

## 第2回 第2次福井市都市交通戦略協議会

### 会議録（要約）

開催日時 令和2年9月30日（水） 午後2時30分から午後4時10分まで

開催場所 ハピリン3階 ハピリンホール

1. 開会
2. 挨拶
3. 報告事項

#### ○会長

---

報告事項について事務局から説明していただく。よろしく願います。

#### ○事務局

---

資料説明【欠席委員からの事前意見送付資料】（省略）

#### ○会長

---

それでは、何か意見や質問等があればよろしく願いたい。

施策は後ほど協議事項で説明していただく。

4. 協議事項

#### ○会長

---

先ほど、事務局からも説明があったが、3つの大きな柱の部分についてご意見を頂きたい。

施策パッケージ「①選択性のある都市交通利用環境の構築」について、説明をお願いします。

#### ○事務局

---

資料説明【資料3-1、資料3-2】（省略）

#### ○会長

---

今説明された件について、何か意見や質問等があればよろしく願いたい。

いかがか。

(3) フィーダー交通の効率的配置による地域内移動手段の確保と利便性向上と(5)公共交通を維持するための取組みを中心に意見をいただきたいと最初をお願いしていたが、それ以外でも結構である。

その前に3ページのところで、前回の交通戦略のなかで6つの軸で考えているが、今回もこれ

を踏襲している。これについても意見をいただきたい。

南北の2軸と、東西の4軸の6方向については踏襲するということで良いか。これを基本にいろいろと付随しながら構成していくことになるので、先ずここについては改めて皆さんからの確認をいただきたい。ここはこれでよろしいか。

## ○委員全員

---

異議なし。

## ○会長

---

前回協議会の中で、(4) 市中心部のバス路線網の見直しについて、3回部会を開催したということであるが、これについて報告をいただき議論していきたい。

浅沼先生よろしくお願ひしたい。

## ○副会長

---

資料16ページを見ていただきたい。

これまで福井市中心部バス路線網検討部会を3回開催した。

色々な意見が出てきたが、まず福井市中心部の交通手段として、えちぜん鉄道、福井鉄道、JR、バスとしては京福バス、すまいるバスの交通網がある。福井駅の交通結節機能は非常に高まっている。特に路線バスとすまいるバスが、福井駅ならびに市中心部を走っている状況の中で、かなり交通手段同士の競合が生まれている。鉄道とバス、バス間でも起こっている。

すまいるバスが20年前位に始まって、もともとお買い物バスとしてスタートし、商店街の活性化に役立ってきた。福井駅の交通結節機能が高まっていく中で、すまいるバスの役割も大きく変わってきており、買物だけではなく通勤通学での利用者が伸びている。お買い物バスというよりは、路線バスと同じような利用形態になっており、区別がしにくくなってきている。一方で、バス事業自体がますます厳しくなっていく中で、できるだけバス間の競合を避ける意味でバス路線網の見直しが必要となっている。

バス路線を持続可能なものにしていくためには、出来るだけ競合を避けつつ、新しいバスの再編や見直しが必要ではないかと言うことで意見をまとめた。

今後まちづくり福井が進めているすまいるバス事業を見直しながら、京福バスによる持続可能なバス路線網へ再編していく方向性を方針として出している。

すまいるバスも4つルートがあり、それぞれ路線バスとの競合の仕方や役割が違っており、それぞれルートごと適宜検証しつつ、重複を解消しながら、全体として広域的なバス路線を構築していく必要がある。

お手元に「今後の市中心部におけるバス路線網の方向性」の資料が配られている。現状やバスの課題については今話したとおりである。方針としては、(1) すまいるバスの事業を見直し、京福バスによる持続可能な路線網への再編、(2) バス・地域鉄道を利用し、福井駅周辺を訪れたいくなるソフト事業の展開の検討として、すまいるバスがお買い物バスとしてスタートしたように、福井駅

周辺の商店街がもっと賑わいができるようなソフト事業を今後検討し、バス利用者の増加に繋がるような取組みをしていきたい。

## ○会長

---

資料 16 ページにある問題指摘を踏まえて検討部会を 3 回開催し、その結果をまとめた資料がお手元に配布されており、対応方針 2 点に集約された。これまでは資料 16 ページにあるように投げ掛けてあったが、対応方針 (1) (2) が 16 ページに差し変わってくるイメージになると思う。

この点についていかがか。

## ○委員

---

今回、市中心部におけるバス路線網等の話をいただいたが、大野方面の軸である越美北線や京福バスについても同じような悩みを抱えていると思う。例えば結節点の 1 つとして美山駅周辺をあげているが、美山駅の乗車人員は 1 日 25 人であり、非常に難しい状況である。

## ○委員

---

その他の意見として、資料 8 ページについて、一番重要な結節点でまだ唯一不十分な所がある。福井鉄道が 1 時間に 2 本しか乗り入れてきておらず、結節機能としては不十分である。南北のえちぜん鉄道、福井鉄道の全ての路線が乗り入れてようやく南北ネットワークの拠点ができることになる。是非ともこのあたりをプログラムの中に入れて方向性を出すことで、初めて交通結節機能が完備することになると思うので、追加で検討をお願いしたい。

## ○委員

---

質問であるが、この戦略はあくまでも公共交通だけを捉えた戦略と考えなければいけないのか。

自動車に頼っているのが現状であり、この視点が少ないように思える。公共交通を行政が推進していくことは十分理解できるが、市民感情からすると高齢になるまで自動車で生活しているのが現状である。例えば道路の利便性や中心市街地の駐車場の改善など、現実に応じた対応や考えについては、この中で議論できないのか。どのような考えなのか。

## ○事務局

---

今回、第 2 次都市交通戦略として、公共交通のマスタープランを策定したいと考えている。

確かに福井は 70 歳を過ぎても車に乗っている方は多い状況であるが、いつまでも車に頼って生活していくわけにはいかない。高齢者事故もかなり増加している。

人口が減っていく中で、公共交通のあり方について議論していきたいと思っている。車から公共交通に転換した高齢者の足の確保についても、都市交通戦略の中で大いに議論していきたい。

先ほどの委員の意見について、福井鉄道のひげ線を延伸しても急行列車が入っていないことは承知している。閉塞区間の長い単線であり全ての列車を入れる事は物理的に難しいのが現状であ

る。今後、福井鉄道の福井駅へのアクセス向上についても考えていきたい。

## ○委員

---

高齢者になればなるほど、自家用車に頼らざるを得ないのが現状ではないか。

高齢者が寒いところでバスを待ったり、電車の駅まで歩いていけない。

この現実をどのように考えているのか。

## ○事務局

---

福井の1人当たりの自動車保有率は全国的にトップクラスであり、高齢者の方も車に頼っている。いつまでも高齢者の方が車に頼った生活をしていくのは限界があり危険だと思う。市では免許返納支援も行っており、公共交通へのシフトしていただきたいとの思いがある。

## ○会長

---

おっしゃっていることは十分理解できる。実は公共交通だけの話ではない。交通戦略であるから、トータルの人の移動に関しても含むことがベースである。このことについても何らかの形で盛り込むべきでないかと言うのが趣旨だと思われる。

上手く取り組みながら転換を図るのが、現実的な路線である。

## ○委員

---

私も自家用車に関することは大切だと思うが、一方で人口減少社会の中でどのように都市を持続可能な形に変えていくかと言う観点では、市民感情ももちろん重要であるが、計画の議論としてはなかなか全員が自動車で移動する、この利便性を追求するのは行政としては難しい。その結果、将来もしかしたら都市財政の破綻という最悪のシナリオもあり得る。それを避けたいというのが全体の利益としてあると思う。実態として80%程度の方が車を利用しているが、徐々に利便性を追求した個人個人の便益と、都市全体としての便益の帳尻を合わせていく作業がここにある。計画の中では、市民の方が納得して乗り換えに関して合意が取れそうなラインを少しずつ提示して都市全体の雰囲気を変えていく作業でもあると思う。

ただし、委員が話されたように、実際として自動車利用者が多い。例えば、自動車は自動車で、公共交通は公共交通で階層性があるので、幹線道路や地域内道路がしっかりと整備されていることを示した1枚図を作成して、それから公共交通に乗り換えるとしたら、幹線道路や地域内道路に変わる公共交通というように、道路を含めた簡単な階層性の図を作成して示すと、自動車に対する答えになるのかなと考える。

## ○委員

---

タクシーの話をさせていただきたい。

資料14 ページの公共交通空白地域があるが、説明があったように路線バスから乗合タクシー、

デマンド化とある。将来の動きとして、超小型化モビリティや自動運転も視野に入れると言うことであるが、タクシーのようなドア to ドアの交通になると、路線バスと乗り合いタクシーで間に合わない方となると高齢者の輸送になると、公共交通の一翼のタクシーを利用していただけが良いと思う。空白地域についても、タクシーの利用を入れていただくと良いと思う。

関連として資料 21 ページの「公共交通を活用した地域の魅力を高める観光企画の充実」であるが、地域鉄道とあわせてバス・タクシーと連携させて観光企画に取り組んでいければ良いと思う。

## ○会長

---

タクシーの利活用についての意見である。既存のものを活かせるものはどんどん活かしていくことを含めたらどうかのご指摘である。確認させていただく。

先ほどの車の件について、深入りすると難しいところがあるが無視はできない。そのあたりの考え方が文頭に入っていれば整理がつくと思う。概要版ができて市民にお伝えする時に、このあたりを指摘されることもあるのかなと思うので、どのように反映させていくかについては引き続きの検討として対応させていただきたいと思う。

事務局としてはどうか。

## ○事務局

---

検討したいと思う。

先ほどのタクシー関連の意見について、資料 14 ページの公共交通空白地域に関して、先日国土交通省の来年度の概算予算要望の中で、空白地域においてタクシーを使用したドア to ドアの移動についての施策を展開するという記事が出ており、これらを今後考えていきたいと思う。

## ○会長

---

引き続き中身を検討させていただきたい。次回までにまとめてご提示できればと思う。

他はよろしいか。

では、並行在来線について事務局から説明をお願いします。

## ○事務局

---

資料説明【資料 3-2 並行在来線新駅設置の検討について】(省略)

新駅設置に関するアンケート協力をお願い。

## ○会長

---

配布されたアンケート資料については、後日、回答して返送いただくようお願いする。

資料 3-2 「①選択性のある都市交通利用環境の構築」(2)～(8)までについて、他に意見等があればお願いします。特に、(5)公共交通を維持するための取組みについての意見もいただきたい。モビリティ・マネジメントの推進ということで、今年の先の連休中に田原町で実施している。また

人材確保についても重要な取組として掲げさせていただいている。

全体（1）～（8）をあわせてよろしいか。

①選択性のある都市交通利用環境の構築については、閉じさせていただく。

続いて、資料3-3「②拠点への機能の集積とモビリティの改善による持続可能な地域の形成」について、事務局から説明をお願いします。

## ○事務局

---

資料説明【資料3-3】（省略）

都市整備課課長より（5）まちなかを快適に回遊できる環境の構築 について部会を立ち上げて議論したい旨の説明

## ○事務局

---

都市整備課課長から説明があったとおり、市中心部のバス路線見直しでも部会を立ち上げた。

設置要綱第3条第5項に基づき、この案件についても部会を設置させていただく形でお願いしたいと思う。会長よろしいでしょうか。

## ○会長

---

今の説明の通り、この中では市全域を議論しているが、特にこれからの市中心部のあり方についてはその中では十分に詰められないところがある。ご提案いただいたように別途部会を開いて詰めた議論を、その中では中心部のバスの話や、歩く視点を重視すること、車の駐車場の話が当然はいつてくる。トータルで都市中でのモビリティ環境について個別に議論していく。協議を進めさせていこうと思う。これでよろしいか。

## ○委員全員

---

異議なし。

## ○事務局

---

それでは、都市整備課と関係者を含んだ部会を設置して協議し、またこの協議会で報告させていただきと思う。

## ○会長

---

では、施策パッケージ②「拠点への機能の集積とモビリティの改善による持続可能な地域の形成」について、意見等いただきたいと思う。

特に、資料32ページの「(3) 地域拠点に求められる都市機能、生活サービス機能の誘導等」、35ページの「(4) 地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善」について、具体的な意

見、指摘等はないか。どんなところでも結構である。

## ○委員

---

教えていただきたいが、「(3) 地域拠点に求められる都市機能、生活サービス機能の誘導等」について、都市交通戦略の中で独自に誘導施策を設置するということか。それとも、他の立地適正化等に記載されている施策をここに書いているということか。

## ○事務局

---

立地適正化計画等で出されている施策も十分考慮していきたいと思うし、また新たな地区を形成するにあたり、例えば福祉や商業の観点からの新たな施策を検討していきたいと考えている。

## ○委員

---

今の話とあわせ、(4) フィーダーの地域拠点をつくるということと、(3) 地域拠点における生活サービス機能を持った施設、そのあたりで (3) と (4) を連携させていく基本的な方向は良いが、具体的な整備になった時に、例えば民間の商業施設だとほとんど任せっぱなしで、行政の拠点づくりの重要性が、そのためには何をしなければならないかが、なかなか伝わっていない。交通結節点であるベル周辺とか、パリオ周辺が言われていて、実際現地を訪れると、まだまだのところ一杯ある。やはり拠点として結節させるのであれば、その施設と行政が連携した拠点づくりを積極的に進めていく方針が必要と思う。基本はこれで良いが、これらを実施していかないと拠点づくりは難しいと感じる。是非これを基に、推進していただきたい。

## ○会長

---

非常に重要なご指摘だと思う。いくら計画の中で位置づけても、それぞれの施設の方と行政がお互いに意思疎通を図りながら積極的に考えていく方向性が必要である。

「位置づけます」だけではなく、もう少し「連携を進めます」のような明文化をすべき。このようなご指摘の内容で良いか。

## ○事務局

---

委員のお話のとおり整備するにあたり、市だけで出来るわけでもないし商業だけでも出来るわけではない。ここにいる経済界、交通事業者、他の行政の皆さまの力添えが必要となってくる。

ベクトルを一つにして整備しなければ、委員のおっしゃった形にならないと思う。書きぶりについては、検討させていただきたい。

## ○会長

---

他にいかがか。

## ○委員

---

いくつか教えて欲しい。

資料 31 ページにある地域拠点と乗継拠点について、赤文字は現行から追加した拠点とあるが、いろんなモードに乗り継ぐ拠点になっているから追加したのか。また 32 ページでは交通機能の箇所○印が記載されており、現状をそのまま追加されたと思う。今後、ここを乗継拠点としたい箇所はあるのかどうか。これらの点を教えていただきたい。

また、(4) 地域拠点のモビリティの改善について 35・36 ページに書かれており、私もこのようなイメージと思うが、具体的に市内の地域拠点として良いと思われている所や、他の市町で良い例がありこれを目指していくようなものがあれば分かりやすくなると思う。

具体的なものがあれば教えていただきたい。

## ○事務局

---

現在の戦略では、地域拠点が 8 箇所あり、今回赤文字の追加を含めて 13 箇所位置づけたいと思っている。前回の平成 20 年から市街地の状況が変わっており、例えばエルパは乗継拠点として位置づけても良いと考える。他の事例では、市内の良い事例としては清水プラント 3 が乗継拠点としての成功事例の 1 つである。他市町の良い事例があれば教えていただきたい。

市民にとって分かりやすいものにする事として、まだ完成はしていないが、冊子の中で資料 36 ページから少しポンチ絵的なものを今回入れていきたいと思う。

## ○会長

---

他にいかがか。

## ○委員

---

今の関連で、エルパでバスの待合環境の検討を昨年 1 年間実施している。エルパで交通事業者と市民団体、地元商店街と議論する環境づくりを行うことによって、乗継拠点として待合環境も出来るなど、具体的な検討を進めている。このあたり、行政にも要望を出しているのでも、一緒にやっていけると成功事例になると思う。

## ○会長

---

引き続き、よろしく願いしたい。

## ○委員

---

資料 36 ページのフィーダー交通の見直しであるが、フィーダー交通については随時見直しが必要になってくると思う。商業施設や居住者の変化にあわせて、常に見直すことになるかと思う。

37 ページの短期から中期のところで見直されているが、長期的に取り組んでいくものと思う。

同じく 15 ページのフィーダー交通の見直しとも整合を図っていただくと有難いと思う。

## ○会長

---

これも継続ということで、随時その状況にあわせて見直しが必要との指摘である。そのように修正させていただく。

## ○副会長

---

資料 32 ページの地域拠点に求められる都市機能、生活サービス機能の誘導等の表の中で◎○●とあるが、どういう風に読んでもらいたいかであるが、現状機能があるということなのか、あるいは幹線軸を充実させることにより機能をより高めていくことなのか、◎○●の基準がわかりにくい。

## ○事務局

---

現状でこの表をまとめている。

## ○副会長

---

資料 34 ページにあるような施策事業の実施プログラムの中で、その機能を変えていく部分は、今後地域拠点をこう変えていくような見方はないのか。現状をより高めていく見方で良いのか。

## ○事務局

---

32 ページについては現状の表を表している。32 ページで足りないもの、今後必要なものとして、現状にないものを 34 ページの施策を考えていきたいとして記載している。

## ○副会長

---

横線（－）のあるところには、○をできるだけ付けていきたいということか。

## ○事務局

---

そのとおりである。

## ○委員

---

拠点の整備であるが、全ての拠点に全ての機能があることが理想的な話だとは思いますが、実際としてはそれを全ての拠点に設置していくことは限界がある。だからこそネットワークの概念で、拠点と拠点が接続されていて、不足している機能を拠点間で補完していく考え方だと思う。また、教科書的な整理で言うと、日常生活圏や月末生活圏に必要なものなど、必要な施設の階層もあるので、拠点間で補完し合うような説明があると、なおネットワークとコンパクトの説明がしやすいと思う。

## ○会長

---

表にするとネットワーク的なものの補完や繋がりが見にくい。先ほどのイメージの中で具体的な絵で描くとその辺りがすごく掴みやすいと思う。この表と絵がセットになると分かりやすいものになるとスッキリすると思う。

他にいかがか。

## ○委員

---

資料 36、37 ページの地域拠点等におけるモビリティの改善について、施策事業としてパーク&ライドや地域拠点周辺の道路における歩行空間や自転車通行空間の整備があげられている。今までも市で整備していただいた箇所があるが、車からの転換を考えると道路からのサインがないと、そこを整備しても見えないところがある。あわせてこの整備も並行して実施していただけたらありがたいと思う。

## ○会長

---

道路を使われている方が気づかないこともよくありがちなところなので、見える化して分かるようにアピールした方が良いとの指摘である。その辺りもこの中で見えるような形で追加できればと思う。

他はいかがか。

では、②については今までのご意見を含めて追加修正した上で、次回提示させていただく。

続いて、③公共交通機能のシームレス化の推進について事務局から説明をお願いします。

## ○事務局

---

資料説明【資料 3-4】（省略）

## ○会長

---

只今の施策パッケージ③「公共交通機関のシームレス化」について、意見等頂きたいと思う。

特に 2 番目の MaaS の導入について、何かアイデアやポイントの指摘をいただければと思う。

いかがか。

## ○委員

---

MaaS について意見させていただく。今後どれくらい書いていくのかによるが、国交省でまとめている中間報告を見ると、MaaS を日本で導入する上では、エリアによって導入の仕方も違うだろうと述べられていた。どれくらいのエリアで導入していくのか、福井市全体の規模で考えているのか、中心市街地内の範囲で考えているのか、この点がポイントとなるように思う。

バスや電車のような軸となる交通の決済と連携することも大事かと思うが、特に地方では鉄道

から目的地までのラストワンマイルに出来るだけ多様なサービス、例えばシェアサイクルや新しいモビリティなどたくさん導入して、それらを簡単に決済して使えるような多様なサービスと使いやすい決済システムがポイントになると思う。

## ○事務局

---

新幹線開業を見据え、MaaS の範囲を福井市だけに絞ることは先ずあり得ないと思う。連携中枢都市圏の枠組み、ほぼ嶺北であるが、オール福井県で取組んで行かなければならないと思っている。福井県全体で取組むべき課題ではないかと思っている。

## ○会長

---

今の指摘は、このようなものがありますくらいイメージしか見えないと思う。福井だったら、どう言うところで活用のイメージがあるのか、ここまで入ると少しリアルな感じになる。

キャッシュレスはイメージできるが、例えば一条谷朝倉氏遺跡から鯖江の河和田に行くのも公共交通ではかなり迂回しなければならないが、MaaS を使えば効率的に行けるなど、あり得そうな事をこの中に入れると、もう少し MaaS のイメージが伝わるのかもしれない。そのあたりがこの中では分かりにくいのかも知れない。書けない部分もあるかもしれないが、議論の価値があると思うので、事務局で少し考えていただけると良いと思う。

他はいかがか。

## ○委員

---

資料 48 ページの表を見て思ったが、実施主体の箇所でも市の考えもあると思うが、日常生活型と観光型の 2 種類あり、観光型 MaaS に福井県が入っていない。観光関連で、えちぜん鉄道と福井県、JR、日本旅行で観光 MaaS の打合せを昨年からは進めている。また、えちぜん鉄道沿線の市町と大野市を入れた中で何回か会議を行っている。このような動きもあり、情報の共有化も図っていききたいので、そのあたりの記載をお願いしたい。

## ○会長

---

では、施策パッケージ①から③まで個別でうかがってきたが、振り返って次回までに考えてもらいたい点などがあればご意見いただき終わりにしたいと思う。

## ○委員

---

一番初めの報告のところであるが、資料 2 の第 3 章 31～33 ページの現況・問題・課題を整理されているが、10 年計画で今後どうなっていくかもあると思うが、足元のコロナの話について少し触れても良いと思う。第 1 回協議会の指摘を踏まえた新幹線開業の箇所についてボリュームが増えたと思うが、コロナの影響で地域鉄道・バス・タクシー含めてダメージが大きいと思うので、文章として加えても良いと思う。

## ○事務局

---

検討させていただく。

## ○会長

---

皆さんよろしいか。

本日は貴重なご意見、ありがとうございました。

いろいろご指摘をいただき、もう少し詰めなければいけないところや、確認すべきところも見えたので、事務局と議論して次回までに加筆修正しながら提案させていただこうと思う。

それまでにお気付きの点があれば事務局までお伝えください。

よろしく願いいたします。

それでは議事進行にご協力いただきありがとうございました。

## ○事務局

---

長時間の議論、ありがとうございました。

本日第2回の協議の中でのご意見や、検討を深める点を多数いただきましたので、事務局で様々検討して、次回の第3回協議会で報告申し上げたいと思います。

なお第3回協議会について、何とか年内に開催できるように予定を組みたいと思います。

日程が決まりましたら皆さまのご都合をうかがいながら連絡させていただきますので、皆さまのご出席のほど、よろしくお願いいたします。

本日は長時間のご議論もありがとうございました。

以上をもって、第2回第2次福井市都市交通戦略協議会を終了します。