

福井市都市交通戦略 第4回協議会

－ 議 事 要 約 －

日 時：平成20年2月22日（金）午後1時30分～

場 所：福井パレスホテル 3階 孔雀の間

1. 開会

事務局

(省略)

2. あいさつ

会 長

皆さんこんにちは。何かとお忙しい中ご出席をいただきましてありがとうございます。本日は4回目になりますので、戦略協議会としての進め方も確認した上で、次第に沿って、資料を説明していただいて議論していきたいと思っております。

事務局

・第3回協議会のまとめについて資料説明（省略）

会 長

第3回協議会のまとめについて確認をしたいと思っております。パーソントリップデータがちょうどタイミングよく使えるということで、データを活用した試算結果についても報告していただきました。第3回協議会の合意事項、主な意見と対応について、ご意見ご質問があればお願いします。

委 員

自動車の送迎についての試算ですが、自動車利用全体の5%を占めているというのは大きな数字であり、そこに着目されたのはよいことだと思います。ただし、隠れた人件費については一般の市民には実感がわきにくいと思っております。自動車による送迎も大切な交通であり、通学や通院目的での送迎は今後も増えると思っております。自動車による送迎から公共交通に転換する上で何がネックになっているかを押さえていく必要があります。通学を例にとれば、通学定期を利用した場合と公共交通を利用した場合での所要時間や費用などの比較を示せば実感が伴うと思っております。数値化はできないと思っておりますが、安全面の問題もあります。自動車による送迎と公共交通のどちらがメリットがあるかを示せばもっとよいと思っております。

会 長

市民に提示するときには、より実感を伴う内容にする必要があります。今回の試算は全てが転換した場合で行っていますが、社会的な交通体系の整備によって個人の負担を縮減できるかという説明は非常に重要です。

余談になりますが、えちぜん鉄道で新駅を設置したことにより送迎交通が減少したというアンケート結果もあります。交通サービス条件を変えることによって、送迎という家族の負担が消えていくというのは重要なことだと思いますの

で、今後データを追加しながらわかりやすくして欲しいと思います。

委員

第3回の合意事項の公共交通の目標像の図面で、農山漁村地域で「有償福祉サービス」という表現をしています。また、「有償福祉運送サービス」または「有償福祉移動サービス」という表現とするべきではないでしょうか。また、こうしたサービスは市全域で受けることができるので、誤解を受けないようにする必要があります。

事務局

「福祉有償運送サービス」という表現とし、この地域に限定してという誤解を受けないようにします。

交通体系全体を考えると、幹線系、支線系、フィーダーサービスなどがあります。公共交通としてどこまでを受け持ち、福祉で受け持つ範囲を戦略として考え方を整理したいということで、このような表現をしています。福祉有償運送サービスについては、基本的には輸送密度が低い地域で適用するものと考えています。

会長

農山漁村地域では、このサービスが中心となるということが分かるような工夫が必要です。

委員

自動車による送迎については、費用よりもCO₂の削減効果の方が説得力があるのではないのでしょうか。保護者の方々も環境についてかなり敏感になってきているので、特に学校に働きかける場合には有効だと思います。

会長

ご指摘の通り、公共交通を議論するうえではCO₂の削減というのは説得力のある材料になります。そのあたりも含めて検討していただければと思います。

他にご意見、ご質問はないでしょうか。

(他に意見なし)

会長

では、これまでの検討経過と今後のスケジュールについて確認してから、第4回の議論に移りたいと思います。説明をお願いします。

事務局

・これまでの検討経過と今後のスケジュールについて資料説明（省略）

会長

ただ今のご説明についてご意見、ご質問があればお願いします。

公共交通を軸にした交通体系に再編していくという立場から、公共交通についての議論を中心に行ってきましたが、今回、逆転したようにはみえますが、改めて都市像を議論するというのは、今後の交通体系は望ましい都市像や都市構造を実現するという考え方が必要ということで、都市像と公共交通の目標の整合を持

たせるというものです。

委員

第1回協議会の資料で、戦略のイメージとして「いつまでに」「誰が」「いくらで」という表現がされています。取りまとめの段階で入ってくるのだと思いますが、このあたりも議論の中に盛り込んで欲しいと思います。

会長

次年度以降は財源を含めたプロジェクトベースでの実現可能性を全ての事項について検討する必要があります。このあたりについてはどうお考えでしょうか。

事務局

当初は今年度中に事業ベースの検討結果も提示する予定でしたが、諸課題も出てきたため、今年度は都市像についての議論までとさせていただきます。ただし、関係機関と調整して、事業プログラムについても順次検討は進めていますので、次年度には事業実施プログラムとして報告したいと考えています。

会長

ただ今の説明にもありましたように、事業プログラムについては、主に次年度に検討することになると思います。他にご意見はないでしょうか。

(他に意見なし)

会長

では、将来都市像について説明をお願いします。

事務局

・将来都市像について資料説明（省略）

会長

将来都市像、地域別のめざす生活像、そしてそれを実現するための交通の目標という非常に重要な部分です。どのような視点からでも結構ですのでご意見をお願いします。

副会長

地域別のめざす生活像と福井市のめざすコンパクトシティの考え方の関係がわかりづらいと思います。めざす生活像を実現するために足りない部分を交通がサポートするというスタンスだと思いますが、それぞれの地域でどのように必要な機能を集積、配置していくのが伝わりにくいと思います。生活像と都市機能とコンパクトシティの考え方が頭の中でうまくかみあわない感じがします。

会長

ただ今のご意見は今戦略の根幹に関わる部分だと思います。

事務局

コンパクトシティの詳細なイメージについては、現在策定中の都市計画マスタープランで検討を行う予定です。

コンパクトシティのイメージについては、地域別に分けてしまうとわかりにくいかもかもしれませんので、市全体で考えていただきたいのですが、コンパクトシテ

イといっても、福井市が目指すのは全てを中心部に集めるというのではなく、中心部のにぎわいと郊外の安らぎを目指すものです。

農山漁村地域では、日常生活に必要なサービスは地域拠点を中心として行うことを想定しています。

周辺市街地では、地域拠点だけではなく、公民館区または中学校区位で日常生活を過ごせるようなブロックをつくっていかうというものです。現在、いろいろな公共施設が配置されており、それらを一度に動かすのは難しいと思いますが、できるだけみんなが使いやすい場所に適切に配置していくことを考えています。市全体で一つあればよいものはみんなが使いやすい、集まりやすい場所に配置することになりますし、日常生活に必要な窓口機能のようなものであれば、各地区にバランスよく配置していくことが必要だと考えています。

コンパクトシティの考え方としては、中心市街地では中心市街地活性化基本計画の中で5年間で700人の人口増を見込んでいますが、機能の分担としては全市民が中心市街地まで来て欲しいというのではなく、地域拠点である程度のまとまったサービスは受けられることが大切です。

非日常の買回り品などについては中心市街地に来てもらうことを考えています。こうした考え方を実現するために、農山漁村地域では地域拠点を育てて、そこで日常サービスを受けられるようにして、非日常のサービスについてはある程度頻度のある公共交通サービスを受けられるようにするべきと考えています。

会 長

具体的な空間論としてのコンパクトシティについては都市計画マスタープランで別途検討が必要ですが、狭義の意味でのコンパクトシティの考え方については共通認識を持ちたいと思います。ご意見があればお願いします。

委 員

現在人口密度が最も高いのはまちなか地区です。まちなか地区に住んでもらって中心市街地あるいは周辺市街地へ通勤してもらうのが理想的だと思います。

農山漁村地域についても、開発をどこまで許容するのかは難しい問題だと思いますが、旧町村の中心部などを中心としてコンパクト化していく必要があると思います。

会 長

都市計画マスタープランの見直しも同時進行しているので、調整しながら検討を進めていく必要があります。

福井型のコンパクトシティとそれを誘導していくような都市交通体系の再編は大きな課題だと思います。考え方としては、福井型のコンパクトシティは、中心とそれ以外という一元型のものではなく、基礎的な生活サービスを受けることのできる拠点については全市的に配置しながら、二次的な生活拠点を地域拠点として配置し、最も高次のレベルで福井市の中心部があるという多層的なものと考えています。

公的なサービスについては計画的に配置することも可能ですが、市場原理に従うもので配置するものに対しては、交通の要件がポイントになってきます。今回

の交通戦略では、都市構造をコンパクトに誘導していくという考え方が重要です。こうした考え方はこれまでの交通計画では行われてきませんでしたので、新しいアプローチになりますが、このことが今回の戦略に求められている根幹の部分だと思えます。

副会長

大体のイメージはできるのですが、都市機能を考える上で通勤交通は重要であり、通勤や通学における公共交通の果たす役割は重要だと思えますので、どこにどのような機能を持たせていくかを考える上で、働くという視点も重要だと思えます。

会長

基本的な考え方を具体化していくためにはまだまだ議論を詰めていかないとはいけませんし、実現するためのプロジェクトベースでの検討が必要ということだと思えます。

事務局

川上会長もおっしゃったように、確実にここにというのは難しいと考えています。農山漁村地域における地域拠点のイメージ図にあるように、地域拠点ではパークアンドライド駐車場の整備や、拠点バス停の周辺では商業的な機能も立地させやすくするということが戦略として検討していきたいと思えます。

一方、中心市街地では空きオフィス・店舗へのテナントの誘致や、堅いビルを建てた場合に固定資産税の軽減することにより立地促進を図る施策も行っています。主要機能の誘導については、このように総力戦で取り組んでいきたいと考えています。

委員

自転車に関する施策はあまりお金もかからず、自転車の環境を整備することによって公共交通を誘発的に増加させるという潜在能力があると思えます。こうしたことから、農山漁村地域の地域拠点のイメージにも自転車駐車場も加えて欲しいです。

中心市街地の交通の目標の図面に自転車駐車場のマークがありますが、高架下以外の2箇所はどこをイメージしているのでしょうか。まちなかNPOと共同でROBAの会で駐輪場対策と自転車対策に関する提言書を出させていただいています。この場では議論できないと思えますが、駐輪対策について別途協議の場があれば意見を述べさせていただこうと思えます。

2点目ですが、農山漁村地域におけるバスサービスについては、京都バスの郊外線で実施しているフリー乗降制度を取り入れてはどうでしょうか。若干バスの時間が読めなくなることもあるかもしれませんが、農山漁村地域では需要も少ないため、ダイヤへの影響も少なく、バス停までの時間が軽減されて利便性も向上すると思えます。

次に提案ですが、市民の立場から見たときに、目標について自分たちの生活がどう変わるかをイメージしにくいと思えます。例えば、具体的な地区名をあげてA地区からは中心市街地まで●分かっているのが▲分になるというような例を

示すことでイメージがわくのではないのでしょうか。

事務局

まず自転車についてですが、農山漁村地域の地域拠点のイメージにも自転車駐車場を加えたいと思います。中心市街地の自転車駐車場についてですが、福井駅の左下にあるものはえきまえ KOOCAN の仮設駐輪場をイメージしています。福井駅の右下については既になくなっていきますので削除します。福井駅の南側では新たな自転車駐車場を計画していますが、今後具体化していきたいと思います。自転車環境の向上についてですが、交通手段の一つとして自転車を位置づけていきたいと思います。

2点目のフリー乗降については、バス事業者とも調整して検討していきたいと思います。

市民がもたれる印象については、事務局でも同じ考えを持っています。中身をどうするかという議論と、それを実現するためにどのように提示して、理解を得ていくかについては非常に重要だと考えています。どのような人にどのようなPRをしていくのがよいのかについては今後も検討していきたいと思います。

会長

自転車は端末手段としても使われることから、公共交通の利用促進を図る上でも重要な位置づけにあります。また、福井市の場合は自転車を使える季節と使えない季節があることもあり、公共交通と対立することなく使い分けていくことが重要です。自転車利用を促進すれば公共交通が減るという対立的な手段ではなく、相乗効果が得られるように自転車を位置づけていくことが重要です。

市民へのPRについては、今回の戦略では意識調査を行っていないこともあるため、パブコメだけではなく、継続的に市民に働きかけて意見を吸い上げる工夫を来年以降も考えていく必要があると思います。

事務局

どのような形で市民にPRしていくかについては、所要時間やCO₂の削減効果などについてのご意見もいただきましたので、これらも含めて検討していきたいと思います。

委員

今回の戦略の目的の一つは、いかに中心市街地に人に来ていただくかにあると考えています。現在の中心市街地は空き店舗が多く、空き店舗の駐車場化も進んでいます。駐車場ができて、駐車場利用者は、駐車料金もかかるため用事を済ませてしまえば早々に帰ってしまいます。こうした自動車で来る人に対して、駐車料金を気にすることなく、中心市街地で滞留してもらう方法を本戦略でも検討して欲しいです。駐車場を無料化して、有料の場合との人の動きを比較するような社会実験も考えられると思います。

提案ですが、P&Rはこれからのクルマ社会を考えた場合非常に重要です。鯖江や武生から来る人が県立図書館に自動車を停めて、無料のフレンドリーバスを利用して福井市の中心市街地に来ている人も増えているようです。例えばベルの近くになど、東西南北にそれぞれ駐車場を整備して、そこからバスを運行すれば

中心市街地に来る人も増えるのではないかと思います。

LRT化については、駅前商店街でも意見交換をしています。駅前商店街としては駅前に接続することには賛成しています。ただし、現在の単線区間を10分毎に電車が通過すると人の動きを遮断することになるのではないかと懸念しているということです。

事務局

駐車場の利用時間についてですが、中心市街地に長時間滞在してくれる人の多くは公共交通を利用していると考えられますので、公共交通で来てもらうまちづくりをすることが重要だと思います。駐車場の料金体系についてのご意見もいただきましたが、駐車場については料金体系も含めて平成20年度のテーマの一つとして検討したいと考えています。

P&Rについては、今回の戦略でも公共交通の利用促進策として取り上げていきますので、今後とも検討していきたいと思います。

LRT化については、鉄道の利便性を向上することが大切であり、自動車も含めていろいろな手段で来やすいということを検討していきたいと考えています。一方で、中心市街地に「公共交通手段を利用しに」、「駐車場に停めに」というだけの目的で来る人はいませんので、中心市街地に来たいという魅力を発信していくことが重要です。

委員

中心市街地については、今後4年間で公共住宅を中心に約450戸の住宅建設が計画されています。また、地下駐車場の利用も当初の予測結果には届いていませんが増加傾向にはありますので、将来を見据えた計画にして欲しいと思います。自転車駐車場については、現在のえきまえKOOCANの駐輪場はあと1年と聞いていますが、代替りの駐輪場は計画されているのでしょうか。施策の中では空きオフィスの活用も大切だと思います。

まちなか地区についてですが、業務施設は床面積としては増加していますが、施設数は減少していると思います。昼間人口については、買い物客数や通学者は含まれているのかについて教えてください。フェニックス通りの区間については集中的に民間投資を誘発するような取り組みを考えているのか、またどの程度の効果が期待できるのかについても教えていただきたいと思います。

周辺市街地についても、新田塚のセーレンや日華化学でも通勤で鉄道を使っている人は1%程度だったと思います。高頻度運行することによってどれだけ改善できるのかを検討する必要があると思います。

農山漁村地域については、公共交通を利用するには、仕事の帰りに買い物をし子供を迎えに行ってから帰らなければならないことがネックになっていると聞いています。こうした意味から、農山漁村地域の地域拠点に保育園やスーパーが整備されればよいと思います。旧美山町では町が美山駅に駐車場を整備してコンビニを誘致したという事例もあります。

事務局

えきまえKOOCANの駐輪場は、次期ははっきりしていませんが、再開発事業に伴

ってなくなる予定です。先ほど申しましたように、福井駅の南側で駐輪場を整備する計画はありますが、具体的な検討は今後になります。駐輪場については、小規模なものを分散して整備したほうがよいのか、大規模なものを一箇所に整備するのがよいのかについても検討していく必要があります。また、利用者の予測についても今後提示していきたいと考えています。

農山漁村地域については、行政でできることは駐車場の整備などが中心となりますが、福祉施設はどうかというご意見ですが、ケースバイケースということもありますので、今後とも検討していきたいと思います。

昼間人口については、通勤・通学、買い物などを全て含めて算出しています。

会 長

地域別の昼間人口は国勢調査に基づくものでしょうか。

事務局

国勢調査データではなく、パーソントリップデータを用いて人の1日の動きを全て集計し、午後1時の時点での昼間人口として算出しています。

会 長

データについては、出典、比較年次などを明らかにしてください。

まちなか地区の公共交通軸沿線への誘導については、交通条件を上げて立地ポテンシャルを上げるだけではまちなか効果を誘導できません。今回は、予測をした上で交通サービスを上げようというのではなく、乱暴な言い方をすると、交通条件を上げておいてそれに見合うような需要を創出していこうというアプローチが必要です。交通戦略の根幹はそこにあると思います。交通戦略だけでなく、ここであげているような連携施策をあげながら総力戦で取り組まないと利用者が追いついてきません。需要が上がるということは都市構造が誘導されてコンパクトなまちに近づいているというモニター的な指標として考える必要があります。

中心市街地の中で鉄道利用者数を目標値に掲げているのもそうした意味合いもあると思います。確かに需要予測、効果想定も大切ですが、目標を設定して総力戦で取り組むという目標オリエンテッドの戦略とすることが重要です。

委 員

金沢市ははっきりとした公共交通の軸があります。福井市でもLRTの軸を明確にし、総合的に取り組むことが重要です。

委 員

めざす生活像をみると、一元的過ぎて都市計画マスタープランや総合計画で述べられるようなことも含まれていると思いますので、交通戦略の視点から記述する必要があると思います。

切り口として、通勤・通学での移動、地域間を越えた移動、中心市街地へのアクセス、県立病院や赤十字病院などの総合病院へのアクセスの4点に絞って記述すると分かりやすいのではないのでしょうか。

また、4地域の区分が都市計画上の区分になっていますが、中心市街地へのアクセス時間など、実際の生活に合わせた、都市計画上の区分にとらわれない区分も必要ではないのでしょうか。

また、福井市は自動車の保有台数が日本で一番多いのは事実ですが、自動車が一番便利な交通手段であっても、公共交通へのシフトを図っていくことが重要であることを市民に噛み砕いて伝えることが大切です。そうしないと絵に描いた餅になってしまい、目指すものが実現できないのではないかと思います。

事務局

今回の地域区分については、イメージを共有するために設定したものであり、具体的には対象者別にどのような施策が魅力的かを考えるべきだと思いますが、現時点では十分そこまで至っていません。

金沢市と比べても自動車が便利なのは確かだと思いますが、自動車を利用できない人にどうサービスするか、また、自動車を利用している人に対しては環境や持続性のあるまちづくりの視点から働きかけていくことが重要です。

交通はめざす将来の生活を実現するために有力な手段であることは間違いないと思います。

事務局

市民の意識改革については、まずは公共交通を整備し、利便性を確保した上でモビリティ・マネジメントの手法を用いながら、ターゲットを絞り込んで働きかけていくことが重要です。

めざす生活像については、今回の協議会の前に川上会長と事前協議をしたときにも、「移動する」という観点を取り入れた生活像を示すべきというご意見をいただいています。

会長

通院などについても具体的に追加して、もう少し分かりやすくしてほしいというご意見だと思います。

福井都市圏では自動車の分担率が76%になっており、自動車が使いやすい交通体系であるともいえます。ただし、ハイモビリティシティではあってもハイアクセスシティにはなっていないと思います。いろんな施設にいろんな手段で公平にアクセスできる都市ではないということが一番大きな問題です。

自動車を否定するのではなく、多様な交通手段でいろんなところにアクセスできるようにすることが重要です。自動車を全て転換しようというものではありませんので、自動車利用を前提にした活動が多いという福井ならではの発信をして、誤解を受けないようにすることが必要です。

副会長

今のご意見に関連してですが、周辺市街地のめざす生活像で「広い敷地でゆとりのある戸建住宅に住み、クルマがあれば便利に住める」とありますが、「クルマと公共交通で便利に住める」、「クルマがなくても便利に住める」というような表現が望ましいのではないのでしょうか。

委員

地域別に設定しているサービス水準の根拠を教えてください。周辺市街地については、オフピーク時の目標が40分間隔となっていますが、特性と課題では福井駅まで公共交通で10～30分圏域という表現もされています。

事務局

地域別のサービス水準については、もう少し幅を持たせた表現としたいと考えています。今回のサービス水準は中心市街地までの到達時間をもとに検討していますが、誤解を受けないように今後詰めていきたいと思っています。

会 長

将来都市像と都市交通戦略の目的を整理していますが、南北軸などについては福井都市圏の中での中心都市としての役割も重要ですので、福井市内だけで完結するのではなく、福井都市圏の総合交通体系も踏まえたような体系にする必要があると思います。

連携施策については、今回は交通施策の効果を引き出す連携施策について整理していますが、交通施策を実施していけば環境施策や教育施策にも効果を波及するという観点からの連携施策という見方が相互にあると思いますので、それらについても交通面からアピールしてもよいのではないのでしょうか。今回の資料では交通の改善をしたときに施策の効果をより増幅させるために連携していく施策が対象となっています。戦略の意味づけからも、波及効果についてもアピールしていく必要があるのではないのでしょうか。

事務局

福井市の都市交通戦略は、福井市だけでなく広域的視点で考える必要があるというご意見については、前回の協議会では南北軸の説明のときに隣接する市町も含めて書かせていただいていたと思います。福井市以外の地域についてこの場で議論することは難しいと思いますが、広域的な視点で考えることは重要ですので、県が行った総合交通体系調査であるパーソントリップについても体系の中で位置づけたいと思います。

教育施策や環境施策などとの連携についてですが、今回の資料では連携施策については直接的なものについて書いています。施策として出てくるのか、改善効果として現れるものもあります。環境に対する意識についての取り組みもありますし、教育についても今後 10 年 20 年を見通した場合、現在の小学生についての意識改革を進めていけば効果が得られるかもしれません。これらについては、うまく書き込めるかどうかわかりませんが、考え方は示したいと思っています。

会 長

書き込めるかということではなく、交通戦略としてそれらの施策とも連携しながら進めていくという考え方を示す必要があると思います。

委 員

今後の人口減少社会を考えると、夜間人口がどんどん増えることは考えにくいので、中心市街地でLR Tをといても市民の理解も得にくいと思います。このため、観光産業についても充実を図って連携していくことが大切です。

委 員

夜の交通についてですが、コミュニティバスの路線を使った夜間バスの運行も2路線で行われていると聞いています。夜になると公共交通がなくなるため、タクシーや代行も重要な交通手段だと思いますが、秩序あるルールを守ったものに

していただきたいと思います。

会 長

観光や新幹線なども視野に含めた計画にしてほしいというご意見だと思いますので、そうした視点で計画をブラッシュアップしていくことも重要だと思います。

事務局

北陸新幹線が整備されれば、新幹線で来る人の多くはそこから公共交通を利用したいと考えます。地域内の人が使いやすい公共交通であれば、外から来られる人にとっても使いやすいだろうという前提で考えています。ただ今ご指摘をいただきました観光や外から来る人という視点については、前提のところでは考慮したいと考えています。

また、夜の交通について秩序ある交通体系にして欲しいというご要望についても視野に入れていきたいと思っています。

会 長

では、最後に交通サービス目標の具体化について説明をお願いします。

事務局

・交通サービス目標の具体化について資料説明（省略）

会 長

今回の幹線鉄軌道のサービス水準目標については、今後議論を進める上での出発点として位置づけることでよろしいでしょうか。

事務局

いいえ。将来的にはこの位の運行頻度にしていきたいという基本的な考え方について概ねの了解を得たいと考えています。

委 員

今回の戦略で福武線が南北幹線軸として位置づけられているため、駅前区間についてはハード、ソフトの両面での課題も多いと思いますが、福井鉄道としても南北軸としての役割を果たしていきたいと考えています。

会 長

ただ今のご意見の通り、超えなければならないハードルはありますが、都市圏としては福武線をどう活用していくかも重要な課題です。

委 員

LRTは非常に優れた乗り物と理解しています。

ただし、三国芦原線は30分間隔、福武線は20分間隔で運行するのでは、形の違うブロックを組み合わせるようなものですので、どちらかが合わせにいかないといけませんが、戦略では頻度をあげてサービスを上げるという方針ですので、えちぜん鉄道としては、三国芦原線を20分間隔運行として、駅前につなげたいと考えています。

委 員

増便に見合う利用者はあるとお考えですか。沿線に住んでいる人はいても、沿線に目的とする会社がある人は少ないのではないのでしょうか。バスなどとの乗り

継ぎも視野に入れているのでしょうか。

委員

現在の鉄道の分担率はわずか 1.7%程度ですが、JRは運賃も安く速達性もあるということで、えちぜん鉄道の2～3倍の人を運んでいます。こうしたことから、えちぜん鉄道の沿線でも潜在的な需要はあると思います。

沿線に目的地があるかということですが、南北軸といっても現状では主要な施設が分断されている状況にありますので、まずはサービスを上げることが大切だと考えています。

事務局

需要推計については、今回は十分な整理ができなかったため提示できませんでしたが、スケジュールでも説明しましたように、需要については県と相談して次回に何らかの数値を示したいと考えています。

会長

現在は事業所の住宅もクルマを前提として位置選定しているという形態が多いと思います。ただし、先ほど島委員もおっしゃったように、需要については、供用開始してすぐに効果が現れる場合もありますし、5年10年と経っていくとそれにあわせて立地が変わってくるということまで見越して想定していかないといけません。鉄道についてこれだけのサービスの改善を行うと、10年20年先にどういう効果が出てくるかということにまで踏み込んでいく必要があります。目的地の選択や企業の立地の選択などによって、この軸上にODが生まれてきますし、創出していかないといけません。そこに時間がかかります。

短期的にどれくらい転換が見込めるかということと、5年10年かけてどうやって需要を創出していくかをあわせて考えることが重要です。

需要予測については、今の行動の中で交通サービスを変化させたときにどれだけ増えるかというのが最低限の出発点になります。そこから沿線の構造、立地を変えることによってどれくらい増やせるのかは戦略的に取り組まないと創出できません。それが総力戦が必要だという背景だと思います。そうした考え方をとらないと今回の改善の妥当性は出てこないと思います。

委員

移動手段が公共交通から自動車にシフトしてきているため、公共交通を使う体制に徐々に変えていくことが必要です。通勤手当をクルマをベースにしている企業もありますし、通勤に利用しているクルマを会社が借り上げてそのまま営業に使用する企業もあります。

公共交通にとっては厳しい現状ですが、公共交通の利用者が少ないため、わずかの手段変更でもかなりの転換になりますので、取り組みを進めていけば利用者増は可能だと思います。ただし、高頻度運行を実施するだけでは不十分だと思いますので、商工会議所の協力を得ながら、企業に対するモビリティ・マネジメントなどもあわせて取り組む必要があります。

会長

可能性があるというだけではなく、戦略としては、実現化しないといけないと

いう覚悟が必要です。

将来都市像や望ましい交通体系については、今回出されたご意見をふまえて強化したいと思います。公共交通のサービス水準については、今後も議論が必要な部分もあるかと思いますが、今回提示された今戦略の目標を、需要予測やシミュレーションなどの検討を進める上でのベースにおくということによろしいでしょうか。

(異議なし)

会 長

これまでの4回の議論を通じて戦略としての輪郭はみえてきましたし、今後の具体的な検討の出発点は確認できたと思います。

第5回までの時間は限られていますが、今回いただいたご意見をふまえて、詰めをお願いしたいと思います。

他にご意見がありましたら、事務局まで提出してください。最後に、事務局から今後のスケジュールをお願いします。

事務局

第5回の協議会は3月24日に開催したいと考えています。第5回には、今回合意をいただいた事項も含めて今年度のまとめとして提示したいと考えています。追加でご意見がありましたら、事務局までご連絡いただければそれも加味して検討したいと思います。

本日はお忙しい中ありがとうございました。

(以上)