

俱知安町景観計画・緑の基本計画検討会議

第4回 市街地景観検討部会 議事概要

◎日時	令和3年2月17日(水) 午後5時30分～午後8時00分
◎場所	俱知安町役場 3階会議室
◎出席者	部会：辻井座長、峠ヶ委員、佐藤委員、吉田委員、金塚委員、本田委員、斎藤委員、山田委員 事務局：まちづくり新幹線課 遠藤景観室長、星加景観係長 コンサルタント会社：(株)KITABA 百瀬、松田



1. 開会

2. 意見交換

(1) 駅周辺の景観づくりの方針(案)について

(辻井座長)

- ・まずは駅施設、左右の軸、駅前通り、国道5号、その他の各区分について意見交換させていただき、最後に駅周辺全体の景観づくりのテーマ(案)について、各区分でいただいた意見と整合が図られているかを確認していきたいと考えている。
- ・駅施設については「新幹線駅駅舎コンセプト検討委員会」と整合を図りながら整理されていると思う。来年は新しい委員会が設置され、より具体の検討が行われると聞いている。
- ・検討委員会の議論を踏まえ、駅施設の景観形成の方針については「羊蹄の四季の恵み」と同じ内容にしつつ、副題において、広がりを持たせた表現にしているが、いかがか。

(吉田委員)

- ・駅舎の案が概ね固まってきているが、スキー場からくるお客さんは、送迎対応がメインになるため、西側の広場を主に使用するものと思う。そうなるこのままでは東側に人を集めるということが難しいのではないかと不安に感じている。

(星加係長)

- ・西側においても滞留的な部分のご指摘は以前もいただいていた。どのように滞留空間を

用意していくかの具体的な議論は、今後の駅整備の検討において詰めていきたい。

- ・現状としては、くとさんパークの活用が考えられるが、JRの敷地もあるので、どの程度連動できるのかという課題もある。

(辻井座長)

- ・送迎バスなどを西側につけ、タクシーは東側ということか。

(星加係長)

- ・路線バスとタクシーという公共交通に関わる機能は東側、一般車や送迎車は西側に想定している。

(本田委員)

- ・新年度からの駅舎の検討の中で、変更されるのではないかと考えている。東側と西側の機能分担をもう少し検討するべきという意見もあった。現時点では、あまりはっきりと機能を分けなくてもイメージという程度の共有でも良いのではないか。

(辻井座長)

- ・山並みへの眺望を大事にしていきたいという方向性が共有されており、詳細は今後変更されるのではないかと、ということと思う。
- ・駅施設の方針では、「羊蹄の四季の恵み」は駅舎コンセプトと合わせたが、副題のところで「ふるさと」「玄関口」を大事にしたいという意図を残しながら、「潤いのある空間」ということで広がりを持たせている。「賑わい」というテーマも駅市施設にはあると思うが、ここで「潤い」と表現しているのは、“おもてなし”や町民の“憩い”につながるという思いを込めたものと思う。大事にしたいことはおもてなしの場であるということだった。「賑わい」の方は駅前通りでしっかり取組を進めるということで、使い分けをしていると思う。方針はよろしいか。(- 意見なし -)
- ・左右の軸、正面の軸、国道5号などについてはゾーニングの要素が入ってくるのでP2の地図をベースに確認したい。
- ・東西の通りにおける軸となるのは、メルヘン通り、駅前通り、道道倶知安ニセコ線の3本、駅前の南北の通りとして町道西3丁目通りを駅周辺整備に関係が深いので左右の軸とし、それから国道5号は地域をつなぐ重要な道路と位置づけ、それ以外の駅前から国道5号までの街区は通りごとにメリハリをつけてやっていくことがポイントと思う。
- ・駅前通りについては、「歩く楽しみ」「賑わい」というテーマで方向づけがされている。歩行者空間と道路空間における建物の在り方、賑わいを作るために1階部分の用途や建物の前の使い方について3つの方向性を出している。見た目の話だけでなく、周囲の活性化や暮らしの快適性があるこそ良い景観ができると思う。

(峠ヶ委員)

- ・「賑わい」と言うが、人が多く来るから「賑わい」になるのだと思う。人が集まる仕組みとして、西側の駐車場だけが駐車スペースとなるが、そのスペースから駅前通りに賑わいを持ってくるイメージがつかない。
- ・駐車場というのは気になるなと思っている。

(辻井座長)

- ・これまでの議論の中でも、駅前の土地の奥行きが足りないという意見はあった。裏側にまとめてつくるということも考えられるが、事務局の方で検討はなされているか。

(星加係長)

- ・古くからの課題ではあったが、町が持っている土地が無く、どのくらい確保できるかという部分で、現実問題として難しい。
- ・まとまった駐車場の確保としては、駅の施設として駐車場が確保できるので、そこを使って来てもらうことも考え方の一つになるかもしれないが、西側の駐車場も駅のための駐車場というのが主目的になると思うので、駅前通りの利用者のための駐車場機能については、本来は別に考えていくべきことと思う。
- ・人を集めていくということを考えると、倶知安町の車文化の現状では不足していると認識している。公共交通を有効に活用することなどの取り組みもあるが、自家用車が最も有力な交通手段であると思うので、「歩く」ということとセットで、継続的に考えていかないといけないと思っている。

(峠ヶ委員)

- ・除雪のことも踏まえると路上駐車が問題になってくると思っている。路上駐車を避けるために、西側だけの駐車場だと、駅前通りの路上駐車がなくなる。
- ・一本裏の通りに駐車スペースを設けるなどを考えるべきと思う。

(辻井部会長)

- ・現状の使い方としては、ちょっと車を寄せて買い物して出るような形態が多いのかもしれないので、仮に駅東側の駅前広場にまとまった駐車場があったとしても歩かないかもしれない。店の前や裏などにある方が利便性が高いということと思う。

(本田委員)

- ・現実的に土地を買えるかどうかという課題もあるので、パーキングという視点だけで捉えなら、一方通行にして道路を広くすることもある。

(辻井座長)

- ・路側帯にするタイプもある。

(吉田委員)

- ・パーキングメーターを付けて厳しく取り締まるということもある。

(本田委員)

- ・京都の四条が車線を減らしたら路上駐車がなくなったと聞いた。車の交通量は減ったが人通りは多くなったそうだ。
- ・しかし現在の倶知安町で、現実的に土地の値段が高騰しているの、駐車場のために土地を買うのは難しい。

(吉田委員)

- ・インターチェンジが開設されると、道道倶知安ニセコ線の交通量が増え、反対に国道5号は減ると思う。思い切って駅前通りを一方通行にするということも案である。

(佐藤委員)

- ・駅前通りは道道なので、協議が難しいところがある。本来は町道に変えさせてもらえると一番良い方法と思う。

(辻井座長)

- ・駅前広場を道道の一部として整備してもらおうシナリオと思うので、難しいのではないかな。
- ・車を路側帯に止める場合には、流雪溝の対応も課題となってくる。
- ・一方通行にすれば路側帯などで何か手立てがあると思うが、融雪溝の問題も出てくるの

ではないか。

- ・ただ、おっしゃるとおり、賑わいを支えるものとして、駐車システムも盛り込んでいくという視点は必要と思う。

(金塚委員)

- ・どうしても駅前通りの雪の存在が気になってしまう。雪は危険であると感じている。
- ・除雪のサイクルを増やせば、改善されるのかもしれないが、今は危ないから通らない、歩かないという人が多い。できるところから、解消していきたいと思う。

(辻井座長)

- ・空き店舗などの除雪は管理できていないのか。

(星加係長)

- ・道道で管理している道路もあったり、歩道に融雪溝やロードヒーティングを入れた経緯もあるので、歩道の除雪は間口の地先の方で対応いただくこととなっている。
- ・しかし、時代の変化とともに、空き地が出てきたり、凸凹な道になってきているので、通りの連続性として問題がある。
- ・時代が変わってきているので、除雪のルールに見直しも必要かもしれない。

(辻井座長)

- ・除雪の話は以前も出てきているので、方針や課題に乗るのかは不明だが、重要な課題として協議すべきと思う。
- ・駐車場と併せて考えていきたい課題である。

(山田委員)

- ・現実、このようにみどりで植えられているイメージを見ても、現実味がわからない。
- ・自分の家や店の前の歩道（道路）は責任持って除雪をして欲しいと言われているが、自分でお金を出して道路の雪を捨てている。どこかが除雪をやらなくなると、連続してやらなくなる。
- ・「みどり、緑地が必要」と言っているが、現在の樹木も秋になると落ち葉はきが大変である。また、「街並み協議会」でベンチやプランターを置いているが、管理するのも大変である。
- ・駅前通りの町内会の手も減ってきており、銀行などとの協力も必要になっている。
- ・継続性を考えたうえで決まりを決めていくべきであり、後始末をちゃんとできるようなシステムを作ってから始めないといけない。
- ・町道と道道が交差している駅前通りでは、商店連合会でも何度も道道の管理事務所に交渉に言っているが、「流雪溝があるから」ということで除雪してもらえない。角が危ないから排雪をしてくれといっても町もやってくれない。
- ・こんな雪の多い町に駅前を賑わいの拠点としてやっていくなれば、町も協力的になってもらうようなやり方はあるのかもしれない。自転車や観光客が夏場に来る観光客の人、スキーをしに来る冬場の人、いつでも歩けるようなきれいな除雪、みどりを用意する仕組みを作っていないと、地先の人にいくらお願いしても難しい。
- ・道道であっても、町民が困っていることに対して町が協力的にならなくては、字ずらだけで「賑わい」「潤い」と言っても響かない。

(本田委員)

- ・継続的な取組を実現するためにはどんなことが必要なのかを考えるのが次のステップだ。
- ・エリマネを導入することも考えられる。
- ・これからは人口減少・高齢化が進む中で、誰かに頼るようなまちづくりはできないと思う。

(辻井座長)

- ・まちづくり会社などの協働で行う仕組みもある。継続性を考えられる仕組みが必要である。

(佐藤委員)

- ・流雪溝ができた当時はみんな若かったし、その場所に住んでいた人も多くいたので、除雪のルールを守ることが可能であったが、時が経ちそれらが難しくなってしまった。

(本田委員)

- ・景観については、見た目のことのみで例えば「環境を重視した地中熱を使ったまちをつくる」などと言ったような根本的なコンセプトがないように感じる。
- ・何を持って景観をつくっていくのが分かりにくい。
- ・例えば一番の課題が雪だというのであれば、その雪をどうするか、重機でこまめに除雪するのか、均一的にヒーティングをするか。
- ・これから2030年に向けて、脱炭素社会にするといっている中で、そのあたりのエッセンスは入れていかないといけないのではないか。
- ・実現するためには、SDGsなどの視点も取り入れていくべきなのではないか。ただ景観計画をつくりましょう、というものではぼんやりしている。

(辻井座長)

- ・各々の方向性としてはこうしたい、という思いがそれぞれあるが、それを支える仕組みづくり、維持管理の視点を盛り込むことをきちんと論点として挙げておくべきだ。

(斉藤委員)

- ・ここに出ている項目としては異議はなく、イメージパースに示していることにも異論ない。
- ・今年初めて倶知安の冬を経験して、昨日通れた道路が今日は通れなくなるということを実際に体験してみて雪の大変さに驚いた。そう考えると例えば、オープンスペースを作っても、誰が除雪するのかということは課題となる。
- ・冬期の管理もセットで考えていかないと、ただきれいにするだけでは収まらない。実現するための仕組みづくりが求められる。

(辻井座長)

- ・エリアマネジメントを考えるまちづくり会社を作るなど、やり方は色々あると思うが、稼ぐ仕組み、財源が課題となる。
- ・指定管理者としてやるような枠組みも含めて議論していくことが良いと思う。
- ・仕組みづくりは、商店街の活性化など別の視点からも議論されているかと思うので、景観においては、続けていける裏付けとなる道筋を見出していけると良い。
- ・駅前通りの維持管理を全て北海道にお願いするのも難しいと思うので、すぐに調整することは難しいと思うが、駅施設の収益を周辺の広場の維持管理に充てるなど、稼いでま

ちづくりに戻元するような仕組みを考えることは重要なポイントと思う。

- ・仕組みづくりや続けていける視点を踏まえて、整理していくということを前提として、おおむね方向性としてはよろしいか。
- ・また、駅からの波及をどのように受け止めるか、ということについては商店街でもいろいろ考える部分になると思うが、一体的に形と仕組みを検討していきたい。
- ・そのほかに軸として、倶知安ニセコ線のポテンシャルが高まるという意見があった。
- ・左右の軸もまちの印象に関わる重要な点であり、賑わいと潤い、街並み形成、駅前広場と一体的につくる、羊蹄山を感じられるような空間づくり、というようなキーワードが出てくると思う。街並み整備とともに、歩道整備も駅前広場と一体的に、という流れかなと思っている。デザインのイメージはP4にあるとおり、駅舎から外に出た真正面に見える景色となる。

(佐藤委員)

- ・道道倶知安ニセコ線（南3条通り）の交通量が増えてメインのような通りになってくると、国道5号と駅前通りは重要結節点とされていたが、西2丁目通りやまちの駅「ぷらっと」の前の南北の町道と道道倶知安ニセコ線との結節をうまく見せると、人の流れには重要なポイントとなるのではないか。今日の資料には「駅前通り側に駐車場を設けないように配慮する」と書いてあるので、交差点が景観の重要なポイントになってくるので、配慮するよう考慮に入れた方がよいのではないか。
- ・イメージパースでは、高さの制限や緑地帯の導入などが書かれているが、景観形成の案にはあくまでも「配慮する」というような書き方となっている。「配慮してください」だけで良いのか。それ以上の強い表現が必要ではないか。

(辻井座長)

- ・「配慮」とは何か、ということはよく議論に上がるものであるが、事例などを用いながら検討すべき問題である。「配慮」や「調和」など、微妙な言葉である。
- ・歴史的な街並みが残るようなデザインの基準が明確なまちであれば、わかりやすいが、倶知安町ではなかなか難しい。
- ・配慮の事例を具体的に検討していくのが来年度かと思う。

(星加係長)

- ・一律に守るべき歴史的なものがある場合は統一感があるのであればそこを踏まえて整理することもできると思うが、そうでない場合は多様性があることが魅力的と捉える見方もあるので、うまくバランスを取りながら、のりしろや幅を考えたい。
- ・抑えるべき点としては、建築計画があったときに議論ができるような、景観協議の場を設定することが挙げられる。そのような議論を踏まえて、調和を図っていくようにしていきたい。

(山田委員)

- ・景観形成はルールをもって協議をするものと思う。幅を持たせたいと言うが、ルールがない中で幅を持たせても議論ができない。高さ制限や色の設定など明確なルールをいくつか設定したうえで、協議をしていくのは分かるが、集まった人たちの思いだけで判断していくのは違うのではないか。

- ・景観計画をつくっていくならば、条例などに協議に必要な大枠のルールを設けた方がよいのではないか。

(辻井座長)

- ・一般的なルールを作ったうえで、協議していくものと思うが、見た目がきれい、ということだけでなく、事業の継続性なども考えながら、暮らしのシステムの視点を大事にしながら基準を作っていく流れとなる。

(齊藤委員)

- ・国立市で問題になった大学通りに建築されることになった高層マンションの件は、建築確認が降りた後で、住民の声で高さ制限を入れた。裁判になったが、市が負けた。国立市の事例では、住民は眺めを大切にしたいと思っていたが、ルールがなかったせいで大きな問題になった。
- ・配慮は大切であると思うが、それは色などの感性に関わる部分などにおいてある程度の幅も必要であるし、ガイドラインという言葉で良いかと思うが、最低でもいくつかは規制で抑えるべきと思う。

(辻井座長)

- ・ときには負けることを分かっているでも裁判をやるのが、次の開発を抑制するなどの影響を与えることもある。
- ・低層の住宅地に高層のものができていったり、緑地がなくなったりする例もある。手遅れになってはいけないので、方針を示したり、協議の手続きを明らかにしていくことが大切であると思う。
- ・方向性も大事だが、進め方も大事である、ということで今後の検討事項になってくる。
- ・国道5号はいかがか、沿道型の店舗は日々使うものであるので暮らしのパートナーではある。
- ・今日のような雪が多くあると、道路沿いを並木にしてというのも難しいので、大きな樹木ではなく草花で彩ることも考えられる。
- ・草花の中でも、一年草だけでなく、宿根草という毎年放っておけば出てくるというものも組み合わせるような事例も各地である。
- ・潤いというものもいろんなタイプがあると思うが、おもてなしという意味で、空いたスペースを上手く使っての取組を少しずつ広げていこうというのも考え方のひとつである。そういった取組について、町やまちづくり会社の支援も大切である。

(佐藤委員)

- ・街路樹は除雪の邪魔になっている。(雪の堆雪のことを考えると)植樹柵は車道側ではなく、民地側に植えるべきだったのではないかな。その方が見た目がよい。

(辻井座長)

- ・駅前通りはとちの木が植えられているが、葉っぱが大きいことが目立つ。
- ・余裕がある所は樹木を植えると良いが、そうでない所は草花でうるおいをつくるというのも雪が多い倶知安町らしい風景なのではないか。

(佐藤委員)

- ・国道5号という範囲が広すぎるのではないかな。ある程度ポイントを決めて、そこから波及していくような考え方をした方がよいのではないかな。

(辻井座長)

- ・おおむね電柱が地中化されている区間から考えるということになるのではないかな。
- ・イメージスケッチをもとに議論しているが、むしろこれを実現するためのシステムが必要であると再認識できた。
- ・来年度からはゾーニングの明確なラインだとか、具体的な数値なども含め、議論を深めていくものと思う。
- ・配慮、調和として書かれているものを具体的に議論していきたい。高さや壁面後退、配慮例を共有していきたい

(峠ヶ委員)

- ・道道倶知安ニセコ線がメインになるというのもそうであるが、道道倶知安ニセコ線からひらふエリアにいく結節点がいくつか出てくると思う。結節点を絞った方がよいのではないかな。

(辻井座長)

- ・大きくは3つか。

(本田委員)

- ・ニセコに行く人にとっては、陸橋の下の交差点が重要であると思う。

(辻井座長)

- ・結節点の作り方の難しさがあるが、案内サインを作るなどの特色をどのように出せるかが課題である。

(吉田委員)

- ・駅前通りに人通りということを見ると、南北の通りを一方通行にして片側に駐車させるという考え方もあると思う。
- ・駐車場の確保は忘れてはいけない事項である。
- ・町のとて要綱で決められている駐車場のスペースは少なすぎる。冬になるとそのスペースが雪山になるので。土地区画整理法などをもち込んででも、空間を確保していくべきである。
- ・全体の中で駐車場を設けるようにしないと、雪でスペースはどんどんつぶれていく。

(辻井座長)

- ・交通計画まで入ってくると時間がかかる議論となる。まちの維持管理も含めた運営の体制を検討することも大変である。一方で、まちづくりの仕組みはまだ早めに動き出せるものと思う。

(吉田委員)

- ・用途地域の組み直しも検討しているのか。

(星加係長)

- ・昨年作成した駅周辺整備計画において、用途地域の見直し方針を出しており、市街地の全体的な見直しまでは考えていないが、駅周辺においては、駅舎の両サイドは今より商業系の用途に引き上げることを考えている。
- ・駅前踊りについては近隣商業地域で、その外側にあたる南側と北側は二種住居地域。
- ・近隣商業地域は建ぺい率 80%、容積率 300%、二種住居地域は建ぺい率 60%、容積率 200%、と、近隣商業地域の方がボリュームの大きなものが建てられる。用途に関して言えば店舗やホテルなどの施設については二種住居地域であっても制限はない。

(吉田委員)

- ・居住系のマンションを駅前にとという考えが出てくると思う。倶知安町の人口の維持増加を考えても必要なものと思う。

(星加係長)

- ・まちづくりという観点からは町としては未経験だが、特定の街区を設定したのちの市街地再開発とセットの容積率の緩和などの手法もある。

(辻井座長)

- ・最後に駅周辺全体の景観づくりのテーマについての、キーワードとしてあるのが、「交流」、「賑わい」、「憩い」「おもてなし」がある。駅前通りなども含め包括的にこのような方針にしようということである。
- ・駅周辺といっても場所によって役割が違う。
- ・いろんな要素を盛り込み今年度はこのような表現としても良いか。次年度からは景観形成基準や仕組みづくりなどの検討を深めていくと思うので、その際にあらためてこのテーマを振り返ってみることにもなると思う。

(本田委員)

- ・今回議論している計画やガイドラインが出来上がると、当然この計画に即したものにしなければならぬと思うが、そのルールに合わないような計画が出てきた場合の対応というのはあるのか。

(辻井座長)

- ・一定規模以上の建築となった場合は、事前協議において調整がつかなければ景観審議会などにかけるという仕組みもできるかもしれない。

(星加係長)

- ・様々な方法は考えられるが、他の自治体では、「町長が許可する」という項目を設けて、基準としては外れるが、第三者の意見を聞く機会を設けて周辺に影響を及ぼすものではない場合は許可されるものもある。

(辻井座長)

- ・手続き上の仕組みをしっかりと作ることが前提となるが、みんなが使える（公共性の高い）ものや、羊蹄山の眺望を妨げないために基準を超える場合は許可されることも考えられる。

(本田委員)

- ・景観というよりもまちづくり全体に関わることになるかもしれないが、駅前にどうしてもフォーカスしてしまいがちになるが、高速 IC からくる車への対応について検討シミュレーションしていくべきである。

(吉田委員)

- ・市街地の賑わいづくりのためには、町に住んでもらわないと意味がない。日本の法律では難しいかもしれないが、海外のリゾート地ではローカル枠を用意して、マンションなどは地域住民が限定で半額で買えるものもある。

(辻井座長)

- ・倶知安町の住宅施策も関わってくることである。
- ・まちなかに住まいを求める方も増えている。サービス付き高齢者向け住宅などはまちなかに増えるのではないか。富良野市では、まちづくり会社が保育園と一体となったもの

もできている。

(金塚委員)

- ・リゾートエリアのスキー客が街なかに来てもらえるような仕組みがもっと機能してくると良いとおもっている。

(辻井座長)

- ・リゾートエリアの波及効果をどうやって市街地に持ってくるか。景観の範囲ではないが大事な点と思う。

(峠ヶ委員)

- ・リゾートエリアのバスはまちに買い物に行く人も利用しているため、リゾートエリアに宿泊しているお客さんが市街地を見るきっかけとなる。

(吉田委員)

- ・二次交通の部分は観光協会も考えている。ナイト号や日中のバスを増便することも考えている。収支予測が見えるようになったときに、どこまでバス事業を広げられるかは考える余地がある。

(峠ヶ委員)

- ・バスが駅前通りを通れば、倶知安駅周辺のお店の様子を認知してもらえるが、バスの乗降場が駅の西側にできてしまうと、駅前通りを通らずに駅とリゾートの往復になってしまう。わざわざ駅前通りを通ってもらうようなことも考えられると。

(星加係長)

- ・従業員として住む、遊びに来る人が市街地を訪れるような仕組みをうまく使っていきたいという意見と、バスのルートが機会を奪ってしまうということに対しては、駅前の賑わいづくりの方向性と異なってしまうのではないかというご意見だった。

(傍聴者)

- ・以前あった「新幹線まちづくり検討委員会」では駅前に噴水など水を想起するものがあった方がよい、ランドマークのようなもの、という声もあった。
- ・結節点が気になる。今までと駅の使い方が変わるのであれば、結節点を考えなくては行けない。
- ・ウポポイができたが、それは白老の町の中に住民以外入れないような作りと聞いた。結節点の考え方は重要である。
- ・「誘導」の考え方が大事だと思っており、緑化が管理上難しいということもあるが、駅に降りた人をどう中に引き込むかが課題である。駅前通りの賑わいということでは、これまでも話題にあって、「店先に黒板とかが並ぶような雰囲気が良い」といった意見など、店に引き込むことまで含めた誘導は結節点とセットで考えていくべきポイントである。
- ・「人の暮らし」「生業」を想起させるものが少ないのではないか。観光客が雪下ろしをする姿を写真に撮っているのを見て、これも一つの倶知安らしい風景だと再認識したことがあった。また、「まちなか広場」での実証実験の際に、乳母車が並んで停められている風景に感動した。そういったことを計画の中に散りばめていないと無機質なものとなっているのではないか。言葉として意識する部分もあるのではないか。

(辻井座長)

- ・ランドマーク・結節点・誘導について、デザインと言っているいいかは分からないが、「歩い

てもらおう」というコンセプトを考えれば、サインシステムを整える必要がある。

- ・守備範囲が違ってもいいかもしれないが、街灯などのストリートファニチャーについても併せて検討していく必要がある。

(本田委員)

- ・景観の守備範囲というのは、道路、駅舎デザイン、まちづくり…どこまでの範囲になるのか、次のときに話が広がりすぎるのではないか。
- ・これが決まらないと景観も決まららないというものであれば、考えることが必要だと思うが、広がりすぎているのではないか。

(星加係長)

- ・景観を議論するとどうしてもそうなることは目に見えている。
- ・人々の暮らし、営みから現れる風景も景観であり、山田委員が言ったような日々の管理、それらも含めて見えるものすべてが景観になるので、なかなか線引きが難しくなる。すべてを度外視してテーマを絞って話すと尻つぼみになり、無機質なものになってしまう。
- ・事務局としては、仕切り方はあるとしても、出てきた切り口からいろんな話をもらえるということが大事かと思う。
- ・そこからどのように議論を整理するかということも事務局の仕事である。締めるところは締めることは今後必要と思う。

(辻井座長)

- ・今日出た中でも交通や商業活性化、住宅、ネットワークなどさまざまな切り口があった。両輪で回さなければいけないことがたくさんあり、うまく紡いでいくのが景観をつくるということである。駅前の事例などがモデル事業として「調和とはこういうことである」ということが見えてくるといい。
- ・これを契機に良い開発を誘導する仕組み、協議の場を作っていけるといい。
- ・景観計画としては色々繋がっているけれども、全体計画と市街地とリゾート地を決めていき、それを波及させていきたいと思いますというのが次の段階である。

(星加係長)

- ・魅力的なまちなみづくりとして個々人・事業されている方への取り組みに対するガイドライン、建物のデザインに係るルール化といった点に絞りながら次年度は検討を進めていきたいと考えている。そこには、今日意見のあった、維持管理に係る仕組みなどの部分も踏まえながらということになると思う。

(辻井座長)

- ・今日は、駅周辺においてどういった方向でめざすか、を案として整理したが、今日の中では、それを実現するために必要なことも合わせて考えていくことを計画書の中にも折り込んでいく形で事務局で検討いただければと思う。

4. 閉会