

第2次小樽市都市計画マスタープラン策定委員会（第4回）会議録

[日時・会場]

日時：令和元年5月31日（金）14：00～16：19

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）第3回策定委員会素案の修正等について
 - （2）部門別方針（整備方針等）素案について
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4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。

本日の資料の確認をお願いいたします。

- ・ 次第
- ・ 座席表
- ・ 策定委員会名簿
- ・ 資料は1から3
- ・ 土地利用の方針図の新旧

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) 第3回策定委員会素案の修正等について

(2) 部門別方針（整備方針等）素案について

でございます。

それでは、この後の議事進行を委員長にお願いいたします。

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。

本日の議題であります

『(1) 第3回策定委員会素案の修正等について』について

事務局より説明願います。

《都市計画課主査》

それでは、第3回の策定委員会の中でいただいた意見などを踏まえた部門別方針の基本的考え方の修正案などについて、説明させていただきます。

資料1の1ページをご覧ください。

左側が修正案、右側が第3回策定委員会に示した素案であります。

はじめに、1ページをご覧ください。

『3. 緑の方針』の素案では

『1) 基本的考え方』の②は、『河川を大切にしていきます』としておりましたが、「タイトルの表現に唐突感がある」との意見がありましたことや、マスタープランの中では河川を緑のネットワークに位置づけておりますので、修正案では①と②を、『①緑のネットワークの保全』に統合するとともに、タイトルの語調も変更しております。

次に2ページをご覧ください。

『4. 生活環境の方針』については、

「現行計画には、『安全』という言葉があったが、素案には無いので追加すべきではないか」との指摘がありましたので、修正案では前文に『安全で』を追

記しております。(資料2 p18)

次の『(1) 住宅・住環境の方針』の『1) 基本的考え方』の修正につきましては、事務局からの修正案であります。『公共施設の跡地利用については、地域の発展に資する活用について検討します。』としておりましたが、本市が跡地利用する場合もあり、一部ではあります、その可能性が高くなってまいりましたので、『本市のまちづくり』を追記する修正をいたしたいと考えております。

次に『(2) 人にやさしい空間の方針』の素案では、

『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』としておりましたが、基本目標の『効率的で持続可能なまちづくり』(資料3P3)の文中では、『複数の地域拠点に都市機能を集約』するとしている一方で、『住み慣れた』という表現は、矛盾するのではないかとのご意見がありました。

この『住み慣れた地域社会の中で暮らせる』という文言は、福祉分野では地域包括ケアシステムという介護に係る体制の構築を指す言葉であり、国では、この地域包括ケアシステムと将来の都市像を一体的に検討するよう通知しているところでもあります。また、総合計画基本構想の市民福祉に係るテーマにも、このことが位置づけられていることから、事務局では修正を加えず、素案のままをいたしたいと考えております。

次に、3ページをご覧ください。

こちらは、第3回策定委員会で示しました、主要な生産や交流の場などをエリアと位置付け、これらを結ぶネットワークを概念図で示したものであります。

このうち函館本線については、広域連携軸として位置付けましたが、新幹線開業に伴う並行在来線の存続について、ご質問をいただき、今後の対応について「検討する」と回答しておりました。

このことにつきましては、

並行在来線の存廃などについて、沿線自治体で構成される協議会において検討が進められているところであり、新幹線開業5年前の令和7年(2025年)に基本的方向性が決定される予定であることから、第2次都市マスにおいては広域連携軸として位置づけておき、存廃などに係る方向性が明確となった際には内容を見直し必要な修正を行うことといたしたいと考えております。

なお、このことにつきまして、概念図の右下に注釈を加えております。

このほか、こちらの概念図にきましては事務局修正といたしまして図面右上にあります JR 小樽築港駅周辺地区と図面中央のオレンジ色の横線の骨格軸を結ぶ海岸連携軸を追記しております。なお、この修正につきましては、この築港駅周辺地区は実態として骨格軸との接続性があり、このことを示すことによって概念図の精度の向上のために行う修正であり、新たな事業や計画に伴うものでは、ございません。

次に4ページをご覧ください。

こちらは、先ほど2ページで説明いたしました住宅・住環境の方針の修正と同じく公共施設の跡地利用について、本市が跡地利用する場合もあることから、『本市のまちづくり』を追記しております。

次に5ページをご覧ください。

こちらも、事務局発案の修正であります。

『2. 交通の方針』

『(1) 基本的考え方』の『1) 交通ネットワークの確立を目指します』の素案の記載内容では、道央圏と後志圏を結ぶ交通結節点であるように捉えられることなどから、後志圏と道央圏、それぞれを背後圏とする陸上、海上の交通結節点であることを表すように文言の修正をしております。

次に6ページをご覧ください。

こちらも、事務局発案の修正であります。

ここでは、まちを形作っている骨格として広域的なつながりを明確にするため、交通ネットワークの役割・方向性を一覧としており、高速道路、国道、鉄道、港湾について整理しております。

このうちページの一番下、石狩湾新港に関しては、現行計画のまま、小樽港との相互補完について記載しておりましたが、現在策定中の総合計画の基本計画の中では、それぞれの特性を生かしつつ連携していくという位置付けとなるため、この度修正するものであります。

資料の説明は以上となります。

《委員長》

部門別方針の内容として、第3回策定委員会に対しての意見や、事務局の提案による修正について説明がありました。

資料1の3ページの図については、第3回策定委員会で新幹線が開通した後の並行在来線について議論があり、小樽から余市方面は今後議論がされると思いますが、現時点で結論を出すというのは時期尚早であるため、現状のままで残すということです。

質問や意見はありますか。

《A委員》

資料1の1ページ「①緑のネットワークの保全」について、ネットワークという用語が3ページの概念図から見るとピンとこないです。こちらの言葉にどのような意味合いを持たせているのか聞きたいです。

《建設部主幹》

緑のネットワークについては、資料3の24ページに現在検討中のイメージ図を載せておりますのでご覧ください。拠点となる公園や緑地を、道路の街路樹や河川の緑で結び、ネットワークを形成することを都市マスに位置付けていくことを考えております。「緑の基本計画」に沿った形で都市マスの中にも「緑の方針図」を位置付けていくことで考えています。これらがネットワークのイメージです。

《A委員》

公園の間を線で結んでネットワークといわれても意味が無いと思います。

《委員長》

「緑のネットワーク」とは都市緑地法という法律の中で各自治体が「緑の基本計画」を作っており、実際公園の間が線で結ばれているとはいえないが、連続的に緑地を配置するという意味合いでとても一般的な言葉になっています。

《A委員》

市街地に緑が点々とあるのではなく、繋がるように整備をしようという意味であるということですか。

《委員長》

考え方はそうです。物理的には繋がっていません。

《A委員》

公園にのみ緑があればいいという訳ではなく、連続的に点在するようにしようという意思の表れということですか。

《委員長》

そうです。それが「緑のネットワーク」の考え方です。

《A委員》

これらは今後の施策に出るということですね。

《委員長》

他に無ければ、次の『(2) 部門別方針（整備方針等）素案について』について
事務局より説明願います。

《都市計画課主査》

資料2の内容について説明いたします。

なお、現行計画から変更した主な項目に絞って説明させていただきます。

資料の構成は、左側が第2次都市マスで右側が現行計画であります。

グレーのハッチングされている箇所が、基本的考え方、

白抜きしている箇所が詳細な整備方針となっております。

1枚めくって2ページをご覧ください。

『(2) 土地利用の方針』についてご説明いたします。

ここでは土地利用の特性や誘導の方向性に応じて、ゾーンを住居系、商業系、工業系に分け、それぞれの方針を示しております。

この度の主な変更点といたしましては、各ゾーンの配置している箇所をわかりやすくするため町丁名の掲載数を増やしております。このほか、商業系の土地利用においては特性に応じてゾーンを分割し、新たにゾーン設定したり、周

辺部における地域の拠点の形成を想定した修正をしたりしております。

まず、2ページから3ページにかけての住居系の土地利用では、ゾーンの分類や配置、方針に大きな変更点はございません。

次に、3ページの下段にあります

『2) にぎわいを生み出す商業系土地利用』の『①中心商業ゾーン』は、都市活動の拠点として本市経済の中心となる商業地を形成する地区として小樽駅周辺に位置付けております。

主な変更点としましては、1枚めくっていただいて、4ページの上から2ポツ目、まちなか居住については、一極集中ではないことを示すため『周辺地域とのバランスに配慮しつつ』を付け加えております。

『②住商複合ゾーン』は、中心商業ゾーン周辺と周辺住宅地の生活サービスを担う商業地を形成する地区として、入船のほか、錦町、新光、花園、稲穂、奥沢、緑などに位置付けております。

変更点としましては、1ポツ目、身近な生活利便施設や住宅などが複合する拠点性のある商業地の形成を図るとしております。

次の2ポツ目は、現行計画では、まちなか居住を促進としていましたが、このゾーンは、新光などの周辺部も含まれるため、まちなかを削除し、『地区内やその周辺へ居住を促進する』に変更しております。

『①中心商業ゾーン』、『②住商複合ゾーン』については、拠点の設定を想定した内容となっており、利便性を高め居住を誘導し持続可能なまちづくりとするため必要な方針となっております。

次に5ページをご覧ください。

現行計画で『④観光・歴史・レクリエーションゾーン』としていたゾーンについては、地域特性を踏まえ運河周辺や本通り周辺を『観光・歴史交流ゾーン』に、その他の地区は『観光・レクリエーション交流ゾーン』に分類しております。

『④観光・レクリエーション交流ゾーン』については、

自然景観や親水空間、温泉などの魅力ある空間を形成する地区を観光・レクリエーション交流ゾーンとして、築港駅周辺地区や朝里川温泉地区のほか、第3号ふ頭及び周辺地区に位置付けております。

変更点としましては、3ポツ目では、第3号ふ頭及び周辺地区は、国際旅客船ふ頭を核とし、観光・商業施設と一体となったにぎわいある空間の創出を目指すとしております。こちらは、小樽港ではクルーズ船の寄港が定着し、第3号ふ頭の機能を旅客船に対応したものに再編していくこととしているためであります。

次に『⑤観光・歴史交流ゾーン』につきましては

歴史的建造物や文化財などが商業機能と調和した空間を形成する地区として、運河周辺や堺町本通周辺などに位置付け、個性的で魅力ある空間形成を図り、観光客の回遊性を高めるとしております。

ここでは、観光拠点としての特性を示すため、『文化財』という言葉を追記しております。

6ページをご覧ください。

『3) 生産や物流を支える工業系土地利用』は、『①工業流通ゾーン』の1ポツ目では、『銭函工業団地は、北海道能力開発大学校など近隣の教育・研究機関との連携を図りつつ』と連携先をわかりやすくするため明記したものであります。

2ポツ目、『小樽港臨港地区においては、港湾機能を生かし、一部の交流空間との効率的なすみわけを行う』という記載に変更しております。この、一部の交流空間とは先ほどの第3号ふ頭などを指したものであり、単なるすみわけではなく、港湾機能を効率的なものとするよう、配置するという方針を示すものであります。

次に、『4) 市街地において配慮すべき土地利用』につきましては、

住居系などの分類の分けができない、土地利用について記載しております。

空き家や低・未利用地の有効活用のほか、北海道新幹線新駅周辺の土地利用、地区計画の有効活用について明記しております。

7ページに、小中学校を含めた公共施設の跡地利用について

『地域の特性や周辺住環境との調和に十分配慮しつつ民間による利活用も含め地域の発展や本市のまちづくりに資する土地利用を検討する』としております。

ここまでご説明いたしました各ゾーンにつきまして、A3 サイズの土地利用方針図を新旧でお示ししております。

ゾーン配置の変更点といたしましては、

これまで商業系土地利用の観光・歴史・レクリエーションゾーンとしていた地域については歴史的建造物や文化財が多く分布し、景観区域に指定されているなどの特性を踏まえて観光・歴史交流ゾーン（茶色）と、その他の地区を観光・レクリエーション交流ゾーンに分割しており、第3号ふ頭とその周辺と小樽港マリーナ周辺につきましても、観光・レクリエーション交流ゾーンと設定しております。

次に、交通の方針についてご説明いたします。

9ページをご覧ください。

『1) 交通ネットワークの強化』

『①広域的な路線等の整備』では、高速道路、国道の整備方針を記載しております。

1ポツ目の北海道横断自動車道につきましては、昨年12月に余市・小樽間が開通したところですが、小樽ジャンクションのフルジャンクション化に向けて事業中であることから、ここでは「黒松内～小樽」と表記しております。

次に2ポツ目の国道5号は局所的な危険個所の解消を促進するとしていますが、こちらは国道5号の塩谷地域における災害防止のための対策（塩谷防災）に関する記載となっております。

次に3ポツ目の記載は、北海道新幹線新駅へのアクセス道路として、国道393号などの交通機能の向上について記載しております。

（現行計画にある環状ネットワークの形成については、国道393号が倶知安まで開通したことから素案では記載しておりませんが、新幹線開業後を見据えますと、観光という視点から必要な交通機能の整備も必要となってくるものと考えており、このことも含めた道路の改良（景観に配慮した整備や案内標識なども含む）を意図するものであります）

次に10ページの

『②都市の機能を強化する路線等の整備』では、

3ポツ目に長期未整備の都市計画道路について計画の見直しと必要な道路の整備について検討するとしております。このことについては、第1回目の策定委員会で話題として出ておりましたが、都市計画決定された道路の整備が進まず、周辺も含めて土地利用を十分に図れないという課題に対応するため、この度素案に位置づけたものであります。

『③海上交通の拡充』は、11ページ右側の現行計画で『3)公共交通』に位置づけておりましたフェリーに関する記載をこちらに移動したものであります。

これは、現在就航しているフェリーが物流主体の交通機関であることから、公共交通というよりは、道路などに関する整備方針を示している『1)交通ネットワーク』に含めることが適切であると考え、ここに位置づけることとしました。

次に11ページをご覧ください。

『3)公共交通の充実』

『①広域交通体系の確立』の

1ポツ目では、新幹線早期実現に向けた取り組みと新駅、駅前広場の整備の促進、

2ポツ目では、JR小樽駅、駅前広場の機能・施設について検討し、整備を図るとしております。

『②都市内交通環境の充実』の

1ポツ目では、将来都市構造の拠点間を結ぶネットワークを担う公共交通について持続可能な地域公共交通網の構築を進めるとしております。

また、2ポツ目には、新幹線新駅から市街地や観光拠点などへ移動できるアクセス機能の充実に努めるとしております。

次に3. 緑の方針についてご説明いたします。

緑の方針は、公園緑地等の方針と自然環境の方針がございます。

15ページをご覧ください。

こちらは、公園緑地等の方針の公園緑地等の整備方針を記載しております。
変更点としましては、

『①身近にふれあえる公園・緑地等の維持・整備』では、適切な維持管理に努めるとともに、子どもから高齢者まで全ての人が安全で安心して利用できる公園・緑地等の整備を進めますとしています。

また、地域ごとに求められる機能を把握し、施設の再整備を進めるとしております。

次に16ページをご覧ください。

『3)』では現行計画同様に『市民と一体となった緑づくり』を進めていくことについて示すことにより、市民との連携を明確にしております。

次に17ページをご覧ください。

自然環境の方針の『3) 自然を学べる環境の充実』では、
市民の方に、自然の大切さや生態の重要性を理解してもらうため、自然観察や体験学習による環境の充実に努めるとしております。

次に18ページをご覧ください。

『4. 生活環境の方針』は、住宅・住環境の方針、人にやさしい空間の方針、その他の都市施設の方針で構成しております。

まず、住宅・住環境の方針の

『2) 快適に暮らせる住宅・住環境の向上』の『①良好な住環境の形成』では、支援制度の活用の促進や低・未利用地の活用の誘導に努めるとしております。

次に19ページの『3) 子育て世帯の定住促進』では、

公営住宅の建て替えの際に利便性の高い地域に子育て世帯向けの公営住宅を確保し、定住を促進するとしております。

次に21ページをご覧ください

『(2) 人にやさしい空間の方針』では、現行計画策定後に策定された、いわ

ゆるバリアフリー新法に基づく方針を示しております。

『3) 公共交通施設等のバリアフリー化』では、
小樽駅を想定して基本構想の策定について検討するとしております。

22ページをご覧ください。

『(3) その他の都市施設の方針』では、下水道、ごみ処理施設などの都市施設の整備方針を示しております。

『2) 下水道施設』については、

『①』の『公共用水域の水質保全』では、
下水道への接続や合併処理浄化槽の設置促進について周知・啓発を行うこと
など、

『②施設の延命化と改築・更新』では、
ライフサイクルコスト低減のため効率的かつ効果的な延命化を図ること

『③災害への対応』では、
下水道施設耐震化計画を策定すること

『④空間の多目的利用と周辺環境との調和』につきましては、
本市では、色内埠頭にある下水処理施設の空間を公園として活用していること
から、今後も適切な維持管理により周辺環境との調和に努めるとしておりま
す。

次に23ページをご覧ください。

『3) ごみ処理施設』など

『①ごみ処理施設の維持管理』では、
現行計画策定後に整備された施設について適切な維持管理による延命化を促
進するとしております。

『4) その他の都市施設』では、

都市計画施設に位置づけられている公設の市場や火葬場について、
公共施設等総合管理計画の個別計画に基づいて、適切な維持管理や建て替え
を含めた整備等を行うとしております。これらの施設について、将来的に都市
計画の変更を行う際には、マスタープランへの位置付けが必要となることから、
この度の修正において、新たに記載するものであります。

次に、『5. 都市景観の方針』について、ご説明いたします
25ページをご覧ください。

『3) 歴史的建造物の保全と活用』では、所有者等の理解・協力のもと生活環境等に配慮しながら技術的、経済的支援を行い保全に努めるとしております。

また、魅力的な景観形成に必要な歴史的建造物の活用を促進する支援策などについて検討するとしています。

歴史的建造物の保全について本市では「小樽の歴史と自然をいかしたまちづくり景観条例」に基づき技術的援助や融資のあっせんを行っているほか、外観の保全に要する経費の一部について助成を行っているところでありますが、地域の資源として、いかに活用を図っていくのかが今後の課題でありますので、支援策について検討してゆくことを、ここで示すものであります。

次に、『6. 都市防災の方針』についてご説明いたします。
29ページをご覧ください。

『4) 避難経路や救援動線の確保』では、

平成 25 年に改正された耐震改修促進法では緊急輸送道路沿線において道路閉塞の恐れがある建築物の所有者に対して、耐震診断の実施義務と必要な耐震改修について努力義務が課されたことから緊急輸送道路の沿線建築物の耐震化・不燃化の促進について記載しております。

次に資料3をご覧ください。

こちらは、これまでお諮りした第2章から第3章を本文形式で編纂^{へんさん}したものであります。

1枚めくっていただくと全体の目次があり、ここに編纂^{へんさん}しております箇所を赤字で記載しております。

これまでの策定委員会では、『序章』から『第1章 まちの特徴と課題』について、主にグラフや図面等でご覧いただいておりますが、これらについて本文形式にするための作業を現在進めているところであります。

また、このあと議論いただく内容も含めまして、序章から第3章までの全体構想について総合調整を行い、次回の策定委員会でお諮りしたいと考えております。

以上で、事務局案の説明を終わります。

《委員長》

部門別方針が1～6まであり、灰色に塗られている基本的考え方は第3回策定委員会で議論していただいております、本日はこちらに加えてそれぞれの方針について説明いただきました。

今後将来に向けたまちづくりについては、行政の色々な部門で考えがあると思います。抽象的ですがそれらの色々なまちづくり計画について、都市マスに追加したり表現を変えたりすることにより、それぞれの整備方針を修正していると考えられます。

資料3は21ページや24ページなどの図はイメージとなっており、今後詳細なものを作成し、本日の説明と合わせて、より分かりやすいものにしていくということだと思います。

質問や意見は、ありますか。

《B委員》

土地利用方針図の新的方に北海道新幹線が書かれておりませんが、何か理由はありますか。

《建設部主幹》

資料を事前送付した後に新幹線が書かれていないことに気付いたため、後程追加したいと考えています。

《委員長》

新幹線が小樽まできてもゾーンは変わらないですか。

《建設部主幹》

新駅の部分は変わらないです。

《A委員》

資料2の灰色の網掛け部分について、発言しても良いですか。

《委員長》

発言しても問題ありませんが、今まで議論してきているため、区別しております。

《A委員》

資料2の1ページ「1. 土地利用の方針」の、現行計画の網掛け部分にある「利便性の高いコンパクトな」や2ページの「未利用地の有効活用を進めます」について、実績を知りたいです。要するに10年前に作ったコンパクト化と土地の有効活用の施策が結果的に成功なのか失敗なのか知りたいです。

《建設部主幹》

実際にコンパクトシティになったのかを具体的な数値で示してほしいということでしょうか。

《A委員》

現行計画の反省が第2次都市マスに生かされているかを確認したいです。

《建設部主幹》

第1回策定委員会で示した市街地の面積の推移といった点で言いますと、現行計画で市街地拡大の抑制が盛り込まれており、一定程度達成されていると考えています。第2次都市マスにおいては人口減少により人口密度がとても少ない箇所の増加や空き家と空き地の増加について、これまでの策定委員会で示しているところです。これらを踏まえて今回示している拠点間をネットワークで結ぶといったまちづくりを進めていく趣旨でこのような文言を定めています。

《A委員》

土地利用については、現行計画の反省が生かされていますか。

《建設部主幹》

未利用地の利用について、小樽市には「空き家・空き地バンク制度」がありますが、市場性の無い土地は利用が進んでいないというのが実態であります。今後未利用地をどのように活用するかが重要な課題であると考えているため、第2次都市マスに位置付けました。

《A委員》

資料2の2ページ「(2)土地利用の方針」について、土地利用というタイトルなのに、その中に空いている未利用地をどう活用して何ゾーンにするかといったニュアンスが全体的に読み取れません。少なくとも「1)良好な住環境を創出する住居系土地利用」の中には、土地の有効活用に関する施策は書かれていませんが、こちらは書かないのか書けないのか確認したいです。

《建設部主幹》

空き家や空き地は各ゾーンに点在して発生するため、資料2の6ページ「4)市街地において配慮すべき土地利用」に「空き家や低・未利用地については、有効活用を促進し、市街地環境の維持・改善を図ります」と記載しています。これらの具体策については「空き家・空き地バンク制度」が有効に働いていない現状もあり、改善が必要であると思います。

《A委員》

10年前の現行計画に書かれていましたが上手くいっていないのが現状であり、それがそのまま第2次都市マスにも書かれるように感じたため、現時点で土地利用に対して良い案が浮かばないと読めてしまいます。

《委員長》

良い案が浮かばないとはどういうことですか。

《A委員》

空き地を有効活用するかという施策を作ったが空回りしていると説明がありましたが、そのような実情が第2次都市マスの方からも読み取れるため、寂しいと感じ、本当に知恵が出ないのかと思いました。

《委員長》

何か良い知恵はありますか。

《建設部主幹》

国の方でも空き家と空き地をどのように活用するか施策を出していただいて

います。例えば空き地を使用したい人が所有者と協定を結び、その空き地をイベントや子供たちの遊び場として有効活用するといったような協定も国から示されているため、そのようなものも今後活用する必要があると考えています。しかし、今ここで協定を活用するというところまでは踏み込めておらず、活用を視野に入れて進めていきたいと考えています。

《委員長》

第3回策定委員会や今回の時点では今説明いただいた施策もありますし、立地適正化計画も新しい制度として盛り込まれているため、そのような制度は現行計画時と比較すると進める制度だと思います。しかし、そのような制度を取り入れますが、立地適正化計画を立案するという話は書かないのですか。

《C委員》

都市計画の小樽市のまちづくりのあるべき姿を描くのが策定委員会の基本的な取り組みでとなります。都市計画の目的を作りますが、実際に目的を達成するための手段はその場面により変わりますし、ある時にその手段が有効では無かった場合は目的を達成するために色々な知恵を出していかなければなりません。その手段にはKPIも設定し、PDCAという考え方であることが自然です。

10年前と今回が変わっていないとした時、確かに上手くいってはいませんが、前回から変わらず重要なまちづくりの姿ならば今回も書き込むべきであり、10年経過する間に我々が目指すまちづくりの将来像が変わっている場合は今回変更しなければいけません。というものを策定委員会で作っているというのが私の認識です。

10年前に書かれたことが達成できていないとして、目的自体が間違っている、描く姿が現実を直視されていない、あるいは現在我々が考えているまちづくりの課題の重要性という観点から優先順位が変わっている場合は、そちらを修正した方が良いと思います。前回から変わらず重要なテーマとするならば、書き変えない方が良いと思います。

都市マスを実現するための個別の計画や事業が紐づいていく将来像を描くのが都市マスの考え方が私の認識です。

《B委員》

都市マスとは基本的な計画であり、具体的な方法の計画はその下に色々出て

来ますが、都市マスはその上位計画です。都市マスと同様の上位計画は他にも有り、例えば観光政策でもあります。それらの上位計画にはやるのかやらないのかを書くだけで、具体的な方策については個別の検討会で揉んでいくという考え方をすれば分かりやすいと思いました。

《委員長》

しかしながら現行計画と同じ表現ではいけなくて、新たな取り組みや政策を示唆できる表現にしないと批判的な意見は当然出てくると思います。細かくこのような政策をするというようなことを書き込むところでは無いですが、抽象的な表現を付け加えていかなければいけないと思います。

《A委員》

利活用が進んでいない土地の利用をどうするかというテーマの、優先度が高いか低いかについて、都市計画の立場から小樽市を含めて他の方の意見が聞きたいです。

《C委員》

第2回策定委員会にて人口減少を受け入れるかという非常に大きなテーマについて、委員会では人口予測通り受け入れるのではなく、挑戦するという方向性となりましたが、それは結果的に人口減少に対するまちづくり上の対策の優先順位を非常に強く上げたということであると思います。土地利用のところについても、結論として非常に重要なテーマであるとなれば、そのような表現になり、その下の具体的な個別計画がより重要であるというメッセージを示すこととなります。

《委員長》

資料2の6ページ「4）市街地において配慮すべき土地利用」は、現行計画で他のところに書かれていたものを総括的にまとめたということは、この部分が非常に重要であると思います。

《A委員》

利活用が進んでいない土地の利用をどうするかについては、第2次都市マスの中で取り上げる優先度が低いと理解し、仕方がないと思っています。

《委員長》

そちらについては6ページ「4) 市街地において配慮すべき土地利用」に、しっかりと書かれていると思います。

《A委員》

文章上現行計画から前進している形跡が無いので、寂しいと思いました。

《C委員》

民間企業の感覚でいくと経営方針のようなものであり、数値目標などをしっかりと出そうという考え方ですね。

《D委員》

資料2の5ページ「④観光・レクリエーション交流ゾーン」について、現行計画では「第3号ふ頭及び周辺地区」という言葉はありませんでしたが、第2次都市マスで「第3号ふ頭及び周辺地区」が初めて出てきました。それには将来に向けた大きな理由があるということですか、また周辺地区とはどこまでの範囲を考えていますか。

《建設部主幹》

「第3号ふ頭」については、土地利用方針図の新しい方に表示しており、そちらに水色の部分があると思いますが、そちらが周辺地区を含めた範囲であり、イベントにも使用されている多目的利用の広場であるマリン広場も含まれています。

「第3号ふ頭」は現在、クルーズ船を接岸させるための改良工事を直轄工事として開発局に実施していただいております。接岸のみではなく、ふ頭内の整備についても今後行っていく計画であるため、第2次都市マスでは位置付けました。

《A委員》

資料2の2～6ページまでのゾーン分けしているところについて、20年後までの覚悟があるかという立場からいうと、ほとんどが現在のことを書いてるように見えます。3・4年後に大きく変わることもあまり書かれてなく、「新幹線」と「第3号ふ頭」は現在の市長も手を挙げて入るため、書かれるのは分

かります。しかし、2人前の市長は「天狗山の再開発を中央バスと行う」と言われていましたが、そのことは第2次都市マスには書かれていないため、20年間は行なわないという意思が入っていると感じて読んでいてメリハリが無く、特に人が住まわれているところについては現在のことのみ書いているように読めてしまいます。そのため、そのような意思が入っているのか確認したいです。

説明の中で町の名前がいくつか記載されているところについて、記載のある町は分かりやすいですが、手宮などの記載されていない町もあります。それを市民の方が読んだ時どう思われるか気になったため、どのような作りなのか聞きたいです。

《委員長》

住商複合ゾーンにおいては、手宮が現行計画には記載されていますが、第2次都市マスでは削除されています。こちらの意味を教えてください。

《建設部主幹》

2ページの「①低層住宅ゾーン」を例にすると、「幸、望洋台、桂岡」は現行計画から変わっていないため、第2次都市マスにそのまま書いており、「桜、赤岩、オタモイ、最上」は各ゾーンの面積が広い順に並べています。箇所数は現行計画が3箇所と少数であるため、ゾーンの配置の場所がより分かるように記載する箇所数を増やしています。

土地利用方針図を見ると分かりますが、これらの他にも該当する町はありますが、全てを書くとすると相当な数になるため、面積が広い順に記載しています。

《委員長》

資料3の目次を見ると分かりますが、第4章が「地域別まちづくりの方針」となっており、手宮も含めた9地域でそれぞれどうするのか書かれるため、資料2で手宮が書かれていないから目を向けられていないという訳ではありません。

《A委員》

資料2の2～6ページまでのゾーン分けしているところは、何年後のことが書かれているのか回答が聞きたいです。10年後や20年後とは読めず、現時

点のことにしか読めません。計画としての意思が入っていないように見えます。

例えば10年後も桜町は低層住宅ゾーンに位置付けるという意味が入っているならば良いですが。

《委員長》

意思は入っています。都市計画は簡単に変えることはできないのと、現在住まわれている方に突然住まいを移してとは言えないため、現行計画から大規模な変更は難しいと思われそうですがいかがですか。

《建設部主幹》

長いスパンの計画であり、都市マスは基本方針を示す計画のため、その下にぶら下がる実行計画の中でより具体的に事業を進めていきます。先程出ました空き家や空き地の問題もそうですが、今後都市マスで示した考え方に基づいたまちづくりを進めていきます。そのため、都市マスは長いスパンをかけて実行していく計画であることをご理解願います。

《委員長》

現行計画のまま書いているのみで、変えていく意思が見えないという意見も分かります。

《A委員》

最終的な計画書の最初に恐らく計画期間が10年後か20年後かと書かれると思いますが、ページによっては20年後ではなく10年後や5年後、または現在かもしれません。そのため、見られる際にそれらの誤解が起きないように書いてあげれば良いと思います。

《D委員》

長いスパンの中で時代が変化して、どこかの段階で都市マスを修正しなければならないため、A委員が発言された誤解の起きない書き方をする必要があるのでと思います。

《C委員》

小樽市としては土地の利用や建物の高さなどの私権を制限しているため、計

画を簡単には変えられません。しかし、どうするべきかについて議論することは健全であるため、タブーにはしてはいけないと思いますし、ただ追認するだけでは委員会の意味が無いと思います。本質的な議論は活発な意見をいただけた方が良くと思います。

資料2の3ページ「③一般住宅ゾーン」で『「4）市街地において配慮すべき土地利用」へ』と出したところが2箇所、4ページでも3箇所あり、それらはそれぞれの土地利用計画の中にある問題意識について、6ページ「4）市街地において配慮すべき土地利用」という1つ上のカテゴリーに出すことで1つ格上げさせて問題意識の強さを表現したということであると読み取りました。

土地利用が有効に活用されていないという問題意識は、6ページ「4）市街地において配慮すべき土地利用」の書き振りを持って表現したいし、できれば読み取っていただきたいという要素が恐らくあると思っています。

《委員長》

都市マスの中身というよりも、パブリックコメントの時に市民へ説明する時や、完成後にこの計画をどう使用するかという時に、この計画にはどういう意味があるのかを市民の皆様に伝わるような方法を考えることが重要であると思います。計画を途中で変えることや、あくまでも現時点の考え方であるところもあると思います。しかしこれらの中でも将来を見据えた部分も取り入れて、一体この都市マスとはどのような意味があるのか、今後の地域ごとの議論を分かりやすく市民の皆様に伝えて意見を吸い上げる、完成したものを伝えていただくことは重要であると思います。今後はそのような形で展開していただきたいと思っています。

《E委員》

土地利用方針図について、新と旧で縮尺が違うため、非常に分かりづらいのと、土地利用方針図が現状図みたいな書き方になっています。

全体図を出すより第2次都市マスに合わせて、こちらはこのように変わっていく、というように一体で作成した方が良くと思います。文章より図を見た方が分かりやすいため、そのような方針にいただいた方が分かりやすいと思います。

資料2の6ページ「4）市街地において配慮すべき土地利用」に「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺地区は本市の新たな玄関口にふさわしい土地利用に

向けた規制・誘導方策を検討します」とありますが、土地利用方針図の新しい方は何も変わっていないため、現状どおりなのかという話になります。文章で書かれるのであれば土地利用方針図も変わってこなければならぬと思います。その説明もないし、これだと文章と図が合っていないため、こうするので決まりということでは無いのでいいですが、このような文章を謳うのであれば、図も変えないとおかしいです。

図を見て第3号ふ頭や桜町、銭函で変わっているところがあるのは分かりましたが、それらについて説明無く資料を渡されてもよく分からないし、資料とあわせようがないので、その辺が親切ではないと思いました。

《委員長》

本日は文章のみの説明でしたが、次回以降はこの説明の中に新しい図が入ってきます。

新幹線駅周辺の土地利用方針図というのは、住工共生ゾーンと沿道サービスゾーンの配置は変えないということでもいいですか。

《建設部主幹》

はい。

《委員長》

図の中に新幹線駅は入りますか。

《建設部主幹》

はい。

《E委員》

住工共生ゾーンはいいのですが、道道を挟んだ反対側にある一般住宅ゾーンの部分は変わってくると思います。

《建設部次長》

図では分かりづらいですが用途地域というものがあり、その中にはどのようなものを建てて良いか決まっています。新幹線について別途作られた計画の中では、現状の土地の用途地域の中で吸収できるとなっており、ゾーンを変えな

ければ計画に合わせられないという箇所は無いため、ゾーンの変更はありません。しかし、新幹線駅周辺をどのようにしていくかは別途考えています。

《委員長》

奥沢から上がってくる道道の札幌側のみで新幹線駅が全て入るため、反対側の一般住宅ゾーンは現在のところは変えないということですね。

《建設部次長》

現在の用途地域の規制の中で色々なものを活用していく形になります。

新幹線の計画では、大規模な商業施設を誘導しないとなっているため、商業化していくことも無く、小規模な商業施設であれば、このままで進められます。そのようなものも精査した中でこのような計画としています。

《F委員》

話は変わりますが、先月の5月28日に川崎市で発生した事件について、小樽市に当てはめて考えると、防犯や防災などの項目が無いです。小樽市は治安が良いかもしれませんが、現行計画から約20年も経過しており、当時より防災や防犯の都市という考え方を項目の中に入れてもらいたいと思います。

非常用の発電機については、小樽市本庁は入っていないと聞いています。

《建設部主幹》

資料2の28ページ「3）防災拠点機能の強化」に「災害時の拠点となる応急対策施設の機能の充実」とあり、こちらに非常用電源の整備を図ることが含まれています。

《F委員》

ライフラインとして非常用電源や発電機を入れた方が良いでしょう。

《委員長》

防災については、地域防災計画や地区防災計画といった防災専門の計画があり、都市マスはまちづくりの計画のため、ライフラインに非常用電源という話は書き込めない事情があると思います。その辺について昨年9月の地震といったことを受けて、資料2の28、29ページにもう少し書き込む要素はありま

すか。

《建設部主幹》

防災に関しては地域防災計画という計画があり、そちらで避難所や災害時の体制、関係機関との連携に関することを定めているため、具体的なことはそちらの方で位置付けていく形になると思います。

《委員長》

そうすると、追加することは無いということですね。

《D委員》

災害時における対応の中で電柱の地下埋設化というのを見た気がしますがどこかに記載されていますか。

《建設部主幹》

資料2の12ページ「4）歩行者交通環境の充実」に「主要幹線道路の歩道の無電柱化などを促進し」と記載しています。

《A委員》

3つ質問します。

1つ目は資料2の10ページ「②都市の機能を強化する路線等の整備」に「道道小樽環状線は整備を推進し」とありますが、整備する範囲を教えてくださいたいです。

2つ目は同じ項目の「長期未整備の都市計画道路については」については、数年前に話題になりましたが、現在から何十年前に計画されたどこにある道路か教えてくださいたいです。その上で文章について議論したいです。

3つ目は11ページ「3）公共交通の充実」について、2ヶ月程前に公共交通の計画のパブリックコメントを求めていましたが、そちらの計画書と第2次都市マスの文言との関係性や上位関係を教えてくださいたいです。

《都市計画課長》

環状線については、最上の昔にバスターミナルがあったところにある交番付近から山側で塩谷方面に現在トンネル工事を行なう予定があり、整備する範囲

とはとりあえずそちらの部分になります。

《A委員》

まだ作らなければいけないところはあるということですか。

《都市計画課長》

あります。現時点では平成でいうと35年度までの予定で工事を進めています。

都市計画道路について、小樽市で一番決定が古いところは昭和10年に定めたものです。未整備または一部未整備となっている路線は現在39路線あります。延長でいうと全体149kmの内正確ではないですが69km程あり、今後見直す形になります。また、それらの中には現道が無いところもあり、そのようなところも見直します。

《A委員》

都市計画道路の予定されている道路周辺で建てる建物に制限をかけているという話が以前ありましたが、昭和10年に計画決定したものを50年以上経過して今さら計画見直しようというのは少し酷いと思いました。

《都市計画課長》

我々としては積極的に。

《委員長》

これは仕方がないです。実際そうであるため、仕方がないのではないですか。

《A委員》

見直しされていなくて、生きているということですよ。

《都市計画課長》

計画は生きています。

《A委員》

それは見直ししたとはいえない、生かしているということになります。

《都市計画課長》

そちらを今回見直して、やめるかどうか考えていきます。それにより沿線土地利用に影響を与えて、土地利用が進まないということもありえるため、本格的な見直しを来年度からと考えています。

《A委員》

それにより影響は出ないですか。

《委員長》

私の経験上の話ですが、全国各地で都市計画道路の見直しされていますが、廃止してもあまり大きな問題にはなっていません。現道で計画予定があったところは出て行かなくて良くなったと皆様安心されていますし、現道が無いところは都市計画制限により家が建てられないという問題を気にされている方はいないこともあり、行政は廃止する時に訴訟になるのではないかと心配されていましたが、そのような事例はほとんど出ていません。

《A委員》

人口減少が見えている中で市内に新しい立派な道路を作る必要性を感じていません。

《都市計画課長》

その辺も含めて検討します。

《A委員》

どこかで思い切ってゼロにリセットしても良いのではないかという感覚です。

《都市計画課長》

ゼロにリセットすることは難しいですが、全体を見通して検討します。

《A委員》

今後10年20年先を見た時に必ず作るという意志を持った道路は新幹線に関係するところは分かりますが、普通の市街に絶対なければいけないと思う道

路が無く、そのような問題を小樽市が抱える方が、負担が大きいと思います。

《委員長》

見直しで不要と判断されたものは都市計画道路から外すため、残っていると
ころは作るという意味合いですか。

《都市計画課長》

将来交通量の推計や事業の実現性、整備するのに莫大な金額が必要になる路
線もあり、小樽市も財政が厳しい部分も総合的に勘案して見直しを今後進めて
いきたいと考えています。

《委員長》

地域公共交通網計画との関係性を教えてください。

《建設部次長》

地域公共交通網計画は総合計画を上位計画としており、都市マスを「調整す
る、即す、関連性を持たせる」計画の1つとしています。

地域公共交通網計画を立てる時に上位計画としているのが総合計画であり、
都市マスにも即しながら作っていくこととなります。都市マスが上位計画なの
か関連計画なのかは失念しておりますが、地域公共交通網計画の中に都市計画
マスタープランという言葉は書いており、調整はしています。

《委員長》

資料2の11ページ「②都市内交通環境の充実」の「公共交通網の構築を進
めます」とは、小樽市地域公共交通網形成計画の通りに進めるという意味です
か。

《建設部次長》

はい。こちらは小樽市地域公共交通網形成計画と整合性が図られています。

《A委員》

本日の資料で小樽市地域公共交通網形成計画に関する文言は、資料2の1
1ページ「①広域交通体系の確立」の「広域路線バスと鉄道との連携を促進し」

くらいしか書けないと思います。中央バスやタクシーをどのように維持するかという問題に取り組む小樽市地域公共交通活性化協議会に関するところが、第2次都市マスにほとんど書かれていませんが、そういう関係でよろしいですか。

《委員長》

そうですね。小樽市地域公共交通網形成計画は専門の部署がまちづくりであり、全て書くと大変です。交通については小樽市地域公共交通活性化協議会と整合を図っているということを11ページ「①広域交通体系の確立」で宣言しているということですね。

《建設部次長》

はい。整合は図られています。

《G委員》

資料2の3ページ「③一般住宅ゾーン」に「住宅や店舗などの生活利便施設が適度に混在し、身近でサービスが受けられる」とありますが、「身近」という言葉を「近隣」から変更した理由は何ですか。

《建設部主幹》

理由を整理して次回の策定委員会で回答します。

《C委員》

あくまで憶測で事務局がそうかは分かりませんが、「近隣」という言葉を都市計画に関わる人は無意識に小学校区と考える習性があります。学校区を色々変えているため、そちらに拘らず実質的に歩いていける距離でサービスを受けられるということを目指す気持ちで「身近」に変更したのではないかと解釈しています。

あと、先程出たゼロリセットに関しての個人的な意見として、都市計画に関わる人の習性について理解を深めるコミュニケーションのための発言になります。都市計画決定というものに対する重みが、議会での決定を踏まえていき、皆が自由に自分の財産権などの私権を制限するため、市民感覚より強く責任を感じて仕事をしていただいております。一度都市計画決定を決定する以上そう簡単には変えたくないということが一般的にあるものです。そのため、80年も変

えていないものを今さらという意見は妥当であると思いますが、変えるということに腰が引けて止まってしまうことは一般的にあると思います。しかし、議論をしてはいけないということではなく、そのような傾向があるという前提で議論していただき、策定委員会で都市計画決定に関わることを新たに議論する場合は、覚悟を持って議論していかなければいけないと思います。

《A委員》

資料2の19ページ「②良質な公営住宅の供給」で公営住宅について出てきていますが、こちらがどのくらい大事な施策かわからないです。利用者が多ければ大事であると思いますが、10%20%の話か1%2%の話なのか分からないため、市民の何%が公営住宅に住んでいるか教えてください。

《委員長》

1%2%の話ではないと思いますが、位置付けという意味でいかがですか。

《建設部次長》

数値は今分らないです。上手く表現できませんが、持ち家を持ってない方や民間のアパートに入りづらい方の住環境をきちんと整えるという目的の中で公営住宅を作っているため、数の多さよりもそのような方の生活を保障するために非常に重要な施策となっているという位置付けです。

《委員長》

高齢化社会になっていくと、独居老人の方にとっては今まで持ち家で暮らしていたとしても、公営住宅の方がベターな選択という人が増えていきます。それにより公営住宅のニーズはどの街でも高まっており、色々な街で都心の空洞化と結びつけた施策をとろうとしているため、公営住宅は量の議論ではなくて質の議論として今まで以上に高まっているといえます。

《A委員》

そのように思っていたが、資料2の19ページ「②良質な公営住宅の供給」は「全ての人が住みやすい」という表現になっているため、高齢者を意識して市街地の中心に高齢者用住宅を建てるというニュアンスが出ないかなと思います。

《C委員》

小樽住宅行政審議会の議論では高齢化の対応というものは非常に重要という認識はありますが、一方で母子家庭、父子家庭といった家庭や低所得世帯が沢山います。全ての人にとりという考え方はユニバーサルその他、社会的包摂つまりはインクルージョンというどんな人にも生活の権利を保障するという考え方に基づくため、その中に個別の序列をつけることは難しいというのが見解です。つまり、特段高齢者のみを優先的に考えていくということは現在小樽住宅行政審議会の考え方には出てきていないというのが私の認識です。

新しく建て直した若竹住宅3号棟の辺りは構造上の段差が無いということ配慮しており、民間の借り上げも仕組み上どうしても構造上の変更ができないため、そちらは子育て世帯を優先するという形できめ細かくしていこうという考え方です。

《A委員》

資料2の23ページ「4) その他の都市施設」に「公設市場や火葬場」とありますが、墓地はどうするのか聞きたいです。

《委員長》

色々な位置付けの墓地がありますがどうでしょうか。

《A委員》

10年20年後に面倒が見られて無い墓が沢山ある状態か、墓の土地が無くて皆困っている状態なのか分かりません。

《建設部次長》

墓地は色々な種類の問題があり、議論しなければいけないと思いますが、都市マスは都市計画決定に関わるものの計画です。墓地は都市計画決定と別の世界のものであるため、都市マスには書けないという状態です。

意見の通り、墓地は現在の社会情勢の中では問題があると認識しています。

《A委員》

管轄は戸籍住民課で都市計画外であるということですか。

《建設部次長》

都市計画外です。

《H委員》

資料2の2ページ「(2)土地利用の方針」について、現在外国人の方が活発に土地の売買をしていますが、その後空き家や空き地が放置されているため、街として儲かりません。さらに資料の文言にある「住民」は日本人限定のような位置付けで「住民」とされていますが、外国人の半住民のような方をどのように扱っているのかと、外国人の中で観光客を超えた方について10年後のまちづくりを考えた時に、どのように位置付けるか考えていますか。

《委員長》

指定いただいた半定住されている外国人籍の方がいるということが、どこかに書かれていますか。

《建設部主幹》

手元に資料はありませんが、小樽市で把握はしています。

《H委員》

固定資産税が納められなくなった外国人に対して差し押さえができるため問題ないと言いますが、海外の裁判所にて日本人の法律では、判というものを押さないと競売にかけられないし、亡くなって相続になると、いずれゴーストタウンになると思います。そこまで考えながら外国人に対しての売買を行政が考えないと、最初は外資が入るため良いですが、その後街が壊れると思います。

その扱いをどうするのか。観光でも無いですし、現在行政で扱われていません。

《建設部次長》

小樽市でそちらについて規制はしていませんが、所有権の権利を国籍によって規制が可能かどうかはあると思っており、他の部署にも確認して次回に回答させていただきます。都市計画の中ではそれらについては書き込めないと思いますが、空き地が発生した時の問題としては考えていくべき問題であると思

います。

《 I 委員 》

5月25日に小樽100年プロジェクトセミナーに出席しまして、その中で「都市は一瞬では変わらないが、何年間のスパンでは大きく変わる。そのためには備えが必要」と言っており、都市マスでも何年かのスパンで多く変わるための備えが必要だと考えるのであれば、10年後の小樽はどう描くのかを考える場所なのかと勝手に思いました。それで資料3の12ページ「エリア間ネットワーク概念図」を見ると、上から2番目に茶色の観光・歴史交流エリアとあり、ここが100年プロジェクトのセミナーが開催されたところだと思えます。このエリアで「伝統的な建造物群で価値の高いものに伝建制度を使えるような地域を目指す」という文言を明確に入れると、小樽に来た多くの観光客が歴史的建造物を味わうことができると良いなと思えます。

2、3日前の新聞で炭鉄港ストーリーというのが文化庁で日本遺産に認定されていましたが、都市マスでも観光客が来た時にこのような歴史があるのかと味わえるような作りにできないかと思いました。

私の中では小樽といえば祝津の水族館と天狗山であると思っておりますが、天狗山の少し先に新幹線ができるとなると、新幹線の付近の開発はどのようになるのか、都市マスの中で多くの意見を聞きながら新駅周辺のランドデザインを集めて、天狗山も含めて観光スポットとなるようにどのような仕掛けを作るとか。サイクリングロードを作り観光客が街に下りられるように都市マスで規制できるような区域とするとか。後は朝里川温泉地区の小樽ジャンクションが両方から下りられるようになるため、その付近の開発がどのようにするとか。今発言した内容の1つ1つに、生活者が潤い外から投資する人を呼び込める材料となることにより、小樽市の10年後に来る人口減少に対する意気込みが見られる都市マスにできないのかなと思えます。文言の作りや書き方は分かりませんが、この地区はこのような夢がある地区にしたいということを踏まえて議論する方が楽しく、楽しいと人が集まり人口も増加すると思えます。祝津のエリアの他色内のエリアでの炭鉄港という歴史的なストーリーを描いて建造物を守るという物事の考え方と、天狗山や新駅周辺の商業開発、小樽ジャンクションといったものを小樽はどのように都市マスに入れて開発していくのかと。

私が言いたいのは高齢者向けの住宅のことに一切触れていないですが、外から人が来て潤っていれば生きる術は見つかると思っており、対症療法として人

口減少で大変だからどうするという話より、もう少し小樽という恵まれた街を維持、開発していく都市マスができないのかなと思います。

《委員長》

資料3の目次でいうと、第4章の「地域別まちづくりの方針」にて今の話を中心に9地域ごとに色々な議論が展開されていくべきであると思いますが、今後4章の進め方はどのように考えていますか。

《建設部主幹》

第4章の「地域別まちづくりの方針」については、5月18日に行われた地域別懇談会で各地域の住民の方を対象に懇談会を開催しています。その中でいただいたまちづくりに対する意見や地域で宝物としたいもの、それを今後どのように引き継いでいくのかを中心に議論していただいています。先程具体的に出ていた新駅と天狗山周辺をどのように結びつけるかについても、住民の方から意見を伺っているため、それらを含めて市民の意向という形で地域別構想の中に位置付けていきたいと考えています。

《委員長》

気になったところは地域別懇談会の参加者の構成はほとんどの方が高齢で、若者が参加していないと聞いており、高齢であることがいけないということではないですが、色々な年代の方が入って議論を展開していかないと将来のまちづくりに対して色々なアイデアが出づらくなると思います。そのため、文章を作る上では若者も入れる方法をとらないと、本日議論している将来のまちづくりを作る最後の段階で上手くいかないかもしれないと思いますがいかがですか。

《建設部主幹》

昨年5月に実施した市民アンケートでも地域の宝物や大事にしていきたいものを聞いており、その中には若者からの回答もあります。そのようなものも含めて今後検討していきたいと考えています。

《委員長》

具体的にはいつ頃までに4章を完成させる予定ですか。

《建設部主幹》

次回の策定委員会までには示したいと考えています。

《委員長》

次回の開催はいつ頃ですか。

《建設部主幹》

次回の開催は8月末を予定しています。

《委員長》

どのような議論をしたか書かれた資料は出てきますよね。

《建設部主幹》

はい。

《I 委員》

先程は難しいのを承知の上で発言しました。伝え方については若い人集まってくださいと言っても集まらないため、大学などの施設に出向いて仕掛けを作ったりするなど積極的なことをしていかないとなかなか上手くいかないというのが1つと、調査研究は一般の人は時間もお金も無いためできませんが、大学の先生であれば調査研究をきちんとした上でアナウンスして、それを土台にどのような街になれば良いのか考えてもらう仕掛けを作っていくと、色々な意見が出ると勝手に思っています。それが無く法律の解釈だけで進めても本当の意味でまちが良くなるのか疑問でした。

《委員長》

これ総合計画を作る時には大学の方に調査を委託されていますよね。

《建設部次長》

委託は人口の関係のみです。

《D委員》

新駅周辺の開発をどうするかというプロジェクトが小樽で立ち上がっていますが、それとの関連性がとても大きく、その辺りを総合的に判断しながら都市マスはどうするかという話になると思います。非常に規制をさせてしまう可能性があると思いますが、その辺りはどうですか。

《建設部次長》

新幹線や天狗山については重要な議論であり、新幹線は数年前に2、3年議論してから始めていました。都市マスとの関連の中では1つの問題を深掘りしていくという計画になっていますが、都市マスは深掘りをしないで大きな方針をつけていくというところがあります。問題の深度に違いはありますが、広く意見を集めながら作っていきたいですが、深め方は工夫が必要と考えています。新幹線は別の計画で事業化に向けて議論して進めており、都市マスでは本日の資料のような書きぶりで進めていく形になると思いますが、その辺りの調整は必要になると思います。

《C委員》

未来創造高校とまちづくりワークショップを4回程行なって、そういう世代に夢のあるまちづくりを考えてほしいと思っています。こちらが都市マスの中にどのように関わるのかは違う次元の話かもしれないですが、せっかく市内に大学があるため、専門性はありますが範囲の中で色々やっていきたいと思っています。

先程外国人の話があり、どうしても不動産取引は課題になるかもしれないですが、例えば群馬県や静岡県は外国人居住者が相当多い地域の場合、実質的な担い手とイメージして議論されていると思います。商科大学の生徒は約7割が市外から通学していますが、4年間は小樽市に関わっていきますし、都市マスには出てこないですが最近の関係人口というものを毎年500人純増させているという意味では、意味のある施設となっているため、生徒達も広い意味でまちづくりの担い手という考え方はあっていいと思います。

都市マスが街の将来像を描くものであり、その将来像を描く際に先程話のあった夢のある思いを少し具現化した形で盛り込むことができれば、若者達の関与というものも引き出すことが必要であるという認識が広まっていくと考えています。

《委員長》

アンケートでは老若男女の方から広く拾い上げていますが、地域別懇談会がほとんど高齢者だけで作られています。1つの方法ですがC委員の発言にあるようなことを8月は過ぎるかもしれませんが、何らかの方法で外国人を含む市内の方から色々な意見を取り入れることは重要であるため、検討いただきたいです。あと、地域別懇談会など地域で色々行う時に策定委員の皆様で時間がある方はオブザーバーとして参加していただくと、懇談会の結果を策定委員会で聞いているより伝わると思います。今後策定までに地域別懇談会は実施されますか。

《建設部次長》

現時点ではやらない予定です。しかし本日の意見を聞いてどのようにするか悩んでいます。

《委員長》

後日でも結構ですが、策定委員としては人口の受け取り方にしても老若男女の方から意見をもらえるような仕掛けをもう1つ追加していただきたいという意見です。

《D委員》

新幹線が来ますが、はたして観光客の呼び水となるのかという疑問を持っており、小樽に新幹線が止まる必然性はあるのでしょうか。例えば新駅周辺で新しい産業ゾーンをどのように捻出するか、今後都市計画や用途地域を変えていく訳ですから長期ビジョンに立って考えていく必要があります。どのような産業が増加するか分らないです。現在の最先端技術の産業を持ってくると、周辺の大学と連携もとれるし、住居も増加して商業施設もできて新幹線から降りなければならないという人も現れます。それらを含めた新しい産業を創出するというビジョンを考えると面白いと思います。新駅周辺の用途地域を含めて全体の検討をされていると思いますので、長期ビジョンに立った用途変更含めたことが可能ではないかという気がします。小樽市が現在から10年後に人口が8万、9万とか言っていますが、長期ビジョンができて産業が誘致できるようになれば、人口を維持していけると思います。

《I 委員》

D委員の意見に賛成であり、恐らく新駅周辺をどのようにするか何があったらいいかを、色々な角度から情報収集すればいいと思います。新駅周辺は国道393号で倶知安に抜けたり、赤岩に行ったりととても交通の便も悪くないところであるため、面白いことになるかもしれません。

《D委員》

今から手をかけられる余地があるため、チャンスであると思います。

《委員長》

今の新駅の話も含めて、地域別構想に夢のあるようなことを追加できるような方法を事務局で検討していただきたいと思います。

《I 委員》

新駅周辺の開発のプロジェクトが立ち上がったたり、商工会議所との連携が強まったりと聞いていますが、どのような議論がされてどうなっているのかはあまり知らないため、そこに参加されている役所の人と都市マス担当者で情報共有をして、都市マスの方へ情報が入るといいう仕組みを作らなければいけないと思います。

《建設部次長》

新幹線や地域公共交通などの各種計画を立てる時には、今の意見のような調整がされており、情報共有して反映しているという形になっています。新幹線については先進の工場などが新幹線の計画に載っていますが、新駅周辺は工業地域で工場が張り付いているため、持っていくとしても現在の工場が移転されるのを待たなければ持ってこられません。待つという時間軸を持たなければならず、都市マスにはその辺りを明確に書くことはできない事情も考えて、このような表現にしています。

事務局ではそういった計画をきちんと押さえながら第2次都市マスに記載しています。

地域別構想について、別なところでワークショップが持てるか、もしかしたら持たなくて別の情報を吸収しながらになるかもしれないですが、その辺りを

含めて検討させていただきます。

《委員長》

他に無ければ議事を終了し、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。

次回の会議開催は、8月下旬を予定しており、本日いただいたご意見を整理し、次に向かっ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。

本日はありがとうございました。

2時間19分（終了）