

福井市都市交通戦略 第9回協議会

- 議 事 要 約 -

日 時：平成21年2月16日(月)午後2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

皆さんこんにちは。本日が9回目ということで、第8回目から短期間での開催となります。本日は2カ年に渡り議論してきた交通戦略協議会の最終回になります。最終報告書案としてとりまとめていただいていますので、全体を通して忌憚のない、建設的なご意見ををお願いします。

事務局

・都市交通戦略とりまとめについて資料説明(省略)

会 長

前回までに出されたご意見を踏まえて、修正したところなどを中心に説明していただきました。本日が最終回ということですので、2カ年に渡り検討してきた交通戦略の内容、事業を進めていく上での課題などについて、説明いただいたことを中心にご意見ををお願いします。

委 員

p40の交通結節の強化についてですが、地域拠点についてはワーキングでも議論しましたが、乗継拠点についてはもうひとつピンときていません。本文には「公共交通幹線軸上の駅やバス停で、自動車や自転車等からの乗継機能を持つところ」と書かれていますが、p41の絵をみると、バスが走っているところのようにもみえます。

周辺市街地として着色されている範囲の内側は、公的補助を受けずに民間のバスが自力で運行しています。いろいろな交通が便利になるのはよいことなので否定はしませんが、別の枠組みの交通機関が入ってくることによって、こうした自力で走っているバスの運行が違う方向にいつか消え去ることがないようにしてほしいです。

乗継拠点については、あいまいな面もあるように思いますが、周辺市街地の内側は、バス事業者にとっては国からも責任を持って運行するように指導を受けている範囲ですので、整合は図ってほしいと思います。

事務局

周辺市街地よりも内側の乗継拠点については、田原町駅、福井口駅については、鉄道相互の乗継の拠点であり、P&R、C&Rを重点的に進めることを考え

ています。周辺市街地の越前花堂駅、越前新保駅については、整理し切れていない部分もありますが、実施にあたってはバス事業者とも十分調整して取り組む予定です。

委員

p54 の行政の役割についてですが、「福井市は、国・県との連携を図るとともに」となっていますが、国・県だけでなく、「関係市町、JR等」との連携を加えてほしいです。

交通結節の強化には、ハード、ソフトの両面があると思いますが、市や町で運行しているコミュニティバスやJRとの連携を図ることも重要と考えています。

事務局

関係市町との連携については考慮します。JRについては、交通事業者に含まれていると認識しています。

委員

p53 の事業プログラムについてですが、概ね10年間という予定時期を示していますが、その中間で検証作業をするということで前期と後期を分けているのでしょうか。

事務局

5年5年で分けて考えています。

委員

前期については、ある程度目処がついているということでしょうか。また、予定時期として、いつから着手できるかが不透明で着手時期がぼやかしてあるのは理解できますが、終了時期もぼやかしてある事業があるのはどのような意図でしょうか。少しでも前倒して事業を完了したいということでしょうか。

事務局

終了時期がはっきり見えないこともありますが、10年以内には達成できるようにということで表現しています。

委員

p56 のCO₂の排出量の削減目標ですが、前回の資料では5%削減を目標としていましたが、考え方を変えたということでしょうか。

事務局

前回とは考え方を変更しています。自動車からの転換で鉄道利用者が100万人増加すればどの位CO₂を削減できるかを計算した結果、1%になったということです。

委員

どのような状態になったら1%削減が可能になるのかが分かりにくいと思います。鉄道利用者が100万人増えても、経済活動が活発になって自動車が減らないことも有り得ると思います。

事務局

自動車からの転換によって、鉄道利用者が100万人増加すれば、自動車と鉄道を合わせたCO₂の排出量の合計が1%減少するという事です。

委員

今回の戦略で何が決まったのかが分かりにくいように思います。福井駅への結節を重要視しており、各方面に20分間隔で運行すると聞いていますが、場合によっては40分間隔になることもあるのでしょうか。以前、4本2本での運行を考えているようにも聞いていますが、3本3本で20分間隔になるのか、4本2本で40分待つこともあるのかを教えてください。

また、どのような車両を導入する予定でしょうか。1編成でいくら位になるのでしょうか。

スケジュールは福井市だけで決めることはできませんが、今後えち鉄の高架化を都決し、県・市のスキームも決めていくことになると思いますが、具体的に県民市民にみえるかたちになるのはいつ頃になるのでしょうか。再開発の状況によっては、駅広の整備が遅れることもあるのではないのでしょうか。再開発が順調に進んだとして、西口駅広の整備が終わるのはいつ頃になるのでしょうか。前期の5年間で終われるのでしょうか。

事務局

交通シミュレーションでえち鉄4本、福鉄2本としたのは現在のピーク時におけるダイヤによるものであり、日中の運行間隔については、えち鉄、福鉄とも3本3本で提案しています。ただし、実際のダイヤについては、事業者間での調整が必要です。

スケジュールについては、中心市街地活性化基本計画で、区画整理、再開発は平成24年度末までに完了する予定をしており、西口広場の整備についてもその前には終わると考えています。

えち鉄の高架化は着手していますが、今後地元や関係事業者との調整も必要となりますので、できるだけ早く県にお願いしたいと考えています。

委員

富山で現在走行している車両の値段がどのくらいかは概ね聞いていますが、他の会社のことですので、この場での発言は控えさせていただきます。今回導入する車両がいくらになるかは現時点では分かりません。

委員

確かな情報ではありませんが、5億程度と聞いたことがあります。大型の車両であれば更に高額になるのでしょうか。

事務局

富山LRTの小型車で2億ちょっと、広島的大型車では3億ちょっとかかったと聞いていますが、一概にどの位とはいえません。

委員

都市計画決定は来年度になるのでしょうか。それとも2、3年先になるのでしょうか。

委員

できるだけ早くしたいと思っておりますが、現時点でいつ頃というのは言えません。都市計画決定はあくまでも手続きであるため、現在そこに至るための調整を

進めています。

委員

今回の計画では、5年後には半分はできているようなスケジュールになっていると思ったので確認させていただきました。

副会長

p53の事業プログラムについてですが、「幹線バス路線の活性化」の内容が分かりにくいと思います。

p40の交通結節点の施策メニューについてですが、サービス水準の高低を矢印で表示していますが、サービス水準が高い、低いというのはどのようなイメージなのでしょうか。乗継拠点でサービス水準が低いというのは、交通結節機能で書いているハード、ソフトのサービス水準が低いということなのでしょうか。内容が分かりにくいと思います。

事務局

幹線バス路線の活性化については、増便や最終便を遅くすることなどを想定しています。

副会長

サービス水準が低いということは、頻度が低いということで、絵に書いてある内容とは関係ないのであれば書かない方がよいのではないのでしょうか。

会長

まちなか地区や周辺市街地にある交通結節点のサービス水準は高くないといけません。地域拠点、乗継拠点でサービス水準が低いというのは、交通結節点としての概念があいまいになっているのではないのでしょうか。

事務局

ここでは、幹線ルートサービス水準ではなく、交通結節点から出て行くサービス水準を指していますが、誤解を招く表現になっていると思います。分かりにくいので、削除も含めて検討したいと思います。

会長

乗継拠点は、トランジットセンター的に本線間の乗換えを行う拠点です。そうした概念をはっきりしておかないといけません。交通ネットワーク上、本線同士の乗り継ぎ、広域のフィーダー機能を持つ拠点を乗継拠点として位置づけて、地域拠点と分けておいたほうがよいと思います。

先程ご指摘のあった幹線バス路線の活性化の内容ですが、誰がどのように活性化させるのでしょうか。

事務局

今回の交通戦略では、LRTを中心に議論したこともあり、バスについては十分な踏み込みができませんでした。新年度から、路線バスについて総点検をして各路線の問題点の洗い出しをしていく予定です。

事務局

幹線バス路線については、いつどのような取り組みを行うかがはっきりしていないため、予定時期を示すことができないことをご理解いただきたいと思います。

す。幹線バスについては、昨年の4月から鮎川線の最終バスを増加したり、大野線についても越美北線との連携で、越美北線の定期を持っている人の運賃を3分の1にするなどの取り組みをしています。今後ともこうした取り組みを徐々に進めていきたいと考えています。

会 長

幹線バスとして位置づけられたものについては、交通事業者が努力するだけでなく、先導的に利用者を増やしていくことを視野に入れるということになると思います。事業者と積極的に連携しながら進めて欲しいと思います。

委 員

p40 についてですが、今回の戦略はLRTが中心という説明がありましたが、ホームトゥーホームや屋根のあるバス停については事例としては紹介されていますが、ホームトゥーホームがどこで機能していくかなどについては落とし込んでおらず、メニューにも含まれていません。

各施策に連動してモビリティ・マネジメントを進めることは重要です。市民にとっては、自分たちの住んでいるところが地域拠点としてどんな風になるというイメージが沸くものがあれば公共交通を使おうという気にもなるのではないのでしょうか。

会 長

前日も議論されましたが、市民の身近な生活がどう変わるかをきめ細かく示すことが大切です。今後の検討を進める上での要望としたいと思います。

委 員

p47 の駐車マネジメントについてですが、平成 21 年度の取り組みとして「公営駐車場への案内、PR」があげられていますが、公営駐車場だけを対象にするのは片手落ちになるので、民間を含めて考えるべきではないのでしょうか。

事務局

休日に満車になる特定の大規模駐車場は民間の駐車場であり、公営の地下駐車場については余裕がありますので、満車ではないところに案内をしたいということで、公営駐車場に限って記述しています。

委 員

駐車システムを考える上では、公営の駐車場だけを対象にするのでは不十分であるため、コインパーキングも含めた民間の駐車場への案内も重要だと思います。

事務局

「公営」を削除して、民間も含めた表現とします。

委 員

p56 の戦略が目指すものの3つ目に書かれているCO₂の1%削減という目標ですが、これが大きいのか小さいのか、正しいのか正しくないのかが分かりにくいと思います。

p11 で環境負荷の小さい交通手段への転換を課題としているので、目指す目標としては弱いのではないのでしょうか。

事務局 公共交通にとっての 100 万人増加は大変なことで、削減効果としては 1 %ですが、目標としては小さいものではありません。単に自動車を減らせばよいということではありません。

委員 車社会からの脱却というときに、環境面から捉えるのは非常に難しいと思います。公共交通の利用者が増えた場合の 1 つの例として CO₂ が 1 %削減されるというのであれば、もう少し分かりやすく説明してほしいと思います。

委員 例えば、2000cc の車が 10km 走るとどれだけの CO₂ が排出されるというような表現にすればわかりやすくなると思います。

委員 環境面だけでなく、課題で取り上げている「車中心の都市交通」や「高齢ドライバーの増加」についても、「 をしたら改善する」という整理をしないと課題として設定した意味が出てきません。戦略の目標としては地味な印象を受けます。目標値についても、前回は 5 %削減、今回は 1 %削減というのでは自信がなさそうにみえます。

バス利用者は減少していますが、高齢者にとってもバスは重要ですので、バスについてもしっかりとした取り組みが必要です。

こうした報告書では、前と後ろが整合しているとすっきりしますので、環境が重要というのであれば、車のシェアを 1 %減らしますといった方が分かりやすいのではないのでしょうか。

副会長 p55 の交通戦略として目指すものの 1 つめと 2 つめは戦略としてどれだけ公共交通を整備するかということですので、その結果としてどのような指標を設定するかというときに、CO₂ だけでは市民にも分かりにくいと思います。「 の整備をすれば になる」という示し方をしないと、これまで議論してきたことが見えてこないと思います。

事務局 目標値には目標として示すものと、取り組みの効果として現れてくるものの 2 つがあると思います。このうち、効果として現れてくるものについては、CO₂ だけでなく事故数などもあり、現時点では十分書ききれていない部分もあります。今回の戦略では、p55 に「施策展開にともない目標の進捗状況を確認し、実現に向けて継続的に施策を実施します」と書いており、一般的に PDCA サイクルと呼ばれる考え方を提案しています。地域毎のサービス水準や人口カバー率など、管理すべき指標を設定して、継続的にフォローしていきたいと考えています。CO₂ については、目標値の表現について工夫したいと思います。

委員 やろうとしていることはよいことだと思いますが、税金の投入も必要となるため、これだけの投資でこれだけの効果が出るという費用対効果を示す必要があり

ます。よいことなのでお金を投入しましたが、効果は出ませんでしたというのでは問題ですので、目標とする指標はいくつかあげてほしいと思います。

会 長

重要な指摘だと思います。今後とも継続できるかなどについて、P D C Aにより管理指標をみながら取り組むことが必要です。どれくらい投入してどれだけの便益アップを図るかについては、個別に考えていかないと、戦略のパッケージとしてトータルで示すことは難しいと思います。

事務局

ただ今会長がおっしゃいましたように、費用対効果は大切な視点だと思いますが、戦略全体で費用対効果を示すことはできませんので、各事業の中で押さえていきたいと考えています。今回の交通戦略の指標としては、地域毎のサービス水準の目標を示しているのでフォローアップしていきたいと考えています。

会 長

地域別に交通の目標を掲げていますが、p55では「戦略が目指すもの」としてありますので、今後市民に対してより分かりやすく示すのであれば、例えば農山漁村地域であれば、自分の足でまちなかへ出かけられるようになる、車を持っている人にとっては送迎が多少減るなど、移動手段が複数あることで生活の幅が広がるということを示せるとよいと思います。このように、周辺の人も含めて分かりやすく書き込めるとよいと思います。

C O₂ 排出量の1%削減については、一番分かりにくいのは、鉄道事業者の持つ100万人増加という目標が交通戦略とどう関わっているかの記述がないことです。戦略は事業者の目指す100万人増加を支える重要な計画であるという関連付けが必要です。

戦略として掲げている施策に取り組むことで、事業者の設定した目標を担保できて、利用者が100万人増加することにより、C O₂排出量を1%削減できるという示し方になるのではないのでしょうか。そのあたりの書き方も含めて検討をお願いします。

委 員

p55の公共交通人口カバー率ですが、p14の運行サービス水準を見ると1日に3本以下の運行本数が少ない路線も含まれています。現実的な利便性を考えると1本/時以上は必要だと思いますが、1本/時以上の人口カバー率を算出しているのであれば示してほしいと思います。

p53の事業プログラムについてですが、最初から最後まで線が引いてあると、10年間のうちのどこかでやるという逃げ的部分があるのか、1日でも早く始めてずっと続けるのか など、いろいろな受け止め方ができると思いますので、短期・中期・長期という示し方ができればよいと思います。

事務局

今回は、バス路線があることによる効果をカバー率として示しているのですが、1本/時以上に限定した人口カバー率は算出していません。

- 委員 カバー率の向上を目指すというのは、現在の 87%から 90%、95%というように上げていくということでしょうか。
- 事務局 来年度から、地域の特性に合ったバスサービスの検討を始めるので、現時点では将来の数値目標は示していません。
- 委員 富山市の交通戦略では、公共交通を便利に利用できる市民を 20 年間で 28%から 42%にするという目標を掲げています。現実を踏まえた目標であり、がんばろうという感じを受けます。
カバー率としては低くても、1 本/時以上のカバー率を調査できるなら示した上で、少しでも向上させたいという方がリアリティがあると思います。この指標の示し方については工夫が必要だと思います。
- 会長 サービス水準を重要な指標として掲げているため、路線があるだけではサービスとはいえないというご指摘だと思います。今回の数値はこのまま残すとしても、運行頻度は問わずに全路線を対象にしていることを書いておく必要があると思います。目標として %にするというのは難しくても、進捗を管理していく上で指標の一つとして使うのはよいと思います。
- 事務局 どのような数字を目標として示せるかは再度検討したいと思います。
- 委員 最終的には、住民、行政、事業者が一体となって取り組まないと計画が実現しません。目標を達成するためにみんなが力を合わせる必要があると思います。
- 委員 CO₂ の排出量については、p11 で福井都市圏としての数値も示されているため、まぎらわしくならないように工夫してほしいと思います。
昨年度の協議会でも発言しましたが、公共交通に乗って残すという考え方だけではなく、公共交通に乗ってどこへ行ってもらおうかという視点も重要だと思います。
日常の市民の足を確保するというだけでなく、観光客による活性化を図る上では観光地への結節も重要な視点だと思います。
- 事務局 公共交通に乗ってどこへ行くかを考えたときに、交通戦略の中で、観光に特化したコメントは難しいと考えています。ただし、4 月からは今まで 1 本の路線で繋がっていなかった越前海岸側も繋ごうという新しい動きも出てきていますので、観光面にバスを活用していく方法も考えていきたいと思います。
また、嶺北地域の中心都市としては、福井駅からタクシーに乗りやすいように配慮することも大切だと考えています。
- 委員 P D C A サイクルでの取り組みが重要という考えであれば、事業プログラムの

前期と後期の間で取り組みの検証を盛り込むとよいと思います。

委員

具体的な数値目標を掲げるのもよいと思いますが、生活満足度という視点も加えて、公共交通分担率などの指標と組み合わせて考えるとよいのではないのでしょうか。

事務局

市民の公共交通への満足度については、毎年市民意識調査を実施しているので、継続的に把握できると考えています。

委員

全体的に鉄軌道系についてはイメージしやすいですが、バスについては公共交通の計画の中でもどう考えるかが難しいと感じています。今後、幹線バスをどう考えるかは県にとっても重要ですので、今後も市と相談しながら検討を進めていきたいと考えています。

委員

公共交通人口カバー率については、公共交通の空白地帯を少なくしようということで、ある意味ハードルの高い目標を掲げられていると考えています。来年度以降、事業者と協議して取り組みを進める予定と聞いていますので、よろしくお願ひしたいと思います。

委員

公共交通人口カバー率の87%という数値が、高いのか低いのか分かりにくいです。CO₂の排出量の削減についても、一般の人にとっても分かりやすい文章とすることが大切です。

副会長

報告書の最後の「戦略が目指すもの」を、今回の意見を踏まえて充実させてほしいと思います。

委員

今回の事業プログラムには実施者が書かれていません。市民の中には全部を市が実施すると考える人もいますが、県や事業者が主体的に取り組むことも多いので、そのあたりをはっきりさせておいたほうがよいのではないのでしょうか。公共交通に関心を持ってもらうためには、一般の市民にも分かりやすくすることが重要です。

委員

単に公共交通の利用者を増やすだけならば、極論を言えば料金をただにすればよいということになります。車から公共交通に転換することによる社会的便益がどれだけ大きな効果をもたらしているかについて、今後声をあげていかないと、なぜ誰も利用しない公共交通に投資するのかということになってしまいます。公共交通の利用促進が、地域や国にとって大きな役割を担っていることを示すことが大切です。

事務局

事業プログラムの実施主体についてですが、今回盛り込まれているプログラム

には交通事業者が主体的に行うものも多く含まれており、行政としても交通事業者をどのように支援していくかが重要と考えています。ただし、1つ目のパッケージの「軌道区間の整備」については、行政たる道路管理者の役割も重要になると考えています。事業主体については、国や県と協議してどのような財源で行うかについても詰める必要があるため、今後個別に検討します。

会 長

報告書の記述内容についてだけでなく、今後どのように取り組むべきかについても多くの意見をいただきましたので、そのあたりも含めて今後進めていただきたいと思います。

2年にわたって9回協議会を行いました。公共交通の戦略を掲げてやるということは、需要有りきではなく、目標指向型で進めていくということで、既存のストックを活用しながら交通体系を再編していくという方向にシフトしていくことについては、目標、考え方を示すことができたと考えています。ただし、今後どのように実現するかについては、協議会としても完全合意には至っていない部分や、今後詰める必要があることの課題出しで終わっている部分もあるので、今後も目標の実現に向けて進めてほしいと思います。

計画書については、協議会の中で議論してきた委員の中では、課題も含めて共通認識を得られたと考えていますが、実際に便益を受けることになる市民への分かりやすさという面から、どのような人にどのような環境を与えるかを理解してもらえそうなフォローアップを今後もお願いしたいと思います。

また、戦略は5年から10年で実現を目指していくものなので、事業プログラムについては、もう少し詳細に詰めを行ってほしいと思います。よい計画になるかは今後の進め方にかかっていると思います。

福井市は福井県の県都ですので、特に南北軸については隣接市町と連携、役割分担をしながら進めることが重要になります。

今後の予定について、事務局からお願いします。

事務局

本日の意見を踏まえて、協議会の案としてまとめることにはなりますが、最終的に福井市の案とするために、川上会長から市長に対して協議会の案を報告することになります。修正内容につきましては、会長、副会長に一任ということでよろしいでしょうか。

会 長

報告するにあたっては、これまでいろんな経緯もありましたので、具体的な事業については課題の洗い出しの段階にあるものもあるため、関係機関と協議して施策の進行管理をしながら進めていただきたいということと、一部全員合意に至っていないこともあります。まちづくりとの連携で戦略の効果を出していくためには、重要なことだと思いますので、今後進めるにあたっては配慮していただきたいということを付記して報告したいと思います。

また、市民への分かりやすいPRは大前提になりますので、今後ともよろしくお願いしたいと思います。

委員 協議会に関与した者としての責任もありますので、協議会の各委員にも成果品をいただけないでしょうか。

事務局 会長から市長に報告した後になるかと思いますが、あまり遅くならないようにして委員の皆様にもお配りしたいと考えています。

会長 修正内容については、私と浅沼副会長で確認するというご理解をいただきたいと思います。本日は長時間にわたりありがとうございました。

事務局 平成 19 年 6 月から 2 年にわたり、都市交通に関する課題などについて熱心にご議論いただきありがとうございました。協議会を通じていただいたご意見は今後の施策にできるだけ反映していきたいと考えています。事業の実施にあたっては、市民に分かりやすく示すことに配慮していきたいと思いますので、今後ともよろしくお願いいたします。

事務局 以上で、本日の福井市都市交通戦略協議会を終了させていただきます。どうもありがとうございました。

(以上)