

都市計画マスタープラン策定に係る団体懇談会
— 館山商工会議所商業まちづくり委員会 懇談会要旨 —

1 開催日時等

- (1) 日時：平成 21 年 2 月 9 日(月) 13:30~15:40
- (2) 場所：館山商工会館 会議室

2 議事次第

- (1) 開会
- (2) 挨拶
- (3) 懇談テーマ
 - ① 館山市の将来像
 - ② 都市全体構想
 - ③ 地域別構想
 - ④ 質疑・意見交換
- (4) その他
- (5) 閉会

3 参加者 14 名

| | |
|---------------------|---------|
| 委員長（館山商工会議所副会頭） | 小林 義和 |
| 副委員長（館山商工会議所副会頭） | 西郷 隆好 |
| 委員（館山銀座商店街振興組合理事長） | 角田 吉夫 |
| 委員 | 原 克己 |
| 委員（北条海岸振興会長） | 真利谷 憲一郎 |
| 委員（本通り商業会長） | 杉井 繁樹 |
| 委員（館山市商業協同組合副理事長） | 樋口 昌彦 |
| 委員 | 岡崎 英俊 |
| 委員（館山市商店会連合会長） | 加藤 喜久夫 |
| 委員（長須賀商業会長） | 三平 敏文 |
| 委員（館山銀座商店街振興組合理事長） | 秋山 準治 |
| 委員（館山銀座商店街振興組合専務理事） | 秋山 貴 |
| 委員（館山銀座商店街振興組合理事） | 上山 立巳 |
| （館山商工会議所会頭） | 高橋 弘之 |

4 団体から出された主な意見・要望

- ① 10年以内に出来ない道路は、都市計画道路の指定から外すべき。
- ② 館山の中心に入る都市計画道路を廃止しておいて、どうしたら観光客等が館山の商店街を回遊してもらえるのか。
- ③ これから先、人口が減少しようと、街の中心の幹線道路には両側歩道が必要である。
- ④ 館山の中心は、郊外から定住者を導入し、安心して歩いて暮らせるまちづくりを進めるためには歩道抜きにはできない。そういう道路をつくるには一番地域にとって費用を掛けないで早期にやれる方法を選択する必要がある。
- ⑤ 単に都市計画道路を廃止するのではなく、観光客などが八幡神社～千葉銀～北条棧橋～商工会議所～八幡と、口の字に回遊できるまちづくりが必要。実現すれば商店街にも人が入ってくる。
- ⑥ 北条海岸は館山の顔であり、館山バイパスの椰子は南房総のイメージである。これを守り育てることや、イメージを壊さないためには景観条例を制定するということが必要。
- ⑦ 地域高規格道路が実現すると、木更津のように道路の上に地域高規格道路が乗るかもしれない。観光地・館山としては避けなくてはいけないので、先に景観条例を作り景観を守る必要がある。
- ⑧ バスを西口から発着させることで果たして市民が便利になるのか。バスがぐるっと廻り道をするのではないのか。人口が5万人未満のまちなので、西口も東口も均等に発展させることはちょっと無理ではないか。もう少し東口を整備したらどうか。
- ⑨ 駅前については地主の協力を得られればもっとよくなると思う。実利のある開発方法を考えて頂きたい。
- ⑩ 駅前のロータリーの所の駐輪場付近は道路拡幅して、バスの誘導に相應しい、ロータリーの形成とかについて、マスタープランで考えはないのか。
- ⑪ 緊急の財政出動により様々な事業があるので、マスタープランが実行出来るように、よく情報を聞いて少しでも予算がつくように的確な申請を行っていただきたい。
- ⑫ 今回12路線中の8路線が廃止ということなので、実施計画のない又は実施できていない道路というのはまったく百害あって一利なしで、経済の活性化に非常にマイナスになる。今回、廃止という形には安心している。
- ⑬ 実施計画といかないまでも20年の年次計画とかですね、短期、中長期の実施計画がないと、ただ良い冊子で終わってしまう。少しでも実施できるものをつくって頂きたい。
- ⑭ この計画は市の、市民のための計画なのか、外部からの人を入れるための計画なのか、そこを真剣に考えないとだめである。

- ⑮ 将来郊外にミニ開発されたら、行政がインフラ整備を後追いすることになると思う。まちの中心に先行投資してインフラ整備を行ったほうがよいのでは。
- ⑯ 市役所、警察、病院とかは中心市街地ではないが、特別郊外ではない、集約的な都市になっていると思う。改めて市役所を駅前に持ってくるのかそういう必要はないと思います。
- ⑰ 銀座通りと駅までの道の間歩道を一本造れば、それを起爆剤として相当よくなると思う
- ⑱ 循環バスはすぐに出来ると思う。出来るものからなんとかしてもらいたい。生活に密着したマスタープランでなくてはならない。過疎地にいる人間としては切実な要望です。

5 懇談要旨

(1) 挨拶（建設環境部長）

皆さんこんにちは。建設環境部長の田中でございます。本日は、ご多用の中、都市計画マスタープランの策定にかかる懇談会に御出席をいただきまして有り難うございます。また、日頃より、建設並びに環境行政に御理解と御協力を賜りまして厚く御礼申し上げます。

さて、館山市では、昨年度から都市計画マスタープランの策定を進めており、昨年度に、市民アンケートや地区別懇談会、団体懇談会を開催して、多くの皆様から御意見をいただきました。こうした意見等を踏まえ、本年度、館山市都市計画審議会を中心に都市計画の基本となる都市施設や用途地域、景観形成などの見直し検討を行い、この度、プランの骨格をなす都市の将来像や都市全体構想などの案がまとまりました。

案については、昨年12月から地区別懇談会での説明、ホームページへの掲載や地区公民館などでの公開と同時にパブリックコメントを募っておりますが、本日は、まちづくりに関わりのある活動をしている皆様方に御説明し、御意見をいただきまして、プラン策定の参考とさせていただくため、懇談会をご案内させていただいたところでございます。後ほど、担当から都市全体構想などの案を説明させますので、その後に、皆様からご意見等を伺いたいと存じますのでよろしくお願いいたします。

(2) 資料説明（事務局）

それでは説明を始めさせていただきますが、「都市計画マスタープラン」は、これまでにとりまとめた部分だけでも198頁に及んでおります。このため、本日の資料として配布させていただきましたのは、そのうちの館山市の将来像、都市全体構想、地域別構想の部分となっております。館山市の現況特性を整理した部分など、125頁より前の部分は、こちらに一部置かせていただきますと

もに、市のホームページで見られるようになっておりますので、ご了承をお願いします。

はじめに、改めて「都市計画マスタープラン」とは、どういうものかということですが、これは、住民の皆さんの意見を反映しながら、都市の将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき姿を示しますとともに、課題に応じた整備方針等を定めるものでございまして、都市計画法の規定によりまして、市町村が定めることとされております。分かりやすく言えば、今後のまちづくりにおける土地利用ですとか、都市施設の整備の方向性などを示す指針を定めるということですが、法律の中では「市町村の都市計画に関する基本的な方針」と言いますが、一般に「都市計画マスタープラン」と呼んでおります

今回のマスタープランの策定は、昨年度からですが、このような手順で進めております。その後、この9番の地域別構想というところの素案まで出来てきましたので、あと10番目の課題の抽出というところが残っていますが、これは全体構想ですとか、地域別構想の内容を踏まえて作っていくということになりますので、懇談会などで、ご意見を伺っているところでございます。

これから説明いたしますのは、この7の「館山市の将来像」から9の「地域別構想」まででございまして、マスタープランの本体部分になります。

はじめに「館山市の将来像」でございまして、ここではまず館山市の現況特性の整理ですとか、総合計画に掲げられております施策の進捗状況、一昨年の10月に実施しました「まちづくりに関する市民アンケート」、それから地区別懇談会・団体懇談会を通じて皆さんから頂きました意見等を取りまとめ、課題を整理した結果を踏まえまして、館山市が目指していく将来像を表しますために、都市づくりのテーマを定め、都市づくりの目標を設定しております。これが、そのテーマと目標でございます。お手元の資料では、125頁になります。都市づくりのテーマは、「住み良い暮らし 交流・資源 魅力のまち館山」といたしました。そして、この都市づくりのテーマをもう少し具体的にと言いますか、説明しているのが下にあります都市づくりの目標でございまして、大きくは3つ、「誰もが住み良いと感じられるまちづくり」、「活発な交流による賑わいの創出、活性化を目指したまちづくり」、「豊富な資源を活かしたまちづくり」ということでございます。最初の「誰もが住み良いと感じられるまちづくり」は、この、下にありましており、「歩道や情報通信基盤の整備等による利便性の高い生活空間の形成」を図ること、それから「交通結節機能や商業・業務機能等を備えた中心市街地の再構築」を図ること、それから「都市の中心部と集落地、周辺都市との連携機能を強化する公共交通機能の確立」を図ること、それから「安心、安全な生活を支える防災機能の強化」を図るということですが、次の「活発な交流による賑わいの創出、活性化を目指したまちづくり」は、「広域的連携機能の強化による交流・物流の活発化」を図ること、それから「中心市街地における土地利用の枠組みの構築」を図るということですが、3つ目の「豊富な資源を活かしたまちづ

くり」は、「農業や漁業，その他地場産業の活性化を目指した拠点の形成」を図ること，それから「観光振興に資する自然や歴史・文化資産の利活用」を図るということでございます。

これは「都市づくりの方向性，将来都市構造」を表した図でございますが，お手元の資料では，130頁になります。オレンジ色で示しました市街地，薄い緑で示しました集落地，中間色の緑で示しました農地などが都市の「空間構成」でございます。また，色はいろいろでございますが，丸で示しておりますのが都市拠点や集落拠点，観光拠点などの「拠点構成」でございます。それから，矢印等で示しておりますのが首都圏方面との広域連携軸ですとか，市内の拠点を結ぶ地域連携軸など，都市の「骨格軸」でございます。

そして，これら都市づくりの目標と将来都市構造の設定を踏まえまして，「都市全体構想」へと進んでいく訳ですが，最初の構想・方針は「土地利用の構想・方針」でございます。お手元の資料では，145頁から150頁までになります。今回，この土地利用の構想・方針のなかで，特に取り組んでいきたい構想として掲げましたものとしたしまして，市街地における「歩いて暮せるまち」がございます。これがそのイメージ図でございますが，住宅と，日常の買い物ができる商店が適度に混在し，概ね500メートル圏内にバス停があり，身近に利用できる公園なんかもあればいいなというものでございます。

この点を踏まえまして，146頁以下に分類ごとの構想・方針が記載してございます。時間の関係で全部の読み上げはできませんが，例えば最初の「住居系土地利用，かっこ低密度」として括られる土地利用を目指す地区は，以下にありますとおり「ゆとりある居住環境の形成を進めるために，必要な都市基盤整備を推進する」，「日常の買い物に供する商業施設は，住宅との混在を容認し，歩いて暮せるまちを実現するために必要な都市基盤整備を推進する」，「住民の発意に基づく建築物の不燃化対策や生活道路の拡充等を進める」と3項目を方針といたしまして，その場所を150頁の図で「住居系土地利用，かっこ低密度」として，黄色で示しているということでございます。それから，146頁に戻りまして，次の「住居系土地利用，かっこ中密度」として括られる土地利用を目指す地区は，同じ市街地でも，もう少し密度の高いエリアを目指していこうということございまして，方針といたしましては以下にありますとおり4項目「都市拠点としてふさわしい中密度の居住環境を形成するため，都市の魅力や安全性・快適性の向上を図る」，「住民の発意に基づく建築物の不燃化対策や生活道路の拡充等を進める」，「地区の中心に配置されている商業施設へのアクセス機能向上のための歩行空間の形成等により，居住環境の改善を図る」，「日常の買い物に供する商業施設は，住宅との混在を容認し，歩いて暮せるまちを実現するために必要な都市基盤整備を推進する」といたしました。図の中では，オレンジ色で示しております。もう1つ読み上げますと，こういう赤紫の丸は，観光拠点区域はでございます。例えば「館山港周辺」では，方針といたしまして「新たな観光拠点となる多目的観

光棧橋及び交流拠点“渚の駅”の整備にあわせて、海の玄関口としての機能を強化するとともに、周辺への商業施設等の配置について検討する」、それから「既存の港湾施設等については、景観に配慮した整備について関係機関と調整を行う」といたしております。

次に交通体系の構想・方針でございますが、お手元の資料は、151頁から160頁までになります。

始めに道路に関する構想・方針でございますが、大きな軸といたしまして「首都圏方面」、「鴨川市を含む外房方面」との広域連携軸、そして隣接の南房総市や市内を結ぶ地域連携軸という点を踏まえまして、将来の道路ネットワークは、このようにいたしました。青い、太いラインが主要幹線道路でございます、首都圏方面を結ぶ広域連携軸は国道127号に、鴨川市や外房方面を結ぶ広域連携軸は国道128号と、将来的には地域高規格道路であります館山・鴨川道路にその機能を持たせることになります。また、茶色のラインが地域連携軸であります幹線道路、緑色が市街地内の交通処理機能を持った補助幹線道路でございます。

それから、今回のマスタープラン策定に当たりましては、「都市計画道路の見直し」というのが大きな課題でありましたので、その見直しの方針を記載してございます。155頁から156頁にかけて文章で書いてありますが、説明用のスライドを用意いたしましたので、こちらをご覧ください。この左の図のうち、緑や青、黄色などの色が付いているのが、現在の都市計画道路でございます、黒で表示しているのが都市計画道路以外の幹線道路、国道・県道でございます。緑色の部分が整備済区間、赤い点線が現在事業中の区間、それから青が概成済区間と言いまして、計画幅員の3分の2以上が現道で確保されている区間、オレンジの部分が未着手区間でございます。右の図が今回の見直し方針に基づきまして、変更した場合でございます。市街地の交通処理をしていくために今後整備を進める路線は、川名真倉線から青柳大賀線の陸側ルートと、県道犬掛館山線、船形バイパスと言っている路線でございますが、これに接続する船形館山港線のルートとし、これらを結ぶ補助幹線は現道の有効活用により、交通処理が可能と考えております。具体的には、船形川名線、那古正木線、八幡高井線、八幡北条線、八幡館山線、館山駅鶴ヶ谷線、北条安布里線、館山港線の8路線につきましては、廃止をしたいというのが今回の見直しの大きなところになります。なお、道路の都市計画決定につきましては、市で決定できるものと県が決定するものがございます、今回このマスタープランで示す内容は、「館山市としては、こういう方向で見直していくんだ」ということとございまして、県決定路線については、更に詳細な分析・検証等をしたうえでないと廃止にもっていけない場合もあることをご承知いただきたいと思っております。

次に交通施設関係でございますが、主なポイントといたしまして、1点目は、将来、自分で自動車の運転ができなくなった時が不安であるという声がアンケートなどでも非常に多くありましたことから、公共交通、館山市では主に「バス」

ということになります。この充実を図っていく必要があるということです。また、路線バスではカバーしきれない地域における高齢者等の足を確保していくシステムの構築についても検討していく必要があります。2点目は、首都圏等との広域連携機能の強化を図るため、高速バスの発着に館山駅の西口を活用していく。3点目は、多目的観光棧橋や渚の駅と館山駅を結ぶ路線バスあるいは循環バスを導入していく。4点目は、多目的観光棧橋の整備に合わせまして、新たな「海路」を開設し、交流人口の増加を図っていく。5点目は、館山駅、那古船形駅、九重駅、渚の駅などの交通結節点周辺にパーク・アンド・ライド駐車場を確保して、利便性の向上を図っていくという内容になっております。

次に公園・緑地の整備・保全・利活用の構想・方針でございますが、お手元の資料では、161頁から164頁までになります。始めに公園につきましては、新たに都市計画決定して整備していくような規模の大きなものの整備構想は、掲げてございません。既存の都市公園の機能等の充実を図りますとともに、規模は小さくても、より身近に利用できるような公園の整備を進めていくというのが主な内容になっております。なお、現在地区公園となっております宮城公園につきましては、ご承知のとおり内部に赤山地下壕という文化財がありますので、城山公園や中央公園のような整備の仕方は適切ではないだろうということで、この文化財を考慮した歴史公園への種別変更も検討していくということに記載しております。また、海の軸、緑の軸、そして海と緑のネットワークを意識して、花卉の植栽や歩行空間の確保を考えて行こうとなっております。これらは海と緑を住民生活における憩い、あるいは潤いと言ってもいいかもしれませんが、そうした面から、また、観光資源としての面からも上手く利活用していこうということでございます。

次に都市環境整備の構想・方針でございますが、お手元の資料では165頁から173頁までになります。はじめに下水道につきましては、現在のクリーンセンターの処理能力を踏まえて、処理区域の拡大を進めていくということ、それから館山市の場合は、下水と雨水を別ルートで処理する分留式でございますので、冠水・浸水被害が発生する地域においては、下水道の処理区域の拡大とは別に排水路整備を推進していくというのが主な内容でございます。また、河川につきましては、防災面からみた施設整備は当然ですけれども、親水空間としての利活用が図られるような整備も考えていきたいと思いますという内容になっております。

次に、防災の関係でございますが、輸送路や避難路として位置付けられます各路線と、防災拠点であります館山港、コミュニティーセンター、そして各地域にございます非難予定場所周辺の整備を進めていくという内容でございます。

次に景観でございますが、館山市は、平成19年4月に景観行政団体になりまして、これから景観法に基づく景観計画を策定していく訳ですが、それに向けての基本的な考え方を示しております。ポイントは3点でございます。1点目は、良好な景観の形成を図っていく区域、景観計画の区域は、市域全域とするという

こととございます。館山市では、観光振興を目的に、これ迄、街並み景観指導要綱によります景観形成を、市内の一部の地域で進めてきたところとございますが、景観は、観光客・来訪者が見るだけではなく、住民にとっての生活環境でもある訳でございますので、それぞれの地域で一定のルールを定め、良好な景観の形成を図っていかねばならないのは、当然のことだと考えております。2点目は、市域全体で景観形成を考えていくためには、先ず地形ですとか、土地の利用状況、景観資源による地域の特徴などを基礎としたゾーニングによって、その基本方針を定めるということとございます。マスタープランの中では、「自然景観」、「田園・集落景観」、「市街地景観」というように大まかに3種類に分けてありますが、実際に景観計画を策定していくなかでは、もう少し細かく分けることになると思います。それから、3点目といたしまして今申し上げました地形などに基づく基本方針をベースに、より強いルールを設定する、あるいは支援制度などにより誘導していくような「重点地区」を考えていくということとございます。この重点地区につきましては、従来から進めて参りましたいわゆる南欧風の景観は、こうした地区の1つとして考えていくこととなります。また、他にも、例えば国道127号のような都市の顔といえるような幹線道路では、屋外広告物の規制やデザイン化などを考えていく必要があると思っておりますし、歴史・文化的な景観資源とその周辺といった括りで捕らえるような区域も考えられると思っております。

最後が、自然環境及び歴史・文化資産の保護並びに利活用の構想・方針でございます。資料は174頁、175頁になります。他市の都市計画マスタープランでは、あまり見ない項目ではございますが、館山市が特に観光振興を重点課題としておりますことから、自然環境や歴史・文化資産の保全と、観光資源としての利活用の調和を図っていくうえで必要と考えまして、1項目設けたものでございます。内容といたしましては、先ず自然環境や歴史・文化資産の保全を図って行くんだということ、そして、自然環境への配慮や文化財の保護意識の高揚ということを念頭に、これらを利活用していくという内容になっております。

都市全体構想は、以上でございます。

続きまして、地域別構想の説明をさせていただきます。地域別構想といえますのは、都市全体の将来像及び実現に向けた構想・方針を踏まえまして、地域の現況や住民の皆様のご意見を考慮して、より地域住民の観点に立ったまちづくりの構想、並びにそれらの実現に向けた方針を位置づけるものでございまして、お手元の資料では、176頁から198頁まででございます。

はじめに、今回この地域別構想を作成するに当たりましては、地域現況等を踏まえまして、地区ごとに「まちづくりのテーマ」を掲げますとともに、「地域別構想の視点」というのを設けました。「誰もが住み続けたいと感じる居住空間の形成」、「誰もが利用したいと感じる商業・業務空間の形成」、「活力を生む産業空間の形成」、「人々の憩い・ふれあいの場の形成」、「誰もが安全・安心に過ごせる空間の形成」、「交流・賑わいのある空間の形成」、「人々に愛される空間の形成」、このよ

うな共通の視点からみて、地区ごとの方針を記述しております。

それからもう1点、今回特に歩行空間、歩道の整備を進めていきたいということで、図の中に生活動線と観光動線というのを書いております。「生活動線」は、主に公民館や小中学校などの公共施設を結んだ線でございます、緑色の点線で示しております。また「観光動線」は、地区内の主な観光施設を結ぶラインでございます、青色の点線で示しております。住民生活における安全確保、そして観光客にとっての魅力向上といった観点から、歩行空間の確保を考えていくのに、これらのラインを中心に検証し、整備を進めていってはどうかという、市からの提案でございます。

次に、地域別構想の地区区分でございますが、今回のマスタープラン策定におきましては、おおよその人口1万人を目安といたしまして「那古・船形地区」、「北条地区」、「館山地区」、「豊房・館野・九重地区」、「西岬・神戸・富崎地区」という5地区といたしました。

これは、那古・船形地区の「まちづくりの構想・方針図」でございます。地区別懇談会では、それぞれの地区の構想・方針の内容を説明させていただきましたが、本日は団体懇談会でございますので、「まちづくりのテーマ」のみの説明とさせていただきます。那古・船形地区につきましては、「快適で暮らしやすいゆとりのまち」といたしました。海岸沿いに住居系を主体とした市街地が形成されており、背後に農地、山林があり、観光資源であります崖の観音や那古寺、船形漁港などもあります。雨水排水対策等による誰もが安全・安心に過ごせる空間形成と、地場産業やまちの歴史・文化資産を活かした交流のある空間づくりというところが大きなところと捕らえ、このようなテーマといたしました。次に、北条地区でございますが、この地区は、本市の中心的地域でありますこと、また、館山駅周辺の整備を進めておりますこと、それから中心商店街の賑わいの創出が大きな課題でありますことから、「歩いて暮せるまち」を商業・業務空間の活性化に結び付けていきたいということで「人々が集い、魅力と活気があふれるまち」といたしました。館山地区につきましては、北条地区とともに本市の中心市街地を構成しており、城山公園や沖ノ島公園といった本市を代表する都市公園や赤山地下壕などの歴史・文化資産がある一方、多目的観光棧橋などの整備が進められておりますことから「歴史と新しさが融合するまち」といたしました。豊房・館野・九重地区につきましては、地区内の大半が農地と山林であります、館野地区では人口増加・宅地化の進行という状況もありますし、工業団地などの構想もありますことから、豊かな自然環境を意識して、良好な住環境の維持・増進を図っていくという意味で「農地や山林と共生したうるおいのまち」といたしました。西岬・神戸・富崎地区につきましては、長い海岸線を有し、自然休養村の指定もあって、従前から別荘や宿泊施設、観光施設なども多く立地しております。良好な居住環境の実現と、豊かな自然環境の保全を前提とした交流・賑わいのある空間作りを目指していくということで「地域の資源を活かした交流のまち」といたしました。

地域別構想につきましては、以上でございます。

最後になりますが、昨年から開催しております地区別懇談会、団体懇談会でいただきましたご意見をマスタープランにどう反映したか、という意味で幾つか、補足的な説明をさせていただきます。

まず、都市計画道路の見直しについて、多くのご意見をいただきました。見直しの内容につきましては、先ほど申し上げたとおりでございますが、補足の説明をいたしますと、今回廃止しようとする路線の中には、40年前に描いた将来像と現在の状況にずれが生じてきて自動車交通の処理という点からみて、新たな道路として整備する必要がなくなったと判断されるものもございしますが、現道に歩道が無い、何としても欲しいという路線もあります。特に今回のマスタープランでは、市街地において「歩いて暮せるまち」を目指したいということで、歩道整備の必要性を全体構想でも、地域別構想でもかなり強調して書いております。そうした中で歩道が未整備の都市計画道路を廃止してしまっているのか、という議論もございましたが、歩道の整備には、都市計画道路として実施する街路事業以外にも色々な手法がございます。長須賀の方で実施されておりますのは、「交通安全施設整備事業」という整備手法です。また、都市計画法による他の方法としては、「地区計画」という方法が考えられますし、商店街の活性化という点からは、中心市街地活性化法によるパッケージ的な事業もございます。それぞれの地域で、最も適した手法を関係者の合意により選択していけばいいと考えております。

それから「用途地域の見直しが必要だ」というご意見がありました。これにつきましては、市といたしましても都市計画道路の見直しと並んでマスタープランを策定していく上での大きな課題と認識しておりました。具体的には、商業施設が多く立地してきた国道127号や410号沿線と、従来の用途地域、言い換えれば40年代の市街地からはみ出してきた住宅地には、現状追認で用途地域を定めるべきではないかと考えておりました。しかしながら、館山市のような市街化区域と市街化調整区域の区分がない都市計画区域、いわゆる非線引きの都市計画区域においても、人口規模や人口密度の基準をクリアしなければならず、将来の人口規模や産業規模を前提とすれば、当初考えていたとおりの用途地域の拡大は、難しいようです。現時点では、例えば現在の用途地域周辺に開発された住宅地については、良好な住環境を確保していくため、地区計画など他の手法も平行して検討していきたいと考えております。

それから「コンパクトシティの考え方で都市計画を定めていくべきだ」というご意見がありました。これにつきましては、126頁に都市づくりの基本的な考え方といたしまして「集約型都市構造の形成を図る」ということが書いてございます。コンパクトシティと集約型都市構造は、言葉の意味としては本来同じかもしれませんが、コンパクトシティと言うと、どうしても半ば強制的に中心部へ集めてくるようなイメージがありますので、館山市の場合はそういう方向ではなくて、現状よりも拡散させないことを基本としたい、そういう趣旨でこちらのこ

とばを使うことといたしました。中心部は中心部で密度を高めるような方向で進んでいく訳ですが、中心部以外の集落拠点なども、現状から衰退することのないような方向で進めていく必要があると考えております。集約型都市構造の形成を図っていくということの意味といたしましては、例えば、市役所の移転を想定した場合、従来ですと広い駐車場の確保や地価の安さから、移転先は郊外へと目が向いていたと思われませんが、今後は中心市街地から外へは出さない、可能であれば例えば館山駅から500m圏内に立地させるとか、そういう方向で考えていくということでございます。また、他に「現状よりも拡散させない方向を示すもの」といたしましては、今回、将来道路網の構想にあげました新たな道路、船形バイパスや128号バイパス、都市計画道路青柳大賀線につきましては、これらの道路整備を進めていくに当たり「沿線への市街化の進行等を防ぐための都市計画制度の適用について検討する」といたしました。新たな道路の沿線を商業施設の立地などで賑やかな方向へもっていくのか、現在の、例えば田園風景を残していく方向へもっていくのかは、最終的にはそれぞれの地域での合意形成、地域の望む方向で制度の適用を判断していくこととなります。

それから先日、1月30日ですが、団体懇談会というのを開催させていただきました。高橋会頭さんをはじめ商工会議所の役員の方々、加藤商店会連合会長さん、観光協会、青年会議所、NPOなどの方々にご参加いただきまして、ご意見をいただいております。幾つか紹介させていただきますと、都市計画マスタープランへの記述に関することといたしましては、「地産地消と、バイオマスの利活用に関する記述も追加してもらいたい」、「持続可能な地域社会の形成という言葉も記述に加えてもらいたい」、「市道1001号線、市役所の裏の道路ですが、これの整備に関する記述を明確に書いてもらいたい」、「歩行系交通機能の対象に自転車を含めてもらいたい」、「地球温暖化対策に関する記述を、もっと大きく取り扱ってもらいたい」、「マスタープランの実現に向けた工程表を示してもらいたい」、等のご意見をいただいております。現在、こうしたご意見をどこに、どうやって盛り込んでいくか、検討中です。

また、こちらはマスタープランへの記述というよりも、具体的なまちづくりに関する施策ということになるかと思いますが、「休日の設定や営業時間の短縮など、大型店の規制を検討してもらいたい」、「南欧風リゾート景観の形成を推進するため、市が建築費の一部を助成するような制度の創設を検討してもらいたい」、「北下台を公園として整備してもらいたい」、「農業への法人進出に関し、行政や市民がチェックできるような条例の制定を検討してもらいたい」、などのご意見をいただきました。

説明は、以上でございます。

(3) 意見・質疑（懇談要旨）

- 工業団地の件ですけど、話を聞きますと、3月までにどうかしないと中止

になっちゃうという話もありますし、私は工業団地というのは造成されていて、そこに工場が移転しようとか分譲していくのかなと思ったら、現状のままを1,000坪欲しいんですよといったらそのまま売り渡すらしいんです。今土地が下がっているのに高いんですよ、あの山の中が。鴨川のようにタダで土地を提供して、そこに建物を建てれば固定資産税も入るし、人口も増えてくるということもあるんです。造成してただで土地を貸しているような話も聞いたんですが。館山市も案をどんどん上げて、10も建っちゃえば5,000人近くにもなると思う。だから人口を増やすにはどうしたらいいか。観光なんかどうのこうのじゃなくて、やはり工業を呼ばないとですね、人口は増えてこない。また地元の人たちも、高校を卒業して一旦は都会に出て行くんですよ。どんどん過疎化になって、私は西岬ですけど、約800戸余りある中で、農業専業にやっているのが坂井で20~30件くらいですよ。漁業は伊戸がどうのこうのって言うけど、漁業に携わっている人はほんの霞の数なんだよね。ですから何でそうなるかという、地元でそういうのがないから否が応でも都会に出て行く、田舎は高齢化になっていく、ものの売れ行きが下がる。確かに昔のように、農業で生活した者が、今では、田んぼを作っているのがほんの10%ぐらいですか、後はみんなセイタカアワダチソウが伸びているような所なんですよ。市街地においてはですね、バイパスにおいては、坪400円だとか、500円だとかで貸せるから、10年経てば何をやっても良いですよということになって、パチンコ屋や大きい商業施設が出てきてしまうという様なことなんですよ。ですから工業団地はですね、もっと造成して、ただで売ったり貸したりしたらどうですか。そういうことは館山市は考えてないですか。ひとつそういうことをやってもらいたい。

- もう一つは、住宅地域だとか工業地域だとかいう線引きはもうやめてもらいたいと思います。うちの会社が那古にあってね、ちょうど道路をはさんで海側は住宅地域なんですよ。道路はさんで線路側は無指定です。その地域の指定があるだけでね、倉庫建てたいのに倉庫できないって言うんです。住宅指定だから。せいぜいできて駐車場ぐらいだ。ターミナルを作るときも色んな問題があった。そうした線引はやめてもらいたい。住宅の固定資産税払うから、都市計画税払うから、地主さんのいうとおりにやってもらうようなことにしたらどうかなということを私は考えているんです。もう一つは、色んなバイパス計画はあるんですけど、そのバイパス計画にはまっているところは家を動かさないって言うんだよね。例えば増築できない、改築できない。それなら10年以内に道路が出来なかった、そういうところは指定から外すとか、何かしてもらわないと、地主さんは家を改造することも何もできないと私は聞いたんです。そこは市として、県とかも色々関わるんでしょうけども、そういうところもお聞きしたいと思います。

- ⇒ まず1点目の工業団地の件ですが、企業が進出するという話があったから、環境アセスとか色々やると造成まで含めて5年位かかるということで、そうすると大体企業は待ってられなくて、撤退したという話もあります。県の企業庁の事業ですが、これまでは進出する企業が決まってから造成を始めるというオーダーメイド方式でした。今後県に働きかけをするときには、大きな反省点にしたいと認識しております。おっしゃるように毎年3月に進学とか就職で大部分の方が出ていってしまう。そして大学が終わっても、雇用の場がないと一部の方しか帰ってこない。やはり雇用の確保というのは大事ですので、工業団地につきましては、これまでの反省点を踏まえて、今後取り組んで行きたいと考えています。
- ⇒ 用途地域によって土地の利用が制限されている、道路を挟んで反対側が用途無指定、ただ自分のところは住居地域があって、厳しく制限を受けているけども、この制限を廃止、見直しができないかということでございますが、用途地域の指定が、そういった人の権利の制限を課してしまうということもありますが、逆に住居地域という指定をしていることによりまして、周りに住宅地に関しまして、環境の、例えば来て欲しくない用途の建物だったり、具体的に挙げてしまうと商業施設、風営法に引っかかるものですか、快適な生活を保つために住居地域というものを示していますので、規制緩和をすることによって逆にデメリットも出てくるのじゃないか、そういう懸念もございますので、変更するというのは住民の方のやはり意向も必要なんですけども、ある一定の用途に限って緩和したり、あるいは規制をしていくといったそういった手法をとる都市計画制度も出てきております。それでも今後やはり仕事の上で支障が出るというのであれば、都市計画の中で適当な策があれば適用していくということも検討していけると考えております。
- ⇒ 3点目の都市計画道路の線引きによって地権者等に大変なご迷惑をかけているということですけども、先ほど説明させてもらったのですが、40数年経って未だ計画にも挙がらない路線が幾つもあると。実際に線引きのある地権者の方々にはですね、何らかの制約があると。家が建てられないということではなく、鉄筋は駄目ですとか、3階建は駄目であるとか、そういった制約、またやはり建っているところに、道路の計画が出たときには、協力していただく、というような制約をさせていただいていると。そのような形の中で、今後計画にもあがらない路線については、やはりこの際見直していくべきと、今回この都市計画マスタープランを進めていく上で大きなテーマとして取り組んでいるところです。そういったご意見ともですね、これまで多くの方からご意見をいただいております。この辺については、十分に考慮してこのマスタープランの中に反映していきたいと考えています。

○ 今回ここに出席させて頂いた点から先ほどの図にありました8の3の交通体系の構想・方針の都市計画道路の見直しの方針，あるいは廃止等を含めた図を見せていただいて，当然ここにコピーがあるものだと思います，信じていたんです。ところが見当たらないんですね。ここになれば考える余地がないんじゃないですか。この図だけで判断しろといっても無理なんで，早急にコピーをもらえないかなと。今現在ここにありますから，何とかして。それに関していかがでしょう。

⇒ まだ正式なものではないので。しかしこれは公開しているものでありますので，今そういった要望であればお手元の方に用意いたします。ちょっとお待ち下さい。

○ 今回これに出席しまして，非常にがっかりしています。都市計画道路の見直し，これは非常に大きな問題でして，かつ中心市街地の人には大きな影響を受けると思うんですね。人のことを認識しているといいますけども，この上で今日の会議は非常に大事だったんじゃないかと思えます。もっと何か中心市街地の人たちが出席していれば，もっと何か活発な意見が聞けたんじゃないということが残念です。昭和40年ですか，都市計画決定して，その後40年以上経っているから計画を見直すと。まあ社会情勢の変化と言っておられますが，ではその40年前のですね，一つ，全体ではなくてバイパス，郊外，周辺市街地の方々がですね，館山の商店街，館山の中心地を含めて入ってくる道路がですね，やはり安全で安心して入ってこられると，そういう要望が40年前にもあったと思うんですね。それが安房の中心である館山の商業の発展にも繋がるし。そういうことだと思うんですね。じゃあそういう条件が変わったのかと，そしたら恐らく変わってないと思うんですね。確かに計画では，人口が5万弱，平成37年には人口は4万6千になるということが前提にある訳ですけど，じゃあそれでも40年前の，どうしても館山の中心にですね，郊外や周辺の市町村，場合によっては観光客を導入させたいと，これによって商業が活性化しようということはちっとも変わっていない。今の方がその要望が強いんじゃないか。例えば渚の駅，あるいは多目的棧橋が今度出来ますよね。それからビーチ利用促進事業によって整備された北条海岸，それからシンボルロード，これなんかは道路としては両側に歩道があり，中央分離帯が出来て，植栽もある。それでまた電柱も地下に埋める。かなり環境もいい。館山の顔になる。ではどうしたら観光客が，周辺の市町村の人も含めて，館山の商店街を回遊してもらうか，そういう方針が活かせるか。道路，館山の中心に入ってくる計画道路をですね，廃止して，活かせるのか。ただ先ほどの説明にもありましたが，都市計画道路とそれに変わる計画があったんですよということだったんですが。都市計画道路には基本的には国の予算がつくわけですよ。そうすると財政的にそんなに豊かでない地域を整備するには，避けられない計画ではなかったのか。少なく

ともこの先にいったら、まずこれから先につくるものは人口が減ろうと何しようかと、やっぱり両側に歩道がつく道路が、街の中心の幹線道路ですけども、歩道がつく道路は当たりまえだと、最低条件だということです。ここの計画の中にもですね、館山の中心は、郊外から定住者を導入し、安心、歩いて暮らせるまちづくりを進めると書いてあります。ということは歩道抜きにはできないんじゃないんですか。そういう道路をつくるには一番地域にとって費用を掛けないで早期にやれる方法。これがあるとすればこれに変わって済む方法、やっぱりそれは選択の余地があるということですね。特にですね、この計画で廃止されていますけど、八幡北条線、八幡神社から千葉銀のところですね。それから八幡から会議所、この位置ですね、これも廃止になってるんですね。それから北条安布里線。これはバイパスから北条棧橋のところまでですけども、千葉銀から北条棧橋の間は、これはどうしても歩道を付けます。そうすると八幡神社～千葉銀～北条棧橋～商工会議所～八幡と、口の字に回遊できるまちづくりができるんじゃないか。北条海岸に観光客が行ってみようとなったら、その人たちがいるいてこの付近を回遊できるようになれば、商店にも観光客が入ってくる訳です。そういったまちづくりは必要なんじゃないでしょうか。単に都市計画道路を廃止するのではなくて。今の状態で行きますと、多目的棧橋や、渚の駅に入ってくる道路が廃止になるのですね、計画では。その辺がやはり必要なんじゃないか。全体の環境をとというのはいいことだと思うんですね。それなら具体的にどういう風になるのかと。守ればそれはいいんですけど、ところが守らなくてはいけない部分がある訳ですね。北条海岸ですね。これは将来館山の顔になると思うんですね。守って、育てていくには、景観条例を制定するということが必要だと思います。もう一つはバイパスですね。富浦からヤシの林に入った時に、観光客が「南房総に来たな」「南房総に入ったな」というイメージがある。そのイメージを壊さないようにどうしても景観条例をつくって頂いてバイパスを守ってもらいたい。それともう一つ、これは少し先走った話ですけど、今館山から鴨川に抜ける道路、地域高規格道路がありますね。もしそれが国によって実現の方針が決まってくるとですね、下手するとあの木更津のバイパスのように、道路の上に地域高規格道路が乗るかもしれないという。それは避けなくちゃいけない。観光地・館山としては避けなくちゃいけないですね。避けるためにはやっぱり景観条例を先につくっておくと。館山にはこういう景観がありますから、避けてほしいといえるんじゃないでしょうか。あまり長く話すと申し訳ありませんが、別に質問という形ではないですけども。答える範囲で答えて頂けばと思います。

⇒ どうもありがとうございます。まず道路の関係ですけども、一応今回の計画に関しましては、今までのように経過していますけども、概ね20年先を見据えた中で実現可能な線引というところで計画を考えよう、ということで捉えております。127号バイパスが410号バイパス、128号まで繋がる交差点

まで開通した中で、昨年高速道路も富浦インターまで開通し、出来上がった道路も既に市民生活を脅かすような渋滞が発生しているというところがございます。そういう中ですね、館山市は、館山湾を活用した海辺のまちづくりにより集客を進めようということの中からお話も出ているように多目的観光棧橋や県が進めてくれているビーチ利用促進モデル事業、また市がやっております都市計画道路のシンボルロードがありまして、歩道が両側につくんですけども、山側の歩道については6メートルの歩道を設置し、両側に建てられている電線類等を地中化し、無電柱化を図ったシンボリックな道を作っていこうと、そんな中で事業が進んでいます。そういった事業に合わせまして、今まで高速を降りた方々がバイパスを流れているものをですね、まず一番早く手をつけなくてはいけないというものがですね、ちょうど南房総市に福沢という交差点があると思いますけども、あそこから船形の若潮ホール、かつての職業訓練所に下りる道路、これは今の都市計画には描かれていないのですが、その辺を今回の計画の中ではきちっと見直しをしてですね、新たな道路計画と位置づけていきたいと。ちょうど今お配りさせてもらった図面の右の図面にですね、一番上の船形地域のところに、黄色と茶色の点線が描かれていますけれども、この道路を今後、実際には具体的に関係機関に合わせ色々要望活動は実施しているのですが、実際には今その都計図の形にはなっていないので、今後のまちづくりを進めていく上で重要路線であろうということでそこに位置づけをさせて頂いております。それからちょうどあのですね、右の図の赤のですね、破線というのですかね、幅の広い破線で描かれている、これが先ほど説明させて頂いたシンボルロードです。それからこれは一部、汐入橋から館山棧橋までですが、ここは道路幅員はあるのですが歩道がついていない。ということでこの道路も必要なんじゃないか。それと一番下に青柳大賀線ということで黄色で示されていますけども、これは館山市のですね一番宿泊施設が多い西岬地区への外周道路ということで是非必要になってくると。ということでこれからの20年をかけた中ではこういうように進めていく必要があると。実際にはこれだけの事業を実施していくことにおいても、20年では時間が足りないというところもあるんですが、今回の全体の構想としてはこのところをにらんでお示しをしています。それから次にですね、景観条例ということでお話を頂きましたけども、一部地域の協力者の方々のもとでわずかな土地ですけども館山駅の西口のあたりに南欧風というまちづくりがなされています。先ほども触れさせて頂きましたが、館山市は今後も観光振興、地域で生活する方々にもですね、環境等を考えた上ではですね、全てが同じまちづくりをするのではなくて、地域の特色を活かしたまちづくりを、地域地域に見合った景観づくりを目指した上で方向を進めていけばいいんじゃないかと。それにつきまして、この都市マスタープランにおいてですね、策定が終わった後にですね、今後取り組んでいきたいという風に考えております。それからもう一点、地域高規格道路という話がありましたが、

これは今現在全く具体的な話はないんですが、圏央道が木更津から茂原、成田ということで、向こうへまわっていきますけども、茂原以南ですね、やはり道路建設というところの中ですね、要望等が動き出しています。そういった中で、この安房もこの地域高規格道路・館山鴨川道路ということで位置づけまして、今後国・県へと要望する必要があると、今年度また促進協議会という名前になるでしょうけども、地元市町で連携をしながらですね、そういった取組みをしていこうと、というような状況になります。以上です。

○ 先ほどの意見は、歩道ができなくなるんじゃないかって話です。私が行った前回の懇談会の時は、歩道は歩道でやるってこと、長須賀方式とか。これは言いましたか。

⇒ お話の中でですね、八幡高井線、それから八幡北条線、それから千葉銀から汐入橋、北条棧橋に降りるところ、そういった口の字ですね、歩道空間が必要なんじゃないか、といことでご意見を頂いているんですけども、今回のアンケート調査、あるいは地区別懇談会、あるいはここに限らずやはり歩道の設置というものはですね、進めていくべきだというご意見を頂いております。この歩道の設置につきましては、必ずしも都市計画道路として整備をしなければならないというものではございませんので、また道路管理の状況で、県管理でありますとかいろいろ管理の違うところがありますので、その辺は行政関係機関と調整しながら、一部館山地区や長須賀辺りにですね、用地の確保ができたところから歩道の整備を進めていくと、というような方針をとっておりますので、なるべく効果的な方法により事業に取り組んでいくという風に考えています。

○ 私は今、一商業者として話します。今日出席しまして、館山市としては館山市全体を見据えてのいわゆる都市計画マスタープランの説明をありがたく聞いておったんですけども、どうも私は銀座通りで商売をする立場でありますので、ぜひこの中心市街地活性という観点で市役所の皆様考えて頂きたいと思うんです。先ほど事務局の説明の中で、バスを西口から発着するという。果たして市民がそれで便利になるのか。あるいはバスがぐるっと回り道をするんじゃないか。人口が5万人未満のまちですから、西口も東口も均等に発展させるという点ではちょっと無理じゃないか。もう少し東口を整備したらどうか。バスが発着するのに非常に混雑しまして、マイカーが横付けできる用地が3台しかありません。サカモトビルの少し先にちよっとくぼんでいる土地がありまして、そこに3台は横付けできます。その他は横付けできない現状にあります。ですから東口のロータリーを拡げていただきたい。拡げることだったら今だったらできると思います。地主さんの説明会が19日にあるということなので、地主さんに協力していただけるのであれば、拡げることができると思います。それか

ら東口に60年、何ら開発されないままの土地がけっこうあります。今土地が下がっておりますから、こういう土地で開発できるという案を持っていけば地主さんは協力してまちのために利用できると思う。それからつい2~3日前聞いた話なんですけども、銀座通りの土地のある一部を不動産会社が取得したそうです。そこをとりあえずは空き地にすると。そこから地主さんの協力を得られれば、車の入らない安全な歩道が駅前へとつながると。そうするとその前は商業施設として活用できると。面として銀座通りと駅前を繋げたらどうか。そうすれば中心市街地はもっと活性化すると。いろいろ具体的なことを考えますと、東口の活性化ということができると思います。ちょっと私考えますと、タテカンの土地に商業施設ができましたね。あの辺またよくなりますよね。またあの辺は郊外か、中心市街地か、考えるんですけども、ちょっと一ついいものができますれば、駅前ももっとよくなると思うんですよね。ですからその点で具体的な方法を考えて頂いて、地主さんの協力を得られればもっとよくなるんじゃないかと。眺めてばかりじゃなく、実利のある開発方法を考えて頂きたい。そう思います。以上です。

⇒ 駅を中心とした銀座通りを含めた新たな活用ということですが、これは今まで色々議論がなされてきたところではあります。現在直面しているのは、高速バスが非常に好評で、JR、その他、増便をしたいという要望をしているそうです。かなりの増便をしても採算があうと、いうことでいろいろ検討しているという話を聞いています。そういった中で今八幡高井線をおりて、東口に高速バスが入って、それを六軒町通りから千倉を経由して白浜までと、というような経路を辿っているんですけども、そうした中でせっかく橋上駅舎をつくって西口にああいった交通機能を持った広場が出来ています。その辺も含めた中でですね、考えたらいいだろうと、ということで市の方は考えております。一番必要となってくるのは、東口の商店街の魅力付けというところになってきます。今後館山市が発展していくという上でやらなければならない事業という風に考えています。先ほどから意見が出ているように、歩道空間と、このような車社会の中では、駐車場の立地という中では、決して不可能ではない話だと思えます。そうした中できちっと位置づけをした中で、まちづくりという観点から進めていくというように考えております。

○ 東口のロータリーの話なんですけど、今回民間の方が落としましたので、土地を。ですからなかなかこの土地を私どもの方でどういうこういって中々言えないんですけども、今駅のロータリーの所に駐輪場ありますよね、あの辺をもう少し道路拡幅して、バスの誘導に相応しい、例えばロータリーの場所をもう少し動かすとか、そういうマスタープラン的な話というのは、出たことはある

んでしょうか。またそういう考えは全くないんでしょうか。

⇒ 今回の中では、そういった具体的な話には全くなっていません。今後審議するとさせて頂いたように、今後のまちづくりの課題でありますとか、そういったところですが色々そういった形の中で進める必要があるといった中では、具体的な内容が出てくると思いますけども、実際にロータリーをどうするとか、その中の車の動きをどうするとか、今回この中では示すことができないということです。

○ 今回の都市計画マスタープランに関しましては、私も都市計画審議会の一員ということで、当初から携わらせて頂いています。この中で都市計画道路の見直しを含めた廃止については何度か質問をさせて頂いて、都市計画マスタープランの中において位置付けるということでした。今回12路線中の8路線が廃止ということでしたので、実施計画のない又は実施できていない道路というのはまったく百害あって一利なしというのかな。先ほど出た意見のように、経済の活性化に非常にマイナスになる。ということで、今回こういうように廃止という形が出ましたので、ある部分では安心はしていますが、これも廃止ということがすぐにできるかどうか。昔話した時に、見直したとか廃止なんて、一度引いた線を簡単に外せないよと言われましたので、その辺がちょっと心配な部分です。それで今回のマスタープラン、この前ちょっと議会で聞きましたが、マスタープランに対する実施計画がありません。ということはあと20年経ってもこのままであるという可能性もある訳です。その辺が非常に心配なんです。例えば都市計画道路をつくらなくても、例えば長須賀の方の交通安全施設整備事業があるとか、昔でしたら沿道区画型の整備事業があって歩道を整備するとか、この間茅ヶ崎行ったときは20メートルの計画道路、歩道は8メートル、ところがその8メートルを一方通行にして歩道と自転車道をつくる社会実験を行ったと。色んな手法がありますんで、このマスタープランの計画は19年、20年、21年と、3カ年の計画でございます。まだ後一年残っているのですが、コンサルとか入ってやってると思うんです。またこの莫大な、1,400万円というお金を使ってやっていますんで、これが実らないと全く意味がないんで、できれば実施計画といかないまでも20年の年次計画とかですね、短期、中長期の実施計画がないと、ただ良い冊子が出来たなということで終わっちゃいます。この辺をなんとかして頂きたいと思います。少しでも実施できるものをつくって頂きたい。それから21年度の国家予算通りますと、色んな部分で緊急の財政出動が出てくると思います。そういう意味ではバラマキと言われるかもしれませんが、各都道府県、市町村で取り合いになるかもしれないという様々な事業がありますんで、その辺をよく情報を入れてですね、的確な申請をして頂いて、このマスタープランが実行出来るような、少しでも予算がつくようなことをしていただきたいなと思います。以上でございます。

す。

⇒ どうもありがとうございます。いずれにしても計画については、今後の課題の抽出等の中で位置づけをしていかなければならないことがあろうかと思えますけども、先ほど説明をさせて頂いたようにですね、具体的にはもう動き出している計画等もございますので、その中できちっとその議論を進めるべきという形で具体的に語っていきたいと考えております。

○ この計画はですね、館山市民のための安全・安心の計画なのか、観光だとかなんだとかっていう人のアクセスの為のものなのか、考えますと、館山市の少なくともですね全部国費だとか県でやるわけじゃなくて、館山市の税金がかかってくるわけです。その時にですね、果たしてそういったものを造ったとき、計画では館山市の人口が増えていくのか、それとも減っていく中で計画したものなのか、その辺が俺はやっぱり一番大事だと思うんだよ。人が入ってくればまた税金も入ってくるんだよ。ということがあるんでね。要は10年、20年という先を見据えた中で、今5万弱の人口が、毎年1,000人くらいずつ増えて、10年経ったら1万人増えますよと、4万人の人口が5万人になりますよという、このアクセスの道路だとか、こんな施設だとか、そういうものをつくるのか、そこら辺が俺はキーポイントじゃないかなという気がするんだけどさ。まあ常識的に考えると段々少子高齢化になってるように、国としては妊婦の14回までは診察料ただにしますよとか、分娩費を35万にしますよとかいうことで、少子高齢化対策をやってですね、いろんな施策をやってるんですけど、なかなか人口増えないんだよね。まわりを見ても、館山市で近所で勤めているのは公務員か何かだけだよ。あとは皆館山市から出ていっちゃって、家では60歳、65歳くらいの人が細々と帰ってきて家があるからやらなきゃいけない、園芸はやらないけれど、花の段ボールだとか野菜の段ボールだとかやるのは限界にきていると思うんだけど、まあそういうことでこの計画は市の、市民のための計画なのか、外部からの人を入れるための計画なのか、そこを真剣に考えないと、ただアクセスがいいだけだと、市民が利用しないものをつくったってどうしようもないんだよね、税金使ってさ。どうしたらいいか。

⇒ 今回この都市マスタープランでですね、推測する人口につきましては、減少していると。これは市が示している総合計画では、他の計画では皆増加すると謳っていますけど、今回この都市マスに関しましてはですね、やはりこの人口の減少は避けられないというところの中から約4万6,000人という推計を辿らせて頂いた中で計画を考えています。当然こういった計画をつくるに当たってはですね、やはりここに住む人たちがですね、暮らしやすいまちづくりをですね考えていかなければならないと考えております。その中で人口が減少する、高齢化が進むという中で、ある程度ゆとりを持った生活をしていくためには、どうしても交流人口をいうものを持って、経済に結びつけていかないと難し

いのではないか。というところを踏まえた中で、大きな計画を掲げるのではなくて、現実的なところを捉えながらまちづくりを進めていきたいと、いうところを合わせてやはり市民の方々が暮らしやすいまちづくりをしていかななくては。やはり色々な要望にはお答えできるかはわかりませんが、計画の中に加えた中で進めていこうと考えております。

○ この計画の中に、中心市街地に郊外から定住者を誘導すると、そして商業と住宅が混在した歩いて暮らせるまちづくりをつくれないうことと、それはわかるんですけども、今これを放っておくとどういう形になるか、郊外にできるミニ開発の住宅ができてますね。実際に館山市は推計ですけども、人口は減っているけども世帯数は減ってないんですね。人口の割には。そしたら例えば郊外に家を建てて長男でも住んで実家から離れたところに住むようになる。そうするとどういうことになるか。中心市街地が空いてくるんですね。ドーナツ化減少が出来てくるんですね。人口の増加が。ところが市が進めている計画ではその心配があるから、例えば郊外から定住者を戻す。施策としてはどうなんだと。こういうのはどうなんですかね。市が開発行為をやるとは思わないんですけども、例えばインフラの整備はしてあげましょうと。そのかわりこの地域で開発してくださいよという形にすればですね、将来郊外にどんどんミニ開発されたらですね、インフラの後追いになると思うんです。行政の。そういう費用を先行投資でやった方が中心の方にですね、整備して、下水と水道ですね、あと消防車が入るような道路をつくってあげると。それから先はどんどん業者が入って下さいと。インフラ整備は行政が負担しているんですから。そういうことを考えてはどうでしょうか。

⇒ はい。ありがとうございます。この都市計画マスタープランを読んでいくとですね、主要市町村は皆持っているでしょうけども、最近の方向としては、コンパクトシティ、まちの中心にですね、行政の施設やですね、病院、スーパーやそういったものをですね、集めて行政の後追い負担を少なくする、経費をなるべくかけないという方向、というまちが多いのが、今の流れです。ただ実際に私たちが住んでいる館山市を見据えたときに、じゃあ実際にそういったことが可能かどうか、施設を駅周辺につくったから、そこにお年寄りが集まってくるかといったら、私たちの暮らしでは、中々そのようなことは不可能ではないか。全く不可能ということではないですけど、やはり暮らしている人たちの現実にはそぐわないのではないかと。まあ基本的なそういったことも含めてこのまちの方向性を考えていこうかと。逆にですね、先ほど説明で触れましたように、もしそういったことでお年寄りが生活に困るということになってきたら、それに見合う循環バス、それから他の方法で補っていいかないと、なかなかこの地域の生活を保っていくことは難しいであろうと考えています。それと併せて商業地の活性化というのは当然しなければならないですけども、

全てを集約して、中心市街地に持っていくということについては、この計画には示してありません。

○ 今のお話で、基本構想の中で、中心市街地で年寄りも安心して買い物ができる、暮らせるという具体的なものがまだ出てこないんですね。その点はいかがですか。

⇒ この中ではですね、中心市街地を集約して持ってくるというのは、実際謳いません。そういったことでのまちづくりを進めようとしている訳ではないので。コンパクトシティということでのまちづくりを進めた青森市では、逆に周辺の集落が全く機能しなくなってしまう、というような悲惨な例がありますので、館山市としてはそういった方向でのまちづくりは、今回この中では考えない、という方向です。

○ 私考えますがね、館山市にはすでに市役所とか警察とか、あるいは病院とか多少そうなんですけど、中心市街地ではないけど、特別郊外ではない、集約的な都市になっていると思います。ですから改めて市役所を駅前に持ってくるかそういう必要はないと思います。ただ実例として私考えることはですね、宮沢本屋さんの前に以前お酒をつくる場所がありましたよね。あそこが住宅地として開発されて、4～5件が住むようになりました。それからあの通りが非常な賑わいを見せています。千葉銀行から上へと上がる道よりも、あそこの道の方が交通量が多いと思いますね。ですからああいう所に歩道をつくる方が大切だと思います。それから駅前なんですけどね、中心市街地といっても、館山市はなんといっても駅が中心だろうと思います。しかもああいうところに税金を十何億投じたところでも、それは終わったことですからいいんですけども、しかしあそこを中心にまちづくりをすることになったらですね、銀座通りと駅までの道の間に歩道を一本つくればそれを起爆剤として相当よくなると思うんですね。観光客が駅に降りまして、どこで食事をとるか迷っているんですね。ヤシの木と駅は綺麗なんですけど、受け入れる施設が少ない。どっちかというところと城山まで行ってですね、みやげを買う人はいないんですね。駅前にちゃんとしたみやげ物屋があるとか、飲食の簡単なものがあるとか、あそこをまだまだ開発する余地があると思うんですが、いかがでしょうね。

⇒ 今度のまちづくりの基本としては、やはり駅を中心として考えています。ですが具体的には、駅前と銀座通りを結ぶ道が可能であればですね、それが一番いいことだと思います。それは先ほど出ていた意見も含めてですね、橋上駅舎を利用して西口には海岸通りへの道が出来ていますので、それと併せて銀座通りには、口の字の構想も考えられる。そういった歩行空間の整備の方を進めていけばですね、まだまだこの駅を中心としたまちづくりとしては一番いいことだと思う。また今回そういったものを位置づけをしてですね、今後館山市とし

ては進めていくべきだと、いうことで謳わせていただきます。

- すぐできることと、時間をかけなくちゃ出来ないことがあると思うんだけど、私、西岬に住んでるんだけど、いつも朝昼晩乗るJRバス。来るときは何とかなるんですが帰りはタクシーです。ほとんど一人で出たりする。そういう人が過疎化になって多いんですよ。ですからね、循環バスはすぐに出来る訳だからさ、出来るものからね、なんとかしてもらいたい。生活に密着したマスタープランでなくてはならないからさ、すぐできるものとできないもの。館山病院の送迎なんかは電話でいうと無料で迎えに来てくれるとかさ。地元の人たちは足がないからそういうことやる訳です。ですからそういうようなことで市民と密着した出来るものからね、やってもらいたいなど。切実に過疎地にいる人間としてはですね、要望していますと。よろしくお願いします。

- 人間色んな所に住んで色んな人がいるから言いづらいんですが、今の課長さんの話からして、館山市の中心市街地の重点にしていこうという、重点にしなくちゃいけない、それでいいのですか。私は反論する訳ではないので、行政は行政の考え方があるだろうし、議会がありますし、総合計画もあります。都市計画も色々ありますけども、そういう結論出すのは置いといて、ただあの、中心市街地確保とかという話も出てますし、中心市街地があったとしても、中心に固まっていくんじゃないかなと、私は思うわけです。問題は中心市街地ということで、どこまで立ち入ることができるかということですね。大昔、近代化青年委員会っていうのを20年くらい前につくったんですけど、その時の先生のお話では、フレームですか、館山市の骨格っていうのを、杉井さんのところから商工会議所のところへ入って行って、それからずっと海岸道路を通過して、棧橋のところから今度は上に上がって、おどやが今あるところですね、この口の字ですか。これが中心になると、それが非常に印象付けられて、記憶に残っているんですけど。まあそれでは余りに狭いっていうか限られていますので、ここにあるバイパスから交差点まで、那古まで含めてバイパスから海側が中心市街地かなと私は思うんですけども、先ほど他の方が仰いましたが、医師会病院は離れていますけども、学校があったり、大概のことが充実してるんですけどこの市街地の中で。私一つ言いたいのは、これは最寄品三十っていうんですか。魚だとか肉だとか野菜だとか、日常消費のものは、歩道の出来たいい道ができれば、そこでお年寄りの方も目にしますから、買うと思うから、そのところはいいと思うんだけど、館山市の税金を落としてもらおうということで、ここを贅沢商店街というんですか、里見通りにしようとか、スペイン通りにしようとか、海岸通りにしても、那古の方に歩道ができればいいですね。市役所の前も出来ればいいんですけど。下手をすると素通りして行っちゃう可能性が十分あるんじゃないかなと。贅沢商店街なんて、言葉は悪いですけど、申し訳ないんだ

けど、洋品店とか贅沢品とかそういうものについては、郊外から呼ばないと。昔は鴨川あたりからも色々と買いにきたけど今はないですね。だから遠くから呼ぶんだったら、アクセス道路をつくらなくちゃいけないと。私は、それは商業者の意気込みとか事情とか理性感のものだから何とも言えないですけども、そこそこやっぱし、中心商店街、私も商工会議所の一人だけども、商工業のことを考えなきゃいけない。そうなった場合に、結論として、最寄の駅とか郊外住宅とか考えるなら、中心市街地とか、そこに人口が増えるようにやってくれと、だけど観光地として考えたり、商店街とか、施設をつくって沢山の人を呼ぶとか、それは無理じゃないかとか思っております。正直言って申し訳ないんですけど、私、どこかで言ったと思うんだけど、オバマさんは、みんなでやろうよ、と言ってクリントンを打ち負かしたんですけども、福田さんは辞める時人事のように言ってたんですね。僕は物事を客観的に見れる性格なんだよ。あなた達とは違うんだよって言いましたよね。それが非常に評判悪かったですけども、私は色んなものをして、正直言っちゃ悪いが言うの止めました。皆でやろうよということ。しかしその人の人生観や社会観あって、後継者がいるとかいないとか、違うんですね、一人ひとり。だから私はこの歳になって、それでいこうよという言葉は言わなくなりました。このままでは、最寄の商店街は、どこそこの商店街よりやっていけると。界限とかもっと大きな商店街つくるんだったら、アクセス道路が大事だ。観光商店街とか観光施設の設置を求めらるなら、本当に早急にアクセス道路をつくらなくちゃならない。

⇒ ありがとうございます。大変多くの意見を頂きまして、どこまで皆様の意見を反映出来るかということなんですけども、検討をさせていただき、今後のまちづくりに活かしていきたいと思っております。この後ですね、この会場をお使いになるということで、予定が入っているということなので、大変申し訳ありませんけども、この会場を閉めさせて頂きたいと存じます。どうもありがとうございました。

(以上)