

第1回 静岡市都市計画マスタープラン改定懇話会 議事録

日時：令和7年3月4日（火） 10：00～12：00

場所：静岡市 葵消防署 7階会議室

出席者：池谷委員、上木委員（代理 土橋委員）、大沢委員、加藤委員、小林委員、谷口委員、中村委員、長谷川委員

【事務局】 静岡市都市計画課、昭和設計㈱（都市計画マスタープラン改定業務受託者）

【欠席】 小幡委員、斉藤委員、永田委員

< 議事概要 >

事務局

1. 開会、2. 委員紹介、3. 都市計画マスタープランの改定方針等について

4. 都市計画マスタープラン改定に向けた意見交換

● 人口減少・関係人口について

加藤委員

- ・ 静岡市では人口減少が進む一方、市内就業者の多くを占める商業や工業の従業員数は横ばいとなっている。これは市外から働きに来る人が多いということか。

事務局

- ・ 周辺市町の駅前のほうが、市内市街地より地価が安い。こうした事情から市外に住んで、静岡市に通勤する方が多くいる。人口減少が進む時代にあって、このような生活スタイルの方をどう受け止めればよいのだろうか。

加藤委員

- ・ 都市圏で見れば、住む場所・働く場所を、役割分担という考え方もある。

谷口委員

- ・ 本日9時着の新幹線で来静したが、静岡駅の降車客が多いことに驚いた。東京・横浜からの乗車客がほとんどで、この方たちに、静岡に住むも含め、来てもらえると良いと思う。
- ・ このような観点から、本日の資料にある「交流人口」というキーワードは、「関係人口」としてはどうか。通勤者にしても、周辺市町からなのか、関東からなのかなど、様々である。どのような関係人口がいるか分析し、その人たちを捉えることが大切ではないか。

中村委員

- ・ 静岡市は、東京から新幹線で1時間の立地だが、東京近郊の千葉や埼玉も通勤

に1時間かかるエリアであり、通勤に同じ時間がかかるなら、静岡に住むという選択肢もあるのではないか。

- ・ 一方、静岡市で定住者を増やすためには、地価が高いことが一番の課題と考えている。また、企業を誘致して、勤め先を増やすことも重要である。
- ・ 思考実験的ではあるが、焼津市や藤枝市など周辺市町も含めてひとつのエリアと捉えれば、人口問題は軽減するかもしれない。既に消防などは広域の体制である（静岡市・島田市・牧之原市・吉田町・川根本町が、静岡市消防局の管轄）。

事務局

- ・ 平成の大合併の頃、政令市の条件が100万人といわれていたので、焼津市・藤枝市・島田市まで含めて合併し、静岡市を100万都市にする発想もあったと聞く。こうした広域の関係のある市町など含め、関係人口の観点を大切にしたい。

大沢委員

- ・ 人口減少をもう少しプラスに捉える視点が必要と思う。高齢者は増えるが、昔より元気なアクティブシニアが増えている。
- ・ また、人口に対する考え方を、一人の人から、一人の活動と転換していけないか。一人ひとりの活動を増やすことで、人口減少を補うことも考えられる。マスタープランのなかに、“活動量を増やす”という考え方があって良いと思う。

● “官民共創”について

土橋委員

- ・ “官民共創”は、これから大事な視点で、良いフレーズと感じている。最近、よく聞くのは“公民連携”というフレーズだが、“官民”と“公民”を、考えをもって使い分けているだろうか。ワンフレーズではあるが、大切な言葉であるため、イメージを明確に持っていたほうがよい。

事務局

- ・ 昔は、国は“官”、自治体は“公”、と使い分けていたこともあり、当初、事務局内で議論していたときには、“公民連動”という言葉を使っていた。確定したフレーズではないため、本日の指摘を踏まえ、内部で議論したい。

小林委員

- ・ 官民の“民”は、多くの場合、地元市民や企業をイメージされると思うが、そこに学生も含まれていてほしい。
- ・ 次世代を担う子供たちがワクワクできるような計画にしていくことが大事と考えており、またその計画の考え方が伝わってほしい。現計画は表現が難しいので、中学生が理解できるくらいの表現になると良い。

事務局

- ・ 本市は、政令市のなかで人口減少が最も進んでおり、危機感を持たなければいけないものの、市民所得は高く、財政状況も良く、静岡県は移住ランキングで1位など、良い面も多い。
- ・ 県内に大学が少ないため、県外に進学で出て戻ってこないことが、人口減少の大きな要因となっている。その意味でも、進学する前に、静岡の良さを伝えることは大切と感じている。本計画の取りまとめでも、意識していきたい。

大沢委員

- ・ 高校の授業で、地理が必修化された。例えば、公立高校で、地理の授業の題材として、静岡の良さを考えたり、都市計画マスタープランの内容を伝える機会を設けてもよいかもしれない。

池谷委員

- ・ 現在、横浜に住み、静岡まで新幹線で通勤している。周りをみると、静岡の会社を辞めて、静岡に住んだまま、東京に通勤している方などもおり、住まい方・働き方が多様になっている。こうした状況を分析してみると、面白いことが見えてくるかもしれない。
- ・ 官民共創の共創は、その推進策として、どんなことをイメージしているか。

事務局

- ・ 市内各地でみられる企業主体、地元主体のまちづくりの取組を応援していきたいと考えている。また、そのための組織の立ち上げも検討中で、併せて、改定計画への位置付けを考えている。

● 静岡市の地価の高さについて

事務局

- ・ 静岡は地価の高さのわりに、戸建て指向が強く、大都市と比べ、人口密度がそれ程高くない。定住人口を増やすためには、地価は安いほうが良いが、都市のブランドや税収の観点では、地価の高さが良く働くこともあり悩ましい。
- ・ 地価がどのようなものに左右され変動しているか。また、不動産業界では、近年の静岡の地価の高騰をどう受け止めているか等、教えていただきたい。

長谷川委員

- ・ 地価は、需要と供給で決まる。例えば、安倍川駅周辺は、もともとの電車通勤の利便性に加え、近年のまちづくりによる道路環境の向上などが評価され、地価が上昇している。
- ・ 静岡全体の地価に関連して話すと、去年あたりから戸建が売れなくなってきて

いる。工務店の30坪の建売住宅が、5年前は3,000万円台だったのが、現在は4,500万円程度まで値上がりしている。大手ハウスメーカーの戸建では6,000万円、エリアによっては1億円を超えるものもある。高くなりすぎて、売れない。

- ・ 要因は、建築費の高騰（資材・人件費）と地価の高さにある。住宅を売るためには、価格を下げる必要があると感じているが、前者は当分下がることが考えにくい。そのため、地価が下がっていくのではないかと。
- ・ マンションについては、一昔前は郊外でも売れたが、近年は駅近のみ売れている。静岡駅の周辺は、マンションだけでなく、ホテルの需要もあり、相当な価格で土地が取引されている。
- ・ ただし、駅近といっても、清水駅周辺は苦戦しているように思う。

事務局

- ・ 電車を使えば、静岡市街地までの移動時間は、清水も焼津もさほど変わらないのに、なぜ焼津のマンションが好調で、清水は選ばれないのだろうか。

長谷川委員

- ・ 清水は、東日本大震災のあとの津波のイメージで、街が自信を無くしているように思う。加えて、巴川の浸水リスクもある。
- ・ 焼津・藤枝の居住地としての人気は、移住定住補助が効いている。静岡市も最近始めたが、まだ浸透していないのではないかと。

● 公共交通・交通環境について

谷口委員

- ・ ここ30年間のデータをみると、日本の40~80万都市のうち、静岡市は最も交通環境負荷が増えていない。地形的に市街地がコンパクトなことが、地価の高さをもたらす一方、公共交通の利用を促し、脱炭素や環境の面で貢献している。
- ・ 鉄道・バスが背骨としてしっかりあるので、都市構造として背骨を維持していくという流れは、静岡市のマスタープランの特徴になりえると考えており、もっと打ち出してはどうか。

大沢委員

- ・ 公共交通を頑張るとき、ネットワークに加え、待つ環境も大切。猛暑、雨天などでも使いやすくなっていないと、使ってもらえない。結節点となる鉄道駅などに素敵な空間があれば、バス待ちの時間に、色々な活動・新しい活動が生まれる等も考えられる。
- ・ 物流については、都市間交通も大事だが、これからは都市内交通が重要となる。商業施設が増えても、商品がうまく運ばれてこなければ、本末転倒である。

- ・ 企業誘致に関連して、物流施設についても少し気にかけておいた方がよい。住宅地に近接した立地になると、24時間営業、トラック交通量の増加などで、近年、問題になりがちである。
- 事務局
- ・ バス待ち環境は、市街地では事業者が広告パネル付きシェルターを設置している。こうした業者頼りでなく、市としても何らか考えていきたい。
- 加藤委員
- ・ 自動運転についても意識しておいたほうがよい。中国では、車に乗って、運転席でしゃべるだけで、車線変更までコントロールできている。交通環境が5～10年で大きく変わることも考えられ、そのときの都市空間の在り方は意識しておくべき。
- 谷口委員
- ・ 日本では、自動運転車が事故を起こした際、運転者と自動車メーカーのどちらが責任を問われるかなど、法制度の問題から自動運転化がなかなか進まない。
 - ・ なお、仮に自動運転化が進んだ場合、交通量は増える（人が乗らずに迎えに行く等の交通が発生するため）一方、必要な自動車量は減る（個人所有の必要性が減るため）とシミュレーションされている。
 - ・ 公共交通であればルートが決まっているので、自動運転を取り入れやすく、境町のように社会実装している事例もある。
- 加藤委員
- ・ 市内の道路空間に余裕はあまりないため難しいが、自動運転車専用レーン等があると一気に普及するかもしれない。
- 大沢委員
- ・ 高速道路を使った物流の自動運転化が、先に進むのではないか。そうなったときには、市街化調整区域におけるIC周辺の土地の使い方が重要になり、考えておくべき。
- 池谷委員
- ・ 昨年、サンフランシスコでの視察で、自動運転タクシーに乗車した。出来がものすごく良く、後追いで勝つことがイメージできなかった。その経験から、他国の自動運転タクシー等の技術が国内に入ってきたとき、どんなビジネスモデルが考えられるかといったことを、最近、社内で考えている。
 - ・ とはいえ、自動運転タクシーは1台2,000万円程度するようなので、地方都市でペイすることが難しく、静岡県に導入されるのは少し先とみている。

- ・ ただし、その前に道路空間をどうするか等、考えておくことは必要だろう。

事務局

- ・ 自動運転については、ワクワクする夢のある技術で、都市計画マスタープランが20年先を考える計画であることから、何らか考慮したい。
- ・ 静岡市では、バス専用レーンを設けていたり、LRTをいれる構想で2車線にした道路（清水さつき通り線等）があったりと、自動運転を受け入れる計画的な素地はあるように思う。
- ・ このような取組は、早いもの勝ちなところがあり、都市の魅力として、うまく押し出せば、市民の移住定住等にプラスに働くこともあると思う。
- ・ これまでの自動運転の議論は、市街地を走るイメージと思うが、静岡が抱える中山間地の交通対策としても有効だと思う。まずはコミュニティタクシーからといった話かもしれないが、少し時間軸をもって整理しておきたいと考えており、皆さまからも知恵を借りたい。

谷口委員

- ・ 中山間地の交通問題を、小さな拠点とセットで、タクシーで解決しようとしている事例もみられる。鳥根県の会社が、タクシーのサブスク制度を始め、中国地方で展開している。

中村委員

- ・ 安倍川西地域など、元々のバス会社では路線維持が厳しく、別会社が入ってきているエリアもある。こうしたエリアが今後もっと増えていった際に、そのエリアの公共交通を、行政が担うべきなのだろうか、あくまで民間がやるべきなのだろうかということを、将来に向けて考えなければならない。
- ・ 例えば、“ぼつんと一軒家”なら個人的で済むが、人口減少により“ぼつんと5軒家”の集落が増えてくると、こうしたエリアでは、交通だけでなく、生活サービスをどう確保していくかも課題になってくると懸念している。

事務局

- ・ 人口減少に伴う需要の減少、ドライバーの高齢化、ドライバー不足など、様々な問題があり、公共交通を、交通事業者だけに頼るのは限界がある。
- ・ こうした事情を踏まえ、地域公共交通計画では、都市の構造から重要と位置付けられ何としても守る市街地のバス路線と、郊外のオール静岡で考える公共交通の両方を考えている。
- ・ バスが運行していないような郊外でも、物流の車、公用車など、様々な目的の自動車交通があり、こうした交通に公共交通を加味できないかなど、考えている

ところである。

● 総括（マスタープラン改定にあたり気にかけていたいこと）

加藤委員

- ・ これまで地方には、東京に人材を供給するという役割があったように思う。これからは逆にしていかなければならない。そのためには、静岡で、幸せに暮らせるイメージが必要である。
- ・ 自立して持続できる地域であることが大切で、そのためには、地域から逃げない資本が重要となる。例えば、山・川・海など、自然環境が当たる。インフラを担う会社をはじめ、地域密着企業がこれまでと違うレベルで重要ではないか。
- ・ 巴川流域は、市街地を守る役割がある。これから気候変動で洪水・内水氾濫などがさらに頻発すると見込まれ、企業立地も重要だが、農地を守る視点も持ち、市街地を守る役割を維持されたい。
- ・ 静岡市でコンビニに行くと、ほとんどの場合、店員が外国人である。静岡は第3次産業の街で、サービス業には人材が必要なことから、今後も、外国人が増えるのではないだろうか。こうした方々を受け入れるため、多文化共生社会を、都市空間としても考えていく必要があるのではないか。

中村委員

- ・ 市内の外国人数は約 1.1 万人で、市の人口の 1/68 を占めている。スリランカ、インドネシアなどアジア系の方が多く、多文化共生を前向きに考えていかなければならないと思う。

事務局

- ・ 地方から東京に人口が吸引されているという話について。人口減少の要因・状況が、政令市ごとに違う。福岡市は、周り（九州）から集まった人が、東京に出ている。一方、静岡市は、周りから人を集められる環境にないのに、東京に人が出ている。これでは、人口は減る一方である。
- ・ 人口減少については、地勢的・構造的な問題でもあり、課題対応型のまちづくりには限界がある。いかに幸せな街を描き、共創でまちづくりに取り組んでいくかが重要と考えている。皆さんの知恵を借りながら進めていきたい。

加藤委員

- ・ 静岡には、旧東海道をはじめ他に誇る文化がある。こうした文化の価値を高め、東京が良いという、20 世紀型の価値観から転換していかなければ、東京への人の流れは変わらないように思う。

事務局

事務局

- ・ 価値感の、感という言葉に意味がある。価値があるから欲しがるのではなく、欲しがるものに価値がつく。これからは、価値をつくっていかなければならない。皆さまの力を借りながら、こうした考え方を盛り込んだ計画にしていきたい。

- ・ 最後になりますが、欠席の永田委員から、企業誘致と農業のバランスをとっていただきたいとお話いただいている。

- ・ 現在、大谷小鹿地区では、区画整理事業で、都市的土地利用を進めているが、もともとは優良な農地だった。企業立地に適しているところは、農地としても適しているところであることが多く、市としてもバランスをとっていくことを考えたい。

事務局

5. 閉会

- ・ 本日は様々な意見をいただき、ありがとうございました。
- ・ 次年度も2回会議を予定しており、引き続き、よろしくお願いいたします。

以上