

令和6年8月23日



裾野市マスコットキャラクター

## 市議会会派「真政会」が 提言書を提出しました

市議会会派「真政会」が市長に、要望書を提出しました。

と き／8月23日(金) 9時30分～10時00分

ところ／市役所3階 市長室

内 容／要望書の全文は別紙のとおり

問合せ／裾野市 議会事務局 担当：永田 栄作

Tel.055-995-1839



担当

裾野市 議会事務局  
電話 055-995-1839  
担当課長：湯山 博之  
担当者：永田 栄作

令和6年8月23日

令和6年度 会派 真政会の要望  
10年後の裾野市を思い描き、今、為すべき事

会派 真政会

土屋 主久

勝又 利裕

増田 祐二

小林 浩文

## はじめに

財政非常事態宣言の発出から3年半が経過した。

本来、裾野市は、本格的な行財政構造改革に取り組んでいるところであり、その取り組みが成果として現われる時期に来ているのではないかと考える。

今日まで、都市基盤の根幹をなす都市計画道路の整備事業は、沿線への商業施設立地など、当市の将来を考え継続すべきとの提言に、昨年度から事業着手されたことは、大いに評価するものである。しかしながら、財政の健全化を図るためには、歳出の見直しのみならず、歳入の確保が重要であり、工場立地適地調査による戦略的な企業誘致を進め、雇用の確保を図っていく取り組みが必要である。

特に、市北部地域で進められている大手自動車企業の「ウーブン・シティ構想」は、令和7年には400人程度が居住し実証実験を始める予定となっており、その周辺地域を中心として今後の裾野市の発展が期待されているところである。

行財政構造改革は着実に進めていきながらも、同時に、当市の持つ高いポテンシャルを遺憾なく発揮していく施策、「工場立地適地調査」、「市街化調整区域内の地区計画基本方針策定」、「観光戦略の策定」などが完結し、その効果を最大限に発揮していくことが重要であると考えます。

財政非常事態宣言下ではあるが、まだまだ発展途上である裾野市の明るい将来のために、以下要望する。

- 1 財政の健全化の推進（総務部）
- 2 戦略的企業誘致の推進（市長戦略部・産業振興部）
- 3 都市計画道路の見直しと事業化道路の早期完成（建設部）
- 4 公共交通を始めとした移動の不安解消の具体策の推進（建設部）
- 5 北部まちづくり基本構想の推進（建設部）
- 6 市街化調整区域における地区計画活用による定住施策（建設部）
- 7 子育てしやすいまちの環境整備（健康福祉部）
- 8 幼児施設と学校教育施設の再編計画の適正な推進（健康福祉部・教育部）
- 9 人材育成・人材確保の推進（総務部）
- 10 ファシリティマネジメントの推進（市長戦略部）
- 11 裾野駅西土地地区面整理事業の早期完工と賑わい創出（建設部・産業振興部）
- 12 賑わい創出と差別的優位性を活かしたシティプロモーションで、一体的な観光行政による関係人口の創出（市長戦略部・産業振興部）
- 13 廃棄物処理施設について（環境市民部）
- 14 公共事業における残土処理場の確保について（建設部）

## 1 財政の健全化の推進（総務部）

行財政構造改革第1期が平成30年に始まり、令和3年2月には財政非常事態が宣言され、財政の健全化に向けた様々な計画が示されたが、進捗が見えない状況であり、その実効性が問われている。その実態は、予算編成における財政調整基金の投入状況を見れば、その姿が理解できる。また、令和6年度当初予算総額は、市長戦略の「戦略から実働へ」をコンセプトに過去最大の当初予算総額215億6200万円が計上され、財政調整基金の投入額は約10億円となったことから明らかである。

市としては財政非常事態宣言の解除を考えているようだが、財政の健全化が見えない中での解除は市民の誤解を生むことになるのではないかと考える。さらに、新規事業の積み増しにより起債が増加することも考えられることから、**事業毎の実施計画を示すことにより真摯に財政健全化に取り組むこと。**

## 2 戦略的企業誘致の推進（市長戦略部・産業振興部）

大手自動車企業が発表したウーブン・シティ構想により、実証実験都市が出現する裾野市は、国内はもとより世界からも注目されており、そして、その実証実験都市ウーブン・シティの建設は急ピッチで進められ、その姿を見せようとしている。

実証実験都市ウーブン・シティに参加する企業、先端技術をそこに売り込む企業など、ウーブン・シティ周辺への企業進出が、もっとも期待される今こそ、都市計画区域の整備、開発及び保全の方針を見定め企業誘致を推進すべきと考える。

このような状況下においては、裾野市の進むべき方向性をしっかり定め邁進する必要がある。現在、令和6年度の農業振興地域整備計画の見直しに向け作業が進められ、同時に、市街化調整区域における地区計画適用の基本的な方針の策定が進められている。農業振興、森林整備、街づくりが一体的に進められることから、このチャンスを逃すことなく戦略的な企業誘致を展開し、多業種の企業の立地を推進し雇用の創出と税収の確保を図っていくことこそ、財政健全化への道筋であると考え、以下要望する。

- ① 現在、進めている須山工業団地B地区の早期完成に向けて取り組むこと。
- ② 国土利用計画裾野市計画で産業集積ゾーンとして位置付けされた深良地区及び富沢地区を始め、工場立地適地調査済の箇所を踏まえ、現在進められている農業振興計画との整合を図る中で、工場立地の適地を示し、民間大手デベロッパーなどの活用・サポートにより、強力に企業誘致を推進すること。

### 3 都市計画道路の見直しと事業化道路の早期完成（建設部）

都市計画決定時に必要とされた路線も、時代の流れの中で、新たな路線の計画決定・整備の推進により必要性の有無が問われている。目指すべき将来都市像の実現に向け、必要性や役割等を再検証し計画路線の廃止、新たな路線の計画決定・整備を進める必要があるものと考えます。

都市基盤整備の基本は道路計画が根本にあるものと認識しており、中断されていた平松深良線稲荷工区が、事業認可に向け事業推進が図られることは評価するところである。しかしながら、昭和55年の都市計画決定から40年余が経過した今、必要性が疑問視される都市計画道路は見直すべきである。令和7年度に実施される県のパーソントリップ調査の結果により検討されるとあるが、必要とされる新たな路線は計画決定して整備する必要があると考え、以下要望する。

- ① 桃園茶畑線等は、中心市街地活性化計画に位置付けされているが、岩波駅周辺整備事業の事業化による北部地域の活性化を考えると、その優位性・必要性は疑問視されることから廃止を検討すること。
- ② 調整区域内に位置する都市計画道路の沿線は、本来、地区計画などの導入により街づくりを推進すべき区域であることから、市街化区域への編入に向け検討を進めること。
- ③ 御宿土地区画整理事業に近接する市道1-11号線を新規に都市計画道路として決定（別図1）するとともに、事業化する場合には、その沿線の地区計画を策定し、市街化編入を検討すること。
- ④ 県道裾野インター線と仙石原新田線をつなぐ（仮称）御宿岩波線の都市計画決定を早期に行い、県への働きかけを実施すること。

### 4 公共交通を始めとした移動の不安解消の具体策の推進（建設部）

公共交通は例年市民意識調査でも課題感が高く、第5次総合計画（R3～R12）でも市長戦略（R5～R7）でも、その課題解決が示されている。一方で市議会としても課題意識を強く持ち、令和5年度より公共交通の担い手や新たな移動手段に着目した政策討論会を持ち、維持さえ困難な状況の改善策を研究している。

公共交通の所管は令和5年度に戦略推進課から都市計画課に移管され市内循環線の見直しが進められ利用者の意見を反映した運行計画などの見直しが行われたところであり、都市基盤整備と合わせ考えるという取り組みに大いに期待しているところである。しかしながら、昨年度策定された公共交通計画は、現実的な解決手法等が示され

ておらず、試験施行のような取り組みも行われていない。人口減少下においては、時間の経過とともに維持が困難になることは容易に想像され、その結果、高齢者はもちろん、妊産婦や若年層、今後取り込みたい観光客の移動も大きく抑制されることから、抜本的な解決が急務である。

国土交通省では、公共交通計画の根拠法策定の背景を「地域の輸送資源を総動員する取組を推進する必要がある」と結んでおり、移動や輸送の課題解決のためには、自治体と事業者だけではなく、他部署や地域住民とも連携して行く必要性を示している。

これまで以上に課題感が高まる移動の問題を現実的に解決していくため、以下要望する。

- ① 市は公共交通活性化協議会等を有効に活用し、市・事業者・市民が移動の課題解決に対して連携できる環境と仕組みを構築すること。
- ② 地域住民や公共交通事業者と十分に協議をし、地域特性に応じた裾野市版ライドシェア、または道路運送法 79 条の自家用有償旅客運送（交通空白輸送）がモデル地区（特に須山地区や下和田地区など）で実施できるよう市が主体的な支援をすること。
- ③ 地域公共交通戦略の策定等、面的な整備と連動した移動の課題解決の手法を明確化すること。
- ④ 公共交通の担い手を拡充するため、2 種免許取得支援や公共交通利用の促進等、あらゆる手段を講じること。
- ⑤ ウーブン・シティや関連事業者と連携し、パーソナルモビリティや超小型モビリティを含めて、多様な移動手段を研究し、将来の見通しが立つ施策を具現化すること。

## 5 北部まちづくり基本構想の推進（建設部）

市の財政事情も大きく変化した今日、企業版ふるさと納税を原資とした街づくり事業の展開は有益である。北部まちづくり基本構想が策定され、実証実験都市ウーブン・シティ及びJR岩波駅を核とした地域には、産業の集積、商業施設の立地により、市内外から多くの人が集い、観光客が訪れるなど、新たな中心市街地としての賑わい創出が期待される。さらに、北部地域全体の発展が期待されることから、以下要望する。

- ① 県道裾野インター線と仙石原新田線の早期接続、（仮称）御宿岩波線は早期に都

市計画決定を行い、早期実現を目指すこと。(3-④再掲)

- ② 裾野新駅周辺の市街地構想（深良まちづくりマスタープラン）の区域には、多くの公共施設が立地しており、北部地区の中心市街地形成が望まれることから、現存する公共用地についても、まちづくりに資する土地利用を図ること。
- ③ 北部エリア全体への産業集積に向け道路網計画を再考すること。

## 6 市街化調整区域における地区計画活用による定住施策（建設部）

我が会派として、北部地域、いわゆる市街化調整区域について、大規模既存集落制度に代わる定住施策の提言を行ってきた。

提言理の理由は、市街化調整区域においても、「既存集落地などにおける良好な住環境の維持・改善」、「豊かな自然環境や農林業環境などの保全」、「安全・安心に暮らし続けるための土地利用の検討」、「都市間交通など利便性の高い地域における計画的な土地利用の誘導」など、土地利用に関する課題が多くみられているからである。

人口の約4割が市街化調整区域に居住しているという裾野市の特殊性もあり、今般、市街化調整区域の計画的かつ適正な土地利用を図るため、「市街化調整区域における地区計画適用の基本方針」が、本年策定されるが、同時に「裾野市農業振興地域整備計画」の定期見直しも完了することから、これらの計画策定に大いに期待しているところである。

これらの計画が策定され、今後、計画が市街化調整区域の高齢化の抑制など、集落地域の存続に寄与するためには、集落ごとの農振農用地の整理や地区計画の運用・活用など、市がすべきことや集落地域への働きかけが重要と考え、以下要望する。

- ① 集落地域の農振農用地を、市街化調整区域の地区計画適用の基本方針と同時に見直すなど、適切な運用に向けて準備を進めること。
- ② 市街化調整区域に位置する集落地域などの地域活性化のため、市が率先し集落地域のまちづくり計画案（地区計画案）を示し、地域の活性化を促すこと。
- ③ 地区計画の策定にあたっては、公費を投入し支援すること。

## 7 子育てしやすいまちの環境整備（健康福祉部・建設部）

裾野市は、近隣市町に比べ、幼児教育・保育施設や小児病院の数が多く、保育サービスも不足はないと認識している。一昨年、市内で不適切保育の事案が発生したが、関係者が是正に向けて真摯に取り組み落ち着きを取り戻していると理解している。

近年、30歳代の子育て世帯の転出超過の状況が続いていたが、宅地造成補助金、御宿土地区画整理事業による宅地造成などの職住近接の対策に加え、4割の市民が居住する市街化調整区域における地区計画制度の適用方針の策定により、定住・移住者の増加が見込まれている。

こうした中、30歳代の子育て世帯から寄せられる声には、「公園や屋内施設で気軽に子供といられる場所が不足している。」との声が多く聞かれる。これは、市民意識調査の満足度の低さからも見て取れる。

子育て世代はもちろん、多世代交流ができる拠点として、公園をはじめとした親子の居場所の整備は急務であり、同時に、転出による社会減を食い止め、転入の潜在ニーズに応えるためにも、ランドマークとして整備されたものが望ましいと考える。御師公園の整備推進や解体撤去が完了した市立水泳場跡地を活用することは、そのような背景にふさわしいものとする。

あわせて、フルタイムの共働き世帯は今後も減少することなく、安心できる幼児教育と保育の環境の整備については、絶えずニーズを把握し、努力すべきであり、以下要望する。

- ① 御師公園の早期実現に向け邁進すること。また、富士山資料館の機能を持たせるとともに裾野市の子育て世代や高齢者が親しめる公園整備と地域の活性化の起爆剤となる整備について検討し進めること。
- ② 市立水泳場跡地を活用し、子ども家庭総合支援拠点及び周辺公共施設並びに隣接するせせらぎ児童公園、黄瀬川親水公園との暫定的な一体利用など、多目的交流の場としての整備を推進すること。
- ③ コミュニティセンターや公民館を子育て世帯や地域住民の交流の場としての活用など、地域交流の拠点となる仕組みの構築に取り組むこと。
- ④ 幼稚園教諭・保育士の適正配置、また必要に応じた加配など安定した幼児教育・保育の環境を構築すること。

## 8 幼児施設と学校教育施設の再編計画の適正な推進（健康福祉部・教育部）

令和6年に策定する子ども子育て支援事業計画策定に合わせ、将来の人口推移を確認しながら幼保再編計画の見直しを行うということだが、幼児施設については、令和4年3月に策定された幼児施設整備基本構想に基づき進められていると認識している。会派として推進を要望しており歓迎しているが、裾野市内の未就園児の保護者からは「説明が不足しており状況がわからない」といった意見を度々耳にしている。

一方、学校教育施設再編基本計画は令和5年3月に策定され、これまで多くの説明会が開催されてきた。各地区で反応はさまざまであるものの、さらなる意見交換を望む市民がいることは周知のことである。

いずれにおいても市民の反応や意見は様々であるが、現実と将来性を明確に示し、市民と丁寧に対話することが重要である。裾野市の将来を担う子どもたちが、安心して育ち学ぶ環境を整えるよう、以下要望する。

- ① 須山幼稚園のこども園化は、小学校の給食施設活用などにより、多くの予算を投入することなく実現できるため、早期実現を目指すこと。
- ② 学校再編計画については、首都圏からの子育て世帯の移住定住施策を推進するため、対象層に選ばれる魅力的な教育の導入を推進すること。
- ③ 統合後の学校跡地利用については、地域コミュニティの存続など地域住民に配慮し検討すること。
- ④ 幼児施設、学校教育施設とも再編は市民との対話を重視しスピード感を持って進めること。
- ⑤ 遠距離通学を含む児童生徒の、安全な通学手段の実現に向け関係機関との協議を進めること。

## 9 人材育成・人材確保の推進（総務部）

少子高齢化の進展・生産年齢人口の減少、大規模災害・感染症などの新たなリスクの顕在化、デジタル社会の進展などにより、地方公共団体を取り巻く状況が大きく変化している。また、今後、若年労働力の絶対量が不足していく中で、複雑化・多様化する行政課題に対応するうえで人材育成・確保の重要性はますます高まっている。このような中、国が現行の人材育成基本方針の指針を全面的に改正した「人材育成・確保基本方針策定指針」が昨年12月に示され、地方自治体で改正が進められているところである。

新たな指針では、人材育成、人材確保、職場環境の整備の3本の柱に加えて、デジタル人材の育成・確保についても検討していくこととしている。

人材育成では、外部研修や広域での研修の活用、リスキリングやスキルアップできる環境整備と獲得した知識・技能を反映させるための人事配置など。人材確保では、中途採用・経験者採用の活用、任期付きなど専門人材の採用形態の多様化、採用試験の共同実施など。職場環境の整備では、ワーク・ライフ・バランスの実現、ハラスメントやメンタルヘルス対策、風通しの良い働きやすい職場環境の構築などについて触

れている。

当市においても基本方針の改正を行うものと思われるが、人材育成・人材確保の観点から、以下要望する。

- ① 中途採用・経験者採用を活用など多様な試験方法を工夫するとともに昇任・昇格制度の見直しを推進すること。
- ② 専門的業務の人材確保については、任期付きなど採用形態の多様化を進めるとともに、国・県との人事交流による専門人材の受け入れを推進すること。
- ③ 幅広い視野を持ち、複雑・多様化する行政ニーズに的確に対応できる人材を育成するため、自治大学校、市町村職員中央研修所などの全国規模の研修機関、国や他の自治体、民間企業への派遣研修、自発的学習を推進すること。

#### 10 ファシリティマネジメントの推進（総務部）

公共施設総合管理計画に掲げる、2046年までの公共建築物の総資産量30%縮減については、現状、進んでいないと言わざるを得ない。

公共施設の総量縮減が進まなければ、財政的に適切な維持管理が困難となることから、既存施設について、安全を確保しつつ市民の施設利用の要望に応じていく必要がある。

現在、小中学校や幼児施設の統廃合をはじめ、各施設の補修等の時期や経費を算定するなど、取り組みが進められているが、日常の市民生活に欠かせない道路や上下水道などの基盤に対する維持管理経費も今後大幅に増加することも見込まれる中で、新たな公共施設設置の計画も進められている。

このような状況下では、公共建築物の民間譲渡、貸付等は、市民サービスの低下を抑制しつつも、経費削減、財源確保を図る上で有益な手法であることから、小さな案件からでも推進する必要があるものと考え

市が推進するファシリティマネジメントは、指定管理や管理委託にとどまらず、広域化や公共施設や公共用地の売却することも含めて、具体的に推進するよう要望する。

#### 11 裾野駅西土地地区画整理事業の早期完工と賑わい創出（建設部・産業振興部）

裾野駅西土地地区画整理事業は、計画期間内の完了を目指し、当初の目的である中心市街地の活性化に向けて、関連部署が連携して賑わい創出の拠点整備・商店街の活性

化策の検討が進められていることなど、事業に対する取り組み姿勢は評価している。しかしながら、賑わい創出事業の民間活力の活用においては、計画地の条件を踏まえ、商業施設とともに医療、福祉、高齢者向け住宅等の複合的な拠点整備も視野に入れ、生活に密着した新たな人流を促すことが肝要と考える。以上のことから、区画整理事業は建設部と産業振興部がさらに連携し、令和11年度の完成を目指し、同時に健康福祉部、教育部などを加えて多角的に中心市街地の賑わいづくりを検討し、裾野駅周辺の街の賑わいを創出すること。

## 1.2 賑わい創出と差別的優位性を活かしたシティプロモーションで、一体的な観光行政による関係人口の創出（市長戦略部、産業振興部）

まもなく策定される観光戦略は、令和4年度に観光基本計画の策定を提言した本会派としても、そのビジョンやミッションを注視しているところである。

言うまでもなく裾野市は、高速道路などの高規格道路への交通アクセスの良さは近隣市町にはないバリエーションを有しており、立地特性からの観光ポテンシャルは極めて高い。また、市北部地域では東名高速道路裾野IC、駒門スマートIC、御殿場IC、富士IC、新東名高速道路長泉沼津IC、富士ICなど、行き先や条件に合わせ選ぶことができることから、企業誘致・移住定住の促進など、高速道路への高アクセスは駿東のハブとして機能し、シティプロモーション施策として大いに有効である。裾野市独自の特性やこれまでの取組で発生させたにぎわいや観光資源を有効に活用し、交流人口を増加させ、さらにリピート率を高める施策により関係人口を創出することが、ふるさと納税や定住移住などに繋がる。

その施策の一環として市が注力しているのが道の駅である。その役割には期待するものの、全国的に多くの道の駅では収益確保が困難な状況となっており、現在の構想では有益性については不透明である。また、ランニングコストについても明確になっているとはいえない。そのため、市民へのリスクを極力下げ期待する役割を存分に果たすため、専門家である民間活力に力を発揮していただくことが望ましい。

観光戦略の策定に伴い、より一層取組を前に進め、その効果を最大限にするため、以下要望する。

- ① 市民が主体となった観光施策となるよう、策定された観光戦略を市民や関係事業者と共有するワークショップ等を開催し、現実的な施策立案等につなげること。
- ② ヘルシーパークや御師公園など北部に多くある観光資源を有効に活用し、かつスマートICを見据えて、市外を含めた観光ハブの拠点となるよう面的な整備の考えを示すこと。

③ 道の駅の立地・整備については、民設民営での整備を優先し推進すること。

### 1 3 一般廃棄物処理施設整備（環境市民部）

竣工から 35 年が経過した「裾野市美化センター」は、これまで延命化工事などにより施設の安定的な処理を行うための維持管理を行ってきた。

このような中、平成 27 年度には「裾野市美化センター施設更新基本構想」を策定し、令和元年度には「裾野市新廃棄物処理施設候補地等検討」を行い、更に令和 3 年度には、再度、裾野市新廃棄物処理施設整備基本構想策定業務を実施し、処理方法、広域処理の可能性など、廃棄物処理施設の更新について検討を行ってきたところであることは承知している。

当市の人口が 5 万人を下回り循環型社会形成推進交付金を活用することができなくなり、当市単独での整備が困難となったことから、民間施設を活用する公民連携による処理についてサウンディング調査を実施しているが、人口規模を考慮するのであれば当然のことながら近隣市町との広域での整備も検討していくことが重要である。現在、三島市、熱海市、函南町、長泉町、裾野市で構成する 3 市 2 町で広域処理の可能性調査も実施しており、本年秋以降に結論を出すとのことであるが、当会派は 3 市 2 町での実現の可能性は、圏域が広範に渡るなどの理由により非常に低いと考えている。

したがって、公民連携での検討もさることながら、広域での処理については 3 市 2 町に捉われず他の枠組みも検討するよう要望する。

### 1 4 公共事業における残土処理場の確保について

公共工事などに伴う建設発生土の処理については、現場内利用や工事間流用などにより有効利用されているものの、発生土の約 3 割は最終処分場で処理されている状況にあるとのことである。

しかしながら、近隣に適切な処分場がなく、遠方に運搬せざるを得ないことから、公共事業の経費増大が発注者である行政と市内の受注者の双方に大きな負担となっておりところである。最終処分場における受け入れ量の制限や受け入れ費用の高騰が生じているほか、運搬経路となる道路や沿線住民にも少なからず影響を与えているものと推察される。

当市においては、まだまだ安全・安心な社会を構築するインフラ整備の推進が必要であり、公共工事においては、建設発生土の適正な処理及び発生土の有効活用を進め

ていくことが重要である。

以上のことから、公共工事における建設発生土を適正に処理するための処分場の確保については、市有地（久根・公文名の山林）を活用するなど、県と一体となって整備していけるよう、積極的に県に働きかけを行うべきである。