

福井市都市交通戦略 第8回協議会

- 議 事 要 約 -

日 時：平成 21 年 2 月 6 日（金）午後 6 時～

場 所：福井市地域交流プラザ 8 階 リハーサル室

1．開会
事務局

（省略）

2．議事
会 長

皆さんこんばんわ。金曜日の夜のお疲れのところをご苦労様です。本日が8回目ということで2カ年かけて福井市にとっての将来を見据えた交通体系のあり方を議論してきました。昨年は基本的な考え方などについて固めて、具体化の中で、前回、協議会として全員合意には至りませんでした。延伸ルートについての方向性は示すことができました。ただし、LRT専門部会でも協議されたように、どちらのルートでも共通の課題をかかえていますので、そのあたりも含めて、今後交通体系の再編とまちの活性化を両立させることが基本だと思えます。本日は、今後いろんな折り合いをつけていく必要がある中で、交通体系としてどうあるべきかについて、今までの確認事項を踏まえながら、具体的な施策について忌憚のないご意見を伺いたいと思います。効率的で実のある会議にしたいと思いますので、よろしくお願いします。

交通戦略としてとりまとめの段階に入っていますので、施策を考えるにあたっては、何がポイントかを確認の上、各施策について説明していただいてご意見をいただきたいと思えます。

事業プログラム、実現方策については、次回に本格的な検討になると思えますが、これらについてもまとめていく必要がありますので、積極的なご意見を願います。関連する事項ですので、一括して説明をお願いします。

事務局

・具体的な施策、事業プログラム、総合交通戦略の実現に向けてについて資料説明（省略）

会 長

全体のとりまとめの段階に入っているということで、前段の考え方の部分と、施策の柱の立て方、具体的な内容などについてご意見を願います。

委 員

p43、45 の位置情報システムについて資料の訂正をお願いします。「福井鉄道で平成 21 年度に電車位置情報システムの導入を検討」となっていますが、平成 21 年度には、えちぜん鉄道でも導入している p45 の にあるネットワーク音声カメラシステムを無人駅を中心として導入する予定です。電車位置情報システムに

については、平成 21 年度から C T C の更新を予定していますので、C T C を更新した後に導入について検討する予定です。

C T C : 列車集中制御装置 (Centralized Traffic C Ontrol)

路線、一定区間の単位で、信号や分岐器の連動装置を一ヶ所で遠隔操作できるようにしたシステム

会 長

ただ今のご指摘については訂正をお願いします。全体に関わることについてご意見ををお願いします。p29 に先導施策として「南北の公共交通幹線軸強化と沿線での土地利用の促進」をあげていることからすると、施策パッケージの 1 つ目の「南北幹線軸としての L R T の整備」が中心的な、あるいはトリガー的な施策になると思います。L R T 専門部会や前回の協議会で課題の洗い出しはできたと思いますので、今後いろんな方向から詰めていくこととなりますが、このあたりについてもご意見があればお願いします。

委 員

今回の計画の中心となるのは、えちぜん鉄道三国芦原線を 30 分間隔から 20 分間隔にして、江端～新田塚間を 10 分間隔で運行することにあると思いますが、需要はどの程度あるのかが心配です。スタート時は乗車率が低いことを覚悟の上で導入することになると思いますが、他の施策と一緒にやらないと成果が出ません。L R V は高性能で高価なものです。それなりの効果がないと導入する意味がなく、無駄ではないかという批判も出ると思います。方針として L R T の整備を出すのはよいと思いますが、他の施策にも働きかけながら、一緒になって進めて欲しいです。

もう一つの柱としては、交通拠点という考え方が重要ですが、残念ながら現在は駅やバス停があることが開発のインセンティブになっているかというところがあります。駅の周辺はむしろ開発されていない遅れた地域になっていると思います。そこを便利にしていきたいという考えだと思いますので、現在策定を進めている都市計画マスタープランと連携して実現をお願いしたいと思います。特に、以前の協議会で地域別に人口密度の目標値を設定するというお答えもいただいています。戦略には間に合わないと思いますので、都市計画マスタープランへの申し送りをお願いしたいと思います。

現在策定を進めている都市計画マスタープランとの連携をお願いします。

会 長

戦略というスキームそのものが今ご指摘をいただいたところにあると思いますし、潜在需要を掘り起こすだけでなく、長期的に需要を創出していくことも大切です。都市計画マスタープランとの連携についてはどうお考えでしょうか。

事務局

都市計画マスタープランでは、これまでに全体の概ねの方針を定めており、現在、地区別の方針を各地域に説明しているところです。その中で各地域の拠点の位置も示しています。

会 長

公共交通のサービス水準をあげることによって、まちの構造を誘導していくことについては、福井市では逆の方向に進んできましたが、長期的には公共交通の利便性の高いところに誘導していく必要があります。

富山の事例では、公共交通のサービスをあげたことにより、利用が増えるだけでなく周辺の土地利用も変わっています。潜在需要で言えば、えちぜん鉄道の新駅を整備したときの需要の伸びは、公共交通の潜在需要を掘り起こした例だと思いますので、決してそうしたことに期待がないわけではありません。逆に、戦略としてはそうしたものを掘り起こすことも大切です。連携する仕組みについては、今ご指摘がありましたように、もう少し具体化が必要です。

委 員

率直な意見を言うとうわかりにくいと思います。市民に近い立場にいるため、これからの福井市の公共交通がどうなるのかを聞かれることがありますが、十分な説明ができません。次年度以降になるのかもしれませんが、市民がイメージしやすいものが必要です。例えば、乗継拠点についても、田原町駅やベル前駅についても、このような拠点を目指している、このようなイメージですというものを提示しないと分かりにくいと思います。

サービス水準についても、このような公共交通や施策だったら便利になるというイメージをしやすいもの、将来に希望を持てるものを示すことができないかと思います。

今のままの内容をホームページに載せても理解できる人はほとんどいないと思います。具体的に言うと、LRVについても、どんな車両なのかを聞かれますが、イメージを示さないとわかりません。

苦言を呈することになりますが、p53の成果指標についても、「具体的には、交通施策、連携施策をからめた総力戦による施策展開により、自家用自動車からの二酸化炭素排出量の5%削減を目標とします」と書かれていますが、内容が具体的ではなく、市の意気込みのようなものも感じられません。

全体的にイメージがわきにくいという感想を持っています。第6章の事業プログラムについては、次回説明をしていただけないということですが、この部分が施策パッケージを平成21年度以降どのように実現していくかが見える部分だと思いますので、市民にイメージしやすいプログラムを示せるとよいと思います。

会 長

ご指摘のとおりだと思います。現状では、どのようなイメージで伝えればよいかということまで至っていないように思います。報告書は別にしても、市民の生活や移動がどう変わるかをいろんな形で示すことは大切ですので、市民へのPRについては今のご指摘も踏まえて検討して欲しいと思います。

事務局

p53の成果指標について補足説明します。CO₂の5%削減ということで、目標として大きいのか小さいのか分かりにくいというご指摘だと思います。

市ではこれまでに鉄道事業者にいろいろな支援をしながら、力を合わせて取り組んできています。既に、えちぜん鉄道では年間60万人増で380万人、福井鉄

道では 40 万人増で 200 万人という目標を掲げられたところです。事業者がこうした目標を掲げられた以上、市としてもいろんな支援をして実現できるように頑張っていきたいと考えています。

成果指標については、CO₂についても鉄道が非常に重要な役割を果たしており、鉄道がなくなって全てが車に転換するととんでもないことになるということアピールしたかったということもあります。

委員

私もわかりにくいような印象を受けました。施策パッケージのうち、LRTの整備、幹線バスの整備、結節の強化の3つをセットで行うことで利便性が良くなるということだと思いますが、市民意向をみると運行本数が少ないことが利用の阻害要因になっているにもかかわらず、目標としてはバスは現状維持に近い数値に留まっているため、消極的な印象を受けます。民間で行っているため、非常に厳しい中での目標設定だとは思いますが、それであればバスにはこれだけの輸送能力があるということ報告書の中にもしっかり盛り込むことも必要ではないでしょうか。今年度中には無理でも、いつまでにはこのようにするといった発展性が見えるとよいと思います。

会長

非常に積極的なご意見だと思います。先導施策として現状の路線にプラスアルファするということになると、バス事業者だけでできる話ではなく、公的支援も考える必要があるため、今の段階でそこまで踏み込むことは難しい面もあります。

事務局

バスについてはいろいろなお意見があると思いますが、平成 21 年度からバス事業者とも相談しながら、地域バスとの役割分担や料金などについて検討をはじめの予定ですので、その中に盛り込んでいきたいと考えています。

会長

運行本数の増加も大切ですが、フィーダー系の地域バスとの連携やすかつとランド九頭竜で行われているパークアンドバスライドなどの取り組みを徐々に進めていくことも必要です。十分に連携しながら進めて欲しいと思います。

委員

中心市街地活性化基本計画の数値を見ると、バスの利用者はどんどん減っています。将来的には現状維持か少しでも増やしてほしいですが、大変なことだと思います。こうした現状を踏まえて、あえて「下降する」と言うことも英断だと思います。報告書ではバラ色の絵を書きすぎるところがありますが、厳しい状況を見据えて目標を示すことも必要ではないでしょうか。何もかもがよくなるというのは難しいと思います。

会長

本当にバスの利用者は減っているのでしょうか。路線バスだけでなく、コミュニティバス、地域バスなどもあり、定着して利用も増加傾向にある路線も出てきているのではないのでしょうか。

委員

路線バスについては、10年前は1,000万人近くの利用がありましたが、現在は600万人台になっています。ただし、えちぜん鉄道と福井鉄道の利用者の合計よりも多くの人を運んでいますので、交通としては非常に重要だと考えています。

ただし、路線バスについては、便数を増やせば利用者が増えるという単純なものではありませんので、利用者を増やすためには、鉄道以上に考えながら取り組むことが必要です。事前に需要のある運行時間帯やルートを十分調査してから取り組まないとうまく改善できません。

鉄道については、富山市とよく比較されますが、富山港線は富山市だけを通行しているのでやりやすい面があったと思いますが、福井市の場合は勝山永平寺線、三国芦原線、福武線のいずれも広域で運行されているため、福井市の構想だけでは運行形態を具体的に検討するには難しい面もあると思います。今回の内容についても、これまでの福井市の施策を踏まえて、書ける内容を最大限書いているのではないかと思います。具体性がないなどの問題もありますが、福井市の鉄道やバスの特性を踏まえるとクリアに書ききれない部分もありますので、今後の具体的な事業の中で埋めていけることもあると思います。

会長

幹線系の路線バスについては、単純に減少していると見るのは危険です。公共が運行するコミュニティバスもありますし、パーソントリップ調査でもバスが鉄道の二次交通となる場合には現れてこないという問題もあります。路線バスが減っているのは、コミュニティバスに転換していることでもありますので、今後バスの統計の取り方を考えていく必要があります。

委員

路線バスの現状がどうなっているかは一概には言えません。ここでは東西幹線軸が話題となっていますが、大和田方面や運動公園方面など利用者が増えている路線もあります。今回東西幹線軸として取り上げている路線は、沿線の人口自体が減少しているため、利用者も減少傾向にあります。こうした地域では、事業者だけの取り組みでは厳しいため、市の施策と連携しないと次に進む道が探れません。

先程の意見にもありましたように、施策を打たないで漫然と走っているだけではいけないので、いろんなことを考えながら運行していますが、現実的には鉄道の新駅ができるとバスの利用者は減ることになります。福井ではバスも電車も便利にというのは需要的にも厳しいと思っています。総花的に期待しても、福井のマーケットの中ではどちらかに集中するのやむを得ないことだと思います。

会長

バスについては、戦略の中で先導的に取り組む部分と、生活を支えるバスに分かれますが、出発点としては、戦略に取り込んで公共として関与しながら事業者と連携して取り組んでいくことが重要です。

委員

利用者の立場からは、高齢者や学生などもより便利に乗れるようにしたいと思

います。想像はできても絵に描けていないので、鉄道の相互乗入をしてどれだけ便利になるのかを理解しやすい形で示して欲しいです。スケジュールなどについても分かりやすく示して欲しいと思います。

会 長 重要なご指摘だと思います。時間は限られていますが、戦略としても非常に重要な部分ですので、次回までに示せるものは示していただきたいと思います。

委 員 交通結節の強化については、電車、バスが結節するところにぎわいがあると乗り継ぎも増えて人の流れもよくなると思います。単に駅舎を整備するのではなく、地域に適したまちづくりの一環として、JR美山駅のような取り組みをすればお客さんも集まるのではないかと思います。

会 長 地域拠点には単に乗り継ぎを行うだけではありません。具体的には地域づくりと連携して進めて欲しいというご指摘だと思います。

事務局 ただ今のご指摘のとおりだと思います。本来ならば、地域拠点にぎわいがあるとよいと思いますが、第1ステップとしては、時間待ちができることが大切だと思います。具体的なものがないと分かりにくいというご意見もありましたので工夫したいと思います。

委 員 車については、10年後も無視できない問題だと思います。施策パッケージとしては駐車マネジメントの推進があげられていますが、事業プログラムには盛り込まれていません。今回の計画は公共交通へのシフトを目指すものなので、あえて事業プログラムから外しているのでしょうか。

事務局 来年度以降取り組めることについて、いろいろな検討を行いました。よい提案ができなかったこともあり事業プログラムには盛り込んでいません。

委 員 市の考え方をお聞きしたいのですが、今後の都市交通のあり方については、車も共存共栄していく方向で考えておられるのでしょうか。

事務局 車との共存を図っていく中で公共交通の利用者を増やしていくことが大切だと考えています。

委 員 現実問題として、中心市街地は車の利用も多く、福井の交通の中でも車は重要だと思いますので、車についても具体的な施策として取り組んでもらえればよいと思います。

会 長 そのあたりをきちんと説明できていないことが問題です。公共交通を増やすために車の利便性を低下させるのでは市民にも受け入れてもらえません。ただし、

中心市街地については、車利用者もピンポイントでドア to ドア的な利用をしていることについては、少し譲り合いながらやっていこうというのが駐車マネジメントであり、駐車場への適切な誘導であると思います。

中心市街地というメインへのアクセスはきちんと確保するということを謳わないと受け入れられません。そのためにも、駐車マネジメントが必要ということです。

委員

中心市街地については、現状は店の目の前で停めることはほとんどできない状況です。また、フェニックス通りでは荷捌き用の車も停車できないため、何らかの配慮が必要だと思います。

駐車マネジメントについては、市全体の交通戦略の中で、中心市街地に限定していることに違和感を持っています。駐車料金についても値崩れをおこしつつありますが、駐車場についても市場原理が働いていることは健全だと思います。

中心市街地で優良な建築物を建てようとする、附置義務条例があるため1階相当分の駐車場を確保する必要があります。まとまった場所に駐車場を集中させて確保できるように配慮して欲しいと思います。

事務局

駐車場についての施策が中心市街地に限定されているということですが、p31～34で地域別に目標やサービス水準を整理していますが、中心市街地については、交通施策として「駐車・駐輪環境の整備」をあげているのに対して、まちなか地区以降については駐車マネジメントというよりもP&Rなどで車について言及していると考えています。具体的な事業プログラムがないのかというご指摘もありましたが、狭い範囲で考えているきらいもありますので、少し整理させていただきたいと思います。

附置義務駐車場については、制度的には近隣で確保できればよいという規定もあります。基準を緩和できるかは今後の検討課題になりますが、公共交通が大幅に増えれば附置義務で多くの駐車場を持たなくてもよくなるかもしれません。ただし、今の時点では具体的にお答えできる状況にはありません。

会長

段階的に公共交通のサービスをあげながら、そのあたりを柔軟に対応していくことが必要です。そうした意味からも駐車マネジメントを施策としてあげていると理解していただきたいと思います。

委員

中心市街地では駐輪場も不足しているので、あわせてお願いしたいと思います。

会長

自転車についてもこれからいろんな形で重要になりますので、道路空間の使い方、再配分についても課題になると思います。

委員

鉄道事業、バス事業とも重要ですが、交通戦略としては、市民が本当に望んで

いることについて施策を打ってほしいと思います。南北の交通軸が既存ストックとしてあることは皆さん理解していると思います。車社会から公共交通への転換を目標にするのであれば、施策パッケージの2番目にあげられている幹線バス路線の整備を最優先にするべきではないでしょうか。今後の人口減少、高齢化の進行の中で市民の足としてきちんとサービスを提供していくことが重要ですので、福井市民にとってプライオリティが高いと思います。この問題を短期・中期・長期的にどう解決していくかを市民に示すことが必要だと思います。

会 長 南北軸と東西軸では性格が大きく異なりますので、このあたりを明確に伝える必要があります。

事務局 今年度の検討を始めるときにも述べましたが、バスについては、地域生活交通活性化会議という法定協議会があり、アンケートなどにより住民の意見を取り入れながら検討を行っています。ご指摘のとおり、バスも非常に重要な問題ですので、これから議会などでも議論になると思いますが、戦略としてはバスについては別途会議の中で取り組むという示し方になります。

会 長 福井市だけで考えると南北軸は幅も狭いですが、福井都市圏として考えた場合、南北軸は非常に重要であり、p29にもありますように福井都市圏の都市の形成から考えても多くの都市機能が残されており、そうしたストックを公共交通の大量輸送性により活かして都市構造を誘導していこうというのが南北軸です。
それに対して、東西軸は市民の生活活動を支えるための軸をつくって地域交通と一緒に展開しようとするものであり、性格が異なります。

事務局 ご指摘のように、市民にとっては東西軸も非常に重要だと思いますが、会長からお話がありましたように、南北軸については福井市としてだけでなく、嶺北の中心都市としての位置づけもありますので最初に位置づけています。

会 長 南北軸と東西軸の性格の違い、強化の狙いを明確にすればわかりやすくなりますし、先程のご指摘にも答えられることになると思います。

委 員 いろんな意見を持った方々が、熱のこもった議論をしてここまでまとめてくれたことに対して敬意を表したいと思いますし、交通問題を一生懸命に考えておられることに対しては、できる限り支援したいと思います。

モビリティ・マネジメントについてですが、世の中にはお金をかければできることと、お金だけではできないことがあります。公共交通を考えると市民の意識を変えていくことが重要です。事業プログラムに「各種整備事業にあわせたモビリティ・マネジメント」とありますが、今回の議論でもありましたが、今後ともわかりやすい言葉で市民に伝えていくことが必要です。また、情報提供だけでなく、市民からのフィードバックとあわせたキャッチボールを進めて、結果とし

て皆さんが十分理解してまちづくりを進めていくことが重要です。

委員

これまでは鉄道が議論の中心になっていましたが、鉄道は決まったところしか走ることができませんが、バスは道さえあればどこでも走ることができます。バスの利用層にターゲットを絞って、バスの公共性を高めるための施策に取り組んでいくことが重要です。

委員

駐車マネジメントの推進の今後の対応として「大規模駐車場への望ましい通行方法を検討」と書かれていますが、駐車場の容量については全体としては余裕があっても、休日には一部の駐車場で混雑するということですので、そうした混雑する駐車場から空いている駐車場へとまわってもらうということによいのでしょうか。

事務局

現在、料金的なメリットが大きい一部の民間駐車場で混雑しており、県営や市営の地下駐車場などは空いているという需要面でのアンバランスがあるため、携帯電話などを活用した情報提供により、スムーズに空いている駐車場に誘導できればよいと考えています。

委員

携帯の活用は他力本願的なものなので、駐車場の満・空情報を案内板で示すことも考えられます。

交通結節の強化についてですが、地域拠点については選定理由などの説明がありました。乗継拠点については説明がありませんでした。私は、えちぜん鉄道の越前島橋駅を利用していますが、医科大や県立大学とのフィーダーバスなどを考えておられると思いますが、知らない人には内容が伝わりません。また、バスを利用する場合と鉄道を利用する場合で所要時間や料金に違いがあります。全体的な議論も重要ですが、こうした個別の議論も大切だと思います。

会長

利用者の視点に立って、利用者本意で考えることが大切です。市民へのPRや周知も含めて、先程ご指摘のあった市民に分かりやすく伝えるという視点からのチェックも必要です。

委員

交通戦略は今年度で終わるということですので、具体的な事業プログラムについては21年度以降個別に調整、検討することになります。

ICカードについてですが、福井鉄道では越前市や鯖江市でも路線バスを運行していますし、委託を受けてコミュニティバスも運行しています。ICカードの導入にあたっては、そうしたことも合わせて検討したほうがよいと思います。

p43の取り組みの方針として、交通ICカードについて路線バスと鉄軌道に分けて記述していますが、同時に導入するのではなく、それぞれで導入することなのではないでしょうか。ICカードのメリットは、乗り継ぎ割引などにありますので、最初の段階ではいろんな事業者が加わって検討していくことが重要だと思います。

ます。

事務局

ICカードについては、事業者の意向が重要であり、行政側があらかじめセットしたものにあっていただくものではないと考えています。これまでも事業者の意見をワーキングで聞いていますが、事業者の意向として共通化を図ったほうがよいというのであれば、行政としても調整の場を設けていきたいと考えています。相互乗入時の料金やダイヤの調整についても最大限努力していきたいと考えています。

会長

ICカードは非常にスケールメリットが働くものですから、10台ずつ入れていくというようなことができない性格のものです。一度に導入するには初期投資はかかりますが、利便性は上がっても回収はどうするのかということになると、民間事業者の負担も考える必要がありますので、手戻りがないように導入していく必要があります。

また、ICカードは交通だけでなく、汎用的に利用されるシステムになりつつありますので、そのあたりも考える必要があります。新しい車両を導入するときにはそれに限定して装備することもできるとしても、バスと電車ということになると、いつの時点で導入するかは財源的な話もあるため、慎重に考える必要があります。

委員

皆さんいろいろな不安や要望をお持ちだと思いますが、こうした施策を展開するにあたっては私自身も不安を持っています。

えちぜん鉄道については、京福電鉄が事故を起こして運行をやめたものを、沿線住民がそれでは生活できないということで県と沿線市町村が合意して復活させたという経緯があります。以前の状態に戻すだけでは不十分で、赤字も続きます。えちぜん鉄道としていろいろな取り組みを行うとともに、皆様の支援も受けながら利用者は増加していますが、今後については利便性をあげないと利用者は増えないと考えています。単に車を止めて電車やバスに転換してくれといっても利便性がよくないと利用してもらえません。せっかく復活させた鉄道を中途半端で終わらせてはいけないので、今回の戦略は方向性を決める重要な計画と考えています。関係者が力を合わせて利便性を向上させることで今後も利用者を増やしていきたいと考えています。

成果指標としてCO₂の排出量の5%削減を目指すとされていますが、経営安定や利便性向上を考えるともっと上を目指さないといけないと考えています。利便性を上げることで地域も活性化していくと思います。拠点となる駅にはにぎわいが必要だという意見もありましたが、人が集まると商売も成り立つようになると思いますので、商売を持ってきて人を集めるというのは逆の発想ではないかと思っています。人が集まると活性化していくという面もあると思いますので、中途半端にならないように、最後まで進めて欲しいと思います。

会 長

利用者が減っていく中で地域一体となって利用者を回復し、沿線にもいろんな施設が立地し始めているという福井市での取り組みは、全国でもよい事例として取り上げられています。こうした事例が身近にあるということを戦略に活かして市民に働きかけていくことが大切です。

委 員

今まであまり触れられていませんでしたが、交通ルールや公共交通に対するモラルの向上も必要です。路面軌道を頻繁に路面電車が通行すれば、車との事故の危険性も増えます。これまでのマスコミの論調では、路面電車が悪いような書き方もみられますが、公共交通の優先性に関する市民意識を醸成していくことも大切です。以前にも提案しましたが、交差点内への車の進入を黄色いマーカーなどで禁止することで右折車と直進の事故防止に努めることや、交通ルールを遵守することも大切な取り組みだと思います。

委 員

CO₂の削減を成果指標とするのは違うような感じがします。前段で、車の分担率 75%という数値を示していますので、素直に車の分担率を示せるとよいと思います。CO₂が問題ならば電気自動車に変えればよいのかという変な話にもなりかねません。

平成 30 年の福井国体の頃には新幹線が福井にも来るのではないかと期待している人は多いと思います。今まで福井以外の特急駅で乗車していた人が福井駅から乗ることも考えられますし、二次交通の充実も大切になります。新幹線が来たときに需要を見直すことがないように、今から新幹線を見据えて先行的な取り組みを進めて欲しいと思います。

副会長

成果指標については私も同じ意見です。今回の戦略協議会では公共交通とにぎわいについて中心的に議論してきたので、指標をCO₂に絞ってしまうのはピンときません。具体的な施策は分かりにくいというご意見もありましたが、目標値は分かりやすく示せるとよいので、ストレートに公共交通のシェアがこれだけ増えるというのがよいのではないのでしょうか。CO₂は成果指標のワンオブゼムだと思います。

10 年後の具体的な数値目標を示すことは厳しいのではないのでしょうか。前段でまちの将来像を描いていますが、将来像のイメージを数値で表すのは難しいので、3年後、5年後など中間時点での目標を示すことも考えられると思います。定量的な数値で示すことが望ましいですが、場合によっては分かりやすい言葉で定性的に示してもよいと思います。そうした工夫をしないとなかなか理解してもらえないと思います。

会 長

中心市街地活性化基本計画では、鉄道による来街者数という目標値も設定していますので、そうした目標との連携をうまくやれば、分かりやすく発信できるのではないのでしょうか。中心市街地活性化基本計画での目標を達成するためにこのような取り組みをするという表現にすれば理解が広がるのではないかと思います。

す。

非常にたくさんの前向きなご意見をいただきました。「わかりやすく」、「市民や利用者の立場に立って」という観点から、戦略を推進して実現することが市民の生活や移動をどう変えるのか、また計画内容そのものを分かりやすく表現するということも含めて、皆さんからいただいたご意見も踏まえながら最後の詰めをお願いしたいと思います。

その他、お気づきの点がありましたら事務局までお願いします。長時間にわたりありがとうございました。

事務局

次回の協議会は2月16日の午後2時からアオッサ6階で行う予定ですので、よろしくをお願いします。本日はどうもありがとうございました。

(以上)