

平成 29 年度 第 3 回 糸魚川市都市計画審議会 会議録

日	平成 30 年 3 月 27 日	時間	15:30~17:10	場所	糸魚川市民会館 3 階会議室
件名	報告事項 糸魚川市都市計画マスタープランの改訂について 糸魚川市立地適正化計画の策定について				
出席者 (敬称略)	1 出席者 (13 人) 猪又史博 中出文平 堀口裕子 藤田英志 斉木勇 田中立一 村下剛 (代理出席) 三木公一 伊井一夫 木島和子 小嶋ます子 磯貝正子 平野拓二 2 欠席者 (1 人) 杉田康一 3 市職員 (8 人) 織田副市長 (開会時) 齋藤産業部長 建設課: 見邊課長 穂苅補佐 五十嵐係長 白澤主査 室橋主査 仲川主査 4 都市計画マスタープラン改定、立地適正化計画策定受託業者 (2 人) 5 傍聴者 なし				
会議要旨	1 開会 (15:30) 2 副市長あいさつ 3 会長あいさつ 4 議事 報告事項 (1) 糸魚川都市計画マスタープランの改訂について ■説明 【事務局】 都市計画マスタープランの見直しについては、前回の審議会で見直しのポイントや当市の現状から見た課題について、説明したが、本日は具体的な見直しの内容について説明する。 現在のマスタープランは、合併後の平成 19 年に策定したものであるが、今回の見直しでは、都市計画に関する方向性は現在のマスタープランを踏襲しつつ、見直しのポイントや時代の潮流、第 2 次総合計画をはじめとする上位計画の策定などを踏まえて、見直しを行うものである。 今年度は、全体構想編について庁内委員会を中心に検討を進めており、その概要について説明する。 都市計画の目標であるが、現行の計画に対する見直しの考え方は、基本理念については、第 2 次総合計画の策定を踏まえたものである。 将来人口は、平成 27 年に策定した「糸魚川市まち・ひと・しごと創生ビジョン」の将来人口推計の結果を踏まえて見直したものである。 都市づくりの目標は、ジオパーク、コンパクトシティ・プラス・ネットワーク、持続可能なまちづくりなどを充足するとともに、市民・事業者・行政の協働によるまちづくりを明確化し、都市づくりの基本理念に基づき、3 つの目標に整理した。 目標 1 では、立地適正化計画の策定や中山間地域における居住拠点の形成も踏まえた				

コンパクトプラスネットワークのまちづくりを目指すものである。

目標2では、近年特に重要となっている防災対策やインフラ等の長寿命化なども踏まえ、全ての市民が安全に安心して暮らせる、持続可能なまちづくりを目指すものである。

目標3では、ユネスコ世界ジオパークに認定された自然・歴史・文化の保存活用や都市の魅力向上、にぎわいの創出や市民・事業者・行政の協働によるまちづくりなどを目指すものである。

将来都市構造における見直しの考え方であるが、ゾーンについては、立地適正化計画の策定を踏まえた、コンパクトなまちづくりの方向性を明確化している。

軸については、北陸新幹線の開業などの社会情勢の変化を踏まえ見直している。

現計画のエリアについては、コンパクトなまちづくりに向けた本市の核的なエリアをさらに明確化するため、拠点として再整理したものである。

その基本構造の概念図を示しているが、ゾーンとは、主に面的な土地利用等を示すもので、軸とは、交流・連絡など線的な骨格を構成するもの、拠点とは、将来ニーズも見据えた集積を図る場所という考え方で整理している。

ゾーンについては、主に用途地域のことを指す既成市街地ゾーンでは、立地適正化計画を踏まえたコンパクトなまちづくりを目指しており、用途地域以外でも生活拠点の形成を目指すものである。

軸については、都市間十字型連携軸では、広域的なネットワークによる交流の拡大、産業や観光の振興を促進するものである。

都市内連携軸では、糸魚川市の骨格として既成市街地と集落間をネットワークで結ぶことによる連携強化や都市の一体化を推進するものである。

海辺の軸は海岸沿いを中心として、川辺の軸は主要な河川沿いを中心として、良好な自然環境や景観の保全などを図るものである。

拠点については、中心商業・業務拠点は、新幹線糸魚川駅を中心に、当市の交流と賑わいのある拠点を形成するもので、生産・開発拠点や流通・業務拠点は、広域ネットワークの強化などと合わせ、産業・流通機能の維持・増進を図るものである。

都市整備の方針では、分野別に少し具体的な方針を記載している。

そのうち土地利用の方針の見直しの考え方は、社会情勢の変化を踏まえ、コンパクトなまちづくりを進める方針を明確化したものであり、立地適正化計画等と整合した市街地のあり方を示すため、市街地の整備方針を新たに追加している。

方針については、豊かな自然環境との調和などを念頭に、これからの社会情勢の変化に対応するため、コンパクトなまちづくりを推進するという方向性を示している。

市街地の整備方針は、暮らしやすい、にぎわいがあり交流が盛んな、そして安全に安心して暮らせるという3つの視点で整理している。

道路・交通体系の整備方針における見直しの考え方は、道路・公共交通については、北陸新幹線の開業や選択と集中などの社会情勢の変化や、地域公共交通網形成計画の策定や市民意向を踏まえて見直しを行うものであり、近年高まっている公共施設の安全性強化・適正管理のニーズや公共施設等総合管理指針等の策定を踏まえ、道路の維持管理に関する方針を追加するものである。

道路については、現行計画における「都市間十字型連携軸」、「都市内連携軸」、「4流域2ルート」などの考え方を踏襲しており、都市計画道路においては、未整備区間の整

備や長期未着手路線の見直し検討を示すとともに、道路整備にあたってはネットワークとしての連携強化や防災性・安全性の向上を目指すものである。

公共交通については、地域公共交通網形成計画に基づき、持続可能な公共交通体系の実現を目指すことや、鉄道及びバスの適切な役割分担及び連携強化、公共交通空白地の解消などの利用促進策を講じることとしている。

道路の維持管理については、適切な維持管理のもとで、優先順位を考えながら計画的に更新することとしている。

公園緑地の整備方針における見直しの考え方は、少子高齢社会の進行や安全・安心などの社会情勢の変化を踏まえて見直すもので、方針については、適切な維持管理や防災機能の充実を図ることや、少子高齢社会の進行に対応した公園整備、森林の保全などを示している。

下水道・河川の整備方針の見直しの考え方は、公共施設等総合管理指針等の策定を踏まえた見直しであり、方針については、計画的かつ効率的な下水道事業の推進や、施設の適正な管理・更新により、快適な居住環境の確保を図るものである。

自然環境保全・都市環境形成の方針の見直しの考え方は、「糸魚川ジオパーク」のユネスコ世界ジオパークへの認定や、環境基本計画の策定などを踏まえた見直しである。

方針としては、ユネスコ世界ジオパークに認定されている本市の貴重な自然や地質資源の保全しつつ、地域の歴史・文化遺産の継承、環境問題に対応した持続可能な循環型社会を構築するための各種施策を講じるものである。

都市景観形成の方針の見直しの考え方は、ジオパーク認定を踏まえた交流促進に向けた景観の活用や、駅北復興まちづくり計画で取り組む市街地景観づくりなどを追加するもので、方針としては、本市特有の豊かな自然景観、歴史・文化景観、市街地景観、集落景観をかけがえのない地域資源として次世代に継承するため、保全・活用を図るものである。

都市防災の方針の見直しの考え方は、東日本大震災などの自然災害を教訓とした災害に強いまちづくりへの要請や、公共施設等総合管理指針などの策定を踏まえたインフラなどの耐震化・長寿命化、駅北大火を踏まえた火災に強い市街地づくりなどを追加するもので、方針としては、様々な災害から市民の生命・財産を守り、被害を最小限に食い止めるため、関係機関などとの連携により、ハード・ソフトの両面から対策を講じ、災害に強いまちづくりを推進することや、交通ネットワークやライフライン等のインフラ施設の耐震化・長寿命化を推進することを示している。

■ 質疑応答

【委員】 都市景観形成の方針で、人と自然との関わりがあるのは集落景観だけではなく、景観全体として、人と自然の関わりや糸魚川らしさについて書いた方が良いと思う。

【事務局】 その点も加えるよう今後検討していきたい。また、今後も何回か中間報告させてもらうので、どんどん意見をいただき良いプランにしていきたい。

【委員】 都市計画はインフラや環境の整備だと思うが、今年度末には市内でも2つの小学校が廃校になる状況で、特に若年層が市外へ出てしまっている。非常に難しい問題であるが、都市計画で整備して良くなったのに誰もいなくなったという状況にならないように考えていかなければならないのではないか。

【事務局】 指摘のとおりである。当市に限らず地方都市で人口減少が進行する中で、市として

人口減少をいかに抑えていくか、しっかりと対策をとりつつ、このマスタープランでも人口減少を最小限にとどめた上でのスリムな都市像を目指したまちづくりを進めていきたい。

【委員】 車社会になっているが、車を運転できない人にとってバスの便が悪い。ジオパークに力を入れているが、能生の磯部地区の方が青海のジオパークへ行こうとしてもバスが無いという話を聞く。また、磯部地区から能生の商店へ買い物に行こうとしても、今回のバスダイヤの改正で帰りのバスの便が悪くなった。自分は車を運転するからよいが、運転しない方からは、市は高齢者のことを何も考えてくれていないという声も聞く。この場で話すことではないかもしれないが、計画だけでなく実際に住んでいる方のことも考えて欲しい。

【事務局】 確かに都市計画マスタープランでは細かいバス時刻のことは書けないが、立地適正化計画における公共交通の役割の重要性、特に公共交通を使った日常生活の利便性確保や、ジオパークを活かす上での公共交通のあり方という観点では今後検討していきたいと考えている。

話のあった細かいバスダイヤの件については、ここに担当が同席しているので説明させる。

【事務局】 今年度、市内21地区で数回ずつ、公共交通再編に関する意見交換会を行った。その中で、磯部地区ではアンケートを行い、小泊地区では意見交換会を開催し、限られた便数をどの用途でどの時間に運行すれば良いか、地域の皆さんの意見を聞く中で今回のダイヤ改正を行った。今後も地域の方と意見交換しながら検討していきたい。

【委員】 その他の質問等はなし

(2) 糸魚川市立地適正化計画の策定について

■説明

【事務局】 立地適正化計画では、現在何が課題となっており、何を解決するための計画であるか、という目的を明確にすることが強く求められており、ここが他の総花的な計画と大きく違う点である。

この課題や目的を導くため、様々な現状分析を行っている。

人口の推移では、行政区域人口はこの20年間で約20%減少しており、今後もさらなる人口密度の低下が予想される。

平成27年の年少人口は約1割だが、老年人口は約4割に迫っており、今後もさらなる少子高齢化が予想される。

生産年齢人口を2つに分けて分析したところ、人口減少は特に年少人口や15～39歳の若者や子育て世代で進行しており、県平均と比較しても、若者や子育て世代の割合が特に低い。

国勢調査におけるDID地区の面積は、50年前の2.5倍に拡大しているが、人口密度は減少傾向であり、今後もさらなる低密度化が懸念される。

駅から半径800m、バス停から半径300mの公共交通利用圏域については、工業地域を除く用途地域のほぼ全域や、山間部以外の大半が包含されている。

日本海ひすいライン及び大糸線の乗車人員は減少傾向であり、その約85%が糸魚

川、能生、青海の主要3駅の利用となっている。

空き家件数については、5年間で約300件増加しており、古くからの市街地においてもさらなる空き家の増加が懸念される。

開発動向については、糸魚川地域の用途地域内で多いが、糸魚川駅周辺部の開発は無く、市街地の停滞が懸念される。

財政状況では、平成30年度予算における歳入に占める自主財源は4割を切っており、今後は維持管理費や社会保障費等の増大が懸念されることから、少子高齢化や人口減少に対応した持続可能なまちづくりが必要と言える。

以上の分析を踏まえ、本計画で取り組むべき課題を絞り込むと、人口減少、少子高齢化の進行、特に年少人口や15～39歳の減少が顕著であるため、次代を担う若い世代をはじめ、多様な世代の定住が重要であると言える。

このため、若者・子育て世代に住んでもらうための都市構造のあり方や子育て支援・医療・福祉の充実の検討など、人口減少・少子高齢化を見据えたまちづくりに取り組む必要がある。

また、人口減少の中でもDID地区は拡大し、人口や都市機能の低密度化が進行してきており、このまま進むと拡大した生活環境の維持に税金が投入され続け、財政状況がさらに厳しくなることが予想される。

そのため、計画的・効率的な都市運営が重要であることから、市街地の低密度化の抑制や利便性の高い中心部への集約化の検討などの持続可能なまちづくりが必要と言える。

次に、これら絞り込んだ課題についてさらに検証を行うため、本市で少ない若者・子育て世代の地区別の人口割合をみると、糸魚川駅周辺で特に少ない状況であることが分かる。

また、公共交通では、半径300m以内に複数のバス停を有するエリアをみると、糸魚川駅周辺に多くのエリアがあり、公共交通の利便性が高いことが分かる。

空き家の分布をみると、糸魚川地域、特に糸魚川駅周辺に集中している。

地価の状況をみると、特に糸魚川駅北側の商業地域の減少率が10年間で約4割以上低下しており、市内で最も下落率が高い。

これらの現状分析より、市の中心拠点である糸魚川駅周辺は、利便性の高い居住環境の形成が可能な地区でありながら、若者・子育て世代が市内でも少ない地域であり、空き家が多く、今後もさらに増加する恐れがあること、地価つまり価値の低下が顕著であることが明らかになった。

このままでは、中心市街地の空洞化、スポンジ化の拡大が懸念され、これに歯止めをかけることが急務である。

そのためには、日常生活に必要な都市機能、中心市街地に現存する様々な既存の施設・機能を活用し、市の財政負担の低減を図り、持続可能なまちづくりを行う必要があると言える。

また、この活用によって、今後の糸魚川市を担う、若者・子育て世代の定住促進と活動しやすい環境の創出による、中心市街地の活性化やにぎわいづくりも必要であると言える。

この結果、立地適正化計画で取り組むべき「まちづくりの方針」を設定するキーワー

ドを、「若者・子育て世代」と「中心市街地」と設定した。

そのキーワードより、本計画の目的となる、「まちづくりの方針（案）」を、「若者・子育て世代が快適に暮らせる中心市街地づくり」とし、サブタイトルとして、「中心市街地での魅力的な都市機能の集約と快適な住環境の整備により、若者や子育て世代が増えることで、高齢者も含めた多様な世代が集い、交流し、安心して住み続けられる中心市街地の形成を目指す。」とした。

この方針を実現するための主な施策については、今後検討を進めていくが、現時点で考えられるものの一部を例示しており、今後庁内委員会等で検討を進め、ある程度の案が固まった段階で、改めて説明したいと考えている。

次に、誘導区域の設定方針について説明するが、居住誘導区域及び都市機能誘導区域について、改めて簡単に説明する。

居住誘導区域は、人口が減少する中でも一定のエリアで人口密度を維持することにより、生活サービスやコミュニティが持続的に確保されるよう、居住を誘導すべき区域で、都市機能誘導区域は、医療・福祉・商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらのサービスの効率的な提供を図る区域であり、これらの区域を公共交通などで結び、生活利便性を確保するものである。

持続可能なまちづくりを実現するため、様々な誘導施策をもって都市機能や居住の長期的な誘導、集約を図るものである。

誘導区域の設定方針について説明する。

都市機能誘導区域の設定方針としては、本計画におけるまちづくりの方針である、「若者・子育て世代が快適に暮らせる中心市街地づくり」を実現するための施設を誘導する区域として、糸魚川駅周辺の全体の中心市街地として形成されてきた範囲を基本として設定し、駅の南側も、都市計画道路等の充実した都市基盤や、都市機能集積の種地となりうる用地を活かすため区域に含めることとする。

能生・青海地域については、糸魚川地域の都市機能誘導区域とを結ぶ公共交通の利便性向上や連携強化により、その都市機能を使いやすくすることや、現在両地域に立地する誘導施設以外の日常生活上必要な機能を維持・確保することにより、生活利便性を低下させないこととし、都市機能誘導区域については糸魚川駅周辺のみとする。

居住誘導区域については、公共交通の利便性が高い区域を基本とすることとされており、都市機能誘導区域を設定する糸魚川地域のほか、糸魚川地域と公共交通で結ぶことによりその都市機能を使うことができる、能生・青海地域にも設定する。

糸魚川地域の居住誘導区域については、糸魚川駅から半径 800m圏内と、押上地区に予定している新駅から半径 800m圏内を基本とし、住居系・商業系の開発が進行し、交通・生活利便性の高い良好な住環境が形成されている中央大通り線沿道も含むこととする。

能生地域の居住誘導区域については、能生駅から半径 800m圏内を基本とするが、旧能生駅を中心に市街地が形成されており、現在の能生駅の北側に人口が集積している。

また、開発の動向においても、主に現能生駅の北側で開発が進行していることから、現能生駅の半径 800m圏内かつ、旧能生駅からの徒歩圏として設定する半径 500m圏内に概ね含まれる区域を設定する。

青海地域の居住誘導区域については、古くからの市街地は青海駅周辺のエリアであっ

たが、過去に土地区画整理事業等により居住を誘導する中で、田海川の東側の区域まで市街化が進展している。

また、須沢南交差点周辺は、半径 300m 以内のバス停の数をみると、青海地域の他の地区よりも糸魚川地域への公共交通のアクセス性が優位であり、この周辺の人口は、青海駅周辺と比較し、過去 20 年間で大きく減少していない。

以上のことから、須沢南交差点に隣接する近隣商業地域を中心に徒歩圏域として設定する半径 500m 圏内を基本とし、一団の土地区画整理事業により基盤整備が既に行われた区域も考慮して設定する。

3 地域共通事項として、土砂災害特別警戒区域及び土砂災害警戒区域は、都市計画運用指針より、原則として居住誘導区域に含めないこととする。

津波・河川の浸水想定区域については、災害発生の予測と時間的猶予がある程度見込めることから、情報提供・避難誘導策の充実等の対策を講じることを前提に、除外せずに検討することとする。

工業専用地域、工業地域、臨港地区については、主に工業系土地利用や港湾機能の増進を目的としているため、居住誘導区域には含めないこととする。

議案書の 17 ページの検討図が、今まで説明した方針に基づき今後検討していく誘導区域の現時点で考えている大まかなエリアである。

最終的には、都市機能誘導施設や、誘導施策と合わせて、道路・鉄道・河川や地形地物などで明確な境界を定めていきたいと考えている。

立地適正化計画については、都市計画区域内の計画であり、実際に誘導する区域は用途地域内となるが、用途地域外や中山間地域における生活拠点形成の取り組みと合わせて、市全体の取り組みとして進めていく必要があると考えている。

最後に、今後の予定について説明する。

都市計画マスタープラン改訂については、本年度は都市の現況・課題の整理や目標設定も含めた全体構想編について、庁内委員会で検討を進めてきたところである。

平成 30 年度は地域別構想編の検討を進め、住民や関係団体への説明やパブリックコメントを経て、年度末には改訂版を完成させる予定である。

立地適正化計画については、本年度は現況・課題の整理、まちづくりの方針や誘導区域の設定について検討を進めてきたところである。

平成 30 年度は、誘導施設、誘導施策を検討しながら、最終的な誘導区域を定めるとともに、この計画での将来目標値を設定し、都市計画マスタープランと一緒に住民や関係団体への説明やパブリックコメントを行い、年度末に完成させる予定である。

■ 質疑応答

【委員】 立地適正化計画策定のスケジュールの中で、将来目標値の検討とあるが、将来目標値とは具体的にどのような目標値が示されるのか。

また、適正な制度の運用を行うために区域を地形地物などで明確に設定するとあるが、適正な制度の運用とはどのような運用がされるのか。

【事務局】 目標値については、どのような目標にするかは誘導施設や誘導施策と大きく関係しており、実際に検討するのは来年度になるが、例えば、何もしない場合に想定される人口よりも、計画の実現によりこの程度まで人口を引き上げるなど、10年後、20年後の具体的な数値として設定するものである。

制度の運用については、居住誘導区域の場合は、簡単に言うと、区域外で開発行為をする場合は市へ届出をする必要が生じ、都市機能誘導区域の場合は、区域外に誘導施設を建てようとすると同様に届出が必要となるなどの義務が発生し、どちらの場合も届出を受けた市はその開発や建築を区域内で行うよう勧告をすることができる制度となっている。そのような義務や規制については、誘導施策と合わせて今後説明する予定で今日は詳しく説明しなかったが、そのよう義務や規制が発生するため、地形地物で区切っておかないと、ここは駄目でこちらは良いと言えないので、最終的には明確に設定する必要がある。

【事務局】 補足するが、議案書13ページに掲げたまちづくりの方針を実現した場合の目標として、その数ページ前に分析している、例えば糸魚川駅周辺に若者が少ないという状況がどのように変わっていくかということが指標の一つになるかと思う。ただ、1年や2年で変わるものではないので、10年後、20年後の指標をどのように設定すれば良いか、先生にも指導いただきながら検討していきたい。

適正な制度の運用という部分については、きちんと線を引いて、その中と外では違うということをしっかり言うためのものである。

【委員】 補足すると、三条市では昨年度末に立地適正化計画を策定し、バス停から300mの範囲を都市機能誘導区域に設定していたが、実際に運用すると、事業者が誘導施設を建てたいと言ってきたときに、その場所が誘導区域の中なのか外なのか、その都度地図で確認しないと分からない状況が生じたため、先日、三条市の都市計画審議会で300mに近い地形地物で区切るよう変更している。実際に運用するためには、やはり分かりやすい地形地物で区切る必要があるということだと思う。

【委員】 誘導区域を駅やバス停からの距離を基準に決めることが本当に有効なのか。民間から医療や福祉の施設を作ってもらにしても、採算が合わなければ建ててくれないのではないかと考えると、糸魚川市の現状では、バスで来る客よりも自家用車で来る客の方が多いのではないかと。それなら郊外に広い駐車場を合わせて建てた方が儲かるのではないかと。また、例えば医療機関などは別の法律で求められる設備などがあると思うので、その設備を作るにはある程度の土地の広さが必要ではないかと。せっかく誘導区域を設定しても建ててくれないのではないかと心配してしまうが、そのあたりはいかがか。

【事務局】 心配のとおりだと思うが、この方針では、若者・子育て世代が暮らしやすい中心市街地づくりのために必要な施設を誘導するということであるが、逆に言えば、特に誘導しない施設であれば郊外に建てても良いという考え方もある。また、既に糸魚川駅周辺にはある程度の都市機能があり、その現存する機能が郊外に逃げて行かないことを示すことも考えられる。

仮に、医療の充実を目標にして糸魚川総合病院を中心に誘導するというような方針であれば、今日示した区域の中では無理なので、区域設定の見直しも必要かと思うが、現在は若者・子育て世代が暮らしやすい中心市街地を目指すという方針にしているので、そのあたりの不安を解消するような丁寧な市民説明を行っていく必要があると思う。

【委員】 人口の推移について、平成27年が最新になっているが、直近のデータで分析しないのか。

【事務局】 この計画の策定は昨年度から取り組んでおり、分析データが古いものもあるが、人口については国勢調査を利用しており、昨年度の分析では平成27年度のデータが出てい

ない部分もあったが、現在は全て直近の平成27年度のデータに更新している。人口以外でも財政等の数値で古いデータがあるが、来年度末に計画書として仕上げる際には可能な限り最新のデータに更新したいと考えている。

人口については、住民基本台帳の数字を使えば、毎年、毎月のデータも得られるが、住所を置いているが実際には住んでいない学生等の人数が計上されるため、国勢調査の方が実態の居住の動向が把握できることと、1年や1月等の短期的な傾向よりも、長期的な傾向を把握したいことから、実態に近い国勢調査の指標を使っている。

【委員】 都市計画運用指針では人口については国勢調査の数字を使わなければならないと書いてあるから使わなければならない。また、将来推計でも人口ビジョンの期待値ではなく、国立社会保障・人口問題研究所が推計したものを使わなければならない、その推計は国勢調査がベースである。いずれにしても、国のマニュアルに書いてあるから国勢調査を使うしかない。

財政など、他のデータについては急いで集めた方がよい。

【委員】 まちづくりの方針（案）については、いつまで（案）なのか。また、先生に聞きたいが、人口減少、少子高齢化や中心市街地の空洞化が生じている自治体は多いと思うが、この（案）の他に考えられるとすればどのような方針案はあるのか。

【委員】 自分はいくつかの自治体の策定に関わっているが、その中では、今住んでいる人口密度を都市機能誘導区域では維持・確保し、バリアフリーで歩いて暮らせるようにし、大規模病院でなく、特に高齢者に必要な眼科、耳鼻科や、薬を慢性的にもらう人のための内科など、小規模な医院、診療所の維持や誘導を掲げている自治体もある。

糸魚川市では復興計画をはじめ、市全体の方針として若者や子育て世代をターゲットにしているが、実際には高齢者が多いから、そこに書いてあるとおり、高齢者を含めた多様な世代ということになると思う。

また、実際に人口を維持するとなると高齢者にやさしいのは最低限で、それ以上に何かが必要なわけで、この方針は間違っていないと思う。

車で移動できる人ばかりではなくなるのは事実だと思う。また、ショッピングセンターには子供連れでないと行かないので、若者世代が少なくなると郊外のショッピングセンターが成り立たない。そうすると、まちなかで歩いて行ける範囲内で買い物できる施設が欲しいということになると思う。今までは自動車に頼って郊外へ出るしか選択肢が無かったが、20年後には免許を返納する人が多くなる中で、まちなかで暮らすという選択肢を増やすことが必要である。

この立地適正化計画と地域公共交通網形成計画とをセットにして公共交通を最低限維持していかなければならず、中心市街地だけでなく、用途地域外でも昔から小学校や郵便局があったような集落が拠点としてあるので、そこ通っていたバスをどのように維持していくかも含めて考えていく必要がある。

立地適正化計画は糸魚川市の場合は用途地域の中であるが、主要河川の上流部の集落も含めてどのように持続させるかと考えると、総務省の小さな拠点も含め、市全体を総合計画できちんと位置付け、そのうちの都市の部分を立て適正化計画で受け持つというようにする必要がある。

公共交通については、大きなバスに乗客1～2人だと環境負荷にはマイナス効果となる。今後は4～5人で移動できるような小さな移動手段が重要で、白タクは特区以外に

は認められていないが、それに近いものやNPO 法人が運行するものなど、多様なものを組み合わせて、いつでも乗れる、どこでも乗れるようにしていくことが必要だと思う。どちらかという地域公共交通網形成計画の分野で議論してきたのだろうと思うが、そちらとセットで考えなければならない。

【事務局】 (案) がどの時点で外れるかということについては、このまちづくりの方針と誘導区域の設定方針は本計画の根幹となる部分であり、市民の皆さんの意見を聞かずに市の内部だけでは決められないので、現時点ではあくまでも(案)ということで説明しており、今後、関係団体や市民へ説明し、ご理解いただいた上で(案)を外して決定したいと考えている。

【委員】 誘導区域が決まれば、区域外でも届出を出せば建築が可能なのか。

【事務局】 居住誘導区域で言えば、1件の家を建てる場合や、今ある家を建て替えるような場合には届出は必要ないが、簡単に言うと、区域外で建設業者や不動産業者が商売として複数の住宅を建設するために一団の土地を造成するような場合には、市への届出が必要になり、届出を受けた市は、区域外ではなく区域内で開発するよう勧告することができるが、拘束力はないので強行されても最終的に止める手段はない。

都市機能誘導区域で言えば、今後誘導施設を決める必要があるが、決めた誘導施設を区域外に建てようとした場合には、居住誘導区域と同様に届出や勧告が発生するというものである。

【委員】 宅地開発するにも、商売をするにも、この土地でなければならないという条件や理由もあると思うが、それを他の土地でやれと言われても難しいのではないかと。

【委員】 今までずっとそうやってきた。同じことを今後20年続けていては、その店に通える客がいなくなる。商売といっても土地だけ借りて2～3年で元を取ったら撤退するようなスーパーなども今の世の中には多くある。そのようなことをさせないようにしなければならない。商売として宅地造成する場合も同じだが、今までやってきたような郊外の田圃をつぶすのではなく、まちなかでやってもらわないと、30年後に3千万人、50年後には5千万人が減ると言われている中で、皆が暮らしていけるようにするために、考えなければいけない。50年後には50年前の面積しか必要でなくなるはずである。

そういったことをちゃんと考えていきなさいというふうに国は舵を切りだしている。

現状では拘束力はないが、区域外の開発を抑えるには、例えば、農地を宅地化する場合には農地転用を認めないとか、市道の維持管理の優先度を下げるとか、良し悪しは別として方法はいろいろある。

これはある種のメッセージで、今までやってきたことは間違いで、将来の世代のことを考えたら、人口が減っても暮らしやすくするには、バラバラに住んでいては駄目だということである。地方都市に限らず、大都市圏でも大手の商業グループでも駅前に小規模の店舗を展開する傾向が出てきており、高齢者や単身者の需要があることが分かって展開を変えている。地方都市でもそのように変えていかなければいけない時代になってきており、そのようなまちづくりをしてほしいということである。

【委員】 区域外に土地があるのに、市の勧告に従って区域内で建てるような場合には、区域外の自分の土地をその代替として利用してもらいたいというような相談があれば市は応じてもらえるのか。

【事務局】 住宅の場合は、一団としての開発についての制約はあるが、個人の建築については特

に制約もないので、市はそこまでの話には乗れないと思う。

商売で何か建てる場合は、都市機能誘導施設が決まれば、その施設を誘導するための施策を検討する中で、その施設を建てるために市として何ができるかという部分で、そういうことを含めて検討する可能性が無いことはないと思うが、今この場では即答できない。

【委員】 代替地としてもらえれば、歩み寄って話し合う余地もあると思うが。

【事務局】 市道や公共施設など、市が用地買収する場合はその代替地としての話には乗れるかもしれないが、民間が誘導施設を建てる場合は、基本的に民間で土地を求めて建設するものであり、誘導という中で市がどこまで支援できるかという部分として誘導施策の中で検討することになるかと思う。

【事務局】 誘導区域の中に誘導する施設を決めて、それに対して市が働き掛けをして誘導あるいは出て行かないようにする制度である。

若者・子育て世代が暮らしやすいように、例えば民間の幼稚園を誘導すると決めた場合には、区域内の土地を売りやすくしたり、区域内に土地を求めて幼稚園を建てようとする人がいれば求めやすいようにするために、市が関われる余地はあると思うが、市が用地を用意して誘導するというところまでは難しいと思う。

まずは何を誘導施設にするかを決めなければならないということと、市は何もできないということではないことを理解いただきたい。

【委員】 その他の質問等はなし

5 閉会 (17:10)