

7. 考察から今後の展開へ

ここまでの、社会実験の評価・分析結果を受け、今後の方針と具体的な展開を検討する。

(1) 歩行者空間ネットワークの検証

考察1 歩行者の立場に立った道路整備

歩行者の行動パターン

実・ア：歩行者空間の広がりによって、滞在時間の増加や賑わいの創出に効果がある。
ア：来街者の回遊パターンは、だるまや西武を中心に駅前電車通り以外を回遊する傾向が多い。

歩行者空間の魅力

実：電停前のベンチは、土日を中心に電車待ちの人々や休憩する人々が多数利用していた。
ア：数についても不足感はなかった。
ア：軌道と歩道の分離柵にプランターを用いたことで、道路整備にも緑を必要とする声が多かった。

歩行者の安全性

ア：トランジットモール空間は「歩きやすい歩行空間」と評価が高い。
ア：来街者の多くが電車の乗り入れそのものには問題を感じていない。
ア：軌道敷きと歩行者空間を分離することより、安全を重視した道路整備を望んでいる。
実：北側歩道のユアーズホテル前は、コミュニティバスの走行により歩道空間を広げることができなかった。(トランジットモール)
実：軌道部への自動車走行可によって横断箇所へ危険な場面が見られた。(セミモール)
実：土日を中心とした駐車場待ちにより、一部歩行者が安心して歩けない箇所が出てくる。(セミモール)

ア：各アンケート調査より
交：各交通量調査より
実：実験の状況より
協：協議会より
作：作業部会より

今後の方針

安心して歩けるゆとりある歩行空間の実現のために、歩行者優先の歩行空間の再配分を考える。

具体的な展開

- ・ゆとりある歩行空間実現のため、歩道を可能な限り拡幅する。(車道の一方通行化、路面電車の単線化)
- ・植栽・ベンチを設置し、滞留空間を創出する。
- ・歩行者の安全面を考慮して、自動車の軌道部分の走行を制限する。
- ・バリアフリー化を図るため、歩車道の段差を無くす。

考察2 トランジットモールの実現について

<市道中央1-333号線（駅前電車通り）>

トランジットモールの整備意向

ア: 来街者のトランジットモール実験空間に対する印象は、約6割が好印象を示している。また、来街者の約5割は、トランジットモールでの道路整備を早急に又は将来的に希望している。

ア: 商店街の4割がすべての交通機関が通行できる道路形態を望んでおり、トランジットモールの整備を望んでいる商店主は、10%に満たず、トランジットモールは時期尚早という意見が多い。

商店街に対する影響

協・ア: 今回の社会実験により、売上げが落ちたとする商店主が多い。

協: 売上げ低下の原因には、交通規制により「行きにくい中心市街地」というイメージを与えたことや、路上駐車ができなくなったことにより電車通り沿いの固定客が来街しなくなったこと、また商店街で新たな来街者層を取り込む対応ができなかったことが考えられる。

トランジットモールによる交通処理計画

そ: 福井駅付近連続立体交差事業、福井駅周辺土地区画整理事業、福井駅前地下駐車場（仮称）などの事業と整合を図った交通処理計画の策定と、駐車場へのスムーズな誘導の為の駐車場案内システム等の導入が必要である。

法制度上の課題

そ: 実験では現行道路交通法第9条の規定により、歩行空間と、軌道部分の分離が必要であったため、プランターやポールなどを境界部に置いて歩行者の安全を確保した。また歩行者の安全確保のため、横断箇所の警備員を配置しなければならなかった。

路面電車車両の課題

そ: 騒音・振動・安全性の面から歩行者空間へ乗り入れることに対応できない。

ア: 各アンケート調査より
交: 各交通量調査より
実: 実験の状況より
協: 協議会意見より
そ: その他

今後の方針

トランジットモールの導入は、周辺環境の整備、道路交通法を始めとする各法制度の改正、駐車場アクセスの確立、新型低床電車の導入等をにらみながら中長期的に検討する。

具体的な展開

- ・将来的なトランジットモール化に対応可能な道路形態とする。
- ・トランジットモール化の前提条件として新型低床電車（LRV）の導入を検討する。

考察3 道路空間の交通運用について

<市道中央1-333号線（駅前電車通り）>

タクシー・福井鉄道バス

実：タクシーの通行規制は、高齢者・身障者・荷物を持った買い物客には、不便であった。

ア：福鉄バスのバス停移設について、大きな問題とはならなかった。

自転車・駐輪場

実：自転車の歩行者空間の乗車については、事故等も発生せず、安全性に問題はなかった。ただ、歩行者の自由な往来を阻害する可能性がある。

ア：自転車駐輪場のラックにより自転車を整然と駐輪させる効果はあったが、歩行空間を狭くするほか、景観面でも課題があるという意向がある。

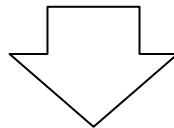
自家用車

実：自家用車による来街者は、実験中前半では当惑する場面も見られたが、実験中盤以降は交通規制に対しての情報と習慣により大きな混乱は少なかった。

ア：交通規制を出発時点に知っていた自家用車利用者の一部は、公共交通に乗り換えたと考えられる。

ア：自家用車で来街することを控えた人の中には、駐車場アクセス経路の情報不足と、実際以上に「行きにくい中心市街地」というイメージを持った人もいる。

実：トランジットモールでは、自家用車で交通弱者を送迎し、乗降するための停車スペースがない。



今後の方針

- ア**：各アンケート調査より
- 交**：各交通量調査より
- 実**：実験の状況より
- 協**：協議会意見より
- そ**：その他

当面は全ての来街者のアクセスを確保する交通運用を実施する。

具体的な展開

- ・歩行空間を広げるための施策として、また、駐車場へのアクセスを確保するため一方通行を検討する。
- ・すまいるバスは道路一方通行規制に対応して経路変更を検討する。
- ・送迎用の自家用車や、タクシーの乗降スペースを確保する。待ちスペースについては景観に配慮した上で再検討する。
- ・歩行者を優先しながらも、自転車の走行環境を検討する。
- ・自転車駐輪場は、原則として道路外に整備することを検討する。

(2) 自動車交通に与える影響の検証

考察1 ぷらっとモール周辺の交通環境

路上駐車

交: 福井駅豊島上町線などで午前中に荷捌き車、日中～夜にかけて一般車の路上駐車が増加した。

交: 客待ちタクシーの路上駐車が、福井駅停車場線と福井駅豊島上町線(時間帯による)で増加した。(現状での駅前電車通りの路上駐車分と推定される)

荷捌き車

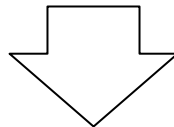
実: 多くの荷捌き車が、実験中に規定した運用ルールに従って荷捌きを行ったが、福井駅豊島上町線で路上駐車を増加を招いたほか、宅配便など運用ルールに合わないケースもあり、運用方法の見直しが必要である。

駐車場アクセス

ア: 駅前電車通り周辺の民間駐車場では、実験期間中の売上が減少している報告があり、駐車場アクセスについてのPR不足と、誘導案内看板の徹底が不十分であった。

実: 土日を中心に、駅前電車通りの交通規制を避けてアクセスしやすい駐車場に殺到し、北の庄通り周辺交通に影響を与えるほどの駐車場待ち行列が発生した。

実: セミモール期間中の休日午後、駐車場待ち渋滞車両の増加と通過交通の混在、大名町交差点の交通規制の影響により、駅前電車通りで一時的な混乱が生じた。



今後の方針

- ア: 各アンケート調査より
- 交: 各交通量調査より
- 実: 実験の状況より
- 協: 協議会意見より
- そ: その他

短期的には、あらゆる自動車交通のアクセス利便性を確保する。中長期的には、公共交通との役割分担を図り、自家用車から公共交通へのアクセス交通の転換を推進する。

具体的な展開

- ・ 荷捌き車の対応として、駅前電車通りに荷捌き車停車帯を設置する。運用ルールについては、アップロードや北の庄通り同様、地元管理による体制づくりを図る。
- ・ 車による来街者へのサービスを配慮して中心市街地への導入部からの駐車場位置の情報提供と、空き駐車場の情報提供のため、案内システム等の導入を検討する。
- ・ 通過交通は極力排除するような道路整備を行う。

考察2 ぷらっとモール周辺の交通流動に対する影響

交通規制による影響

交：従来の駅前電車通りの交通量が周辺道路に迂回しているが、ミスタードーナツ前～福井駅豊島上町線にかけて時間帯によって混雑が生じた。その他周辺では、大きな影響は見られなかった。

そ：今後、福井駅付近連続立体交差化事業などの周辺環境の整備によって、自動車動線や交通量に大きな変化が生じる可能性がある。

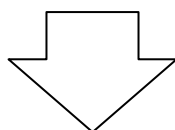
信号現示の変更による交通処理

交：大名町交差点—数字上では交差点飽和度が緩和されている。

福井駅豊島上町線スクランブル交差点—福井駅豊島上町線の交通規制により、豊島陸橋方面の渋滞長がやや伸び、交通処理も低下した。

実：セミモールでの大名町交差点への進入禁止により、北部方面へのタクシー利用者が通常より距離が伸び、不便が生じた。

- ア：各アンケート調査より
- 交：各交通量調査より
- 実：実験の状況より
- 協：協議会意見より
- そ：その他



今後の方針

福井駅付近連続立体交差事業などの周辺環境の整備や福井駅前西口広場整備計画と関連して、中心市街地全体の交通処理計画の策定が必要である。

具体的な展開

- ・公共交通を含む交通処理計画の検討。
- ・路面電車の利便性向上のための運行頻度の向上や福井駅前への延伸も視野に入れた交通処理計画の検討が必要である。
- ・大名町交差点については、駅前電車通りの自動車交通の運用方針や、路面電車の運行頻度を踏まえ、最適な信号現示を検討する。

(3) 公共交通アクセス体系の検証

考察1 公共交通活用の可能性について

施策の実施による効果

ア: すまいるトラムや福鉄電車の各種割引乗車券の導入、パークアンドライド駐車場、新型低床車両など新しい都心へのアクセス手段により、公共交通を利用する来街者が増加した。

ア: これらの新しいアクセス手段を実現することにより、自家用車から公共交通への利用の転換や、今まで中央1丁目地区に来街しなかった新たな来街者を呼び込む効果もあることが分かった。

実: 新たに設置した西武前のぷらっとモール駅での乗降客数は各電停の中でいちばん多かった。

利用者の意識

ア: すまいるトラムは、利用者の多くが便利と感じており、本格実施を行った場合、利用したいとする意向が強い。

そ: 各種割引乗車券も利用者には好評であり、公共交通利用促進を図るためには必要不可欠である。

ア: 新型低床電車800形への利用者の反応は好評で、福鉄全線への導入を希望している。

ハード面での課題

バリアフリー化は駅構内～ホーム(電停)～乗降口～車両内とすべての面で実施しなければ、車両だけでは利用者の立場からのバリアフリーとはいえない。

既存の各駅も含めて、各電停の幅が狭く、安心して電車待ちができない、車椅子が回転できないという声もあった。

ソフト面での課題

ア: すまいるトラムと郊外線との福井新駅での乗り継ぎ、運行本数、運行区間などの実験中の運用について課題があった。

実: すまいるトラムの電停ホームでは、ハード面でのバリアを人的協力で補う姿が見られた。

- ア: 各アンケート調査より
- 交: 各交通量調査より
- 実: 実験の状況より
- 協: 協議会意見より
- そ: その他

今後の方針

すまいるトラムの運用の課題を再検討し、公共交通利用促進の方針を検討する。

具体的な展開

- ・ 新型低床電車(LRV)の導入についての検討が必要である。
- ・ 中心市街地への利便性を高めるため、道路整備にあわせた電停の新設について検討する。
- ・ 各種割引乗車券等は、本格的な導入に向けて鉄道事業者との調整・協議が必要である。
- ・ バリアフリー化は市の交通バリアフリー基本構想との整合をはかり、トータル的に検討すべきであり、LRV導入時にすべてを視野に入れた整備が必要である。

考察2 パークアンドライド駐車場の可能性

パークアンドライド駐車場の効果

実：田原駐車場では、すまいるトラムとセットになった運用により、土日を中心に公共交通の利用促進に効果があった。

ア：駐車場の数、収容台数に限りがあったため、交通環境の改善には効果が得られなかったが、効果的な駐車場の配置、収容台数の確保、自家用車利用に比べ低料金設定によって効果が期待できる。

実現化への課題

ア：駅から遠いハーモニーホール駐車場では、利用率が低く、駐車場立地条件に利用率が左右されることが分った。

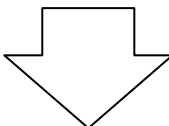
利用者の意識

ア：駅から近く、すまいるトラムの運行されている田原駐車場では、利用率も高く、再度利用したいという意向が多く見られた。

ア：電車の運行本数の増加、田原町駐車場での無料サービス時間の延長を望む声もあり、これらの充実によって利用率は向上する可能性がある。

ア：通勤用パークアンドライド駐車場については、駐車場の料金や電車運賃の割引の程度によっては、実現化の可能性はある。

- ア**：各アンケート調査より
- 交**：各交通量調査より
- 実**：実験の状況より
- 協**：協議会意見より
- そ**：その他



今後の方針

パークアンドライド駐車場については、立地条件、駐車料金、電車運賃、所要時間等を含め実現の可能性を検討する。

具体的な展開

- ・ 買い物目的のパークアンドライド駐車場として、無料駐車時間の設定、電車の運賃設定によって実現可能性があるため、駐車場管理者及び、鉄道事業者との協議が必要である。
- ・ その他のパークアンドライド駐車場の実施、整備については、広域的な交通施策として捉え県及び周辺市町村が一体となった検討が必要である。

(4) 市民参加による賑わいのまちづくりの推進

考察1 情報提供の周知度

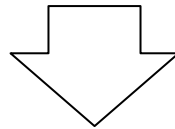
市民・商店街への周知度

- ア: 社会実験に対する来街者の事前の周知度と、商店街に対する事前の周知度は、7割以上と高い結果であった。
- ア: 情報の周知には市政広報の他、新聞、テレビが大きな役割を果たすことが分かった。
- そ: 交通規制により来街しにくくなるというイメージを持った市民については、トランジットモール＝自動車の排除という印象を与える傾向があった。
- そ: よさこい祭り実施中のすまいる ترام運休の情報が市民に周知されず、混乱が生じた。

考察2 イベント

イベントによる市民参加

- 実: 社会実験期間中の土日を中心に行われていたイベントは、市民や企業が多く参加し、道路を舞台として、数多くの参加者が見られた。
- 実: 何組かのストリートミュージシャンは、通常の持ち場を離れて、駅前電車通りの道路空間をうまく活用し、音による賑わいを生んでいた。



今後の方針

- ア: 各アンケート調査より
- 交: 各交通量調査より
- 実: 実験の状況より
- 協: 協議会意見より
- そ: その他

市民参加による賑わいの創出のため、イベント空間として利用可能とするほか、より多くの市民が参加できる道路整備を行う。

具体的な展開

- ・市民が参加できるステージになるような道路整備が必要である。
- ・イベント実施の情報周知や関連する交通規制情報などが市民に徹底するよう、効果的な情報周知手法について検討する。

考察3 市民意識の変化

市民意識の変化

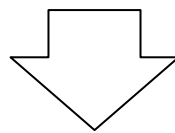
ア: 今回の社会実験に参加した市民の約4割が中心市街地活性化や駅前電車通りの使い方について意識が変わったとしている。

ア: 意識の変化のあった市民の多くは、歩行者優先のまちづくりを望んでいるが、自動車利用にとっても利便性の高い中心市街地であってほしいという意見も少なくなかった。

協: 意識の変化については、社会実験に参加しなかった市民の意見についても、把握する必要があるという指摘もある。

商店街での意識の変化

ア: 商店街では、トランジットモールの意義や必要性について一定の理解は示しているものの、周辺環境の変化に対する不安や購買層の変化による商売への影響から、早急なトランジットモール化を望んでいないと考えられる。



今後の方針

ア: 各アンケート調査より
交: 各交通量調査より
実: 実験の状況より
協: 協議会意見より
そ: その他

駅前電車通りのあり方や中央1丁目地区の将来像について、行政、市民、地元商店街がまちづくりへの意識を高めるためのシステム、体制づくりを検討する。

具体的な展開

- ・ 更に多くの市民に社会実験の経緯や内容を知ってもらい、意見を求められるよう、広報等の媒体を利用して社会実験の結果や概要、その後の経緯について公表する。
- ・ 地元商店街や一般市民等広く意見を集めるため、ワークショップやシンポジウムの開催などを検討する。