明させていただきます。

お配りしている「資料2」の内容となりますので、よろしくお願いいたします。

本日の内容はこちらの6項目となります。

はじめに「1. 立地適正化計画の概要・改定の目的」について、御説明いたします。

まず、立地適正化計画の制度概要については、商業、医療、福祉等の生活サービス機能や居住等を計画的に誘導するとともに、公共交通の充実により、生活サービス機能へアクセスしやすい環境を整えることで、コンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを目指すものでございます。本計画は、市街化区域内に、医療・福祉・商業施設等の生活利便施設を誘導していく「都市機能誘導区域」や、居住を誘導し人口密度の維持を図る「居住誘導区域」を定め、さらに、地域公共交通と連携することで生活サービス機能にアクセスしやすい環境を整えるものでございます。

続いて、平成30年度に策定した、石岡市立地適正化計画の概要について、御説明いたします。右の図の赤で囲った区域が都市機能誘導区域となりまして、場所は、中心拠点の石岡市街地、地域拠点の柿岡市街地、高浜駅周辺、南台・東石岡周辺の計4か所となります。それぞれの拠点の位置付けは記載のとおりでございます。居住誘導区域は、図の黄色で囲った部分となり、公共交通等の生活利便性が高い区域や都市基盤整備・人口集積がある区域から、災害危険性のある区域や居住に適さない用途地域を除外して設定しております。また、これらの拠点を結ぶ公共交通につきましては、図に記載した鉄道やバスのネットワークのとおりとなっております。

続いて、今回、本計画を改定する目的について御説明いたします。

一つ目は、本計画は20年間の計画となっておりますが、法律や本計画において、計画策定からおおよそ5年ごとに施策や事業の実施状況、評価指標に関する評価・検証を行うこととなっております。

二つ目は、全国的な水災害の頻発に伴い、防災対策の強化を目的として、令和2年6月に法改正が行われ、居住誘導区域等における、防災対策、安全確保等の指針となる「防災指針」の追加が必要となっております。

三つ目は、計画策定後から現在までに、浸水想定区域などの災害ハザードエリアの追加等があったため、最新のハザードエリアの反映を行う必要があります。

以上3つの理由から改定を行うものでございます。

続いて、「2. 誘導施策の変更」について、御説明いたします。

まず、施策を実施場所につきましては、中心拠点である石岡市街地においては、①複合文化施設整備事業の推進、今回追加した施策となる②石岡駅周辺整備事業、③総合的な子育て支援施設の設置、④中心市街地活性化の推進、南台・東石岡周辺においては、⑤病院等の立地や若い世代が楽しめる空間の充実、高浜駅周辺においては、⑥城南中学校跡地への機能集約と合わせた歴史や観光を楽しめる拠点形成、柿岡市街地においては、⑦八郷総合支所の有効活用、また、地図はございませんがコミュニティ拠点の市街化調整区域及び用途白地地域においては、⑧公共施設の更新機会を捉えたコミュニティ拠点への機能集約、⑨（仮称）里の駅や古民家を活用した小さな拠点の形成の施策が位置付けられております。

続いて、各施策の進捗と今回の改定に伴う施策更新等について、御説明いたします。

まず、都市機能誘導に係る施策につきましては、「①複合文化施設整備事業の推進」から、次のページのスライドの「⑨（仮称）里の駅や古民家を活用した小さな拠点の形成」まで施策がございます。この中で、実施中のものが6つ、未着手が3つ、一部完了が1つとなっております。

また、改定に伴う記載内容の変更が8つ、施策追加が1つありますので、御説明させていただきます。変更した各施策の御説明となりますが、変更部分を赤字で記載をしております。

はじめに、「①複合文化施設整備事業の推進」については、今年度、石岡市複合文化施設整備基本構想が策定され、現在、建設地や施設機能など、より具体的な内容を決定する基本計画を策定中となっております。基本構想の内容と整合を図るため、記載とおり変更を行うものでございます。

続いて、「②石岡駅周辺整備事業」でございます。こちらは、今回の改定で新たに追加した施策でございます。本事業は、立地適正化計画に基づき、国の都市構造再編集集中支援事業交付金を活用した事業となり、石岡駅周辺の都市機能の再配置を行うなどコンパクト・プラス・ネットワーク型のまちづくりを推進する事業となっております。具体的に4つの事業の記載を予定しております。

一つ目は、こちらの石岡駅西口交流施設整備事業となります。石岡駅西口前の既存施設を改修し、学生や市民、駅利用者の学習スペース等の機能を有する多世代交流施設として整備することで駅周辺の活性化を図るもので、今年の8月に供用開始しております。

二つ目は、石岡駅東口都市公園整備となります。BRT専用駅前広場に隣接している未利用地を都市公園として整備することで、子育て支援や憩いの場としての機能を持たせ、駅周辺のにぎわい創出を図るものでございます。こちらは現在整備中となっております。

三つ目は、BRT専用駅前広場整備事業となります。地域内外の都市機能施設にアクセスしやすい公共交通環境を図り、また、バス利用者が分かりやすく乗車・乗継ができるよう、バス乗降場の集約やバス待合所の整備を行うものでございます。こちらは、施設整備が完了しております。

四つ目は、石岡ステーションパーク整備事業となります。バス路線の移転に伴い、空きスペースとなった、既存バスロータリー（石岡ステーションパーク1階）部分の有効活用とし

て、店舗スペースの増設やイベントスペース等、市民の集う場所として整備、改修を行うものでございます。

続いて、施策③「子育て支援機能を持たせた施設の設置」の変更点でございます。

変更前の名称は、「総合的な子育て支援施設の設置」となっていますが、施策の方針が変更となっております。変更前は、新たな子育て支援施設を整備する事業を想定していましたが、変更後は、既存の公共施設を活用して、保育施設や子育てサークル等の機能の追加を検討することで、主に子育て世代の交流ができる施設の設置を目指す内容となっております。

続いて、施策④「中心市街地活性化の推進」の変更点でございます。

変更前の内容では、まちなかりノベーション事業や、テナントミックス事業等の実施することによりにぎわいの創出を図る内容となっており、実際にこれらの事業を行ってまいりましたが、想定した効果が得られませんでした。現在は、これらの事業に代わる様々なソフト事業が官民連携で行われていることから記載の変更を行うものでございます。具体的な記載としては、駅直結型の飲食店舗「かんぱん横丁」の運営支援、中心市街地の空き店舗を活用する新規創業者への支援制度による駅周辺の商業機能の向上、商業団体・高校生・地元事業者・文化団体等が協力して開催するイベント支援による、多様な人材の活動の場づくりなどに、記載を変更するものでございます。

続いて、「⑤病院等の立地や若い世代が楽しめる空間の充実」の変更点については、「子育て環境の充実のため、市内に不足している産科を備えた病院の立地」を目指すとの記載をしていましたが、産科に限定せず、幅広く病院や診療所の立地を目指すため、記載の変更を行います。

また、「⑥城南中学校跡地を活用した歴史や観光を楽しめる拠点形成」の変更点については、現在、城南中学校跡地が、体育館やグラウンドをスポーツ交流施設として、校舎の一部を文化財展示施設として活用検討が行われているから、これらの方針に合わせて記載の変更を行うものでございます。

続いて、「⑦八郷総合支所複合施設の有効活用」の変更点については、近年八郷総合支所の空きスペースを活用して、様々な機能が複合化されており、施設名称が八郷総合支所複合施設に変更されていることから、変更を行うものでございます。本文の記載に変更はありませんが、近年の複合した機能として、郷の本棚やさと図書館や農村資料室、社会福祉協議会などがございます。

続いて、「⑧公共施設等の更新機会を捉えた、コミュニティ拠点への機能集約・集積」の変更については、商業機能という文言を、日常の暮らしを支える機能という幅広い意味合いに変更するものでございます。

続いて、「⑨いばらきフラワーパークを核とした観光拠点の形成や古民家を活用した小さな拠点の形成」の変更点につきましては、計画策定時に、(仮称)里の駅という観光施設の設置検討がされていましたが、現在は、令和3年にリニューアルした、いばらきフラワーパ

一クを中心とした観光拠点の整備という方向性になっていることから、記載の変更を行うものでございます。

なお、現在、筑波大学との連携のもと事業を行っている、八郷の古民家を活用した小さな拠点の実現化等の事業については、そのまま記載を継続いたします。

続いて、居住誘導に係る施策の概要でございます。「①交通や生活利便性の高いまちなかへの居住・住替え促進」から「⑥区域指定制度の適切な運用」まで施策があり、進捗としては、実施中が5つ、検討中が1つとなっております。また、改定に伴う記載内容の変更が1つあり、「⑤誘導区域への居住誘導により、八郷地域の農林業を体験できる仕組みの検討」となっております。こちらの施策の変更点でございますが、変更前の下段にある「協力団体と連携し、移住者等のメリットとなる体験・交流メニューを検討」の記載の変更を予定しております。移住施策に関しては、来年度から専門部署が設置され、移住コーディネーターの設置により、移住者に対するきめ細やかな支援を行う予定となっていることから、記載内容の変更を行うものです。ただ、この施策の本計画との連携については、現在検討中のため、内容が決まり次第具体的な施策に変更する予定でございます。

続いて、公共交通に係る施策の概要でございます。

公共交通に関しては、「①地域公共交通網形成計画に基づく公共交通の再編や乗継拠点の整備」から「⑤自転車利用環境の向上や観光振興への活用」まで施策があり、進捗は、実施中が2つ、検討中が1つ、未着手が3つとなっております。また、改定に伴う記載内容の変更が3つございます。

まず、「①地域公共交通計画に基づく公共交通の再編や乗継拠点の整備」の変更点については、変更前に地域公共交通網形成計画の文言が入っていますが、こちらの計画が今年度で終了し、現在新たに地域公共交通計画の策定を進めていることから、計画名称の修正を行うものでございます。

続いて、「③集落間や拠点間をネットワークする交通手段の充実」の変更点については、変更前が自動運転による移動支援サービスの導入検討の記載となっていたましたが、近年、自動運転に代えて、グリーンスローモビリティの実証運行を行っていることから、そちらの取組み内容に変更を行うものでございます。

続いて、「④高浜駅周辺まちづくりの検討」の変更点についてでございます。こちらは、変更前の「交通結節点における医療機関の受付制度の導入検討」の施策から、「高浜駅周辺まちづくりの検討」に変更を予定しております。高浜駅周辺は本計画で、地域拠点に位置付けられており、住民からも高浜駅を中心とした生活利便性の向上が求められております。そのため、高浜駅周辺のまちづくり方針を検討するとともに、高浜駅や駅前広場の整備を進め、日常の暮らしを支える拠点づくりを行うため、施策内容の変更を行うものです。

続いて、「3. 評価指標の現状」について、御説明いたします。

計画策定から5年が経過したため、評価指標の現状値の把握を行いました。

一番上の都市機能に関する目標の「都市機能誘導区域内における誘導施設の割合の増加」

は、2018年度の基準値が19.0%、2023年度が17.8%のため2.2%減少しており、目標値の20%に到達していません。

「コミュニティ拠点における公共公民館の立地数の維持」は、2018年度と2023年度ともに4施設で、目標を達成している状況です。

次に、居住誘導区域に関する目標の「居住誘導区域内の人口密度の維持」は、2015年度の基準値が、ヘクタール当たり25.9人、2020年度が25.6人のため、0.3人減少しており、目標値の25.9人に到達していません。

次に、公共交通の目標については、4項目あり、石岡市地域公共交通網形成計画と同じ目標に設定しております。路線バスであるBRTや、石岡と八郷を結ぶ林線の「運行本数」や「利用者数」の維持・増加を目標にしていたましたが、全て減少となっており、いずれも目標に到達していません。なお、公共交通の今後の目標値については、今年度策定中の「石岡市地域公共交通計画」の目標値と合わせて新たな目標値を設定するため、変更を予定しております。

こちらは、先ほどの目標値で御説明した「都市機能誘導区域内の誘導施設の立地動向」を表で整理したものです。2018年度の都市機能誘導区域内の誘導施設の立地数は28施設、2023年度では31施設と、3つ増加しています。内訳は、福祉の通所型施設が3つ増、保育所が1つ減、図書館が1つ増となっております。

表の右側で、参考として2018年度から2023年度における、誘導施設の新規立地や撤退の動向について、都市機能誘導区域の中と外で整理したところ、多くの誘導施設が、区域外に立地していました。特に、区域外の立地傾向は、福祉機能の通所型施設、訪問型施設が顕著となっております。「都市機能誘導区域内における誘導施設の割合の増加」の指標における現状値の低下は、こちらが大きな要因となっております。

続いて、居住誘導区域の人口動向について補足で御説明いたします。

左の図は、2015年度時点の人口密度の割合を示しており、右の図は2015年度から20年度までの人口の増減数を示しています。人口増減については、南台・東石岡周辺で人口増加がみられる一方で、国府・府中・若宮や、八郷地域全体で減少がみられました。

また、下の表のとおり、居住誘導区域外では、5年間で、0.1人/haの減少となっている一方で、居住誘導区域内では、0.3人/haの減少となっております。

続いて、市内の公共交通の現況について、補足で御説明いたします。左の図は、現在のバス路線を示しており、計10路線が運行している状況です。右の図は、令和6年度以降のバス路線を示しております。今年度、バス会社から、厳しい経営状況のため路線廃止の申し出を受けており、令和6年4月1日から、主に小幡線や高浜線などの廃止が決定しております。

また、近年の全国的な公共交通の動向について補足いたします。全国的な路線廃止の状況ですが、一般路線バスは、平成20年から令和4年までに20,733kmが廃止されるなど、大幅に路線が削減されている状況です。また、茨城県内と全国のバス利用者の時系列の変化ということで、中段の表に利用者数の推移を示しております。全国、茨城県、本市の路線を運行

している関鉄グリーンバス（本市の路線）いずれも、コロナ前の令和元年度までは横ばいの利用者数となっておりますが、令和2年度以降はコロナの影響で大きく減少しており、現在も完全な回復には至っておりません。また、一番下のグラフでは、利用者数の増減率を、平成26年度を基準として示しておりますが、全国、茨城県、市、いずれも同様の傾向を示しております。以上のことから、バス路線の利用者数の減少や、路線廃止については、本市が特に悪化しているという訳ではなく、全国的な傾向となっている状況でございます。

続きまして、居住誘導区域に係る目標値の変更について、御説明いたします。内容としては、居住誘導区域内の人口密度の目標値を、25.9人/haから、26.2人/haに変更するものがございます。変更理由は、今回の改定で、後ほど御説明しますとおり、居住誘導区域のエリアを一部変更する予定となっているためです。当初設定していた区域面積1,242haから、1,209.9haに変更することに伴い、新たな区域に基づき算出した人口密度に変更するものです。目標値については、下の表で比較しているとおり、現行の区域と、改定案の区域における、2019年度から2023年度までにかけての推移を整理した結果、どちらも0.3人/haの減少となり、人口密度の推移に大きな差異がないことを踏まえ、改定案の区域の基準値である26.2人/haを目標値として設定いたします。

続いて、「4. 防災指針」について、御説明いたします。

まず、防災指針の考え方について、御説明いたします。防災指針とは、居住や都市機能の誘導を図る上で必要となる都市の防災に関する機能の確保を図るための指針であり、防災指針に基づく具体的な取組みと合わせて立地適正化計画に定めることとなっております。そのため、対象となる範囲は、都市機能誘導区域及び居住誘導区域が基本となります。本市では、既存の防災・減災に係る計画である、「石岡市地域防災計画」や「石岡市国土強靱化地域計画」と連携を図りながら、防災指針の検討を行いました。

続いて、防災指針の設定のフローを御説明いたします。まず、「1. 災害リスク分析と課題の抽出」として、災害ハザードエリア情報等の収集、整理、災害リスク分析、地域ごとの防災上の課題の整理を行い、次に「2. 防災まちづくりの方向性と取組み方針の検討」として、防災まちづくりの将来像、災害リスク低減の取組み方針を検討し、最後に「3. 防災に関する施策と目標値の検討」として、防災に関する施策とスケジュール、目標値を検討いたしました。

続いて、本市において発生が見込まれている災害ハザード情報等の収集・整理した内容となります。水害の視点として、洪水浸水想定区域、及び、家屋倒壊等氾濫想定区域をともに想定最大規模で整理いたしました。また、土砂災害の視点として、土砂災害警戒区域、土砂災害特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域、盛土の視点として、大規模盛土造成地、防災関連施設の視点として、避難所を整理いたしました。

続いて、災害リスク分析の内容につきまして、御説明いたします。

表の赤色の災害ハザード情報と、黄色の都市の情報を重ね合わせることにより、災害リスク分析を実施し課題を抽出いたしました。

続いて、参考として、災害リスク分析における、リスクの考え方を御説明いたします。

洪水浸水想定区域には、計画規模と想定最大規模の考え方があり、これらは発生頻度や被害規模が異なります。本市が分析した想定最大規模につきましては、1,000年に1回程度の確率での発生が見込まれ、被害規模も大きく、ソフト対策において基本となる確率として考えられており、計画規模よりも厳しい基準となっております。

次に、洪水発生時における浸水深の違いについてですが、洪水は、浸水深に応じて危険度が異なり、想定される浸水深に対して、建物が垂直避難可能な高さを有しているか否かがポイントとなります。具体的には、浸水深が0.5m～3m未満につきましては、最大で1階部分が全て浸水する可能性があり、1階建ての建物の災害リスクが高くなり、また、浸水深3m～5m未満では2階建て、浸水深5m以上では3階建て以上の建物でも災害リスクが高くなります。

ここからは、災害リスク分析の結果を御紹介します。

こちらは、洪水浸水想定区域の浸水深と建物階数を重ね合わせた図面です。浸水深の情報と、建物階数を重ね合わせるにより、垂直避難が困難となる建物が多く立地している災害リスクの高いエリアを抽出しました。洪水発生時に災害リスクが高いエリアは、石岡地域では高浜・石川地区といった霞ヶ浦周辺、八郷地域では柿岡・片野地区の恋瀬川沿いとなっております。

こちらは、洪水浸水想定区域の浸水深、避難所、人口密度を重ね合わせた図面です。避難所から、高齢者徒歩圏である半径500mよりも遠いエリアにおいて、一定程度の人口密度があり、洪水浸水想定区域の指定があるエリアを抽出しました。その結果、高浜駅周辺や、洪水時に利用できない避難所である片野集会所周辺が該当している状況でございます。

こちらは、洪水浸水想定区域の浸水深と、防災拠点施設を重ね合わせた図面です。緊急車両やパトロール車の走行が困難となり、機能が低下するといわれる浸水深0.3m以上の区域に立地している防災拠点施設を抽出しました。こちらは、結果として、八郷総合支所が該当しております。

こちらは、洪水浸水想定区域の浸水深と、医療施設を重ね合わせた図面です。救急車の走行や災害時要援護者の避難等が困難となり、機能が低下するといわれる浸水深0.3m以上の区域に立地している医療施設を抽出しましたが、結果として機能低下が懸念される医療施設の該当はありませんでした。

こちらは、洪水浸水想定区域の浸水深と、社会福祉施設を重ね合わせた図面です。自動車の走行や災害時要援護者の避難等が困難となり、機能が低下するといわれる浸水深0.3m以上の区域に立地している社会福祉施設を抽出しました。その結果、要配慮者施設の2施設が該当しております。

こちらは、洪水浸水想定区域の浸水深と、道路網を重ね合わせた図面です。自動車の排気管等への浸水により、道路としての利用が困難となる浸水深0.3m以上に位置する幹線道路を抽出しました。その結果、石岡地域の県道118号線、194号線、221号線、国道355号線、

八郷地域の県道 64 号線では、長い区間での該当がみられました。

こちらは、洪水浸水想定区域の浸水継続時間と、住宅を重ね合わせた図面です。長期の孤立に伴い飲料水や食料等の不足による健康障害の発生、生命の危機が生じるおそれがあるとされている浸水継続時間 72 時間以上の区域に立地する住宅を抽出しました。その結果、長期孤立のリスクが高いエリアは、高浜・三村・石川地区といった霞ヶ浦周辺となっています。

こちらは、家屋倒壊等氾濫想定区域の氾濫流と、木造建物を重ね合わせた図面です。洪水時に倒壊の恐れがある、氾濫流の区域に立地する木造建物を抽出しました。その結果、家屋倒壊のリスクが高いエリアは、高浜地区や井関地区となっています。

こちらは、土砂災害警戒区域・特別警戒区域と、建物を重ね合わせた図面です。土砂災害警戒区域・特別警戒区域に立地している建物を抽出いたしました。その結果、土砂災害のリスクが高いエリアは、高浜駅周辺、大增・太田地区となっております。

こちらは、急傾斜地崩壊危険区域と、建物を重ね合わせた図面です。急傾斜地崩壊危険区域に立地している建物を抽出いたしました。その結果、土砂災害のリスクが高いエリアは、高浜駅周辺、菖蒲沢・小幡地区となっております。

こちらは、洪水浸水想定区域と、土砂災害警戒区域、及び、土砂災害警戒区域・特別警戒区域、急傾斜地崩壊危険区域を重ね合わせた図面です。水害に係る災害ハザードエリア、土砂災害に係るハザードエリアが重複し、複合災害の発生が懸念されるエリアを抽出いたしました。その結果、複合災害の発生が懸念されるエリアは、高浜駅周辺、大增地区となっております。

近年、山王川の氾濫による浸水被害が発生している点を踏まえ、山王川を対象としたリスクについても分析を行いました。なお、山王川の浸水実績の範囲は、ハザードマップ等の法に基づく明確な区域ではないため、災害リスク分析の項目には記載を行わず、参考として扱っています。近年、山王川の氾濫により、床上・床下浸水が発生した石岡一丁目周辺は、住宅等が複数立地しているエリアとなっております。

先ほど御説明いたしました災害リスク分析の結果を踏まえ、都市機能誘導区域及び居住誘導区域を対象として、防災上の課題を整理しました。なお、防災上の課題の整理は、石岡地域と八郷地域に分けて行いました。

石岡地域では、国の手引き等に沿った分析では、災害リスクの高い地域は抽出されませんが、石岡一丁目周辺を中心とした山王川周辺では、浸水実績があることから、対策が求められている状況でございます。

続いて、八郷地域では、八郷総合支所や商業施設等が立地している都市機能誘導区域に、洪水浸水想定区域が含まれており、垂直避難が困難となる建物もみられることから、水害対策が求められている状況でございます。

続いて、防災上の課題を踏まえた、防災まちづくりの将来像の案につきましては、「ソフト対策等の充実による水害に強いまちづくり」を予定しております。なお、参考として、

想定最大規模の洪水に対する国から考え方を記載しております。発生頻度が極めて低いと想定されている災害に対して、ハード対策により生命を守り切るとは財政や自然環境等の面から考慮して、現実的ではないため、ソフト対策を中心とした取組みにより、生命を守り切ることが可能な水害に強いまちづくりが推進されています。防災まちづくりの将来像における「ソフト対策等の充実」は、この国の考え方を踏まえ、設定しております。

続いて、防災まちづくりの将来像を踏まえた、災害リスク低減の取組方針の案でございます。

石岡地域では、山王川による浸水被害を踏まえ、災害リスクの低減を目指します。具体的には、山王川等の河川整備における調整池の整備、避難体制等の充実、地域防災力の向上、防災知識の普及を推進いたします。

続いて、八郷地域では、恋瀬川による浸水被害の可能性を踏まえ、災害リスクの低減を目指します。具体的には、石岡地域と同様に、恋瀬川等の河川整備における掘削等、避難体制等の充実、地域防災力の向上、防災知識の普及を推進いたします。

こちらは、災害リスク低減の取組方針を踏まえ、具体的に実施する取組内容一覧にまとめたものです。これらの取組みは、石岡市地域防災計画の取組みと同様となっております、居住誘導区域や都市機能誘導区域における防災性を向上し、安全性を確保するため、これらの取組みを県等と連携しながら推進いたします。

こちらは、具体的な取組の効果や成果等を測るために設定する目標値となります。設定する目標は、「災害時に情報を入手することに不安を感じない市民の割合」、「主に市民向けの出前講座などの各種啓発活動の実施回数」、「総合防災訓練の参加人数」、「自主防災組織の設立数」の4つを想定しており、いずれも現在の基準値からの増加を目標としております。目標値は「防災まちづくりの将来像」において、ソフト対策等の充実を設定していることから、目標もソフト対策に係る事項が適切であると考えております。

続いて、「5. 居住誘導区域の改定案」について、御説明いたします。

こちらの表では、本市の居住誘導区域の設定の考え方を示していますが、居住誘導に当たり配慮すべき区域の「④災害危険性の部分」で、防災指針における災害リスク分析等を踏まえ、居住誘導区域の設定の考え方を変更しました。緑色の洪水浸水想定区域、土砂災害警戒区域・特別警戒区域は、最新のハザード区域を反映し、赤の家屋倒壊等氾濫想定区域、急傾斜地崩壊危険区域は、新たな要素として追加いたしました。

こちらが、居住誘導区域の改定案となります。八郷地域における現在の居住誘導区域から、最新の洪水浸水想定区域を除外した案となっております。居住誘導区域の面積は1,209.9 haとなり、現行より32.1 ha減少し、用途地域の74.9%を占めております。なお、石岡地域の居住誘導区域につきましては、最新の災害ハザードエリアを反映しても、災害ハザードエリアが含まれなかったため、変更はございません。

こちらは、八郷地域における、現行の居住誘導区域と、改定案の比較でございます。洪水

浸水想定区域が含まれる黒色の破線のエリアが、今回の改定に伴い居住誘導区域から外れたエリアとなっております。

こちらは補足となりますが、八郷地域における都市機能誘導区域について御説明いたします。図にありますとおり、赤い線で囲っている都市機能誘導区域についても、今回、洪水浸水想定区域が重なってまいりましたが、都市機能誘導区域の変更は行わない予定としております。理由としては、本区域には防災拠点施設であり、機能の複合化等を図っている八郷総合支所のほか、中央公民館、スーパーマーケット等の商業施設が複数立地しており、都市機能誘導区域から除外することが現実的でないためでございます。先ほど、災害リスク低減の取組みで御説明しましたとおり、恋瀬川の河川整備に加え、避難体制の充実などソフト対策を講じながら、区域を維持していきたいと考えております。

最後に、「6. スケジュール」について、御説明いたします。

本日、お示ししている改定案は、国のヒアリング等を踏まえてとりまとめたものとなり、現在県の関係部局とも調整を行っている内容でございます。今後のスケジュールとしましては、本日の会議での御意見を反映した改定案を対象として、1月中旬頃～2月上旬頃にかけてパブリックコメントの実施を予定しています。その後、パブリックコメントの意見を改定案に反映し、概ね完成形となった改定案を、2月19日に予定しております、次回の都市計画審議会でご審議いただく予定です。その後、3月中に計画の改定を予定しております。

説明は以上となります。よろしくお願いたします。

■会長

ありがとうございました。それでは、御意見や御質問をいただければと思いますが、最初に私から言葉の確認をさせていただきます。資料2の21ページの内容になります。ほかのページにも記載されていますが、進捗状況が「未着手」となっているものがあります。ほかには「実施中」があり次が「検討中」となっていますが、「未着手」と「検討中」の違いを確認させていただきますか。

■事務局

お答えします。「未着手」については、全く着手をしていない状況でございます。「検討中」については事業には入っていないが実現に向けて打合せ等、何らかの方法で検討をしているということです。

■会長

先ほどの説明で「地域交通網形成計画については今年度で終了し、現在新たに地域公共交通計画の策定を進めています。」というような説明をされていたので、検討されているような気がしました。「未着手」の中にも検討されているものがあるような印象を持ったのですが、その点はあまり拘らなくても良いという理解でよろしいでしょうか。

■事務局

ただ今御指摘いただいたように、言葉の用法で混乱する可能性もありますので、もう一度事務局で言葉の使い方を調整させていただき、次回にお示しさせていただければと思います。

■会長

直前に色々と調整されたところもあると思いますので、その辺りをまた整理いただければと思います。御説明ありがとうございました。

あと1つ訂正させてください。最初の挨拶で、計画を1年間かけて策定すると申しあげましたが、今年度中に対応されるということですので、訂正させていただきます。それでは委員の皆様から御質問をいただければと思います。

■L委員

都市機能誘導に係る施策に関する内容となります。素案の95ページに記載のある変更内容ですが、改定前の計画書には(仮称)里の駅という施設の立地について記載されていましたが、今回の改訂版では除かれています。これについては、是非「里の駅」のような施設の整備を望みます。令和元年度に上曽トンネルの整備事業が始まり、今後かなり通行量も増えてくると思われます。そうするとやはり交差点付近に何らかの施設が必要ではないかと思えます。あと1つは「八郷地域に多い古民家を活用した小さな拠点の実現化」というように記載されていますが、これは「茅葺屋根の保存も含めた古民家の活用」と推測されますが、具体的に茅葺屋根などの古民家と記載しなくてよいのでしょうか。

■事務局

里の駅については、担当部門である商工観光課と茨城県で、フラワーパークを核とした整備を進めております。そちらを中心に施策を進めていきたいというお話がありましたので、このような記載をさせて頂いております。本日御意見をいただきましたので、担当課にもお伝えしたいと思います。古民家につきましては、御指摘の通り茅葺屋根の古民家でございます。体裁の問題にはなっていますが、その点も調整させていただき、次回お示しできればと思います。

■会長

ありがとうございます。里の駅の場所は、将来的な道路ネットワークを見越した非常に良いポイントとして考えられていたということだと思いますし、茅葺屋根自体も地域の資産として、非常に重要なものだと思いますので、キーワードとしてそのような記載をした方が良いと思います。よろしくお願ひします。

■F 委員

資料2だと25ページ、資料3の素案ですと108ページに記載されている「公共交通に係る目標値」について御質問させていただきます。計画を改定するのが今年度中ということですが、資料に記載のある目標が2023年度の目標で、他の項目の目標値については2038年度など、将来的な目標値が出てきます。この「公共交通に係る目標値及び期待される効果」の2022年の現状値と2023年の目標値が、改定時の時点で完了しており、それ以降の目標値についても記載しなくていけないのではないかと思ったのですが、どのようにお考えでしょうか。

■事務局

お答えいたします。資料2の25ページの下段に記載させていただいておりますが、公共交通の目標値については、現在策定中の「石岡市地域公共交通計画」の目標値と合わせる予定でございます。石岡市地域公共交通計画も今年度同時に見直している関係で、今日現在ではまだ目標値をお示しできていないため、現行計画の数値を掲載している状況でございます。

■F 委員

ありがとうございます。そうすると素案の目標値も今後2038年度に変わるということでしょうか。

■事務局

はい、後ほど差し替えさせていただければと思います。

■F 委員

了解しました。ありがとうございます。

2019年度に策定した立地適正化計画においても色々な指標を出されて、今回の改訂版についても現状に合わせた新たな目標値を設定されていると思いますが、この立地適正化計画の効果はどれくらいあったと評価されているのでしょうか。実際、この5年間で社会情勢が変わっており、人が減少したり、公共交通が縮小していくのは受け入れられるのですが、この計画があったおかげで、その問題がどの程度食い止められたのか、もしくはこれを言うては良くないと思いますが、この計画があっても無くても同じだったのか。その辺の効果をどの程度担当課として捉えているのかを伺いたいと思います。

■事務局

お答えします。資料3の素案だと107ページ～108ページに記載されている目標値が、計画の効果だと考えております。居住誘導に係る目標値の場合、居住誘導区域内の人口密度の

維持については基準値、現状値に対して目標値は現状維持という形でお示しさせていただいておりますが、これらが達成できていれば、目標をクリアしている、成果が出ていると認識しております。

■F 委員

私の質問は、もちろん数値が達成できていれば、達成できているという評価だと思いますが、計画をきちんと立てた効果として、本来ここまで下降線を辿るはずだったものがどの程度食い止めることができたのかみたいな効果を知りたいということです。

具体的な例でいうと、バス路線の運行本数が実際に減ってしまっているわけで、今後更に減ってしまうと、こういった公共交通の目標達成がそもそも根幹から崩れてしまうわけです。

そういう場合、この計画があるけれど、民間さんの力がないと達成できない、また、そこに市が支援をしていかないとそもそものバス路線が維持できない訳です。そうすると流動人口も減るわけで、目標値はもっと減ってしまうはずです。令和6年度から市内のバス路線も3路線減ると聞いています。そういった点がこの計画の中の目標値のお陰で食い止めることができているのか、計画があるお陰で、こういう計画が次の計画、次の計画と第2、第3の計画ができているという体感があるのかということです。また、この計画があるおかげでこういうことが推進できている、こういう効果が生まれているみたいな、具体的な事例とか、担当課の体感というのを説明していただきたいということです。

■事務局

公共交通の例で言いますと、御承知のとおり、コロナ禍の影響で生活スタイルが変わってしまっていて、なかなか元の利用人数に戻らない状況が続いている中で、関鉄グリーンバスさんからは、何とか市として支援していただけないかというお話をいただいております。その様な中で、令和4年度は、事業者支援や燃料高騰対策をさせていただいております。公共交通は市民の足でございますので、それを維持するために目標が無くてもやらなければならないことです。しかしそういった取組みを行うことによって、結果的に13系統減ってしまっておりますが、系統数を減らさないような取組みや、今年度については何らかの形で補助金を出せないかという御相談もいただいております。現在調整中ではありますが、県と協力して補助金を出そうという計画もありますので、そういったものも踏まえて本数の維持といったことを目標設定することによって、よりそういった施策が取組みやすくなるのかなというようには感じております。

■会長

はい、F委員さんから大変重要な御指摘いただいたと思っています。やはりこういうものは、やったからには結果は必ず問われるわけです。その時に2つぐらい、今お答えいただい

たことに加えたいと思います。この計画を立てないと事業自体ができないものがあります。11 ページで、御説明はありましたが、この計画がある事でこういった補助金がもらえて、こういうプロジェクトができると記載されています。それはカンフル剂的な取組みなので、結果がある程度、5年の範囲でもすぐに見られることはあるわけです。今日皆さんにお配りしているお茶には、体脂肪を減らすと書いてありますけど、体質改善なんて、5年でそもそも効果が出るようなものではないことがほとんどです。しかし、こういうことが大事ですよと言える世の中に変ってきたということを、ここに座っている皆さんが理解されること自体が1つの効果なので、そういう形で浸透していかないと進まないという側面も持っているわけです。市長さんの公約にはなりにくいものであり、議員さんの任期中にすぐ目覚ましい成果を出せるものかという、そういう性格のものでもないのです。そのあたりは体質改善とカンフル剤と両方あるということを見ながらやっていかないといけないと理解しています。事務局もそういう理解でよろしいですかね。

■事務局

はい。

■会長

ありがとうございます。ほかにいかがでしょうか。

■H 委員

確認で、2点お伺いしたいと思います。今回、グリーンスローモビリティということで、石岡市内で実証実験を行ったわけですが、どのような成果だったのかをまずお聞かせ願いたいと思います。

■事務局

今年度グリーンスローモビリティの実証実験は、柿岡地区で10月2日～11月30日まで土日も含めて毎日運行しておりまして、4人乗りのカート2台、午前9時から午後3時40分まで20分間隔で1日18便運行しておりました。悪天候等で2日間中止になったりした日がございまして、実質の運行日数は58日です。利用者数の合計は、令和4年度の石岡西口周辺地区と令和3年度のばらき台、南台地区に比べると少ないですけれども、553人といった成果が出ております。

■H 委員

実際、令和3年度、4年度、5年度ということで続けて実証実験をやっているわけですが、今回の石岡市の立地適正化計画の中にグリーンスローモビリティと明確に書いてあるので、市民ニーズとして導入に向けて進んでいくのであれば、たくさんの市民の人達に利用して

もらわないと意味がないと私は思います。今回の柿岡地区では 553 名の方が利用しているようですが、これからどんどん高齢化が進む中で非常に重要な足になる大事な部分だと思います。そういう意味において、グリーンスローモビリティをしっかりと前面に出していくべきです。先ほど委員からも、路線バスの今後の話が色々出ておりましたが、今後真剣になって将来の足の確保という部分を考えていかななくてはいけないと思っています。このグリーンスローモビリティを前面に出していくことによって、たくさんの市民の人達へ周知をしていくことが必要だと思いますので、今後の実証実験には結果が出せる様な部分が重要だと思います。全て目標があって結果があり、PDCA をしっかりと回すことによって事業としては成り立っていくと思いますので、そのあたりをよろしくお願いします。

あと 1 点質問させてください。高浜駅周辺まちづくりということで、今年度も高浜駅周辺のまちづくりに対しての調査をするということで、予算が組まれております。今回の状況として本年度は来年の 3 月までに議会の方にもお示しをしていくということでありましたが、今どのように進捗されているのか分かればお尋ねしたいと思います。

■事務局

高浜駅周辺まちづくりの検討状況ですが、現在、色々な整備方針、バリアフリー、単純な駅の改修等を検討しております。また御承知のとおり、ここは浸水エリアですので、そのまま改築しても浸水エリアとなってしまいます。そういった課題を解決するにはどういった案があるかを考慮しています。例えば、高浜駅の周辺を立体的に整備して浸水エリアじゃないような工夫をするとか、市民が使いやすい方向性の案を検討しております。課題整理をした上で一定の方向性を示していくように業務を進めています。完了が 3 月となっておりますので、そこまで何らかの方向性を出して、次につなげていきたいと思っています。

■H 委員

ありがとうございます。ここにも掲載されているとおり高浜駅周辺は長年の懸案でございまして、本当に高浜駅周辺は全く変わってないという状況が長く続いてきています。

今回、予算が通って今確実に整備計画を進めているわけですがけれども、高浜駅を大きく変えていくことはやはり大事なことだと思います。これはしっかりとこの計画にも加えていただければと思いますので、よろしくお願いします。

■会長

御指摘ありがとうございます。柿岡も高浜も拠点でございますので、このグリーンスローモビリティはスローという言葉が入っていて、実は交通手段という意味だけじゃなくて、ゆっくり暮らせる、歩いて暮らせる、ウォーカブルなまちを作りましょうという話とセットで導入していく話です。そういう意味で、駅周りや拠点周りの歩きやすさとか、そういうもの自体をセットで考えていかないといけないということで、そういう設計も含めて検討いた

だければと思います。御指摘どうもありがとうございます。

■B 委員

今御質問されていたグリーンスローモビリティに関する所で、変更前の計画の内容には、民間事業者や大学との官民連携という文言が入っていて、変更後の素案にはその官民連携とかについては記載が削除されています。これはグリーンスローモビリティの運行主体としては、あくまで石岡市であって、民間事業者とかと協力する形では無くなったというように捉えてよいのでしょうか。どういうメッセージなのかなという確認です。

■事務局

現在進めているグリーンスローモビリティは実証実験でございますので、石岡市からタクシー会社に委託する形で行っております。B委員が御指摘のとおり、東京都葛飾区では、地域の団体がボランティアでグリーンスローモビリティの運行を行っているということも我々も承知しております。また、本格運行に向けて、当然実証実験ではございますが、当市では葛飾区のような例はいきなり導入できない、難しいと考えているのが正直なところです。意図的に抜いたということではございません。まずは、本格運行に向けて実証を行ないながら、グリーンスローモビリティの本格的な運用に向けて取り組んでいきたいというのが、8ページの施策の変更でございます。

■B 委員

分かりました。ありがとうございます。グリーンスローモビリティだと墨田区に限らず全国色々な所で、自治体ベースではなく、自治会ベースとかでも進められている所がありますので、この石岡のグリーンスローモビリティというのはどちらがベースで進めているかに関連する話だと思います。意図されていないのであれば少し書き方は気を付けられたほうが良いかなというのが1点でございます。

それから、27ページの居住誘導区域内外の人口動向のところですけども、一番下にある居住誘導区域外の人口密度の増減が少ないと思います。残念ながら、居住誘導区域の人口密度の下がり方が大きいということに関連して、図を拝見すると、やはり人口が伸びているところは今まで家が建ってなかった箇所に新規に家が建って人口増加しているのかなと思います。減っている所はたぶん高齢化が進んでいる駅前の辺りということになると、このバランスが今後どうなっていくかというところで、まさに誘導すべきものは今減っている人口減少が顕著なところに自然減で亡くなられた所とか、空き家とかになっていく様な所に、しっかりと住み着いていけるか、そこに人を呼べるかを考えていかないと、今人口が伸びている所も自ずと土地の限界があるのではと思います。この辺に関しても、単に数字として見えていますが、ここからどういうように展開していくか、積極的にその人口減少が顕著なところに対して何か施策を打っていくのかについても、何か示していただけるよ

うなことがあれば、資料に載っていると良いのかなと思いました。

■事務局

まさに委員御指摘のとおりで、市街地の方で特に空き家が進んでいるような状況でございます。令和6年の4月から空き家対策を進める専門部署を新設予定でございます。よりその施策に特化した課や室を設けることで取組みを進めてまいりたいと思っております。

■B委員

是非その点は記載いただきたいです。

■会長

そうですね。空き家になる前に手を打たないと、空き家になってからでは遅かったりします。是非よろしくをお願いします。

ありがとうございます。

■A委員

今のB委員のご発言に関連してコメントが2つあるのですが、1点目が今のB委員に関連して25ページの人口密度の維持が現状と目標値の差が-0.32人ということで、素案だと108ページの人口密度の維持のところの下に社会増減数の増加というのが書いてあります。今日の説明には無かったと思いますが、2016年度だと社会減が261人で、2022年度だと73人減というように書いてあります。更にその上に人口密度で減少と書いてありますが、この社会増減数の減り方だけ見たら5年間でかなり抑えられているという感じがします。人口密度が減ったのは先ほどの自然減の影響であって、もしかしたら社会増減は、この5年間は立地適正化計画の居住誘導では上手くいったとまでは言い切れないかもしれませんが、かなり抑えられていて、目標値は2038年に0人となっています。この5年間でもう200人位抑えられていると、目標値としては十分達成できそうな、スピードであると思います。社会減がかなり抑えられている点についてはどのように考えているのかを教えてください。また、これは社会増減なので、実際に増加と減少の数というのはどのようになっているのかも教えていただきたいです。その2016年度と2022年度の社会増減というのがそれぞれどうなっていて結果的に-73人になっているかというのを教えていただきたいです。

■事務局

申し訳ございません。具体的な資料がございませんので、次回の審議会の時に御説明させていただきます。

■会長

ほかの質問をやっている間にどなたか調べられないでしょうか。無理であれば大丈夫です。

■A 委員

もう一つ質問させていただきます。41 ページの災害リスク分析の社会福祉施設ですが、今回の立地適正化計画で社会福祉施設がどのように位置付けられているのかという点です。この計画を読むと居住誘導区域のところでは、福祉施設は居住系は基本対象とならず、通所施設とか訪問施設とかの人が移動する様なものが居住誘導区域に来るようになっていています。災害リスク分析のところでは、全国的には居住系の施設が災害にあった時に大きな被害になっているので、41 ページでは社会福祉施設に居住系が入っていないように思えますが、特別養護老人ホームとかグループホームとかは存在していると思うので、それがどうなっているのかを確認いただきたいです。

それと関連して社会福祉施設の現在の推移、26 ページの福祉機能の居住誘導区域の立地動向の所で、全体的に居住誘導区域への施設の割合が減少となっている原因として福祉施設が多いという説明がありました。訪問型施設についてはサービスが行く側なので、仕方がないとしても、通所型施設の方は通う方なので住んでいる住宅からなるべく近い所であり、なるべく都市機能誘導区域内に立地する、訪問型施設より誘導する意義があると思うのですが、半分以上が外に出たという要因としてどのように考えているのかをお聞きしたいです。

■事務局

申し訳ございません。回答を調整するので、お時間をいただいてもよろしいでしょうか。

■会長

はい、それではその間に、ほかの御質問をいただければと思います。

■0 委員

前回の審議会の中で複合文化施設の議論があったと思います。その際に、言いづらい話ですが、事務局と議員さんの意見に少し食い違いがあったりしていたので、現在の複合文化施設整備事業の進捗というのはどのようになっているのでしょうか。地元の方では途中経過として複合文化施設整備のコスト面であるとか、コストに対する回収、財源と言いますか、そういったものの説明がされてきて、どちらかという事業自体にはネガティブな意見が説明されてきております。継続的というか、この整備事業がそういう色々な大きな問題があるにも関わらず推進されているという状況だとすると、現在の進捗状況はどのようなことになっているのかを教えてください。

■事務局

担当課ではないので詳細は御説明できませんが、現在、複合文化施設の基本計画を担当課で作っております。その計画に立地する場所も含めてどうしていくかという内容になっておりますので、完成しましたら、パブリックコメント等でお示しできるかと思えます。

■K 委員

前回の話を含めながらの複合施設についての質問が出ました。実際その通りだと思えます。今回の議員さん方は前回と違う議員さん方が出席しています。そういう中でこの文化施設について事務局では答えることができないということですが、議員さん方の考え方というのをせっかくの機会なのでお聞きしたい。

■会長

ここはあまりそういう議論する場じゃないので、立地適正化計画に関連するお話をしていただきたいです。特定の施設をどこに造るかという議論をする場ではございません。

■K 委員

どういう方向で考えているかという質問だけです。

■会長

少し議論の本筋からそれると思うので、そこは御理解いただいた上で、議員さんにお答えいただければと思います。それについてここで議論するというのは、この審議会はその役割を担っているわけではございません。

■F 委員

現状は議会としましても特別委員会を設置しておりまして、複合文化施設に関連する審議会がございます。こちらの議会から選出されている議員もおりますし、専門家、市民の方もおります。そういう方々の意見を集約して執行部で今案を策定している段階であり、その途中経過を議会としてはその都度報告を受けております。その段階で議会としても議員さん各個人現段階の意見を執行部に投げております。執行部としてはその審議会の回答諮問の回答と議会の回答、回答や意見を受けて今年度中にある程度の大枠を出すという流れになっているという現状でありますので、議会としてこうだとかではなく、今執行部で作っている段階という状況です。

■会長

ありがとうございます。少なくともこういう施設を造られるとすると、駅前に誘導することとは立地適正化計画としては、少なくとも不自然ではないと思えます。市の中で審議

されており、単純にこれは誘導施設としてここに立地することは不自然でないということを書いているだけで、ここで書いているから議員さんの議論を何か変えなければいけないとか、そういう趣旨の性格のものでもないです。だからそこは少し切り分けて考えていただいた方が良くと思います。ここで少なくとも決定する役割をいただいておりますし、ここで何か議論したからと言って影響を及ぼせるわけでもないです。

この素案で、前回から大きく変わる点としては、前は9章構成だったのですが、今回は10章構成になって、6章のところに防災対応の章が1章追加されております。今回の立地適正化計画の本来審議しなければいけない部分というのはそういうところであると思います。居住誘導区域自体の形が変わるわけであり、委員の皆様から見て不自然なおかしなものではないかということが審議の対象でございますので、そういうところに関して特に御意見、御質問があれば優先的にいただきたいです。

■N委員

居住誘導施策の効果について御質問します。居住誘導区域の目標は人口密度の維持と書いており、減らないことを目標とするとありますが、これがどの程度効果を発揮するのかの見通しについてお尋ねしたいと思います。人口減少というのは、国策でも最重要課題です。少子化対策も最重要課題になっておりますが、石岡でも18年前に八郷と石岡が合併した際の人口は81,000人でした。今は10,000人減って71,000人程度です。また市役所で人口減少対策プロジェクトチームを作ったと伺いました。今後の人口予測としては、これから22年後の2045年には50,000人、42年後2065年には30,000人になってしまうとのことです。こういう状況下でこの居住誘導施策で対応できるのでしょうか。数字ではなくて方向性とか可能性とか、言葉でお答えいただければと思うのですが、如何でしょうか。

■事務局

居住誘導区域の中の人口密度を維持することが大事であると思います。誘導しない場合は住居が散見して建ってしまった可能性があります。その様な場合、道路や上下水道のインフラ整備に費用が掛かってしまうということもありますので、まずはこのエリアの中に市全体として移住や定住をしていただき、人口の減少に少しでも歯止めをかけるというような施策の一環で考えています。

■N委員

現在、人口減少の程度が凄いです。少しの歯止めでは追いつかないと思いますが、それがこの施策でできるのでしょうか。

■事務局

人口減少対策の施策の一環として、誘導してほしい地域をお示しして、更に先ほど御説明

した施策を取り組むことによって、人口流出にも減少に歯止めをかけていこうと考えております。

■会長

少し議論が噛み合っていないと思います。先ほど山本先生が御質問された社会増ですが、外からどれだけ石岡市が人口を手に入れるかという点では数字が改善されているというお話があり、どういう理由で起こっているのかというのを、雇用の場が新しく確保されたからかとか、その辺の理由を分析される必要があると思います。居住誘導区域を定めたから人口増加、減少がどうなるかについては、直接的にはそれほど関係がないと個人的には思っています。だからこれが無意味かということそうではなくて、居住誘導区域以外のところ家がバラ建ちしてしまうのは市全体の体力を落としてしまうというのは、事務局がお答えした通りかと思えます。そこは別の議論になると思うので、整理しながら市の人口を減らないようにしていくのかということと、市全体の体力をどういう風にして落とさないようにするのかということは並行して考えていかないといけないと思います。

あと少なくとも今の国の政策としては、各自治体に人口獲得競争をしろと言って競争させている悪い状態なので、どの市町村もそういう意味で体力を消耗しており、人口減少問題は国が取り組まないといけない話なので、そこを自治体に押し付けて無駄な競争をさせているという側面もあるかなというのは個人的な意見です。

■N 委員

人口が5万人や3万人、大減少するということは都市計画としては大前提が狂ってしまいます。

■会長

はい。色んな前提がやっぱり狂うところは出てくると思います。

■N 委員

非常に大きな問題で、それにこの施策では対応できないという結論でよいのでしょうか。

■会長

いや、対応できるとか対応できないとかということが、やはり議論としてすれ違ってしまおうというお話です。他の施策と一緒にやらないとこれだけでは無理だし、だからこれが駄目かということそういう訳ではないという整理かと思えます。

■N 委員

確かに別の施策が必要だというのはよく分かりました。私の持論ですけども、人口を増や

すのは非常に難しいけれども、他所から沢山の人が来てくれて雇用とか売上とか、ビジネスチャンスが拡大して街がにぎやかになっていくと思います。そういう方法が可能だと思うのです。それは別の施策でやっていくのかもしれませんが。石岡市は豊富な歴史資源がたくさんありますから、例えば国分尼寺を復元するのも良いと思います。千葉県口市原市では国分尼寺を復元しました。その結果、毎年全国から 10,000 人の歴史ファンが来てにぎわっているそうです。そういう思い切った施策を打たないと街が寂れていくのは止められないと思っていますので、提案として申し上げておきます。

■会長

ありがとうございます。きっちり投資をしないと駄目ということですよ。それはおっしゃるとおりです。投資しない所だとどんどんとジリ貧になっていきますので、しっかりとした投資をしながらまちの再構築をしていくというのは、このコンパクト化政策の基本だと思っています。御提案ありがとうございます。

■B 委員

資料 2 の 37 ページなのですが、市全域で垂直避難が困難となる建物が 1,284 棟というのは結構な数字だと思います。実際の立地適正化計画素案の方の 66 ページを拝見すると、想定される浸水深に対して建物の階数が低いというように書いてありますが、浸水深 0.5m 以上から 3m 未満で 921 棟、3m 未満なので階高でいくと 1 階相当だと思います。それは平屋が 921 棟あるということなののでしょうか。垂直避難が困難とされているカウントの仕方を書いていただいた方が良いと思います。2 階に逃げれば何とかなるといふ建物も入っているのか、もしくは全部平屋なののでしょうか。

■事務局

1,284 棟、全て平屋でございます。

■B 委員

全部平屋ですか。

■事務局

申し訳ございません。垂直避難が困難となる建物は 1,284 棟ありまして、そのうち平屋が 921 棟ということです。

■B 委員

なるほど。そうすると、それ以外の次のランクの 3m から 5m が 321 棟というのは、これは 2 階建てがそれだけあるという理解で良いのでしょうか。上に逃げようがない建物が書

いてあるということですか。

■事務局

素案の 66 ページに記載しておりますように、1 階が 0.5m から 3 m 未満、2 階が 3 m から 5 m 未満で、2 階の建物が 321 棟、3 階 4 階相当が 42 棟という形です。

■B 委員

分かりました。垂直避難が困難であるという点の書き方の是非についてですが、そうすると、逆に建物の外に逃げるしかないということでしょうか。そうになると結構な戸数なので、いかに早めにちゃんとソフト対策を周知できるかという点と、どこに避難するのかというところを示すことができていると書いていただいた方が良いと思います。このままだと結構な人数の方がお亡くなりになりそうな感じを受けます。割と衝撃な数字かなと思います。

■事務局

資料の書き方を修正させていただきたいと思います。

■会長

予想以上に平屋が多いということですね。御指摘ありがとうございます。

■事務局

先ほど、A 委員からいただいた社会福祉施設のお話ですが、社会福祉施設として本市の立地適正化計画上で把握しているものとしては、素案の 127 ページの福祉機能と 128 ページの保育機能と 129 ページの教育機能として把握しておりまして、図面で載せているような形になります。通所型とかそういったもの以外にも特養ですとかグループホームとかあると思うのですが、市では入居型の施設については誘導施設等に指定していないものですから、そちらの情報自体は把握できていない様な形となります。

■A 委員

御回答ありがとうございました。入居系の施設の災害リスクについては、立地適正化計画とは違う他の計画で扱っているということでしょうか。

■F 委員

介護施設を運営しているので、補足させていただきます。

石岡市で福祉施設を建設する場合の設置場所についてですが、現状は地域密着型施設に関しては、石岡市の長寿プランでこの地域にはこの程度という記載がありますが、具体的な

設置場所については、全く指定がないです。事業者側の意見としては、例えば、既存の施設に増築をしたりとか、大規模施設を造る場合は、ある程度の郊外の大きな土地を必要としますので、そういった地域には運営者の意思というか、用地を設置しやすい場所であったりとかを考えていただきたいです。あと、訪問施設でこんなに多いのかと思うくらい数字が多かったのですが、新建する場合はどうしてもある程度土地を買いやすい郊外型というか、駐車場を有した郊外型に行く傾向が石岡市の場合はあるのかなというのが事業者側としての考えです。ある程度エリアが絞られるということは全く無いというのが現状です。

■A 委員

分かりました。私がお聞きしたかったのは、このハザードマップが変わって、災害リスクの高い所、主に浸水地域が増えたので、現状の場所に立地している居住系の福祉施設はないのかということです。その辺りの危険性を議論する場所はこの会議ではないのかもかもしれませんが、そうするとほかにそういう部署があるのかをお聞きしたかったのですが、今日難しければまた今後どこかで伺いたいと思います。

■会長

結構、大事な話かなと思います。洪水で山口県とか岩手県とかにおいて、入所施設がやられてしまい、たくさんの方が避難できずに亡くなるというパターンがあります。これは確認いただかないといけない事かなと思います。御指摘ありがとうございます。

今日の議論の1つのポイントは居住誘導区域の形を変更するというお話だったのですが、それ自体に関しては特に反対意見は出ておりません。何か意見はありますでしょうか。

■各委員

ー特に意見なしー

■会長

分かりました。

他になにか御意見はありますでしょうか。

■0 委員

資料2の54ページですが、災害リスク低減の取組方針の中で、河川等の整備、「山王川調整池の整備検討」と書かれていますが、山王川は河川でもあるし、それから都市下水路としての位置付けもあろうかと思えます。所謂、公共下水道の計画の中ではおそらく雨水幹線的な意味合いがあるのかもかもしれません。具体的に山王川の調整池、下流側の南台の鉄道寄りに調整池を作っているわけです。山王川と言っても都市下水路が位置付けだと思えますので、整備の確率年がおそらく5年に1度の確率になっています。山王川の都市下水路の新たな

調整池というのは整備を検討するといっても住宅が山王川へ隣接しております。こういった場合出来るものなののでしょうか。それからリスクを低減するとは言っても、最下流の辺りに調整地は出来ているわけですが、ポンプアップでもしない限りは相当な施設を整備しないとリスクは低減できないと思います。実施期間は検討中ということで、あんまり議論の余地はないわけですが、いずれにしても整備に対する方針はどのようなのでしょうか。

■事務局

山王川は公共下水道の雨水幹線という位置付けになっておりまして、現在、石岡二高の北側にあります、工業団地に向かう途中に暫定の調整池を整備済みでございます。それ以外に、石岡一丁目付近がよく山王川が氾濫する箇所でございますので、その付近を含めてこちらも暫定という形にはなってしまいますが、何か所か調整池の整備を進める予定です。従って検討中というように記載させていただいているところでございます。

■会長

スケジュール的なものは分からないということですか。

■事務局

はい。市としてはなるべく一般財源の持ち出しを減らしたいと思っておりますので、国庫補助金が見えるかという点も国と調整しながら進めております。整備計画や山王側のハザードマップを作らないと事業自体をあげられないという条件等もあります。その辺も含めて調整している段階ですので、今の段階で何年までに全部できるというような説明はできない状況でございます。

■0 委員

計画が作られているわけですし、整備対象も絞らないといけませんから、本来であればある程度年が明示されないと認可が得られない様なシステムになっているはずですが、だから、その辺は市の方で検討していただくしかないですね。

■会長

はい。中心市街地の都市機能誘導区域でそういう事業をする時には、国の補助金が見えるようにするとか、国に対しても要望した方がよいかもしれないですね。

的確なコメントかどうか分からないですが。

■0 委員

公共下水道の位置付けが、石岡市の場合、都市下水路の雨水幹線であるとすれば、昔の私の記憶からすると補助金は4割ですかね。

■事務局

山王川は都市下水路ではなくて、公共下水道雨水幹線という位置付けで今事業認可をもらっているような状況です。御指摘があったとおり、全体計画や事業認可をあげるために、国と調整している状況でございます。

■0 委員

よろしくお願いします。

■会長

御指摘ありがとうございます。

本日は貴重な御意見もたくさん頂きましたので、次に向けて適宜計画にも手を入れていただければと思います。

それでは、以上で本日の議事は全て終了となります。御協力をどうもありがとうございました。議事進行を、事務局にお返ししたいと思います。

■事務局

会長ありがとうございました。

それでは、以上をもちまして、令和5年度第1回石岡市都市計画審議会を閉会させていただきます。委員の皆様、本日はありがとうございました。