

第 195 回小樽市都市計画審議会 会議録

[開催日時] 令和5年2月1日(水) 午前10時00分～午前11時30分

[開催場所] 小樽市消防庁舎 6階 講堂

[会議次第]

1 開 会

2 挨拶

3 議 題

(1) 協議事項

議案1 小樽都市計画道路の変更(北海道決定)

(2) 報告事項

議案2 小樽市立地適正化計画 基本方針骨子(案)について
(パブリックコメント結果報告等)

(3) その他

4 閉 会

[出席委員] (名簿順)

たかの しんえい 高野 伸栄会長、おおつ しょう 大津 晶 会長職務代理者、きたじま よしはる 北島 吉治委員、しょうだ とおる 正田 亨委員、

ひらまつ まさと 平松 正人委員、おぬき はじめ 小貫 元委員、ささき つかさ 佐々木 秩委員、すがい のぶゆき 須貝 修行委員、まえだ きよたか 前田 清貴委員、

かみかわ ともこ 上川 智子委員、さいとう ともこ 齋藤 智子委員、ささき きよたか 佐々木 清貴委員、まえだ まさお 前田 正夫委員

以上 13名

[欠席委員]

ちば みゆき 千葉 美幸委員、わだ ちあき 和田 千昭委員

以上 2名

[説明のための出席者]

《建設部》松浦部長、山岸次長、内藤次長、三浦主幹、佐藤主幹

《新幹線・まちづくり推進室》岩本主査

《都市計画課(事務局)》伊藤課長、高杉主査、高橋主査、松原主査、門司

目次

次第1 開会.....	1
次第2 挨拶.....	2
次第3 議題.....	2
(1) 協議事項.....	2
議案1 小樽都市計画道路の変更（北海道決定）【資料No1-1、資料No1-2】	2
～ 質疑 ～.....	10
(2) 報告事項.....	14
議案2 小樽市立地適正化計画基本方針骨子(案)【資料No2-1、資料No2-2】	14
～ 質疑 ～.....	21
(3) その他.....	24
次第4 閉会.....	26

次第1 開会

《事務局》

皆さん、おはようございます。

定刻よりも若干早いですが、皆様お揃いとなりましたので、ただ今から「第195回小樽市都市計画審議会」を開催いたします。

本日は、時節柄大変お忙しい中、御出席を賜りまして、誠にありがとうございます。

また、委員の皆様には、昨年本市都市計画審議会の運営に当たっては、大変お世話になりました。

本年も引き続きどうぞよろしくお願いいたします。

本日の司会を務めさせていただきます、建設部都市計画課長の伊藤でございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、ここからは新型コロナウイルス感染予防のため、座ったままで失礼いたします。

本日の審議会ですが、座席の距離を空けるなどの対策を取らせていただきましたが、大人数が長い時間会議室にとどまることは感染リスクが高まることを踏まえまして、12時00分頃までに終了できればと思いますので、委員皆様の御協力をお願いいたします。

続きまして、本日の出席状況ですが、千葉委員、和田委員が所用により欠席されているため、13名となっております。

小樽市都市計画審議会条例に規定されております会議の成立要件である「過半数」を越えていることをここに御報告いたします。

また、審議会の公開・非公開の件であります。本日の審議会は公開ということで進めさせていただきたいと思っております。

本日の議題ですが、

協議事項として、議案1 「小樽都市計画道路の変更（北海道決定）」、

報告事項として、議案2 「小樽市立地適正化計画基本方針骨子（案）について」を御審議いただきます。

ここで本日の資料を確認させていただきます。

まず、事前に配布させていただいております、本審議会の「次第」、小樽都市計画道路の変更に係る「資料No.1-1」、「No.1-2」、小樽市立地適正化計画 基本方針骨子（案）に係る「資料No.2-1」、「No.2-2」の5種類となっております。

そして、本日机上配布しております、「座席表」となっております。

過不足や乱丁などはございませんでしょうか。

資料の過不足等はないようですので、それでは、次第にしたがいまして、議題に入らせていただきます。

はじめに、高野会長から御挨拶を頂戴し、以降の議事の進行をお願いしたいと思います。

会長、どうぞよろしくお願いいたします。

次第2 挨拶

《会長》

皆様、おはようございます。

会長の高野でございます。

早いことで新年改まりまして2月に入りました、どうぞよろしくお願いたします。

それでは早速でございますが、第195回小樽市都市計画審議会の議事を次第にしたがって進めて参りたいと思います。

まず、傍聴希望者の確認でございます。

公開ということでございますが、傍聴希望者の人数について事務局より御報告をお願いいたします。

《事務局》

事務局から報告いたします。

本日の傍聴希望者はございませんでした、0名でございます。

《会長》

わかりました、本日は傍聴者なしということで、進めさせていただきます。

なお、報道機関の方々の写真撮影につきましては、これ以降御遠慮いただきたいということでございますので、どうぞよろしくお願いたします。

それでは、本日の議題は、協議事項が1件、報告事項が1件でございますが、最初は協議事項になります「小樽都市計画道路の変更（北海道決定）」ということですが、新しくできる新小樽（仮称）駅についての都市計画変更に関わる案件でございます。

それでは、事務局から御説明をお願いいたします。

次第3 議題

(1) 協議事項

議案1 小樽都市計画道路の変更（北海道決定）【資料No.1-1、資料No.1-2】

資料No.1-1 P P 1

《事務局》

議案1「小樽都市計画 道路の変更」について御説明させていただきます。

説明は、前方の画面を使って説明させていただきますが、前の画面が見えにくい場合は、画面の説明を印刷した、資料No.1-1をお配りしておりますので、こちらも併せて御覧いただければと思います。

また、そのほかの資料で、資料No.1-2を配布しておりますが、こちらは、都市計画変更手続きに使用する都市計画図書になりますので、参考にしていただければと思います。

それでは、早速、説明に入ります。

資料No.1-1 P P 2

資料No.1-1 2ページを御覧ください。

今回、協議事項として御審議いただくのは、都市計画道路の変更ということになりますが、変更の具体的な内容としては、北海道新幹線の新小樽（仮称）駅建設に伴い、新たな交通結節点となる駅前広場を、都市計画道路である若松線の一部として天神2丁目に設けるという変更になります。

国土交通省策定の都市計画運用指針では、「鉄道駅等交通結節点においては、複数の交通機関間の乗り継ぎが円滑に行えるよう、必要に応じ駅前広場等の交通広場を設けるものとし、周辺幹線街路と一体となって、交通を処理するものについては、道路の一部として都市計画に定めることが望ましいと。」とされています。

そのため、若松線という幹線街路の一部として、駅前広場を設置する都市計画の変更を行うものであります。

また、交通結節点とは、バスのほか、電車やタクシー、自動車などさまざまな交通手段の接続が行われる乗り換え拠点のことをいいます。

資料No.1-1 P P 3

次に3ページを御覧ください。

まず最初に、都市計画の体系について説明させていただきます。

都市計画は、大きく分けると「土地利用」・「都市施設」・「市街地開発事業」の3つに分けることができますが、これらは、都市計画法に基づき、北海道が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」、通称「区域マス」と、市町村が定める都市計画に関する基本方針であります「都市計画マスタープラン」、通称「都市マス」と言われているマスタープランに即して、必要な事項を定めることとなっております。

今回、議案にあります、道路については、「都市施設」の分類の中にあります。

資料No.1-1 P P 4

次に4ページを御覧ください。

こちらは、今回変更する道路の箇所図であります。

変更する都市計画道路の名称は、3・4・14号 若松線になります。

こちらの道路は、一般的な名称では、国道393号、道道 天神南小樽停車場線、市道若松線で構成されている道路で、そういった名称とは別に、都市計画上は、若松線という名称となっております。

こちらの道路は、信香町、臨港線と交差している所から始まり、奥沢3丁目を経て終点は、天神2丁目までの約3.8kmの道路になります。

今回設置する駅前広場は、図の下の方で赤く塗っている天神2丁目に位置しています。

駅前広場から、国道5号の奥沢十字街までは、約2.7kmになります。

資料No.1-1 P P 5

次に5ページを御覧ください。

こちらが、若松線の道路の経緯になります。

当初決定は、昭和47年となっておりますが、これは、昭和44年に施行された、現行

の都市計画法における最初の決定が、なされたのが昭和47年ということです。

古くは、旧 都市計画法において、昭和10年に最初の都市計画決定がなされました。最終決定は、平成15年に車線数が2車線ということで、決定したのが、最後になります。

資料No.1-1 P P 6

次に6ページを御覧ください。

都市計画に関する上位計画との整合について御説明いたします。

先ほども説明しましたが、都市施設の分類に入っている、都市計画道路など、個別の都市計画は、都市計画法に基づき北海道が定める「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」や、本市が定める「小樽市都市計画マスタープラン」などの上位計画に即したものでなければならないことになっております。

なお、ここからは、「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」は「区域マス」と、「小樽市都市計画マスタープラン」は「都市マス」と呼ばせていただきます。

個別の都市計画については、都市計画法第6条の2、第18条の2の規定により、【区域マス】や【都市マス】に定められている基本方針に即したものでなければならぬことになっておりますので、次に、こうした上位計画における位置付けと、今回変更する道路計画との整合を確認していきます。

資料No.1-1 P P 7

7ページを御覧ください。

「区域マス」では、都市施設に関する主要な都市計画の決定の方針において、①基本方針には、「高速交通ネットワークとして、他地域との広域的な連携をより高めるため、北海道新幹線の整備が進められていることから、北海道新幹線新小樽（仮称）駅と市街地や観光拠点等とのアクセス機能の充実に努める。」こととしております。

また、②主な施設の配置の方針には、「3・4・14号若松線（一般道道天神南小樽停車場線）に新たな交通結節点となる北海道新幹線新小樽（仮称）駅の駅前広場を配置する。」となっております。

今回の変更は、北海道新幹線の新小樽（仮称）駅建設に伴い、交通結節点の、機能確保の実現を目的とし、本案のとおり駅前広場を設けるものであり、区域マスの都市施設に関する方針と整合しています。

資料No.1-1 P P 8

次に8ページを御覧ください。

「都市マス」では、交通の方針において、括弧1、基本的な考え方には、交通ネットワークの確立を目指すということで、「北海道新幹線新小樽（仮称）駅設置に当たっては、中心市街地や観光拠点などとのアクセス機能の充実に努める。」こととしております。

また、括弧2、交通の整備方針には、公共交通の充実や公共交通体系の確立をすること、北海道新幹線は、北海道と本州との所要時間の短縮や交流の促進による経済

波及効果が見込まれるため、早期実現に向けた取組を進めるとともに、新小樽（仮称）駅の駅前広場の整備を促進する。」こととしております。

今回の変更は、北海道新幹線の新小樽（仮称）駅建設に伴い、交通結節点の、機能確保の実現を目的とし、本案のとおり駅前広場を設けるものであり、都市マスの都市施設に関する方針と整合しています。

資料No.1-1 P P 9

次に9ページを御覧ください。

こちらが、その付近の航空写真ですが、今回変更を行うのは、3・4・14号若松線と、高速道路である1・3・1号小樽山手通、北海道新幹線、そして勝納川で囲まれた、赤く塗りつぶしている所に駅前広場を設置するという都市計画変更になります。

黄色い矢印で示している方向で、現地の写真を撮ったものが、10ページの方になります。

資料No.1-1 P P 10

こちらが現地の写真になりますが、3・4・14号若松線に沿って、駅前広場を設置します。

奥沢水源地方向に向かって左側、勝納川側に駅前広場が設置されます。

付近の土地利用の状況としては、左側には、事業系の建物が点在しておりますが、道路沿線や、右側には住宅が立ち並んでいます。勝納川に沿って、山と山に囲まれた自然豊かな地域となっております。

資料No.1-1 P P 11

次に11ページを御覧ください。

レイアウト図になります。

今回、都市計画決定する範囲は、赤線で囲んでいる区域になります。

駅前広場周辺には、中長期駐車場を兼ねている多目的広場や、中長期駐車場を整備して、観光バスや一般車両が駐車できるように計画しています。

また、広場区域内にある既存の道路が廃道になりますので、図面の上の方、北側に新たな道路や橋を造り、道路が振替えられることになります。

この計画案については、平成18年度に策定の「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺整備構想」や、平成28年度に策定の「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺まちづくり計画」、それから令和2年度に策定の「おたる新幹線まちづくりアクションプラン」で積み上げられてきた検討結果を反映させた計画案となっております。

また、平成28年の「まちづくり計画」や令和2年度の「アクションプラン」の策定に当たっては、市民の方々や経済団体などの方にも御参加いただいた策定会議等で協議していただいたところでもあります。

資料No.1-1 P P 1 2

次に12ページを御覧ください。

現況図になります。

駅前広場の大きさとしては、幅が約140m、奥行きが約80mとなっております。

面積は、約7,600㎡となっております。

広場の真ん中に、道路が走っていますが、こちらの道路はなくなり図面右側に振替になります。

資料No.1-1 P P 1 3

次に13ページを御覧ください。

計画図になります。

駅前広場の中には、バスやタクシーなどの営業車両用のロータリーと、一般車両用のロータリーが2つあります。

資料No.1-1 P P 1 4

次に14ページを御覧ください。

バスの動線図になります。

バスバースと言われるバスが停車する場所は、4か所あります。

市内バス路線のほか、シャトルバスなどの停車場所になります。

資料No.1-1 P P 1 5

次に15ページを御覧ください。

タクシーの動線図になります。

タクシーを降りる降車場所は、駅舎に一番近いところに2台分あります。

そこから、ロータリーの出口方面に少し進んだ所に乗合タクシーなども乗車できる乗車バースがあります。

また、新幹線から降りる乗客に備えてタクシープールも設置しています。

資料No.1-1 P P 1 6

次に16ページを御覧ください。

一般車の動線図になります。

バスやタクシーなどの営業車両の出入り口とは、別の出入り口になります。

乗降する車両が止まるバースは、4台ありますが、その内、駅舎側に近い2台分は、身障者用の車両用になります。

また、駅前広場内には、身障者駐車場2台と、一般車駐車場が16台あります。

この16台の駐車場は、送迎用の一時駐車場になりますので、それ以外の場合は、駅前広場周辺に整備する駐車場を利用していただくことになります。

資料No.1-1

次に17ページを御覧ください。

歩行者の動線図になります。

バスやタクシー、そして一般車などの車両の停車場所と、駅舎を結ぶ歩道部分には、キャノピーと呼ばれる屋根つきの歩道を設置します。

道道の奥沢水源地方面から徒歩で来た方は、短絡路として階段を使用して広場に入ることもできます。

また、勝納川にかかる清川橋方向からもアクセスできるよう、広場の区域外になりますが、階段やスロープを設置する予定です。

資料No.1-1 P P 1 8

次に18ページを御覧ください。

駅前広場のイメージ図になります。

駅前広場は駅舎北側に配置され、駅舎西側、図の右側を通る都市計画道路・若松線から駅前広場へ出入りすることとなります。

駅前広場から新幹線へは、現時点で示されている計画案は、駅舎1階から入り、2階の改札口を経て、3階のホームから新幹線に乗車することになっております。

資料No.1-1 P P 1 9

次に19ページを御覧ください。

広場周辺のイメージ図になります。

駅前広場の敷地は、3方が河川や線路、道路に囲まれ、必然的に地形などに併せる必要がありますが、そういった地形を活かし、山々に囲まれ、豊かな自然がある立地特性を活かした駅前広場の配置となっております。

イメージ図は、2枚表示していますが、違いは、駅前広場外に整備する多目的広場兼中長期駐車場の部分で、駐車場として使用する際のイメージと、多目的広場として使用する際のイメージになります。

資料No.1-1 P P 2 0

次に20ページを御覧ください。

都市計画変更の手続きの説明になります。

都市計画道路の決定権者の区分は、北海道が決定する道路と、小樽市が決定する道路がありますが、今回変更する道道は、表のとおり北海道決定となります。

資料No.1-1 P P 2 1

次に21ページを御覧ください。

最後に、今後の都市計画変更のスケジュールについて御説明いたします。

今回の審議会に先だって、昨年12月2日に、天神町会の町内会長をはじめ、町会役員への説明会、12月23日には、都市計画変更の予定区域内の土地所有者等、周辺の付

近住民の方への説明会を開催しております。

これらの説明会でいただいた主な御質問、御意見としては、「天神町会会長及び町会役員への説明会では、都市計画変更の区域内に居住されている方には個別で説明したのか。」「駅前広場外に設置する予定の駐車場の管理はどうなるのか。」。

また、土地所有者等、周辺の付近住民への説明会では、「いつ頃から土地や建物の買収が始まるのか。」「改めて再度住民説明会を開催するのか。」といった御質問などがありました。

今回の駅前広場の設置に関わる都市計画道路の変更については、特に反対の御意見もなかったことから、小樽市としてはおおむね御理解を得たものと認識しております。

今回の審議会は、諮問する前の協議ということになりますが、今審議会の後には、決定権者である北海道に対し、法に基づく案の申し出を行います。

その後、北海道では、小樽市からの申し出案を基に、素案を作成し、原案を作成します。

5月の北海道都市計画審議会などを経て、8月には案の公告、2週間の縦覧を行う予定であり、本市においても縦覧を行います。

また、これと同時期に、北海道から本市への変更案に係る意見聴取がなされ、8月開催予定の小樽市都市計画審議会に変更案を諮問させていただき、答申が得られましたら、本市の意見を北海道に回答したいと考えております。

その後、北海道都市計画審議会での本審査などを経て、10月に変更告示予定となっており、駅前広場の区域が決定されることとなります。

10月に都市計画が決定された以降は、開業目標としている2030年度末まで、約7年になりますが、工事には数年を経て駅前広場を完成することとなります。

都市計画が決定後の、開業までの詳細のスケジュールは、これから決まっていくこととなりますが、現地の調査、詳細な設計等を行い、広場の区域内の方々には、大変御迷惑をお掛けしますが、土地の買収や、転居について御協力をお願いさせていただくこととなります。

説明は以上であります。

《会長》

ありがとうございました。

北海道新幹線新小樽（仮称）駅の建設に伴う、駅についての都市計画決定ということで、これは道道の都市計画変更になるので、この変更を決定すること自体は、北海道庁になりますけれども、まず、主体である小樽市の方から案の申し出を行い、北海道で一度審議をしたのち、こちらに諮問があり、その時にまた8月くらいに北海道へ意見を提出する。そののち北海道庁の方で本審査を行うプロセスでございますが、11枚目のスライドを出していただければでしょうか。

今回は赤枠で囲んだところが都市計画決定ということですが、これを見ていただきますように、北側に多目的広場兼中長期駐車場、東側と南側にも中長期駐車場というものが書いてあります。

なぜ、中長期駐車場が都市計画決定をせずに、赤枠だけにしたのかということと、それから、実際の整備については事業者が誰になるのかも含めて、未確定な部分があるとは思いますが、具体的に今の予想としてどういう順序で整備がされていくのか、議論の前提として御説明していただければと思いますが、いかがでしょうか。

《事務局》

事務局の方から御説明させていただきます。

まず、事業主体の部分については会長から御説明があったように未確定な部分でございますが、

開業に向けてでございますが、先ほどもお話がありましたように流れとしては、赤枠の都市計画決定をしようとしている区域の市道を移設するというような流れで、まずは始まっていくのかなというところでございます。

その移設が完了してから、都市計画決定の駅前広場の方の整備も進め、そして、この多目的広場ですとか、中長期駐車場等の整備に取りかかることとなりますけれども、現場の方が錯綜しますので、それぞれの事業者が決定次第、工程調整を行いながら進んでいくものということではございます。

それから周辺の中長期駐車場等については、現在のところ市の方で進めていくような考えでございます。

以上でございます。

《会長》

なぜ赤枠だけ都市計画決定するかということについて御説明いただけますか。

《事務局》

失礼しました。

11ページの下の方に米印で書いてございますけれども、中長期駐車場、これはパークアンドライドというふうに言われておりますが、こちらにつきましては、基本的には都市中心部への車両乗り入れ抑制を目的として、都市交通計画等で位置付けられたものでなければ駅前広場の区域に含めることはできないということが、駅前広場計画指針に記載してございまして、このような考えから今回につきましては区域の中に含めないというところでございます。

《会長》

この中長期駐車場は、駅前広場とは少し別の性格を持つということですかね。長く停める場合も考えられるということなので、性格が異なるということでこちらは都市計画決定をしないという御説明だと思います。

ということで事務局から説明をいただきましたが、どの点でも結構でございますので御意見、御質問頂ければと思います。

よろしく申し上げます。

～ 質疑 ～

《A委員》

今、会長からの振りをもう少し丁寧に説明して欲しかったのですが、非常に重要なことだと思うんですね。

事業主体が未確定だと言うことは前提の上で、どういうパターンが今後まず考えられるのか。

もう一つ、都市計画区域変更の外だという部分については、市が整備することになることだと思うのでその辺の整備主体もちゃんと説明して欲しかったなというのが一つあります。

それと、そうなった場合に、事業主体がどうなるのかによるパターンによって事業費の負担割合がどうなるのかということですよ。

もう一つは、その事業費の根拠となる便数と、利用者数が現在どのように想定されているのかということについて、まず御説明をお願いいたします。

《会長》

何点か御質問いただきました。

最初は赤枠、外枠それぞれの事業主体の一般的な考え方と、それから事業主体ごとによってどういう予算の配分ですかね、お金をどう出していくのか。

それと、この駅前広場のバスのバース数、タクシー台数、そういった需要について、その前提となる新幹線の便数、それらの関係を教えて欲しいということでございます。

お願いいたします。

《事務局》

まず事業主体の考え方ということでございますけれども、赤枠の駅前広場につきましては、これまでもずっとそうだったのですが、本市の方としましては、事業の実施につきましては、北海道の方にやっていただきたいということで、要望の方を続けてございます。

正式な御回答はいただいてございませんけれども、今後も、そのような形でお願いをしたいということで、要望を続けていきたいと思ってございます。

それから周辺駐車場につきましては、市が事業主体としてなるようなことを、現在のところは考えているということでございます。

それから、そうなったときの予算といいますか事業費のことでございますけれども、もし道庁さんの方でやっていただけるような状況であれば、街路事業ということの導入が想定されますので、そのような形になるのかなということでございます。

それから、周辺駐車場はちょっと関係ないかもしれませんが、周辺駐車場につきましては、市の方で事業を考えてございますので、国の交付金事業、社会資本整備総合交付

金、これを使い事業の方を進めていきたいと、最大で2分の1の補助といいますか割合の対象があると聞いていますけれども、そういった交付金事業を使っていきたいという考えでございます。

それから需要予測でございますけれども、基本的にこの新駅につきましては、1日当たり約1,600人の利用があるということで、今のところ想定をしております。

便数につきましては、正式に決定するのが開業の半年前ということで、これまでも言われておりますので、はっきりしたものは現状のところわかりませんけれども、東北新幹線、それから現在の青森から函館までの便数から想定しますと、少なくとも片道13本は止まるだろうというような想定を考えてございます。

以上でございます。

《会長》

ということでしょうか。

《A委員》

北海道にやって欲しいというふうに今言われたけれども、北海道がやった場合は街路事業っていう説明がありましたが、街路事業の場合どういう負担割合でやるのかというのがまず一つ聞きたかったのと、まあ、ほぼ北海道がやるってことになるんだと思うのですが、仮に北海道がやらないよとなった場合、市で単独でやった場合はどうなるんですかということを知っていたんです。

多目的広場の方は今回の協議の案件から外れているので、そこは答えていただかなくても結構です。

あと需要予測が1,600人、これ多分最大のケースだと思うけれども、南小樽駅の半分程度ということで、なぜここまでの広さが必要だっていう判断になった根拠はどうなっているのか。

私ばかりやってもあれなのでこれで終わりにしますけれども教えてください。

《事務局》

負担割合ということでございましたけれども、今申し上げましたとおり、我々の願いとおりに北海道庁さんの方で施工が進めば、これにつきましては、市の方の負担はないものということで、今のところ認識をしております。

もし、市の方でということになりますと、今言った交付金事業ですとか、そういったものを活用してやっていくということでございますので、おおむね2分の1の交付金の割合になるのかなと今のところは認識をしてください。

《A委員》

生の金額は幾らですかという話をしています。

《事務局》

ちょっと聞き漏らしていました。申し訳ございません。

事業費というようなお話がございましたけれども、こちらの計画を立ち上げた時のまちづくり計画の積算でいきますと、8億から9億程度の事業費が、この駅前広場にはかかるのではないかとということを当時想定してございます。

それから続きまして、広さの根拠でございますけれども、まず大きなところがバスバースの数というところになります。

バスバースにつきましては、先ほども説明ございましたけれども、利用者数からすぐ導き出すということではなく、それぞれの方向別といいますか、路線が大体4路線程度入り込んでいただきたいということで考えてございまして、4路線分のバスバースを確保するような状況になると大きき的にはこの程度が必要になってくるというところ、それからタクシープールですと基本的には今言った1,600人ですけれども、その中の交通機関分担、要はタクシーを使う方がどの程度いるかというところを推計した上で、時間当たりのピーク量、それに対する、タクシーの待合数を推計しましてこのぐらいになっているということ。

それからもう一つの重要な部分でありますけれども、まず、最初のコンセプトとしては、公共交通の出入りと一般車両の出入りを別々なロータリーで処理するというような大きなコンセプトがございまして、それに基づいてロータリーが二つあるというところでございます。

そういったことの中で、一般の車両の方のロータリーにつきましては、車寄せの箇所が身障者用も含めて4台、それから一時駐車場ですけれども、送迎用といいますか、キスアンドライドと言っておりますけれども、その迎いの待合の車両の需要予測がございまして、そのピーク時間の需要予測を基に16台ということで配置をした、といったところから広さの方が出てきまして必要面積が説明にありましたとおり、7,600㎡が必要になってきたというような経緯でございます。

以上でございます。

《会長》

いかがでしょうか、よろしいでしょうか。

《A委員》

はい。

《会長》

ほかにいかがですか。

お願いします。

《B委員》

丁寧な説明ありがとうございます。

ちょっと数点お聞きしたいのですが、

最初に駐車場の今の現在の所有者というのはどうなのか、小樽市なのか、それについてまず教えてください。

それと事前に住民説明会が行われたという御説明がありましたけども、説明だけではなくて同意というのが多分一番重要だと思うのですが、

買収による転居等を伴う対象者というのは何件いらっしゃるのかを教えてください。

それからもう1点、この若松線の道路ですけど、18mの拡幅で道路整備をするというように私は理解したのですが、同様にこの道路の整備に伴って転居とか移転を伴うような方がいらっしゃるのかということをお聞かせいただきたいと思います。

《会長》

ありがとうございます。

3点御質問いただきました。

お願いいたします。

《事務局》

今、駐車場という話がございましたけれども、まず、この駅前広場、それと周辺駐車場でございますけれども、勝納川を挟んだ、倶知安側といいますか道道までの間ですけれども、こちらにつきましては、土地所有者の方に民間の方もいらっしゃるということで、後程出てきますけれども、買収の方をお願いと言いますか、そういうことをしなければならぬ状況があります。

それから、勝納川を挟んだ右側が札幌側になりますけれども、こちらについては今のところを市所有地の範囲の中で施工を進めたいということで考えてございます。

それから、買収対象者の件数についてですね。

土地所有者としましては、7名ほどの民間の方がいらっしゃるというような状況を調べてございます。

建物につきましては5件ほどの方の買収といいますか、移転をお願いしなければならないという方がいらっしゃるということで認識をしております。

それから、現在の道道18mの部分ですけれども、こちらにつきましては、拡幅等がございませんので、この赤い区域それから周辺駐車場以外の部分での買収等は発生しないというところでございます。

以上でございます。

《会長》

よろしいですか。

《B委員》

はい。

《会長》

ほかにいかがでしょうか。

御質問等がなければ、次の議題2の方に移ることになりますがよろしいですか。

はい、ありがとうございました。

それでは本件については終了とさせていただきます。

続きまして次の議題に移らせていただきます。

議題（2）報告事項、「小樽市立地適正化計画基本方針骨子（案）について」のパブリックコメントの結果報告の御説明でございます。よろしくお願いたします。

(2) 報告事項

議案2 小樽市立地適正化計画基本方針骨子(案) 【資料No.2-1、資料No.2-2】

《事務局》

報告事項の「小樽市立地適正化計画 基本方針骨子（案）について」御説明させていただきます。

A 4 版縦の資料No.2-1「パブリックコメントの結果について」という資料と、A 3 版横の資料No.2-2「小樽市立地適正化計画基本方針骨子（案）」という資料を御用意ください。

なお、資料No.2-2 は、パブリックコメントでの御意見を反映した骨子（案）の修正版であります。

資料No.2-1

それでは、まず資料No.2-1 を御覧ください。

こちらの資料は、前回、第194回の審議会において協議させていただきました基本方針骨子（案）について、市民の皆さまに御意見をお聞きするため、実施いたしましたパブリックコメントの結果をまとめた資料になります。

資料の構成としましては、資料の下にページを記載しておりますが、1ページが結果のまとめと、今後のスケジュール、ページをめくりまして、2ページから4ページが、今後市民に公表いたします「提出された意見等の概要及び市の考え方等」、そして5ページから9ページが骨子（案）の修正に係る新旧対照表になります。

資料No.2-1 1 ページ

1ページに戻りまして、資料の一番上から、下線にグレー部分になりますが、（1）実施期間は令和4年11月1日から11月30日までの30日間、意見等の提出者は3名で、件数は19件となっております。

このうち、案を修正した件数は、2件で、意見を踏まえた修正は、「担当部署等の記載」と「拠点地区名称の統一」で、そのほかの意見については、本骨子（案）の修正までには至らないと判断いたしました。

その下の（５）の意見の概要としては、下の表の左側の分類の列を御覧いただきたいのですが、いただいた１９件のうち、（１）の骨子（案）の内容に関する御意見が１３件（２）の今後の検討事項等が６件となっております。

（１）については、１３件のうち、先ほど御説明しました修正が２件、残りの１１件を骨子（案）の項目で分類しますと、骨子全般についてが１件、都市の分析・課題の抽出についてが４件、都市の骨格構造の拠点関連が４件、基幹的公共交通軸関連が１件、その他が１件となっております。

それでは、意見等の概要と市の考え方について、ひととおり御説明させていただきます。

ページをめくりまして、２ページを御覧ください。

資料No.2-1 2ページ

表の構成としては、左側から、整理番号、意見等の概要、そして市の考え方等となります。

今回３名の方から御意見をいただいておりますが、１人目の方がNo.1からNo.13まで、２人目の方がNo.14からNo.18まで、３人目の方がNo.19となっております。

まず、No.1ですが、

意見としては、下線部分になりますが、「市民などに本方針を周知徹底させる必要から、部署と連絡先などを記載すべき。」

市の考え方としては、この資料の５ページの新旧対照表を御覧いただきたいのですが、上段が新、修正後、そして下段が旧、修正前になりますが、「御意見を受け、最終ページに担当部署等を記載する。」ことといたしました。

次に、No.2ですが、これは資料No.2-2、骨子（案）２ページ右側下段の将来見通しに関する御意見であります。

意見としては、「現在把握している地域別人口減少率にて将来の見通しを算出すべき。」

市の考え方としては、「国土交通省の「都市計画運用指針」において、本計画における人口等の将来見通しは、計画の内容に大きく影響を及ぼすことから、「社人研」が公表している値を採用すべきとされていること、また御指摘の地域別人口減少率を用いて推計した場合、宅地開発などにより、一時的に人口が増加している地域については、１０年後、２０年後も同じ割合で人口が増加していくことになるなどの課題があることから、本計画では、社人研の値を採用しております。

このことから、地域別人口の将来推計に当たっては、地域毎の現状の年齢（５歳階級）別・男女別人口に、社人研の推計で使用されている本市全域の将来の年齢別・男女別の自然増減（出生と死亡）及び純移動（転出入）の値を乗じて算出しております。」といたしました。

次に、No.3ですが、これは骨子（案）５ページの「Ⅱ 基本方針」の「１ 立地適正化計画により解決すべき課題」に関する御意見であります。

意見としては、「小樽市の特性に応じた将来危惧される市民生活についての課題抽出と対処が不十分、高齢化による自家用車利用率の低下や市民の除雪能力が低下することなどが示されていない。これらの対処として、市内バス路線の見直しなど新たな施策が全く触れていないことに基本方針の不備を感じる。」という御意見であります。

市の考え方としては、「少子高齢化や人口減少の進行により、都市のスポンジ化等人口密度の低下が進行すると、御指摘の生活道路の除雪やバス路線の維持などが困難となります。このことから、これら根底の課題を抑制するためにも、居住を誘導し人口密度を維持していくため、立地適正化計画を策定するもので、御指摘の高齢化に伴う除雪等の具体的な課題については、「小樽市雪対策基本計画」や「小樽市地域公共交通網形成計画」などによる対応になります。」としております。

次に、No.4ですが、これは今後の検討事項等の御意見であります。

意見としては、「拠点選定にあたり飲食店数などは把握していないようだ。地域拠点と生活拠点について飲食店機能の確保の考え方を示して欲しい。」

市の考え方としては、「飲食店」は、都市活動を支える一つの機能であり、一般的には「都市機能」に含まれるものと考えておりますが、国土交通省の「立地適正化計画作成の手引き（以下「国の手引き」という。）」では、地域／生活拠点に誘導する施設としては想定されていません。ただし、「飲食店機能の確保の考え方」につきましては、「飲食店機能」とは、食堂や居酒屋、カフェなどの飲食機能全般であると考えますが、特に郊外の地域における「飲食店」は、飲食の場としての機能に加え、地域コミュニティの交流の場としての役割を果たすこともあり、今後の誘導区域や誘導施策等の検討の際に、国の手引きなども踏まえながら、その考え方について併せて検討してまいります。」としております。

次に、No.5ですが、これは骨子（案）9ページ下段の「（3）基幹的公共交通軸の設定」に関わる今後の検討事項等の御意見であります。

意見としては、「基幹的公共交通軸のイメージは中心拠点と地域/生活拠点の接続に、かたよりすぎであり、バス路線の新規確保などの視点が必要。」

市の考え方としては、「都市マスでは、中心拠点と複数の地域拠点とをネットワークで結ぶこととしていることから、基幹的公共交通軸は、案のとおりとします。なお、本資料11ページ「参考・今後の進め方」に記載のとおり、今後、居住誘導区域内の住宅地等と拠点とを結び、基幹的公共交通軸を補完する公共交通軸の設定について検討する予定であり、御指摘のルートについては、その必要性を含め、併せて検討してまいります。」としております。

資料No.2-1 3ページ

次に3ページをご覧ください。No.6ですが、これは骨子（案）8ページ下段、「（2）拠点の設定等」の①拠点候補地区の抽出の下の3つの図のうち、真ん中の都市マスの土地利用方針図・ゾーン区分に関わる今後の検討事項等の御意見であります。

意見としては、「10のゾーンがどこの町で構成されるのか明示すべき。」ということで、8ページ下段の真ん中の図の右上に凡例がございますが、都市マスでは、市街化区域を土地利用の特性などに応じて10のゾーンに区分し、色分けしておりますが、これらすべてについて、どこの町で構成されているか明示すべきという御意見であります。

市の考え方としては、「ゾーンは、都市マスで位置付けられておりますので、立地適正化計画では詳細まで示さず、案のとおりとします。」としております。

次に、No.7ですが、同じく①拠点候補地区の抽出に関わる今後の検討等の御意見であります。

意見としては、「ゾーンと拠点との関係性について全く触れられていない。」

市の考え方としては、「ゾーンと拠点の関係性につきましては、ゾーンは、本資料8ページ下段の「(2) 拠点の設定等」、「①拠点候補地区の抽出」に記載のとおり、拠点の設定に当たっての抽出条件の一つであります。なお、拠点の範囲等は、今後の検討となります。」としております。

次に、No.8ですが、これは骨子(案)9ページ上段の「(2) 拠点の設定等」の「③拠点の分類等の設定」に関する御意見であります。

意見としては、「桜ゾーンの拠点候補に桜ロータリー周辺なども考えられる。今後桜交番周辺を拠点とすることが見直される可能性があることを明記して欲しい。」

市の考え方としては、「拠点の位置の見直し可能性の明記につきましては、本資料9ページ右側上段、「拠点設定図(13地区)」の下に、米印で「各拠点の位置表示については、現時点での概ねの位置を示しています。」と記載しておりますとおり、概ねの位置について、交番等をランドマークとして示したものであり、その位置を限定したものではありませんので、案のとおりとします。」としております。

次に、No.9ですが、同様に9ページ③拠点の分類等の設定に関わる今後の検討事項等の御意見ですが、

意見としては、「13地区がどこの町で構成されるのか明記すべき。」

市の考え方としては、「13地区の拠点の詳細の位置については、今後検討し、決定することになることから、現時点での概ねの位置を示しておりますので、案のとおりとします。なお、今後作成いたします本編では、御意見を踏まえ、明記する。」こととします。

次に、No.10ですが、同様に9ページ③拠点の分類等の設定に関する御意見ですが、

意見としては、「新小樽駅周辺は広域連携交流拠点となっているが、天神在住者などの地域拠点あるいは生活拠点はどこになるのか。」

市の考え方としては、「天神から、基幹的公共交通軸を利用し、最も近い拠点は、高次地域拠点の「南小樽駅周辺地区」であります。」としております。

次に、No.11ですが、これは骨子(案)9ページ下段の「(3) 基幹的公共交通軸の設

定」の右側の図に関わる今後の検討事項等の御意見ですが、

意見としては、「基幹的公共交通軸（緑色の→）に違和感を感じる。国道5号線と桜町本通りの交差点と桜交番周辺を結ぶ交通軸は望洋台まで延長すべき。」

市の考え方としては、「都市マスでは、中心拠点と複数の地域拠点をネットワークで結ぶこととしていることから、基幹的公共交通軸は、案のとおりとします。なお、本資料11ページ「参考・今後の進め方」に記載のとおり、今後、居住誘導区域内の住宅地等と拠点を結び、基幹的公共交通軸を補完する公共交通軸の設定について検討する予定であり、御指摘のルートについては、その必要性を含め、併せて検討してまいります」としております。

次に、No.12ですが、これは骨子（案）の9ページと10ページの図の拠点地区名称に関する御意見ですが、

意見としては、「新小樽（仮称）駅周辺と新小樽駅周辺という記載が混在している、統一するなどの見直しが必要。」

市の考え方としては、御意見を受けまして、「新小樽駅」となっているところを「新小樽（仮称）駅」に修正、統一する。」ことといたしました。

修正箇所につきましては、この資料の6ページから9ページの新旧対照表になります。

次に、No.13ですが、これは骨子（案）の11ページの下段の居住誘導区域のイメージ図に関する御意見ですが、

意見としては、「骨子（案）の11ページに記載されている居住誘導区域のイメージについて、誤解を与えないよう補足説明が必要。」

市の考え方としては、「本資料11ページ下段右側の「図 居住誘導区域のイメージ」については、あくまでもイメージであり、案のとおりとします。」としております。

次に、No.14ですが、これは骨子（案）の6ページの真ん中の「本市が抱える課題」に関する御意見ですが、

意見としては、「本市が抱える課題（要約）の④経済活動で北海道新幹線の整備効果波及を挙げていますが、そもそも整備効果もあるのか疑問。」

市の考え方としては、「北海道新幹線の整備に伴う主な効果といたしましては、安全性・定時性に優れた大量輸送（10両編成・定員731名）が可能な新たな交通手段が確保されることにより利便性が向上し、交流人口の増大や新たな経済交流・周遊観光による地域経済の活性化などが期待されます。」としております。

資料No.2-14 ページ

続きまして4ページを御覧ください。次にNo.15ですが、同じく骨子（案）6ページの「本市が抱える課題」に関する御意見ですが、

意見としては、「本市が抱える課題の⑥で地価水準の維持向上を挙げているが、地価が高い方が地代や税金が高くなり、住みにくくなると思う。⑥と矛盾しているのでは。」

市の考え方としては、「地価水準と住みやすさ、住みにくさの関係は、一概に断定することはできませんが、一般的には、住みやすく魅力のある地域には人が集まり、その地域の土地等に対する需要が高まることにより、結果として、地価が上昇することになるものと考えられます。本計画は、市民が安心・快適な暮らしを持続できるよう策定するものでありますが、それには住みやすく魅力のあるまちであり続ける必要があるものと考えており、地価水準の維持・向上を、本市が抱える課題の一つとしているところであり、矛盾はしていないものと考えております。」としております。

次に、No.16ですが、これは骨子（案）の9ページ上段の「(2) 拠点の設定等」の「③ 拠点の分類等の設定」に関する御意見ですが、

意見としては、「北海道新幹線新小樽（仮称）駅周辺地区は、拠点としてふさわしくない。」

市の考え方としては、「新小樽（仮称）駅周辺地区は、高速大量輸送機関である新幹線の駅が本市に設置されることにより、地理的には、市民をはじめ、北後志圏、札幌方面の地域などにお住まいの方や来訪者にとっての新たな玄関口としての役割を担うものと考えております。新幹線の整備効果を最大限に波及するためには、この玄関口をいかにして活用していくかが重要であり、現在、官民連携して様々なまちづくりを進めているところであります。

本計画では、この玄関口を拠点として設定し、中心拠点をはじめとした各拠点とを交通ネットワークで結ぶことにより、北海道新幹線の整備効果がさらに波及され、「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりを目指す本計画の実効性も高まるものと考えておりますので、案のとおりとします。」としております。

次に、No.17ですが、これは骨子（案）の9ページ下段の「(3) 基幹的公共交通軸の設定」に関する御意見ですが、

意見としては、「(3) で並行在来線の廃止に伴う拠点間を結ぶ新たな公共交通軸を基幹的公共交通軸と設定しているが、運行本数日30本以上の路線なのか。基幹的公共交通軸となり得ないと思う。」

市の考え方としては、「本資料9ページ下段左側の「(3) 基幹的公共交通軸の設定」に記載のとおり、「運行本数日30本以上の路線」は、基幹的公共交通軸を設定するための条件ではなく、現状を把握するに当たっての参考としているものであります。御指摘の新たな公共交通軸は、塩谷地域をはじめ後志圏における居住者の通勤、通学に関して非常に重要な路線であり、利用者に応じた運行本数を将来においても確保していく必要のある路線であることから、基幹的公共交通軸として設定してありますので、案のとおりとします。」としております。

次に、No.18ですが、これは骨子（案）の9ページ上段の「③ 拠点の分類等の設定」に関する御意見ですが、

意見としては、「この計画のように、前もって拠点を定め用途を明確にした場合、事前

に土地や建物を買占めるような投機家が現れないか心配、対策等を講じる必要がある。」
市の考え方としては、「対策等の必要性につきましては、事前に拠点の設定などを行うことによる影響の有無については予測できないところであり、また不動産取引を制限することはできないことから、現在のところ、対策等は考えておりません。」としております。

最後にNo.19ですが、意見としては、「コンパクト・プラス・ネットワーク」等を早急にワークショップや住民説明会（単位町内会等含む）をお願いしたい。」

市の考え方としては、「今後につきましては、ワークショップなども行いながら、誘導区域などについて、策定委員会において検討を進め、これらを含め全体を取りまとめた段階で、住民説明会などを行い、市民の皆様の御意見をお聞きする予定ですとしております。」としております。

以上、19件の御意見をいただきましたが、計画の基本的考え方である「コンパクト・プラス・ネットワーク」のまちづくりに対して、否定的な御意見はなかったものと考えております。

ここで、資料No.2-1の1ページに戻っていただきまして、資料の一番下の四角枠内の「今後のスケジュール」であります。本審議会後の2月中旬に「基本方針骨子」を策定する予定であります。

その後、この骨子に基づき、策定委員会において誘導区域等の検討を進め、令和6年3月までに、計画を取りまとめていきたいと考えております。

報告は以上になります。

《会長》

ありがとうございました。

11月に行われたパブリックコメントの結果とその対応ということ、それから今後のスケジュール、2月中旬に本骨子（案）を市長が決定し、来年3月に全体の立地適正化計画を取りまとめる予定というものでございます。

まず、立地適正化計画の取りまとめをされております、C委員の方から何か追加することがあれば、お願いしたいと思っております。

《C委員》

立地適正化計画策定委員会の委員長を仰せつかっております。

私の方から少し補足をさせていただきます。

今回、基本方針骨子（案）につきまして、そのものにつきましては、この審議会においては、前回の審議会では内容についてはおおむね報告したと思っておりますのでこの点は割愛をさせていただきます。本日の議題としましてはパブコメへの対応ということにはなるかと存じます。

今、事務局の方から19件に対しまして、どういう対応するのかということで説明を

いただきましたが、やはりおおむね全体としましては、この立地適正化計画を策定する背景となるその社会情勢の変化、小樽市の人口減少であるとか、持続的なまちづくりに向けた方針の考え方については、基本的な御理解をいただけたのかなという認識でおります。

他方で、むしろ骨子（案）の先の部分、つまり、拠点である業務設計、具体的な想像ではつまりおおむね方針については御理解いただけているんだけど、やはりより身近な話題になってまいります。

皆様市民が1人1人のお住まいの地域のゾーン設定、拠点の設定といったものについて、これは今後ですね議論がおよんでいく中にあるのは、それなりの不安な要素であるとか、あるいは疑問もまだ残っていると、こんなことだったかというふうに存じます。

ただ、今回の19番目でしょうか、ちょうど最後のところでございましたが、まだまだこの立地適正化計画の全体像について十分に市民に浸透したというところまでは達していないという、そういう認識もございますので、今後、より詳細な計画を策定していくに当たりまして、並行しながら、やはり市民への丁寧な説明等、何より市民の声をちゃんと反映させるという考え方でワークショップの企画もすでに事務局の方で準備を今進めていただいておりますが、そういったことをしながらですねきちんと理解をいただく、あるいは市民の声をちゃんと反映できるような計画にしていきたいというふうに考えておりますので、是非この審議会の皆様にも、より大局的な見地から今回の骨子（案）としてパブコメの対応につきまして御意見賜ればと思います。

よろしく申し上げます。

《会長》

ありがとうございました。

ただ今、事務局から「小樽市立地適正化計画基本方針骨子(案)」について説明がありましたが、何か御意見、御質問はありますか。

お願いいたします。

～ 質疑 ～

《D委員》

一点というか共通して意見等の概要というところで6、7、8、あるいは13、これは住民の誘導ということでございますけれども、こういうコンパクトシティだとかいろいろな考え方が過去からあることは承知をしておりますが、

人口が減っていくとそういう考え方もあるのかなと思いますけれども、やはりこの、東西に60数kmというか、小樽が細長いわけでございますけれども、そういったところの地域をこのような形にしたいというのは語られているところかなと思うんですけど。

ただ、仮にそうなった場合に、桜のことがかなり出ているのですが、仮にこの交番周辺、あるいはロータリー周辺に集約したいんだというような話になった場合、そうでなくなるところも当然出てくるわけですね。

そうなるそこは今、宅地で住宅が建っていて、それなりの税収が上がっているのでしょうけれども、そうでなくなった場合、そこは税収的にはどうなのか、あるいは宅地ではなくって雑種地ですとか、山林ですとか、市街化調整区域になるとか、そうなった場合の跡地と言いますか、いろんな方法が考えられるのですが、このようなことまでも含めて考えられて、このようなイメージを示されているのか。

現在ここの土地ですとか、いろんな不動産を持っている方がこういうことを示されると、相当な心配事の一つですし、もっと言うならば、人口流出のきっかけにもなることも考えられますので、私もその地区に住んでいるものですから、これどうしたらいいということなのかなと聞いていて思いました。

すぐこうなるよっていう話ではないと思いますけれども、やはり市の描くイメージというか考え方についてお聞きしたいなと思います。

《会長》

はい、ありがとうございます。

この資料No.2-2 骨子(案)の最後のページのところに、居住誘導区域のイメージという図が出ていて、これはあくまでもイメージですよということで御説明ありましたが、確かにこの居住誘導区域や拠点以外にお住まいの方にとっては、これからどういふふうになってしまうか大変大きな不安ということになることですね。

それについて今後どういふふうこれから立地適正化計画の中で対応されていくのか、これは全国的にも非常に大きな課題となっているわけですが、事務局の方からまずお答えいただけますか。

《事務局》

今のお話ですが、居住誘導区域外の今後の対応という部分で、これにつきましては他都市でもやはり一番の課題という部分で、どのようにしていくか計画の中ではとりあえず検討していこうという記載が多くなっている部分がございます、また国の制度の方で、その区域外の跡地管理協定という、その土地所有者と市が協定を結んで、例えば市が管理していくとか、そういった部分の協定なども国の方では制度としては出しているようなところではございます。

《会長》

よろしいですか。

《D委員》

これは例に出てますからわかります。

ただ、パブリックコメントを出して市民の意見を聞いているわけですから、それなりのもっと一歩二歩踏み込んだイメージ、あるいは考え方、こういったものを当然持っているのだらうと思いますので、私は今質問しているわけでございます。

世間で言っているそういう大きい概念的な整備の目的ではない、もうちょっと踏み込

んだお話をお聞きしたい。

《事務局》

この計画自体が、緩やかに誘導していきますと、このように、当然その区域外に関しては人が減ってくという部分で、そういった部分に関しては、将来的には例えば今、市街化区域になっている部分に関しては例えば将来的に市街化調整区域にしていく形で、人が住めなく住居を建てられなくするような形ってというのが、将来10年、20年後にはあり得るのかなという部分では考えている部分ではございます。

《会長》

最初にこの立地適正化計画が出てきたときには、居住誘導区域ということと、逆に居住を抑制するゾーンというような言い方でゾーンをどうするかという話があったんですが、今お話が出てきたように、仮に今住んでいる場所が抑制的な場所になってしまったら不動産価値も下がるだろうし、非常に将来不安になってしまうということもあって、その辺はその自治体ごとに自由にいろいろな言葉付けで抑制的なところを設けているところも少ないですけどあるようですが、小樽市の場合は現状の市街化区域内の中に、特段その誘導する区域を作る、それ以外の市街化区域については特段ここに住まないようにしようということではなくて、誘導区域に長期的に公営住宅の建設だとか、交通の中心だとかを集めていこうという、こういう発想だと思うんですね。

じゃあ具体的にどうなるのかということになると、なかなかそこについてはお答えしにくいというか、結論というのがなかなか見えにくいところかなと思いますが、C委員いかがですかね。

《C委員》

ありがとうございます。

D委員の御指摘の、市民の不安、要するに自分の住んでいるところは、これからもう行政サービスを受けられなくなっちゃうんじゃないかという、こういう不安がこの計画を見たときの一般的な受け止めなんだというふうに思います。

私はこの策定委員会の委員という立場で代表としての発言が難しいところでございますが、私個人の考え方を申し上げます。

先ほど途中で御紹介あったように、拠点となったところはおそらく、そこは今後一定の開発が進む、あるいは地価が上がるとか、つまり市街地としての魅力が高まっている、あるいは居住誘導地域に含まれたところについては、今後人口が全体としては減っていく中でも集約されていこうというビジョンが描かれているわけですから、そこは民間の投資が十分なされるはずだという考えが合理的だと思っています。

したがって、むしろ人口が減っていく、あるいはその住宅地の状況が寂しくなっている過程においては、むしろ行政サービスはですね、今回この計画の中で、居住の誘導地域にならなかったエリアに対して、継続的に持続的にですね、お住まいいただけるような仕組みであるとか、サービスであるとか、いきなりもうここは住めなくなりました

よということではなくて、そういう地域になったところに対して、先ほど緩やかないう表現がありましたけども、段階的に新規の住宅開発みたいなことが起こらないようにしつつも、今お住まいの方については、きちんとお住まいいただける、そんな姿を描いていかないと、ずっと不安を与えたままの計画になってしまいますので、具体的にどういう行政メニューがあり得るのかとかですね、それに予算的な裏付けがあるのかってことは大変難しい問題ですので、ここでちょっと軽々にお答えできませんけれども、基本的にはそういう考え方を持って説明をしていかなければ、まるでこの計画を見て、これからも居住誘導地域と都市機能誘導地域だけにしか行政サービスを投下しないというような誤解を与えないような説明の仕方をして行かないといけないと、私としては認識をしています。

《会長》

いかがでしょうか。

《D委員》

はい、わかりました。

《会長》

また今後、本案の方で議論等をいろいろと詳しく、はい、どうぞ。

《事務局》

すいません。

骨子（案）の11ページになりますけれども。

上の「今後の進め方について」の一番下にある居住誘導区域の区域外となる住宅地等についてという部分で、先生から御発言されたような形のことを記載している部分がございます。

《会長》

わかりました。

ほかにいかがですか、よろしいですか。

もしよろしければ以上でと思いますけれども、よろしいでしょうか。

はい、ありがとうございました。

(3) その他

《会長》

それでは予定していた議案2つは終わりですが、その他ということがございます。これについて何かございますでしょうか。

《事務局》

その他の事項については、事務局からは特にございません。

《会長》

はい、わかりました。

それでは皆さんの方から全体を通して本審議会全般に関わることでも結構でございますが、何か御発言ありますでしょうか。

《B委員》

すいませんちょっと一つだけお聞かせいただきたいんですけど。

今、立地適正化計画のお話があって、これについて私もいろいろ思うところがあるんですけども、お聞きしたいのは、11ページのところに都市再生特別措置法に基づく云々というふうに書かれていますけれども私の理解ですと、この都市再生特別措置法に基づいて立地適正化計画等いろんなことができるというふうに理解しているんですけども、本市として例えばこの立地適正化計画を作るにあたってこの特別措置法を活用してできるというふうなメニューもいろいろあると思うんですが、今、この特別措置法の活用をしているのか。

または今後の活用方針はどのようになっているのかというのを聞かせてもらえますか。

《事務局》

今の御質問は都市再生特別措置法を活用しているのかということですか。

《B委員》

そうです。

《事務局》

現時点では活用した事業とかですね、そういったものがない部分ではありますけれども、例えばこの立地適正化計画策定にあたってですね、その策定に関わる経費を補助金としていただいている部分もありますので、そういった部分では活用しているという部分ではあるのかなというふうには思っておりますけれども、事業的にはまだ活用していないということになります。

《会長》

都市再生地域等がある都市はかなり事業費もあるんですけども、それ以外ではなかなか現実的にはなっていないということですね、調査費だとなっていないということですね。ほかによろしいですか。

それでは、以上をもちまして審議会を終了したいと思います。

それでは、進行を事務局にお返ししたいと思います。
よろしく申し上げます。

次第4 閉会

《事務局》

本日は、長時間にわたり御審議いただきありがとうございました。
次回の審議会につきましては、今年の5月頃の開催を予定しております。
以上をもちまして、第195回小樽市都市計画審議会を閉会させていただきます。
本日は大変ありがとうございました。