

福井市都市交通戦略 第3回協議会

- 議事要約 -

日時：平成19年12月12日（水）午後1時30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

皆さんこんにちは。師走で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2回目の協議会の結果をふまえて実現可能な目標を描くということで非常に重要な会議ですので、皆さんの忌憚のないご意見をお願いします。

では、次第に沿って、第2回協議会のまとめ、公共交通の目標像、各施策パッケージの中間報告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2回協議会のまとめについて資料説明（省略）

会長

第2回協議会のまとめについて確認をしたいと思います。合意事項、主な意見と対応について、ただ今説明いただいた内容でご了承いただくということでよろしいでしょうか。

（異議なし）

会長

では、第2回協議会のまとめについては了承をいただいたということで、次の議題に移ります。

公共交通の目標像について説明をお願いします。

事務局

・公共交通の目標像について資料説明（省略）

会長

戦略性という意味では、市民を含めて共有できるわかりやすい目標像でなければいけないということと、どのような施策をすることの整合、実現可能性などの観点があると思います。どのような観点からでも結構ですので、目標像、サービスの項目とサービス水準についてのご意見、ご質問をお願いします。

委員

福井市の公共交通の分担率3%を増やすことも重要ですが、自動車の分担率

74.9%をどう減らすかという議論も重要ですので、自動車の分担率の目標値を設定できるとよいと思います。自動車が減る分は公共交通が増えてもいいですし、徒歩・二輪が増えてもいいと思います。

従来は家の近くで買物ができたのができなくなったことや、郊外に自宅が移ったことで通勤や通学で自動車を使うことが自動車交通が増えた要因ですので、ぜひ自動車の分担率をどれだけ減らすかという目標値を設定してほしいと思います。

あわせて、公共交通の利用者をどれだけ増やすかという目標も設定する必要があります。運行頻度が上がっても空の電車やバスが走っているだけでは意味がありません。

13 ページの将来像図で地域拠点の周辺が薄い黄色で着色されていますが、この場所で徒歩や自転車で日常の買物などができれば自動車交通を減らすことができるので、こうした取り組みを進めてほしいと思います。

次に、15 ページのサービス水準設定の視点として人口密度があげられていますが、夜間人口だけでなく、昼間人口についても考慮してほしいと思います。

また、16 ページの地域別の人口密度ですが、平成 17 年で中心市街地は 45 人位、まちなか地区は都市計画マスタープランでは 74 人位となっていますので、確認してほしいと思います。

会長

ご指摘の通り、今回の戦略は公共交通だけを対象にしたものではありませんので、徒歩・二輪も含めて、都市交通のあり方を考える必要があります。

ただ今のご意見は「自動車の分担率」、「公共交通の利用者数」を数値目標として設定すべきということですが、いかかでしょうか。

事務局

まず、16 ページの人口密度についてですが、中心市街地で 42 人、まちなか地区で 60 人弱、周辺市街地で 40 人強となっています。16 ページの表の数値は 17 ページの図を参考にしているため分かりにくくなっているため、修正したいと思います。

交通機関分担率の数値目標についてですが、すぐに目標値を設定するのは難しいと考えています。平成元年と平成 17 年のパーソントリップの結果を比較すると、確かに公共交通も減少していますが、徒歩・二輪から自動車への転換が大きいことが分かります。

コンパクトシティにより、できるだけ身近なところで日常生活ができるようにするということがまちづくりの目標ですので、まずは徒歩・二輪で済ませることができる交通を増やそうという考えが根本にあります。

10 ページは、日常生活の拠点の形成によって、現在自動車を使っている移動のうち、徒歩・二輪で済ませられる移動は徒歩・二輪に戻っていただいた上で、それでも残る交通のうち、何回かに 1 回でも公共交通を使えば公共交通が増加する効果が大きいということを示したかったものです。

分担率についての明確な目標はなかなか示せませんが、まず徒歩・二輪で移動

できる交通を増やすことと、自動車から公共交通に変えられる交通は何回かに1回でも変えられるように誘導していきたいというのが基本的な考え方です。

委員もおっしゃいましたが、サービスを高くするといっても空の電車が走るのでは意味はありません。地域拠点で全ての用事を済ませることは不可能なので、その部分で公共交通を使ってもらおうと考えています。

公共交通の利用者増の視点については、頻度との兼ね合いもあるため、これから詰めていきたいと考えています。

また、昼間人口についても必要に応じて補足したいと思います。

委員

中学校区を基本とする2次生活圏が崩れてきていることが問題だと思いたすので、2次生活圏で済ませられる交通は済ませるようにするべきです。

要望ですが、16ページの地域別の特性、交通の将来像に各地域ごとに自動車、徒歩・二輪、公共交通の分担率があるとわかりやすいと思います。

事務局

現在策定中の都市計画マスタープランでも地域別の将来像を検討していきたいと考えています。

地域別の分担率のイメージについては、現況も含めて検討したいと思います。

会長

自動車の分担率を下げようとしたときに、福井市の現状を考えると自動車の利用を抑制することは非常に難しいです。

戦略ではっきりさせないといけないのは、自発的に、自然な形で自動車を使わなくても済むような環境をどう提供していくかであり、モビリティ・マネジメントや先行的に公共交通の軸をつくっていくことなどの誘導型でやらないと難しいと思います。

このような施策で段階的に取り組めば自動車の分担率はこの位になるということを示す必要があります。これだけ自動車を減らすなら公共交通はどれだけ寄与するか、土地利用の転換はどれだけ寄与するかという考え方を整理することで、公共交通だけの戦略という誤解を受けなくなると思いたす。

委員

今回の資料では、公共交通の目標像として示されていますが、都市の目指すべき将来像をしっかりと描くことが重要です。6方向の軸を活かしてやっていくということや公共交通と自動車の共存を図るといことは公共交通の目標ではなく、都市の目標像だと思いたす。

目標像をしっかりと示した上で、具体的な目標を設定することが必要です。サービス水準についても何のために設定しているのかを位置づける必要があります。

11月30日に福井市の中心市街地活性化基本計画が内閣府の認定を受けましたが、この中でも居住人口を平成24年までに5,200人に増やすことその他、公共交通の利用者数や都心の歩行者・自転車交通量などの数値目標が設定されていますので、中心市街地についてはこれらの目標と整合を図ってほしいと思いたす。その他の地区についても、全ての日常の交通を徒歩・自転車では対応できないと思いたす。

ますので、周辺市街地などでこういった目標を定めるかについても検討してほしいと思います。そういった目標設定の中で乗車時間と待ち時間の議論も行うことになります。

次に個別の資料についてですが、18 ページのサービス水準の検討で待ち時間が乗車時間を越えないように発車間隔を設定していますが、10 分間隔で運行する場合に、待ち時間を 10 分と考えるか、確率論的に考えて、平均 5 分と考えるかという問題があると思います。

また、公共交通を利用する人にとっては、待ち時間だけでなく、何時から何時までサービスを受けられるかという時間帯も重要です。遅くまで運行されていれば公共交通で通勤したいという人もいるはずです。

今回の資料では、中心市街地、まちなか地区、周辺市街地が概念的に示されていますが、施策を展開していくときには明確な線は引けるのでしょうか。

事務局

目標像については、16 ページに各地域での活動イメージ、生活像も描きかけたのですが、十分に描ききれませんでしたので、今後検討したいと思います。

4 地域の区分は、具体的な施策を展開していくときにも重要になります。各地域の考え方としては、中心市街地は中心市街地活性化基本計画で定められている 105.4ha であり、まちなか地区はそれを取り巻く 630.6ha、周辺市街地は中心市街地、まちなか地区以外の市街化区域を対象としています。

18 ページの待ち時間については、最長待ち時間と書いたほうが誤解を受けないと思います。

サービスを受けられる時間帯の拡大についても重要だと思いますので、今後の検討事項としたいと思います。

委員

都市交通戦略は、都市交通だけでなく、どのような市街地を目指していくかが重要であり、将来の目標に向かって、公共交通だけでなく市街地整備も含めて種々の施策を総力戦で取り組む必要があります。公共交通の将来像だけでなく、目指すべき「都市像」として整理してほしいと思います。

会長

公共交通のサービスを上げて都市構造を誘導するという形で都市構造を位置づけるのであれば、その姿をきちんと描く必要があります。

見直し中の都市計画マスタープランと整合させる必要がありますが、戦略としては、実現すべき都市の将来像、交通体系全体の目標があって、その中の主要なものとして、公共交通の目標があるという整理が必要です。

事務局

策定中の都市計画マスタープランの都市像と整合を図りながら都市の将来像を示していきたいと思います。

委員

徒歩・二輪については、歩ける距離や時間、二輪で移動できる距離についても考えられるとよいと思います。

事務局 生活像を示す意味でも、徒歩・二輪も視野に入れた検討を進めたいと思います。

会長 公共交通のサービスの項目として、今回は運行本数をキーとしています。どの水準まで本数を増やせば目標として妥当かという整理も必要ですが、その前段として、公共交通のサービスの向上として、運賃、速達性の向上、乗り継ぎ改善、時間帯の拡大などがある中で、本数をキーにすることについては問題ないでしょうか。利用者を魅きつける、あるいは土地利用まで誘導していくことを考えたときに、最も重視すべきものが本数だということについて、ご意見があればお願いします。

委員 サービス水準を考える上で、時間帯の拡大も重要です。現実的にサービスが可能かという問題はありますが、本来は利用者が求めるニーズに対応していく必要があると思います。
知恵は大いに出し合って、必要なもので投資できる部分はやっていきたいと思っています。

委員 個人的な意見として発言したいと思います。
サービスを上げることによって利便性の向上を図って需要を生み出していくという考え方についてですが、利便性を上げるためには設備投資も必要となるため、事業者としては需要予測が立たないと難しい面もあります。
1つの事業者であればそうしたことも可能だと思いますが、福井市の場合は鉄道、バスとも事業者が複数あり、考え方の違いや体力差もあるので、資金面も含めてどう推進するかについては福井市に期待しています。

事務局 サービスを向上して需要を創出する部分もありますが、パークアンドライドやサイクルアンドライド、駅周辺の土地利用の誘導など、まわりの条件を整備してサービスの向上と組み合わせることで需要を生み出すことも重要だと考えています。
福井市としても公共交通は重要であるという認識は持っていますので、既存ストックを十分に活用して利便性の向上に取り組んでいきたいと思っています。

会長 公共交通の活性化を考えると、収支で運賃収入以上のものが公益として出るのであれば、その部分については応分の公共負担が前提になっているのが戦略です。それをするかしないか、どの程度するかについて、これくらいの本数にすべきということを事業者に丸投げするのではこの戦略は成り立たないのは間違いないと思います。

委員 公共交通があればいい、だから公共が支援すればいいという単純な議論ではなく、あるべき姿というのが重要であり、仮になかったら、ほっておいたらどうな

るかというところから詰めていく必要があります。

総力戦で取り組む必要があるといただきましたが、今回の資料でも「クルマとの共存」、「パークアンドライド」、「中心市街地やまちなか地区では利便性を上げる」、「軸と節の関係を整理する」など、目指すべき都市像のエッセンスは示されていると思います。

これらをしっかり整理すれば、公共交通のサービスが上がる、上がらないというだけではなく、結節機能をどうするか、都心の居住誘導をどうするか、軸上の土地利用をどうするかという議論になってくると思います。都市側と事業者が同じ目標を目指して頑張るとというのが戦略の位置づけですので、ちぐはぐなことにならないようにしっかり議論していきたいと思います。

会長

おっしゃられるように、投資効果は総力戦でやらないと出ないので、そのあたりの連携をしていく中で、土地利用を含めたパッケージアプローチにつながっていくと思います。

委員

今回で3回目ですが、全体のスケジュールや調査の流れが見えにくいと思います。

今回の資料だけの目次ではなく、全体の構成が分かるものがあるとよいと思います。

12 ページに、「6方向の公共交通幹線軸の先導的な構築」とありますが、「先導的な構築」とは、戦略としてこの部分から着手するという意味なのでしょうか。

また、地域拠点と乗り継ぎ拠点の違いが分かりにくいと思います。

事務局

次回の協議会からは全体のスケジュールも提示したいと思います。

「先導的な構築」とは、幹線軸と補完するサービスがある中で、南北軸や西部方面のバスなどの必要な幹線軸をまず整備していくという趣旨です。

地域拠点と乗り継ぎ拠点の違いについては、乗り継ぎ拠点は交通に特化したイメージのもので、地域拠点は交通だけでなく、合併前の各地域の拠点というイメージで考えています。

会長

「スピードアップを」という意見もありましたが、毎回、全体の中のどの部分を議論しているのかを分かりやすく示してほしいと思います。

6方向の先導的な軸については、福井都市圏のパーソントリップでも議論されていて、福井市でもそれを受けていると理解しています。

副会長

交通の将来像についてですが、皆さんからの意見にもありましたが、都市像との関係で記述する、地域別に分担率を示す、サービス水準との関係で待ち時間の考え方を示すことなどによって、具体化を図ってほしいと思います。

事務局

今回の資料では地域のイメージがわきにくいので、次回の協議会では地域のイ

メージを共有できるような資料を提示したいと思います。

委員 15 ページのサービスの向上として、「今回は便数について検討する」とありますが、料金の見直し、速達性の向上、公共交通の空白地域の解消などについては次回以降に目標を設定するということがよいのでしょうか。

事務局 全ての項目について便数と同じレベルで提案することは難しいと考えていますが、それぞれの考え方については議論してもらいたいと考えています。

会長 キーになるサービス項目である便数が決まれば、システムの話になるので、その段階で他のサービスについても考えるという流れになると思います。

委員 16 ページの中心市街地の地域特性として、「中心商業・業務施設が集積した」という記述がありますが、中心市街地に業務が集積していれば自動車の分担率が減ると思いますが、現在の中心市街地は法的な規制もあるので製造業などの立地には適していないと思います。中心市街地の方向性として商業か業務のどちらかでいくという考え方も必要だと思います。

会長 製造業のような自動車の利用を前提する業種も含めて中心市街地に持ってくるのは難しいですが、あまり自動車を使わないような業種や人を対象とするような業種は中心市街地に持ってくるという細かい戦略も必要になると思います。

事務局 業種によって適切な立地場所がありますので、いわゆるオフィス需要は中心市街地で持ちたいと思います。

会長 目標像については、公共交通としての目標像の上位にあたる都市の目標像を都市計画マスタープランとも連携しながら検討していただいて、市民に分かりやすく示すためにも、将来の生活像や市街地像を書き込んで分かりやすくしてほしいと思います。

では、各施策パッケージの中間報告について説明をお願いします。

事務局 ・各施策パッケージのまとめについて資料説明（省略）

会長 各施策パッケージについては、今回は中間報告なので、今後の検討を進める上での意見やアイデアを中心をお願いします。

委員 交通管理の立場から 1 点だけお願いしたいと思います。26 ページに交通シミュレーションの結果として「西口広場への延伸による自動車交通への影響は少ない」とありますが、バスの便数や交通規制の方法を検討して影響を少なくしたいというニュアンスにしてほしいと思います。

事務局 信号の制御方法によっては影響を少なくできるという表現が正しいので、ご指摘の通りだと認識しています。

委員 「西口広場への延伸による自動車交通への影響は少ない」とありますが、シミュレーション結果については興味があるので、実際どのように流れるのかを見たいと思います。

事務局 シミュレーション結果については、設定条件を説明する必要もあるので、次回に示したいと思います。

会長 交通結節拠点として位置づけるときに何を重視するかによって条件が決まり、条件によって得られる解が違うということを前提に検討する必要があります。「影響が少ない」と書くには十分な検証が必要だと思います。

委員 全体的に定量的な分析が多く、企業でいうところのマーケティングの視点が足りないと思います。
将来的に人口が減る中で一番よい方法を考えなければいけないので、需要予測は大切です。
説明にもありましたが、「ベストミックス」がキーワードになると思います。16ページのように画一的にするのではなく、細かな検討が必要です。例えば、まちなか地区であっても空白地帯はあるのではないかと思います。私は高木中央に住んでいますが、人口が増えているにもかかわらず、6時、7時、8時の3時間で1本しかバスが走っていません。
自動車通勤している人に公共交通へ転換するための条件を聞いたところ、自宅から停留所までが7～8分以内、待ち時間が10分以内、目的地に時間通りに着く、料金が駐車場代を含めた自動車の費用よりも安くなるなどがあげられました。こうした細かな検討をして、自動車から転換させるという発想を持たないと公共交通への転換は難しいと思います。

事務局 実現化にあたってはマーケティングの考え方は重要だと思います。今回は基本的な考え方の部分を示したということです。

委員 25ページの経路変更後の便数についてですが、需要よりも供給が上回るような無駄はやめてほしいと思います。また、三国港から武生新までの一括運行を目指してほしいと思います。
28ページのバスサービスについてですが、土曜日が休日になってきたので、月曜日から金曜日までだけ利用できる定期を販売してほしいと思います。また、高校生だけでなく、大学生も通学時に公共交通を利用しやすくなるような取り組みができればよいと思います。

委員

P T Aとしては、なるべく公共交通を使うように各学校に働きかけています。

委員

月曜日から金曜日までの定期のニーズもあると思いますが、それを販売すると容易に自動車に離脱することも考えられます。

高校生は最初は公共交通で通学しようという意識があると思うので、期間が3年の定期を販売するなどなど、せっかく買ったのだから利用しようという気にさせることも必要だと思います。

また、28 ページの国見地区のアンケート結果ですが、「毎日乗りたい」が9%、「週に1度は乗るようにしたい」が39%となっています。非常にニーズが高いことがうかがえますので、ニーズに合わせたよい方策があるとよいと思います。

委員

32 ページのICカードについてですが、電車でもバスでも使えるものというイメージだと思いますが、福井市の場合は複数の事業者が運行しているので、共同センターの構築や機器の整備に多くの費用がかかりますので、このあたりも考えて進めないと絵に描いたもちになってしまうと思います。

事務局

バスの定期の内容については、引き続き地域生活交通活性化会議で詰めていきたいと思っています。

会長

目標像については、具体的な意見も出されたのでそれらも踏まえて検討してほしいと思います。協議会の中だけでは議論しきれないこともあると思いますので、目標像やパッケージ施策についてご意見やアイデアがあれば直接事務局に提出していただきますようお願いします。

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

第4回の協議会は2月を目処に開催したいと考えています。
本日はお忙しい中ありがとうございました。

(以上)