

令和4年度 第2回甲斐市都市計画審議会の記録

1. 都市計画審議会の概要

開催方法：令和5年3月28日付け甲斐都第3-137号にて書面開催

意見等聴取期限：令和5年4月19日

□配布資料

1. 令和4年第2回甲斐市都市計画審議会資料
2. 意見・質問書
3. 返信用封筒

□会議内容

令和4年度第2回甲斐市都市計画審議会

- ・「甲斐市立地適正化計画」
 1. 基本方針について
 2. 都市期の誘導区域・誘導施設について
 3. 居住誘導区域について

2. 意見・質問要旨

（意見・質問）

- ・ 甲斐市の人口は現在（令和5年1月）75,900人、山梨県で甲府市に次ぐ2番目の市。
市の人口ビジョンでは今後、徐々に減少に転じてゆくが令和17年まで7万人を維持しその後も緩やかな減少が続く想定になっている。
県および甲府市や多くの市町村が急激な人口減少を予測している中、甲斐市は甲府市に次ぐ人口を有し将来的には甲府市の約半分まで比率が高まって行く。
こうした状況を踏まえた将来土地利用を考えて行くと甲府市や中央市、昭和町を加えた甲府都市計画区域全体の土地利用のなかで重要な役割を担って行くことが必要。
単に市街化区域、調整区域と言った土地利用計画ではなく、将来を見据えた戦略的な土地利用計画が必要となってくる。
現在、国道20号（甲府バイパス）やアルプス通りや竜王駅、塩崎駅、中央道インター付近の自然発生的な開発（宅地化、商業化）にとられる事なく将来土地利用を考える必要がある。
戦略的土地利用では将来企業誘致、商業施設誘致など様々な誘致に対応出来る土地利用計画として市街化調整区域の維持、市街化区域内の乱雑な宅地化の抑制などが必要と考える。
甲斐市の甲府都市計画区域内での比重が高まって来ると市街化調整区域であっても将来、企業誘致等状況によって市街化区域への編入が可能となって来ると考える。

（事務局回答）

- ・ 現在、甲斐市の人口は微増ながらも増加傾向にあり、広域都市圏における住宅地供給の役割を担っていることから、今後も新たな宅地需要の高まりが想定されます。本市の将来人口推計を示した「甲斐市まち・ひと・しごと創生人口ビジョン」では、将来的な人口減少が予測されておりますが、令和2年度の国勢調査

では、前回調査時から5年間の人口増減率が、本市ではプラス約1.29%、同じく甲府市がマイナス約1.75%となっていることを考慮すると、ご指摘のとおり、本市の甲府都市計画区域内での人口比重は高まっていくことが想定されます。

また、「甲斐市都市計画法第34条第11号の規定に基づく開発行為の許可基準に関する条例」の対象区域となる篠原、万才地区では、アルプス通りや将来的にリニア中央新幹線山梨県駅のアクセス道路を担う市道竜王田中線沿道系土地利用が進み、後背地には住居系を中心とした宅地化がみられるとともに、竜王赤坂地区の市街化調整区域についても、宅地開発が進む背景から無計画な市街化を防止するとともに、現状に即した土地利用の需要・ニーズに的確に対応するよう計画的に土地利用の誘導を図ることが求められていると考えます。

市街化調整区域および用途地域無指定区域の人口は増加傾向にあり、特に市街化調整区域は、自然環境や農地の保全を前提とし、無秩序な市街化の抑制を図る区域ではありますが、市街化区域内での立地が馴染まない企業、工業等の産業活用においては、一定の計画的な開発が許容されていることから、ご提案いただいた「戦略的土地利用」の要素を考慮し、これらの両立を図った土地利用を進める必要があると考えます。

将来的な甲府都市計画区域内の人口減少が想定されていることを踏まえると、市街化区域を拡大し、市街化調整区域が縮小となる区域区分の変更は困難な状況ではありますが、都市計画の基本方針を示した「甲斐市都市計画マスタープラン（令和3年度改定）」で定める土地利用構想を考慮しつつ、「甲斐市立地適正化計画」を策定することにより都市機能誘導区域、居住誘導区域等への整備、誘導方針や具体的な施策を示して参ります。

（意見・質問）

- ・ 甲斐市の目指す集約型都市構造は地域活性化を促す概念として、人口規模からも適切な施策であると考えられる。

高齢化の進む現在、コンパクト・プラス・ネットワークの実現により、地域内の医療施設や商業施設のアクセスが向上することで、高齢者支援にも繋がると考えられる。

また、若年層に対しても徒歩や自転車での移動が推奨される本施策は、アクティブなライフスタイルを送ることができ経済的メリットも期待できると共に、教育施設や文化施設を拠点として情報交流がしやすい環境整備が期待できる。

問題点としては、人口密度の集中による地価高騰、交通インフラの整備が追い付かないことによるストレス、騒音・大気汚染等が考えられる。

住宅価格制御としては、空き家活用、高層化による供給拡大が挙げられるが、自然環境との調和を考慮した景観計画も求められる。

コンパクト・プラス・ネットワークの実現に欠かせない交通インフラであるが、アンケート結果から高速道路、幹線道路、市道と小規模道路になるにつれ満足度の低下がうかがえる。

道路整備における重要ポイントとしても歩道、自転車道の整備を挙げる意見が最も多く、徒歩や自転車での移動を推奨する構想において、ボトルネックになり得る問題点ではないだろうか。

徒歩を主な移動手段とする小さい子どもや老人、4月よりルメット着用が努力義務化され更なる安全性を求められる自転車移動者には、道路整備がされた街イコール安心安全な街というイメージを持ってもらえるだろう。

また、環境に対しては意見の分かれる所があるEV車だが、昨今世界的な流れの中、普及が進んでいる。

この EV 車では、しばしば充電施設の少なさが問題視されることがあるが、集客施設の価値を高める為に商業施設に急速充電スポット設置したり、経由地として選ばれることが多くなるとの理由で、観光スポットに設置したりする例もあるようだ。

今後、ますます需要が拡大していくと考えられるこのような施設等に対しても目を向け、利便性、安全性、環境問題等々を議論しながら、検討する必要があるかもしれない。

地域発展の為に、如何に人口流出を抑え、転入者には永続的に住み続けたいと思える魅力的な街づくりが必要である。

市外への転出を希望する住民は、低年齢層ほど高く特に働き盛りの 30 代から 50 代に多くみられ、当該世代から多く求める住みやすい街の条件としては、生活用品購入の利便性がある。教育施設、医療施設はもちろんであるが、日々の生活に直結する飲食店、スーパー、コンビニエンスストアと言った商業施設は特に重要なファクターとなるようである。

だが、これらの商業施設は利益を求める企業であるが為、人口の少ない地域への出店は見合わせる傾向があり、人口増加の見込めない地域は一向に利便性が向上しないというジレンマに陥ってしまう。

このような問題の解消の為に交通インフラを充実させ、商圈範囲を拡充することで企業側にも一定の理解が頂けるような計画が進むことを期待したい。

比較的商圈範囲の狭いコンビニエンスストアでは、近年法改正が行われたことにより低層住居専用地域への建設が可能となった。

これは、高齢者を中心とする買い物弱者の存在とライフライン整備を目指したものであると思われる。

このように、都市計画側でもある程度柔軟な対応により、企業誘致を目指す必要もあるかもしれない。

(事務局回答)

- 本市では、人口減少、少子高齢化社会等の社会問題に対応するため集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）の形成及び地球温暖化等の環境問題に対応するための脱炭素型都市の実現に向けたまちづくりの基本方針を示す「甲斐市都市計画マスタープラン（令和 3 年度改定）」を令和 4 年 3 月に策定しました。集約型都市構造（コンパクト・プラス・ネットワーク）の推進にあたり、各拠点を結ぶ公共交通等の交通インフラの整備は重要な課題であると考えております。本市では、通常の市民バスに加え、双葉北東部を対象に、目的地に応じて AI システムが効率的な運行経路を決定する「AI オンデマンド交通」を実施しました。引き続き、市民の利便性向上に向け、ICT を利活用した公共交通運行の検討を行い、環境に配慮したまちづくりを行って参ります。

また、本年度は「甲斐市立地適正化計画」の策定と併行して「第 2 期道路整備計画」の策定を進めているところであり、昨年度実施しましたまちづくりアンケートの結果や地域の実情等を踏まえ、子どもから高齢者まで安心して生活できる交通安全に配慮した歩道の整備や段差解消などによる歩行空間の形成、バリアフリー化を推進するとともに幹線道路における無電柱化の検討、安全性や良好な住環境の向上を目指し、脱炭素まちづくりにつながる道路ネットワークの構築を進めて参ります。

本市では、2030 年度までに家庭などで電力消費量に伴う二酸化炭素排出量実質ゼロを目指す「脱炭素先行地域」に選定されたため、①双葉スマート IC、竜王駅、塩崎駅を基点とした拠点をつなぐゼロカーボンロードの沿線施設への急速充電器の設置・拡充、②コミュニティバス・公用車の EV 化、③山梨県緑化センター跡地を活用したゼロカーボン公園ゾーンの整備等の検討を進め、将来にわたり持続可能なまちづくりを目指して参ります。