

福井市都市交通戦略 第7回協議会

- 議 事 要 約 -

日 時：平成21年1月16日（金）午前10時～
場 所：福井市地域交流プラザ6階 研修室601

1. 開会 事務局

（省略）

2. 議事 会 長

皆さんおはようございます。年が明けて2週間ほど経ちましたが、本年もよろしくお願いたします。

第6回協議会以降、本戦略の懸案事項であるルート問題について、浅沼部会長のもとに時間をかけてLRT部会の中で議論をつめていただきました。2年にわたる交通戦略の最終年度ですので、まちづくりに早急に取り組まないといけないということで、一步一步進めていくためには、協議会として戦略をまとめあげる必要があります。

本日は、第6回協議会までの協議事項を確認した上で、公共交通の軸となる鉄道の強化に関して、一番の懸案となる駅前結節のルート問題に絞って、LRT部会での検討結果を踏まえつつ議論したいと考えていますので、よろしくお願いたします。

では、お手元の議事次第に沿って議事を進行します。前回の協議会からかなり時間も経っているので、昨年度から6回にわたって協議してきました本戦略での基本的な考え方や方針、実現のための施策パッケージについて確認してから、それらを前提として延伸ルート問題に移りたいと思います。では、事務局から説明をお願いします。

事務局

・これまでの検討経過等について資料説明（省略）

会 長

ただ今説明をいただきましたこれまでの検討経過等についてご意見、ご質問がありましたらお願いたします。

委 員

今回初めて説明していただいた内容も含まれていましたが、6つめの駐車マネジメントの推進などについては今後さらに検討が必要だと思います。

これまで6回の協議会を開催し検討を進めてきましたが、都市交通戦略ということで、これまでの基本計画と異なり、確実に実施して成果を挙げていくことが重要になりますが、方策については提示されていますが、現状や目標、どのようにチェックしていくのかについてはお答えがありませんでした。

成果を挙げていくためには、きちんとした目標設定が必要であり、時間をとって議論する必要があります。

この3ヶ月くらいの中に、ルートのことも含めて、交通戦略についているところから、例えば市議会などからも意見が出されています。中心市街地活性化対策特別委員会でも、交通戦略は何をやっているんだ、いらぬのではないかとといった批判も出されています。その理由は何かといいますと、現状の福井駅への便数・容量が減少するにもかかわらず、実施しようとしているのではないかということです。今現在、福井駅に結節している状況があるので、それを基本に考えるべきではないか というようなご意見でした。

今後、鉄道の需要を増やしていく必要があるのに、この計画は減らす計画になっているようですので、前提を確認したいと思います。

会 長 減らす計画にはなっていないので、誤解に基づいているのではないのでしょうか。

事務局 相互乗入による高頻度運行と福井駅西口駅前広場への路面軌道延伸については、昨年度の協議会で合意をいただいているということです。

委 員 昨年度の合意事項であることは理解していますが、現在よりもサービスがよくなる、運行本数が増えることを前提としていたものです。えちぜん鉄道も福井鉄道も現在よりも便数が減らさざるを得ない、LRTになり小型化されることで乗車定員も減るということでは、将来の新幹線や再開発を踏まえた需要に追いつかないのではないのでしょうか。全国からも、大変負荷の高いところに走らせようとしているという意見が寄せられています。

このあたりの事実確認が必要です。サービスが低下することを分かった上でルートを決めようとしているのではないのでしょうか。誤解に基づいて案が決められるのは大変不幸なことです。

事務局 ただ今のご指摘については昨年度十分説明し、議論をしたうえで合意を得られていると理解しています。

事務局 先程のご指摘についてですが、会議録を検索していただければ分かりますが、県都活性化特別委員会の中でも、電車の入り方についての議論はありましたが、交通戦略そのものを否定するような意見は出されておられません。

会 長 ただ今のご意見については、これまでに中間報告は出されていますが、今後とも詳細についての詰めが必要という意見として承りたいと思います。現在よりもサービスが低下する案、活性化に繋がらない案はあり得ません。そのあたりは皆さんの共通認識を得られていると思います。

では、本日の本題である福井駅西口駅前広場への延伸ルートについてご意見を

いただきたいと思います。これまでの協議会での決定事項や、西口駅前広場については既に取り入れを前提として都決されているという事実を前提として、どのように取り入れるかは次の検討を進める上でのステップとしては非常に重要な課題であるということで、地元商店街からのご指摘も受けて、L R T 専門部会で検討していただきました。部会で十分な議論が尽くされたということで今回の協議会に至ったと理解しています。

協議会として、皆さんのご意見をいただくにあたって、専門部会としてどのような議論がなされたかについて説明をいただいて、また専門部会では交通シミュレーションも参考にされたということですので、それも見ていただいた上で、皆さん一人一人のご意見をいただきたいと思います。

事務局

・ L R T 専門部会の協議経過について資料説明（省略）

会 長

ただ今の説明にありました専門部会での検討結果については、お手元の A 3 の資料に詳細にとりまとめていただいています。では、各委員のご意見をいただく前に、専門部会の部会長をしていただきました副会長からご報告をいただきたいと思います。

委 員

部会長から報告していただく前に確認したいことがあります。L R T 専門部会で、A 案 B 案以外の案として C 案を提案させていただきました。C 案についてもこの場で説明すべきではないでしょうか。

事務局

中央大通りに軌道に移設する案である B 案の改良案として、福井駅のコンコース上に電停を設ける案を C 案としてご提案をいただいています。コンコース上に電停を配置することにより接続がよくなるのではないかというご意見をいただいています。

委 員

A 案 B 案についても、大名町交差点に、越前市方面から中央大通りに入るところに短絡線を設けることについても提案させていただきます。

事務局

短絡線の設置については、A 案 B 案に共通する事項であり、ルートを検討する上では影響がないと考えています。

会 長

そうしたご意見も踏まえた上で部会長からの報告を聞きたいと思います。

副会長

専門部会では、A 案 B 案のどちらを選ぶかではなく、それぞれの案の問題点やメリットを洗い出して、協議会で選択するための材料を整理することを目的として検討を行いました。検討内容が広範にわたっているため、私なりに整理したメモをもとに報告させていただきます。詳細については、事務局の配布したお手元の資料をごらんいただきたいと思います。

専門部会では、いろいろな立場から両案について多くのご意見をいただきましたので、電車や自動車、バスなどの走行性、利便性、集客性、安全性などの視点から整理しています。この表では、主に論点や意見が対立したところなどを重点的に整理しています。

基本的には、走行性がどうなるかが利便性や集客性、安全性などにも影響すると考えています。

電車の走行性については、B案では駅前広場に急カーブで入ることになるため、走行性上問題が出てくるということと、中央大通りには地下駐車場が整備されているため、出入口部がS字になるということで問題があるということでした。また、B案のこれらの問題を解決する案として、コンコース前に電停を設けるC案も提案されています。

車やバスの走行性については、A案では基本的には現状維持となりますが、県庁前交差点、ミスタードーナツ前交差点、かがみや前交差点を連動的に処理する必要があるということで、対応が必要という意見が出されています。信号処理の問題はA案だけではなく、B案についても出てくる問題です。一方、B案については、軌道に移設することで駅前電車通りの走行性が向上する一方で、幹線道路である中央大通りの機能が大幅に低下するという意見もありました。これについては、中央分離帯を撤去することや歩道の一部を削減することで機能を維持できるのではないかという意見もありました。

歩行性については、B案では駅前電車通りを歩行者優先のコミュニティ道路にできる可能性があるという意見があった一方で、マイナス評価として中央大通りを避ける車が流れ込むことにより、歩行性が低下するのではないかという指摘もありました。

走行性の論点としては、B案の場合どのようなコミュニティ道路にするか、バスや車などの通行にどのような影響があるかがポイントになると思います。

集客性も非常に重要な問題ですが、専門部会では意見の対立がみられました。

A案については、既存のルートを延伸することは来街者にとって妨げにはならない、電停を増やすことで電車による来街者を増やすことができるのではないかという意見があった一方で、電停を増やしても電車による来街者は増えない、車による来街者が減って商店街への影響が大きいのではないかという意見もありました。B案についても、コミュニティ道路化して来街者を増やせるとい意見と、既存の電停を撤去すれば電車による来街者が減るとい両方の意見が出されました。集客性については、電車による集客力をどのように増やすことができるのか、他の交通への影響はどうかといったことが論点になると思います。

景観面についても、B案ではモール化、歩道の拡幅などにより駅前電車通りをやすらぎ空間とできるという意見と、加藤ビル前交差点付近に架線が多く発生し、景観を損ねる可能性があるという意見が出されています。

安全性については、A案は歩行者の安全性に問題があるという意見がありました。一方、B案についても地下駐車場の出口付近の安全性の問題があるという意見があり、これに対しては遮蔽物を設けることで安全性が確保できるのではない

かという提案もされています。

以上が、私なりに整理した結果ですが、詳細については事務局がまとめたA3の資料をご覧くださいと思います。

会 長

ありがとうございました。論点をうまく整理していただいているので、これからの議論の参考にしたいと思います。では、交通シミュレーションの結果を見たいと思います。

事務局

・交通シミュレーションの結果について説明（省略）

会 長

以上、専門部会の検討結果について報告していただきました。非常に重要な問題ですので、様々な視点からご質問、ご意見をいただきたいと思います。

委 員

質問ですが、先程の説明の中で、A案B案でも短絡線の設置について検討していると受け止められる発言をされていましたが、A案でも短絡線は設置できるのでしょうか。交通シミュレーションの結果でも大名町交差点は慢性的な渋滞が発生しているということでしたが、A案では曲線半径の関係で短絡線は設置できないのではないのでしょうか。

事務局

短絡線についても検討は行いましたが、運行便数を増やすことができないため、現段階では設置しない案で考えています。

事務局

大名町交差点の短絡線の設置は、ルートを検討する上ではA案B案の共通問題だと認識しており、ルートが決定した後で十分検討を行いたいと考えています。

委 員

A案で短絡線を設置する場合には、曲線半径はいくつになるのでしょうか。

事務局

A案の場合でも50m程度は確保できると考えています。

委 員

定性的な表現での評価ではなく、輸送能力や来街者数など、数値的なもので提案して欲しいです。今回配布させていただいた資料の中に昨年福井市が行った交通量調査の結果が示されています。これによると、片側1車線しかない南通りの交通量が片側3車線ある中央大通りの交通量の約77%となっています。

交通シミュレーションについては、朝ピーク時だけでなく、朝、昼、夕方の3パターンについて検討して欲しいです。また、前提条件が重要ですので、今回のような映像だけではなく、根拠となるデータを数値で福井市の公式文書として示して欲しいと思います。各商店街でも前提条件を非常に心配しています。

平成19年2月9日に行われた県都活性化委員会でも同じような交通シミュレーションが提示され、各交差点での飽和度も示されていました。今回のシミュレーションでは飽和度はいくつになったのでしょうか。また、昨年行われた交通量調

査の結果は反映しているのでしょうか。

事務局

ただ今ご指摘いただいたのは現況の交通量についてであり、県都活性化委員会に報告した結果は、都心環状道路、再開発などができた後を想定した将来推計値に基づくものです。今回の交通シミュレーションについても、同様の将来推計値を用いています。

会長

今のご指摘はA案B案の共通事項です。ここでは、ルートとしてどちらから入れるかによる本質的な違いに絞って議論したいと思います。

非常に重要な問題ですので、いろんな角度から全員のご意見をいただきたいのをお願いします。

委員

B案のフェニックス通りから中央大通りに入る部分の曲線半径はどれだけでしょうか。どのような電車がどれくらいの速度で走るかに関わるとお思いますので、確認させてください。

交通シミュレーションの結果については、大名町交差点の西側から駅方面に直進する自動車台数が多いような印象を受けました。現状では、大名町交差点の西から来た車は交差点を右折する車両が多く、直進する車がこれほど多いのかという感じを受けました。B案での山下カメラ前交差点での渋滞についても違和感を感じました。

また、B案では駅前広場接続部の曲線半径が25mになるということですが、その時の車両速度はどの位になるのでしょうか。LRTであれば曲がれるということでもよいのでしょうか。新しい駅前広場になると交通量が増えるのかもしれませんが、観音町方面から来る車、観音町方面へ行く車についても多いように感じました。

事務局

B案の大名町交差点での曲線半径は50mは確保できます。

今回の交通シミュレーションは、現況交通量ではなく将来の推計値として、中心部が賑わって車の流入量も増える場合を想定していますので、現況よりも多くの自動車が流れています。

会長

ただ今の交通シミュレーションの結果について技術的な補足をすると、B案では、大名町交差点から来たバスが、山下カメラ前交差点から加藤ビル前交差点を通過して駅前広場に入るときに1車線を占有することになるため、直進・左折が1車線となります。このため、上流側で3車線あったとしても、1箇所車線が減ることによってそこがボトルネックとなり、渋滞が発生するということがシミュレートされていると考えられます。

委員

浅副会長に質問ですが、LRT専門部会では、各案について鉄道でどれだけの人が来るのか、現状の交通の分担率がどう変わるのかについて検討されたのでし

ようか。

副会長

専門部会では、走行性などいろいろな観点から意見を出していただき、利用者・来街者が増える要因があるかどうかについては議論をしましたが、何人増えるかなどの具体的な数値までは議論していません。

事務局

昨年の協議会で駅前広場まで延伸することについては合意を得ており、今年度は具体的なルートについて選定するために専門部会で検討を行っています。各案での需要は推計していませんが、A案B案とも交通処理としては駅前に結節するということが同様と考えていますが、ルートが違うためA案のほうがサービス圏域は広がると考えています。

会 長

利用者が増えるかどうかは別問題になりますが、A案B案の運行可能本数と現況の本数について、A案とB案で便数の違いはあるのか、現況よりも減るということがないのかといった確認をしておく必要があります。

委 員

ルートがどうなるか、曲線半径がどうなるかによって電車の大きさは変わるため、現状では車両の大きさについては考えられない状態です。ルートや電停の配置、曲線半径などが決まってはじめてどのような車両なら乗り入れられるのかということになります。ただし、福井鉄道は現状として曲線半径どれだけ以上でないと運行できないという条件を持っているため、それを踏襲しないと車両を入れ替えないといけなくなります。

えちぜん鉄道としては、相互乗入することによりフェニックス通りの西側からのお客様の利便性があがると考えています。現在よりもどれだけ増やせるかは事業者で検討する必要がありますが、最低でも現在の運行本数は確保する予定です。

会 長

現況よりも電車のキャパシティは増えることが前提ということではよいのでしょうか。

委 員

増えることを前提に考えています。どれだけ増えるかは設定できませんが、利用者についてもLRT化することで増えると考えています。

委 員

市議会で市が駅前に入れない便があるということで、ピーク時に福井駅に結節できないときには福井口にまわる、市役所前電停で止めることも可能という発言をされているようですから、駅に結節できない便も出てくるのではないかと思います。

会 長

容量は車両の容量と頻度で決まってきます。このあたりは次の段階での検討事項になります。ここでは、電車で来る人のキャパシティが現在よりも減ることは

ないという前提で検討を進めることが大切です。各案でどれだけ人が来るかについては、どれくらいまちが魅力的になって人を呼び込むかという想定がないと需要予測はできませんので、両案についての共通の検討課題という認識を持っています。

委員

今後、新幹線の開業などのプラスの要因もあります。私も電車の利用者が増えて欲しいと考えていますので、電車の利用者が増えてもまかなえるようなルートにして欲しいと考えています。確実に容量を増やすことが可能ということを確認した上で議論を進めるべきです。

会長

単線区間の延長により容量が決まるため、A案とB案の比較では容量的には同じであり、今後容量を増やすことについても先程確認済みです。

現在よりも容量を増やすことは大前提で、需要をどれだけ増やせるかはまちづくりと連携する施策如何であり、努力目標とするしかないものです。

委員

平成15年に駅前電車通りを単線化したところ、郊外型の大きな電車が入ってきました。商店街に大型の車両が入るのはふさわしくないということで、市と話し合いをして駅前電車通りに入る郊外型の車両を減らしてもらった確約をいただきました。今回容量が増えるという中で、乗り入れるのはどのような車両を想定しているのでしょうか。郊外型の車両を今後とも走らせるのでしょうか。

委員

現在勝山永平寺線や三国芦原線で運行している車両は大き過ぎて入れないので、相互乗入をするときには別の車両を導入する必要があります。導入車両についてはルートや曲線半径が確定した後に検討する予定です。現在は鉄道区間専用の車両ということで最大幅は2,850mmとなっていますが、LRTになると構造が変わるためいかに小さい車両で多くの人に乗れるかを考えないといけません。

会長

共通の検討事項が残っていることは専門部会の検討結果にも示されていますが、その検討を進めるためにも今回は共通問題についてではなく、ルートを決めるのに関わるご意見をお願いします。ルートを決めないと先に進めません。

委員

各論についての議論になっているようなので、戦略でなぜLRTを検討するようになったかという総論について意見を述べたいと思います。LRTは人や環境にやさしいこと、平面移動で来やすいこと、商店街や駅に近接できることなどから、利用者の立場に立ったシステムであるといえます。このため、世界や日本でまちづくりにLRTを活かすという動きが出ています。

福井市の場合はターミナルと商店街が近接しているということで活性化のためにはよい材料が揃っています。商店街に用事のある人も用事のない人も、中心市街地にビジネスで来られる人など、誰もが利用しやすいように、LRTの持つ機能を有効に発揮できるシステムにしないとといけません。また、中心市街地には電

車だけでなく、自動車やバス、徒歩や自転車などの移動手段でも入り込んでくるため、車も含めたあらゆる交通手段がベストマッチングしたルートを選択する必要があります。また、都市計画の観点からは5年10年ではなく、その先を見据えて判断しないとはいけません。

これらを考慮すると、B案では市役所前電停から西口電停までの途中に電停を設けることができず、商店街で買い物するときに歩く距離が長くなることがデメリットになります。また、バスが駅前広場に入る際に、自動車や電車との動線の交錯が非常にタイトになるという問題もありますので、おのずとA案がふさわしいのではないかと思います。

また、福井市は車利用が多いことを考えると、公共交通にシフトした場合でも、自動車の利便性は確保する必要がありますので、車の流入についてもしっかり議論をして問題の解決を図れば、公共交通の利便性の高い、人にやさしい福井のまちができるのではないかと考えています。

会 長

ただ今のご意見のように、A案かB案かのルート問題に限定してご意見をいただきたいと思います。非常に重要な問題ですので、事業者、商業者、道路管理者などそれぞれの視点から、全員の方からご意見をいただきたいと思います。できましたら、どちらの案がよいとお考えかについてもお願いします。

委 員

どちらかの案に決めないと、いつまでも平行線ではいけません。十分検討して、将来的によい案にする必要があります。中心市街地に人を集めるという目的のためには、現在の福井市の中心市街地では人を集められる雰囲気薄いように思います。人を集めるためには、郊外に出た公共的な施設などをもう一度中心市街地に戻すような取り組みが重要です。

ルート案については、A案のほうがよいと思います。

委 員

B案では中央大通りが渋滞するということですが、現在も大名町交差点は北から来る車、西から来る車で慢性的に渋滞していますし、B案の大名町交差点の曲線半径は50mを確保できるということですので、費用は多くかかりますが、B案がよいのではないかと思います。

現在も、駅前電車通りで月に1度グランドモールのイベントをすると多くの人々が来られると聞いていますが、A案では商店街が分断されるような印象があります。B案では中央大通りでバスが混雑するというデメリットもありますが、中央大通りは道幅も広くバスターミナルもあるということで、活況な雰囲気で一体感のあるまちづくりができるのではないのでしょうか。駅前広場への流入部での曲線半径の問題があるのならば、専門部会で提案されたC案が今後のまちづくりを考えるとよいのではないかと思います。

委 員

ルート案については、C案が望ましいと考えていますが、この場で各委員の意見を聞くことが採決に繋がるのでしょうか。こちらが要望しているデータも示さ

れない段階で、この場で案を決定することには反対です。

全国の事例を見ても、商店街の中を路面電車が通行しているのは福井市だけです。今回配布した資料にも書かれていますが、広島の本通り商店街、高松の丸亀商店街とも商店街の中に大規模な百貨店、商業ビルがあり、そのすぐ近くにイベントができ、歩きまわれる空間があります。今ほどの意見にもありましたように、今後の高齢化社会を考えると、駅前電車通りについては、イベントができる、自由に歩き回れる空間にして欲しいと考えています。電車を移設できれば、駅前電車通りを休日はイベント空間、平日はコミュニティ道路として活用することが可能です。

委員

先日の新幹線の会議でも話になりましたが、今までの議論を聞いていると、今日すべき議論と明日すべき議論が混乱しており、議論がかみあっていないと感じています。推測や予測が多いため、いろんな条件を整えて議論することが大切だと思います。この場で質問するのもよいとは思いますが、限られた時間ですので、事前に資料を出してもらって、かみあわないところ、疑問のあるところをこの場で議論するような環境を整えられるとよいと思います。

また、マスコミの方をお願いなのですが、現在の中心市街地は疲弊していますが、ここにいる人の思いは中心市街地を何とか活性化したいという思いは共通ですので、「活性化に向けて議論が白熱した」といった報道をして欲しいと思います。対立軸を強調するとイメージダウンになります。

ルート案については、まだまだ議論が不足していると思いますが、これまでの議論の積み重ねや財源的なことを考えると消去法でA案が望ましいと思います。現在の軌道をめくるために税金を使うのは、ここにいる委員だけの問題ではないので、全市的な問題として市民のコンセンサスを得ることが必要だと思います。

委員

専門部会の中で、事業者や道路管理者などが技術的なことについては議論を尽くしたのだと思いますが、実際に利用する人にとってよいもの、満足できるものにするのが重要です。技術的な混雑の問題やバスとLRTの頻度の問題などについては、説明を聞いてもなかなかイメージが浮かんでこないもので、もう少し整理していただければわかりやすい説明があるとよいと思います。

どちらのルートがよいかについては、私としてはまだ決められません。安全を第一にして、利用しやすいルートにすることが大切だと思います。

委員

朝夕の通学時間帯の便数確保を第一に考えており、今回の戦略の前提である南北軸の強化、LRT化には賛成しています。三国方面から農林高校へ通う生徒の利便性を確保できるように、便数の確保、勝山永平寺線との結節の強化をお願いしたいと思います。また、交通弱者を含めた利用のしやすさを確保することが大切だと思います。どちらのルートがよいかについては、今はお答えできません。

委員

今回、中心市街地活性化の議論ができなかったこと、専門的な分析がされなか

ったことを残念に思います。

ルートについては、A案B案とも大変負担がかかり、現状よりも悪くなると思いますが、地元の商店街が推す案でない現実的ではないと思いますので、どちらかを選ぶのであれば活性化案のあるB案がよいと思います。

委員

どちらの案を選択しても、それぞれプラスマイナスはあると思いますが、利用者の立場を考えるとA案が適しているのではないかと思います。

委員

ここまでのご意見を聞いていると、「魅力あるまちなかをつくって、そこに便利に行けるようにしたい」ということについては、皆さん同じことを考えて同じ方向に進んでいると思います。

環境の問題や高齢者の足の確保のために、LRTのような公共交通を導入するというのは大きな流れだと思います。LRTについては、全国的にみても富山市でできたばかりで、どういうものかわからないということもありますが、便利なものが目の前に来るとということには皆さん歓迎されると思いますので、便利なものが目の前に来るという前提で議論してもらえるとよいと思います。

A案かB案かについては、私は部外者になりますが、観光客的な立場からすると、商店街の中を路面電車が走っているほうが動きやすいということで、A案の方が便利かと思います。

委員

私も立場上、どちらのルートがよいかについては言えませんが、既存のバス交通へ悪影響を及ぼさないこと、即ちバス利用者の利便性が低下しないこと、定時制を確保することが前提と考えています。こうした観点からの問題が解決できるのであればどちらのルートでも問題はないと思います。ただし、先程の交通シミュレーションをみると、B案の方がバスへの影響が大きいようですので、B案とする場合、解決すべき課題があるように感じました。

委員

西口駅前広場は、新幹線の延伸も踏まえて、福井県の100年スパン以上の表玄関になるため、西口駅前広場のアクセス機能を円滑に確保できることが前提となります。バスや車の機能を確保することも考えると、駅前広場へのアクセスにボトルネックが発生するB案では問題が大きいと思います。A案は現在の質の高い軌道をあと150m延伸すればよいことも踏まえると、A案の方が適切であると思います。

委員

都市計画を進める上で、これまでに取り組んできた関連計画との整合性を図ることが大切です。中央大通りは福井市の計画でも幹線道路として位置づけられており、公共交通であるバスの軸にもなっています。電車だけでなく、バスや車の利便性も含めてよい案を選ぶ必要があり、いずれかの手段に、あるいは周辺の交通に甚大な影響を及ぼす案は避ける必要があります。B案では、中央大通りの幹線道路としての機能が維持できないと考えられるため、今の軌道をそのまま延伸

するA案が望ましいと思います。

関係者

中央大通りはフェニックス通りと福井駅を結ぶ幹線道路であり、歩行者や車の交通量も多く、広い幅の歩道、右折レーンを確保する必要があると考えています。交通シミュレーションの結果を見ると、B案では中央大通りの幹線道路としての交通処理能力が低下し、幹線道路としての機能を果たせなくなるため、課題が多いと思います。

委員

いずれの案でも延伸する以上は混雑は避けられないと思います。

ただし、B案では山下カメラ前交差点の車線が減少し、中央大通りの交通処理能力が著しく低下するとともに、加藤ビル前交差点に電車、バス、車の全てが集中するため、交通管理上は好ましくないと思います。

委員

昭和40年代以降、バスは駅前に乗り入れていないというハンディをかかえてきましたが、今回広場の南側の駅前商店街に近い場所に乗り入れるという案が示されてありがたく思っています。バスがスムーズに駅前広場に入れることを望んでいます。どちらの案も交通处理的には厳しいとは思いますが、交通シミュレーションを見るとB案では朝のピーク時にバスが駅前広場に入れられない状態になるため、A案を支持せざるを得ないと考えています。

委員

LRT専門部会でもいろいろと意見を述べさせていただきましたが、まず線形についてはB案では現在運行している大型車両が通行できず、地下駐車場の出口付近にSカーブができるため、A案が望ましいと思います。

次に、安全性についてですが、B案は中央大通りから駅前電車通りに車が迂回することで、駅前電車通りの車が増えて歩行者の危険性が増すことも懸念されると思います。現在の駅前電車通り区間では人身事故は何十年以上も発生していませんし、電車と車の接触事故については車の運転手のマナーの問題が大きいと考えていますので、A案でも安全性が悪くなることはないと思います。

また、平成15年に現在の駅前電車通りを制振軌道により整備しているため、既存ストックの活用の観点からもA案の方がよいと思います。

駅前商店街への交通手段は現在は車が多いということですが、今後の高齢化社会を考えると、電車に乗って商店街を通ってもらってまちの魅力を発見してもらえれば来街者も増えるのではないかと思います。

B案でも運行可能便数は増えないということですので、利用者の立場から今の軌道をそのまま延伸したほうがよいのではないのでしょうか。

委員

LRT化、相互乗入については、まちづくりのツールの一つと考えています。まちのにぎわいが前提であり、そこにお客様を運ぶという立場で貢献できるかということを中心に考えています。専門的に見るとA案B案とも課題はありますが、A案は現在の軌道をあと150m延伸すればよいということで、対応がしやすい

いと思います。

先程の意見にもありましたが、B案では地下駐車場の出口付近が危険な状態になります。また、B案では駅前広場への流入部での曲線半径が小さいということで運行車両にも制限が出ます。福井駅のコンコースへ直結させるC案も提案されていますが、今のルートを活かして平成15年に整備した軌道を利用するのがよいと思います。課題はいろいろとあるので、ルートが決まった後で課題をどう克服するかについて真剣に議論する必要があると思います。

会 長

一通り各委員のご意見をいただきましたので、専門部会の部会長を務められた浅沼副会長からもご意見をいただきたいと思います。

副会長

部会長として、専門部会での意見を私なりに整理したものを提示させていただきましたが、技術的専門的で分かりにくいというご意見もあり、申し訳なく思っています。

部会長としての立場もあったため、これまで意見を控えさせていただきましたが、私個人としてはA案を支持しています。交通シミュレーションの結果も含めて考えると、A案では現在の駅前電車通り区間を延伸することにより、信号が増える、渋滞が生じるといった問題もありますが、商店街に車で来られる人への影響は余りなく、むしろ、駅前広場まで延伸することにより電車の利用者が増えて、商店街のまちづくりと一体となった取り組みもできるのではないかと思います。電車を利用して商店街に来ることは便利なことであり、商店街にとってもメリットがあると思います。

電車だけでなく、バスや車を含めて考えても、B案では中央大通りの交通容量の低下によりバスが不便になるため、A案の方が望ましいと思います。

B案については、中央大通りの中央分離帯を撤去する、歩道の一部を削るなどの提案も出されましたが、そこまで無理をして中央大通りに電車を持っていく必要があるのかを疑問に感じました。現在の軌道を延伸することが車の利用者にとっても阻害になるとは思えないので、A案の方が望ましいと思います。

会 長

他にご意見ご質問がありましたら、それをうかがってからまとめをしたいと思います。

委 員

委員に質問ですが、駅前電車通りの軌道部は車は通行できないと発言されましたが本当でしょうか。

委 員

複線のときは通行可能だったと思いますが、単線化されたときに通行不可になりました。軌道敷内をを通行できるのは、横断する場合、緊急時などに限られています。

委 員

軌道敷の車の通行は原則禁止されていますが、駅前電停からスクランブル交差

点までは通行可能となっています。

委員

坂川前市長とのお約束で、延伸ルートについては地元と協議して決めていくという回答書をいただいておりますが、これまでに一度たりとも説明がございません。地元に対して全く説明会もなされていないままこの場でルートを決めることは不満であり、抗議します。商店街は残念ながら組織率からいくと半分くらいです。我々商店街以外にも駅前で商売をしている人、商売はしていなくても住んでいる人がたくさんいます。それらの人に一度でも説明会をされていますか。

私は5連の代表として出席していますが、中心市街地の活性化を強く願っており、公共交通も大切だと思っています。しかし、各関係者に一度も説明会が開かれていないということで責任が持てません。不満に感じていますので退席させていただきます。

事務局

委員に説明した経過について説明させていただきます。専門部会に出席していただき、協議会に出席していただくにあたって、委員と交渉を進めさせていただきました。理事長の立場としては、5商店街の代表者としてご出席いただき、商店街に加入されていない人も含めた地元への説明という意味では、今後戦略でルートを決めた後に、都市計画の審議の場や地元説明の場を設けますので、協議会は戦略としての方向性を審議したいということで説明をさせていただきます。

ですから、地元説明については、この協議の後に始まるものと考えています。地元への個別的な説明になってはいけないので、個別にどなたかとお会いすることはしていません。

会長

協議会としては、地元商店街の代表者にも委員として参加していただいた上で、事業者や道路管理者など、それぞれの立場を代表して意見をいただいて案づくりを行っています。一部に反対意見があることは確かですが、専門的な観点からルート案を決めて共通問題の検討に入る必要があります。

強かにB案を推す委員もいらっしゃいますが、全体の意見の総括としては、いろいろな問題はかかえていますがA案を前提に今後の検討を進めるのが妥当だろうという判断をしてよいのではないかと思います。

少し個人的な意見を述べますと、これまで税金をつぎ込んで整備してきたストックを活かすことが必要です。中央大通りは、風格の道づくりとしてシンボルロードとして整備してきていますので、中央分離帯を撤去することは納税者に対する説明が付きません。

今回の検討には中央大通りの沿道の人には参加していませんが、もしB案で工事を行うとすると、工事期間中の沿道への影響、負担が非常に大きいと考えられます。また、中央大通りの北側の沿道は業務地となっているため、市民がいろいろなサービスを受けに来ることに対してもネガティブな側面があります。

駅のコンコースからの買い物などの歩行者のルートを見ると、駅前電車通りだ

けでなく中央大通りにも大きな歩行者の動線があります。

以上のようなデメリットの大小から考えても、A案を支持せざるを得ないと思います。ただし、A案でも多くの課題が残っているので、A案を前提に検討を進め、大きな問題が出てきた場合には柔軟に対応するという方向性でよろしいでしょうか。

委員

今回の協議会の委員の中ではそうした意見が多かったことは事実であり、尊重する必要がありますが、今後現実的に進めていこうとすると、具体的な数値も示しながら、地元にも理解してもらいながら進める必要があると思いますので、より分かりやすい説明を心がけて欲しいと思います。

会長

私も同じような意見で、協議会マターではありませんが、今回の協議会で、地元の商業者の関心が非常に強く、延伸ルート問題を死活問題として認識されていることが実感としてよく分かりました。

今後A案を基本に細かい詰めをするにしても、交通戦略ですので、交通処理的な問題だけではなく、公共交通のサービス改善が車も含めた来街者の総合的な来やすさに繋がり、そのポテンシャルをまちづくりと連携して活力や賑わいを生み出していくという体制をつくらないと、交通体系の整備だけで終わってしまいます。そうすると交通戦略の趣旨から外れてくるので、今ほどの意見にもありましたように、地元の理解を得ることも大切ですので、そのあたりも進めるようにお願いしたいと思います。

委員

LRT化をすれば人が増えるのか、まちが活性化するのかという議論がありましたが、まちづくりはみんなで取り組むものですので、ベストな選択を目指すとともに、その責任は市民が全体で負わなければいけないと思います。LRT導入、中心市街地活性化のためにみんなが一丸となってよい結果を出すために努力をして、活力ある福井のまちにする責務があると思います。こうした気持ちでこれからも活動していきたいと思っています。

会長

各委員の根底にある思いは共通するものであり、協議会としての方向性は今回示すことができたと考えています。

ただし、先程も言いましたように、A案の課題も山積していますので、今回ご指摘されたことも含めて検討を進めていただきたいと思います。

本日はどうもありがとうございました。

事務局

次回の協議会は2月の上旬を予定しています。日時については改めて連絡させていただきますのでよろしくお願いたします。

(以上)