

「白山市都市計画マスタープラン全体構想（案）」
 に対するご意見と市の考え方について

募集期間：平成20年12月1日（月）～12月31日（水）

結 果：4名の方から8件のご意見、ご要望

パブリックコメントに寄せられた全体構想（案）へのご意見、ご要望と、それに対する市の考え方は以下のとおりです。

記

	ご意見、ご要望	市の考え方
1-1	<p>身近なところにインターチェンジがつき、県外に行きやすく、県外の方を迎え入れやすい環境が出来ることを楽しみにしております。また、遊ぶ、景観を楽しむ、温泉を楽しむ、仕事をする、買い物をする等、充実した生活、子育てが出来る環境にあることをうれしく思っています。このマスタープランは、あくまでも草案であり総論であると思いますが、配慮すべき点の抜け落ちも多くあるように思います。あまりにも膨大な量进行处理するため、仕方のないところもあろうかとは思いますが、このプランは、今の市民のために作成しているのですか？それとも将来的に流入する市民、将来この地を担うであろう子供たちのために作成したのですか？白山市の一番の財源である法人固定資産税を増やすためにお考えなのですか？「すばらしいまち」、「すてきなまち」ばかりが前面に出ていて誰に対して？何を求めて？が不明瞭です。</p>	<p>本マスタープランは、白山みらい創造プランの基本構想に基づき、都市づくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、白山市の定める都市計画の指針として将来のあるべき姿をより具体的に明示し、地域におけるまちづくりの課題とこれに対応した整備等の方針を明らかにすることを目的として策定しており、現在の市民の皆様や事業関係者、将来この地を担う子ども達はもちろんのこと、これから先において白山市に入ってくる方々や白山市を訪れる方々など、全ての人に対して取り組んでいます。</p>
1-2	<p>白山インターチェンジが出来て一番恩恵を受けるのは固定資産税を受け取る自治体であり、そこを生活圏、通学圏にしている市民、子ども達の生活にどのよう</p>	<p>白山インターチェンジが新設されることにより、それ自体で固定資産税が増収となることはありませんが、整備に伴い、様々な都市活動の基盤となる交通ネ</p>

	<p>な変化がもたらされるかの推測さえありません。松任宇ノ気線は、現在でも朝夕は大混雑です。子ども達は、車の間をすり抜けながら通学している有様ですし、通学専用のはずの通学路に侵入してくる近隣工場への労働者の通勤車両が狭い道にどんどん入ってきている有様です。放置している問題がそこにあるのに、解決に向かう対策も採られていないのに、また新たな問題をその地域に向けるのですか？生活者の視点と、行政の机上論がうまくマッチングされるように願っております。松任宇ノ気線は拡張すべきかもしれませんが、しかし、生活者から言わせていただければ、別の複線を設けて、バイパスされるよう、これまでの集中が緩和され、インターチェンジ付近の生活者が安心して生活できるような環境をご提案いただければありがたいと存じます。</p>	<p>ネットワークが形成され、地元地域をはじめとする市民の皆様や周辺の事業関係者等の交通の利便性が向上するとともに、産業活動の活性や災害時における緊急輸送経路の確保、市街地の交通渋滞緩和による環境対策など様々な益をもたらすものであると考えます。</p> <p>白山インターチェンジに先駆けて計画されていた、松任宇ノ気線のバイパス機能を併せ持つ金沢外環状道路海側幹線（都市計画道路 金沢鶴来線）については、平成24年の供用に向けて、現在整備が進められています。</p> <p>この道路の供用が開始されれば、将来都市構造図（第3章）や将来道路ネットワーク図（第4章）にも記載してあり、国道8号・（都）末松徳光線・（都）横江徳光線とともに松任地域の4車線による環状道路機能が形成されることになり、周辺工業団地への通勤車両の拡散や通過交通の減少等により、松任宇ノ気線の交通量も緩和されます。</p>
2	<p>[P42]3 都市施設整備の方針(1)交通 について、以下のように提案いたします。</p> <p>1) 基本的な考え方「公共交通機関等の充実によりマイカーからの転換を促進することで」とあるが、その施策を充実するため、国は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下「活性化法」)を定めている。白山市の公共交通の活性化を図る目的を推進するため、活性化法第5条で定められた地域公共交通総合連携計画の作成及び実施を行い、同法第6条で定められた協議会を組織する旨記述いただきたい。</p> <p>2) 鉄道 北陸鉄道石川線「一部区間(鶴来駅～加賀一の宮駅)が廃線となり」</p>	<p>まず、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」(以下「活性化法」)における同法第5条及び第6条に関するご提案についてですが、あくまでも「基本的な考え方」を示す部分であり、具体的な手法を記載する予定はありません。しかしながら、この「基本的な考え方」の実現に向け、ご提案されている「活性化法」に定められた連携計画の策定及び法定協議会の設置については、手法の一つとして想定しており、本マスタープランとの調和を保ち、かつ、白山市総合計画に即した形で進めてまいります。</p> <p>次に、北陸鉄道石川線「一部区間(鶴来駅～加賀一の宮駅)」についてですが、当該区間の廃止は市としても遺憾であ</p>

	<p>の部分は、廃止が既定路線となっているかのような記述となっているが、平成20年12月18日に石川運輸支局で行われた意見陳述において、沿線住民団体からは廃止自体についても疑問の声があがっている。このため、廃止自体が市民から合意を得られていないことを考慮し、廃止ありきの記述を改め、廃止届け取り下げ・存続を含めて検討する旨記述いただきたい。また、廃止が避けられない場合には、後述のコミュニティバスの整備を含めた代替交通の確保を行うことを記述いただきたい。</p> <p>また、「鉄道事業者や県、沿線他市町とともに、利用者の確保に努めます。」とあるが、平成20年11月21日の市の地域公共交通会議において、北陸鉄道が残存予定区間（鶴来駅～野町駅）についても本数削減を提案するなど、利用者確保に逆行する動きが見られる。こういった動きを避け、石川線の利用者の確保を進めるため、活性化法第26条で定められた鉄道再生事業を進めることを検討する記述を加えていただきたい。また、これらについて、1)の協議会で議論を尽くすことをお願いしたい。</p> <p>3)バス コミュニティバスについて、万一北陸鉄道石川線の一部区間廃線が避けられない場合、それを代替・補完する交通機関として鶴来地区の旧市街に石川線と接続するコミュニティバスを整備することも視野に入れた記述をお願いしたい。以上、よろしく申し上げます。</p>	<p>り、廃止を容認したものではありません。この記述については「一部区間（鶴来駅～加賀一の宮駅）を廃止する届出がなされ」と改めます。</p> <p>北陸鉄道石川線の活性化についての具体的な取り組みは「白山市の新しい公共交通についての基本計画」で定めるところですが、さらに鉄道事業者や国・県・沿線他市町とともに利用促進や利用者の確保に取り組みます。</p> <p>なお、鉄道再生事業の実施については、設置を想定している「活性化法」に定められた法定協議会の中で検討していきたいと思いますが、具体的な手法については記載する予定はありません。</p> <p>また、代替交通の確保が必要となった場合は、路線バスがその役割を担うものと考えています。</p>
3	<p>まず、このマスタープランは、将来のあるべき姿をあらわしたものか？それとも、過去から現在までの変化を基に単純予測したものか？どちらですか？計画テーマ自然と共生する循環都市とは、自然</p>	<p>本マスタープランの策定目的は、「1-1.市の考え方」のとおりであり、森林整備計画などの更なる個別内容については、各々の詳細計画に記載されています。</p>

の中に戻せない物質は使用しないことになるが、それで都市計画は可能か？四つの基本方針《快適な環境》と《美しい環境》は両立するのか？両立させる方法があるなら提示すべきである。《美しい環境》の中で、森林整備の必要性の記載があります。林道の維持管理を疎かにしている現状で、森林整備をどうやって行うのか？《効率的な環境》では、「コンパクトな都市構造を目指す」としているが、《土地利用の考え方》では、「用途の混在を避け総合的・計画的に実施する」とあります。右と左を同時に見ることに成りはしないか？将来フレームについてこの予測は、根拠の無い甘い予測である。水・食料・資源・石油などの争奪戦が始まろうとしているのに、過去の統計だけを基にしているのは、お粗末な予測である。将来都市構造について道路と鉄道以外は、現状を表しているのにすぎないのではないのか？10年では、ほとんど変わらないと考えているのか？だとすれば、将来フレームとの整合性が無い事になる。

【都市整備の方針・・・市街地等整備の方針】田園集落・白山ろくの集落において、居住環境の何が整備不足なのか？定住を勧めるなら、定住したくなるマインドの普及に努めるべきである。最後に今後は、道州制も含め地域間の競争が激化するのは必然です。そんな環境の中で白山市が基礎自治体として、財政の健全化と他の市との違いを明確にしていかなければ、地域間競争に負けてしまうのではないのでしょうか？白山市ならではの特色あるマスタープランを策定すべきだと考えます。手段が目的にならないように期待します。

計画テーマの「循環の都市」については、豊かな自然を守り育てていくことで、そこで生み出される水や空気等の自然の循環を保全しながら、まちづくりの中で作り出される人為的循環を上手くコントロールしていくことにより、バランスのとれた安定した循環の維持・再生を図り、健全な生活環境を守るという意味をも込められております。

将来フレームについては、過去の統計データや都市計画基礎調査を基に人口・工業・商業のそれぞれの将来数値を予想し、各種需要を算定するもので、今後のまちづくり計画の基礎となる指標であります。これにつきましては、全体構想の末尾にも記載してあるとおり、本計画を中間年次等において状況を適切に評価し、適正な見直し・改善を図るとしております。

将来都市構造図では、道路と鉄道以外にも郊外市街地ゾーンや工業ゾーンの新たな位置付けなど、将来を見据えた記述としていると認識しておりますが、今後も皆様からのご意見を反映させながら、状況に応じて将来の予想や都市構造等の評価や見直しをおこない、魅力ある白山市の都市計画マスタープランとなるように努めてまいります。

<p>4-1</p>	<p>21世紀は超高齢化社会、低炭素社会に対応した都市計画、まちづくりが求められる。白山市の都市交通および地域交通の面では、過度となっている自動車利用を抑制する必要がある。現在、白山市周辺では幹線道路などは十分すぎるくらい整備されている。これからは道路や駐車場整備などクルマのための施策よりも、公共交通の活性化や利便性向上が求められる。公共交通の中でも、鉄道は環境負荷が小さく定時性や速達性に優れているため全国的に見直しがされている。白山市として特に重点的に力を入れてほしい路線が北陸鉄道石川線である。</p> <p>石川線は、旧鶴来地区での「住民の足」としての機能はもちろんであるが、北陸新幹線の二次交通や交流人口の拡大が課題となっている中、新幹線金沢駅開業の際、白山ろくへのアクセス路線としての役割は大きい。</p> <p>新幹線で来訪する首都圏の人たちが頼る足はあくまで鉄道である。石川の人たちとは感覚や意識が異なるが、東京の人たちはクルマやバスの利用は低い。石川線の存在価値は高く、将来的には二つの世界遺産「城下町金沢」と「霊峰白山」をダイレクトに結ぶ路線として目標にしてほしい。</p> <p>行政として、都市計画の重点施策として当面は次の施策を進めてほしい。</p> <p>都市計画法でいう都市高速鉄道に指定し、道法寺、曽谷などはじめとする石川線の各駅から、沿線や鶴来バイパス沿いに存在するクレーンなどの公共施設や大手機械メーカー工場、大型商業施設など従来はクルマでしか行けなかった公的施設へのアクセス道路の整備。</p> <p>今後、旧鶴来町など白山ろく住民向け</p>	<p>鶴来地域や白山ろく地域の生活密着路線である北陸鉄道石川線の活性化等については、鉄道事業者や国、県、沿線各市町と連携し取り組むこととしており、さらに、設置を想定している「活性化法」に定められた法定協議会においても検討していきます。</p> <p>また、本マスタープランでは、市街地等整備の方針（第4章）における市街地の考え方として、鉄道駅周辺の市街地整備について記載してありますが、さらに当該沿線における都市施設整備や土地利用については、今後皆様からのご意見を賜りながら検討していきます。</p> <p>なお、北陸鉄道石川線を都市計画法に基づく都市高速鉄道に指定する、というご提案について、指定する予定はございません。</p>
------------	--	---

	<p>の公共施設は、幹線道路沿いでなく石川線沿線へ優先的に設置（誘致や移設）を実施する。</p> <p>石川線沿線へ市営住宅や県営住宅の誘致、ニュータウンの造成、定住促進のための住宅建設助成制度の実施。</p> <p>住民に鉄道の利点や魅力が十分に理解されていない点があるため、市民に対する周知啓発の実施。</p> <p>金沢側ターミナルの利便性向上を実施する。具体的には西金沢と野町を「ダブルターミナル」とし、西金沢でのJR列車乗り継ぎ、野町駅でのシティーライナーなどのバス乗り継ぎについて、ダイヤ改善や乗り継ぎ運賃減額などを実施する。</p> <p>将来的には金沢市や石川県などとともに、金沢新交通システム導入による石川線の金沢都心部（香林坊、武蔵）乗り入れを検討する。</p>	
4-2	<p>市のシンボルであり、国立公園であり世界遺産を目指す白山および白山ろくは、白山市民だけでなく多くの県民、国民の財産である。今後は豊かな自然環境を守りつつ多くの人たちにとっての信仰と癒しの場にしてほしい。</p> <p>霊峰白山と都市部である旧松任地域と金沢地域を結ぶ自然環境に優しい交通インフラが必要である。空気を汚し環境破壊を招く自動車（マイカーやバス）では貴重な自然が残る霊峰白山へのアクセスには不適當である。</p> <p>平成19年5月に法政大学教授から市の方へ、松任地区あたりから白山への鉄道路線導入の提言があった。財政的に容易な話ではないが、高齢化時代、低炭素時代には不可欠な路線であり、21世紀の白山市にふさわしいプロジェクトであ</p>	<p>日本三名山の一つである霊峰白山の豊かな自然環境を後世に引き継ぎ、美しい自然景観をこのまま保全していくことが必要であると考えます。また、ご提案される鉄道整備には多大な費用負担が想定されることから、本マスタープランにおいては山岳鉄道導入への取り組みについて、記載する予定はありません。</p>

	<p>る。</p> <p>路線は、現在の石川線をベースに、金名線を復活させ、さらに瀬女高原経由で、一里野温泉までつなぐものとする。観光や行楽にも最適である。</p> <p>実際、海外、国内問わず山岳観光鉄道として成功している例が数多くある。それらを参考にしながら、実現に向け国の支援制度や路線設計など調査研究を開始するなど取り組みを実施していったほしい。</p>	
4-3	<p>鉄道の駅は、電車やバスの交通結節点としての機能があるが、街の顔として、中心市街地活性化や地域コミュニティの拠点ともなるべき存在である。駅は交通機関の乗り換えだけでなく、さまざまな公共施設や商業施設が集結すべく公共の場であり、住民同士のコミュニケーションやふれあいの場として開放、活用すべきである。</p> <p>駅を高度化、多機能化すれば、鉄道利用者及び周辺住民、双方の利便性を向上させることにつながる。白山市内の駅を見ると、JR北陸本線の駅はともかく、北陸鉄道石川線の駅は無人駅が多く、いずれも寂れているのが実状である。駅を電車に乗るための場所だけではなく、住民同士のコミュニケーションやふれあいの場としてどんどん活用すべきである。賑わいの拠点となれば電車の利用者も増加が見込まれる。</p> <p>駅舎については、町内会の集会所、小型図書館、児童施設、生涯学習施設、住民ボランティアによるカフェなどコミュニティ空間として活用する。駅前広場についても休日は、祭り、ワゴンセール、フリーマーケットなどができるイベント広場などとして利用する。</p>	<p>北陸鉄道石川線の活性化や駅周辺の市街地整備等については、「4 - 1 . 市の考え方」のとおりです。</p> <p>また、住みよい魅力ある地域をつくり上げていくには、そこに住む市民が主体的かつ継続的にまちづくりに取り組むことが不可欠であるため、地域の自発的なまちづくり活動の支援やまちづくりへの参加機会の創出などに努めます。</p>

	<p>市民本位のまちづくりには、これらローカルな無人駅の活用こそがカギとなる。実現のために行政や鉄道事業者はもちろん、地元町会や鉄道愛好家、まちづくり市民グループなどと協働で進めてほしい。</p>	
4-4	<p>北陸鉄道が石川線の鶴来駅～加賀一の宮駅間の廃止を表明しているが、同区間の存続の可能性を探ってほしい。</p> <p>近年、白山比咩神社は、クルマによる境内横の駐車場からの参拝ではなく、駅から表参道を通る本来の参拝コースが再評価されている。</p> <p>あわせて鶴来地区では、地元住民によるNPOなどが加賀一の宮駅を拠点にまちづくり活動を企画・実施し始めているところである。</p> <p>電車利用での獅子吼・手取県立自然公園への登山や遠足も、従来から根強い人気、多くの愛好者がいる。</p> <p>加賀一宮駅は、国土交通省の中部の駅百選に選定されており、建築物としても風格のある貴重な駅舎である。</p> <p>加賀一宮駅の乗降客は初詣参拝客に集中しているが、今後は、周辺にある「道の駅しらやまさん」や「パーク獅子吼」などと回遊性を高めた通年型の観光・行楽の拠点にできないものか。</p> <p>北陸鉄道一企業での経営が困難なら、第3セクターや県外資本などへの譲渡も検討の必要があり、また行政としても市民の協力の下、石川線再生を目的とする協議会を立ち上げ「地域交通活性化再生法」の適用を視野に入れるべきである。</p>	<p>「2.市の考え方」の文中、～部分のとおりです。</p>