

第196回 小樽市都市計画審議会 会議録

[開催日時] 令和5年8月28日(月) 14時30分～16時00分

[開催場所] 小樽市建設部庁舎 3階 研修室

[会議次第]

1 開 会

2 挨 拶

3 議 題

(1) 諮問事項

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 第2次小樽市緑の基本計画について

(3) その他

4 閉 会

[出席委員] (名簿順)

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

ひらまつ まさと あきもと ともりの おもの だいすけ たかの
平松 正人委員、秋元 智憲委員、面野 大輔委員、高野 さくら委員、

なかばち じゅんじ なかむら いわお かみかわ ともこ
中鉢 淳二委員、中村 岩雄委員、上川 智子委員、

さ さ き きよたか まえだ まさお わだ ちあき
佐々木 清貴委員、前田 正夫委員、和田 千昭委員

以上 13名

[欠席委員 2名] しょうだ とおる さいとう ともこ
正田 亨 委員、齋藤 智子委員

[説明のための出席者]

《建設部》松浦部長、山岸次長

《建設事業室》池澤室長

《新幹線・まちづくり推進室》内藤室長、長内主幹、岩本主査、藤澤主査

《公園緑地課》河井課長、高橋(司)主査

《都市計画課(事務局)》佐藤課長、松原主査、高橋(卓)主査、門司

目次

| | |
|-----------------------------|----|
| 次第1 開会 | 2 |
| 次第2 挨拶 | 3 |
| 次第3 議題 | 3 |
| (1) 諮問事項 小樽都市計画道路の変更（北海道決定） | 3 |
| ～ 質疑 ～ | 10 |
| ～ 採決 ～ | 15 |
| (2) 報告事項 第2次小樽市緑の基本計画について | 16 |
| ～ 質疑 ～ | 20 |
| (3) その他 | 23 |
| 次第4 閉会 | 25 |

次第 1 開会

《事務局》

それでは皆様お揃いでございますので、若干時間が早いですが始めさせていただきますと思います。

ただいまから、「第 196 回小樽市都市計画審議会」を開催いたします。

本日は皆様、大変お忙しい中、御出席をいただきまして誠にありがとうございます。

私は、当審議会事務局を担当してございます、都市計画課長の佐藤でございます。

本年、4 月 1 日に異動して参りましたのでどうぞよろしくお願いをいたします。

はじめに、当審議会委員の交代についてであります、

本年 4 月の小樽市議会議員改選に伴いまして、市議会からの推薦委員 5 名の方に交代がございましたので、私の方からお名前を御紹介させていただきます。

今回、新たに委員に委嘱されました、秋元智憲委員です。

同じく、面野大輔委員です。

同じく、高野さくら委員です。

同じく、中鉢淳二委員です。

同じく、中村岩雄委員です。

続きまして、本日の出席状況でございますけれども、齋藤委員と正田委員が、御欠席されておりまして、委員 15 名中 13 名の出席となっております。

したがいまして、小樽市都市計画審議会条例 第 5 条第 1 項に規定されておりまして、会議の成立要件である「過半数」に達していることを御報告申し上げます。

続きまして、本日の議題についてでございます。

諮問事項といたしまして議案 1「小樽都市計画道路の変更（北海道決定）」を御審議いただきます。

それから、報告事項として議案 2「第 2 次小樽市緑の基本計画について」御報告をさせていただきます。

次に、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きました資料ですが、「次第」、「資料 No. 1－1」、「資料 No. 1－2」、「資料 No. 2－1」、「資料 No. 2－2」の 5 つの資料、それから本日、机上配布をさせていただきました「座席表」、「諮問書の写し」、当日配布となつてしまいまして、大変申し訳ございませんけれども、追加資料といたしまして、「資料 No. 2－3」、さらに差し替え資料ということでございまして、恐縮でございますけれども「次第」と「資料 No. 1－1」を配布してございます。

「次第」につきましては、当日配布資料の欄に差し替えがございましたということでございます。

それから「資料 No. 1－1」につきましては、1 ページ目の（1）に記載しております文言に誤りがあったことから、資料の差し替えをお願いしたいと思っております。

資料につきましては以上でございますが、過不足等ございましたら事務局までお申し出ください。よろしいですか。

最後になりますが、本日の審議会は公開ということで進めさせていただいております。

それから、報道の方におかれましては、議事に入りましたら、会場内の撮影については御遠慮いただきますよう、どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、次第に従いまして、高野会長から御挨拶をいただきましてから、以降の議事進行をお願いしたいと思います。

では、会長、どうぞよろしくお願いいたします。

次第２ 挨拶

《会長》

会長を務めております高野でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

本日より５名の方が新たに審議会に加わっていただいておりますのでどうぞよろしくお願いいたします。

本日は、新幹線の新小樽駅の駅前広場の都市計画決定ということで、いよいよ新幹線が関連する施設について都市計画決定されるということでございまして、開業に向けて一步一步前進ということになるのかと思います。

昨日までの暑さよりも若干今日は改善したかなと思いますが、大変お暑い中ではございますが、一つ熱心な御議論よろしくをお願いしたいと思います。

それと初めて御参加の方は言葉とかわかりにくい点もあるかと思うので、そういう点でも御質問していただいて構いませんので、御忌憚のない御意見、御質問をいただければと思いますのでどうぞよろしくお願いいたします。

それでは早速でございますが、議事次第に従って進めてまいりたいと思います。

本日の諮問事項としては 議案１「小樽都市計画道路の変更（北海道決定）」ということでございますので御説明をお願いします。

次第３ 議題

（１）諮問事項 小樽都市計画道路の変更（北海道決定）

【資料１-１】 ＰＰ１

《事務局》

都市計画課の松原でございます。よろしくお願いいたします。

座って説明させていただきます。

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、スクリーンを使って説明させていただきますが、スクリーンが見えにくい場合は、スクリーン資料を印刷した、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、参考にさせていただければと思います。

本議案は、前回2月の審議会において、協議事項ということで、一度説明をさせて頂き、質疑の中では、事業主体はどこになるのか、移転対象者は生じるのか、などの御質問はありましたが、計画内容については、了承を頂いておりました。

前回の審議会後は、北海道の都市計画審議会や、案の縦覧を行いました。前回お示した都市計画変更案の内容から変更、修正はございません。

今回は諮問事項として御審議いただき、答申を頂きたいと思っておりますので、今一度、案について説明をさせて頂きたいと思えます。

それでは、早速、説明に入ります。

PP2

資料No.1-1の2ページを御覧ください。

今回、諮問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。」とされております。

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機関の接続が行われる乗り換え拠点のことをいいます。

PP3

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。

PP4

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、信香町の臨港線と交差している箇所から始まり、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。

PP5

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年に最初の計画決定がされました。

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。

PP6

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。

先ほども御説明しましたが、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、都市計画法に定める北海道が定める「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」に定めている基本方針に即したものでなければならい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。

PP7

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。

PP8

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、

（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（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ということで、「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。

PP9

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、

PP10

次に10ページを御覧ください。こちらが現地の写真になります。

3・4・14号 若松線に沿って、駅前広場を設置します。

奥沢水源地方面に向かって左側、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、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。

PP11

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。

なお、中長期駐車場については、駅前広場計画指針より、都市中心への車両乗入れ抑制を目的として、都市交通計画で位置づけられたものでなければ、都市施設として定めることができないため、本案の区域には入れておりません。

図面右側にある中長期駐車場の位置には、現在休止しておりますが、都市施設となっている、ごみ焼却場があります。このごみ焼却場については、来年度にかけて解体工事を進める事になっておりますので、来年、ごみ焼却場の都市計画を廃止する予定でございます。

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あります。

PP12

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、面積は、約7,600㎡となっております。

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

PP13

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。

PP14

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。市内バス路線の他、シャトルバスなどの停車場所になります。

PP15

次に15ページ目を御覧ください。

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。

PP16

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。

PP17

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。

PP18

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となっております。

PP19

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、駅前広場の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。

PP20

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。

PP21

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。

スクリーンの方で、御説明する箇所を、赤くお示ししていきますので、併せて御覧ください。

前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、町内会役員への説明会、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々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意見、御質問としては、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々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、小樽市としては概ね御理解を得たものと認識しております。

前回の審議会では、諮問する前の協議ということで開催いたしまして、御了承いただいたところです。

この審議会の後には、決定権者である北海道に対し、法第15条の2に基づく案の申し出を行いました。

その後、北海道では、小樽市からの案の申し出を基に、素案を作成し、原案を作成しました。

5月に開催された北海道都市計画審議会では、計画案を了承いただき、7月には案の公告、8月10日まで、2週間の縦覧を行っております。

本市においても縦覧を行っておりますが、意見書の提出はありませんでした。

また、これと同時期に、北海道から本市へ、法第18条に基づく、変更案に係る意見聴取がなされ、今回の小樽市都市計画審議会に変更案を諮問させていただいているところであります。

本日、答申が得られましたら、本市から、意見が無い旨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年度末までに、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になります。

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になりますが、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。

～ 質疑 ～

《会長》

ありがとうございました。

最後の２１枚目に今後のスケジュールがございしますが、今回初めて御参加という方が多いのですが、この案件については既に一度、協議事項として御質問等を審議会でお受けしていた経緯がございします。

ただ今御説明していただいた案件について御質問、御意見を頂戴できればと思います。いかがでしょうか。

はい、Ａ委員、お願いいたします。

《Ａ委員》

既存で架かっている清川橋、こちら私も何度か通行したことがあるのですが、おそらく現状では車がすれ違えないようなくらいの幅しかなく、奥にクリーニング工場とか消防の訓練センター等があり、１９ページの図ではその部分の橋が白く塗られておりますが、この白い橋がおそらく今後、動線になるようなお話があったのですが、これを既存のまま整備していくのかということがまず一つと、もう一つ新たにイメージ図の手前の方に道路と橋が架けられていますが、ここから消防の訓練センターへは頻繁に車が通るようなところではないのですが、クリーニングセンターへはトラック等が頻繁に通ると思うのですが、この車幅であったり、動線が駐車場に入る方はこのみのアプローチになると思うので、その辺の懸念に関してクリーニングセンターですとか消防本部や町内会の方には意見を伺ったということですが、この事業者の方に対する御説明ですか、それに対する御意見を何かいただければ教えていただきたいなと思ったのですがいかがでしょうか。

《会長》

はい、ではお願いいたします。

《事務局》

はい、私 小樽市の新幹線まちづくり推進室の長内と申します。よろしくお願い致します。

まず一件目ですが、御指摘の既存の清川橋につきましては、資料19ページの白く塗られたところが既存の清川橋になりますが、こちらは駅前広場との高低差ができる予定でございますので、車の通行というよりは人が歩くような想定をして、現状の幅員のままで周辺整備を行って参りたいと考えてございます。

次に2件目ですけれども、その清川橋のちょうど図面の下側になります、付け替えの道路については周辺事業者に対して個別には説明をしておりますが、今後、道路の整備に対して設計を行い、円滑な通行を確保するような形での整備を考えているところでございます。

以上でございます。

《A委員》

今後、事業者さんとは調整というか意見交換をされるということですが、一番最後の21ページでスケジュールが示されていますが、これを同時進行しながら、もしくは例えば反対の声というか、そういったご意見がある場合は、このスケジュールごとずれていくものなのか、それとも同時進行で進めていくものなのか、その辺の所感について教えてください。

《会長》

はい、お願いします。

《事務局》

私の方からお話を申し上げます。

基本的な部分といたしましては、今回の都市計画決定につきましては、この赤く塗ってある駅前広場、こちらの都市計画決定についてでございますので、もし、今のお話にありましたように、前の道路や入ってくる道路について状況的に問題があるというような事業者さんからのお話があったとしても、それとこれは決定に際しての流れとは違うかなということで考えてございます。

補足でございますけれども、先ほどのクリーニング屋さんのお話、それから消防本部のお話ですが、道路の幅員だとか道路状況のよろしくない状況については、従前から色々とお話は伺ってございます。

それで周辺駐車場の整備とともに右岸線、右岸道路と言うのですけれども、こちら市の方で幅員が全部とれるかどうかは別ですが、8mを目指した中で整備を行っていきたいという意向をお伝えしておりますし、御要望も色々聞いてございます。

その中で今、市の方で考えている新たな整備方法については概ね了承をいただいておりますので、事業者さんの方から反対というまでの意見は出ないものということで考えております。

以上でございます。

《会長》

よろしいですか。ありがとうございます。

では他にいかがでしょうか。

はい、B委員お願いします。

《B委員》

私も5月に市議になったばかりでございますので、質問の視点がおかしかったら御指摘頂きたいと思いますが、都市計画の道路変更については特に反対等が無いといった今、A委員の方からありました、社会福祉法人の宏栄社さん、またその上に消防の訓練場とか小樽浄化センターさんがありますが、その車のアクセスについて、新幹線の駅よりも手前からアクセスするような形になるのか、山側からアクセスするようになるのか、先ほどA委員からお話がありましたが、大きなトラックであるとか消防車両であるとか、浄化センターさんも工事用の車両等を多く持っておられますけども、それらの車が新幹線の駅のすぐ近くを頻繁に通るというのは、駅としてふさわしいのかどうなのかというのもあるかと思っておりますので、専用というか山側の方から対岸の方にアクセスをしていただけるような形ができるのが良いのかなと思っておりますし、また、今お話にもありました対岸の宏栄社さん、浄化センターさん、消防訓練場への市道が現状、舗装がしっかりされていない状況で、いろんな地権者さんがおられる環境になっていると思いますが、これを機会に整備をしていただきたいと思うのと宏栄社さん側の対岸の方の下水が確か整っていない状況にある、これは水道局になるのかもしれませんが、これを機会に整備をしていただけるのが良いのかなと思っております。

あと、バスのアクセスについても御説明がありましたが、現状ここを通っているバスというのは、新幹線の駅よりさらに奥に発着・終着があるのですが、新幹線の駅が開業するとこのバス路線の発着・終着がどこになるのか、まだ奥にも住んでおられる方がいらっしゃるので十分配慮をしていただきたいなと思っております。

この新幹線の駅は山間にあるということで、私はかなりディスアドバンテージというか、かなり利便性が良くない所に駅が作られることになると思っておりますので、利便性をしっかり整えていただかないと利用者数が全然いないとか、新幹線が停まらないような駅になってしまうと困りますので、利便性をしっかり考えていただきたいという部分と、バスとかそのような車両が頻繁に出入りをしていただけるような駅になったとして、現状のこの若松線の幅員、直線部分は問題ないかと思うのですが、国道との交差をするセブンイレブンさんとかがあるあたりですね、右折車両、左折車両それぞれ出てくるような場面であの幅員で果たして大丈夫なのかどうなのか、もちろん夏場だけではなく雪のある時期もございますので、その辺りも含めてしっかり協議をしていただきたいなと思っております。

以上です。

《会長》

はい、まず一つは後背施設とのアクセス・連結性について、それから駅開業後のバス路線、若松線の交差点を含めた道路の幅員の交通量が増加した場合でも大丈夫か、こういう質問でございましたがいかがでしょうか。お願いいたします。

《事務局》

はい、それでは私の方から答えさせていただきたいと思います。

まず、勝納右岸道路という道路の舗装状態が悪いですとか、既存の道路の状態が悪いという御指摘の中で、現在の計画といたしましては、新幹線駅から海側と言いますか、下側の道路からのアクセスを考えているところでございます。

その周辺整備に合わせまして、御指摘の道路につきましても、既存に付け替える橋から勝納川の右岸道路につきましては、整備をしていきたいというように考えております。

《会長》

11枚目の図を画面に表示できますか。

どういう風に後背地にアクセスするか御説明いただけますか。

《事務局》

画面で御説明させていただきますが、画面の上側が海側になります。

画面の下側が奥沢水源地側になりますが、今着色してあります若松線から今回、都市計画変更の諮問させていただいている駅前広場の上側の灰色のライン、こちらが今回付け替えする道路になってございます。

宏栄社さんですとか、そちらへのアクセスにつきましては、今お話をさせていただきました勝納右岸の道路からアクセスをするという計画になっているところでございます。

今、御指摘のございました画面でいうと駅の下側になりますが、下側からのアクセスというのは現在、計画はしておりませんが、駅前広場よりも手前側からアクセスをするような形で既存の建物ですとか施設にアクセスをするという計画になっているところでございます。

続きまして、バスのアクセスということで御指摘がございました。

バスのアクセスにつきましては、今後、バス事業者さん、交通事業者さんとの協議という形にはなりますけれども、奥沢水源地の方まで新設される駅より上側までバスは走ってございますが、今後につきましてはこのまま続く予定でございまして、こちらが今、終着になるというような形での計画にはなっていないというところでございます。

《事務局》

若松線の国道との交差の話がございましたので、私の方から御説明をいたします。

これにつきましては将来的な１０年後の開通になりますが、その１０年後における市内の交通量調査を解析してございます。

その交通量調査の解析にプラスしても今回、新駅にどれだけ車の発着があるかそれに乗せた上で新駅の出入り口のＴ字交差路が大丈夫なのか、次には天神十字街も大丈夫なのか、そして奥沢十字街、こちらも大丈夫なのかという交通量解析をしてございます。

その中で今の３点、特に国道が一番多いですが、こちらにつきましても右折車を考えて、現在の信号現示の中で捌けるというような解析結果になってございますので、当面のところ現在の若松線を拡幅しなくても、新幹線駅ができて交通量は捌けるというような状況になってございます。

ご指摘ありましたように、冬場に交差点の部分が除雪されず一車しか確保されてなければその時はちょっと問題になりますが、これにつきましては開発局の方も重々承知してございますので対応いただけるものだということで考えてございます。

それから一点、補足ですが、山側からのアクセスですね、今一本しかアクセスがないですが、こちらにつきましては令和３年度に、あそこを行止り道路ではなく奥の方からもう一本橋を架けれないものかどうかという事も含めて道路の検討をしてございます。

この令和３年度の検討結果としましては、山側に向かえば向かうほど右岸の道路との高さの差が発生していきます。

この高さの差を処理して橋を架けるというのが困難であるというような結論が出てございまして、奥に行き止まりにならない橋を設置するのが難しいということで、今のところ計画をしてないという答弁になります。

それから下水道の話につきましては、宏栄社さんの方から水道局と直接お話をしている経緯がございまして、その中で色々な話を端的に言いますと、水道局の方も利用勝手がいっぱいあれば料金が発生するものですから、宏栄社さんと今後どうするかというような話がされていて、今の段階では整備をするしないのお話までには至っていないということで認識をしてございます。

以上でございます。

《Ｂ委員》

すいません、ちょっと一点だけ、あの新幹線の駅の中にロータリーができてバス停ができて、清川橋を通過して多分、宏栄社さん、障害を持たれている方が多く通所されていますので、バリアフリーであるとか、健常者ではない方々が大変多くいらっしゃいますので、その辺りへの配慮をひとつよろしくお願いいたします。

以上です。

《事務局》

御説明させていただきます。

現在の清川橋が、内々の幅員で６ｍしかないような道路でございまして。

更には曲がり角が直角になっているような曲がり角になってございます。

新しい道路につきましては、内々の幅員で8mを確保する計画で考えてございまして、橋梁の方、新しい橋も8mで架けるような状況になってございます。

《会長》

今の御質問は、バスで新小樽駅まで来られた従業員の方が歩いて渡られる方も多いという話ではないでしょうか。

《事務局》

大変申し訳ございません。

今まさにこのページでもあるのですが、横に細く一本、二本、線が入っているかと思えます。これが河川用地との絡みのなかで、内々で2mぎりぎりしか確保できないのですが、こちらが勾配としましては5%未満の勾配で高さ差を処理できるというような状況になってございます。

もう一つ階段でありますけれども、階段につきましても、2段、そして踊場2段、そして下に着くというような、状況に配慮した中で一定程度の幅員を確保した中で降りるような形で、ここにつきましては小樽市の方で施工するのですが、現地の中で対応できるよう進めていければと考えてございますので、御指摘の部分は反映させていきたいと思っております。

以上です。

《会長》

よろしいでしょうか。

もし他に御質問等がなければ、本案件について採決に移りたいと思いますがよろしいでしょうか。

～ 採決 ～

それでは、議案1の諮問事項「小樽都市計画道路の変更」の都市計画変更について、お認めするかどうかにつきまして、賛成の方は挙手をお願いいたします。

はい、それでは賛成多数と認めます。

よって、議案1につきましては、当審議会として同意することといたします。

ありがとうございました。

それでは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、「第2次小樽市緑の基本計画について」でございます。

これに係る資料について説明を頂戴したいと思います。

(2) 報告事項 第2次小樽市緑の基本計画について

《事務局》

公園緑地課の高橋です、よろしくお願いいたします。

座って説明をさせていただきます。

それでは、議案2の「第2次小樽市緑の基本計画について」御報告いたします。

【資料No.2-3】表紙

今回の計画は、令和5年3月に策定されたもので、資料No.2-1は「概要版」、資料No.2-2は「計画書本編」、資料No.2-3は、前計画からの主な変更点等を記載した「第2次小樽市緑の基本計画の策定について」であります。

【資料No.2-3】P 1

本日はまず、資料No.2-3から御説明いたします。お手元の資料No.2-3の1ページを御覧ください。

緑の基本計画と都市計画法との関係について、御説明いたします。緑の基本計画は「都市緑地法第4条」に定められている「都市における緑地の保全や緑化の推進」を目的に策定するものです。都市緑地法では、策定にあたって関連する「都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」と整合を図るとともに、「都市計画マスタープラン」と連携させることが必要となっております。

緑の基本計画の策定にあたっては、都市計画審議会に諮問することを求められておりませんが、このように都市計画法に基づく各計画と関連することから、情報提供ということで報告をさせていただきます。

都市計画審議会への緑の基本計画の報告にあつたては、緑の基本計画は、都市緑地法に基づいて策定するため、上位計画との整合性などについて庁内で議論を行い、個別の策定委員会を立ち上げて、御議論いただいているとともに、都市計画法に定める都市施設の変更を要しなかったことから、報告を初回と策定後の2回とし、今回が2回目の報告となります。

緑の基本計画策定委員会は、学識経験者として小樽商科大学教授2名、関係行政機関として北海道森林管理局石狩森林管理署から1名、市民枠として子育て支援ボランティアサークルホワイトウィングから1名、公募で2名、その他市長が必要と認める者として小樽市総合博物館学芸員1名の計7名の方で組織されております。

策定委員会は5回開催したところですが、第1回策定委員会では「緑の基本計画の概要」、「緑の現況と課題」について、第2回策定委員会では「計画の基本方針と目標」、「公園・緑地の配置方針」について、第3回策定委員会では「計画の体系と施策」、「計画の体制と管理」について、第4回策定委員会では「素案」について、第5回策定委員会では「パブリックコメント結果報告」について御議論をいただきました。

【資料No.2-3】P 2

次に2ページを御覧ください。

前計画から変更した主な変更点について御説明いたします。

まず、計画フレームの地域区分について御説明いたします。

地域区分は、前計画では、新規の都市公園整備を検討するに当たり、都市計画基礎調査における地区区分を基本として24住区に設定していましたが、今回の計画では、第2次小樽市都市計画マスタープランにおける、地勢や生活圏のまとまりなどを考慮して、まちづくりの基本的単位とした9地域に設定いたしました。

次に都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準についてです。

今回の計画では、都市計画区域人口一人当たりの目標水準の都市公園については、平成27年の10.6㎡/人に対し、目標年次の令和14年を19.8㎡/人、都市公園等は、平成27年の18.7㎡/人に対し、目標年次の令和14年を31.3㎡/人とする目標といたしました。

一人当たりの面積が増加する要因についてですが、前計画は公園・緑地の整備を進めることが主な要因でした。

今回の計画は、現状の公園・緑地の保全に努め、面積はほぼ現状維持とし、将来人口の減少を見込んでいることが主な要因です。

【資料No.2-3】 P 3

次に3ページを御覧ください。

今回の計画で新たに盛り込んだ内容について御説明いたします。

公園・緑地の維持管理についてですが、平成29年の都市緑地法の改正により、緑の基本計画に都市公園の整備方針だけでなく、管理の方針も記載することが必要となったため、「公園・緑地の維持管理」について記載いたしました。

管理の方法としては、令和5年3月に策定した「第2次小樽市公園施設長寿命化計画」等に基づき、日常的な点検や維持保全により公園施設の安全性確保や機能保全を図りつつ、適正な時期に補修若しくは更新等を行う等、計画的な公園施設の維持管理に努めることとしました。

次に、計画の推進管理についてです。

計画の策定（Plan）、施策の実施（Do）、実施状況などの検証・評価（Check）、評価に基づいた改善策（Action）を検討するPDCAサイクルによる管理を行うこととしました。

以上で、資料No.2-3の説明を終わります。次に資料No.2-2について、少し御説明いたします。

【資料No.2-2】 P 5 4

こちらが第2次小樽市緑の基本計画の本書となっております。

序章から第5章までのほか、資料編も含めた構成となっております。写真、図面及び用語解説などを掲載しております。

内容につきましては、後程、概要版を使って御説明いたしますが、本書の54ページを御覧ください。

54ページには、総合的な公園・緑地の配置方針図を掲載しており、今回の計画をイメ

ージできる図面となっております。

【資料No.2-1】 P 1

次に資料No.2-1の説明に移ります。資料No.2-1の1ページを御覧ください。

概要版に沿って「第2次小樽市緑の基本計画」について簡単に御説明いたします。

まず、「序章 緑の基本計画の概要」についてです。

計画の目的について、緑は、良好な都市環境や美しい景観の形成、都市の防災性の向上、レクリエーションや触れ合いの場の提供などといった様々な効果効用を持ち、私たちの暮らしに欠くことのできないものであり、今後も緑地の保全や緑化の推進が必要です。

このことから、市民・事業者・行政が一体となり、これら施策を総合的かつ計画的に実施するために策定いたしました。

前計画の策定以降、人口減少や少子高齢化の進行のほか、近年の大規模な自然災害の多発による防災意識の高まりなどから、社会情勢が大きく変化し、それに伴う法改正や上位計画・関連計画の見直しがされてきました。

今回の計画についても、このような社会情勢の変化などに対応した計画とするものがあります。

計画の位置付けについては、先程御説明したとおりです。

計画の目標年次について、今回の計画は、令和5年（2023年）から目標年次の令和14年（2032年）までの10年間を計画期間といたしました。

【資料No.2-1】 P 1 第1章

次に、「第1章 緑の現況と課題」についてですが、緑の現況解析を基に、公園・緑地を有する機能である環境保全、レクリエーション、防災及び景観形成に関する課題を整理しました。

【資料No.2-1】 P 1 第2章

次に、「第2章 計画の基本方針と目標」について御説明いたします。

前計画の理念を継承しつつ、緑の現況と課題を踏まえ、緑のまちづくりにおける基本理念を「市民との協働で築く、自然と人が共生する 緑豊かな、潤いと安らぎのあるまち小樽」と掲げました。

そして、この基本理念の実現を目指して、3つの「緑の将来像」を設定し、この緑の将来像の実現を目指して、3つの「基本方針」を定めました。

計画フレームについてですが、計画対象区域は、小樽都市計画区域 13,050ha と札幌圏都市計画区域 910ha を合わせた 13,960ha としました。

都市計画区域人口の見通しは、平成27年の122千人に対し、目標年次の令和14年を90千人と設定しました。

市街化区域人口については、平成２７年の１２１千人に対し、目標年次の令和１４年を８９千人、市街化区域の規模については、平成２７年の４,３０１haに対し、目標年次の令和１４年を４,２８８haと設定しました。

計画の目標水準についてですが、市街化区域に占める緑地面積と割合については、平成２７年の２３３ha（５.４％）に対し、未整備の公園・緑地を加え、目標年次の令和１４年を２５３ha（５.９％）とし、都市計画区域に占める緑地面積と割合については、平成２７年の７,１３９ha（５１.３％）に対し、未整備の公園・緑地を加え、目標年次の令和１４年を７,１６５ha（５１.３％）とする目標といたしました。

都市公園等の施設として整備すべき緑地の目標水準については、先程御説明したとおりです。

【資料No.2-1】 P 1 第３章

次に、「第３章 公園・緑地の配置方針」について御説明いたします。

第２章に定めました「緑の将来像」と「公園・緑地の確保目標水準」の実現を目指して、公園・緑地が有する機能である環境保全、レクリエーション、防災及び景観形成の４つの機能からみた公園・緑地の配置方針を定め、これら４つの機能別の配置方針を踏まえて「総合的な公園・緑地の配置方針」を定めました。

【資料No.2-1】 P 1 第４章

次に２ページを御覧ください。

「第４章 計画の体系と施策」についてですが、第２章で定めました「基本理念」、「緑の将来像」及び「基本方針」を踏まえ、７つの「取組」及び１４の「主要施策」を定めました。

【資料No.2-1】 P 2 第５章

次に、「第５章 計画の体制と管理」について御説明いたします。

計画の推進体制についてですが、今回の計画の実現に向け、第４章で示した施策を計画的かつ効果的に進めていくため、市民・事業者・行政が対等な立場で協力・連携を図るための協働の仕組みを右下の図のとおり定めました。

計画の推進管理については、先程御説明したとおりです。

関係機関との連携及び協力要請についてですが、上位計画・関連計画を有する国や北海道などの関係機関と連携を図り、計画の推進に向けて協力を要請していくこととしました。

計画の見直しは、本市を取り巻く社会情勢の変化や施策の進捗状況などのほか、中間年、「小樽市立地適正化計画」の策定において、計画変更の必要性が生じた場合は適宜見直しを行うこととしました。

報告は以上であります。

《会長》

はい、ありがとうございました。

資料No.2-1、No.2-3、この厚い冊子のNo.2-2ということでそれぞれについて御説明を頂戴いたしました。

「第2次小樽市緑の基本計画について」御質問、御意見があれば賜りたいのですが、質問をお願いいたします。

～ 質疑 ～

《C委員》

第2章の計画の目標水準ですけれども、目標年次のところの未整備の公園というのは具体的にどういったものなのか御説明をお願いします。

《会長》

はい、未整備の公園の状況ですかね。お願いいたします。

《事務局》

未整備の公園についてですが、資料編に未整備の公園について記載があります。

《会長》

何ページですか。

《事務局》

資料No.2-2の138ページに未整備の公園・緑地について記載しております。

主に都市計画決定を行っている近隣公園ですと、稲穂公園ですとか、銭函でいうと銭函レストパークですとか…

《会長》

①、②、③、④ってなんですかね。

《事務局》

137ページに、ちょっと分かりづらいですが、この表に整備予定（令和3年～14年）というところの表の中に、①19.83ha、②26.03ha、それぞれを足すとこの数字になるということです。

《会長》

それぞれの分類上の面積ということですね。

《事務局》

そうですね、はい。

《会長》

C委員よろしいですか。

《C委員》

はい。

《会長》

はい、ありがとうございます。

他にいかがでしょうか。

《D委員》

はい、ちょっといいですか。

《会長》

どうぞお願いします。

《D委員》

緑の計画を謳っていますから、私共、緑に関係する仕事をしておりますので、若干感じたことを申し上げたいと思います。

計画そのものは法に基づいて則ってやっておられるのだというように理解をしております。

そうした中でこの計画自体、将来の市民の皆さん、あるいは道民の皆さんに訴えるものをどのように築いていくのか、ちょっと見当たらないような気がします。

私は農業委員会に在籍しております、毎年4月と12月に東京の方へ申請等に行きますが、ここ3年はコロナで残念ながら行けませんでした、その前の数年は東京に行っておりました。

東京に行きましても正直なところ右も左もわからない自分ではございますが、まちを歩いていますと素晴らしいまちを設計したのだと、この東京都の設計者はどういう方かは知りませんが素晴らしいアイデアが頭に浮んだのだと痛感しております。

東京では乗り物に乗るというよりも歩くことが多いのですが、歩いて疲れた頃に丁度、樹木や公園のような休める所があるんですね。

これはすごい街づくりの天才の方がやられたのだと私は感銘しております。

東京に行く度、こういう案を持った方はすごい人だなという思いをしております。

こういう計画をやる前に法律とかそういうものに沿っていかなければいけないと十分理解していますけども、小樽のまち、海有り山有り、景観の素晴らしいこのまちをどうしていくのか、どう国民や北海道へ訴えていくのか、そういうものを感じ取れるまちづく

りと言いますか、やっていただければ私は良いのではないかなと思うのですが、雑駁な意見で申し訳ないのですがそういうものが自然と感じられる小樽のまちというものをできれば良いなと私は思っております。

《会長》

ここで今回の計画の目玉になる部分といいますか、そういう部分について少し御紹介いただければと思いますがいかがでしょうか。

《事務局》

公園緑地課の河井と申します、どうぞよろしくお願いします。

緑の将来図という事の御質問だと理解していますけども、お渡しした資料No.2－2の5ページ、その中に示されてございます。

何点か御説明いたしますと、緑を生かした快適・安心なまちを目指しますということで緑の基本計画が謳われておりまして、これらの目標を達成できるよう努力をしていきたいというように考えてございます。

また、方針といたしましても、今ある緑を守るということの他に新たな緑を作ったり、これらはハードの分野でございますが、ソフト的な分野にいたしましても緑への理解を深められるよう、自然観察会のイベントや広報活動等を通じて、緑の普及と啓発を目指して、緑を生かしたより良いまちづくりを目指して行きたいと考えてございます。

以上です。

《会長》

D委員よろしいですかね。

どうもありがとうございます。

他にいかがでしょうか。

はい、B委員、お願いいたします。

《B委員》

未整備の公園と緑地については先ほど教えていただいたのですが、我々議員の方にも小樽公園の整備、基本計画、基本設計で今年度300万円程度の予算をつけて取り組むというお話をいただいております、すごく良いことだなと思うのですが、私も議員になって公園の質問をされる議員がすごく多くてびっくりしたのですが、それだけ市民の方から公園のことについて聞かれているという表れだと思うのですが、我々議員も議員をする上において何かしらの説明を求められる事があって、具体的に小樽公園で今年こういう風に公園が整備されますよというような話がいくつかあると、進んでいるのだなというようにわかるのですが、この間教えていただいた基本計画の小樽公園の整備だと、ちょっと時間が掛かり過ぎているのかなという印象を持ちまして、それで森林環境譲与税等を使えば木材で遊具が作れるというようなものもありますので、選択と集中と言いますか、今日お越しの議員の皆さんにしてみれば、自分の地域に公園が整備されることを望

んではいますけれども、中々そうはいかないと思いますので、選択と集中で今年はこの公園が整備されましたというような形で進めていただければなという要望と言いますか希望でございます。よろしくお願いいたします。

《会長》

はい、事務局から答えはございますか。

《事務局》

建設事業室長の池澤と申します

先ほどお話がございました小樽公園ですが、今回の第3回定例委員会で予算等をこれから議論して頂く場面がございますので、今日この場で具体的なお話は申し上げにくいのでご了承いただければと思います。

各地域の公園の整備状況でございますが、長寿命化計画という中で色んな遊具の更新を進めているということでございます。

これらの遊具の更新につきまして、市民の方にここの公園のこういう遊具が更新されたという情報を市の方から発信していないという状況がございましたので、今後はホームページ等でそういうものも情報発信していきたいということで検討していく考えでございます。

以上でございます。

《会長》

はい、よろしいでしょうか。

他にいかがでしょうか。

他に御質問等が無ければこの案件については終了とさせていただきますがよろしいでしょうか。

それではこの案件については終了とさせていただきます。

(3) その他

《会長》

本日予定していた議題については以上でございますが、皆様の方から何か御発言あるいは議題等あればお受けしたいと思います。

《E委員》

3・4・14若松線の道路区域に駅広を設けるという諮問に関しては何も意見はありませんが、先程担当者の方からこれからのお話がありましたけど、3・4・14若松線は国道393号線や道道、市道など色々と輻輳している路線でございますので、新たに駅ができることによって交通需要が非常に高まるというのが明確だと思います。

それで聞きたいのは、このL=3.8Kmというのは、断面図にあります18m、これについて全て舗装済み、改良済みなのかを御確認させて下さい。

《会長》

はい、都市計画道路の幅員等についてですね。

《事務局》

御質問ありがとうございます。

舗装につきましても改良につきましても整備済みであるという道路でございます。

《E委員》

臨港線の部分、運河につながる環状道路とかですね、この路線については色々な使用状況があると思います。

臨港線のところからアンダーパス、それから奥沢の十字街、それから国道393号線の輻輳する道路だとか、奥に行くと工場など色々な事業者がございしますが、今回特に思っているのは、先ほど事務局の方から交通センサスでこれから交通量を計画した中で、直轄である国や北海道の道路管理者とかに、色々と要望を上げるという話がありました。

私が一番思っているのが、国道5号線の北洋銀行の交差点でございますよね、あそこの交差点ですが、横断歩道と車の停止線の間には車4台分位の距離を取っていますが、国道と道道の都市計画道路の隅切りが、ちゃんとできていないような状況で、例えば観光バスだとか大型車が左折して入ってくるときに、あの停止線ではあの交差点を対処できないという部分があって、非常にボトルネック的な通りづらい交差点なので、2030年の新幹線開業までは年数がございしますが、これから色々と国とか道に要望を上げる段階で、都市計画審議会でこういう指摘があったというのをちょっと記録に残していただいて使ってもらいたいなと思い、御意見させていただきました。

《会長》

はい、お願いします。

《事務局》

今お話しがありました、現地の詳しい状況を確認してからですね、どういう状況でそうなっているのかを確かめた上で、今後も開建さんを含めて色々とお話する機会ございますので、どんな状況なのかをお聞きした上で、また時間を見て御報告と言いますか御回答させていただければと思いますので、恐縮ですけどもそんなところでよろしく願いいたします。

《会長》

はい、先程からお話が出ていましたけど、まちとの繋がりというものをちゃんと考えて利便性の高いアクセスを考えていかないと本当に誰も使わなくなり、使われなくなると停まる新幹線も少なくなってきた、ますます利便が悪くなっていくという事にならないか、これは昔からずっと議論されている事柄で、最初はもっとデラックスなアクセスロードを作ろうという事も考えていたのだけれども、交通量から見ると既存のままで対

応ができるということで現状だと思うのですが、先程から新小樽駅関連としては、アクセスというものについて重要な点、御指摘だと思いますので、引き続き実際の事業段階で配慮いただくとともに、今の御質問については詳細が分かれば次回以降でも御回答いただければと思います。

ということでE委員よろしいでしょうか。

《E委員》

はい。

《会長》

ありがとうございました。

他にその他についてはございますか。

はい、それでは本日の議事については以上とさせていただきます。

進行を事務局にお返ししたいと思います、お願いします。

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まして、誠にありがとうございます。

次回の審議会につきましては11月頃を予定しておりますので、また連絡をさせていただきたいと思います。

それでは以上をもちまして、第196回小樽市都市計画審議会を閉会させていただきます。

本日は誠にありがとうございました。