

福井駅周辺地区交通戦略 第2回検討部会 議事録(要旨)

日 時:令和2年11月30日(月) 午後2:00~午後4:00

会 場:福井市総合ボランティアセンター研修室

出席者:福井駅周辺地区交通戦略検討部会

川本 義海 部会長(国立大学法人福井大学 学術研究院工学系部門 教授)

岩崎 正夫 委 員(まちづくり福井株式会社代表取締役社長)

加藤 幹夫 委 員(福井駅前五商店街連合活性化協議会長)

黒田 浩英 委 員(福井市都市戦略部交通政策参事官兼交通安全参事官)

事務局:福井市都市戦略部都市整備課

// 地域交通課

// 自転車利用推進課

【議事内容】

○事務局より

新型コロナウイルス感染症対策のため、マスク着用を呼びかけてから、川本部会長へ進行をお願いした。

○部会長

前回、第1回検討会議では委員の皆さんから積極的に御意見御発言いただいた。本日も活発な御議論をお願いするとともに、進行に御協力願いたい。

それでは、議事次第に沿って進める。

議事1. 第1回検討会議の振り返りということで、事務局から説明願う。

○事務局

事務局より資料に沿って説明

(別添資料を参照)

○委員

8号線の交通量が大幅に減少しているのは驚いた。減少した要因は何だろうか。テナント出店の際は交通量も含めて判断するので、極端な減少は気になるところ。

まちなかに目を向けると、お泉水通りの交通量が一旦増加したのは高架化に伴い、車両の流れが変わったことが考えられるが、その後減少した要因は何だろうか。

また、三角地帯の市道廃止に伴う南通りと北通りの交通量の変化について把握しているか。

○委員

福井停車場線の交通量が、車、歩行者ともに約70%減少している。車の通行量は減っているかもしれないが、中央1丁目の歩行者については平成27年度を底に少しずつ増えてきている。

今回の交通戦略の策定の意図が、「歩きたくなるまちづくり」を念頭に置いた戦略策定なので、交通量の数字だけで良い悪いを判断せず、歩行者に視点をあてて考えていくべきではないか。

○部会長

確かに、交通量の動きを把握すること、情報として入れておくことは必要だが、そのことが主論ではない。「歩く視点」に主眼を置いた交通戦略ということがブレてはいけない。

そのうえで、交通量に関して事務局から補足等コメントはあるか。

○事務局

8号線の交通量減少については、大和田地区を含めて周辺の道路の供用が進んできており、8号線とは違うルートを選択している可能性が考えられる。

お泉水通りも同じで、4車線化して一旦増えたと思う。

北通りと南通りの交通量について、市街地再開発事業(A街区)に伴う市道廃止による影響を予測するための調査をした際は、混雑している印象はなかった。

なお、市道廃止に伴う交通量の変化は、12月13日と17日に、社会実験した時の同規模の調査を実施予定で、結果が整理出来次第、別途報告する。

○部会長

交通センサスだけではなく、何か他のもので定点的に交通量の変化を追えるとよい。車と歩行者の通行量の関係性を丁寧に見ることができる。簡単に数字が拾えるものがあるといいのだが。

まちなかは車と歩行者が密に関わるので、密度的に細かく見れた方がよい。費用をかけて精緻に調査するのではなく、安価でじっくりとしたものでいい。ネットワーク的に、だいたいの傾向がつかめる程度で良いのではないか。例えば、センサー的なもので簡単に数字が拾えるようなものがないかと常々思う。

○委員

先日(11/28)、新聞に掲載された記事で、大名町交差点の地下道が無くなるとあった。残念な話だが、利用者にとって雨の影響等をどう改善していくか考えていくことも必要だと思う。

○事務局

車と人の関係性は、連続立体交差化や福井駅のリニューアル、ハピリン再開発ビルの完成等によって来街者が増えてきていること、また、歩行者については、バスターミナルの移動や、ハピテラスのイベントもあって、歩行者の通行量は回復傾向にあると認識している。とはいえ、車での来街もまだあるので、車での来街者に対する利便性についても配慮が必要と認識している。

大名町交差点の地下道については、新しくどういった動線が考えられるか、今後の課題と考える。

○部会長

サイン計画について。行先案内表示、距離表示だけでなく、地名が分からなくても今自分がどの位置にいるのか分かるようにするとよい。高知での例だが、アルファベットや番号を付して、交差点をナンバリングしている。東京や大阪などでは、鉄道駅にナンバリングしている。移動するのも、説明するのもわかりやすい。今後のICTのことを考えると、こういったことも合わせて考えてみるのもいいと思う。

○事務局

貴重な御意見であり、参考にさせていただく。他都市の事例も参考にしながら今後活かしていく。

○部会長

前回までの振り返りについて、各委員からいろいろ意見をいただいたが、他にどうか。

無いようなので、議事2. 施策の検討に向けて～道路の性格付け～に移りたい。事務局から説明

願う。

○事務局

事務局より資料に沿って説明
(別添資料を参照)

○部会長

道路の性格付けの考え方は、福井市独自のものか。

○事務局

道路の性格付けをすることについては国のガイドラインに示されているが、その手法については協議して決定するとあるので、市としてのたたき台の考え方を構築し整理したもの。地区交通戦略における道路の性格付けとして、先例があるわけではないが、すでに発表されている学術論文などを参考にした。

○部会長

数値基準(500人/日・1000人/日)の妥当性はどうだろうか。実感としてはわかりづらく、今後、数字が独り歩きすることも考えられる。数値基準で線引きするのが適切だろうか。よく考えたい。

○事務局

事務局側も検討する。

○委員

中央大通りについて、城址エリアと中央1丁目の間に存在する大きな道路というイメージがあるが、実際は地下道含めて渡る箇所はいくつかあるにも関わらず、渡りづらいイメージがある。別の手段で近づける工夫はできないか。例えば中央分離帯の緑だったり、放送会館側と再開発側の歩道の緑だったり、他の仕掛けで大きな通りの疎外感を和らげる方法を何かを提案していけると、城址周辺と再開発側が近づいてくるような気もするが。

名古屋とか札幌くらい道路が広く、巨大な中央分離帯というか、中の島が公園みたいだと、車の通りよりも緑の通りが目に入って、気持ち的にも行きたいという気になる。しかし、幅員46mではそのような設えは厳しいか。

○部会長

歩行者ネットワークでも、北側と南側をつなぐ動線の表示がない。この点は両エリアをつなぐということを意識しなければならないし、位置付けしておかなければならない。ここは重要。

回遊性の面からすると、それぞれ3つのエリアの中だけでなく広域的にネットワークを作る何らかの仕掛けは必要ではないか。

○事務局

部会長や委員の御意見を頂き、南北のつながりについて重要ということ、中央大通りの存在が両エリア間を分断していると感じられないような工夫が必要というところを改めて認識した。ネットワークの中できっちり位置付けるなど見直し、修正する。

○部会長

マトリックスでの整理は非常に分かりやすい。交差している部分をどうするかという議論はあると思うが、視覚に訴えることで、感覚的にイメージがしやすくなると思う。

一歩進めて、見せ方として、車・Carの「C」、人・Personの「P」の表記にしているが、車や人のピクトグラムを用いたほうが、より視覚的に伝わるのではないか。C3のカテゴリーなら車3台、P3なら人が3人と表示したらどうか。

また、C3とC1で色を入れ替えたらどうか。頻度、スコアが上がるほど色を濃くする表現のほうがわかりやすいのではないか。

○事務局

部会長から貴重なご意見を頂いた。「視覚的伝わりやすくする」ことを意識し、ピクトグラム表記の併用、色彩の濃淡など工夫したい。

○委員

ネットワークの表記に、足羽山や足羽川、養浩館庭園など区域外の施設ともつなぐということも意識してもらいたいし、表記についても検討していただきたい。

○事務局

検討する。

○部会長

道路の性格付けについてはここまでとする。

次に、議事3. 施策パッケージ案(その1)に移りたい。事務局から説明願う。

○事務局

事務局より資料に沿って説明
(別添資料を参照)

○委員

中央大通りの再整備についてだが、中央大通りにはバスの乗降場所、送迎のための一時的な停車、配送車両のアクセスといったプラットフォーム的な機能があるので、平面におとしながら望ましい形を吟味していく必要があると思う。よく検討いただきたい。

歩行者動線ネットワークのルート上にガレリアポケットやソライロテラス、ハピテラス等の既存広場が位置しているが、既存広場にも問題点(ハード・ソフト)があると思う。こういった問題点を検証したうえで、知見をこれから再開発等で整備する広場に反映していただきたい。「楽しみながら歩く」ルートになってもらいたい。

○事務局

どんな空間を造っていくか、これからの議論で望ましい形を探っていくことになる。委員からいただいた意見を頭に入れて道路管理者との協議にあたる。

同時に、空間をどう造るかに加えて、どう使っていくかが今後の大きな課題だと認識している。これは反省点でもあるが、現状でもいろいろな空間がある中で、効率的に使えていないと感じているところもある。

空間をうまく使いながら賑わいを維持していきたい。

なお、今回の施策案、道路空間構成の見直しについてだが、対象路線を中央大通り、御本丸大手線としている。こちら両路線とも県道のため、実際の整備については、今後の県と市との協議、あるいはデザイン調整等、別の視点での議論にもよるところもあるので、その点についてはあらかじめご理解いただきたい。

○部会長

理解する。県都デザイン戦略との整合性も考慮しないといけない。調整いただいて、反映できるところは反映してもらいたい。

○委員

夜間のサイン計画(ダイナミックサイン:路面への電光表示)についても必要ではないか。夜のにぎわい、まち歩きを楽しむ環境を創出していくことも必要ではないだろうか。

○事務局

夜間のサインも含めてにはなるが、案内サイン関連では、様々な情報発信、提供ツールとしてデジタルサイネージなども今後力を入れていく分野だと考えている。この分野も、官民連携で取り組む施策メニューの一つと位置付けている。道路以外でも再開発事業や西武百貨店など、街区側の力を借りながら整備できたらいいと考えている。

○部会長

規模感、従来の形にとらわれず先駆的な取り組みをする区域であってほしい。

○部会長

各委員からいろいろご意見いただいたが、他にあるか。

最後、確認しておきたいが、本日、事務局から「視点④を『空間構成』に変更すること」について、部会として了承してほしいか。

○各委員

異議なし。

○部会長

ありがとうございます。それでは、視点④については「空間構成」に変更することとする。

本日の議事については以上となる。最後、事務局から何かあるか。

○事務局

部会長はじめ、各委員の皆様には活発な御議論をいただき、また貴重な御意見もいただいた。ありがとうございました。

次回、第3回検討部会では、施策パッケージ案(その2)のほか、戦略期間終了後の効果測定のための指標について御議論いただく予定。

日程については、あらためて事務局にて調整させていただく。

○部会長

以上で、第2回検討部会を終了する。