

第2回 福井市都市計画マスタープラン等策定委員会 議事録(要旨)

日 時： 令和5年10月26日(木) 9:00~10:20

会 場： 福井市 企業局庁舎 301会議室

出席者： 別紙のとおり

事務局： 福井市都市戦略部都市計画課

【議事内容】

○事務局

<(1)アンケート調査の結果について説明>

○委員

例えばスライドのP22、利用頻度から見た回答者の年代構成を示しているが、年代毎に見た利用頻度のグラフもあれば分かり易いのではないか。P29も同様である。

また、解釈の問題であるが、皆さんからの要望のところで、例えば公共交通機関について、前回調査からは比較的満足度は高くなっているが、何とかしてほしいという要望があるのはどう考えれば良いのか。

○事務局

1点目については今後検討していきたい。

2点目については、それだけ意識や要望が高いという認識でいいのではないかと考えている。

○委員

このデータは市全体を対象として集計しているが、町の中心部、郊外、農山村に住んでいる人たちの意見はかなり違うのではないか。また、人口は市街地が多く、全体で見るとそちらの意向が反映された結果になっているのではないか。市全体で見るとこれは良いが、中心部は良くなっているが、周辺部での評価が低ければ、どうバランスをとって市全体のまちづくりをするのか、ということがポイントになると思う。

公共交通の話も出ているが、どう考えたらよいのか。更に高めて行こうということなのか。実感として果たしてそうかということも気になる。ベースとなるインフラの状況と合わせて考えていく必要がある。分析はこれからというのであればかまわないが。

○事務局

前回との違いを把握するために市全体で比較している。来年度、地域別構想の検討を予定しており、そこで詳しく地域毎に分析したいと考えている。

○委員

よく行く地域拠点の中に、大和田地区が入っていないのはなぜか。それと、問 14 のところで、私はバスの丸岡線沿線に住んでいるが、子供の頃、バスは満員だったが、今は、自動車社会であり、そういう中で、「バスの本数や停留所の位置、走行ルートなどを見直し、バスの利用を便利にする」という意見が多いというのは矛盾しているのではないかという印象を受けたが、どうか。

○事務局

日常の外出についての地域拠点に大和田地区が入っていないことについて、大和田地区は商業や工業の拠点になっており、住居として住む拠点ではないため、今回の質問には入れていない。

○事務局

拠点について補足する。マスタープランでは地域拠点として、日常生活をする場所で、交通施設、店や公共施設が集積している13拠点を定めているが、大和田地区は準工業地域になっており、住宅地としていなかったため、地域拠点から外している。

2点目は、自動車社会ではあるが、公共交通機関の充実を図ってほしいという意見が多かったという結果だと認識している。

○委員長

地域拠点については、前回計画の時も議論したが、大和田や下馬のあたりや、ショッピングセンターなどは位置付けにくいという話があり、交通機関がしっかりしていて、人が住んでいて都市機能が集約している所を地域拠点として位置付けている。若干、現状と乖離があるかもしれないが、ご理解いただければ。

○事務局

<(2) 都市の現況・動向について説明>

○委員

「11. 商業」のところで、商品販売額は減少傾向にあったが近年は増加している。どのような原因が考えられるのか。

○事務局

リーマンショックの影響により大幅に落ちたが、そこから数年かけて回復してきたと分析し

ている。

○委員長

農家一戸当たりの農地面積の大幅な増加の理由は。

○事務局

以前から、農家の法人化、集団営農化が進んでいる。国も協力金を出すなど農地の集約化を進めてきている。その政策の結果が出てきていると分析している。

○委員長

DID、市街化区域の人口密度から、集約化されていると考えると良いのか？

○事務局

DID の面積が増えて、DID の人口密度は低下している。人が住んでいなかった市街化区域に人が住み始めてきたものと考えている。市街化区域の人口、人口密度は増加している。

○委員長

市街化区域内の人口、人口密度は増えている。若干だが集約されていると見て良いか。

○事務局

市街化区域に集約されてきていると考えている。

○委員

「10.工業」について、平成 27 年のデータが抜けているが。

○事務局

平成 27 年には工業統計調査が行われなかった。

○事務局

<(3) 現行都市計画マスタープランの評価について説明>

本日説明した内容から本市の状況をまとめると、「中心市街地における更なる賑わいの創出」、「全域交通ネットワークの構築」の 2 つが、今後のまちづくりに主に必要と考えられる。これら 2 つを中心に、現状の 8 つの課題を踏まえつつ、都市づくりの課題の見直しをしたい。委員の皆様には、本日の内容も踏まえて、意見をいただきたい。

○委員

「全域交通ネットワークの構築」について、先ほどのアンケート結果でも公共交通に不満があるということだったが、交通が便利になったら本当に交通機関を利用するのか、どこまで利用するのかということもあると思う。次にどこかでアンケートをする時には、「便利になれば利用するか」ということを尋ねてみては。

それと、森林面積については達成されているとあるが、整備されず放置された森林が含まれているのか、きれいに整備された森林の達成率なのか、分かる範囲で教えていただけると。

○事務局

1 つ目については貴重なご意見ということで参考にさせて頂きたい。

2 つ目については管理が行き届いていない面積も含まれている。

○委員

マスタープランの視点としては、今はデジタル化の視点がないといけない。人口減少、少子高齢化になると無人バスであるとか、デジタル化で解決すべき課題もあり、そういう視点も入れるべきではないか。

○事務局

本市としてもDXを推進している。社会情勢としてもDXの推進があるため、それを踏まえて改定していきたい。今後、関係所属と協議しつつ、策定委員会でも意見を頂戴しながらDXの視点を入れて指標を見直すことを検討していきたい。

○委員長

指標もそうだが、項目にも入って来るのか。

○事務局

都市マス本文に記載していきたい。今後、策定委員会で意見をいただきたい。

○委員

羽水高校の生徒と話す機会があった。放課後の行動として、駅前の中心市街地には行かず、学校の周りで集まって飲食して帰るということだった。帰りは親の車による迎えであり、子どもたちの中に交通網という意識があまりない印象がある。都市づくりにそういうもの(交通網の充実)を取り入れるというのは大事だと思うが、最終的に、それを作った後に子供たちが目にしたり自分で動けるような環境を作るように持っていかないと、利用率も上がっていかないと。今は、大人の目線で住むことを考えているが、子どもたちが動ける環境づくりも大事

であり、子どもたちの視点でまちづくりを考えるような中身になると、大人の意識も変わって来るのではないかと思う。

○事務局

子どもたちや高齢者にとって、特に公共交通機関は重要であり、都市マスにも位置付けている。その中で、都市マスにどれくらい記載できるのかということもあるが、使いやすく身近な手段として例えばアプリを活用するような取り組み等も含め、検討していきたいと思う。

○委員

公共輸送機関を使わざるを得ない人とあえて使う人の棲み分け、方向性の検討が必要ではないか。東京から来た一乗谷の観光客に話を聞くと、バスの便数が少なく、近くの博物館に行くにしても歩くのにも遠いし、不便な状況となっている。そういうところも使わざるを得ない人ということになると思うが、駅から遠いところ、越前海岸あたりも含めて考えていったらよいと思う。

○事務局

今回改定のポイントでもある北陸新幹線の開業に伴う公共交通については、観光客の方、使わざるを得ない方の視点に立った整備も考える必要があると考えている。

○委員

評価指標について、評価項目が35項目あり、達成が16項目となっている。大きく①～④に分けられており、結果的なアウトプットに対する指標の分け方は絶対必要である。その上で、操作可能性というか、例えば、項目10の耐震化率は、政策変数であり、市ができるものであるが、項目6、7の観光客入込客数、施設利用者数は市役所が頑張っただけでコントロールできるものではなく、受け身のものである。まして、都市計画部門でできることではなく、市の他部門の努力が大きい。35の指標を並べて、いくつ達成できたというのは大事であるが、同時に、これらの指標のうち、どれくらいが政策として直接関われるもので、どれくらいが担当部局以外の市、県、民間事業者などの役割という区分けをしておかないといけない。耐震化率が低ければ市は何をしているのかということになるが、観光客が伸びないと言って市が批判されるのは気の毒である。評価指標を作る時に、現在の区分けは絶対必要であるが、その上で、取り組む側の責任配慮、操作できる範囲なのかを付けておく必要があるのではないかと思う。

○事務局

現在の指標のまとめ、分析に無い視点である。そういった視点も達成の分析に必要であると思う。今後、指標の見直しを図る予定であり、そのような配慮ができるよう検討したい。

○委員長

実効性とも関連してくるのだと思う。目標をどのように実行していくのか、つながりが見えてくると良い。そのあたりについても検討していただきたい。

○委員

スライド P50 の鉄道のところ、令和 12 年度の目標値に対して、現在の進捗が 90%以上であり、高いように思うが、福井鉄道も 10 月から平日が減便になる等、現実の動きと目標にギャップがあるのではないかと思う。

実際に利用者を増やすためには、増便したり、乗りやすい環境を整える、例えば、乗り方について、先に切符を買うのか、乗ってから切符を買うのか、降車の時に支払うのか、場所によっても乗り方のルールが異なるので、そのあたりを分かり易くすることも利用者の増加につながるのではないかと思う。

○事務局

どこまで都市マスに記載できるのかというところもあるが、内容を検討していきたい。

○委員

デジタル化について、バーチャルも現実のものになってきている。デジタルを都市計画のハードの現場に落とし込むというのはなかなか難しいが、地域が田舎であればあるほど効果があるということになれば、福井では入れて行かないといけない。本市は福井県の中核であり、市だけの問題ではなく、周辺とのつながりの中でデジタルをどう活用するのか、例えば、広域交通のデジタル化をどのようにしていくのか等、どこまで書けるのかというところはあるが、こうやっていくという強い意志を持って、大胆に実施しているところを参考にしながら進めていってはと思う。

○委員長

見直しのポイントを 2 つ、「中心市街地における更なる賑わいの創出」と「全域交通ネットワークの構築」を提示していただいたが、それ以外にも災害や他の課題もあり、そうしたものも見直していただければ。

○事務局

先ほど指摘のあった他市町との連携の部分について、先ほどの 2 つの課題に加えて「近隣市町との連携」ということも、今回の改定の重要なポイントとしたいと考えており、そういうところも反映できればと思う。

○委員長

それではこれにて会を終了したい。次回はマスタープランの課題と対応についてと、都市づ

くりの目標についてご意見をいただきたい。