

第50回秋田市都市計画審議会議事要旨

開催の日時	令和3年3月24日(水) 午後2時から午後4時15分まで
開催の場所	秋田市役所 5階 正庁
委員の定数	20人
出席委員	19人
議 事	(1) 第7次秋田市総合都市計画の原案について (2) 第4次秋田市国土利用計画の原案について
審 議 日 程	1 開 会 2 委員出席状況報告 3 会長あいさつ 4 公開・非公開の審議 5 議事録署名委員の選出 6 議 事 7 その他 8 閉 会

議 事 要 旨

(1) 第7次秋田市総合都市計画の原案について

幹 事	説明
会 長	ただいまの説明に対し、質問等はあるか。
委 員	北部地域の地域別構想において、外旭川地区のモデル地区について記載がある。「モデル地区」とは、ある目的をそこで達成して、そのうえで、ほかの地域への波及効果を狙った表現だと思うが、そのような認識でよいか。
幹 事	<p>モデル地区については、次期総合都市計画と並行して検討を進めてきた、次期総合計画を受けて記載しているものである。</p> <p>次期総合計画の創生戦略では、『戦略1 先端技術を活用した地域産業の振興としごとづくり』において、「人口減少が進む中、産業経済基盤を強化することは、地域の活力を高める大きな力になり、今後のまちづくりのモデルとして、民間との協働により、先端技術を活用し、スマート農業などの産業分野と、観光、スポーツ、環境、防災などの分野と一体的に展開することで、人口減少・少子高齢化の進行に伴う地域の課題解決につなげていく必要がある」としている。次期総合都市計画では、都市計画分野として政策を進めていくという方針の基に、モデル地区の取組を位置づけているものである。</p>
委 員	次期総合計画では、例えば、スマート農業については産業振興策の一つとして位置づけている。モデル地区をそうした取組の拠点としてしまうと、ここでしかできなくなってしまうのではないか。逆のイメージがついてしまう。モデル地区だけでなく、市全体での振興策の一つとするべきだと思うがどうか。
幹 事	<p>スマート農業について例示いただいたが、モデル地区内のみで進めていくということではない。防災分野であったり、環境分野であったりと一体的に展開していくことがモデル地区における取組イメージである。</p> <p>先端技術については、今後、様々な分野で取り入れられていくことを想定している。モデル地区では、複数の分野で、一体的・複合的に取組を展開していくものであるが、個々の先端技術の活用や、新たな分野の開拓については、技術の革新や社会への実装状況等を踏まえ、地区を限定せず、取り入れていくべきものと考えている。</p>

- 委員 モデル地区は、「卸売市場およびその周辺」としているが、秋田市内で、ほかに、このような地区はないことからモデル地区になり得ないのではないか。モデル地区とはせずに、「卸売市場の再整備と併せて展開していく」といった記載でもよいのではないか。
- 幹事 北部地域の「卸売市場の再整備等の検討」では、現在、卸売市場の再整備について様々な検討が進められている中で、その周辺も対象に、広域型スポーツ施設の立地なども含め、モデル地区として、総合計画との整合を図り、検討しようとするものである。
- 委員 外旭川地区の住環境はどのようになるのか。卸売市場周辺は居住地域に近接しており、広範な農振農用地もある。そこを開発した際の、周辺の住環境に対する記載が何もない。住環境への配慮も必要だと思うが、検討はされているのか。
- 幹事 卸売市場周辺は、市街化区域、市街化調整区域、農振農用地等それぞれで、様々な土地利用がされている。
地域別構想は、全体構想の各方針に基づき立案しているものである。全体構想の土地利用の方針では、市街化調整区域は、原則として開発等を抑制していくこととしており、住宅地は、環境に配慮した取組を行っていく必要があるとしている。北部地域の地域別構想に直接的な記載はないが、地域の特性に応じて、取組を進めていく方針である。
- 委員 地区の捉え方が、5年前、10年前から変わっていないように感じる。私は北部地域に住んでいるが、例えば、寺内地区では、秋田港に面した工業地区もあれば、高清水という自然豊かなエリアや、中央地域と隣接し、ほぼ中央地域と言ってもいいようなエリアもある。開業した泉外旭川駅に隣接したエリアも寺内地区にはある。こうしたエリアの特性が曖昧なまま続いてきているが、エリアが曖昧になれば、結局、コンパクトシティという概念がくずれていくような気がする。
市では、小中学校の適正配置も進めている。学校の所在地というのもまちづくりに大きく影響すると思っているが、こうした部分が加味されていないように感じている。以前から何も変わっていないままで、ただ付け加えていっているようにしか見えない。
そのほかにも、土崎港は中央や東と細かく分類している一方で、下新城などは、国道に面しているエリアと小学校があるエリアでまちづくりの考え方が全然違うのに一つの地区としている。そうした細かい配慮ができていない部分が大いに感じられる。
地域別構想なので、大きい枠で考えればそうなのかもしれないが、今回の外旭川地区だって、中央でも北部でもなく、新たな地域として考え

るのも一つだと思う。いろいろな部分が、以前の考え方のままで、つぎはぎで付け加えている気がする。せつかく新たな計画を策定するのであれば、そういった部分をしっかりと検証していく必要があると思うがどうか。

幹 事

地域別構想については、7地域の区分を基本とさせていただいている。各地域にどのような地区が含まれるのかについては、総合計画の考え方を受けて記載している。各地区の表示の仕方やまとめ方については、総合計画の方とも調整・確認したいと思う。

地区内で、エリアによって様々な性格があるというご指摘であるが、寺内地区のほかにもそういった地区はあろうかと思う。都市計画の側面・視点からすると、地区に対しての性格付けというよりは、エリアとして、例えば、住宅地、商業地といったように、用途地域等による土地利用の状況や、これまでの市街地形成の歴史などから地域の特色をまとめているところであり、ご理解いただきたい。

委 員

話はわかるが、常に新しく書き換えていかなければまちづくりはできないと思う。泉地区であれば、地域性の違いから、線路の東西で地域を分けている。土崎地区では必要以上に細かく分けているのに、寺内地区は、学校は中央地域で、地区は北部地域という分け方をされている。そういったところを加味していかないといけないのではないか。検証してもらいたい。

幹 事

繰り返しになるが、地域の分け方については、総合計画の地域の分け方とさせていただいている。

今後の人口減少等を見据えると、市街地が広がっていくことは考えにくく、空き地や空き家の発生や、今まで守られてきた都市機能の衰退が懸念されることから、エリアごとに、特色にあった進め方をしなければならないと考えている。そういった場合に、計画書にも記載しているが、エリアマネジメントの考え方で、ある一定の区域で、現状・課題を整理したうえで、民間と協働し、まちづくりに取り組んでいきたいと考えている。

都市計画としては、一定の区域を定めて、土地利用や都市施設の整備方針を示させていただき、都市計画としての対応以外の部分ではエリアマネジメント等により、地区の特性に応じて取り組んでいきたい。

委 員

本編10ページの「安全・安心な生活環境の確保」のところで、洪水浸水想定区域の図があるが、立地適正化計画には、津波浸水想定区域の図も掲載されている。次期総合都市計画では、なぜ津波浸水想定区域の図がないのか。

津波浸水想定区域を含めると市街化区域の約7割近くが浸水想定区域となる。防災・減災に対する課題認識が足りないのではないのか。

幹 事

立地適正化計画策定時と状況が異なる部分として、水防法の改正を受けて、県管理河川の浸水想定区域が更新されたことと、今般の都市計画法・都市再生特別措置法の改正がある。都市計画法・都市再生特別措置法の改正では、居住誘導区域の設定のあり方や、浸水ハザードエリア等における開発許可の厳格化がなされている。

こうした背景から、次期総合都市計画では、「都市の課題」を様々な視点から整理する中で、「安全・安心な生活環境の確保」については洪水浸水想定区域の図を掲載しているところである。

津波浸水想定区域が、特に北部地域を中心に、面的に広がっていることは認識しており、防災部局と連携しながらまちづくりを進めていきたい。

委 員

現状把握ということで、津波の浸水想定区域もあるということが書かれていなければならないと思う。本編15ページにも「災害に強いまちづくり」とあり、ハード対策は難しいかもしれないが、ソフト対策で対応することなど記載を検討してもらいたい。

委 員

秋田市では、都市計画道路千秋山崎線と都市計画道路泉外旭川線という、線路の東西をアンダーパスによりつなぐ、都市計画道路2路線の整備が進められている。市民から「いらないのではないのか。」という声も聞こえてきており、せっかくの機会なので、事務局はその必要性等について改めて説明していただきたいと思うがどうか。

幹 事

都市計画道路泉外旭川線から説明させていただく。道路整備の基本方針図にあるとおり、秋田市では3環状放射型道路網の形成を目指し、かなりの年数をかけて都市計画道路の整備を進めてきた。泉外旭川線については、3環状をつなぐ分散導入路に位置づけており、周辺市街地から都心・中心市街地等へのアクセス性を向上させる路線として非常に重要な路線である。そのため、今後も整備を進めていくことで、渋滞の緩和やバス交通の円滑化など、様々な交通環境の改善につながるものと考えている。

現在、秋田駅東西を結ぶ路線としては、手形陸橋、中央道路、明田地下道と3本の路線が整備されているが、都市計画道路千秋山崎線については、特に、秋田駅西口と東口の地域間を結ぶ路線として重要である。手形陸橋、中央道路、明田地下道については、どちらかという、足の長い広域的な交通を処理する役割を担っているが、千秋山崎線については、足の短い身近な地域間の交通の円滑化という意味で非常に重要な路

線と位置づけており、継続して、整備を進めていきたい。

委員

河辺地域の地域別方針で、「地域中心である和田地区に居住を維持・誘導する」とある。維持とは、現在お住まいの方々を対象にしていると思うが、誘導とは、地域内から地域中心の和田地区に誘導するという意味なのか、それとも地域外、市外、県外から、こちらに居住する方を誘導するという意味なのか。

また、河辺地域では「公共交通を活用した近隣地域との連携・交流」とあり、雄和地域では「地域内の各集落からのアクセスがしやすい環境づくり」「地域内外の交流による活力のあるまちづくり」とあるが、公共交通に関する施策等を念頭に置いて記載しているのか。それとも、今後、検討していこうとするものなのか。両地域とも高齢化率が高く、公共交通は欠かせないと思う。自分も公共交通を使って雄和の市民サービスセンターに行った際、予定時間の1時間前には着いてしまい、帰りも1時間以上待たなければバスがなく苦勞した。

幹事

河辺地域における居住の維持・誘導についてあるが、人の移動という点から言えば、地域内からの移動も地域外からの移動も想定している。地域に住み続けてもらうためには、コミュニティを守っていくことが必要であると考えており、人口減少下であるので、地域内外からの誘導により、確保していきたい。

これは、公共交通にも関係しているが、商業・医療などの生活サービス施設については、利用する居住者がいなければ、サービスの縮小や施設の撤退につながることを懸念されるためである。地域コミュニティや生活利便性を守っていくために、一定の人口の確保が必要である。

公共交通についてであるが、河辺地域、雄和地域は、他の地域に比べ公共交通の利便性が課題であると認識している。現在、マイタウンバスを委託運行しているが、交通部局とも連携し、新たな生活交通も検討していきたい。一つの例を挙げると、タクシーを公共交通の一つに位置づけ、地域の方が身近なところに買物に行く際に利用しやすくするなど、市民の生活の足の確保に向けて施策等を検討していきたい。

委員

2040年には、人口が約24万人まで減少するほか、高齢化率も40%を超える。秋田市に約10万人の高齢者が住むということである。もちろん、高齢者だけではないし、全体的にいろいろなことを考えていかなければならないが、多く高齢者の方々が住むまちづくりということが根本になければならないのではないか。それがあれば、高齢者以外の市民にとっても住みやすいまちになるだろうと思う。

例えば、地域包括支援センターが18箇所あるが、「地域包括ケアシステムをつくることはまちづくり」と言われながら、計画原案には、地域

包括ケアシステムを意識した記載がなく、高齢者が多く住むまちにとっての豊かな暮らしとはなんなのかといった部分や、実現するための施策等を感じ取ることができなかった。高齢化の進行という、前提となる現状・課題があるので、無視して計画をつくることはできないと思うが、これから20年の計画として、そこをどれだけ意識して、どこがどう工夫されているのか。今の人口構成が20年後もそのままであると認識しているのではないかなと感じているが、どこが違うのかというところをお聞きしたい。地域包括ケアシステムを度外視しては、まちづくりはできないと思うが、どのくらい市の中で横の連携をしながら次期総合都市計画がつくられているのか。

幹 事

ご指摘のとおり、2040年の人口構成を見ると、高齢人口と生産年齢人口が同程度になると推計されており、高齢者にとってやさしいまちづくりが必要であると考えている。秋田市では、エイジフレンドリーシティの実現を掲げており、まちづくりの前提として認識しているところである。

主に都市計画の側面からは、高齢者の方々が活動・活躍する場づくりや、施設のバリアフリー化のほか、マイカーを運転できない市民の増加が予想されることから、持続可能な公共交通の実現といったところを記載している。

また、総合都市計画と関連性の強い、秋田市立地適正化計画では、高齢化の進行を見据え、誘導施設に、医療施設として診療所を位置づけているところである。

総合都市計画は、本市の都市計画の基本的な方針ということで、地域包括ケアシステムについて直接的な記載等はないが、高齢者に限らず、多様な世代にとって住みやすいまちづくりを進めていきたい。

委 員

20年後を考えたときに、そこが非常に重要だと思っている。20年前の方が、どのような計画をつくり、高齢者が多くなるまちに対し、まちづくりとして、どんなものを準備して、どんなものを整備したのかということが問われるのではないか。

歩きたくなる環境整備にしても、歩けるといいなと思うエリアは融雪設備が整備され、冬でも歩きたくなるようになるのか。少し郊外にいくと、除雪により、歩道は雪でいっぱい、高齢者は車道に出てきてバギーを押して歩くという光景がいくらでも見られる。冬になると、自動車優先で、高齢者は歩けなくなるのだなと印象的な光景だった。高齢者が冬でも移動しやすい、移動できる、集まれる、集まりやすい場ができる、そういうことを具体的にどう実現していくのかといったところが求められるのではないかと思う。この場で、具体的な事業等の話はできないと思うが、今後20年の計画になるのであれば、その視点を失ってはいい

ないだろう。

エイジフレンドリーシティにしても、個々の理念は出てくるが、横の連携が見えない。地域包括ケアシステムというのは、「まるごと包括的にみていこう」という、まさしくそれを表す言葉なので、そうしたことを念頭に置きながら、20年後を見据えた計画にしてもらいたい。

委員

総合都市計画は20年先を見据えた計画ということであるが、20年先は誰も予想がつかないわけで、可能性のあるものは、できるだけ方針に取り込んでいくというのがポイントだと思っている。そう見たときに、おおよそその項目は入っていると感じているが、このコロナの状況で、秋田市においても、テレワークがされるようになると、テレワークの拠点をどのように配置するのかと行った考えがあってもいいのかもしれない。

地域別構想についてであるが、立地適正化計画との関連が見えづらい。各地域の構想図では、どの区域が誘導される区域なのかがわからない。そのあたりを示すことが、秋田市の未来の姿を評価するうえで重要ではないかと思う。文言としても、「立地適正化計画」という言葉があまり記載されていないように感じるので、濃淡はあろうが、関連する部分への記載を検討いただきたい。

計画書本編を見ていくと、計画の評価・管理について、非常に細かく位置づけられていると感じた。序章のまちづくりの課題で、第6次秋田市総合都市計画の評価について記載があるが、第6次計画のアウトカム指標の評価などについて記載することはできないか。現行計画でうまくいったことや引き続き取り組むべきことが明快になっていると、「代わり映えしないじゃないか。」といった声に対しても説明ができるし、いい方向に向かっている取組が分かると思う。そのうえで、うまくいかないところや、継続して取り組むべきことを記載した方がいいのではないか。

立地適正化計画策定時にも、道路交通の視点から意見したが、横山金足線や新国道の沿線への土地利用誘導についてトーンを下げることはできないか。車での移動というのは、何か目的があってするわけで、目的地を、横山金足線や新国道のような、どちらかというと車が走るための道路にしてしまうと、渋滞を起こして、バイパスをつくるような、よくない方向に戻ってしまう気がする。いいまちにするには、移動のことは移動のこととして、一方で、アクセスするエリアの環境整備といったメリハリが重要だと思う。立地適正化計画では新国道沿線などを居住誘導区域に設定しているが、見直すことはできないか。施設の立地によって、人の動きが変わる。例えば、病院のように、施設のタイプによって階層があると思うが、どこのエリアにどのような施設を誘導するのかについても見直していくと、道路計画という意味ではいいのかと思う。総合

都市計画は道路だけの計画ではないことは理解しているが、検討いただきたい。

幹 事

テレワークに特化した記載はないが、計画書本編では、官民連携による新技術の活用として、ICTの活用イメージの図を掲載している。今後、まちづくりにもICTが浸透してくると考えており、現時点で具体的な想定はないものの、そうした新技術の導入可能性を検討していくことを方針として位置づけている。テレワークに限らず、医療サービス等のオンライン化なども視野に記載したものである。

現行計画の評価結果の記載や、次期総合都市計画につなげていくことに関しては、まちづくりの課題を受け、まちづくりの基本的な視点を整理し、目指すべき都市の姿を設定しているところであるが、改めて、記載内容を検討させていただく。

幹線道路沿線の土地利用についてであるが、沿道系市街地として、沿道の土地利用状況や、重要なバス路線になっていることなどを踏まえると、後背地を含め、基本的には、一定の土地利用・居住の誘導が必要であると考えている。その中で、移動の円滑化や土地利用のメリハリといった部分については、用途地域による土地利用コントロールを基本に対応していきたい。

委 員

ヨーロッパでは、まちづくりがしっかりしている。住宅等の開発ができないエリアでは、道路でいうと時速100kmで走行してもよくなっている。その代わりに、まちなかに入ったら時速30kmに制限される。まちなかでは歩く人が優先のまちづくりになっており、今後、日本が目指す方向ではないかと思う。人口の減少により、都市のスポンジ化が進み、価値の薄い、使いづらいまちになってしまうのではないか。長期計画であるので、目標として、考え方として、うまく反映いただくことはできないか。

幹 事

7つの拠点を中心に、骨格道路網や公共交通でつないだ都市構造を目指すこととしている中で、市街地の幹線道路沿線は、都市機能が集積しており、公共交通の主要な路線にもなっている。特に、居住誘導区域として設定している幹線道路沿線については、一定程度の生活サービス機能を守っていく必要があると考えており、ご指摘の視点を踏まえながら、取り組んでいきたい。

委 員

至るところに「公共交通の形成」とあるが、20年後には人口が約24万人になると、しかも、車の免許を返納している市民も増えてくるとしたときに、公共交通機関があるというのは、高齢者だけでなく、周辺に生活する市民は安心して、「こういう都市計画になっているのだな。」と

分かってくれると思う。そういった都市計画にしてもらいたい。これはお願いである。

委員

先ほど、意見のあった道路の機能改造についてであるが、国土交通省では、道路の持つ本来担うべき役割を、通過型の交通が走るべき道路や、生活に密着した交通が走るべき道路など、整理整頓することによって、新しい道路をつくること一辺倒ではなく、そうした整理により、交通環境が円滑になるのではないかということで調査・研究を行っている。可能な限り、そうした趣旨のコメントを盛り込んでいただけたらと思う。

また、目標年次をおおむね 20 年後としているが、何の目標なのか。施策の姿が見え始めるのが 20 年後ということか。また、具体の整備は 10 年後とあるが、具体の整備に着手することが 10 年後ということか。

幹事

目標年次については、おおむね 20 年後を見据えて、そこに向かって都市計画の方針を定めるということで 2040 年に設定している。具体的な整備についてであるが、総合都市計画は、都市計画法に基づく本市の都市計画の基本的な方針ということで、計画制度上、大きくは、土地利用、都市施設、市街地開発事業の整備の方針を中心に、整備目標を 10 年間としているが、具体的な事業等によって、着手なのか、完成なのかといった部分は異なってくる。

委員

道路の話題が出たが、潟上市で調査をした際、バイパスができたとしても、旧道にも自動車が入ってくるので、高齢者にとって安定した移動手段である自転車の利用を家族から止められるといった話があった。

先ほど、道路とゾーニングについての意見もあったが、厳密に、ここは車が入れないといった規制をすることは難しいと思うが、思想として、高齢者が増えるまちにおいて、今まである道路と、これからつくる道路をどのように住み分けていくのか検討いただきたい。もしかしたら、今後、高齢者にとって簡便な移動手段ができるかもしれないが、高齢者が自分の力で移動できる、そういったことも念頭に置きつつ、20 年先の道路を考え、計画に落とし込んでもらえるとありがたい。

(2) 第4次秋田市国土利用計画の原案について

幹事	説明
会長	ただいまの説明に対し、質問等はあるか。
委員	概要版2ページの、地域別の概要で、北部地域に「秋田港を中心とした低・未利用地への企業立地の促進」とあるが、秋田港周辺は結構埋まっている。港を整備している中で、土地がなく困っている状況であり、この書きぶりはいかがなものかと感じた。
幹事	秋田港周辺ということで、基本的には工業団地を対象とした記載である。例えば、秋田港産業新拠点地区については、まだ、企業誘致として残っている区画があるので、そうした土地を意識して記載している。
委員	この書きぶりについては、県は了承しているということか。
幹事	今後、県と協議を行うこととしており、現時点で確認はとっていない。協議の中で意見等があれば、修正等対応する予定である。
委員	「秋田港を中心とした」という部分を削除するなり修正をした方がいいと思うのだがどうか。
幹事	ご意見を踏まえ、修正を検討させていただく。
委員	概要版2ページの、地域別の概要で、西部地域に「国道7号下浜道路の道路整備」とあるが、実際には、下浜道路は開通しているが、基準年次が2017年になっているため、このような記載になるのか。
幹事	そのとおりである。
委員	そもそも、なぜ、基準年次が過去の年次となるのか。
幹事	次期国土利用計画を策定するにあたり、実績値等の参考としている、秋田県国土利用計画管理運営資料において、2017年の現況値が最新のデータとなっているため、2017年を基準年次としている。
委員	概要版の記載では、2030年まで下浜道路を整備するかのよう受け取れるため、修正いただきたい。
幹事	記載上、誤解を招く可能性があるため、修正を検討させていただく。

委員

計画達成に向けた必要な措置の概要の中で、「多様な主体の協働」とある。次期総合都市計画の実現化方策にも記載があるが、具体性が少ない。「協働」という言葉を聞くと、なんとなくいいことだなと思うが、実際に「協働が必要だな」とは、なかなかならない。なぜ協働が必要であるのかという部分が響く記載内容にしなければならないと思う。その部分が抜けて、協働が前提となってしまうように感じるため、協働の必要性について記載する必要があるのではないか。

そのうえで、「誰かがやればいい」とならないよう、具体性が必要になってくる。協働の必要性を記載したうえで、市民も協力しなければいけない、事業者も協力しなければいけないといった時に、具体的に何をするのかといった部分が必要になってくる。

次期総合都市計画も、次期国土利用計画も、基本的な方針であるだろうから、両計画に記載するかどうかについては、市の判断があると思う。ただ、施策を推進する段階においては、必ず必要になってくると思うが、どのように考えているのか。

幹事

協働の必要性についてであるが、土地利用であっても、個別事業であっても行政だけが先導してまちづくりを進めることは困難である。例えば、行政が道路をつくれれば、沿道に店舗が張り付き、後背地に住宅が広がるような時代ではなく、今後は、今ある社会基盤施設や市街地を、ユーザーである市民や事業者の目線で、官民連携・多様な主体の協働によって、まちづくりを進めることがより重要になると認識している。

具体的な事業を実施する際や、都市計画制度を活用する際には、協働の必要性や、個々の役割について、市民や事業者等と共有しながら進めていきたい。

計画の記載については、再度、検証させていただく。

委員

本編 10 ページ、利用区分別の市土利用の基本構想の、水面・河川・水路に関する記載があり、水路についてであるが、基本的に、目的があって整備されている水路については、記載のとおりでいいと思うが、元々農地であったところが開発され、水路がそのまま残っている住宅地が非常に多く存在している。そういったところでは、目的を終えた水路は廃止するだとか、必要なものであれば適切に整備・管理するといった方針の位置づけを検討することはできないのか。

幹事

計画の性格上、いただいたご意見の内容を、国土利用計画に落とし込むことは困難であるが、水路を所管している関係部局に伝えさせていただく。

- 委員 概要版3ページ、計画達成に向けた必要な措置の概要の、土地利用転換の適正化についてであるが、農地等の無秩序な転用を抑制するとあるが、それとは逆に、宅地を農地にするといったことも対象となるのか。
- 例えば、長期にわたって空き家や空き地になっているようなところを市民農園として土地利用をする、そして、そこが居住誘導区域でないならば、そうした事例を増やしていった、徐々に、自然的土地利用に戻していくこともあるのではないか。
- 幹事 宅地を農地に転換する事例もなくはないと思うが、低・未利用地としては、主に、耕作放棄地など農用地として機能を果たしていない土地を想定しており、そうした土地の適正利用を図ることで、低・未利用地を減らしていこうとする趣旨での記載である。
- 委員 宅地を農地に転換するといったことも可能性があるのだとすれば、そうしたニュアンスを盛り込んでいただけたらと思うので検討いただきたい。
- 委員 用語についての質問であるが、両計画とも「既存ストック」という言葉が多く出てくるが、調べてもわかりづらく、用語解説に記載するなどしていただければと思うがどうか。
- 幹事 計画書の中では、例えば、住宅の既存ストックであれば、まだまだ使える空き家などを意味する使い方をしている。道路についても、既に整備され、市街地にストックされたものがあり、そこを有効活用・適正利用していきたいといった考えである。
- 先ほども説明させていただいたが、市街地を拡大し、新たな公共施設をつくっていくような時代ではなくなっているので、今ある既存のストック、残されているものをうまく使っていく、維持管理をしながら機能を更新していくといったところを重要視して、様々なところで既存ストックという言葉を使っている。
- ご指摘を踏まえ、わかりやすい計画となるよう、用語解説への記載を検討させていただく。
- 委員 計画には予算がつきものだと思っているが、両計画に記載された内容は、財政的な調整を含め予算をどのように考えているのか教えていただきたい。
- 位置づけた取組等の実現化・具現化に向けて、予算の裏付けがあれば、優先順位も明確化されるし、市民や議会への説明もしやすく、説明を受ける側にとってもわかりやすくなると思う。

幹 事

ご指摘のとおり、予算的なものも重要な視点であると認識している。総合都市計画は、20年後を見据え、どういったまちづくりを進めていくべきかといった視点で記載させていただいた。そのうえで、実現化方策については、予算等も視野に入れて検討していく必要があり、特に、実現化方策に位置づけた施策等は、一定程度、実施に向けためどが立っているようなものを主体的に記載している。具体性が低いものや、計画分野に特化したものもあるが、それらについては、PDCA サイクルをまわしながら、進めていきたい。

会 長

ほかに意見等がないようなので、以上で議事を終了する。
事務局は、委員の皆さんの意見を踏まえ、今後の両計画の策定を進めるようお願いする。

これは、令和3年3月24日に開催された第50回秋田市都市計画審議会の議事要旨である。