

福井市都市交通戦略 第2回協議会

- 議事要約 -

日 時：平成19年10月5日（金）午前10時00分～

場 所：福井ワシントンホテル 3階 瑞雲の間

1. 開会

事務局

（省略）

2. あいさつ

会長

おはようございます。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。2回目の協議会ということで、現状を踏まえた課題の洗い出し、将来像の方向性について忌憚のないご意見をお願いします。

では、次第に沿って、「第1回協議会のまとめ」、「都市交通の現状と課題」、「公共交通の目標像」、「各施策パッケージの検討状況」の順に説明していただいて、議論していきたいと思います。

事務局

・「第1回協議会のまとめ」について資料説明（省略）

会長

「第1回協議会でのまとめ」について確認をしたいと思います。主な意見と対応について、ご意見ご質問がありましたらお願いします。

委員

福井市の交通についてパーソントリップ調査のデータから公共輸送機関の分担率は2.6%となっていますが、どこまで上げることができるかが問題です。コンパクトな市街地といっても、地域によって達成すべき、達成できる度合は異なります。

戦略としての目標をはっきりするというのと、できることを書くべきだということです。金沢市の交通戦略は非常に現実的で、「郊外の公共交通についてはここまでしかできない」ということをはっきりと示しています。

市民に対して、これをすれば全てがよくなる、公共交通が30～40%も増えるというような誤解を与えないためにもこうしたことは重要だと思います。

会長

そういうことを検討するために、これから意見をいただくということです。このようなご意見、ご質問はこれから説明していただく中で具体的にご指摘いただければと思います。

委員

第1回協議会の時のスケジュールでは、2回目は8月に行う予定となっていました。今後のスケジュールはどのように考えていますか。

事務局 2回目の協議会が遅れまして申し訳ありませんでした。今年度中には5つのパッケージの主要な部分については協議を終えたいと考えています。

委員 こうした取り組みはスピードを上げて進める必要があります。協議会がスピードアップしないと実現もスピードアップしないと思います。

会長 ただいまのご意見の通りだと思いますので、よろしくお願いします。
その他にご意見はないでしょうか。

(他に意見なし)

会長 では、前回の協議のまとめについては了解をいただいたということで、次の議題に移ります。
「都市交通の現状と課題」について説明をお願いします。

事務局 ・「都市交通の現状と課題」について資料説明(省略)

会長 今日の本題は、現状を踏まえての目標の設定ということになりますが、徒歩や自転車、自動車など全ての交通手段が重要だということでその前段として、福井市における都市交通全般についての課題を整理していただいています。
どのような観点からでも結構ですので、ご意見ご質問をお願いします。

委員 中心部のトリップ数が減少しており、特に自動車の来街数の減少が著しいということを知っています。中心部の公共交通の割合は他の地域に比べて高いですが、他の手段とのバランスの中でどこまで高める必要があるのかがわかりにくいという懸念があります。自動車が減ればよいのではなく、公共交通の利用も増えて、自動車もそれによって阻害されないことが重要です。
自動車による中心部へのトリップ数が減っていることについて事務局ではどのようにお考えでしょうか。

事務局 中心市街地の空洞化を表しているデータの一つと考えています。駅前大通りの地下駐車場やアオッサの駐車場も整備されており、駐車環境は整備が進んでいますが、商店街への利用者数がどうなっているかについてはデータがありません。

会長 自動車によるトリップ数というよりも、中心市街地への総トリップ数が減少していることが問題です。

事務局 事務局でも、中心市街地が衰退して来街者が減っていることが問題だと認識しています。どの手段でというのではなく、全体として来街者数を増やすことが重要です。

会長 交通サービスだけの問題ではなく、まちの構造を変えていくこととの連携や、市民の生活スタイルへの働きかけも含めて総合的に取り組む必要があります。そうした方向にまちをつくり直していくことが課題だということでしょうか。

事務局 中心市街地としての魅力を高める一方で、あらゆる交通手段で来やすくすることが重要です。

会長 公共交通を活性化するために自動車へのサービスを落としては共存はありません。自動車について相当大きな規制をかけるということは現状として受け入れ難いため、公共交通とどのようなバランスをとるか、手段の選択性をどう確保するかが大切です。このあたりは、今後の数値目標の設定のときにも大きな課題になるとと思いますが、委員の意見は自動車のサービスを落とすようなイメージを持たせないようにということだと思います。

委員 公共交通だけではなく、自動車による来街者も増やすということを明確に位置づけてほしいです。

会長 この問題は総合的なまちづくりとの連携の中で考えていくべきだと思います。

委員 資料の道路網の整備状況の数値根拠を教えてください。整備済の基準は何でしょうか。また、数値は合併後のものでしょうか。

事務局 市全体の数値ではなく、都心部に限ったデータを使用していますので合併による影響はありません。データの年次や出典については再度確認をしたいのでよろしくをお願いします。

委員 自転車についてですが、自転車利用環境整備計画のパブコメでも意見を出したのですが、実行計画年度が遅いことが問題です。中心部では駐輪台数は確保されていても利便性は低いです。また、自転車放置禁止区域は指定されていても守られていませんし、守らせるための仕組みもありません。

今後、公共交通が活性化されていくと、自転車の乱雑さによる弊害が顕在化してくると思いますので、公共輸送機関に遅れることなく自転車に関する取り組みも進めていく必要があると思います。

事務局 自転車に関する取り組みについてもスピードアップして進めたいと思います。自転車は停めてから歩ける距離が自動車に比べても短いため、駐輪台数だけでなく位置も重要です。駐輪場の配置についても今後十分検討していきたいと思ます。

会長 今の意見についても課題として追加してください。では、「公共交通の目標像」について説明をお願いします。協議の時間を十分にとりたいので、できるだけ簡潔に説明していただいて、議論の中で説明を補足する形をとりたいと思います。

事務局 ・「公共交通の目標像」、「各施策パッケージの検討状況」について資料説明（省略）

会長 では意見交換に移ります。目標を実現するための施策パッケージということでパッケージの部分も一括して説明していただきました。冒頭にも言いましたが、第2回協議会では公共交通の目標像について重点的に議論したいと思います。

今回の戦略の基本的な考え方は、公共交通のストックを充実し最大限に活用することによって福井市における交通体系を立て直していこうというものです。こうした考え方などについて意見をお願いします。

委員 LRT化についてですが、中心部を分断するということが駅前商店街の人が反対しています。現在は20分間隔で電車が来ていますが、今でも駐車場に入るのに時間がかかっているのに、LRT化して通過車両が増えると混雑がひどくなります。駅につなぐことには大賛成ですが、現在は交通信号もありませんし、スピードを落とすと時間的な制約もありますので、LRT化すると軌道部として2線必要となり、現在の区間では不可能ではないでしょうか。

現在のひげ線区間ではいろいろな課題がありますので、安全性も確保しながら皆さんのお知恵を拝借してLRT化を進めてほしいと思います。

事務局 車で来る場合の混雑の解消については、鉄道高架化により東口からもアクセスできるようにしていますので、通過交通の一部を東側にも移すことができると考えています。駐車場の整備はかなり進んでいますので駐車台数は多くなっていますが、運用の問題があると思います。

LRT化については、委員もおっしゃっていましたが福井駅の結節性を高めるということについては、合意されてきていると思います。ルートについては、既存のストックをできるだけ使いたいという案を示していますが、皆さんの意見をいただいて今後も考えていく必要があると思っています。

会長 富山市で実現したこともあって、LRT化という表現をしていますが、基本的には今ある軌道系のストックを有効活用しながら、頻度をあげる、低床化、料金体系の検討などの利便性をどうやって高めるか、という結果がLRT化になります。

課題は課題として今後詰めていくとして、今のストックを活用することでLRT化を進めていくという大筋の方向性についてはよろしいでしょうか。

委員からは課題もいただきましたが、そうした方向性でよろしいでしょうか。

(一同 異議なし)

会長

では議論を進めたいと思います。他にご意見はないでしょうか。

委員

福井鉄道については今後の展開も議論されているようですが、この協議会では南北軸の一つとして存続するという前提で議論を進めればよいのでしょうか。

事務局

個別の会社の存続についてはこの場での議論にはならないと思いますが、基本的には既にある都市のインフラとして最大限に活用したいと考えています。

今後どうなるかについては、県や関係市とも話しあっていくこととなりますが、検討の前提としては既存のストックは十分に活かそうということで議論を進めたいと思います。

委員

基本的には、運行継続というのが県、沿線市の基本的な考え方です。ただし、総論だけで進む問題でもないので、各論もにらみながらということになります。いずれにしても、自動車と公共交通の共存の形が崩れるのは問題です。公共交通と自動車のよい共存のあり方を考えるきっかけにもしたいと考えています。

委員

通常、「戦略」というと需要、マーケットを考えるものです。都市交通を商品としてみた場合、どこの市場から需要を取ってくるか、どうやって福井に来させるかということになります。

そのときに、どのような需要予測をするかがポイントになります。将来的には県の人口が70万人程度になる中で嶺北地域の人口がどう変化するのか、公共交通のサービスをどうするのかといった部分をもう少し具体的に検討する必要があると思います。他市から人を呼び込んで外来者も増えれば中心市街地に来る人も増えることとなります。今回の資料では需要予測という観点が欠けているのではないのでしょうか。

会長

根幹に関わるご意見だと思います。どうでしょうか。

事務局

需要予測も重要な視点だと思いますが、今後人口が減少していく中で大幅な需要増加は考えにくいと思います。

福井鉄道福武線は、運行距離は短くてもえちぜん鉄道勝山永平寺線よりも利用者は多く、以前の報道にもあったように社会的便益も高い路線として認識しています。

需要を増やす方法については、中心市街地に来てもらえれば全体のパイも大きくなって需要も増えるということで、福井市では中心市街地活性化計画も策定しています。

この場は福井市の交通戦略を検討するものですが、各路線の利用促進策については周辺都市とも調整していきたいと思います。

会長

公共交通に公側がどう関与していくかが問題です。公共交通のサービスをあげることについては、従来型の「これだけの需要があるから」という考え方は通用しなくなっていくと思います。サービスを上げてから需要が創出されるまでには必ずタイムラグがあります。需要をどうやって生み出すかをまちづくり、活性化とあわせて先行的に取り組むために公側の関与が必要となり、市、都市圏として社会的な合意をとれるかが福井型の戦略のポイントになります。

副会長

バスと鉄道の特性を考えると、バスは人口の分布状況などの需要に応じて柔軟に対応できるのに対して、鉄道は通勤・通学による利用が経営の基盤になると思います。その意味では、通勤・通学の現状がどうか、通勤・通学による利用者を公共交通に転換できるのかも重要だと思います。

このため、モビリティマネジメントの取り組みの中で、通勤・通学向けのメニューも追加する必要があると思います。

委員

まちなかNPOでも県内の100社について調査しましたが、公共交通に対して通勤費を使っていない会社が増えてきています。

鉄道を高頻度化して運賃も安くすれば一旦利用者が増加したとしても、基本的な状況が変わらなければ、その後再び減少することも考えられます。

今までは、高齢者の住まいの多くはコミュニティーバスの走っている地区だったかもしれませんが、今後は郊外部などのコミュニティーバスの走っていない地区でも高齢者が多くなると考えられます。

今回の戦略の考え方はすばらしいと思いますが、他の政策も考え方をあわせていかないと効果が上がっていかないと考えます。

会長

共通の目標を掲げてマネジメントしていくことが大切です。全てのニーズを公共交通で吸い上げることは不可能なので、将来も含めて潜在需要があるのかないのか、公共交通のサービスをあげて公共交通でどれだけ需要を吸い上げられるか、吸い上げるための施策をどう組み立てるかが重要です。

地域をゾーニングして、シビルミニマムとしてのサービスも含めて、サービス水準を使い分けて整備していくという考え方を理解していただくことも今回の協議会のポイントの一つです。

委員

シビルミニマムとしてのサービスを確保することについては、収益の面から見ると本音としては難しいとも思いますが、利用者がいないからといってサービスをやめるといふわけにはいかないと考えます。

日本での取り組みは遅れていますが、ヨーロッパではCO₂削減の売買が企業と国の間で行われています。夢物語かもしれませんが、例えば県や市がモデルケースとしてでも提案できればと思います。

会長

運輸部門がCO₂削減量の20%相当を占めているので、モビリティマネジメント

トと絡めて市民に対してアピールしていく意味で、公側が公共交通に関与する必然性として環境負荷の軽減を位置づけていくという趣旨のご意見だと思います。

委員

もう一つは、CO₂削減を売って公側が支援している公共交通の赤字補填にあてられるような仕組みづくりが考えられないかと思います。

事務局

高感度コンパクトシティには持続可能な都市という意味もありますので、地方都市の中でも環境に関する先進地という考え方も盛り込んでいこうと思います。シビルミニマムの確保については、全てを公共交通でサービスするのではなく、有償福祉輸送のような福祉的サービスで対応する地域も出てくると思います。

委員

3点意見を述べさせていただきます。

南北幹線軸という提案がありますが、大名町交差点から南側についてのアピールが少ないように思います。路面軌道の一体的な整備という考え方であれば、大名町交差点から南側についてもLRT化を明確にできないでしょうか。

9月23日にROBAやNPOが中心になってカーフリーデーを実施しました。えち鉄、福鉄の一日フリー切符を半額で販売し、購入数がえち鉄で約40%強、福鉄で約80%アップしました。料金を半額にしても、利用者数が倍になればコストは若干かかるかもしれませんが収入は変わりません。一回乗車体験をしてもらうと、鉄道通勤に切り替わったり、リピートしてもらうことも有り得ると思います。料金という視点からのモビリティマネジメントも考える必要があるのではないのでしょうか。

今までの福井市は公共交通に関する施策が十分ではなかったため、スピードアップして取り組めば施策によっては潜在需要は多いと思います。例えば、ベルの駐車場をパークアンドライド用に開放して買い物券を購入した人を無料とすれば相乗効果が得られると思います。こうした、目に見える形で公共交通への期待が高まるようなビジョンを示す必要があると思います。

事務局

大名町交差点の南側のLRT化については、高頻度運行の区間、便数の検討を行う予定です。

料金の視点からのモビリティマネジメントについては、一度乗車してもらう、体験してもらうことが大切だと思います。どうすれば体験してもらえるのかのきっかけづくりについては、今後も検討していきたいと考えています。

大都市では駅前のショッピングセンターの買い物券を買えば駐車料金を無料にするという取り組みも行われています。公共交通の潜在需要を掘り起こすためにも、他都市の取り組みを勉強しながら具体的な施策を考えていきたいと思えます。

委員

歩道の設置比率の根拠を教えてください。また、中心市街地での公共交通の利

用率として 12.9%という数値を利用率が高いと評価していますが、この数値は高いといえるのでしょうか。

次に意見ですが、地域区分の「中心市街地」、「市街地中心部」という名称は紛らわしいのではないのでしょうか。また、地域ごとの公共交通のサービス水準を検討されていますが、中心市街地内を 10 分間隔で運行する必要があるのでしょうか。郊外へ向かうバスも多く運行されているので、10 分間隔である必要性はないように思います。これらのことから、「中心市街地」と「市街地中心部」を一つの地域としてはどうかと思います。

事務局

歩道の設置比率については、都市計画道路として 3 m以上の歩道が整備されている比率を示しています。

事務局

都市計画道路として位置づけた道路がどれだけ整備されているかを示した数値です。表現については検討したいと思います。

中心市街地での公共交通の利用率については、福井市全体では公共交通の利用率が 2.6%に過ぎないのに対して、中心市街地に限った場合 12.9%あるということを示しています。

会長

12.9%という数値を高いと見るかどうかというご意見ではないのでしょうか。相対的には高くても、もう少し高めていくという意味を持たせるかどうかとも検討していく必要があるのではないのでしょうか。

事務局

中心市街地と市街地中心部についてですが、中心市街地は中心市街地活性化基本計画の中で定められたエリアと整合を図っています。中心市街地でのサービス水準については、中心市街地の中だけでの移動を考えた場合、公共交通よりも徒歩や自転車での移動が便利な地区だと思えますが、バスも集中する地区であるため本数も多くなるというイメージで記述しています。

会長

中心市街地という表現は中心市街地活性化基本計画との整合ということでよいかもしれませんが、市街地中心部、周辺市街地については名称も含めて再度検討が必要だと思います。中心市街地と市街地中心部を地区として分けるのであれば、それぞれの地区で公共交通がどのような移動を受け持つのかを分かりやすく示すことが必要です。性格付けと施策の仕分けにより各地域のイメージが明確になるので、わかりやすさという意味ではこのあたりは重要なポイントになると思います。

委員

本来はベースとなる計画をしっかりとした上で、計画を実現するための各地域での数値目標を定めていく必要があると思います。

先ほども言いましたが、金沢市の交通戦略は現実的で、周辺部からは中心部へ行くときは公共交通を利用するとしても、その他の移動は自動車との併用という

考え方を示しています。

エリア内での移動、エリアを越えた移動についてもう少し詰めていく必要があると思います。

会長

今回示した枠組みで各地域の位置づけと公共交通の役割などについて検討を進める必要があると思います。その他にご意見はないでしょうか。

(他に意見なし)

会長

多くの貴重なご意見をありがとうございました。現状についてもご指摘いただいた意見を踏まえて修正していただきたいと思います。

今回の戦略の対象は公共交通だけではありませんが、福井都市圏の将来像を考えたときに、環境面、都市構造のコンパクト化、周辺部でのシビルミニマム的なサービスの提供などについて、地域ごとに公共交通の果たす役割を重視して、既存のストックを最大限に活用して交通体系全体を再構築していくという方向性については合意を得られたと思います。

4つの地域区分に応じて、地域特性やストックを踏まえた現実的な目標を設定して、目標の実現に必要な施策パッケージを提案していく必要があります。

LRT化については課題も残されていますので、今後当事者や地元等と協議をしながら検討を進めてほしいと思います。

また、福井鉄道については福井市にとってなくてはならないものとして位置づけて、計画を練り上げてアピールしていく必要があります。

福井市の戦略が福井都市圏の計画の要になるという視点から周辺都市に働きかけていくことも重要です。公共交通に対して今までとは違う仕組みで取り組んでいく必要があり、財源や体制などもその要件の一つになると思います。

目標の大筋についてはご理解をいただいたということで第2回協議会を閉じたと思います。他にご意見などがありましたら事務局に提出していただきたいと思います。

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

今後のスケジュールについて説明します。

スピードアップが大切というご意見もいただきましたので、第3回の協議会は11月末から12月の中旬までに開催したいと考えています。

詳細については後日改めて連絡しますのでよろしくお願いたします。

本日はお忙しい中ありがとうございました。

(以上)