

第2次小樽市都市計画マスタープラン策定委員会（第3回）会議録

[日時・会場]

日時：平成31年3月28日（木）15：00～17：05

会場：小樽市生涯学習プラザ（レピオ） 第1及び第2学習室

[会議次第]

1. 開会
2. 議題
(1) 将来都市像・基本目標、部門別方針（基本的考え方）
3. その他
4. 閉会

[議事]

《建設部次長》

定刻となりましたので、ただいまから第3回第2次小樽市都市計画マスタープラン策定委員会を開催いたします。

本日は、お忙しいところ、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

また、第2回策定委員会でお知らせしておりました2月に開催することができなかったことに対しましてお詫び申し上げます。

それでは、策定委員会の議事に先立ちまして、市長よりご挨拶申し上げます。
市長よろしくお願いたします。

《市長》

今日は第3回都市計画マスタープラン策定委員会が開催される訳ですが、改めましてご挨拶申し上げます。

昨年の8月に当選させていただいて、この間、委員の皆様には熱心な議論をいただいたと担当から伺っております。

大変、お忙しい中この会議にご出席いただき、改めて御礼申し上げます。

おかげさまで、本日は都市マスの一部ですが、素案を皆様にお諮りする運び

となりました。詳細につきましては後ほど担当の方からご説明をさせていただきますようお願いいたします。

本市のまちづくりの現状を見ますと、急速に進む人口減少や少子高齢化、空き家対策、防災拠点となる公共施設の耐震化など多くの課題を抱えておりますが、一方で後志自動車道の余市インターチェンジと小樽ジャンクション間が昨年12月に開通し、北しりべしのアクセス向上による広域観光の推進が期待されております。また、北海道新幹線のトンネル工事が市内でも開始されて、新たな玄関口となる新駅開業に向けた整備も、今後進めていかなければならないと考えています。

また、昨年宿泊施設が相次いでオープンし、今後もホテルの建設が予定されるなど、長年の課題でありました小樽市としての滞在型観光の推進に向けた環境が整いつつあり、本市が観光都市としてさらに飛躍するための大事な時期を迎えていると考えています。

改めて申し上げるまでもございませんが、都市マスは都市計画分野の方針を示す計画であり、私どもが今後進めていかなければならない、公共交通網の関係や、今回1度見直すことといたしました。少子化に伴う小中学校の適正配置計画、このようなものも都市マスによることとなるため、まちづくりにおいて大変重要な役割を担うものが都市マスであると考えています。

市民の暮らしを充実させつつ、まちの魅力や活力を高めていくとともに長期的な視点に立ち、効率的で持続可能なまちづくりを進めていく必要があると考えます。

そのため、都市マスでは小樽が持つ歴史的な街並みや自然環境などの地域資源を効果的に活用し、まちの魅力を高めて多くの人を呼び込むなど、人口減少に挑戦する方向性を持つとともに、地域の生活利便性を確保するため、地域の拠点が生活機能を持ち、それらを交通ネットワークで結ぶ効率的なまちづくりを目指す必要があると考えているところであります。

いずれにいたしましても、誰もが住みやすい小樽を実現いたしまして、次の世代へ確実に引き継いでいけるように、未来に備えたまちづくりを行ってまいりたいと考えておりますので、本日出席の皆様方には、それぞれのお立場から忌憚のないご意見を賜りますようお願い申し上げます。委員会開催にあたりましての、私の挨拶とさせていただきます。

本日は、よろしくお願いいたします。

《建設部次長》

ありがとうございました。

市長は、この後他の公務のため、これにて退席させていただきます。

引き続きまして、本日の資料の確認をお願いいたします。

- ・ 次第
- ・ 座席表
- ・ 資料は1と2のほか
- ・ 参考資料でございます。

資料番号は右上に記載してございます。

不備がございましたら、お申し付けください。

さて、本日の議題は

- (1) 将来都市像・基本目標、部門別方針（基本的考え方）
でございます。

それでは、この後の議事進行を委員長をお願いいたします。

よろしくお願いいたします。

《委員長》

進行させていただきます。よろしくお願いいたします。

本日は事務局より説明もありましたとおり資料1の1ページに、赤字で書かれています「将来都市像・基本目標、部門別方針」のところまで議論が進んできました。色々な文章表現でそれぞれのところに記載されているものについて、議論していただくこととなります。文章のみを追いますと、比較的一般的な表現が使われていますが、これを受けた形の都市計画の変更や色々な事業の進め方が、この文章の表現方法により、色々とできることやできないことが、かかってくる仕掛けになっているため、分かりづらい点もありますが、意見の方をよろしくお願いいたします。

それでは、本日の議題であります

「将来都市像・基本目標、部門別方針（基本的考え方）」について、事務局よりご説明をお願いいたします。

《建設部主査》

「将来都市像・基本目標、部門別方針（基本的考え方）」の資料のご説明に入ります前に、

前回の策定委員会でありました、ご意見に対する対応につきまして、報告いたします。

参考資料をご覧ください。

第2回策定委員会では、マスタープランの「目指す方向性」につきまして、事務局が示した資料では、将来人口を受け入れることが前提となっています。

との認識が示され、

後日、委員長と今後の対応について、ご相談させていただくこととしておりました。

その中で、昨年12月第4回定例議会で議決されました、第7次総合計画基本構想にあります「人口減少への挑戦」と「将来人口への適応」を基本目標や部門別方針に反映させるということで調整を図り、このあとご説明いたします資料1、2の中で整理しております。

ここで、資料の修正をお願いいたします。

はじめに、資料1 18ページの2. 交通の方針の「2）全ての人々が安全・安心で円滑に移動できる」とありますが、「全ての人々が安全・安心で快適に移動できる」に修正、

次に21ページの③中心新市街地への都市機能の集積とありますが、都市機能の誘導に修正

をお願いいたします。

大変申し訳ございませんでした。

それでは、本日の議題であります「将来都市像・基本目標、部門別方針（基本的考え方）」についてご説明いたします。

資料1の1ページをご覧ください。

このページは、第2回策定委員会で示しました「都市計画マスタープランの構成」です。

本日は、この中にあります⑤将来都市像・基本目標と⑥各部門別方針の「基本的考え方」までを、議題としております。

2ページをご覧ください。

始めに、まちづくりの基本的考え方は、マスタープラン全体の方向性を示すものであり、総合計画との整合を図り、都市計画の分野から人口問題に資する方向性を持つ内容としております。

具体的には、小樽が「住んでみたいまち」や「安心して暮らせるまち」として次の世代に引き継げるように、市民との協働によるまちづくりを進めることとしております。

将来都市像は、総合計画の『自然と人が紡ぐ笑顔あふれるまち 小樽』といたしました。

3ページをご覧ください。

基本目標は、将来都市像の実現のため目指すべき方向性を示すものとなり、この方向性に沿って、部門別方針を設定することとなります。

この目標の設定に当たりましては、本市を取り巻く社会情勢などから導き出した

4ページの「マスタープランが目指すべき方向性」などを踏まえたものとしております。

まちの魅力を高め、多くの人を呼び込むことや

産業の誘導による産業振興のほか、

移住・定住の促進に向けた快適な住環境づくりを目指す目標とするなど、

4つの基本目標を定め、人口減少に挑戦する内容としております。

5ページをご覧ください。

ここからは、基本目標ごとに、設定の意図も含めて、その内容についてご説明いたします。

まず、はじめにまちの魅力を高め多くの人を呼び込むまちづくりや

産業振興により働く場を確保し、移住・定住の促進のほか

にぎわいあるまちづくりを目指す目標として、

「1. 活力と魅力あふれるまちづくり」としております。

詳細の目標としては、

①魅力を高め交流するまちづくり は、
歴史的建造物を生かして魅力を高め、

②広域交通ネットワークの形成 は、
新幹線の開業や高速道路の延伸による、生産・流通活動の振興などについて

③個性を生かした拠点の形成と連携 は、
拠点の形成を図り、機能強化や連携を図る拠点間ネットワークづくり、

④活力とにぎわいづくり は、
駅前再開発の促進やまちなかの利便性向上による、活力とにぎわいづくり

を目指す目標を設定しております。

6ページ目をご覧ください。

ここでは、生活利便性の向上により、移住・定住を促すための目標として、
「2. 安全・安心で快適に暮せるまちづくり」としております。

詳細の目標としては、

①移住・定住の促進に向けた快適な住環境づくり は、
若い世代や子育て世代を中心に幅広い世代の移住・定住促進

②全ての人にとって安全・安心で快適に暮らせるまちづくり は、
災害に強い生活基盤の充実により、全ての人が安全安心に暮せるまちづくり

③人にやさしいまちづくり は、
快適な歩行者空間の確保や円滑な交通環境の形成など
を目指す目標を設定しております。

7ページをご覧ください。

ここでは、本市が有する自然環境の保全や、歴史的建造物等による景観を生かしたまちづくりを目指す目標として

「3. 自然を大切にし、歴史・文化を育むまちづくり」としております。

詳細の目標としては、

①自然環境と調和したまちづくり は、
自然環境の保全や調和したまちづくり

②景観資源を守り育てるまちづくり は、
歴史的建造物など地域資源と景観資源を守り育て、魅力ある都市景観の形成
を目指す目標としております。

8ページをご覧ください。

ここでは、人口減少や少子高齢化などの社会動向に対応するまちづくりを
目指す目標として、

「4. 持続可能で効率的なまちづくり」としております。

詳細の目標としては、

①効率的なまちづくり は、
人口減少下でも安心して快適な暮らしを持続できるまちづくり

②地域公共交通網の形成 は、
人と地域の結びつきと交流に寄与する交通ネットワークの確立
を目指す目標を設定しております。

9ページをご覧ください。

ここからは、都市を形成する基本的な枠組みを「まちの骨格」として設定し、
「都市環境」の形成方針や、「広域交通ネットワーク」と「エリアと連携軸」の
各々の役割・方向性について基本的な考え方を説明してまいります。

「(1) 都市環境の形成」では、

市域を構成する環境特性を明確にするため、都市環境を「海岸」、「森林」、「田
園」、「市街地」、「水資源」の5つに区分し、整備、開発及び保全に関する方針
を明らかにしています。

表の構成としては、左手の赤枠が第2次都市マス案、中央は現行計画、右手は関連計画における位置づけを示しております。

始めに「海岸環境区域」につきましては、

10ページの図面にありますように、蘭島から祝津にかけてや、朝里から銭函の海岸区域としております。

この図の中で、主に祝津、赤岩から蘭島方面にかけては、国が自然公園地域に指定しており、優れた自然の風景地で、その保護や利用の増進を図る地域に位置づけております。

また、朝里から銭函の海岸も同様に美しい海岸線があり、漁業も営まれております。

このため都市マスでは、この区域を、生態系を育む重要な財産と位置づけ、環境を維持保全することとしており、整備・開発する場合には必要最小限とし、周辺環境へ配慮することとしております。

第2次都市マスでは、字句の修正のみとしております。

次に「森林環境区域」については、

市街化調整区域の主に山林のある区域に設定し、

これらは、森林の土地として利用すべき区域であり、森林が有する大気の浄化や水源の涵養^{かんよう}というような機能があるため、良好な環境を今後も維持・保全することとしております。

現行計画からの修正箇所は、

現行計画の2ポツ目と4ポツ目について、内容が近しいため統合した形で整理し、

第2次都市マス案の、2ポツ目に

「整備・開発は、必要最小限に抑え、周辺環境に十分配慮し、必要に応じて地区計画制度の活用を検討します。」としました。

また、3ポツ目についても表現方法について整理し、

「市民の憩いの場となるスキー場、ゴルフ場、キャンプ場などの施設がある朝里川温泉地区、天狗山・毛無山・春香山周辺地区は、今後も観光・レクリエーションの拠点として周辺の環境に配慮し、調和のとれた土地利用に努めます。」としました。

次に「田園環境区域」については、
主に農業地に設定し、
これらを農用地として利用すべき土地として振興を図るため、
周辺への環境を十分配慮しながら、維持・保全に努めることとしております。
現行計画からの修正箇所としては、
現行計画の3ポツ目では「桃内の」としておりましたが、
桃内地区のみではなく、他の地区についても同様に、今後も自然環境や営農
環境に配慮しつつ、生活環境の維持・保全に努める必要があることから、文言
修正しております。

次に「市街地環境区域」については、
市街化区域に設定し、
一体の都市として、総合的に整備・開発し、都市的利用を図る区域としてお
ります。

主な修正箇所としては、第7次総合計画基本構想との整合を図り、

1ポツ目に

「・都市機能の適正配置と誘導、機能的な市街地の整備、開発」のほか、

2ポツ目に

「・災害に強い生活基盤の充実や高齢者などに配慮したまちづくり」

3ポツ目に

「・地域の特性を生かしたまちづくり」

について位置付けました。

次に、「水資源環境区域」については、

現行計画が策定されたあと、保全と水源周辺における適正な土地利用や水資
源の確保、周辺自然環境と調和した土地利用を行うため、平成24年度に北海
道において「北海道水資源の保全に関する条例」が施行され、本市では朝里と
銭函地区に水資源保全地域が指定されたことから、新たに区域を追加しました。

この条例が施行された背景としては、近年、道内において、水源の周辺にお
ける利用目的が明らかではない大規模な土地取引が認められたことがあり、条
例の制定に至っていることがあります。

11ページをご覧ください

ここでは、主要道路網、鉄道、港湾による地域間や都市間を連絡する広域的なつながりを明確にするため、広域交通ネットワークを設定し、各々の役割や方向性を示しております。

まず、はじめに高規格幹線道路として「北海道横断自動車道(後志自動車道)」については、

小樽ジャンクションから黒松内までの後志圏を結ぶ道路であり、北海道内での高速広域交通ネットワークを形成しており、物流の円滑化、地場産業の発展、観光需要の増加などを促進し、災害時の緊急輸送ルートや国道5号の代替ルートの役割を担っています。

現行計画からの主な修正については、2ポツ目について、高速道路開通により、国内外の観光客の後志圏への通行・利便性が向上しましたので、「国内外」との表現を追記しております。

また、3ポツ目に、代替ルートを具体的に示すため、国道5号を追記しました。

次に、「北海道横断自動車道(札幌自動車道)」については、

小樽と札幌を結ぶ都市間自動車道で、道央圏や道北圏との物流・交流に寄与し、

高次医療の享受の安定や日常生活の利便性が向上させる役割を担っています。

次に主要幹線道路である国道5号については、

函館を起点とし、後志圏を経由して小樽、札幌を結ぶ主要な道路であり、その役割に変更はありませんが、本市の広域交通の要であることから、「本市の」を追記しております。

次に、国道393号については、

奥沢を起点として、赤井川村を経由し、倶知安町に至る主要道路であり、地域間交流の活性化や物流の円滑化などの機能を持ち、災害時には緊急輸送ルートや国道230号の代替ルートであります。

現行計画では、方向性について赤井川、ニセコ、中山峠、定山溪といった道央圏の主要観光地を結ぶ観光リゾート環状ネットワークを形成するとしていたが、

その後、赤井川から倶知安間が平成19年に開通しておりますので、

「地域間交流の活性化」のほか、「物流の円滑化」や「主要観光地へのアクセス性の向上」

「災害時の緊急輸送ルート」や「国道230号の代替ルート」と役割を位置付けました。

次に、国道337号については、千歳市を起点として、江別市、石狩市、札幌市を經由して札幌自動車道の銭函インターチェンジに至る主要な道路であり、石狩湾新港などと新千歳空港などを結び、生産・物流機能の向上に寄与する道路となっております。

主な修正箇所は、その役割について、「道央圏連絡道路」として、「小樽港や石狩湾新港と新千歳空港、苫小牧港」を結びとしました。

次に、道々小樽定山溪線については、変更ございません。新光を起点として、定山溪の230号を結び主要な道路であり、山岳景観が美しく、観光道路として魅力的なルートとなっております。主な修正箇所は、「朝里峠は」と、具体の場所を示すことにより、観光などの活用を促すことが可能と考えております。

次に、鉄道の北海道新幹線については、青森を起点として、北斗、八雲などのほか小樽を經由して、札幌に至るルートであり、交流の促進・拡大の役割を担うことが期待されております。修正箇所は、主な経由地を都市名に統一したほか、開業が近づいていることから、「開業」という言葉を入れて、期待される役割について記載しております。

次に、JR函館線については、函館から小樽などを經由して、旭川に至るルートで、後志方面や小樽・札幌間の利便性の向上を促進することとしております。主な修正箇所は、現行計画では、『小樽・札幌間や後志方面における高速化を促進。』としておりましたが、快速の増便などを意図して利便性の向上を促進することとしております。

次に、港湾の小樽港については、
日本海側の商業港として、海上貨物輸送を中心とした物流拠点としての機能を担うほか、

新潟、舞鶴をフェリーで結ぶ、日本海航路は北海道と本州を連絡する重要なルートであります。

また、近年では、大型クルーズ客船の寄港地として知名度が向上していることから、第2次都市マスでは、「寄港地」について追記しております。

そのほか、航路の拡充に努め、国内外の交易・交流を促進することを方向性として位置付けております。

また、石狩湾新港については、
札幌圏における海上貨物輸送を中心とした物流拠点としての機能を担っていることを明確にし、

これまでと同様に、小樽港と相互補完のもと、背後地域の生産・物流機能との連携強化を促進することとしております。

12ページをご覧ください。

こちらは、11ページの広域交通ネットワークを図に示したもので、
現行計画からの修正といたしましては、小樽港における大型クルーズ客船を追記したほか定期航路の内容修正を加えております。

13ページをご覧ください。

ここでは、様々な交流や生産活動の場である主要な地区をエリアと位置づけ、
各エリアの機能を明確にするため、

「生活」、「生産」、「交流」に区分しています。

始めに、生活機能の生活・利便・にぎわいエリアは、
JR小樽駅周辺の中心市街地に設定しており、
本市の中心部として、多様なサービス機能が集積するエリアであり、
にぎわい創出のため、商業振興やまちなか居住の促進を方向性として位置付けております。

次に、市民潤いエリアは、
小樽公園、手宮公園、長橋なえぼ公園に設定し、
身近なスポーツやレクリエーション、自然を生かした体験学習の場としたエ
リアであり、
潤いある空間の維持に努めるとしています。
主な修正箇所は、小樽公園や手宮公園が持つスポーツ機能の役割を追記して
おります。

次に生産・物流エリアの 小樽港地区、石狩湾新港地区、銭函工業団地につ
いては、
生産・流通機能を集積するエリアであり、既存工業機能のほか、新たな産業
の立地に対応することを位置付けております。

次に、塩谷・桃内・蘭島地区、高島地区については、
塩谷・桃内・蘭島地区の都市近郊の農業エリアや高島地区の水産物供給エリ
アについて、
生産活動を支える機能を維持していくことを位置付けております。
修正につきましては、どちらも字句の修正を行っております。

次に、現行計画において「ウォーターフロント交流拠点」としていた区域につ
きましては、
小樽運河・本通線・旧国鉄手宮線周辺地区は、運河や本通線周辺の歴史的建
造物等の歴史性のある連続した区域であるため「観光・歴史交流エリア」と名
付け、
その他の地区につきましても、
ただ単に水辺のある空間として捉えるのではなく、観光やレクリエーション
によって市民、観光客等が交流する場と位置付けるため、「観光・レクリエーシ
ョン交流エリア」としました。

まず、小樽運河・本通線・旧国鉄手宮線周辺地区については、
小樽運河などを中心とした歴史的建造物等を活用した観光のエリアとし、
このエリアと中心市街地との回遊性を向上させることを方向性に位置付けて
おります。

次に、JR小樽築港駅周辺地区については、
築港駅を中心とした生活サービス機能が複合するエリアであり、
中心市街地との連携を図ることを位置付けております。
主な修正箇所は、現在の築港駅周辺が持っている機能と記載内容を整理し、
修正をしております。

次に、祝津周辺地区・オタモイ周辺地区については、
市民や観光客が、水族館や鯉御殿などといった優れた景観などを楽しめるエ
リアであり、
景勝地や文化財などを生かした魅力ある観光・海洋レクリエーションのエリ
アとして活用することを位置付けております。
修正につきましては、字句の修正を行っております。

次に、蘭島地区、塩谷地区、銭函地区については、
海水浴やマリンスポーツなどが楽しめるエリアであり、
親水エリアとして活用していくことを位置づけております。
修正につきましては、字句の修正のみであります。

次に、山麓ライン交流エリアの朝里川温泉地区については、
観光拠点である「ゆらぎの里」があるエリアであり、
定山溪方面からの玄関口として、観光・レクリエーションの場として活用す
ることを位置付けております。

主な修正箇所は、現行計画においては、観光・レクリエーションの場として
「誘導」するとしておりましたが、第2次都市マスでは、既にある宿泊施設や
スキー場といった機能を「活用」していくことで位置付けております。

次に、天狗山、毛無山、春香山地区については、
市民や観光客が自然環境に親しめるエリアであり、
スキー場や展望台など、観光・レクリエーション施設を活用していくことを
位置付けております。

次に、広域交通結節エリアについては、

「北海道新幹線新小樽駅」、「JR小樽駅」、「第3号ふ頭」、「勝納ふ頭」の周辺地区は、陸や海からの広域交通が結節されるエリアであり、小樽観光や後志圏への玄関口としての役割を担うことから、新たに「広域交通結節エリア」を設定しました。

14ページには、各エリアの位置を示しております。

15ページをご覧ください。

ここでは13ページで示しました「生活」、「生産」、「交流」の各エリアを連結するネットワークを設定し、まちづくりの軸を明確にしています。

まず、はじめに骨格軸については、JR小樽駅周辺を中心として主要結節点を結び、広域交通ネットワークを形成する軸であり、

北海道横断自動車道や国道5号を主体として、都市活動を支え、地域の活力を高める軸の役割を担います。

内容については、現行計画のままですが、北海道横断自動車道の小樽・黒松内間が後志自動車道と通称名が決まりましたので、この部分を修正しております。

次に、海岸連携軸については、

小樽運河・本通線・旧国鉄手宮線周辺地区やJR小樽築港駅周辺地区を結ぶ軸であり、

臨港線や水族館へ続く道々小樽海岸公園線などで、

産業や交流を担う軸の役割を担います。

修正内容は、現行計画では、小樽駅から運河周辺に至る軸もこれに含めていましたが、観光・歴史エリアなどと広域交通結節点を結ぶ軸を観光連携軸としたことから、これに関する文言を修正しております。

次に、山麓連携軸については、

国道393号や道々小樽定山溪線、道々小樽環状線など主要結節点を結ぶ軸となっており、

市民生活の利便性や産業の流通に寄与する広域的な交通を担う軸となっております。

ります。

修正につきましては、全て字句の修正のみであります。

次に、産業連携軸については、
銭函工業団地と石狩湾新港を結ぶ軸であり、
国道337号を主体とし、港湾機能と生産・流通機能の連携を担う軸となっ
ております。

修正につきましては、字句の修正のみであります。

次に生活軸については、
市道を主体として、市民の日常生活を支える軸となっております。
修正は、字句の修正のみであります。

次に、新たに「観光連携軸」と「広域連携軸」を追加しております。
「観光連携軸」については、
北海道新幹線新小樽駅や第3号ふ頭などから市の中心部や運河周辺などを結
ぶ軸と位置付け、
観光振興に資する円滑な移動を支える軸としております。

また、「広域連携軸」は、北海道新幹線やJR函館本線により、小樽市や後志
圏へ観光客を誘導する広域的な軸と位置付け、
交流の促進や経済活動の活発化に寄与する広域的な交通を担う軸としており
ます。

16ページをご覧ください。

ここでは、市内の各エリア間のほか都市間を結ぶ広域連携の軸を示しており
ます。

なお、生活軸については、市道を主体としており、図に示すことが難しいた
め、17ページの概念図で、主な生活の場である住居系土地利用との関係を示
しております。

ここまでの、まちの骨格に関する修正や変更についての説明となります。

《委員長》

冒頭にありました参考資料の説明があり、人口減少を受身のままでという議論に対して、総合計画の基本構想においても、その部分については、重点的に立ち向かっていくこととしている説明もあり、それを踏まえて我々も考えて良いということですが、そうは言いつつも人口減少も想定しつつまちづくりを進める、両面で進めるというお話でした。以降は、説明のありましたとおり4ページは将来都市像と基本目標、その後、基本目標のそれぞれ詳細である①～④等々、色々なキーワードが込められており、それらのキーワードが非常に重要なポイントとなります。また、9ページは都市環境の形成で、それぞれ海岸や森林、田園、市街地、水資源環境といった都市計画における区分に沿った形での議論。11ページは広域交通ネットワークで、それぞれ道路や鉄道、港湾についての議論。13ページはエリアごとの議論。15ページは軸の議論となっております。それぞれ前回の都市マスを踏まえて、時点修正や色々な状況変化、強調する部分が修正されています。

疑問や意見をよろしくお願いします。

《A委員》

将来都市像について説明があり、14・16ページでイメージ図を示していますが、これは2040年のことを示したものでしょうか。元々20年後までという議論だったと思いますが、恐らく、総合計画の基本構想の中で打ち出されている方針に近いため、2030年のことしかまだ示すことができないと思っており、今回の説明も2030年の話であると思いました。

《委員長》

分かりました。まず、想定するのは10年後か20年後ですか。

《建設部主幹》

都市マスの計画期間については、2039年まで持っていますが、総合計画が10年の計画期間を持っているため、その時点で都市マスの見直しを行います。今回のまちの骨格とエリアについては2039年を見通した中で、現状であるJRや高速道路の骨格と2030年に北海道新幹線が開通する予定のため、それらの将来像を合わせて図面に入れていきます。

《委員長》

平たくいいますと、想定する範囲としては20年後の2039年を想定していますが、総合計画が10年のため、都市マスは大体10年おきに見直していきます。なおかつ20年先となると不確定要素も大きいので、20年全般を考えつつ現実的には10年後を想定するということを強調して、議論する考えで良いですか。そのため、20年か10年後かきちんとはいえないですが、10年を最も想定しているということで良いですか。新幹線は微妙なところですが。

《A委員》

2040年とすると、小樽から長万部の在来線の存続は誰も分かりませんが、小樽市は約束できますか。そのため、2030年を想定していますとした方が今後の議論も行いやすいと思います。

本日は、将来都市像を一旦固めて部門別方針について議論し、次回以降は地域別について議論するということが良いですか。10年後か20年後、どちらの話をするのかでバラバラになると思いましたので、概ね10年の場合、10年と示していただいた方が良いと思います。

《委員長》

大変重要なお指摘であり、私も重要と思っております。新幹線が描いてあり、新幹線延伸は現在の見積もりでは2029年です。2030年2月にオリンピックが開催するとして、そこに間に合わせるため2029年に開通する場合、約10年後ということになります。その時、JR 在来線の後志との連携について、果たして出来るのかという話です。並行在来線問題となるため、他の地域では新幹線に並行する部分については、別の観点となります。そこについてはどう考えていますか。

《建設部主幹》

並行在来線について、どのように位置付けていくか検討します。

《A委員》

概ね見えている10年20年先がターゲットであることは確認できました。2040年までの小樽市の人口推計が出ており、私なりに整理しましたが、小中学生が現在の約44%に減少し、高校生が45%になります。小中学校はど

の地域も一緒になると思います。高校の数は最大でも2箇所、1学級10クラスにすると1箇所の高校で良いという水準となります。22ページの図で拠点を作って地域公共交通で結ぶという概念があります。都市計画上9つに分けており、それぞれの人口は1万人を下回ると思います。小学校や高校の数は、我々が現在想像するものと相当違う予感がします。本日、小樽市が説明した項目は10年前の更新と思われるため、新しい項目を入れるべきか皆様の意見を確認したいです。

《委員長》

13ページではエリアごとの色々な議論がありますが、人口減少に付随して小中学生や高校生が減少するため、色々な意味で現在のスキームを保ちつつ、時点修正で表現し切れるのかは、非常に重要な論点であります。簡単な質問に切り替えると、第2次都市マス案を描く際、人口は何人と想定していますか。前回の策定委員会で8万人と出ていましたが、その辺りはどうですか。

《建設部主幹》

第1回策定委員会の際に、人口問題研究所の人口推計を示しており、2040年には6万9千人という数字になっています。

《委員長》

資料は6万9千人を前提としていますか、あるいは人口減少に立ち向かうということで、それ以上の何万人かを想定していますか。

《建設部主幹》

推計が6万9千人と出ているため、これを前提として、このようにならないためにどのようにしていくかという形で、都市マスの方向性を示したいと考えています。

《委員長》

それが正式な答えとして良いですか。

《B委員》

前回の策定委員会で、6万9千人を踏まえたコンパクトシティとして議論す

る場合、本会議は不要であるという話が出ており、前回の策定委員会を踏まえた今回の冒頭説明では、将来人口が減少することに対応するのではなく、人口減少へ挑戦すると考えているという話でした。8ページ4番①の「効率的なまちづくり」の文言の中に「人口減少下においても安心して快適な暮らしを持続できるよう市街地の範囲や拠点のあり方の検討を進め」とあり、この文言では人口減少を踏まえた上で、議論することになるのではと疑問に思っています。そのため、自然減で6万9千人と踏まえて議論するのか、委員長の発言のように10年後か20年後なのか、10年後とすると何年後を目指すか議論が変わるため、非常に大事な問題であると思います。それをうやむやにして表現のみで、推計は6万9千人になるため、どうにか食い止めるような方向でいきたいではなくて今人口が何万人であり、10年後に最低何人いなければ行政サービスが行き届かない、というものがないと本当の議論にならないのではないですか。それを皆様はどう考えていますか。

《C委員》

その通りで、15年前に札幌の人口が減少するといわれていましたが、ここ7・8年は微増であります。そのようなデータを入れる人がインプット時に色々な情報を入れるかどうかで、人口が大きく変わります。現在、小樽市が人口減少しているのは、産業が無いために若い働き手が札幌や東京の方に出ていきます。しかし、観光などの産業により他所から人が来られて、人が増加するというプラスの面もあるため、果たして10年で8万人や2040年で6万9千人になるのか疑問があります。私は色々なデータを入れるとそこまでは減少しないと思います。観光都市である以上は、ある程度の機能はすると思いますし、人口増加に向けて観光に力を入れるのであれば、小樽は宿泊が少ない「通過の都市」と言われているため、長期滞在していただく工夫も踏まえて、色々な形で人口を増加させると良いと思います。

《委員長》

ただいまの発言について、参考資料のⅣ－1に「人口減少を抑制するため」と書かれておりますが、具体的に現在の11万何千人かを10万人に保つとか、数値目標は基本構想の中にありますか。

《建設部主幹》

小樽市は、総合戦略という人口対策を集約した施策があり、その中では「2030年に10万人台を維持する」という指標を持っています。総合戦略も今後、見直しがあるため、その施策も考慮すると思います。

《委員長》

そうすると、我々は2040年という大括りはありますが、2030年を目標にすると、約10万人を想定して、それぞれの地区について議論する考えで良いですか。

《A委員》

先ほど6万9千人といわれていましたが、7万5千人を小樽市は目標とする第1回でいわれていたので承知しています。現在、人口のみの話になっていますが、空き家率や空き地、1世帯当りの人口について2040年までシュミレーションをしました。お金をかけて家を処分するかは読めませんが、最悪な場合、空き家率が約30%になりました。人口が半分近くになり、除排雪のお金もなくなるという時に、ある頻度で雪を寄せられる空き地を意識して作り、土地を個人の自由にさせず、ある程度統制を取らないと、人口減少したなりに効率的なまちにならないと思います。家の建て方や潰し方、土地のあり方はまちづくりのテーマとっており、それらが都市計画かは不明ですが、そのような着眼点がなくて良いのか伺いたいです。

《委員長》

倶知安町では、昔から雪投げ場を皆である程度確保して、家を建て始めましたが、土地の異常な値上がりにより無くなったそうです。そのように空き地を皆で確保することは、都市計画で位置付けられていませんが、行われてきました。人口減少した時にも行うべきかというのは、どのように行うか技術的に難しいですが、考えなくてはならないと思います。そのようなことを書く場所がありますか。

《建設部主幹》

具体論は書いておりませんが、この後説明する部門別方針で空き家や空き地の有効活用については方針として記載しています。現状、空き地の提供という

形で市民の皆様に呼びかけをしており、可能な場所については、雪押し場として使用させていただいているところもあります。

《建設部次長》

補足ですが、人口減少し続けるままならば、新たな都市マスを策定する必要はないのではないかという話がありました。現在、総合計画の中で「人口減少への挑戦」など色々ありますが、抑制については夜間人口を増加させること、観光客が多いため昼間人口を増加させること、住民基本台帳による何万人というのは夜間人口になりますが、それにプラスして観光を増加させますと。5ページ1番①の「魅力を高め交流するまちづくり」をしていきますと、現在の小樽の歴史的資源を活用しつつ魅力あるまちづくりを作っていきます。これにより昼間人口を増加させて賑わいをもたらしていこうとしています。それが5ページ1番④で「活力とにぎわいづくりを進め」昼間人口を増加させたいという話です。それと、6ページ2番①「移住・定住の促進に向けた快適な住環境づくり」という形で、夜間人口を増加させようという話です。先ほど空き家が増加してくる話があり、小樽市は昭和39年に人口ピークがきまして、それを賄えるだけの土地規模があり人口密度も密でした。今後は人口減少に伴い人口密度が急速に薄まっていきます。薄まると空き家や空き地ができ、防犯性も悪化するため、安心して住めるまちを目指すというのがこの中に出てきます。それと、急速に増加する空き家は空き家対策することで、移住者に使用していただく対策もっており、推計上では10万人ですが、具体的に何人になるかは分からないです。そのような意味で、夜間人口や昼間人口に対応して、単に人口減少を受け入れるという形ではなくて、抑制して何とかしようというものが、この中に含まれています。

《B委員》

人口減少を如何に食い止めるかの議論にならないかという話をして、今の議論になっていると思いますが、キーワードとして市長もいわれていた「観光都市」「歴史的まちなみ」「地域資源を生かす」「歴史的建造物」など色々出てきており、歴史的建造物や文化財を生かすことをより具体的にするために、伝統的な建造物群の価値の高いものを守る伝建制度があると聞いており、都市マスの中に伝建制度を生かすための保存地区をある程度決定して、小樽市が発言できるような内容を入れた方が良くと思います。それにより、交流人口である観光

客も増加すると思われまし、もしかすると仕事生まれるかもしれまし。ぼんやりした概念も大切ですが、具体的なことも入れられることは入れた方が良くと思ひます。

《建設部主幹》

それについては、この後説明します30ページ「都市景観の方針」の中で、「歴史的建造物周辺などの景観拠点の保全や新たな拠点の創出に努めるとともに、これらを結びつけることにより、小樽らしい歴史景観区域の形成に努めます。」のところで示しています。

《委員長》

その言葉が実際の都市計画の中で、区域を定めると想定しているということですか。

《建設部主幹》

今説明した「都市景観の方針」の文言については、小樽市景観計画で指定しています。

《委員長》

具体的な事業制度との関係はどうですか。

《建設部次長》

伝建地区の指定そのものは、直接次の事業制度の中へ入れられるかということ、それは制度がそれぞれ変わっているため、具体的にこのエリアを伝建地区にするとは考えにくいです。都市マスは、総合計画の下位計画であり、都市マスから具体的な施策となるため、具体的な施策の1段階上位の計画です。そのため、都市マスではある程度読める形にして、次に進めるときには文科省などの国庫補助を受けつつ進める形となり、それらを見極めつつエリアを具体的に設定する形になります。都市マスでは歴史的なものを見ていく可能性、という表現に留まると考えています。

《B委員》

都市マスがそのような計画と知らなかったため、先ほどの発言をしました。

小樽市の思いとして先ほどいわれていた文言に入れると、文科省などの補助が受けやすいのであれば、文言を入れた方が良いと思います。具体的な場所を絞らずに、歴史的建造物を大事にしたいと小樽市は思っていることのみでも入れると、次に展開しやすいと思います。

《委員長》

その辺は都市マスの性格でどこまで表現できるか、事務局に検討していただきたいと思います。

《建設部次長》

小樽市にとって歴史的建造物は重要な財産のため、その表現は考えさせていただきます。

《D委員》

歴史的建造物に関しましては、小樽市の観光客誘致の大きな目玉の1つですが、歴史的建造物の所有者は民間が多いです。そのため、民間と行政の連携について考える必要があると思います。

《委員長》

5ページ1番④「活力とにぎわいづくり」で、「JR小樽駅周辺の再開発など」とは、どのような再開発を想定していますか。

《建設部次長》

現在、小樽駅横の第一ビルと周辺について、再開発支援の準備組合が地権者により立ち上げられており、正となるように事業が進んでいくことを想定しています。その後、周辺についてもまちが古くなっているため、中心市街地の高度利用により、などと表現していますが、現在の具体的なものは第一ビルと周辺が検討に入っています。

《委員長》

第一ビル周辺には、駅前のバスターミナルは入っていますか。

《建設部次長》

バスターミナルも検討すると思います。ターミナル機能として入れるのか、駅前広場の中に入るのかは、検討しなければならない。検討の対象にはなっています。

《E委員》

色々なところで様々なまちづくりの案や実施されているものを、都市マスを担当する部署では認知しているのですか。民間の方は色々考えていると感じて、それらが具体的なまちづくりになると思いました。小樽市でも把握しているとは思いますが、全て把握し切れていますか。

《委員長》

市役所の中にも担当があり、市役所に情報の入らない民間ベースのもの、そのような情報の収集や都市マスの中への反映はどのようになっていますか。

《建設部主幹》

この素案を作成するにあたりまして、各部署から担当課長を召集して庁内調整会議を開催し、それぞれの動きについて確認しており、民間の動きについても流れる情報を捕まえつつ、参加できるシンポジウムは参加するといった対応をしています。100%把握しているかと聞かれますと難しいですが、情報収集には努めています。

《F委員》

都市マスはビジョンであり、方向性を指し示すものと思います。この後、さらに色々な個別の事業や様々な具体のまちづくりが、基本的には都市マスが示した像を目指すという役割を果たすものであると思います。例えば第3号埠頭や北運河など色々なことを行っていると思いますが、その中で開発行為を行うとすると、都市マスが示した像に沿っているかで物事が判断されますし、そこでもルールが定められています。そのようなものの目指すゴールを描きます。都市マスは網羅的になり、個別の様々なエリアの様々な民間の開発行為やまちづくりに関係するものに関わっているという認識で良いと思います。

この策定委員会で皆様の意思としては、人口減少に対して立ち向かう像を、都市マスへ具体に入れたいのではないかと感じています。この後も説明はある

と思いますが、一体どこの部分が人口減少に立ち向かうことを示しているか、恐らく1番気にしていると思います。私の解釈では、行政の文章のため温度感が出てこないですが、15ページに今までなかった「観光連携軸」と「広域連携軸」の2つが表の下にあります。実はこのようなものが入られることが、交流人口といったものを、都市マスの中で具体的に示す考えであると思っています。13ページでも「広域交通結節エリア」とあり、広域的な人の流れが徐々に活発になっていくため、それらを小樽の中に取り込んでいくためのエリアというビジョンをここで示していると理解しています。また、エリアを大きく分けていませんが「観光・レクリエーション交流エリア」と「観光・歴史交流エリア」を切り分けて、歴史的なまち資源を位置付けていくことをここで強く色を出したということであると思います。行政の文章のため強い表現にはなっていませんが、このような少しのことが今後の具体的な取り組みの時に、都市マスで謳っているため、都市マスの考え方に沿ったものになるというお墨つきを与えるものです。それが都市マスです。

そのように考えると皆様の思いは、温度感はやや伝わらないがある程度反映されていると理解しています。

《委員長》

先ほどの夜間人口のみではなく、昼間人口も増加させるために魅力を高め交流するという話があり、F委員の話を聞くとどのように考えているか分かりませんが、資料の文章のみを見ますと単に空き家対策で空き家をどのようにするか考えるのみと誤ってしまいます。目標との関わりが委員会の中でも分からないため、市民はもっと分かりません。

《A委員》

それは数字目標がないからです。「活力ある」や「魅力あるまちづくり」という目標は良いですが、5年後に達成度が何%といえるように数字でKPIを作らないと理解しづらいです。人口が増加したか減少したかは結果論で良いと思いますが、そのための具体的なアクションが数字で評価できるようになっていないため、分かりづらいです。空き家対策もやりますではなく、例えば5%以上を維持しますというように言えますか。

《F委員》

空き家対策計画にはKPIがきちんと出ています。都市マスではビジョンを示して、ビジョンを達成するための手段や具体的な計画の中には、目標管理やお金についてきちんと数字で示していきます。つまり、ゴールはどちらに向かうのかを示しています。そのため、例えば空き家のリスクのパーセントのようなものを都市マスに入れるのは、馴染まないと思います。大胆な解釈をすると21ページの図が6万9千人の図で、22ページの新しい図は恐らく10万人の図だと思います。つまり、人口減少に立ち向かった時の大まかなまちの骨格や軸の役割を、22ページの図で表現しようと意図されていると解釈しています。

《委員長》

今の話でいいますと、都市マスとは別に、例えば関連の空き家対策の委員会でのこのような議論がされているということ、全てではないですが解説されている「解説と運用」のようなものがあると、分かりやすくなると思います。

《A委員》

目標が定量的に評価できない計画というのはあるのですか。何か物差しを持たないといけないのではないのですか。それが無いためスッキリとしません。

《委員長》

すべからく全てを数値目標にできるかといいますと、できないものもあると思います。

《A委員》

定性的なものが多少入ることは仕方がないとは思っています。

《委員長》

都市マスは今後の都市計画制度をどのように運用するかや、どのように事業を行うかの方向を示すもののため、その中で目標を示す性質かという、少し違いがあり、前段でまちづくりについてはある程度目標を作る必要があるかもしれません。そのような使い分けもあると思いますがどうですか。

《建設部次長》

都市マスは専門的で分かりづらいところがあります。「都市計画運用指針」が国から出ており、色々な個別計画を実施していくには、大まかなビジョンを作り、それに基づきます。という手続き論があり、その中で都市マスのようなものは定性的に書くことが示されているため、都市マスで大まかなビジョンを書き、次の段階で、実際の定量的な計画を作り進めるという形になっています。非常に分かりにくいところですが、そのような性格の位置付けになっています。

《A委員》

本日説明していただいているまちづくりの基本目標は、数値化するのは馴染まないとして、今後議論する部門別方針や地域別構想、最後に作り上げる KPI の数値的なものが、もう少し具体的には出てこないということですか。

《委員長》

都市マスのため、中に数値目標は馴染まないです。これを踏まえて次の具体的な事業で数値目標が出てきます。

色々後半の部分にも渡るため、後半部分も説明いただいた上で、議論を始めていと思います。

《建設部主査》

18ページをご覧ください。

ここからは、部門別方針のうち、赤字となっている各方針の「基本的考え方」について、ご説明いたします。なお、基本的考え方以降の詳細の方針については、次回の策定委員会で示してまいります。

19ページをご覧ください。

部門別の方針については、ページ上段にある第7次総合計画の基本構想や上位計画、関連計画から導いた目指す方向性との整合を図りながら位置付けております。

左下の赤枠内が第2次都市マス、右側の紺の枠内が現行計画の内容となっており、変更箇所には、下線を引いております。

その次のページは上のページと連続した資料となっており、上下あわせて1

つの基本的考え方となります。

それでは、土地利用の方針についてご説明いたします。

ページ右下の紺の枠内の現行計画の（１）基本的考え方では、中心部へ集積を図るため単に「利便性の高いコンパクトな市街地の形成をめざす」としていましたが、

左側の赤枠の後段になりますが、第２次都市マスにおいては

「中心拠点と複数の地域拠点に都市機能が集約され、それらが交通ネットワークで結ばれた効率的なまちづくりを目指し、市街地の無秩序な拡大を抑制するとともに、公共施設などの都市機能の適正な配置と誘導を進め、暮らしやすく機能的な市街地の形成に努めます。」としました。

このことについて、どのような都市構造を目指しているのか、２１ページと２２ページに図を示しておりますので、まずそちらをご覧ください。

２１ページで示している現行計画では、中心部への都市機能を誘導する考え方がベースとなっておりましたが、

２２ページで示している第２次都市マスでは、地域の拠点に集約し、交通ネットワークで結ぶ都市構造を目指しております。

ここで、また２０ページに戻っていただいて、

「１）秩序ある快適な市街地の形成を目指します」では、

都市計画で定める市街化区域と市街化調整区域の枠組みについて、

現行計画において、市街化区域の範囲を「概ね現状維持を基本」としておりましたが、第２次都市マスでは、「概ね現状維持を基本としつつ、今後の土地利用などの動向や将来の見通しを勘案し、適切に見直しの検討を進める。」としております。

次に「２）地域の特性を生かします」では、

住居系、商業系、工業系などの土地利用を適切に配置し、

地区毎に個性ある都市形成を誘導することとしております。

また、社会経済情勢の変化や新たなまちづくりの課題に的確に対応できるよう、適切に用途地域等の見直しの検討を進めることとしております。

「3) 高度利用や低・未利用地の有効活用を進めます」では、都市機能の適正な配置と誘導のほか、現行計画策定時にはなかった、空き家等の有効活用や公共施設の跡地利用といった新たな課題に対応するため、これらについて位置付けております。

また、小樽駅周辺の再開発による土地の高度利用や周辺地域に配慮しつつまちなか居住を促進するほか、本市特有の景観などの特性を生かした商業地形成について位置付けております。

なお、まちなか居住については、一極集中を目指すものではないという意図で、周辺地域に配慮という文言を加えております。

23ページをご覧ください。

ここでは、交通の方針の基本的考え方についてご説明いたします。

現状の自然環境への配慮、地域特性や人口減少・少子高齢化といった課題のほか、「長期未整備の都市計画道路」を新たな課題と位置付け、これらの多様な課題に適切に対応し、交通ネットワークの確立を目指すとしております。

「1) 交通ネットワークの確立を目指します」では、本市における広域交通の名称とその役割・方向性を具体的に上げ、これらのネットワークの確立に努めることとしております。

また、長期未整備となっている都市計画道路の見直しと、将来にわたって持続可能な地域公共交通網の実現に向けた取り組みについても、ここに位置付けております。

さらに、北海道新幹線新駅の設置にあたって、市街地や観光拠点などとのアクセス機能の充実について位置付けております。

次に、2) は、目標が目指している方向性を具体的に表現するため、バランスのとれた交通環境の実現を目指すことから、「全ての人々が安全・安心で快適に移動できる交通環境の実現を目指します」に変更しております。

内容につきましては、現行計画の「1)」3ポツ目と4ポツ目を内容がよりふさわしい「2)」へ移動したほか、

小樽駅周辺の駐車場の適正な配置に関する事項や
安全で快適な歩行者空間
について位置付けております。

25ページ目をご覧ください。

次に「緑」の方針についてご説明いたします。

主な変更点は、現行計画では、緑の方針の中に、公園や緑地と自然環境についてひとくくりで位置付けておりましたが、

市民アンケートの結果を踏まえ、これらを分け、各々の方針を明確化することが、今後取組を進める上でも、必要と考えたものであります。

緑については、今後においても緑の保全と創出、緑化の推進など、都市と自然環境との良好な共生関係を目指し取り組むこととしております。

次ページ上段の、「(1) 公園・緑地等の方針」では、

「地域の特性を生かした魅力ある公園・緑地の整備及び利活用を進め、緑を育み、緑と親しむ機会の充実を図ります。」と新たな基本的考え方を設定しました。

「①緑のネットワークを守っていきます」では、

公園や緑地と街路樹で構成する緑のネットワークについては、これまでに形成された緑のネットワークを適切に維持管理していくことで位置付けました。

「②河川を大切にしていきます」では、

周辺の特성에応じた親しみのある河川環境の形成を図ることを位置付けております。

「③市民との協働による緑化活動を進めます」では、

市民のための緑化活動は、今後とも協働により進めていくこととしております。

次に、(2) 自然環境の方針では、

現行計画を継続し、今後とも自然を保全していくこととしております。

27ページをご覧ください。

ここでは、生活環境について、住宅・住環境、人にやさしい空間、その他の都市施設の3つ分けて方針を示しております。

まず、「(1) 住宅・住環境の方針」では、人口減少や少子高齢化といった社会情勢を踏まえ、新たに子供を産み育てやすい環境づくりについて、追記して位置づけました。

また、空き家対策や未利用地の積極的な活用のほか、公共施設の再編とその跡地の有効活用について位置付けました。

次に、「(2) 人にやさしい空間の方針」については、現行計画においては、「バリアフリーの方針」としていた方針を「人にやさしい空間の方針」に変更しております。

「バリアフリー」は、その対象を、高齢者や障害のある方に限る考え方であるため、誰に対してもという意味のユニバーサルデザインに配慮する、「人にやさしい空間」に変更し、

市民一人ひとりが、年齢や性別、障害の有無に関係なく、住みなれた地域社会の中で暮せるまちづくりを目指すこととしました。

また、「(3) その他の都市施設の方針」として、下水道やごみ処理施設などの生活関連施設について、適正な維持管理により快適な生活環境を確保することを位置付けました。

29ページをご覧ください。

都市景観の方針につきましては、平成21年に都市景観の総合的な計画である「小樽市景観計画」が定められ、これに即して基本目標・基本方針を設定しております。

「1) 基本目標」では、現行計画の字句の修正のみで、内容に変更はありません。

「2) 基本方針」では、

景観計画の「市域全域における良好な景観形成に関する方針」と

「小樽歴史景観区域における良好な景観の形成に関する方針」を位置付けております。

小樽歴史景観区域は、手宮から築港までの歴史、文化等から見て小樽らしい良好な景観を形成している重要な区域を指定しております。

31ページをご覧ください。

ここでは、都市防災に対する方針を定めており、近年の自然災害に対する市民の関心・意識が高まっていることを踏まえた方針とし、将来にわたって住み続けられるまちづくりを目指すことを位置付けております。

「資料1」についての説明は以上となります。

また、冒頭にご説明いたしましたが、ただいまご説明しました内容を本文形式でまとめたものが、資料2となっており、

詳細の方針に関しまして、どのような内容を検討しているのか、少し例を上げてご説明いたします。

資料2の14ページ 土地利用の方針をご覧ください。

このページでは、ただいまご説明いたしました「基本的考え方」の後の、詳細な方針のタイトル部だけを記載しており、

このページにありますとおり、土地利用を住居系、商業系、工業系に分けた方針や地区計画などの活用に関する方針についてご説明することとしております。

その他の部門別方針についても同様に、詳細の方針に関しては次回ご説明いたします。

資料の説明は以上となります。

《委員長》

例えば、歴史的建造物の保存等々について、どこまで具体的なものを入れるかについて、資料2の21ページでいいますと本日の説明は2)「基本方針」まで、次回以降は(2)「都市景観形成の方針」とそれぞれさらに詳細なコメントが次回以降に出てくるということです。本日の時点では部門別方針の基本的な

考え方までを整理するという理解をしています。

《G委員》

小樽市の地域公共交通活性化協議会の中で、小樽市の持続可能な地域交通をどのようにしていくかを協議していますが、その中で現在は小樽市内のバスは充実しているため、その維持を基本的に考えていくと、現在協議会で議論が進行していると思いますが、資料1の22ページの図を見ますと、「中心拠点と複数の地域拠点に都市機能が集約され、それらが交通ネットワークで結ばれた効率的なまちづくりを目指す。」となっており、地域公共交通活性化協議会は10年後ではなく、さらに短い7年間での計画のため、ある程度の拠点に集約してそれらを繋ぐという議論ではなく、今は全体をどうにか頑張って維持しようという話で進行している認識のため、都市マスと協議会はマッチングしていますか。もし地域公共交通活性化協議会で維持できないとしているのであれば、地域公共交通活性化協議会で拠点を繋ぐことを考えていると思いますが、基本的には現状を維持する方向で進行していると受け止めているため、突然この図が示されると地域公共交通活性化協議会の将来像で目指す図として、国交省の色々な資料に出る図ではないかと思います。

《委員長》

デマンド型や乗り合いタクシーを入れ込むとかですか。

《G委員》

それはもっと先の話で、いつか目指すものであり、今は地域公共交通活性化協議会も同じ建設部の方で所管されています。

《委員長》

地域公共交通網形成計画との関係はどうなっていますか。

《建設部次長》

地域公共交通網形成計画というのは、特にバスの路線について将来どのようにしていこうかということを考える計画となっています。基本的には7年計画となっており、7年後を目指しているのと合わせて、この計画は現実的に対応することが施策として求められています。一方都市マスは、ビジョンという形

になっており、将来のビジョンとしては22ページの図のように進めていくのですが、現実の都市に落とししていくには、誘導をしていかななくてはなりません。今住んでいる人達については、その土地を他のところに移転していただき、商業施設が入るなど、そのような時間のかかるものになってきます。地域公共交通網形成計画の方は、今どうしようかというものであり、誘導を待っているのは今の対策ができないため、今の対策として現状を維持する形になっています。そのため、地域公共交通網形成計画は将来的に、また変わる形になります。将来は22ページの図のような形を目指しますが、現在作っている地域公共交通網形成計画は現実をどうしようかということになっています。計画期間や目指すビジョン、現実対応といったことが違う形になっていますが、最終的な姿は一緒です。

《委員長》

地域公共交通網形成計画をやられている方は突然22ページの図が出ると、難しい面も出てくるため、説明は必要な部分だと思います。

《G委員》

22ページの図は将来的な部分ということで理解しました。

《H委員》

26ページ(1)「公園・緑地等の方針」の②で、河川だけを特化しているのは何故ですか。(2)「自然環境の方針」には海岸や山が出ていますが、違和感があります。

《建設部主幹》

河川については、河川沿いの緑地を緑のネットワークという中で位置付けているため、「公園・緑地等の方針」の方に河川を入れています。

《委員長》

これは前回の都市マスにも「河川を大切にしていきます」とありましたが、少し表現的には唐突感があるため、緑のネットワークということを表現するかについて、調整していただいた方がいいかもしれません。

《H委員》

多少重複してもいいため、「河川、海岸、山を大切にしていきます」のようにできないですか。

《委員長》

それのみでいいのかというところもありますが、何かを大切にしていきますという表現に違和感を感じているのだと思います。中身が緑のネットワークで出ているのであれば、それを表現してもいいのではないかという気がします。

《A委員》

22ページの図は、2030年か2040年どちらを示していますか。

《建設部次長》

年度まで、きちんとはしていませんが、基本的には将来形はこうならざるを得ません。どうしても人口減少は将来的に、抑制をしたとしてもやむを得ないという状況のため、そのような時の将来の形は、今例えば大規模な宅地開発などが行われてきましたが、それらを全てやめて中心市街地に持ってこられるかという持ってこられないです。すると、そのようなところと中心部を結ぶという都市構造にならざるを得ないということをこの図で示しています。具体的に2040年の時にはこのようなことを目指します。その途中で都市の人口形態が変わるとさらに早くこうなるかもしれません。そのような位置付けであり、年度まできちんとは示していません。

《A委員》

2040年でもいいですが、この図のようになった時、離れた地域に機能を持たせて、その地域から中心部拠点に行かなくても生活できるような拠点に、今後20年をかけてしていくと思います。その時に中央バスが回るように走っていただきたいです。そのようなことはいつ議論できるのですか。地域公共交通の方は先ほど説明がありましたが、私は20年後のことをいっており、それがこの計画書上どのように表現されるのか分らないです。

《委員長》

将来にあたりバスが回るように走っていただきたいというのは、すごく分か

りやすいですが、具体的にはその時バス会社も料金収入で賄わなければいけないとすれば、どこまでできるか具体論になると難しい話です。そこは地域公共交通網形成計画の委員会で具体的に議論していくと思います。

《A委員》

例えば小中学校について、朝里と桜町がそれぞれ持てなくなり、新光町にはあるため、全員スクールバスで行くことになると思いますと、中央バスだけの話ではなくて、スクールバスと市民利用のバスを小樽市はどう考えているかという時がいつかくると思います。そのようなことが今回の計画上どう触れられるのか知りたいです。

《F委員》

恐らく都市マスには入ってこないです。

《委員長》

具体的な議論になると地域公共交通網形成計画の方で行います。

《F委員》

従来の考え方は21ページの図とすると、原則徐々に真ん中へ寄せていくのが正しいという考えで、黄色で小さく残るのは、残るのみで本当は移転していただきたいという考え方です。ですが、それでは現実的ではなく離れた地域でも安全、快適で可能な限りこれまでの住宅や仕事などの都市機能が、健全に維持されるように切り替えていくという考え方だと思います。そのため、これを目指しますというビジョンを描くと、今度これに基づいて、具体的な計画が策定されていきます。そのため、都市マスは具体的にどの路線をバスが1日何本走る、ということを入れるものではないですし、21ページの図から22ページの図へ変わったということに、今回大きな意味があるということです。

《E委員》

28ページの(2)「人にやさしい空間の方針」の1)で、「市民一人ひとりが、年齢や性別、障がいの有無に関係なく、住み慣れた地域社会の中で暮らせる」のところは、22ページのいくつかの拠点に集約していくということと反しないですか。

《建設部主幹》

これは、集約が一人ひとりの居住を拠点に集めていく考え方ではなくて、今後新たに住む人や成人する若者などは、拠点の周辺に住む方が生活利便性も高く、快適で安心というのがありますが、今住まわれている方々まで含めて全て集約していく考えではないため、そのような意味で住み慣れた地域の中でという形で入れております。

《委員長》

今集約するのは全ての人ではない、とはどのような意味ですか。

《建設部主幹》

長い時間の中での動きを話しており、明日にでも中心部に移転して下さいというものではないため、今住まわれている方々は、住み慣れた地域で暮らせるようにという意味です。

《委員長》

別に凄く住み慣れたという思いがないのであれば、この文言は削除してもいいと思います。例えば、市外から来られた方が住んだ場合を考えると住み慣れたという必要はないと思います。現行計画に載せているため今回も無理に載せるとすることはしなくてもいいと思います。

《建設部主幹》

表現方法について考えます。

《B委員》

都市マスの性格について少し理解しました。上位計画の総合計画があり、その下に都市マスがあり、それをより具体化する計画を次の段階で作る、それには数値目標などを作るということで一旦納得したのですが、それは一気通貫で、上位計画から都市マス、そして実行計画まで一気通貫でいくのですか。そのような理解を持ち策定委員が参加できるのかという疑問と、このようにしたいとあり、それを実行しやすくするための都市マスという考え方もありだと思います。そのため、ビジョンで片付けてぼんやりとした口当たりのいい言葉で済ま

してはいけない気がします。

《委員長》

ビジョンの話については同感であり、現状で全く実現性のないものを入れてはいけませんし、ある程度想定しているものがあると思います。事細かに具体論を吟味はできませんが、夢だけに終わることは駄目であり、具体論が必要だと思います。一気通貫の話については、我々がここで議論しても次に継続できるのかどうかです。

《B委員》

大きな問題はスピード感を持ってできるのかということだけです。10年や20年スパンでの話のため、仕方がないところもありますが、10年や20年というのは今があり初めて10年や20年がくるため、今スピード感を持って何かしていかないと10年や20年では手遅れという危機感があり、このような話をしています。

《建設部次長》

スピード感を持ってということですが、どうしても都市計画は長期的な視点に立って行い、事業も長期間かかるため、すぐとはならないです。あとは歴史を生かすなど、そのような早いものは個別計画になると取捨選択していく形になりますが、全体を一気に行うのは難しいです。個別計画に移る段階では、確実に上位計画や関連計画は、第一に調べてその意思を継続するため、意思が途切れるという形にはならないです。また実施計画のように、具体的に多く入れるとより分かりやすいですが、都市計画の民間からの提案制度などがあり、我々が想定していないものが提案されることもあります。その中で具体的なものが入れられていると、新しいものが出た時に対応できないため、基本的なもののみを示した中で、色々な民間の提案制度が納得するにはどのようにすべきかという指針が必要になるため、ビジョンという形の大くりでぼんやりした表現にせざるを得ない状態になっています。

《委員長》

別の観点でいいますと、都市マスがここで議論して作った時に、議事録等が見られるような仕組みが重要で、後世にも議論を繋ぐこともできます。議事録

も合わせて読んでいただくと色々なアウトプットだけではないところも分かっていただけたと思います。

この続きで詳しい資料が次回提案されて、それぞれ項目ごとに議論が進められると思います。次回はどのようなことを議論する予定ですか。

《建設部主幹》

次回は部門別方針の詳細な部分を諮っていく予定です。

《A委員》

次回の開催時期はいつ頃ですか。

《建設部次長》

5月の下旬を予定しています。

《委員長》

議事を終了し、事務局へ返します。

《建設部次長》

本日は、長時間にわたりご審議いただき、ありがとうございました。

本日いただいたご意見を整理し、まとめて行きたいと考えておりますので、ご協力のほどよろしくお願いいたします。

お疲れ様でした。

2時間05分（終了）