

第3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12月25日（金） 午前10時00分から午前11時40分まで

開催場所 福井市企業局5階 大ホール

1. 開会、あいさつ

2. 協議事項

○会長

スムーズな議事進行、皆さんの忌憚のない意見をいただけるようよろしくお願いします。

議題1の第2回協議会の修正点の報告について事務局から報告をお願いします。

○事務局

議題1説明【資料（省略）】

○会長

どうもありがとうございました。

それでは、何か意見や質問等があればよろしくお願いします。

修正点や加筆した箇所について説明があったが、前回皆さんの意見が反映されているか確認していただくとともに、補足する部分等があれば発言いただきたい。いかがか。

○副会長

修正点ではなく、今日いただいた福井駅周辺地区交通戦略の考え方について、バリアフリーやユニバーサルデザイン的な視点、利用しやすいデザイン等の視点を入れてはどうか。

○事務局

貴重なご意見ありがとうございます。

資料の中ほど、地区交通戦略の施策の方向性の1つとして、「歩行環境を重視した道路整備の実施」を検討しており、その中でユニバーサルデザインやいろんな方が歩きたい環境、楽しめる環境の整備に向け検討させていただきたいと思う。

○会長

ご指摘ありがとうございます。

その辺りがもう少しイメージ的にユニバーサルデザインがわかる方が良いと思う。いろいろな方がいらっしゃいますし、グローバル化を含めてどのようにあるべきかについて、改めて確認させていただき反映していきたいと思う。

他にいかがか。

では私から1点、資料59頁の数値目標について、(1)交通分担率の評価指標（通勤通学の公

公共交通の割合)の目標値が現状維持であり、立地適正化計画との連携と書いてある。これは、立地適正化計画をベースに考えていると思うが、一方で46頁では移動手段を自動車交通から公共交通へ緩やかにシフトしていくということで、公共交通の割合を少しアップさせることも言っている。厳しいのはわかっているが、この点をどう考えるかが気になる。現実的な方向を見ながらの設定だと思うが、あえて申し上げたい。この点についていかがか。

○事務局

現状では少子化により、今後子供の数が減り、通学利用者が減ってくると想定される一方、通勤利用者は若干増えてきているものの、コロナの影響でかなり利用者が落ち込んできている。交通戦略の中で様々な施策を実施していくことで、この交通分担率向上を期待しているものの、目標値としては現実的な数値を設定している。

○会長

今から10年後の2030年でどの程度を目指すのかということも、大きな方向性として必要ではないかと思う。考えさせていただきたいと思う。実際に目標数値として向上させるかどうかは別として、このような点も含みながら考えていることが分かる必要はあると思う。

他にいかがか。

○副会長

数値目標のところの根拠がわかりにくい。

例えば、60頁(5)誘導施設の施設数については基準値、目標値とも26施設と変わらないが、今あるものを維持していくのか、どの26施設なのか良くわからない。

また、会長からも指摘があったように、立地適正化計画との繋がりで交通戦略がサポートする役割があって、このような数値設定になるのかと思うが、根拠がわからない。

全体として、交通分担率、施設数などの現状維持について、現状維持すること自体が難しい面もあるため、その辺りの根拠説明をある程度しないといけないと思う。5年、10年でトレンドを変えていくことも目標になると思う。

○事務局

先ほどの会長からのご意見も合わせて説明をさせていただく。

交通分担率は維持としたが、確かに立地適正化計画との連携で同じ数値を使っている。今後10年間、少子化が進むと言うことで、通学定期利用者は減ってくると思われ、現状においても若干減少傾向が見られる。一方、通勤定期利用者に関しては増加傾向にある。ただし、現状としては通学定期と通勤定期の利用者の割合は約2対1である。割合の多い通学利用者が減ってくるため、自動車からの緩やかなシフトに向けて、通勤定期利用者を増やす取組みをこの交通戦略に基づいて実施したいと考えている。また、数値的には、少子化で絶対的な利用者が減ってくる通学定期利用者に対しても、交通戦略の多様な施策の実施により、維持を図ることを目標としている。

誘導施設については、立地適正化計画では誘導施設の定義を記載しているが、この計画案では誘導施設は何であるかについて記載していないので、立地適正化計画と不整合がないように記載するような方向で考えたい。

○事務局

補足として、立地適正化計画の都市機能誘導区域における誘導施設について、確かにこの計画案では都市機能誘導区域における細かな内容が書かれていないが、なぜここに都市機能誘導区域を明記しているかについては、新幹線、中部縦貫線の交通ネットワークが今後広がってくる中で広域的な施設が都市機能施設になると思う。このような交流人口を今後も維持していく意味合いをもって、都市機能誘導施設を書かせていただいている。施設については、行政サービス施設、市役所、教育文化施設（国立大学、図書館、博物館、美術館、大規模講堂を有する複合交流施設）、商業施設（百貨店）、その他に福祉施設（通所系の介護施設）などを誘導施設に位置づけている。現在、これらを数で表すと 26 施設になる。これを今後も維持していく考えのもと、令和 12 年度の目標値を 26 施設とした。

○会長

ありがとうございます。よろしいか。

交通分担率も合算しているからこのようになると思う。子供の数、通学が減ってきて、トータルの数の割合が落ちているので、どうしても数値は小さくなってしまう。細かく記載する必要はないと思うが、実態として通学と通勤を分けて確認するなど、見える形でチェックすれば説明ができるのかなと思う。

他にいかがか。

○委員

3点について意見を申し上げたい。

1点目は交通移動手段の予約方法の多様化について、ふくチャリ等を今後拡充していくと書かれているが、今は窓口での対応だが、新幹線開業等を見据えると窓口対応よりもICカード等により24時間利用できるようにICカードを多様化した予約方法が考えられないかと思う。あわせて現状でフィーダー交通を利用している人は乗り慣れている人がメインであるので、利用者維持や利用促進を考えていくためには予約の抵抗感を少なくした方が良いと思う。電話対応だけでなく、ネット予約ができるとか、もしできるのであればアプリからも予約できるような対応になると、予約に対する抵抗感は少なくなるのではないか。

2点目は交通ネットワークに関して、隣接市町の境界付近にお住まいの方は、福井市内の移動手段より、他市町のフィーダー交通を利用する方が便利になる方がいらっしゃるかもしれない。今後を考えると、福井市内だけで完結させると言うよりは、隣接市町とのフィーダーの連携による利便性向上も一つの手なのかなと考えている。

3点目はまちなかの回遊について、新幹線開業や市民の日常の移動を考えると、まちなかの回遊は大事であり、都市の風景としての緑化は絶対に必要だと考えている。まちを公園化だとか、木々でいっぱいにするなどではなく、メリハリが必要だと思う。歩道の高質化は施策パッケージの中に書かれていたが、単なる高質化だけではなくて、本当の高質化を目指すべきだろうと思う。あわせて、都市の風景や背景になるようなメリハリのある緑化も考える必要があると思う。これによりまちの価値を高めて、ひと駅を路面電車で移動したり、人が歩くようになり、路面店が少し出来たりして、人とお金の循環が少しずつ生まれてくるような中心市街地、まちなかにしていくことが将来の福井を見据えると必要だと思う。

○会長

ありがとうございます。これについて事務局の考えがあればお願いしたい。

○事務局

ふくチャリについては、まちなかレンタサイクル運営協議会（ホテル業界：約 10 社、公共交通：5 社）で運営している。全国的に見ても低料金のサービス、1 日借りても 500 円の低価格で行っており、各交通事業者が本業の中で協力していただいている。現在、予約等の問い合わせ自体は多く出ていない。自転車もある程度余裕があり、運営協議会の中でもこのような意見は出ていない。今後の議論の中で話はしていきたいと思うが、今のところはこのような状況である。システム導入等になると時間と費用の議論が必要になってくると思う。

デマンドタクシーの予約については、バス事業者で導入に向けた検討を開始していると聞いている。また、他市町のフィーダー交通について、近くを運行する交通が乗り入れできないかということについて、それにより今利用しているお客様の利便性が損なわれることがあってはならず、逆にそのバスを利用して違う目的地に行くことも大事であると考えている。昨年度、中核市になり、連携中枢都市圏の枠組みの中で他市町の方と同様の点について話をしている。すぐに実現することは難しいかもしれないが、どのようなフィーダー交通が走っているか状況を踏まえて、本当にそこに住む地域住民が利用しやすい方法等を一緒に考えていきたいと思う。

緑化については、地区交通戦略の中で道路の性格付けを今後議論していく中身ではある。県都デザイン戦略の中でも、シンボル軸や賑わい軸が設定され、例えば中央通り、東大通りについても緑豊かで四季が感じられる歩きやすい木陰を作る、車優先の道路空間から歩行者中心の空間へと転換して、緑豊かなシンボル軸を作るなどと記載されている。県と中央通りの道路空間の見直しについては議論を始めているところであり、シンボル軸の中については緑をどのように取り入れていくか議論させていただこうと思う。また、電車通りについても、再開発施設整備によりセットバックをする中で、道路空間を含めて緑について地域の皆さんの理解をいただきながら、進めていきたいと思う。

○会長

3 点指摘いただいた。特にまちなかの事について、しっかりと反映していかなければいけないと思っている。

他にいかがか。

○委員

素案の概要版を作ると思うが、公共交通機関を活用することで生活の質や利便性、楽しさが増すようなインセンティブの面を強調した分かりやすい物を作っていただけるとありがたいと思う。

商工会議所にもまちづくり委員会のような組織があるので、紹介いただき、産業界からも今後の戦略を維持向上させるための意見交換する場を是非持たせていただきたいと思うので、よろしくご配慮をお願いしたい。

○事務局

ありがとうございます。

交通戦略は、公共交通の方向づけを今後の 10 年間どのように目指すかを示す計画である。

商工会議所とは、今まで中心市街地のまちづくりに関して協議会を開いて協議させていただい

た。この交通戦略についても是非期待をして説明させていただきたいと思うのでよろしくお願ひしたい。

○会長

他はいかがか。

○委員

パブリックコメントが近いと言うことで、可能な範囲で検討いただきたいと思うが、素案の第4章を見ると概念図があり、次に各地区のイメージが出てきた後に、都市計画マスタープランをベースとした拠点の配置が出てくる。最後に地域拠点と乗継拠点と、また別の拠点が出てくる。様々な図が出てきて、各図において○(丸)の位置が変わってくる。委員の方は専門の方も多く、トータルで考えているので理解できると思うが、一般の方が見た際に、福井市の将来拠点配置のビジョンが浮かぶのか難しい問題だと考える。詳細には1枚1枚の絵があるのは仕方ないと思うが、市民が総論として将来の福井市の在り方に関してイメージして意見が出やすいような図面があると良いと思う。図面を作る際には、都市交通戦略であるから都市交通が先導的な役割を果たして、都市構造を変革していき、トータル的に利便性が高いエリアが出来てくる、そこに都市機能が集約していくような、ネットワークと軸と拠点であることが分かる方が良いのではないかと。

○事務局

先ほどから少子化、超高齢化の話をしていただいている。これまでは人口増として、様々なまちづくりを展開してきた。その中にはレクリエーションの拠点や、工業・流通の拠点、就業地であるテクノポートを始めとする工業団地の造成を進めてきた。これらを公共交通で結ぶことを今回提示している。また、交通戦略としての地域拠点は生活拠点だと考えており、周辺地域の方がここに来やすいような公共交通等の機能を集約させつつ、生活拠点を維持していく。乗継拠点はスムーズに乗継できる環境整備として、病院を始めとした場所を拠点化して、皆さんが来やすい環境を作っていく。

先ほどから出ている地区交通戦略は、その中でも中心市街地、福井駅周辺としていろんな施策を展開していく場所であるので、少しステップアップした形で、人や歩行者を中心として展開していこうと言う提案をしている。表現について、地域拠点や乗継拠点、多様な拠点などいろいろな拠点ばかり提示しているが、これをわかりやすい形で今後説明できればと考えている。拠点を中心に幹線を繋いで、フィーダー的に地域コミュニティバスを組み合わせたいというのが今回の主旨であるため、皆さまに説明する際には、もう少し分かりやすいようにさせていただく。

○委員

その通りだと思う。各論の段階では市民も含めていろんな意見があり、必ずしもそれらの整合がとれない場合もあると思うが、総論としては賛成していただくことが、進めていく上で大切と思う。おっしゃったように、もう少し分かりやすいような図等が出てくると良いと思うので、よろしくお願ひしたい。

○会長

ありがとうございます。

今のところは、46頁からの地域をつなぐ「全域交通ネットワーク」づくりにそれぞれ出ている。

実は書かれているが、色々なものがあって複雑になっている印象を受ける。いただいた意見のように、市民の方が福井市として目指す方向性が直観的に分かることが大事になることからすると、概要版では、地域拠点と乗継拠点が、それをネットワークで結ぶという考え方が分かりやすく説明できると良いと思う。51 頁に地域拠点 13 箇所、乗継拠点 14 箇所が出ているが、図のレベルが小さくなったり大きくなったり、説明が行ったり来たりしている。その辺りも含めて、考えてまとめていくことでいきたいと思う。

他にいかがか。

○委員

本戦略は、計画期間が 2030 年でもあるので、55 頁の方針⑨の環境のところなどは SDGs の観点を盛り込んでみてはどうか。

数値目標に対する全般の感想だが、この都市交通戦略で新たに設定する指標が立地適正化計画で定めている指標よりも少ないことが気にはなるところ。

59 頁（3）交通環境への満足度は、交通戦略独自の指標だと思うが、24.2%から 35.0%と意欲的な数値のように見える。この考え方を教えていただければと思う。

また、「公共交通、自家用車、自転車、徒歩の交通全般に対する満足度」としているが、自家用車が入っているのはどういう考え方によるものなのか。前回の会議の議論を踏まえて自家用車も交通全般に含めたのかと思うが、この計画自体が公共交通中心の戦略であるにもかかわらず、この指標に自家用車を含めると、自家用車の満足度が高まっても達成することになる。自動車に頼りすぎない全域交通ネットワークを目指すことと矛盾が出てくるのではないかと個人的に思った次第である。

○事務局

55 頁の SDGs の話であるが、表現について考えさせていただきたいと思う。

先ほどの（3）交通環境への満足度の考え方について、アンケートでは、自動車や自転車、鉄道、タクシーなど、それぞれ個別に回答を得ている。その中で交通全般については、約 25%弱の方が「とてもよい」または「よい」との回答であった。それを 10%程度伸ばそうということである。アンケートの回答選択肢には「よい」「悪い」だけでなく「普通」もあり、これは 50%程度であった。また自動車に関しては、38%程度が「とてもよい」「よい」との回答であった。既に自動車は「よい」「普通」を見ると 80~90%程度の方が満足や不満がない状況である。一方、鉄道やバスで見ると満足度の割合が少し下がっている状況があるので、今回の都市交通戦略を推進する中で、自動車からの緩やかなシフトを図るため様々な施策を導入する。

公共交通、自転車に対しての施策展開をメインとし、「よい」という意見が自動車と比べて少ない交通手段に関して満足度を向上させ、自動車を含めた交通全般の利用環境に満足いただいている方を 10%程度向上させていく考えである。

○会長

今の点に関して、いかがか。

○委員

ありがとうございます。

個別の数値もあるということで、アンケートの結果も含め理解できた。

○会長

ご指摘いただきありがとうございます。

○副会長

先ほどの地域や地区に関する話であるが、42 頁の都市機能誘導区域（まちなか地区+田原町駅周辺）について、誤解していたかも知れないが、まちなか地区の中に田原町駅が入っていたような気がするが、これは誤解で良いか。

また、49 頁の表であるが、先ほどの都市機能誘導区域が入っていない。都市機能誘導区域は「にぎわい交流の拠点」の中に入れて良いと思っている。イベントの広場や文化施設、教育施設があるので、都市機能誘導区域はこれに該当すると思うがこれで良いか。

○事務局

にぎわい交流拠点の中心市街地と、立地適正化計画の都市機能誘導区域は大きさが違っている。にぎわい交流の拠点は都市計画マスタープランにおける中心市街地であり 105ha の大きさである。一方の立地適正化計画における都市機能誘導区域は 601ha になっており、にぎわい交流拠点の約 6 倍の大きさである。

○副会長

そのように理解するが、この表の左側が都市交通戦略で定義された地域区分であり、都市機能誘導区域は地域区分の 1 つに該当することの理解で良いか。都市機能誘導区域が公共交通ネットワークのこの表に入っていないことが気になったということである。定義の仕方が良くわからない。

○事務局

補足であるが、地域区分の中に都市機能誘導区域は無い。51 頁にある市域全体図になるが、中心の橙色、福井駅のところが中心市街地で、その周りのピンク色のところが都市機能誘導区域になっている。先ほどの 49 頁の東山公園や一乗谷、テクノポート、下河北などは都市機能誘導区域の中には存在しないので、この表に出ていない。

○副会長

49 頁の表の名称のところに個別の施設名や地区名が書いてあるが、例えば中心市街地の下段に田原町駅周辺とか記載することはできないのか。そのようなイメージを思ったがそうではないのか。

○事務局

49 頁の表について、都市計画マスタープランの中で「にぎわい交流の拠点」として中心市街地を位置づけている。「緑と親しむスポーツ・レクリエーションの拠点」は公園等の施設があり、そのような区分の「歴史文化の拠点」「自然海岸と親しむレクリエーション拠点」「産業を支える工業・流通の拠点」がある。

都市機能誘導区域はそのような拠点ではないということで、今回この表では分類していない。あくまでも次の頁にある市街地、市街化区域内での中心市街地を補完する意味合いで都市機能誘導区域をまちなか地区と田原町駅を入れて約 600ha で区域設定をしている。ここについては、地

域区分の中で提示しているように公共交通が福井駅、中心市街地を中心に集約されているので、そこから公共交通を使って約 10 分圏域を都市機能誘導区域として提示している。先ほどの 49 頁については既に拠点化している公園や広場、工業団地などを提示しているということである。

○副会長

だんだん分かってきたが、やはり田原町駅は交通の拠点でもあり現在拠点として位置づけられていると思うので、この表の中に入っていないのはなぜだろうという気がする。その点はマスタープランとの関係だと言うが、入れた方が良いのではないかと感じた。

○会長

恐らく、立地適正化計画の誘導区域レベルの話と、市全域レベルの話が出てくる。この辺りが少し分かりにくくなっていると思う。これだけでは良く分からない。これが原因だと思う。

○事務局

先ほどから分かりにくい点があるので、分かりやすく説明できるようにする。

産業やレクリエーションなどの多様な拠点と交通戦略の中での地域拠点、乗継拠点の関係性が分かりにくいので、皆さんに説明する概要の中では説明の仕方を考えていきたいと思う。

○会長

よろしいか。ありがとうございます。

続いて、議題 2 の実施プログラムについて、事務局から説明をお願いします。

○事務局

議題 2 説明【実施プログラムについて】(省略)

○会長

ありがとうございました。

今の説明について、何か意見や質問等があればよろしくお願ひしたい。

○委員

71 頁の施策のプログラムの中で、〔商業者等〕〔高齢者等〕などがこの頁だけ付いているので、その理由を聞きたい。〔商業者等〕で駅周辺でのイベント等の開催の箇所で、実施主体に市民団体が入っている。これとは直接関係ないかもしれないが、70 頁の写真にあるような自転車の乗り方教室は実際には大学が実施している。MM (モビリティマネジメント) の推進に関して、大学では、のりのりマップを活用した授業も行っていることから、大学側が良ければ、大学が入っても良いのではないかと。

○事務局

2 つ質問をいただいた。〔 〕の中については、主な MM のターゲット層である。次いで大学との連携であるが、新たに施策を設けることではなく、実施主体に盛り込むと言う意味合いか。そうであればイベントの開催の他、大学との連携を入れた方が良い施策はあるか。

○委員

大学側で書かれても問題がないということであれば、記入された方が良く思う。

○会長

大学側としては良い。大学もそうであるが、中学校や高校も出前講座をやっているので、一緒に協同する形として教育機関等が良いのかなと思う。

他にないか。

○副会長

73 頁のプログラムの実施期間について、「北陸新幹線福井開業に伴う観光型M a a s の導入検討」が長期で書かれているが、検討自体に 10 年も必要かなと思う。もう少し短くても良いと感じた。

○事務局

10 年間も検討することはおっしゃるとおりだと思うので、訂正させていただく。

○会長

他にいかがか。よろしいか。

推進に向けての組織や進行管理の話については何かないか。

事業者側に気づきの点などないか。

○委員

67 頁実施プログラム中段の「超小型モビリティ、自動運転車両等の研究」について、これを中期からにしているのはどうしてか。

市中心部のバス路線網の見直しは部会で議論されているところだと思うが、69 頁実施プログラムの最後「福井駅周辺でのお買い物と連動した公共交通利用促進策の検討」について、短期に検討し、中期から実施するというイメージになるのか。

94 頁の進行管理について、「チェック」と「アクション」が福井市地域生活交通活性化会議になっているが、タクシー協会が入っていないなど、本協議会とは微妙にメンバーが違っていると思う。この協議会ではなく、福井市地域生活交通活性化会議にした理由があるのであれば教えていただきたい。

○事務局

1 つ目については、短期で検討したいと思う。

2 つ目については、公共交通利用者が減少していることもあるため、利用促進に向けて来年度しっかり検討していきたいと考えている。それを基に取り組める施策があればなるべく早く取り組んでいきたいと考えている。

3 つ目について、地域生活交通活性化会議は、地域交通サービスの具体的な在り方や人員確保、活性化策に関する会議であり、既に毎年 2 回程度議論している。学識経験者、交通事業者、利用者で構成されている。このような会議があるので、これを活かして今後の交通についてその場でチェックしながら今後の在り方を協議していきたいと考えている。

○会長

今の件について、よろしいか。明確に 2 つの組織に分けてと言うよりも、どちらが中心的な役割を果たすのか、という意味合いなのかなと思う。

他にいかがか。記載内容も多く、資料を持ち帰ってゆっくりと読んでいただいた中で気づきの点もあると思う。

○副会長

先ほどまちなか地区に田原町駅周辺が含まれると理解していたのは、27 頁の表でまちなか地区に田原町駅周辺が入っていたから、まちなか地区の定義に含まれると理解していた。この辺りはどうなのか。

○事務局

27 頁の表は、平成 21 年 2 月に策定した都市交通戦略の検証結果として掲載している。

まちなか地区の中に田原町は入っていない。ただ田原町駅は入っている。また、立地適正化計画の都市機能誘導区域としては田原町駅を中心に半径 500m のエリアで入れている。まちなか地区の中には田原町駅は入っていると理解していただいて結構である。

○副会長

42 頁の都市機能誘導区域は、要するにまちなか地区＋田原町駅周辺だということか。

○事務局

元々まちなか地区は、戦災復興区域をベースに都市計画マスタープランの中でまちなか地区の位置づけをしている。駅自体は、元々入っていたが、今回都市機能誘導区域は駅の圏域半径 500m を含めて設定している。ここが説明難しいと思うが、当時からまちなか地区には駅が入っており、駅から徒歩圏内の半径 500m を含めた約 600ha を都市機能誘導区域に新たに設定したということである。

○会長

他にないか。

皆さんよろしいか。

長時間にわたりご協力ありがとうございました。

それでは進行を事務局にお返しします。

○事務局

会長、ありがとうございました。

本日委員の皆さまからいただいたご意見、本日の資料を見て気づいた点があればご連絡いただきたいと思います。また、来週から行われるパブリックコメントの意見を踏まえて戦略案を作成し、第 4 回協議会で示させていただきます。第 4 回協議会は 2 月開催を予定しており、日程が決まり次第、皆さまに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ひします。

本日は足元の悪く出席いただき、また長時間にわたる協議ありがとうございました。

以上で、第 3 回の第 2 次福井市都市交通戦略協議会を終了します。