

第4回糸島市総合計画審議会
第三分科会

日時：令和元年10月8日（火）

午後3時00分～

場所：庁議室他

（出席委員）

坂井委員、木下委員、吉川委員、藤委員、辰巳委員、豊田委員

（欠席委員）

内野委員、小金丸委員、小川委員

・基本目標5「糸島ブランドで活気あふれるまちづくり」(3政策)

（事務局より資料に基づき説明）

部会長：

「糸島ブランドで活気あふれるまちづくり」の修正内容について、ご意見を願います。事務局からは、文言より内容について議論いただきたいとのこと。

なければ、あとで戻ることにして、次の説明を願います。

・基本目標6「快適で住みよいまちづくり」(5政策)

（事務局より資料に基づき説明）

部会長：

「快適で住みよいまちづくり」の修正内容について、ご意見があればお願いしたい。

委員：

5ページの「道路等の整備」に、「自転車と自動車の分離を進め」とあるが、今の自転車の問題の主眼は恐らくここではない。昭和40年代に、自動車と自転車の事故が多発して、本来自転車は車両であるにもかかわらず、道路交通法を改正して、条件付きで歩道上の走行を認めた。今は、歩行者と自転車が事故になることが社会問題になってきて、特に自転車は保険に入っていないこともあり、賠償金が9,500万円ということが新聞等で報道され社会問題になっている。それを受けて、道路交通法が改正され、自転車は車両であるため原則に戻って車道走行をさせようという方向に進んでいる。問題意識としては、自転車の走行空間をきちんと確保するという事で、自転車と自動車の分離ではなく、自転車と歩行者を分離するという事。その結果、車道に降りた自転車はきちんとした走行空間を確保しましょうということ。今、多くの所では、自転車道をつくるのは難しいので、自転車通行帯や車道混在という形で、端に青い矢羽根を付けるなどして安全性を高めている。この書きぶりが少し気になる。

続いて、政策（３）の「政策の方向性」に、コミュニティバスと自主運行バスが出てくるが、恐らくコミュニティバスの一般的な定義は自治体が主体となって運営するバスで、内容としては緑ナンバーで交通事業者に委託する場合もあれば、白ナンバーで例外的に自主運行する場合もある。コミュニティバスと自主運行バスはかなり近い意味になっているので、別々に出てくると違和感がある。

３つ目に買い物バスや病院送迎バスが出てくるが、スクールバスは入れないのか。系島市の中にスクールバスがあるかは分からないが、もしあるのであれば、一般的にはこの中に入れることが多い。地域公共交通のネットワークを考えると、コミュニティバスなどを走らせると、意外と乗らないということがよく問題になる。原因を探ると、実は病院がそれぞれ送迎バスを出すなど、コミュニティバスに乗らなくてもみんな間に合っていたということがある。全てを連携し、必要に応じて統合しながらネットワークを組むことが重要だということがよく議論になる。必要があれば買い物バスや病院送迎バスを続けることは問題ないと思うが、最初から独立して縦割り走らせるというニュアンスになると問題があるので、配慮したほうがいい。こういう買い物バスや病院送迎バス、自動車の相乗りなどは地域公共交通とは少し違うかもしれないが、ネットワークの中に組み込んで考えるというのがよく促されている手法である。

事務局：

自転車が歩道上で速度をかなり飛ばして、歩行者と事故が起きているというのは確かに言われている。現状、少し誤解を招く可能性があると思うので、自動車との適正な分離を進めるのではなく、「自転車の通行空間を確保し」などと修正を加えていきたい。先ほど言われたとおり、現状の車道の路肩部分に矢羽根を引いて、適切に左側に自転車を通行させることが主流で計画されていくと思う。

公共交通の充実については、本市のコミュニティバスと自主運行バスの違いを説明させていただく。自主運行バスは、地域の方が半分ボランティアで、地域の高齢者などの送迎を行っている点が、コミュニティバスとの違い。路線バス、コミュニティバスなど、いわゆる公共交通といわれるものと、自主運行バス、民間の送迎の３つに分けて書いているが、それも含めて全体でネットワークを考えていくというご意見を頂いたので、工夫させていただきたい。

委員：

公共交通が不便な地域の足の確保というのは、一般的にはコミュニティバスを含む。プラス、それで漏れる部分を、ここでいう自主運行バスに頼るということだと思う。

自主運行バスというのは、固有名詞なのか。道路運送法上はどの規定を使って走らせているのか。福祉有償運送か。

事務局：

無償運送である。無償で自治体の車両を使って、運転のみ地域の方がしているというやり方で、利用者からは運賃はとらないため、道路運送法の適用を受けていない。

委員：

一般的に自主運行バスとは、自治体が自主的に運行するもの。総合計画なので主語は、自治体である。

部会長：

政策（２）は道路のことを書いていて、政策（３）は交通環境と、かなり広い範囲のことを書いていますが、（２）と（３）をひっくり返したほうが自然な気がする。政策（１）の都市機能という大きな話から、政策（３）の交通環境、その次に道路が来れば、次は上下水道となる。順番を検討していただきたい。

事務局：

承知した。

委員：

３番目は「公共交通ネットワーク」でいいのではないか。

事務局：

ほとんどは公共交通のことだが、自主運行バスや買い物バス、民間の施設がやっている送迎バスを公共交通とは呼べず、いろいろ考えても「交通環境」という言葉しか思い付かなかった。

１つ目の に「公共交通の充実」と書けばいいだろうとは思っている。

部会長：

よく使われるのは、「歩いて暮らせるまちづくり」などの表現である。

委員：

車に頼らずともということで、公共交通も含まれる。

委員：

都市利用まで含まれてくる。

事務局：

ここで記載する人口減少地域などでの１つの手法として、小さな拠点という考え方も、一定のスーパーやちょっとしたものを集めて、今はお店がないようなところでも歩いて暮らせるようなこともあるが、ここの交通環境にそこまで入れるのは膨らみすぎかなという気がしている。

委員：

車に頼らなくても暮らせる交通環境というのはいいかもしれない。

事務局：

「ワンランク上の姿」ではそういうことを書いているので、何かしら方向性として入れておく必要があるかもしれない。

部会長：

方向性としてはあったほうがよさそう。「コンパクト」と糸島市のことを内閣府でだいぶ言ってもらっているし、歩く人を大事にするというのは全国的な流れでもある。将来、人口が減っていくときにも、コンパクトシティがさらに強まっていくと思えば、中に組み込むと果敢に挑戦していると思える。

事務局：

かなり高いハードルなので、どこにどう盛り込むか工夫したい。
前回意見として記載していないが、委員からコンパクトシティの話があったと思う。基本目標(6)の「まちづくりで大切にるところ」の下の部分に、「国が推進するコンパクトシティ・プラス・ネットワークの考えの下」という言葉を追記している。

委員：

4ページ目の、「(1)都市機能の充実」に、既存公園を整備するというニュアンスがないように思う。古びた遊具が置いてある公園や、雑草が生えた公園もあると思うので、新しく造るのではなく、今のものをメンテナンスしていくという形がいい。

事務局：

市役所内部で議論している。公園整備を管理する担当課は、市民満足度調査やまちづくり市民委員会などで公園の整備の要望が相当強いという認識はしている。ただ、過去に遊具でお子さんが負傷するなど、いろいろな事故・事件があって、かなりの頻度で老朽化したものは撤去している。遊具を率先してどこに設置していくかということを経験はそこまで大きく考えていない。今回、総合計画を策定するにあたって、ニーズが高いものをどの程度維持補修していくかということは真剣に議論していきたい。

委員：

遊具を増やす必要はない。既存の公園をきちんと整備していくニュアンスは入れたほうがいい。もう1点、一番下に「運動公園」を追記しているのはなぜか。

事務局：

特に前回の意見にはなかったが、市の部長級の会議である企画委員会の中であった意見として、今後10年間で、市として予算規模の大きなプロジェクトが2つあり、1つがこの運動公園である。糸島市には県大会レベルを開催できる体育館や、総合公園といわれる一定程度大きな公園が現状ない。整備計画を作って、来年くらいには事業者を決定する動きになっており、50億円かけて整

備する構想が固まっている。もう1つ、庁舎が老朽化しており、防災拠点としての機能強化を含めて、約60億円かけて庁舎を建て替える。この2つについては、基本構想部分にもしっかりうたい込んでおく必要があるのではないかということで、追記している。

部会長：

「新規に造る」というワードが見えているので、「整備」と「再生」というワードを下の2つに加えるといい。

委員：

4ページが一番下の に運動機能、交流機能、防災機能とあるが、ここまで書くと、都市公園法の区分でいうと、運動公園ではなく総合公園に近くなってくる。総合公園の中で運動機能に特化した公園が運動公園であるため、並列に並べる書きぶりに違和感がある。

事務局：

一般的に数十ヘクタール規模のものを総合運動公園という。もともと、市としてもそのレベルの公園を造りたいと思ったが、財源の関係もあり、面積としては5ヘクタール程度の中に、県大会レベルが開催できる体育館を整備する計画になっている。その整備計画の中では、体育館や屋外のテニスコートなど運動機能があり、公園を設置するので交流機能があり、大規模災害が起きたときに自衛隊などが駆け付けられる受援機能を持った防災拠点という3つの機能を持たせるということで、整備計画をつくって公表している。ここはどうしてもこう書かせていただきたい。

部会長：

総合公園より運動公園のほうが想定する規模は大きかった気がする。

事務局：

確かに、一般的な定義では相当規模が大きいと思う。

委員：

住区基幹公園と都市基幹公園があり、都市基幹公園の中に総合公園と運動公園がある。

部会長：

適切かどうかチェックしていただきたい。

事務局：

運動公園というのは庁内で固有名詞的になっている。地区公園、近隣公園などのランクを調べて、次回説明する。

部会長：

最後の環境保全について、言ったことを吸収していただき感謝したい。景観の話は記録にあるか。

事務局：

景観行政団体については、私が前回勘違いしていた。合併前の平成 17 年に旧志摩町が指定を受けており、それを合併して糸島市に引き継いでいる状況で、糸島市が団体としての認定をされている。

部会長：

景観の団体になったら、景観計画を立てるのが約束になっている。調べると、今年の 3 月の段階で、737 ある景観行政団体のうち 78% の 578 団体が景観計画を持っており、糸島市を含めた 159 団体が持っていない。ぜひ景観の担当に伝えていただきたい。

事務局：

前回のご意見を受けて、ここの修正をするにあたって、担当の都市計画課に確認したが、現状としては、景観計画を作る予定はないということであった。ただ、部会長からの意見は伝えて、書ける範囲でここには記載している。

部会長：

景観計画は、いくらでもお手伝いできる。

- ・第 7 章「土地利用の基本方針と将来都市構造図」
(事務局より資料に基づき説明)

部会長：

文言が古いので、九州大学学術研究都市の部分は、私のほうで差し替えが可能なものを用意したい。

事務局：

ぜひお願いします。これは平成 13 年につくられた構想をそのまま抜き出しているもので、古くなっている部分はあると思う。

部会長：

もう少し良い図もあると思う。それから、九州大学学術研究都市の上に、「本市と九州大学が進める 2 つのプロジェクト」とあるが、九州大学本体が進めていると取られると、OPACK (公益財団法人九州大学学術研究都市推進機構) など関係している機関にハレーションが起きる可能性がある。「本市が進める」であればいいと思う。サイエンスビレッジ構想に研究者が関わっているが、大学が本体として関わっているのだろうかということをおっしゃる理事もおられる。

事務局：

できれば、協議をさせていただきたい。

部会長：

協議は何度もされているが、九州大学の事情で申し訳ない。

事務局：

私も直接の所管ではないので、部長を含めて、そこは伝えておく。

部会長：

それから下のほうは、「まちづくりの重点課題」という文言と、1～5まであったが、5の「超高齢社会」というのは別のところか。

事務局：

基本的に、まちづくりの重点課題については全体会で議論していただくもので、たまたま学園都市のコラムをここに載せるということで、付けさせていただいている。

委員：

7ページで、土地利用の基本的な方向性を示しているところで、がたくさんあるが、1、2つ目は直接の土地利用ではない。3つ目が土地利用の方向性だと思う。ここでは都市と自然がバランスよく調和したという、これが基本方針の一番コアになる文言かと思うが、できればこの中に本当は「国が推進するコンパクトシティ・プラス・ネットワークの考え方の下」と入れたほうがいい気がする。ここが一番収まりのいいところで、そんなにハレーションも起きないと思う。図の中で、都市的整備ゾーンと都市的誘導ゾーンとあるが、違いが分かりにくい。

事務局：

端的に言うと、都市的整備ゾーンは現在の市街化区域である。都市的誘導ゾーンは、今後、新たに地区計画や区画整理を行って市街化区域に編入することを想定しているゾーン。今後、住宅地に転換するのか、産業団地など産業利用の土地に転換するのかというところはあるが、そういう使い分けをしている。

委員：

そうすると、この辺りは市街地というか、保守的な土地利用が今後拡大されていくということか。どれくらいのところまでを市の中で決まっているのか。

部会長：

市街地というのは線路からいうと点線部分である。点線で囲まれた部分は、市街化の拠点作用が高く、いつまでも田んぼのままにしにくい場所。そういったある程度まとまったエリアであれば、

多少、広げていよいよにしましょうというのが今回示したもの。だが、野放図に広がっていけばいいということではなく、市街化するにあたって貸農園など、緑が入った市街化の作り方をするような地区計画を皆さんがお約束するのであれば、認めましょうということ。年に1、2件認めている。

委員：

では、こちらの誘導ゾーンはある程度、市街化されるということか。

事務局：

現状の都市計画マスタープランでは、長期間の計画の中でこの位置付けが示されている。ただ、今回新たに、この土地利用の基本方針を受けて都市マスを変更しようという部分が一部あるが、それが波多江インターチェンジの周辺である。インターチェンジの構想を受けて、都市マスよりも少し広がった絵になっている。今後、都市計画マスタープランも変更していこうと考えているのは、部分的にいうとそこあたりである。

委員：

立地適正化計画の議論になったときに、結局、将来の人口予測をベースに、新たに都市機能誘導区域を増やすと、その分だけ既成市街地が衰退していくので、反対だという意見が出る場合がある。都市的誘導ゾーンを市街地にしていこうとなったときに、既成市街地の線路沿いから、それは過剰ではないかという意見が出てこないとも限らない。そのときに、ここに書いてあるではないかと言われてしまうとまずい。ある程度決まっているのであればいいが、まだ流動的な部分であれば、その辺はどちらにも転べるように含みを残しておく必要がある。

事務局：

波多江インターチェンジ周辺であれば、大きな部分でいくと産業団地の土地利用が主になっていく。市街地の隣接部については住宅地も考えられる。

部会長：

基本、農業をしている場所なので、そういった農業は大事にしましょうということから始まって、ただ人口が増えて活気づいていくことは大事なので、企業の集まりも含めて、そういった場所に使っていきましょうということか。委員がおっしゃるように、駅周辺への集約化というのが最初思っていたほどは進んでいないというのは事実である。そういったものも、やるならやらないといけない。

事務局：

今日、市の部長級の会議に将来目標人口をかけて、2週間後に最終決定をお示しする。次回の総合計画審議会で、将来人口設定をご審議いただこうと思っている。今後の修正を含めてもう少し精査する必要があるが、今日お示した何もしない人口の見通し、成り行きの数字から、いろいろ

るな政策を打つことによって将来どういう人口を目標に設定するかというところで、大きな部分としては、一つは先ほど言った都市的誘導ゾーンに、どの程度開発を今後見込むのかというところを次回の審議会で説明させていただいて、ご審議いただこうと思っている。

部会長：

九大の近くにも印が付いているが、こういった企業向けの場所を用意するというのは市の戦略にとっては大事だ。もう一つは、人が住む所が集約されていないと、戸建てが並ぶのも、将来のことを考えると必ずしもいいことではない。足が弱くなった高齢者の方々は、便利な所にお住まいになるような誘導施策をされている。駅の近くの集約性が非常に大事になるので、しっかり政策として守っていただきたい。学園都市構想は1ページに書いてあるが、同じように前原や、新しくできた糸島高校前、波多江、こういった駅の周辺がまだ密度が低い。

事務局：

将来人口の話をしている中で、建設都市部長に報告をしていたが、旧前原市の市街化区域の充足率は98%と、ほぼ満杯状態という説明をしていた。私が見るかぎりも、最近はほとんど空地がないと感じている。だからといって、どこまでも拡大するつもりも当然なく、駅から歩いて生活できる2キロ圏内くらいの所の拡大を図っていくということで、市街化区域の隣接部に地区計画なり、土地区画整理事業でしか考えていないという方針である。

委員：

商業機能がバイパスのほうに張り付いてきて、旧道のほうが衰退するというのが、多くの都市で起きている。ここもその可能性が十分にある。

事務局：

バイパス沿いの産業利用という意味で言ったのは、あくまで商店などではなく、工場、研究所という位置付け。中心市街地の稼ぎはどうするのかということもセットで考えなくてはいけないので、バイパス沿いにそういった商店を誘致するという事は考えていない。

道路のサービス施設のようなものはしょうがないと思うが、大きなショッピングモールのようなものをバイパス沿いにということは考えていない。

委員：

都市機能誘導ゾーンだと何でも含まれてしまう。

部会長：

商業機能は駅のそばにということか。

事務局：

大規模小売店舗立地法でも指定されているので、基本的に筑前前原駅、波多江駅周辺にしか大き

な商業施設は建設できないことになっている。

部会長：

それでは、時間となったため分科会を終了する。ご指摘いただいたところが幾つかある。交通のところはもう一回精査していただきたい。