

# 福井市都市交通戦略 第1回協議会

## - 議事要約 -

日 時：平成19年6月6日（水）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

事務局

平素は福井市のことでいろいろとお世話になりありがとうございます。この場を借りてお礼申し上げます。また、皆様方におかれましては、今回の協議会の委員をお願いしましたところ、快く引き受けてくださりましてありがとうございます。

ご案内のとおり、福井市では、将来の高齢社会や環境への負荷の軽減を見据えた持続可能なまちづくりとして、「高感度コンパクトシティ」を目指しています。コンパクトシティにつきましては、基本的な地区として市民の皆様がお住まいになっている地区、例えば公民館区每くらいのイメージですが、日常的には徒歩や自転車で買い物や医療など必要なサービスを受けることができる生活に便利で環境にもやさしいまちの姿を考えています。

また、中心部ににぎわいや刺激、郊外部のやすらぎなど、地域の個性を最大限に生かしたまちづくりを進めることも必要だと考えています。

しかしながら、公民館単位では全ての要求を満足させることは困難なので、周辺の地区や拠点となる地区との連携が重要になってくると思います。

今後、環境や交通安全の視点からも、自動車を使わなくても地区間を容易に移動できる公共交通サービスが求められてくると思っています。

このため、この協議会では、皆様方との合意形成によって、実効性の高い行動計画を策定し、全ての人が利用しやすい交通体系の実現を図っていきたいと思います。今年度内を目標に策定する予定ですが、骨格の部分は可能であればできるところから着手していきたいと考えています。

どうぞ、忌憚のないご意見をお願いします。

### 3. 福井市都市交通戦略協議会の設置について

事務局

・設置要綱の確認（省略）

・委員紹介（省略）

・会長の選出

・嶋田委員から川上委員を会長に推薦する意見があり、全会一致で川上委員が会長となりました。

会長

ただいまの事務局のあいさつにもありましたように、今後のまちづくりを考えていく上では、交通の根幹の部分を変えないといけない時期を迎えています。

福井市でもパーソントリップ調査も行われましたし、商工会議所でも独自の研究を行っています。

今回の交通戦略は、今後5～10年の間に何ができるかについて、目標に基づいた、実現可能なものを示していく非常に重要なものです。これまでに策定された計画も踏まえて、皆様のお知恵を拝借しながら、実効性の高いものとしてまとめていきたいと思えます。忌憚のないご意見をお願いいたします。

協議に入る前に、要綱の第3条2項に基づいて、副会長の指名を行います。福井県立大学の浅沼委員にお願いしたいと思えますがよろしいでしょうか。

(一同 異議なし)

副会長

このような重要な会議に参加することができてうれしく思っています。大変な作業になると思えますが、実効性のある戦略になるように、川上会長を補佐しながら全力を尽くしたいと思えます。

会長

では議事に移ります。限られた時間の中で成果を出していくためにも、第1回目から交通背略としての目標の考え方についての共通認識を持ちたいと思えます。

事務局から説明してもらってから、質疑応答に入りたいと思えますのでよろしくお願ひします。

事務局

・資料説明(省略)

会長

ありがとうございました。

戦略性のある交通体系の目標と目標を実現するための5つの柱について説明していただきました。第1回目ということで、このあたりの方向性についてご意見をいただき、協議会としての共通認識を得たいと思えます。

また、この協議会としていろんな調査をする必要もあるのかもしれませんが、福井市は福井都市圏の中心的位置づけがあることから、人の動きのデータについては、17年度に実施されたパーソントリップのデータを活用していくことについてもご理解をいただきたいと思えます。

どのような観点からでも結構ですので、フリーにご意見をお願ひします。

委員

最初に説明のあった都市交通の問題点の考え方がよくわかりません。「交通事業者は採算優先で運営」し、その結果として「公共交通の利便性に限界」という表現がありますが、交通事業者の方も大変な努力をされていると思えますし、これは乱暴な考え方ではないでしょうか。

基本的には、これまでの福井市のまちづくりの結果としてこのような状況になったということではないでしょうか。

パーソントリップの結果からも、居住地が郊外化して市街地が拡大してきたことによって通勤距離が増加したこと、男性のトリップ数が減少している一方で、女性のショッピング目的でのトリップの増加、高齢者ドライバーの増加による高齢者トリップ数の増加などが明らかになっています。

こうしたことから、これまでのまちづくりが上であって、その結果として車に依存するまちができたという認識に立つべきではないでしょうか。

電車やバスは非常に大切な交通手段であり、利用者が減少していることは非常に問題だと思っています。ただし、どこまでをターゲットにするかをしっかり定めないと、一般論で片付けようとする、うちもサービスして欲しい、うちもサービスして欲しいということになり收拾がつかなくなってしまう。

ですから、コンパクトシティの概念は受ける部分は受けるとして、交通戦略としては、交通として解決すべきことをしっかりやっていくという考え方が必要ではないでしょうか。福井市のような人口密度が低い状況の中で、全てを交通でやろうとすると非常にコストがかかると思います。結果として車を利用しやすいまちになってしまったということが問題だと思っています。

また、これまでも同じような計画を作ってきましたが実行が伴ってこなかったように思います。これは、予算がつかなかったこともありますが、計画の内容が市民のニーズに合っていなかったことが問題だったと思います。この部分が今回は重要になってくると思います。

会長

ただいまのご意見ですが、まちづくりのマスタープランと交通戦略を分けて考えるべきということでしょうか。

委員

まちづくりに依存する部分があるから、今回の交通戦略でもまちづくりの議論は必要だと思っています。まちづくりとして郊外化が進んでいる中で、まちづくりの目指す方向性と交通の目指すべき方向性が一致していないのでは効果が出ないと思います。市長のマニフェストと一致しているとは思いますが、そのあたりをしっかりと確認しながら進める必要があると思います。

事務局

今回の交通戦略では、交通を中心に議論したいと考えていますが、まちづくりについても方向転換が必要な時期を迎えていると認識しています。

まちづくりの方向性としては、これ以上の郊外化を抑制してコンパクトシティを目指していく必要があります。

冒頭のあいさつでも申しましたように、公民館区位を一つのまとまりとしてまちづくりを考えるとともに、その間のつなぎの部分、連絡を交通としてどう考えるべきかを議論していきたいと思っています。

会長

委員のご意見は大変重要だと思っています。

公共交通というものは、これまでは車を自由に使えない人のためのサービスをすることに主な役割がありました。今回は都市構造を誘導していくための条件として既存の公共交通のストックを使うという考えを出発点とする必要があります。

そのためには、実現性を含めて、公共交通の運営の仕組み自体を変えていく必要があります。公共交通を都市の目標像を創出するところで社会資本として使うということになれば、公側が税金を投入して、事業者と連携していくことについて共通認識を得られるかということが重要になります。

委員 現在は需要がないところにもしっかりとした交通の軸を作ることによって

会長 既存のストックを活用して、需要があるところに積極的に働きかけて、コンパクト化して車と共存していくという方向性であり、需要がないところに新たに軸をつくるということではありません。

委員 現在は需要がなくても、交通の軸を作ることによって将来は需要が出るようにしたいと私は認識していました。富山や福井では、都市交通を軸としてやろうという方向のようですが、それでよいかについては、今後とも検討が必要ではないかと思います。

事務局 会長もおっしゃいましたが、コンパクトシティ、すなわち集約型の都市構造と申しますと、今べったり広がったところを拠点地区、典型的な例は鉄道駅という場合が多いと思いますが、そういうところを二次的な拠点核としながら需要をまとめていくという視点も含めております。

会長 今おっしゃったようなことを出発点にしながら、都市の目指す方向性としてそれでよいのか、戦略的な方策として妥当かどうかについても今後議論していきたいと思います。

委員 観光事業者の視点から意見を述べたいと思います。

福井市の都市構造を公共交通という資源を活用して変えていこうということについては認識していますが、検討を進める上での基礎データとしてパーソントリップという都市圏内のデータだけでよいのでしょうか。観光動態調査結果では県内には年間 2,300 万人の観光入り込み客があり、うち 970 万人は県外客となっています。こうしたデータを無視してよいのかと思います。

パッケージ施策については特に問題ないと思いますが、特に東西軸については県外から来る人がどのように移動して、どのように消費活動が発生するかも重要だと思います。

将来的に人口が減少していくことや福井市の昼間人口比率が高いことなどを考慮すると、外から来る人に対する交通体系をどう考えるかという視点も必要では

ないでしょうか。

年間 100 万人が東尋坊を訪れるのに、なぜこれらの人が水仙の里には来てくれないのかということを考えないといけないと思います。

これからは、需要発生を促していくような取り組みをしていかないと継続的なまちづくりはできないのではないのでしょうか。

委員

今の世の中は経済の効率性が重視されていますが、公共交通については問題がかなり根深く複雑であるため、それだけでは解決できないと思います。

個人的には車が一番便利だと思います。また、広い敷地があり持ち家率も高いという福井市の特性を考えると車の機能をこれほど活用できる都市はないのではないかと思います。これからはそれだけではいけないと思います。

これからは、高齢者の免許保有に対する規制もかかるようになるかもしれませんが、市民がこれまでの価値観を変えていかないと結局車が一番便利ということになってしまうと思います。

委員

電車・バスの兼用レーンについてですが、国内にはこうした事例がないこと、海外の事例では道路とは構造物により仕切られていることなどの問題点をワーキングでも指摘させていただきましたが、現段階で確定的なものと考えているのでしょうか。

事務局

技術的な問題点については、今後のワーキングで詰めていきますが、可能性がないことではないと認識しています。利用者の利便性アップの手段の一つと考えています。

委員

ロバの会は市民の目線で公共交通の活性化を目指している市民団体です。

現在の福井市では、車の便利さは体験できても、公共交通の便利さを体験できない状態にあります。

目に見える施策をスピードアップして取り組んでいく必要があると思います。

低床車両の導入やその他の施策により、福井鉄道やえちぜん鉄道の利用者は増加傾向にあります。今回の5つのパッケージ施策は公共交通の便利さを普遍的な仕組みでやっていくためのものだと思います。運賃なども含めて、公共交通の便利さを体験できるような取り組みができればよいと思います。

また、モビリティ・マネジメントについてですが、できれば公共交通を利用したいと考えている人はたくさんいると思います。それらのニーズをどう把握してどのように取り組んでいくかについても検討してもらいたいです。

委員

中部運輸局では、福井鉄道の低床化にあわせて、利用促進のための調査をしており、その中でも福井鉄道との連絡強化、乗り入れについても検討してきました。今回の交通戦略の中でそれが具体化しつつあるということで大変よいことだと思います。

各地で公共交通が衰退していく中で、5月下旬に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が公布され、公共交通の利用促進に対する法的な枠組みができました。中部運輸局としても、この新しい法律の活用も含めて、支援できることを積極的にやっていきたいと考えています。

利用促進のための取り組みとしては、モビリティ・マネジメントのような地道なものもありますが、一方では投資するべきところに積極的に投資していくことも必要だと思います。

公共交通を考えるにあたっては、北陸新幹線の整備により福井駅の玄関機能が強化されるため、福井駅からの二次交通としての公共交通の重要性が高くなることも考慮する必要があると思います。

委員

福井市の交通問題を考える上で重要なことは福井駅前をどうするかであり、福井駅を基点としてどのように交通を考えるかということです。そこがうやむやになってはいけないと思います。交通結節点が福井駅前に集約することを前提に考えていけば市民も納得しやすいと思います。

委員

高校生とその保護者の立場から意見を述べますと、「公共交通の利便性を高める」、「市民みんなが使えるような施策」が重要だと思います。

「環境にやさしい」、「使ってほしい」というような精神論だけでは不十分だと思います。福井市の職員でも公共交通を使って通勤する人は少なくなっているのではないのでしょうか。

また、地域性を考えると雪に強い交通体系を考えていく必要があると思います。

委員

「高感度コンパクトシティ」の意味するところが分かりづらいので、今後の議論の中で説明して行ってほしいと思います。

委員もおっしゃいましたが、土地利用と交通を切り離して考えることはできません。そのため、そうした計画とセットにして議論していく必要があると思います。

委員

私もまちづくり抜きでは交通を議論するのは難しいと思います。

通勤や通学が公共交通の得意分野だと思いますが、今後子供の数が減っていくことを考えると、通勤を中心に考えていくことも必要かと思います。

委員

交通事業者としては採算性の向上が最大の課題であり、事業者としても今回の交通戦略に期待しています。

えちぜん鉄道三国芦原線のLRT化、相互乗り入れについては今後ワーキングで具体的に詰めていきたいですが、高頻度運行するのであれば定時性の確保の問題もあると思います。現在も軌道部分に入ると遅れがちになっていますが、「利用しやすい」ためには定時性の確保は重要だと思います。

委員

事業者の立場からは、「利便性を向上させる」、「経営を安定させる」という2つの問題があります。これまでは、利用者が減るので便数を減らすとさらに利用者が減るといった悪循環にありましたが、今回の交通戦略にはできるだけ前向きに協力したいと考えており、それが公共交通が生き残る道だと思います。また、モビリティ・マネジメントを進める上でも公共交通が便利であることは前提になると思います。

会長

ほかにご意見はないでしょうか。本日は建設的なご意見をありがとうございました。

今回の交通戦略は、単なる公共交通の利用促進計画をつくるのではなく、交通体系そのものを望ましい都市構造、生活像を実現するためのインフラとして戦略的に作り上げていこうとするものです。

現状の認識からすると、車の分担率が76.6%というのは車に依存しすぎています。車を否定するわけではありませんが、移動の選択性が確保されているということは、高齢社会化の中でまちを活性化していくために、居住者だけでなく訪れる人にとっても最低限の条件です。福井市の特性を見ると、軌道系をはじめとして公共交通のストックが確保されているので、それを利用者本位に、利用者が利用したくなるような条件を、需要創出型あるいは土地利用誘導型で活用していくことが重要になります。

戦略ですので、注ぎ込むべきところ、即ち公共交通軸となるところには注ぎ込むように体系そのものを変えていこうというのが今回の戦略の骨子だと思います。そのためには制度的・財源的な視点からの実現可能性の検討も求められます。そうしたハードルを越えられるだけの目標を作るというのがまず第一点であり、今後目標を具体化して、市民の理解を得るところまで、わかりやすく明確にしていく必要があります。それだけの目標を作ることができれば、技術的な部分は解決することができると思います。

福井市と同じように車の利用率が高い富山市で、LRTがサービスを上げることで利用者が2倍以上になり、沿線の住民の生活を変えているということは今後の検討を進める上で非常に心強く思っています。

えちぜん鉄道や福井鉄道の利用者は増加傾向にあるので、このあたりも移動の選択性を考える上で糸口の一つになると思います。また、パーソントリップだけを参考にするのではなく、よりわかりやすい目標を示す必要があります。

基本的な方向性については問題ないでしょうか。

今後、目標像をわかりやすく示すとともに、今回提示した5つのパッケージ施策についてそれぞれ具体的な作業を進めていくことでよろしいでしょうか。

(一同 異議なし)

事務局

貴重なご意見をありがとうございました。次回までに、市民にとってわかりやす

い目標像をまとめたいと思います。

また、県外者からの視点など、ご指摘いただいたことについても次回までに整理したいと思います。公共交通の便利さの体験については、決まったところから進められればと思います。

交通拠点と中心市街地が近接して一箇所にあるという福井市の特性を踏まえて、福井市独自の戦略をまとめていきたいと考えています。

事務局

今後のスケジュールについて説明します。

本日、第1回協議会として施策の提案を行いました。第2回は8月中旬を予定しており、3回目までに施策の課題整理、施策の具現化、成果指標の設定などを行い、4回目にたたき台を示したいと考えています。

その後、12月末から1月にかけてパブリックコメントを行い、2月に市としての意思決定をした上で公表したいと考えています。

また、ワーキングは随時開催していきますので、こちらについてもよろしくお願いいいたします。

本日はお忙しい中ありがとうございました。

(以上)