

# 福井市都市交通戦略 第5回協議会

## - 議 事 要 約 -

日 時：平成20年3月24日（月）午後1時30分～

場 所：福井市企業局庁舎 別館5階 大ホール

### 1. 開会

事務局

（省略）

### 2. あいさつ

会 長

皆さんこんにちは。年度末の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5回目ということで、これまでの4回の議論を踏まえて、中間報告書としてとりまとめることとなります。中間とはいえ、来年度に向けて具体的な検討を進める上で、基本的な考え方を固める必要がありますので、非常に重要な会議となります。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ので、忌憚のないご意見をお願いします。

次第にありますように、前回の協議会のまとめをした上で、本日の議題である都市交通戦略（案）の中間取りまとめについて協議していただきたいと思っております。

事務局

・第4回協議会のまとめについて資料説明（省略）

会 長

第4回協議会のまとめについて確認をする前に、今回は委員からも資料を提供していただいておりますので、まずそちらについて説明していただきたいと思っております。

委 員

今年度まちなかNPOで調査した嶺北圏域の電車の問題点について報告させていただきます。

まず、富山LRTとえちぜん鉄道、福井鉄道の定期利用者の内訳を比べると、富山LRTが通勤定期に特化しているのに対して、えちぜん鉄道、福井鉄道では通学定期の割合が高くなっていますので、通勤での利用を増やす必要があると考えています。

また、鉄道沿線の企業や官公庁の電車通勤者の割合をみると、福井市のまちなかの企業、特に金融機関やデパートでは電車利用者の割合が高くなっています。福井県庁は8%、福井市役所は21%という値になっています。

通勤費の支給状況としては、中心部では52%、鉄道沿線では73%の事業所で公共交通の交通費の支出がされていません。こうした企業では、ほとんどが自動車通勤する場合には何キロまではキロ当たりいくらで支給するかを決めており、

電車で通勤したくても通勤費の基準がありません。また、中心部の企業のうち、3万円以上のバスや電車の通勤費を支給している企業は全体の23%であり、遠方からの通勤は自動車に頼らざるを得ない状況にあります。こうしたことを改善していく必要があると思います。

会 長                    ありがとうございます。ただ今の報告も現状として捉えながら議論を進めたいと思います。では、第4回協議会のまとめ、およびただ今の報告についてご意見があればお願いします。

委 員                    委員から、福井県庁の電車通勤者の割合が8%という報告がありましたが、電車・バス通勤者は県庁職員全体の2割となっています。また、出先機関では公共交通が利用できないところもありますので、お堀の中の庁舎に限ればP&Rも含めれば約6割が公共交通を利用していますので補足説明させていただきます。

会 長                    今回のデータはどのようにして入手したものでしょうか。

委 員                    県庁の人事課へのヒアリングによるものです。

事務局                  福井市役所について補足させていただきます。鉄道の他にもバスが24%あり、徒歩で通勤する人も2割程度となっています。

会 長                    第4回協議会のまとめについては、漏れている事項やお気づきの点はないでしょうか。

委 員                    要望ですが、大名町交差点を含めたシミュレーションについては来年度に行うということですが、中心市街地では他の地区とは人の動きが異なるため、通常の通勤時間帯を対象にしても意味がないので、中心市街地の実情にあった検討をして欲しいと思います。

事務局                  シミュレーションについては、色々な条件を整理して検討を進めたいと思います。

会 長                    シミュレーションについては、どのレベルで行うかにもよると思いますので、今後検討を進めてください。  
他にご意見はないでしょうか。

(他に意見なし)

会 長                    では、第4回のまとめについてはご了承をいただいたということで、本題に入

ります。今回の中間報告案が次年度以降具体的に施策を検討する上での出発点になりますので、本協議会としてのご了解を得たいと思います。では、都市交通戦略（案）の中間取りまとめについて説明をしていただいて、ご意見をいただきたいと思います。

事務局

・都市交通戦略（案）の中間取りまとめについて資料説明（省略）

会長

これまで4回にわたって重ねてきた議論を踏まえて中間報告としてまとめていただいたものです。どのような視点からでも結構ですので、ご意見ご質問をお願いします。

副会長

通勤交通についてですが、今年はCO<sub>2</sub>を中心とする環境問題が話題になることも多いと思いますので、県が行う取り組みになるのかもしれませんが、CO<sub>2</sub>を削減するためにも、自動車による通勤を公共交通に転換するための企業への働きかけを来年度のモビリティ・マネジメントに盛り込むべきではないでしょうか。

次に、高齢者の問題についてですが、今回の資料に年齢階層別の免許保有率のグラフが示されていますが、高齢層については10年、20年先には免許を保有していない人も多くなると思いますので、今後一層、高齢者も使いやすいように、わかりやすい、やさしい公共交通という考え方が重要になると思います。

事務局

モビリティ・マネジメントについては、できることから積極的に働きかけていきたいと考えています。あわせて、経済界などでもこうした取り組みを進めて欲しいと思います。

高齢ドライバーについては、70歳あるいは75歳以上という年齢を過ぎると免許保有率が下がっています。今後超高齢社会を迎えると免許を保有していない高齢層が固まりで出てくることも想定されますので、ICT化やコミュニケーションなども含めて、公共交通としてどのような対応が可能なのかを検討していきたいと思います。

会長

福井市は自動車の分担率が高いため、運輸部門でのCO<sub>2</sub>の排出シェアが高くなっています。現在、民生部門と運輸部門での削減がターゲットになっており、これらは交通とも密接なつながりがありますので、CO<sub>2</sub>の問題については、一般的な内容ではなく、福井市固有の問題として説得力のあるものにする必要があると思います。

事務局

代表交通手段として自動車の分担率が高いことに加えて、短時間での移動についても自動車の割合が高くなっていることもあるので、徒歩や二輪車への転換も検討していく必要があると考えています。

会長

年齢階層別の事故率については、単に免許保有者数に対する割合で算出するの

ではなく、走行台キロあたりで算出することも考えられますので、こうしたデータに基づいた検討も行って欲しいと思います。自動車の分担率が高いという地域特性もありますし、高齢者が第一当事者となる事故は確実に増えていると思いますので、しっかりと整理しておく必要があると思います。

委員

今回の資料のグラフからも、若者と高齢者は事故率が高いことは明らかです。男性では 80～84 歳でも 50%近くが免許を保有しているということですので、こうしたデータも考慮して検討を進める必要があると思います。

目標とする総合交通体系を実現した場合に、現在の自動車の分担率や高齢者の事故率がどうなるかといった目標値が必要ではないでしょうか。次年度以降に、こうした検討も進めて欲しいと思います。

都市交通政策の基本方針として、「クルマに過度に依存した現状から脱却し」と書かれていますが、「脱却」は難しいと思いますので、クルマと共存を図っていくことが必要です。

会長

自動車への「過度の」依存からの脱却を目指すことが大切だと思います。

委員

自動車の分担率については、具体的には 1989 年頃の分担率を目指すことになるのでしょうか。目標値のイメージがあれば教えていただきたいと思います。

事務局

現時点で具体的な目標の数値は持っていませんが、1989 年頃の分担率に戻すことがよいのかという議論は必要です。自動車の分担率を 60%まで減らせるかは別問題としても、現在のように 4分の3が自動車利用というのは問題だと認識しています。

目標値としては、いろいろな視点がありますので、CO<sub>2</sub>をどれだけ削減するかなど、目標とする指標、水準を検討していきたいと思います。

副会長

今回の協議会はまちづくりと公共交通をどうするかという戦略会議ですので、人の移動量としてトリップがどれだけ変化するかも指標に含めるべきではないでしょうか。

事務局

トリップ長やトリップ回数についてのご指摘だと思いますが、コンパクトシティの目指すところとして、日常生活はできるだけ身近な圏域内で済ませられるようにする場合に、現在の農山漁村地域の方は、中心市街地やまちなか地区にまで来ないと日常生活が成り立ちにくくなっていると思います。トリップ長が短い方が環境にとってもやさしくなるので、こうした視点からの検討も加えたいと思います。

会長

目標値としてどのような指標を取り上げるかについては、施策に応じて次年度以降検討を進めることが必要です。目標としては、上段に掲げるものと、そこか

らブレイクダウンしたCO<sub>2</sub>の排出量、交通事故件数、シビルミニマムの達成率などいろいろなターゲット値が考えられますので、どのような目標をどのレベルに設定するかが重要になります。

委員

年齢階層別の免許保有率のグラフについてですが、平成元年から17年への変化を示す矢印は同じ年齢階層について下から上向きにする方がわかりやすいのではないのでしょうか。

事務局

平成元年時点の年齢層が平成17年にはどの年齢層になっているかに着目して矢印をつけています。女性については、平成元年に40代だった人は平成17年には免許保有率が高くなっていますし、逆に男性では高齢層では免許を返納する人も出てくるため、保有率が下がっていることを示しています。

委員

グラフの矢印については理解できました。

地域拠点の考え方についてですが、概要版の6ページに地域拠点のイメージ図が示されていますが、このような拠点を将来的に新しく作っていこうということなのでしょう。4ページに示されている地域拠点はショッピングセンターの位置をイメージしているようにみえますが、このあたりはどのようにお考えでしょうか。

事務局

6ページに示している地域拠点は、農山漁村地域での地域拠点をイメージしています。4ページに示している地域拠点は必ずしもショッピングセンターを意識しているものではなく、交通の乗り換えが行われるところ、地域での拠点となるところを示しています。将来的に新しいものを作っていくのではなく、基本的には、現在あるものを中心として位置づけて活用していこうという提案です。

委員

都市計画マスタープランでは、小学校区程度の単位での生活拠点という考え方をしていないのでしょうか。そのあたりの整合性は取れているのでしょうか。

事務局

福井市全域では50近くの小学校区があります。今回設定している地域拠点は、農山漁村地域では場合によっては小学校区程度に相当するものもあると思いますが、市街地ではいくつかの小学校区を束ねたものに近くなると想定しています。

委員

概要版の7ページに先導施策のねらいの図が示されていますが、コンパクトにまとめられていてわかりやすいと思います。今後、事業プログラムを検討し、いかに実行していくかを考えると、公共交通を中心とする交通体系に転換していくことが重要です。

その際に、公共交通の情報が一般市民に届きにくいという課題があると思いますので、モビリティ・センターという考え方を提案したいと思います。具体的に

は、移動する人たちへの総合情報センター的なもので、乗り継ぎや運行形態、路線図などの情報を容易に案内できる場所です。現在は自動車中心の交通体系になっており、公共交通への転換が市民一人ひとりの心がけだけでは十分にできない状況にあります。今回の資料ではイタリアのボローニャ市の事例が示されていますが、観光センターではないモビリティ・センターという位置づけの施設を次年度以降の検討に盛り込んで欲しいと思います。

委員

今年度、福井県の事業で携帯電話やパソコンから公共交通に関する位置情報、乗り継ぎ情報などを検索できるシステムを構築しており、4月から利用可能になる予定ですので、こうしたサービスもご利用いただきたいと思います。

会長

ただ今の委員のご意見は、市民の方々に交通戦略の考え方を知ってもらい、公共交通をもっと利用してもらうための取り組みとして、次年度調査の中でモビリティ・センターについても検討していただきたいというご意見だと思います。

事務局

一般市民への周知については、今回の中間報告をもとに、全市的に利用しやすい公共交通にしていくという考え方をいろいろな場を通じてPR、広報を図っていきたく考えています。

モビリティ・センターについては、外来者や高齢者にもわかりやすいことが重要だと思います。先ほど県の総合交通課からもご案内がりましたが、情報システムはできたとしても、どのような情報を組み合わせるとよりわかりやすくなるかについても検討することが重要だと思います。

全体の情報が一箇所でわかるようにすることが重要だというご指摘だと思いますので、今後検討を進めたいと思います。

会長

利用者の立場に立った情報提供が重要です。その他にご意見はないでしょうか。

委員

平成19年7月に福武線沿線の高校に対して通学手段についてのアンケートを行ったところ、雨天時のみの送迎を含めると全体の約60%が送迎してもらっているという結果となりました。その理由としては、公共交通の「利便性が低い」、「料金が高い」などがあげられていました。

このため、平成20年度の取り組みにも、運賃抵抗を低くするための検討を加えて欲しいと思います。

委員

利用者の利便性についてですが、福武線は朝は概ね10分間隔、昼は20分間隔で運行しており、本数としては少ないほうではないと思います。ただし、運賃についてはJRに比べると高いという問題があります。

利用者にとっては、本数が多くて運賃も安いというのが一番よいのだと思いますが、本数と運賃のバランスが重要ですので、運賃を安くさえすればよいという

問題ではないと思います。

運賃抵抗については、相互乗入による運賃割引もありますし、高齢者の運賃を安くするというような施策も考えられます。いろいろなメニューがあると思いますので、多くの方のご意見を聞きながら考えていきたいと思っています。

事務局

運賃だけを取り上げれば少しでも安いほうがよいということになりますが、運賃抵抗を低くすることとサービスを上げることとの関係もあると思います。

運賃を安くしてサービスを上げたときに、採算ラインを超える分を誰が負担するかという問題もありますので、今後事業者のご意見も聞きながら検討したいと思っています。

会長

財源をどう負担するかという問題と、誰が利益を受けるのかという問題もあります。誰が負担するかについては、直接的に利益を受ける利用者が運賃として支払い、不足する分に財源を投入するという考え方を基本としていますが、先進国でこうした取り組みをしているのは日本だけです。

国全体のスキームも、公共交通としての公益性を重視して、利用者以外の地域全体も受益者であるという考え方に変わりつつあるので、地域としてこうした考え方を掲げて、運賃をどうするか、割引をどうするかを検討していく必要があります。

こうした考え方は、次年度の事業プログラムの中で財源をどうするかにも関わりますし、ICT化の中で運賃システムについて検討していく際にも関わってくるものだと思います。

事務局

事務局から質問させていただきたいのですが、委員が提供していただいた福井県庁の電車通勤者の割合と、県の総合交通課からの説明とでは数値がかなり異なるのですが、委員が提供していただいたデータは県の出先機関も含めたものなのでしょうか。

委員

県庁の人事課でヒアリングしたもので、本部だけの数値とお聞きしました。ただし、P & Rしている人をどちらに含めるかなどによって算出方法が異なっているのかも知れません。

いずれにしても、今回こうした資料を提示したのは、調査した99社の中から努力している企業を取り上げることが目的だったことをご理解いただきたいと思います。

事務局

公共交通の通勤定期の支出がない企業が多いということですが、商工会議所では、各企業に対して支給に関する働きかけは行っていないのでしょうか。

委員

各事業所で決定することなので、公共交通で通勤する人に対して奨励金的なものを支給しているという取り組み事例は聞いていません。環境ISO14000シリ

ーズを取得しているような企業では、ガソリンの高騰、環境への配慮などから、公共交通を利用するように啓蒙している事例はあると思います。

委員 現状は奨励金を出すという以前の段階にあります。その以前の問題として自動車通勤することが前提になっているので、公共交通で通勤する人にも通勤費が支給されるようにしていくことが必要だと思います。

委員 これまでにも、えちぜん鉄道を利用できるような事業所や学校に対する働きかけはしています。ただし、通勤者にとっては会社で駐車場が確保できるのであれば費用はガソリン代だけになり、えちぜん鉄道の方が費用が高くなります。

自動車を持ちながらたまに電車を利用してもらうのは、自動車を維持する費用も電車の運賃も必要になり、金銭的負担も大きくなるため、日常的に利用してもらえ人を増やすことができればよいと考えています。

運転免許がなくても暮らしやすいまちにすることが大切だと思いますので、公共交通のサービスがあとからついていくのではなく、利便性を先行して追及していく必要があると考えています。実態としては苦しい面もありますが、これからも地元に貢献できるように取り組んでいきたいと思っています。

会長 現状としては、各企業の通勤に対する考え方がこのようになっているということであり、難しい問題もありますが、今後どのように働きかけていかも戦略としては重要ですので、これからもいろんな情報を提供していただいて議論したいと思っています。

委員 質問ですが、委員が提供してくださった資料の交通費の支給状況はどのようにして調査されたのでしょうか。

委員 中心部と鉄道沿線の企業等、合計 99 社に対してヒアリングを行っています。各企業をまわってみると、企業によっては鉄道を利用できない事情があることもわかりました。ただし、鉄道やバス利用者の総数が少ないため、わずか数%の転換でも大きな改善効果を得ることができますので、公共交通を利用できるような環境をつくっていくことが重要です。

委員 事業所毎の電車通勤者割合のグラフを見ると、割合が高い企業には公共交通を使う理由があることがわかります。公共交通に転換するための努力は必要ですし、利便性をよくするためにはダイヤの改正も必要だと思います。

会長 委員が提供してくださった資料は、色々と考えさせていただく上で重要な資料ですが、各企業の実名も含まれていますので、数値が一人歩きしないように注意する必要があります。

公共交通を選択したくても選択できない人がいることが問題です。一人ひとり

の選択肢を増やして、自発的に公共交通を利用してもらうことが重要です。

委員 今回提示していただいた資料をもとに実現に向けた検討を進めて欲しいと思います。

委員 平成 20 年度の取り組みの施策パッケージの具体化の中で「駐車場戦略の立案」があげられていますが、既存の駐車場の利用促進を図っていくというイメージなのでしょうか。

事務局 県営の地下駐車場も完成しましたので、施設量としては十分にあると認識していますが、料金や止めやすさ、空き情報の不足などの問題があるため、より使いやすい駐車場にしていくことを重点的に検討していきたいと考えています。  
駅前商店街ブロックについては、駐車場を出入りする自動車と歩行者の動線が錯綜するため、交通処理と駐車場の配置についても検討していきたいと考えています。

委員 今の説明を聞いて理解できましたが、「駐車場戦略の立案」というタイトルからは、今おっしゃられた内容がイメージしづらいと思いますので、表現について検討してもらえればと思います。

事務局 タイトルを「駐車場利用戦略」にするなど、わかりやすくしたいと思います。

会長 中心市街地で駐車場を考えるには、歩行者空間の整備や公共交通の整備も関連してきますので、公共交通との共存を図る上で自動車の使い方も重要視しているという考え方がわかりやすいのではないのでしょうか。

委員 福井市は自動車利用が多いため、CO<sub>2</sub>の削減を前面に打ち出して、国や市民に対しても、地球にやさしい交通を考えていることを強くアピールしていくことも大切です。

委員 観光を振興していくためにも公共交通が大切ですので、早期に実現に向けた取り組みを進めて欲しいと思います。

委員 今回の戦略では公共交通についての議論が中心になっていると思いますが、整備局としては今回の「公共交通の目標」が福井市の目指すまちづくりの目標だと思っています。こうしたまちづくりをするためには、駅前広場をどうするか、バスレーンをどうするかといったことについても来年度一緒に取り組んでいきたいと考えています。

委員 運輸局としては、主にソフト施策について協力できると考えています。

福井市にとっては南北軸が重要であり、それを使ってもらうための取り組みが大切だと思いますので、次年度のプロジェクトベースでの検討には、フィーダーサービスのあり方も盛り込んでもらえればと思います。少し先になるかもしれませんが、車両の購入などもあると思いますので、プロジェクトを進める上で協力できることを一緒にやっていきたいと思っています。

委員

モビリティ・マネジメントについては、福井県では今年度からカーセーフ事業を行っています。平成 20 年度には 19 年度とは違う内容で取り組む予定なので、こうした取り組みにも参加していただきたいと考えています。

委員

京福バスでは 70 歳以上の高齢者を対象とした割引を実施しており、65 歳以上 70 歳未満についても行政の支援を受けて割引を行っています。

本来は、こうした高齢者へのサービスは福祉的なものではないかと思うこともあります。また、福井市ではこうした取り組みを積極的にしていただいています。こうした取り組みは一市だけでは不十分なので、全県的な取り組みに広がっていけばよいと考えています。

委員

電車通勤者の割合についてのご意見がありましたが、通勤者の居住地と通勤の目的地が結びつく安定した輸送になりますので、住宅と公共交通を一体的に考えることも必要だと思います。

委員

交通管理者としては、相互乗入に伴う高頻度化によって大名町交差点周辺で交通渋滞が生じることを懸念しています。シミュレーションの結果によっては何らかの交通規制や信号現時の変更なども検討する必要があると思いますので、できるだけ早く結果を示して欲しいと思います。

会長

中間報告については、今回いただいた意見も踏まえて、若干修正、強化してとりまとめたいと思います。

現状の課題を解決するだけでなく、目標指向型の交通戦略とすること、需要を前提とするのではなく先導的に都市構造を誘導して都市交通を変えていくことが重要であることについては合意をいただけたと思います。また、都市交通の目標、まちづくりとの連携の考え方、主軸となる公共交通の目標と目標を実現するための地域毎の生活像やサービス水準についても合意をいただきました。

来年度以降については、今回いただいた前向きなご意見も踏まえて、引き続き事務局で検討を進めていただきたいと思っています。

では、これで第 5 回の協議会を閉じたいと思います。

事務局

5 回にわたり非常に熱心な議論をありがとうございました。今年度成果の最終的な詰めについては、事務局と会長、副会長で行いたいと思います。平成 20 年度も引き続き検討を進める予定ですが、今後のスケジュールについては新年度にな

ってから調整してご連絡したいと思いますのでよろしくお願いいたします。

(以上)