

平成29年度 第1回  
富士市都市計画審議会 会議録

平成29年5月9日(火) 午後1時30分

富士市庁舎9階 第二委員会室

1 開催日時

平成29年5月9日（火） 午後1時30分から3時まで

2 会場

富士市庁舎9階 第二委員会室

3 出席委員 12人

1号委員 牧田一郎委員、勝亦光明委員、東恵子委員、藁科靖委員、  
大山勲委員

2号委員 海野庄三委員、石橋広明委員、井出晴美委員、鈴木幸司委員、  
小池義治委員

3号委員 大石俊一委員、田島章次委員（代理：太田智之氏）

4 欠席委員 4人

1号委員 杉山瑠美委員、真下英人委員

3号委員 荻野克雄委員、永尾克彦委員

5 事務局・説明部署等の職員

(1) 都市整備部長

渡辺 孝

(2) 都市計画課

〔課長〕 島田 肇 〔調整主幹〕 長橋 良知 〔統括主幹〕 野毛 史隆

〔主幹〕 久保 博司、西原 徹治

(3) 建築指導課

〔課長〕 山崎 益裕 〔統括主幹〕 佐藤 修 〔主査〕 鈴木 裕太

(4) 廃棄物対策課

〔統括主幹〕 渡辺 文彦、伊東 泰弘 〔主査〕 田尾 哲也

(5) 市街地整備課

〔課長〕 鈴木 潤一 〔統括主幹〕 長橋 博之 〔主幹〕 深澤 克仁

6 議題

審第1号 建築基準法第51条の規定に基づく特殊建築物の敷地の位置について

7 報告

富士駅北口周辺地区の再整備について

事務局

定刻となりましたので、ただ今から、平成29年度第1回富士市都市計画審議会を開催いたします。

本日は、御多忙の中、御出席いただき、誠にありがとうございます。

まず、会議に入る前に、本日の傍聴の取扱いですが、「富士市審議会等の会議の公開に関する規則」に基づき、「公開」で開催いたします。また、議事録につきましては、市のウェブサイトにも公開いたしますので御了承願います。

次に、本日の欠席、代理出席の方について御報告申し上げます。第1号委員の杉山瑠美委員、真下英人委員、第3号委員の永尾克彦委員、荻野克雄委員から、所用により欠席と御連絡をいただいております。また、代理出席につきましては、富士市都市計画審議会運営要領第5条で「当該委員が会議に出席できないときは、当該機関としての意思を表明しうる者を、会議に代理出席させることができる。」と規定されております。この規定により、本日、公務の都合のため欠席された富士農林事務所 田島章次委員の代理として、次長の太田智之様に御出席をいただいておりますので、御報告申し上げます。

本日の審議会は、今年度初めてとなりますので、人事異動により新たに委員になられた方に市長から委嘱状を交付いたします。委嘱状につきましては、お席にて交付いたしますので、私がお名前をお呼びしましたら、恐れ入りますが、その場にお立ちいただきますようお願いいたします。

それでは、市長お願いいたします。

大石俊一様

市長

大石俊一様、富士市都市計画審議会委員を委嘱します。

事務局

続きまして、委員の皆様、市長から御挨拶を申し上げます。

市長

皆様、こんにちは。

日ごろから、本市のまちづくりの推進に当たりまして、格別の御理解と御協力を賜り、誠にありがとうございます。

私は、本格的な人口減少社会を迎えた中であって、安全・安心で、活力のある魅力的なまちを実現する上で、都市計画は非常に重要な要素のひとつであると考えております。

本日御審議をお願いいたします案件は、建築基準法第51条の規定による一般廃棄物処理施設の位置についてであります。また、富士駅北口周辺地区の再整備について、現時点の概要を報告させていただきます。

皆様方におかれましては、将来の富士市がより良いまちになるよう、十分な御審議をお願いし、御答申、御意見をいただければと考えておりますので、よろしく御願ひ申し上げます。

事務局	<p>ありがとうございました。        続きまして、市長から審議会へ付議を行います。市長、お願いいたします。</p>
市長	<p>富士市都市計画審議会 会長 東恵子様        特殊建築物の敷地の位置について        建築基準法第51条の規定に基づき、特殊建築物の敷地の位置について富士市都市計画審議会に付議いたします。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。        申し訳ございませんが、市長はほかの公務のため、ここで退席させていただきます。</p> <p style="text-align: center;">(市長退席)</p>
事務局	<p>次に、本日の会議に入る前に、資料の確認をお願いします。        事前に配布し、御持参いただいた資料として、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 本日の審議会の次第、</li> <li>・ 議案書</li> <li>・ 富士駅北口周辺地区の再整備について</li> <li>・ 委員名簿</li> </ul> <p>の計4点となっております。        また、その他、本日お配りした資料は</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 席次表</li> <li>・ 当日配布資料</li> </ul> <p>の計2点となります。        資料は、以上ですが、配布漏れはございませんでしょうか。        それでは、これより議事に入りますが、富士市都市計画審議会条例施行規則第3条により、「会長は、会議の議長となる。」と規定されておりますので、議事進行を会長にお願いします。会長、よろしく願いいたします。</p>
議長	<p>皆さま、こんにちは。        本日の出席委員は過半数に達しておりますので、本会議は成立いたしております。        まず、会議録署名人を指名させていただきます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 牧田一郎委員</li> <li>・ 鈴木幸司委員</li> </ul> <p>のお二人をお願いいたします。        それでは、議事を進めます。本日の審議案件は、「建築基準法第51条の規定に基づく特殊建築物の敷地の位置について」でございます。        それでは、建築指導課から説明を願います。</p>
建築指導課長	<p>建築指導課でございます。        審第1号議案について御説明申し上げます。</p>

議案書 2 ページの「特殊建築物の敷地の位置」を御覧ください。

建築主住所氏名は富士市五貫島 9 1 9 番地、株式会社イーシーセンター 代表取締役 海野幸男、敷地の位置は富士市大野字大野北 6 0 番 1 及び 6 0 番 2、用途地域は工業専用地域、敷地の面積は 3, 2 1 5. 0 8 平方メートル、建築面積は 1, 7 7 5. 5 8 平方メートル、延床面積は 1, 8 3 3. 8 6 平方メートル、構造は鉄骨造、主な施設は廃棄物中間処理施設及び管理事務所、用途は一般廃棄物及び産業廃棄物の中間処理施設工場、適用は建築基準法第 5 1 条ただし書の規定によってなっております。

続きまして 3 ページ、理由を説明いたします。

株式会社イーシーセンターは、当地において平成 2 4 年から産業廃棄物の中間処理施設として、許可不要の処理能力内で廃プラスチックや木くず等から固形燃料（R P F）を製造しております。

平成 2 7 年 1 2 月に、化石燃料の代替燃料としての R P F の需要拡大に対応するため、静岡県都市計画審議会の議決を経て、産業廃棄物処理施設としての建築基準法第 5 1 条ただし書き許可を取得し、産業廃棄物の破碎設備を増設し、工場の処理能力を増加しております。

富士市では平成 2 7 年 4 月から一般ごみとして衣類・布団類の分別回収を行っておりますが、今回の申請は、このうちの布団類を再資源化するため、富士市の委託を受けて、本敷地の既存施設を利用し R P F の製造を行おうとするものであります。

建物の増築、設備の増設はありませんが、既存の産業廃棄物処理に加えて一般廃棄物の処理を行うこととなるため、再度、建築基準法第 5 1 条ただし書きの許可が必要になったものであります。

引き続き、担当者から説明させていただきます。

## 建築指導課

それでは、お手元の資料に沿って説明させていただきます。

当日配布資料の 1 ページを御覧ください。

建築基準法において、上から 2 つ目の条文の建築基準法第 5 1 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、ごみ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、「ただし、特定行政庁が、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ない。」とあります。

今回の申請施設は、この建築基準法第 5 1 条本文中のその他政令で定める処理施設として、建築基準法施行令第 1 3 0 条の 2 の 2 第 1 項第 1 号、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第 5 条第 1 項のごみ処理施設に該当するものでございます。

該当する法的根拠としましては、廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第5条第1項の一般廃棄物処理施設であって、1日当たりの処理能力が5トン以上のごみ処理施設に該当するためです。

それでは、議案書の4ページ、審第1号議案附図ナンバー1付近見取図（広域）を御覧ください。

申請地の位置は、図面中央の黒丸の中、赤い四角で囲まれた部分で、水色で示した工業専用地域の一角になります。富士市内の東部地区に位置する本敷地は、JR東海道本線の吉原駅から1.8キロメートルほど東にあり、付近を流れる一級河川沼川から北は、市街化調整区域として田んぼなどの農地が広がり、その他、周囲一帯は工業専用地域として工場などが立ち並ぶエリアとなっております。

赤い線は敷地を示しております。

申請地への搬入車両は赤色の矢印、搬出車両は青色の矢印で表示しております。受入れ廃棄物は主に、敷地の南側を東西に走っている県道富士清水線を使って、市内から運搬されてきます。また、RPFの主な搬出先は市内にある製紙工場です。

続きまして、当日配布資料2ページを御覧ください。

こちらが、事業所付近の土地利用の状況になります。隣接する工場の独身寮まで敷地から250m離れており、許可基準によるところの敷地から100メートル以内には民家、学校、幼稚園、保育園、病院等はありません。

続きまして、議案書の5ページ、第1号議案附図ナンバー2、付近見取図（詳細）を御覧ください。

申請地は赤い四角で囲まれた部分になります。北側に一級河川沼川及びその先に国道一号線があり、その他周囲には工場が立ち並んでおります。搬出入経路となる道路は、敷地西側の都市計画道路元吉原富士岡線でもあります市道居村上下川原線で、幅員が16メートル、及びこれと合流する南側の都市計画道路 桧新田松岡線でもあります県道富士清水線で、幅員が15メートルとなっております。両道路が交わる交差点は信号機付きで、ともに児童や生徒の通学路と重複する部分はありません。

また、申請地に隣接する南側及び北側には申請者でありますイーシーセンターの別事業地があります。南側のイーシーセンター第1ステーションと標記されている場所は、平成17年に建築基準法第51条ただし書の規定による許可を得て、コンクリートくずやがれきなどの、産業廃棄物の破碎処理を行っております。一方、北側の第3ステーションでは、平成21年から産業廃棄物の許可不要品目である廃石膏ボードの破碎処理を行っております。また、申請地である第2ステーションにつきましては、平成27年12月に建築基準法第51条ただし書の規定による許可を得て、廃プラスチック類、木くずなどの産業廃棄物の破碎処理を行っております。

これらの3つの事業地は、物理的に区切られた、相互に独立した別敷地となっています。

それでは、次の議案書の6ページ、第1号議案附図ナンバー3、特殊建物の敷地の位置を御覧ください。赤い一点鎖線で囲った範囲が申請地で、方位は図面の左側が北となっております。申請地は、西側、図面では下側になります幅員16メートルの市道居村上下川原線に接しております。申請地の中の黄色で示されている部分が既存の工場建屋であり、一般廃棄物及び産業廃棄物の処理施設に関しましても、この建屋内に設置された既設のものとなります。車両の搬出入時以外は原則シャッターを閉め、処理施設を稼働させるものです。

受入れをする一般廃棄物の種類は、許可品目としては可燃ごみ全般になりますが、現段階では、市で回収を行っているリサイクル品の布団類のみを見込んでおります。

続いて、同じ図面で、廃棄物の破碎処理工程等について御説明いたします。前提としまして、既に現在扱っている産業廃棄物の品目（廃プラスチック類、紙くず、木くず、繊維くず等）の処理工程に、今回の一般廃棄物である布団類を混ぜて製品化することになります。

赤色の矢印が廃棄物の搬入経路になります。敷地西側の門から場内に入り、工場建屋内にて搬入車両の荷台から荷下ろしされます。目視により搬入物の状態を確認後、専用の重機にて破碎機の投入口へ投入されます。破碎処理された廃棄物は、コンベアにより圧縮・成形機へ運ばれます。産業廃棄物等で金属性の混入物がある場合、その途中で磁性物を除去します。圧縮成形しRPFとなったものは、再度コンベアで運ばれ、処理後保管施設に仮置きされます。この時点でRPFは高熱を帯びていますので、ミストによる水蒸気冷却をした上、遠赤外線センサーにより温度管理されます。その後、重機により運搬車両に積み込まれ、図の青色の経路により搬出されます。搬出先は主に市内の製紙工場で、RPFは製紙汚泥を焼却する助燃材として利用されます。この助燃材は、石炭やコークスなどの化石燃料の代替燃料となるものです。

なお、処理工程において生じる排水はなく、受入れ廃棄物はその全量がRPFとなり、残渣もございません。

当日配布資料の3ページを御覧ください。こちらが処理工程に沿ったイメージ図となります。左側から、破碎工程における破碎機、成形工程における成形機、最後に圧縮成形後のRPFのイメージ写真になります。処理工程等の説明は、以上です。

本計画による周辺に及ぼす影響について、主なものを説明いたします。

現段階での市の計画の布団類搬入見込みが前提にはなりますが、一昨年 of 産業廃棄物施設の許可時の最大処理能力を100パーセントとした場合、年間実績ベースでの稼働率が現在約30パーセント程度であり、本申請の許可後の見込みでも約33パーセント程度と微増であります。この計画に伴う交通へ

の影響についてですが、一般廃棄物としての搬入は、富士市の布団類の排出予定量が年間100トンの見込みなので、4トン車で2週間当たり1台程度の微増、搬出も同様に2週間当たり1台程度の微増になると見込んでおります。搬出入に利用される道路は幅員が16メートルの市道であり、また、場内には車両の待機場所があることから、影響は少ないと考えています。

環境保全上の影響については、工業専用地域であり、近隣に民家はなく、特に配慮が必要な病院、学校、福祉施設等の施設は、半径100メートル以内に存在しないため、影響は少ないと考えます。

また、本申請において処理機の増設がないため実施はしてありませんが、一昨年の産業廃棄物処理施設としての施設設置許可申請時に、県条例に基づく生活環境影響調査を実施しております。その結果をもとに、大気汚染、騒音、振動、悪臭、水質において周辺的生活環境に与える影響はほとんどないと判断されております。

以上の結果から、環境の保全に配慮した事業と判断されます。

なお、今回の計画について、関係地区の住民及び企業に対して事業説明を実施し、理解を得られております。

また、本許可申請に先立ちまして、現在、廃棄物の処理及び清掃に関する法律第8条に基づく施設設置の許可に関する手続きが、県において並行して行われております。

私からの説明は以上です。

建築指導課長

今回申請により、既存の産業廃棄物処理に加えて一般廃棄物の処理を行うこととなりますが、既存施設を利用し、一般廃棄物の再資源化を目的としたものであり、周辺の土地利用の状況、施設の周辺に及ぼす影響等を鑑み、本施設の敷地の位置は、都市計画上支障がないとして許可したいと考えております。

説明は、以上でございます。

議長

ありがとうございました。

それでは、審第1号について、委員の皆さまから御質疑、御意見がございましたらお願いいたします。

議長

A委員お願いします。

A委員

新たに持ち込まれる布団というのは、繊維くずに該当するということでしょうか。

建築指導課

委員御指摘のように、繊維くずと判断をしております。

A委員

現在、破碎工程で日量108トンの繊維くずの処理能力がある。そして、施設の稼働率が30パーセントのところ、3パ



一セント増えるというふうに理解をいたしました。1日に持ち込まれるのは日量何トン程度を考えていらっしゃるのでしょうか。

廃棄物対策課 現在富士市内の家庭から出る布団類につきましては、年間100トン程度でございます。これを365日で割ると、1日当たり300キログラム以下になるかと思われ。ただし、その少量を毎日搬入するというのは効率が悪いものですから、収集運搬業者が2週間に1回程度搬入するというふうに考えております。

A 委員 ただいまの説明と廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令第5条の1日当たりの処理能力が5トン以上だから、今回の手続きが必要という点との兼ね合いはいかがでしょうか。  
あまりにも処理量が少ないので、今回の手続きは不要なのではないかとも思ったものですから伺います。

建築指導課 廃棄物の処理及び清掃に関する法律施行令で規定しているのは、1日の処理能力、その機械でどれだけ処理できるかということになります。今回の成形機2台の処理能力の合計は73.28トンでございますので、手続きが必要になるということでございます。

A 委員 分かりました。

議長 ほかにございますか。

B 委員 建築面積が1,775.58平方メートルで、これだけの機械類が設置されているということですが、工程において排水は生じない、残渣もないという説明でした。  
しかし、これらの機械のメンテナンスに際しては、詳しくは分かりませんが、排水や残渣が生じるのではないかと思います。その処理というのはどのように考えていますか。

建築指導課長 機械のメンテナンスは、機械メーカーが年1回点検するほか、申請者が月1回自主検査します。それらの際には、機械を止め、残渣を取り除いてから行いますが、点検・検査が終わりましたら、取り除いた残渣を再び機械に投入するため、排出する残渣はないということになります。また、点検・検査の際にも機械の水洗いはしないため、排水もありません。

議長 ほかにございますか。

C 委員 一般廃棄物の排出元が富士市となっておりますけれども、富士市外からの廃棄物の持込みはありますか。

建築指導課

富士市内のみからの搬入です。

議長

よろしいでしょうか。ほかにございますか。

それでは、以上で質疑、御意見を終了いたします。

お諮りいたします。審第1号「建築基準法第51条の規定に基づく特殊建築物の敷地の位置について」、委員の皆様から御質疑・御意見がありましたが、基本的には原案どおりで異存がないと思われま。

本案件については原案どおり決定すべきとすることに御異議ありませんか。

(異議なしの声あり)

議長

御異議ありませんので、原案のとおり決定すべきといたします。

以上で議事は終了となりますが、本日は市街地整備課から、「富士駅北口周辺地区の再整備について」、報告がございますので、よろしく願いいたします。

市街地整備課

市街地整備課です。よろしく願いいたします。

はじめに本日の資料についてですが、お手元には、説明するパワーポイントのスライドを印刷したものと、都市計画図を用意しております。

説明に入る前に少し都市計画図を御覧ください。皆様御承知のとおりJR富士駅周辺は、本町商店街を中心とした旧富士市の中心地として栄えてきた場所で、商業地域で構成されております。また、他の商業地域としましては、旧吉原市の中心地として形成された吉原商店街を中心とするエリアがあります。

さらに広域交通の結節点としまして昭和63年にJR新富士駅が開駅しまして、都市計画マスタープランでは、この3つのエリアを「都市生活・交流拠点」として、本市の賑わいの中心地となるエリアとして位置づけております。

本日は、このうちのJR富士駅北口周辺地区の再整備について御報告いたしますが、JR富士駅は、市内で最も利用客の多い鉄道駅となっております、その直近部での再整備になります。

現在、JR富士駅北口周辺地区では、基盤整備と建物更新を併せて行う、市街地再開発事業の事業化に向けて、地権者の皆さんと一緒になって検討を進めております。そもそも、事業化に向けた検討に着手いたしましたのも、平成23年度に「富士駅周辺地区市街地総合再生基本計画」という将来のJR富士駅周辺の青写真を描いた行政計画を策定してございまして、その基本計画を基にして、現在取組を行っております。

では、前の画面を御覧ください。本日の説明では、1番にありますように、まず基本計画策定に至った経緯と計画概要を御説明した後、計画策定後、どのような取組を行っているかとい

った順に説明をさせていただきます。また、説明の最後に触れますが、事業化への目処がたてば都市計画案件として審議会の皆様に御審議いただくこととなりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、経緯と基本計画の概要を説明いたします。

まず、背景ですが、これまでの都市づくりは、高度成長期以降の人口増加やモータリゼーションの進展などによって、都市が目まぐるしく、拡大・拡散してきました。これによって、公共交通利用者数は減少の一途をたどり、特に駅利用者数の減少によって、中心市街地の長期低迷や求心力が低下しております。既存商店街はシャッター通りと化しておりますが、これはみなさまも御承知のとおり、全国の地方都市でも同じような現象が見られます。

これらのことから、富士市では、平成16年に中心市街地活性化基本計画を策定しまして、主にソフト面での活性化策等を位置づけております。そして、翌年にTMOが設立されました。TMOは、地元商店街の方々が中心となったまちづくり組織で、活性化のためのソフト事業などを行っております。ちなみに、この組織の活動は、現在も続いております。また、商工会議所さんや市からの補助金制度も確立されました。しかしながら、来街者や駅利用者への減少に歯止めがかからず、御承知のとおりパピー、イトーヨーカドーといった2つのショッピングセンターの閉店や、パピー閉店後に一部営業していた映画館のシネプレゴも閉店してしまい、一層中心市街地が低迷し、求心力が低下してしまいました。

これらのことから、ソフト支援策だけではなく抜本的な取組が必要ということで、平成20年度から引き続き検討を行ってきました。

平成21年度は、まちづくり勉強会の開催ということで、富士駅周辺の地権者さんなどを対象にして、全国の活性化事例などについて勉強会を行い、平成22年に「顔づくり研究会」が発足いたしました。顔づくり研究会では、ワークショップ形式で地区の現状認識の共有や課題の抽出、また、地区の将来像などを検討いたしました。検討に当たっては、タウンウォッチングをしたり、ニューズレターを発行したりもしました。

そして、地元研究会の成果として、「富士駅北口周辺地区まちづくり基本構想」を策定しました。シート7は、ワークショップやタウンウォッチングを行っている様子です。

シート8は、「まちづくり基本構想」の内容になりますが、ワークショップの各グループにおける駅周辺の将来像をまとめたものになります。

続いて、平成23年度に、「富士駅周辺地区市街地総合再生基本計画」を策定しました。これは、ただ今お話した地元の皆様のまちづくり構想を受けて、それを踏襲する形で、行政計画としてまとめ直した計画書になります。内容といたしましては、地区の目標、理念を定め、たうえで、地区のゾーニングを行

い、ゾーニングされたエリアごとに取組メニューを定めたものになります。

シート10は、その内容の抜粋になりますが、画面左側は、目標、理念や取組メニューを定めたもので、右側は、ゾーニング図です。商店街を中心とする商業地域を対象としてゾーニングをしております。このうち、赤く塗られたエリアの「駅前重点整備ゾーン」につきましては、駅直近の核となる重要なエリアであることから、さらに詳細な取組メニューを定めております。

シート11が、エリアのイメージ図になります。将来の富士駅周辺の構想図です。現在のJR富士駅周辺の既存の建物は、築30年以上が経過し、ほとんどが老朽化した旧耐震基準の建物です。さらに、今は減っておりますが、建物には大きな広告看板があり、建物で富士山眺望が阻害され、富士市らしさを感じられない雑然とした駅前空間になっています。

そこで、4つの視点から取組メニューを掲げております。

1つ目が、富士山の眺望を確保して、『眺望を活かした魅力的な駅前空間を再構築』します。

2つ目が、周辺道路網・街区の再編としておりますが、JR富士駅周辺地区は50年前に設計された細街路が多くあります。このため、『安全・安心で快適な移動空間を構築』するとともに、新たな街区内に都市機能を誘導します。

3つ目が、商業施設等を誘致し、駅前という立地を活かした『個性的で魅力あふれる商業地を形成』します。

4つ目が、まちなか居住を推進し、地域の活力を高めていきます。

この4つを柱に、JR富士駅周辺地区の活性化・再生を目指して、現在、このイメージ図を具現化するための取組を行っております。また、これらの整備に当たっては、個々に整備を進めていくわけではなく、市街地再開発事業という手法を使って一体的に進めていく予定です。

それでは、基本計画策定後の取組内容について御説明します。3つの取組について順に説明いたします。

1つ目は、都市機能の配置検討ということで、先ほど、商業施設等の誘致を取組メニューに掲げておりましたが、例えば、ホテル、ショッピングセンターや映画館など、都市の中心地に必要とされる機能が、JR富士駅前に進出してくれる可能性があるのか。また、進出可能性が低いのであれば、どうすれば進出していただけるのかといったことについて、基本計画策定後の平成24年度にマーケティング調査を実施しておりますので、その内容について御説明します。

次に、道路・街区の再編検討ということで、先ほどのJR富士駅周辺の構想図を参考にしたうえで、交通課題の解消を図りつつ、市場調査を基にした街区再編ができるよう検討を進めておりますので、その概要を御説明します。

最後に、これらの検討を進めるに当たっては、行政だけで進められるわけではなく、地元の地権者さんの合意形成が必要不可欠となります。そこで、平成26年度に地権者組織を立ち上げて、行政と協働で検討を進めておりますので、検討事項等を簡単に紹介させていただきます。

1つ目の市場調査を説明します。市場調査は、JR富士駅周辺地区の統計データを確認するとともに、マンションや商業施設などの各種都市機能のポテンシャルや進出要件を把握する調査として平成24年度に実施しました。あくまで、現状におけるポテンシャルを確認したものです。

はじめに、現状の整理です。駅周辺の人口の推移です。地図の赤丸が1キロメートル圏内、青丸が2キロメートル圏内です。

シート16右のグラフは、平成7年からの国勢調査の結果ですが、1キロメートル圏内では、若干の減少で推移していたものが、平成22年に増加しております。

1,000人ちょっと増えていますが、増加の要因までは解明できていませんが、恐らく駅の南側で、いくつかの分譲マンションの建築があったことが増加に転じた主な要因ではないかと考えます。

これに対して、2キロメートル圏内の人口は、増加傾向で推移していたものが、平成22年に1,000人程度減少しております。単純にこの結果だけをみますと、駅周辺への集約傾向が見られます。

次に、JR富士駅の利用者数です。JR富士駅とJR新富士駅の1日当たりの乗車人数の推移をグラフに表しています。オレンジがJR富士駅、青がJR新富士駅です。JR富士駅の乗車人数は、徐々にではありますが減少傾向にありまして、平成22年に約8,000人となっております。乗降者数で16,000人です。少し古いデータですが、現在まで概ね横ばい傾向となっております。

シート18は、これまでの小売店舗の出店状況と撤退状況を地図に落としたものになります。主に、主要な幹線道路の沿道で多くの出店が見られるのに対して、JR富士駅の周辺などの中心地で撤退がみられています。自動車で行きやすい場所に出店していることがみてとれます。

以上までが、駅周辺の現状整理になります。

次に、こちらの表は、一般的に言われている商業業種別の出店特性をまとめております。ひとことで言うと、企業の進出条件ということになります。ファストフード店は、一般的に、1日の乗降客が3万人以上の駅周辺で立地ができるといわれています。ファミリーレストランは乗降客5万人以上の駅前、大手牛丼屋チェーン店は乗降客3万人以上の駅から100メートル以内などとなっております。その他、ドラッグストア、衣料品、ホームセンター、スポーツクラブ、カラオケ店をまとめていますが、あくまで、おおまかな目途ということになります。

この条件を先ほどの富士駅周辺の現状に当てはめると、富士駅の1日の乗降客数は16,000人で、1キロメートル圏内人口は16,000人、2キロメートル圏内人口は49,000人ですので、この表で該当するのは、カラオケ店のみという結果になります。

以上が、一般的な商業業種別の出店特性から見る調査結果ですが、これだけでは、実際分からないこともありますので、駅前に必要な都市機能を抽出して、企業にヒアリング調査を合わせて行いました。シート21は、都市機能別ポテンシャルと進出要件をまとめた表です。業種につきましては、分譲マンション、ホテル・ブライダル、商業施設、その他の業種の大きく4つに分けています。

はじめに、分譲マンションですが、県内のデベロッパーにヒアリングを行った結果、JR富士駅周辺では、年間50戸程度なら立地可能ではないかとのことでした。ホテル・ブライダルの業態に関しましては、駅周辺の道路形態を見直しするなら進出可能性は十分考えられるとのことでした。次に商業施設に関しましては、2,000～3,000坪の敷地を確保することができれば、食品スーパーやドラッグストア程度なら進出可能であるとのことでした。

ショッピングセンターが撤退して、駅前に百貨店やショッピングセンターが一つもない状況ということもあって、全国展開している大手小売業者にもヒアリングに行ってきましたが、富士市の商圈人口は、お隣の富士宮市も含めて30万人以上抱えているものの、駅利用者数が極端に低く、駅前に立地する優位性が見られないということで、特に物販系商業施設の進出可能性は、極めて低いものと思われれます。

最後にその他の業種として映画運営会社、スポーツクラブや介護サービスなどにヒアリングした結果、映画館は大規模商業施設とセットで立地しているため厳しいとの結果でしたが、そのたの業態は、道路形態を見直すことで進出可能性は十分考えられるとの結果でした。

以上がヒアリング結果です

まとめになります。JR富士駅の周辺では、分譲マンションや一定規模の商業施設など、ある程度の需要はある結果となりましたが、駅前が利点になっていないこと、また、ある程度の商業施設を立地する場合は、道路形態を見直して車での利便性を確保したり、大街区化したりすることが必要であること、商業施設が立地する場合の用地については、定期借地か賃貸が基本になることから、ショッピングセンターなどの大規模集客施設の立地は厳しいものの、ある程度の商業施設が進出するためには、街区の再編や道路形態の見直しなど、駅前周辺の再整備が必要であるとの結果となりました。

このような調査結果も受けて、道路・街区再編検討に着手いたしましたので内容を説明いたします。

シート24は、JR富士駅北口周辺の現況です。黄色が主要な道路です。市場調査では、主要道路以外が細街路で構成されている上、主要な道路も一方通行となっており、初めて車で来られた方は非常に分かりづらい道路形態となっているとの指摘を受けております。駅直近の街区については、形状も悪く、規模も1,000平方メートルから2,000平方メートル程度と小さいため、仮に更地になっても、新たな業態の進出は難しい結果となっています。さらに現在配置されている駅前広場は、南北方向に狭く、利用しづらい配置になっています。

道路再編検討ですが、結果を説明しますと、シート25にお示しいたしましたように、緑色の新たな道路を配置することで、現状の交通課題の解消を図るとともに、小さくて形状の悪い街区を大街区化し、土地利用をしやすいように変更します。また、駅前広場につきましても、南北方向に拡幅し、再整備を行う方向で検討を進めております。これらの基盤整備を行い、駅前に必要な都市機能を配置することとし、現在、関係機関などとの協議・調整を進めております。

最後に地権者による検討内容について御説明いたします。

基本計画で位置付けた駅前重点整備ゾーン内の地権者を対象に、111人いらっしゃいますが、平成26年4月1日に地権者組織を立ち上げました。当初の会員数は20人でしたが、現在、52の方が会員になっています。検討内容についてですが、これまでの取組内容の把握、駅前重点整備ゾーン内の現状把握ということで、エリア内の各々のビルの築年数や、建物内が何で使用されているのかといったようなことを把握して、会員の皆さんで共有を図ってきました。また、駅前重点整備ゾーンを一つのエリアとして検討していますが、現状は、街区ごとに共同ビルや戸建住宅など、建物・用途構成や築年数が異なるため、更に複数のエリアにゾーニングした中で、周辺との連携を加味したまちづくり方針や整備方針を検討しています。その他、市街地再開発事業の仕組などについて勉強したり、先進都市を視察したりするなどして、建物更新に向けた機運の醸成を図ってきました。その結果、重点整備ゾーンのうち、商店街から東の基盤整備が伴う赤い点線のエリアにおきまして、昨年12月8日に、再開発準備組合が立ち上がりました。組合員数は、36人で、設立時における反対者はいらっしゃいません。あくまで、事業化に向け推進するといった、総論で皆さん賛成しております。今後は、準備組合で概略建物プランや資金計画などの詳細について検討していきます。

最後に、今後のスケジュールです。今年度につきましては、ただ今御説明しました施設計画や資金計画などを検討して、事業モデルを作成します。

また、道路・駅前広場につきましては、道路管理者である静岡県や駅前広場の一部を所有するJRなど、関係機関協議を進めます。これらが整えば、平成30年度に都市計画手続きに入りますが、案件としましては、3つあります。

1つが、第一種市街地再開発事業の決定。この都市計画案件では、種類、名称、施行区域を定める他、建築物及び建築敷地の整備に関する計画を定めます。具体的には、容積、建築面積や高さを定めるとともに、建物の用途構成を位置づけます。

2つ目が、都市計画道路の変更です。現状では、駅周辺の道路が都市計画道路となっていることから、位置や区域などの変更が必要となります。

3つ目が、土地利用に係る案件として、高度利用地区又は地区計画を定めます。これは、都市再開発法の中で、第一種市街地再開発事業を実施する場合の要件となっています。

以上、3つの都市計画決定がされれば、翌年の平成31年度に施設建築物の基本設計を行い、平成32年度に組合の設立認可や都市計画道路の事業認可を取得し、その後事業に着手していきます。

以上で、説明を終わりますが、今後、都市計画案件として御審議いただくまでの間に、道路・駅前広場の配置計画や街区内の施設計画などの進捗状況につきましては、報告させていただきますのでよろしくお願いたします。

議 長

ありがとうございました。

それでは、ただいまの報告について、委員の皆様から御質疑、御意見がございましたらお願いたします。

はい、お願いたします。

D 委 員

今後のスケジュールについても御説明いただきましたが、平成20年度に庁内検討を開始して、今は平成29年度ですので、もう10年経ってしまっています。一般の市民から見ると進み方がゆっくりだというイメージをもたれると思います。

平成32年度の組合設立認可までを御説明いただきましたが、この場所に建物が建ちはじめるのはさらにどの程度の期間が必要なのか、景色が変わったと市民が思えるのはいつごろになるのか御説明をいただければと思います。

市街地整備課長

全国の事例などからの一般論として申し上げますと、市街地再開発事業は、準備組合の設立から竣工までに概ね10年程度を要しております。本事業においては、準備組合が昨年度設立され、平成32年度に組合設立認可を目指しておりますので、早ければ平成33年度以降に解体工事ははじまるものと思われれます。その後、権利変換等の諸手続きが滞りなく進んだ場合には、平成30年代半ばごろに本体工事ははじまるのではないかと想定してございます。

E 委 員

いくつか質問がございます。

JR富士駅の乗降客が16,000人で少ないということですが、乗降客の属性はどのようになっていますか。



市街地整備課長	<p>J R 富士駅の乗降客は、担当から御説明申し上げましたように横ばい又は若干の減少傾向にございます。減少している乗降客の属性といたしましては、ショッピングセンターがなくなったことに起因すると思われませんが、来街者の調査で女性が減少していると判明しておりますので、そうした方の乗降が少なくなっていると推察されるほか、通学生をはじめとした若者が減少しているものと思われま</p>
E 委 員	<p>2点目ですが、都市計画の手続きとして用途や高さをお考えになられると思われませんが、例えば景観計画は作られているのでしょうか。</p>
建築指導課長	<p>本市全体の景観計画はございますが、特定の地域について規制をかけているということはありません。</p>
E 委 員	<p>高さ制限はいかがでしょうか。</p>
市街地整備課長	<p>J R 富士駅周辺は商業地域でございますので、高さの制限は設けてございません。しかしながら、富士駅周辺市街地総合再生基本計画の中で、富士山眺望を確保するとしておりますので、J R 富士駅に降りた来街者が「富士市」ということを意識するシンボルとして、富士山の眺望を活かせるようなまちづくりを進めていきたいと考えております。</p>
E 委 員	<p>私からの意見になりますが、この事業においては、終了までにまだ10年近くありますので、市民の方たちに働きかけて積極的に景観計画や地区計画等とリンクするということを考えたいかがでしょうか。この地区で完成ではなく、この地区を起爆剤に周辺にも波及する動きを作ることが大切だと思います。</p> <p>もう1点は、現時点の人口や乗降客について説明がありましたが、残念ながら人口はますます減少していきます。今までの人口や乗降客の規模から需要を予測して、こういう施設が立地可能だという議論をすると何もできなくなってしまいます。ですから新しいニーズ、例えば、高齢になって車を持たなくてもこの地区でなら生活できるとか、この地区でなら安心して子育てができるとかという積極的なコンセプトを考えることが必要であると思います。</p> <p>市街地再開発事業というのはハード事業ではありますが、建てた後に使い方を考えると失敗することが多いので、もう長い間議論されているとは思いますが、コンセプトやソフトの部分について時間をかけて議論していく必要があるのではないかと思います。</p> <p>このような中小都市の駅前というのは、実はポテンシャルが高い場所です。全国でも成功事例、失敗事例というものが沢山ありますので、例えば、丸亀市や北九州市の小倉ですとか、少し遠いですがそういうところをぜひ視察をされて、そのソフト</p>

トの仕組とか手法を学んで、真似るのではなくそれを消化した上で、富士市ならではのものを皆さんで考えられたら良いのではないかと思います。

議長 ありがとうございます。ほかに御意見ございますか。

F 委員 本日説明いただいたのは、市街地再開発事業の大まかな案という性格のものであると思います。本日の審議会は、公開でマスコミも入っておりますし、資料提供もしております。

この案が報道されると、注目する市民は多いと思います。この事業は、単に建物を建てるだけでなく、道路を変更し、なおかつ富士山眺望にも配慮した建物を建てるということなので、市民の期待は大きくなると思います。

変更される道路の部分を見ますと、民間事業所の用地も取り込んだものになっておりますので、必要であれば本社にも説明に行くとか、この事業に協力を得られるように配慮をしながら事業を進めてほしいと思います。

市街地整備課長 民間事業所からは、基本的には本事業に協力していきたいというお話をいただいておりますので、今後も引き続き協力を得られるように対応してまいります。

D 委員 配布資料についてお聞きします。

シートの16、17について、データが平成22年までとなっておりますが、平成27年の国勢調査の結果は反映できなかったのでしょうか。また、平成22年以降の動向については分からなかったのでしょうか。さらに、JR富士駅の北口と南口の利用を分けて調査はしておりますでしょうか。

市街地整備課長 平成27年国勢調査につきましては、市区町村単位のものには既に公開されておりますが、メッシュデータはまだ公開されておられません。

平成22年以降の動向を地区別の住民基本台帳登録者数で見てみますと、富士駅北地区及び富士駅南地区の人口は、平成23年度から平成28年度までの5年間で、25,125人から24,896人ということで、229人減少しております。JR富士駅・新富士駅の乗車人数につきましては、平成26年のデータで、JR富士駅が8,115人、JR新富士駅が4,720人でございます。

JR富士駅の北口と南口の利用の詳細についてはデータがありませんが、地区別の住民基本台帳登録者数で申し上げますと、平成23年度から平成28年度までの5年間で、富士駅北地区は345人の減少、富士駅南地区は116人の増加となっております。

D 委員 分かりました。

議 長	ほかにございますか。
B 委 員	シート20から22まで、市場調査の結果が掲載されておりますが、民間だけでなく、公共施設の種類の立地状況も含めて調査するという話が出なかったのでしょうか。
市街地整備課長	まず民間事業を調査するという事で市場調査を行いました。その結果、分譲マンション、ホテル等の進出可能性があるということになりました。民間でこの事業が成り立ち、賑わいを創出できるのであれば民間だけで、もしそうでないなら、来場者の多い公共又は公益的な施設について検討する必要があるのではないかと考えております。
B 委 員	今までの考え方から転換し、官民一体となってまちづくりを進めるという考え方を持たないと、「まち」というものは上手に形成されないと思いますので、公共施設等の機能も考慮した中で検討をしていただきたいと思います。
議 長	ほかに御意見、御質問ございますか。
G 委 員	J R 富士駅の北側の再開発ということで、大きな建築物が建つと富士山が見えなくなってしまうのではないかと思いますので、もう少し御説明をお願いできますか。
市街地整備課	地権者組織で検討する中で、この市街地再開発事業のコンセプトとして、J R 富士駅の駅舎から出たときに富士山が眺望できる施設にしたいということになりました。 具体的には、駅前広場のペDESTリアンデッキから富士山が見えるように設計することを考えております。また、現在のペDESTリアンデッキを改修する方向で検討してございますが、ペDESTリアンデッキから新たに整備する建築物にそのまま来街者が流れるような動線を確保し、富士山を眺望できるテラスを整備することを考えております。
議 長	ほかにございますか。
H 委 員	地権者組織による検討会という説明がありましたが。富士の商店街の皆さんは、このメンバーになっているのですか。
市街地整備課長	市街地再開発準備組合の組合員数（地権者数）は36人ですが、J R 富士駅北口の再整備を検討しているエリアは、今回再開発事業を検討しているエリアよりも、もっと広いエリアになります。そのエリアの地権者111人で地権者組織を組織しております。

商業者の方々には「富士駅北口周辺地区まちづくり基本構想」の策定作業の中で、住民や地権者の皆さんとともに研究会を組織していただき、その中で御意見を伺っております。

H 委 員

私は、市街地再開発事業でまちが賑やかになるのは良いことだと思います。しかし、一方で、現実としては、シャッター通りといわれるような状況にあります。市街地再開発事業も結構ですが、なぜ人が歩いていないのかという原因を考えなければならぬと思います。

規制改革等によって大型商業施設が立地して、無料バスで送迎もする。今の商店街の現状は、そうした要因によるのではないかと思います。私の子供のころは、富士や吉原の商店街には、いつも人が歩いていました。少しオーバーかもしれませんが、今は夕方お酒を飲みに来る人くらいしか歩いていません。ですから、こうした根本的な問題を考えないと、市街地再開発事業をやっても絵に描いた餅になってしまうと思います。

商店街の活性化が見えないと、地権者の皆さんのやる気がなくなってしまうと思います。私も富士本町に不動産を持っていますが、2階は空いてしまっていて、なかなか借り手が見つからない状況です。ですから、大規模小売店舗立地法等々の問題を解決しなければ、この建物にも借り手もなかなかつかないと思います。

また、流通の問題を考えてみると、昔は紙製品を東京に運搬するのに箱根を越えて9時間、10時間かかっていたのが、高速道路網が整備されて、今は福島からでも夕方出荷すれば朝の静岡の市場に十分間に合うという状況があります。この地域で採れた野菜をこの地域の人が消費をすることで成り立っていたのが崩れてしまって、公設地方卸売市場も廃止されてしまいました。私はよく長野県の諏訪に行きますが、昔あった信州のつまみを出してくれるような店は、もうなくなってしまいました。富士市にもある居酒屋、牛丼店ばかりです。

吉原の祇園際には多くの来街者がありますが、大型商業施設にはそうしたイベントがないから来るのであって、大型商業施設で間に合うものはみんな大型商業施設で済ませてしまいます。妻が友達とお茶を飲むのも冷房が効いている大型商業施設になってしまっています。

これでは商店街の人がいくら頑張っても無理だと思います。こうした状況を政策的にどう考えるのか、そうしたことも併せて考えていかなければならないと思います。

議 長

ほかによろしいでしょうか。

私からも、少し申し上げたいのですがよろしいでしょうか。

まず、私は、JR富士駅周辺地区の再整備について、担当課がこの報告をするまでに行ってきた、ヒアリング調査やとりまとめ、まちづくりに対する御努力に敬意を表したいと思います。

このＪＲ富士駅周辺地区については、２～３年前にアンケート調査を行ったと思うのですが、回収率もよく、その後のパブリックコメントについても意見が多く、その大半がＪＲ富士駅周辺の整備を期待するものだったように記憶しています。富士市民のまちづくりに対する意識が高く、また期待も大きいことを感じました。この市街地再開発事業においては、もちろん地権者が主役ではありますが、富士市全体の核となるエリアですので、富士市全体の中でどのようなエリアなのか、市民から何が期待されているか、もう基本構想は策定しているということですが、アンケート調査の結果を踏まえて、もう一度読み解いてほしいと思います。

「駅近（えきちか）」というのは大変魅力的なエリアでございます。皆様は、ＪＲ東静岡駅を御存知だと思います。ＪＲ静岡駅とＪＲ草薙駅の間にできました「副都心」としての拠点がありますが、文化拠点を整備するということで、私の研究室も協力して、その地区の全世帯に対してアンケート調査を行いました。どのような方々が東静岡地区に移り住んできているのかという属性について、アンケート前は行政でも十分に把握できておりませんでした。

皆様はあそこにどのような方々が住んでいらっしゃると思いますか。私は、静岡市外から静岡市内に移り住んできた方が多いのかと思っておりましたが、実は、静岡市内から交通の便を確保するために移り住んだ方が約５割に上りました。世代としては、３０～５０歳代の子育て世代が大半です。ＪＲ東静岡駅とＪＲ富士駅が同じだとは申し上げませんが、駅近は交通の便の良い居住地としても魅力的だと思います。賑わいを創出するためにも、まず住民を増やさなければならないので、好んで住んでいただく人をいかに増やすかということも重要であると思います。ＪＲ富士駅周辺は大変付加価値のある場所だと思います。富士山の眺望も絶景です。こうしたことも踏まえて、景観計画、土地利用を考えながら事業を進めていただきたいと思います。

また、都市計画道路の変更についても説明がございましたが、道路とＪＲ富士駅との関係、関連性を考慮しながら考えることが必要であると思います。

私からの意見は以上です。

以上で報告案件に対する意見聴取等を終了いたします。  
司会を事務局にお返しいたします。

事務局

長時間にわたる御審議等、ありがとうございました。

次回の開催予定についてですが、年末に岩松北小学校周辺地区の地区計画等について御審議いただく予定です。開催日が決まりましたら、御案内いたしますのでよろしくお願いいたします。

それでは、これもちまして、本日の日程はすべて終了いたしましたので、審議会を閉会とさせていただきます。  
委員の皆様、長時間にわたり誠にありがとうございました。  
ありがとうございました。

(午後 3 時閉会)