

第7回登別市総合計画第3期基本計画市民検討委員会 都市調和部会 議事録

- ◆ **開催日時** 平成26年9月16日(火) 18:30 ~ 19:30
- ◆ **開催場所** 登別市役所 第1委員会室
- ◆ **出席部会員**
 - 部会長 長部 正之
 - 副部会長 西尾 拓也
 - 部会員 荒川 昌伸
 - 谷崎 博美
 - 中川 信市
 - 山谷 桂司(市庁内検討委員会 部会長)
- 【都市整備部次長】
- 宮崎 修(市庁内検討委員会 副部会長)
- 【都市計画・公園グループ総括主幹】
- ◆ **欠席委員** 部会員 林田 康光
- ◆ **オブザーバー**
 - 秋山 堅也(昭和(株) 開発本部 事業開発室 室長)
 - 宮城 由典(昭和(株) 東北支社 登別営業所 所長)
 - 山本 優 (昭和(株) 東北支社 登別営業所 上席主任)
- ◆ **事務局**
 - 沼田 久人【総務部企画調整グループ総括主幹】
 - 打田 知之【総務部企画調整グループ主査】
- ◆ **議題** コンパクトシティに関する勉強会について

(部会長)

本日は、コンパクトシティに関する勉強会ということで、昭和株式会社様にお越しいただきご説明をいただきますので、よろしくお願ひします。

(オブザーバー)

お配りしております資料によりましてご説明をさせていただきます。

本日説明する内容としましては、「1. コンパクトシティの実現に向けた国の動向」ということで、以前から「コンパクトシティ」という概念については国の方でも示してはありましたが、それに伴う政策といったものが無かったものと認識しておりますが、本年8月に法律改正がありまして、本格的にコンパクトシティの実現に向けて国も舵を切ったのかなという認識をもっておりますので、その柱となる「立地適正化計画」についてご説明させていただきますことがまずは1点目。

2点目が、立地適正化計画が本年8月からとなっておりますことから、それ以前から各都市でコンパクトシティの実現に向けて取り組まれている事例がございますので、その事例をいくつかご紹介させていただきます。

3点目が、具体的に登別市の都市構造を詳しく分析したわけではありませんが、コンパクトシティの方向性として、どういったことが考えられるのかといったところについて、簡単に整理してきましたので、今後の議論の参考にいただければと思います。

はじめにコンパクトシティの実現に向けた国の動向について、簡単に説明をさせていただきます。

(1)の「コンパクトシティとは」というところでありますが、これは明確な法による定義というものは示されていないのですが、国の資料等を見ても、都市の中心部や公共交通の結節点(駅)等に、行政・商業・文化等さまざまな機能の集約や人口集積を図るようなまちの形をコンパクトシティと整理されています。

その考え方についてですが、1つとしては車に頼らなくても生活ができるようなまちづくりをしていかなければならないこと、高齢者や子供などにやさしいまちづくりをしていかなければならないこと、一方で商業や医療などのサービスを維持するためにはある程度の人口密度が必要となってきますので、そういった生活サービス機能の維持を図るといった意味でも整理されています。

次に、コンパクトシティの必要性、いわゆる効果の部分となりますが、さきほどのお話とリンクしてきますが、まずは、高齢化の進行への対応というものを国としても大きく重視しています。

2009年度までは、大規模商業が比較的郊外に出店しやすい環境がありまして、大規模商業施設が郊外に立地してしまったと、それに伴って駅周辺の商業機能等が衰退していったというような背景がありますので、今は、皆さん利用されていてよいのだけでも、20~30年経ったときに、本当に車を利用できない方も出てくるだろうと、そういったところの背景を踏まえて、歩いて・公共交通で生活サービス機能にアクセスできるということの必要性があります。

もう一つは、都市の中心地、いわゆる駅前商店街などの商業が衰退している中で、その空洞化への対応、これまで培った社会基盤をうまく生かしながら再興していく必要があるのではないのでしょうか。

3点目がインフラの維持管理費用の抑制が挙げられます。

これまで都市を拡大する方向で進めてきたものですから、その新設費用をこれまで見ていたわけですが、これからは、これまで作ってきたインフラの維持管理が必要な年代に差し掛かってきていますので、このまま拡大したのではその費用がまかなえないので、維持管理費を抑制していく必要があるのではないのでしょうか。

4つ目が、環境負荷の軽減ですが、低炭素化に関する法律も新たに施行されましたけれども、車社会から脱却することによって、できる限り低炭素な持続可能なまちづくりが都市の形態としてコンパクトシティというものがあるのではないのでしょうか。

次に最近の流れを整理してみたのですが、コンパクトシティを推進するための国の新制度が今年創設されました。

2014年の2月に都市再生特別措置法が改正されまして、8月1日に施行されました。その中で一番とポイントとなってくるのが、「立地適正化計画」というものを作るというところが法律に定められたということです。

この立地適正化計画を策定することによって、補助メニューの拡充を受けられるのですか、そういったところが出てきたということです。

では、立地適正化計画とはどういったものなのかということですが、1点目はコンパクトを実現するための総合的な計画であるということです。

いままでこういった法律に基づく計画というものの位置付けが無かったものを、法に位置づけたということになります。

もう一つの特徴が、大きく2つの区域を定めるということです。

その1つは「居住誘導区域」で、できるだけ多くの人に住んでもらいたい区域を計画の中に定めていくこと、2個目は「都市機能誘導区域」で、医療ですとか福祉ですとかそういった生活に必要な都市機能を、ある一定のエリアに集積させるための区域を計画の中に定めるということで、その区域に誘導する施設の種類の種類も定めていくというものです。

まちにとって、どのような施設が必要で、それをどの地域に集積させるのか、そういったものを計画の中でしっかりと位置付けていくこと、そして、そこへアクセスするための公共交通施策をどのように講じていくのかというところを、ひとまとめでマスタープランとして定めていくというものが、立地適正化計画の概要であります。

今回、国が大きく舵を切ったのだなと感じるところとしましては、誘導施設ですね。

商業、医療、福祉、そういった機能を都市機能誘導区域で民間が施設を立地する場合には、国の直接補助が受けられるといった優遇措置について制度化してきたということと、もう1点が、居住誘導区域に指定されないエリアへの民間の宅地の開発に対して、届け出を必要にして、いわゆる「足かせ」をして建てにくくすると、そういう制度化を図ってきました。

これまでは、こういったはっきりとしたものが見えていなかった中で、国の方としても大きくコンパクトシティに向けて舵を切ってきたのかなというふうに感じております。

次に、どういった施設を国としては誘導施設として考えているのかということですが、立地適正化計画に基づく補助事業の対象となる誘導施設としましては、大きく5つの分野に分かれており、医療や社会福祉、教育文化、商業施設、地域交流センターに分類され、その分野に対して医療施設であれば病院ですとか診療所、社会福祉施設であれば、基本的には通所を主目的とするものとなりますが老人福祉施設、教育文化施設として幼稚園や子ども園、小中学校、高等学校、大学、商業施設もこの中に含まれております。

こういった日常生活に必要な機能を都市機能誘導区域の中に集積させて、その時には国も手厚い補助を出しますよという内容となっております。

次に、立地適正化計画と関連した補助メニューとして、大きく4つの柱があるのですが、「都市機能立地支援事業」では、平成26年度予算は40億円と少ないのですが、民間の

立地に対して直接補助を出すというものです、そのほか「社会資本整備総合交付金」ですね、交付金を9000億円ほどの予算を付けて手厚く支援するというものがあります。

補助メニューを少しわかりやすくした資料をご覧くださいますが、これまで国の補助が3分の1や40%で交付されていたものが、都市機能誘導区域ですと2分の1ですとか45%ですとか、それに加えて誘導施設としての位置付けがあれば、さらに補助率が増すという都市機能誘導区域に対する民間施設を含めた誘導を国の方では手厚く支援しています。

次の資料は、国の方で立地適正化計画の計画づくりのスケジュールの目安を示した資料となります。

平成30年度末を目安に、立地適正化計画の策定をしてもらいたいというような考え方がここでは示されております。

既に、補助メニューを活用されている市町村があれば都市機能誘導区域の設定については平成28年度末まで、居住誘導区域については平成30年度末までにきちんと定めたいわけで、その補助メニューに対して立地適正化計画ができていなくても見込みという形で今行っている事業に対して手厚い補助を受けられるという経過措置を示しています。

国としては、平成30年を目安にコンパクトシティに向けてのマスタープランを作成してほしいと。

今、私の方で関わっている神奈川県各市町村では、国から直接電話があったという話も聞いております。

それは、現在まちなかに補助を入れているところには、きちんと立地適正化計画を作らなければ手厚い補助を受けられなくなるという内容と聞いております。

これが、最近の国の動向ということで、これまでコンパクトシティという概念的であったものが、実際に実現していくために国が立地適正化計画というものを新たに作って、本格的に動き始めてきたのかなというもののご紹介であります。

続いて、コンパクトシティの取り組み事例ということで、いくつか特徴的なところをピックアップしたところをご紹介させていただこうと思います。

まずは、これは有名な富山県富山市の事例ですが、中心市街地活性化ですとかコンパクトシティの実現を目指した中では、非常に先進的な取り組みをされているといわれている事例であります。

ただ、人口が40万人ほどの都市ですので、登別市と比べますと人口規模が大きいのかなということが見られます。

まず1点目は、富山市の都市構造の考え方なのですが、やはり先ほども申しあげましたように大規模商業の郊外の立地ですとかそういった影響を受けて、市街地が低密度に広がってしまっているという現状があったと、人口集中地区の拡大とありますがこれは1ヘクタール当たり40人という目安があるのですが、通常土地区画整理事業等をやる際には、大体1ヘクタール当たり100人くらいを目標に置いた中で、まちづくりをしていくというものがあるのですが、最低規模の40人のヘクタール当たりの区域が拡散している状況

があり、かつ、都心の空洞化ということもあって、駅前の商業機能が弱くなってしまっているような現状で、生活に必要な施設が郊外移転してしまったと。

かつ、自動車交通が発展して公共交通は採算が合わなくなり衰退してしまった。

それを将来的にどのように変えていこうかということで、低密度な都市構造から公共交通をうまく使って、公共交通を便利にしてコンパクトで高密度な都市構造に変えていこうといったところを目標に掲げて、数々の対策を打ってきている事例でございます。

施策としては大きく2つあるのですけれども、やはり拠点集中型のまちづくりということで、既存の市街地にさらに都市機能の集積を図っていこうと、そして、中心市街地の都市機能とは別に地域の生活に密着した生活拠点を作ろうといったところが、まず1点目。

2点目が、まちなかの居住と公共交通の沿線居住の推進、これもやはり特徴的で、バスや路面電車などの公共交通の中心を「沿線居住促進地域」ということに定めまして、そこに手厚く補助などをしていったと、まずは、公共交通軸、公共交通の柱となる路線を決めて、その公共交通の周辺に住まわれるための施策をうっていったということが挙げられます。

その内容を詳しくご説明しますと、大きく4つの方針を掲げておりまして、まずは公共交通軸の活性化、路面電車の導入をしたということ、これが大変有名な事例で、これに駅とバスの連携強化を図っていく、そして、拠点間を結ぶバスの増便をし、公共交通の使い勝手を大幅に強化したということがまず1点目。

2点目が地域特性に応じた生活交通の確保ということで、フィーダーバスといいます为中心部に行くための生活拠点というところを設けまして、居住地からまずは生活拠点に来てもらうという発想で、バスの乗換駅を作ろうという考え方です。

すべてが中心の駅に直結するのではなくて、支線が連絡するようなバスの拠点をいくつか設けて、そこから中心部の駅へ結んでいこうという取り組みですとか、乗り合いのタクシートの導入ですとか、あとは公共交通をしやすくするためのパーク&ライドの駐車場・駐輪場を整備していく。

あとは、駅舎の改修ですとか駅そのものの使い勝手も高めました。

あとは、「おでかけ定期券」として65以上の高齢の方に定期券をお渡しして、その定期券を持っていると全ての公共交通が100円で乗れるといった促進策もやっています。

4点目ですが、これも先ほどの話とつながってくる特徴的な取り組みなのですが、公共交通の沿線居住の推進をしていくというもので、いわば住み替えを支援するという一方で、公共交通の沿線エリアに共同住宅を建設する事業者さんに補助金を出して、共同住宅の建設を促進するほか、エリア内で戸建て住宅を建設する個人にも補助金を出すと、また、市としても市営住宅をそのエリアに作っていくということで、公共交通の利便性を高める取り組みとその周辺に住んでもらう、または、都市機能を集積させていくための取り組みをしていったということで富山市の事例を紹介させていただきました。

次の資料では、富山市は人口40万人ということで、ちょっと大きなまちなものですか

ら、人口5万人から10万人規模の都市計画マスタープランにおけるコンパクトシティの位置付けを、全国各地のものをまとめてみましたので、議論する中で参考にいただければと思いますが、この中から長野県小諸市と福井県敦賀市の取り組みについて紹介させていただきます。

まずは、長野県小諸市についてですが、大目標として「持続可能な活力あるコンパクトシティ小諸の再構築」ということで、コンパクトシティを作っていこうという目標を掲げております。

地区の概要としましては、商業施設等の郊外移転が進み中心市街地が衰退してしまったというところが問題点として挙げられており、それに対してどのような取り組みをしたのかといいますと、旧来からの中心市街地がありますが、その半径500メートル以内に市の庁舎があったのですが、市の庁舎の建て替えに合わせて総合病院を誘致してきたと、病院の機能を駅から徒歩圏内にあるところに、しかも行政機能と合わせて誘致してきたと、併せて、図書館や地域交流センターを市の庁舎の整備に合わせて集積することで、駅周辺の利便性・拠点性を高めるという取り組みを実際に行っていたのが、長野県小諸市の取り組み事例です。

次に福井県の敦賀市の取り組みですが、「敦賀駅周辺、敦賀港周辺の賑わい交流拠点整備による賑わいの創出」を目標の1つとしています。

敦賀市もやはり、郊外での開発が進んでしまい旧来の中心市街地が空洞化し、まちの賑わいが薄れ、中心部における商業・業務活動が停滞してしまったと、やはり、問題意識としては、郊外に商業都市機能が集積してしまったことにより、中心市街地の元気がちょっとなくなってしまっているというような他の自治体にも多くみられる問題であります。

そこで、どのような取り組みをされたのかというと、敦賀駅の拠点性を高めるために駅前広場の再整備と併せて公共公益施設を駅周辺に整備したと、具体的には男女平等参画センターですとかそういったものを駅周辺に整備したということが、まず1点目。

2点目が、港に使われていない赤レンガ倉庫があったので、港という地域特性と赤レンガという歴史的な資産を生かして、そこに商業施設を誘致してきたと。

そして、駅と商業施設が2キロメートルほど離れているものですから、そこを歩かせると中心市街地を通っていくこととなりますので、歩行者が歩きやすい環境を整備することで活性化をしていこうというもので、すべてを駅に集めるのではなくて、既存の資源をうまく活性化を図っていこうと、そういった取り組みをしている事例が福井県敦賀市の事例です。

そのほかの事例につきましても資料としてまとめておりますので、後程ご覧いただければと思います。

次に、登別市におけるコンパクトシティ検討の方向性についてお話をさせていただきますが、細かく分析したものではございませんので恐縮なのですが、議論の参考としていただければと思います。

1点目として「登別市都市計画マスタープラン」ということで、現在の都市計画マスタープランを拝見させていただきました。

都市計画マスタープランについてはご存知かと思いますが、すべてのまちづくりや都市計画の指針となる最も上位の計画となっている都市計画法に位置づけられた計画であります。

登別市では平成15年度を初年度に、おおむね20年後の都市の姿を描くという形で策定されております。

将来都市構造の考え方を拝見しますと、山辺、川辺、海辺に囲まれたコンパクト多機能連携都市ということで、国がコンパクトシティを打ち出す前から先進的な考え方といえますか、すでにコンパクトシティという考え方を謳っております。

基本的な考え方としましては、温泉街と海沿いにいくつかの市街地があって、それらを鉄道ですとか道路そういったもので繋いでひとつの都市として発展していくと、そして、分散している市街地については、それぞれの魅力を持ったまちづくりを進めていこうという考え方です。

やはり、各地域の土地利用状況を維持しながら、まとまりあるコンパクトで集約的なまちづくりを進め、公共施設や生活利便施設などのアクセスを容易にし、市民生活の利便性を重視した住みやすい地域を目指していこうということ。

2つ目は、分散している地域を連携して市全体としての魅力を高めるために、交通ネットワークを充実させていこうということで、国が示すコンパクトシティの考え方に近い考え方なのかなという印象を持ちました。

次の資料には都市構想図を示していますが、驚別ですとか若草・新生、幌別などそういったところを「定住ゾーン」として、人が住むべきエリアとして定めておきまして、一方で、登別温泉や登別地区周辺の観光地を含む「交流ゾーン」と定めて、交流を図っていくという都市構造が示されています。

これが現在の都市計画マスタープランの内容ということで整理させていただきました。

次に、人口問題研究所の登別市の将来人口予測を見てみますと、登別市全体で今後20年後、平成42年ごろには約20%の人口減少が予測されていて、北海道全体でも15%の減少が予測されています。

また、もう少し細かく地域別の人口の推移を見てみますと、例えば驚別・美園地域でも人口は減少しておきまして、平成22年度では平成7年度に比べ24.1%の減少、若草・新生地域でも13.8%の減少、その中で富岸・若山地域は区画整理が比較的新しいこともありまして29.5%の増、大幅な増加を示している状況です。

幌別地域でも8.1%の減少、登別・富浦地域でも18.3%の減少、登別温泉・カルルス地域においても人口が減っているといった状況で、市全体でも減っていくだろうという予測はありますが、その中でもエリアによって人口の動きにも差がみられるような状況になってきております。

次に、都市機能の立地状況を踏まえて各地区のエリアの概要をまとめておりますが、鷺別地区は、商業施設・工業地、区画整理が実施された住宅地等があり、現在最も活気のあるエリアなのかなと感じますし、また、室蘭市に働きに行かれている方の居住エリアとして、現在登別市の中では、元気のあるエリアなのかなという印象を受けています。

幌別地区の方を見てみますと、市役所ですとか図書館、福祉センターなど既存の都市機能がある程度集積されているエリアなのかなと感じますし、また、自衛隊の関係者ですとか昔からの居住者が多い住宅のエリアが存在していると、一方で、以前は賑わいを見せていた駅前商店街に空き店舗の見られるような状況になっていて、少し元気がなくなっているのかなという印象を受けています。

登別地区ですが、温泉地区への玄関口として駅前商店街があるのですが、空き店舗が少し増えてきていますが、また少し施設が建てられてきているのかなという話も聞いております。

また、登別の漁港ですとかマリパークといった施設が集積しているといった状況になっております。

そして、登別温泉地区はほかのエリアとは一線を引くような観光地なのかなという印象を受けています。

ざっくりとしたものではありますが、各エリアの特性を見ますとこのような状況にあるのかなという印象を受けています。

次に、公共交通の運行状況として、各駅の乗車人員を見てみましたが、それほど大きな動きというものは見られないと、むしろ車を利用されている方が多いのかなという印象を受けています。

一応、このような地区の印象を踏まえた中で、コンパクトシティ検討の方向性としてどのような方向があるのかというものを簡単に整理させていただきました。

まず1点目が「多極連携型」というもので、各地区の特性を活かして、機能分担によって拠点を分散配置していくというもので、これは今の都市計画マスタープランにも近い考え方なのかなというふうに思います。

例えば鷺別地区ですと商業等の生活利便とプラス就業の場としての機能を維持していくと、また、良好な住宅地としての機能を維持していくということで、幌別地区ですと行政施設等の集積をしっかりと維持していくというようなところ、また、登別地区の方では観光機能を強化していく、そして、温泉地区との連携を強化していくというような、それぞれの役割分担を明確にしたうえで、おおむね4つの中心拠点の連携を図りながらまちづくりを行っていくという考え方が1つあるのかなと思います。

もう1つが、「一極集中型」というもので、これはあくまでも1つの参考としての考え方の例ですが、拠点の中でも選択と集中という形で少し重点的に整備していくところを選択していくと。

例えば幌別地区の重点的な整備をし、重点的な都市機能の集積を図っていく、行政機能

の集積と登別の中心にある位置的な特性を生かして拠点としての強さを増していくための取り組みを進めていくと、他の地区よりも少し重点的にやっていくことで、まちづくりの拠点を重点的に図っていくという考え方もあるのかなというふうに思い1つの考え方として示させていただきました。

最後に、具体化に向けた検討の方向性ということで、どのような進め方をしていけばよいのかということの参考ということで整理させていただきました。

まず1点目は、都市機能の現状分析ということで、現在の都市機能の配置がどのようになっていて、どのような機能が不足しているのか、また、どのような都市機能が充足しているのか、場合によっては、他市との連携によって対応していくのかといった都市機能の現状をしっかりと把握していくということ。

2点目は、ポジショニング分析ということで、客観的な視点から登別市の置かれた状況や他の都市と比較しての強み・弱みを把握していくということ。

そういった現状の把握から将来のまちづくりを予測するというで、このまま推移するとどういった問題が生じるのか、エリアによっては一層の人口減少があるのかもしれないし、都市機能の維持が困難になる可能性もあるのではないかとか、将来のまちづくりにどういった問題が生じるのかということをしっかり検討したうえで、その情報を市民の皆さんと共有していく必要があるのではないかと。

そのうえで、どういったまちづくりのコンセプトを図っていくのか、コンセプトのテーマというものもありますし、都市構造をどうしていくのかということもあるかと思います。

そのコンセプトに基づく施策を検討していく、また、重点的に取り組む優先順位を検討していく、エリアを検討していくなどの戦略を立てた中で、取組体制を構築した中で一つ一つ取り組みを実践していくという流れになるのかと思います。

少しでも議論のお役にたてばと思います。

ありがとうございました。

(部会長)

どうもありがとうございました。

それでは、いろいろと説明いただきましたが、質問などがある方はいらっしゃいませんか。

(部会員)

計画に対する支援というものは、どこかに意思表示をしなければいけないということですか。

(オブザーバー)

立地適正化計画は都市計画マスタープランと同じような位置付けと聞いていますので、

登別市として立地適正化計画を定めて、もしも補助などの支援を導入していくということであれば、策定した立地適正化計画に基づいて補助の申請をしていくという形になるのかと思います。

立地適正化計画自体は、国の認定を受けるですとかそういった計画ではないと思います。

(部会員)

市が単独で打ち出すわけにはいかないですよ。例えばJRの駅を複合的に整備するなどの場合には、当然JRとも調整が必要なのですよ。

(オブザーバー)

当然、民間の事業者と連携を図りながら策定する必要があるのかなと。

これまでに比して、民間を誘導していくという考え方が大きく打ち出されていますので、これまで以上に、行政に頼るのではなくて民間の事業者さんをうまく取り込みながら、コンパクトシティを実現していこうという考え方のかなというふうに思います。

(庁内検討部会部会長)

少し確認をしたいのですが、立地適正化計画は市が策定するということですよ。

そして、国や都道府県との協議の必要もないということですね。

(オブザーバー)

立地適正化計画自体は、国や都道府県が認定するものではないというふうに聞いています。

ただ、立地適正化計画と社会資本はリンクしている部分がありますので、社会資本整備の方で国の方に申請を上げていく形になると思います。

(庁内検討部会部会長)

そこで国のチェックが入ってくるということですね。

(オブザーバー)

そういうことかと思います。

立地適正化計画に位置付けられていなければ、手厚い支援を受けることはできないわけですから。

まだ、法律の改正が8月にされたばかりですので、こちらとしても情報収集を進めている段階ですので、まだ、はっきりとご説明できる部分というものがありますので、何か情報などが入りましたら、情報提供をさせていただければというふうに考えております。

(庁内検討部会部会長)

なかなか支援制度が手厚くなったといえども、自治体の持ち出しというものは大きくなるわけですね。

(オブザーバー)

そうですね。やはり、自治体の持ち出しが全くないということにはならないですね

(庁内検討部会部会長)

他の自治体にもれず、登別市もなかなか厳しい財政状況にありますので、いいことだなと思いつつも次のアクションというのはなかなか難しいと思うんですね。

(オブザーバー)

本日の補足をさせていただきますと、午後から登別市をくまなく車で見てきたわけですが、本当に国が掲げるコンパクトシティという概念が全ての都市に当てはまるのかなといった疑問はありますし、登別市の場合もこの概念がぴったりとあてはまるのかということそうではないと思います。

今のまちの形としては、駅中心というよりは、やはり道路の沿線に商業やサービスが張り付いてきているといった状況も見受けられるなかで、それを生かしていくという考え方もあるのかなと。

一方で、国の考え方としては、高齢化が進んだときは車が利用できなくなるといった前提で、まちづくりを考えていると思うんですね。

実際に30年後がどのようになっているのかが読めないところもありますので、本当に車が無ければだめになるのであれば、今の都市構造ですと生活が不便になるという感想も持っています。

(庁内検討部会部会長)

おっしゃられたとおり、鷺別地区と幌別地区を連単させようという昔ながらの発想を持って区画整理事業を行って、道道の整備を行ったことで連単されたと、これを横軸として沿道系の立地が図られてきたというようななかで、第3の軸といいますか多極・一極ではない横に伸びる状況がみられているといったなかで、選択肢が多いのかなということで、何がよくて、何が悪いのかという議論はなかなか結論が出ないところかと思うのですが、今回示していただいたものを参考にさせていただきながら、勉強したいと思います。

(事務局)

立地適正化計画を策定したときには用途地域なども変えていくのですか。

(オブザーバー)

十分に考えられます。

用途ですとか容積率などの緩和もあります。

やはり拠点づくりには、民間をいかにして巻き込むかということがありますので。

(庁内検討部会部会長)

概念がまだはっきりしないのですよね、どうするとコンパクトなのかということが。

確かに周辺に拡散した公共施設や居住区を中心部に集めてくる一極集中型や多極連携型というものもありますけれども、幸いにして登別市の場合は郊外という概念があまりないですので、細長い街並みですので奥行きが無い中でよかったのかなと。

(オブザーバー)

まさしくそうだと思いますね。

山が北側にあって南側に海があって限られた部分でコンパクトなまちが形成されているのではないかなという印象は私も受けています。

似たような都市として、静岡市が挙げられるのですが、静岡市も南側が海で奥に進むとあって比較的コンパクトな街が形成されているのですけれども、静岡市ですとやはりJRを中心に静岡駅と清水駅、東静岡駅を拠点に位置づけて地域の連携を図っていくというような形で、登別市と似た部分があります。

(事務局)

車に乗らないで高齢者なども生活していけるようなまちが必要だということを国が言っているのですよね。

(オブザーバー)

そこが大きな柱だと思います。

(部会長)

それでは、いろいろと教えていただきましてありがとうございました。

これを参考にして、今後の議論に生かしていきたいと思います。

本日はありがとうございました。

以上で、本日の部会を終わります。お疲れ様でした。