

福井駅周辺地区交通戦略 第4回検討部会 議事録(要旨)

日 時:令和3年7月2日(木) 午後2:00~午後4:10

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)

西森 直樹 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、マスク着用の呼びかけを行った。

また、本年3月23日付本市人事異動により、福井市都市戦略部交通政策参事官兼交通安全参事官に、新しく、西森直樹氏が着任された。本検討部会の委員についても、黒田委員から西森委員へ異動したことを報告し、西森委員から御挨拶をいただいた。以降、川本部会長へ進行をお願いした。

○部会長

黒田委員に替わり、西森委員が加わられたということで、あらためてよろしくお願ひしたい。

今回は第4回目の検討部会になるが、前回検討部会から間が空いた。この間、事務局においても検討を進めていただいていると思う。各論については今回でほぼ出そろい、全体取りまとめへ向かうことになると思う。本日も活発な御議論をお願いするとともに、進行に御協力願ひたい。

それでは、議事次第に沿って進める。

議事1. これまで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

浜町との連携や、現在まちづくり福井(株)が進めている足羽川河川敷の利用への波及も考えるべきだと思う。

中央大通りが3車線から2車線になるということだが、大手地区と電車通り地区がスムーズに横断できるような、横断歩道や自転車道も考えるべきだと思う。西から自転車で来る人も電車通りを使う人が多い。

大名町交差点では、織協ビルの建て替えにより地下道が分断され、福井銀行から電車通り地区へ来にくくなることも危惧している。

A 街区再開発ビルの中のできる歴史の道について、自転車の通行は可能なのか、夜間の通行は可能なのかなど、通路の使われ方について再開発組合に問い合わせるが、まだ計画中ということで回答が無い。2024年には完成するものであり、市からも情報の開示について指導をお願いしたい。使われやすい通路にしてもらいたい。

○事務局

浜町へは、北の庄通りからまっすぐ横断できるとよいが、現状の交通量や車の流れもあり、警察等関係機関の理解が得られていない状況。課題として認識はしている。今後、人口減少による車の台数の減少も考えられることから、交通量などの動きも見ながら、引き続き関係機関との協議を行っていく。これは、大名町交差点についても同様である。

中央大通りについては、アップルロードからまっすぐ中央大通りを横断できるのが一番良いが、県営地下駐車場の出入口があって難しい。駐車場の出入口をかわすために、横断歩道の場所をずらして考えても、既存の横断歩道と近くなってしまう。中央大通りの横断については、道路管理者も課題として認識していると聞いている。まずは3車線の断面見直しも含めた横断距離の軽減から入っていきたいということ。

A 街区再開発ビル内の「歴史の道」については、都市計画の事項として、事実だけ伝えたと、6mの歩行者通路の位置づけとなる。詳細の運用形態は施設の管理者である再開発組合によることになる。市も、現時点で運用形態について把握していないので、引き続き情報収集していくとともに、再開発組合に対しても、早く形態を決めて示されるよう要請する。

○部会長

資料中、P23の道路の性格付けについて、各道路が区域内へどう入ってどう抜けていくかも示すと分かりやすくなると思う。

区域内の交通マネジメントについて、運用の仕方が見えてこない。自転車と車、人と自転車の関係を道路ごとに明確にしないと、マネジメントできない部分も出てくる。例えば、自転車は基本的に歩道側に入れないのであれば、道路側に自転車の通行帯を入れるなど、整合させないと話が通らなくなる。区域全体図に落とし込むと複雑になるので、別個で実務的に整理する必要があるのではないかな。

速度マネジメントも検討すべきだ。先日、千葉県八街市の事故があったが、速度の規制がかかっているかどうかを把握したほうがよい。

○委員

ガレリアポケットや勝木書店跡地にできる広場などへどうアクセスするか。ガレリアポケットからハピリンへ横断する人も多く、地元は横断歩道を要望している。広場や通路の通り抜けについても考えていくことが大事だと思う。

○委員

中央大通りについて、今年の秋にほこみちの社会実験が行われるようだが、それと道路の性格付けとの関係性は今後どうなるのか。

○事務局

いくつか御意見いただいた。中央大通りについては今後、再整備に向けて具体的な検討が進められるが、考え方のベースとしては、歩行者動線の中でも回遊だけでなく、滞留の機能も担う道路としている。自転車動線については、中央大通り北側は主要動線に入れているが南側は主要動線に入っていない。自動車動線は県営地下駐車場へのアクセスがあるので、北側も南側も主要動線としている。カテゴリーで言うと、歩行者も車両も大事な道路であるが、どちらかという、北側は自転車の動線としても位置付けたいことから、区域全体の性格付け(P23)としては、北側は薄い緑、南側は濃い緑と考えている。つまり、北側も南側も歩行者の回遊性・滞留性を重視したいと考えているが、北側は十分な幅員があるので、歩行者、自転車の両立は可能と考えており、ほこみち制度の導

入も対応可能と考えている。

このほか、交通マネジメントの考え方についても、個別の路線ごとに、必要に応じて検討すべきものとする。これは、速度マネジメントも同様に考えるべきものと思います。

広場や通路の通り抜けについては、歩行者動線ネットワーク上に組み入れて設置しているところであるが、ネットワークルート外での通行、具体には「横断歩道のない箇所での道路横断」については、法令の規定に従っての通行が守られていないところが根本だと考える。横断させないために柵を設置することがいいのか、横断歩道の設置が適切なのか、ハード面の整備をすべきなのか、ソフト面での整備をすべきなのか、よく考える必要がある。

○委員

A 街区に隣接する中央大通り南側の歩道は、A 街区施設に入る車両動線が交差する。再開発組合も人が滞留すること、通行することに理解は示しているが、安全性や車で来られる方、車での業務の利便性をどこまで損なわずにできるのか、心配しているところである。ほこみちの社会実験や再開発組合との協議の中で、方向性をしっかりとお考えいただければと思う。大通りについて、今年の秋にほこみちの社会実験が行われるようだが、それと道路の性格付けとの関係性は今後どうなるのか。再開発組合も、運搬車が歩道を横切ることや大型バスが横付けされることを想定している中で、どこまで人が滞留するのかということをとっても心配している。

○事務局

中央大通りの道路の設計をしている県からは、自転車の専用の空間を南側も北側も確保することを基本に考えていると聞いている。その中で、ほこみちの利便増進誘導区域をどうとるかという点、また自転車を支障なく、自動車と交錯することなく安全に通れるかという点について、現在設計しているということなので、その中で考え方を聞き取らせていただく。

しかし、再開発組合側の考え方として、運搬車が歩道を横切ることや大型バスが横付けされることを想定している中とあったが、その前提で考えることが違うのではないかと。よく考える必要がある。

なお、今後、ほこみち制度を導入することについては、ほこみちの道路の指定、区域の指定をすることになる。車の入りなどを想定したうえで、区域の安全性をしっかりと確認して指定していくものと考えており、警察等と協議していく。

○部会長

地区交通戦略の目標を「【仮】居心地がよく歩きたくなるまちなか」から変更するという一方で、「【仮】いろんな人が行き交い、集う、にぎわいあふれるまちなか」(P5)が示されているが、中心地区のまちづくり方針としてならば違和感ないが、交通戦略としては引っかかる。交通戦略の目標であることが分かるようなフレーズを考えてほしい。

○事務局

御意見を踏まえ、目標については、事務局で再度検討する。

○部会長

他に意見はどうか。

無いようなので、議事2. 施策パッケージ案(その3)に移ります。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

回遊アシストツール(資料 32 ページ)だけで回遊を増やすことは難しいと思う。城址周辺の魅力づくりも大切で、それがないとツールがあっても乗らないと思う。交通戦略とは違うが、そういったことを合わせて考えているということを残しておくことも必要ではないか。

○事務局

施策パッケージ①-4で、舗装の高質化を挙げているが、今後は城址東側へと舗装の高質化を進めていきたいと考えている。これとツールを合わせて回遊性向上を考えている。

○委員

高質化をしたからといってそこへ行きたくなくなるとは限らない。例えば、城址周辺で夜市をするなど、何かしているとそこへ行きたいと思える。

○事務局

施策パッケージは、交通に絞った取り組みを挙げている。
行く目的が無いとツールを使わないと言うのはその通りであるが、まちとして魅力を高めたいというのは、前段の「まちなかの将来像」(p8,9)の中で整理しているとお考えいただきたい。

○部会長

交通はいろいろなものの派生であり、それを主目的にするものではない。散策はまさにそれが目的化しているが、そこに魅力があり、そこへ行きたいから交通が生まれる。

「まちなかの将来像」の中でしっかりと示していただき、交通としてどうバックアップするかという流れにすると、整理がつくと思う。

○委員

カメラを活用した交通量調査について、コロナ禍ということで、人が多いところ少ないところをHPで見ることができるようになっているところもある。天候や周辺のイベントで大きく左右されるのでしっかりやってもらいたい。

今日の日経新聞で、GPS を利用してどういうアプリを入れてどういう買い物をしたか、テナントへ情報を流すと言う記事があった。そういったデータ処理について、まちづくりに利用できるので、ぜひ検討してもらいたい。

○部会長

オンタイムで変化を見ながら対応していく時代になった。人が少ない場所へ誘導するなどして、全体が潤ってくることを期待して情報が活用されている。実験的なことはどんどんやっていくとよい。

ICT 技術については、使わなければ置いて行かれてしまう。蓄積したデータをどう使うかも、研究が必要。

カートは観光地に多いが、まちなか回遊も面白い。朝夕除けば、遅いスピードでも可能だと思う。施策の分類が、①～④(P25)から①～③(P37)に変更となっている。これは、④が①～③にそれぞれに整理されたということで良いか。

○事務局

結構です。

○部会長

各委員からいろいろ意見をいただいたので、施策パッケージ案(その3)についてはここまでとする。

次、評価指標(案)に移ります。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

歩行者通行量は10地点で計測しているが、A街区等、これからまちの形が変わってくると、そのまま10地点の比較でいいのだろうかと感じている。10地点のうちでも大きく変わらない何地点か、例えば5地点など、地区交通戦略に特化した地点を選んで比較するのはどうか。

また、電車通りは交通量が南側と北側で4倍の差があり、A街区ができれば人の動線も変わってくるのではないか。

一方で、少子化もあるので読めないが、人口変化も見極めて設定したほうがいいのだろうか。

○事務局

昨年10月の調査では、再開発の着工等により、すでに2地点変更している。調査地点を見直す時期になってきているのは事実。

一方で、交通結節点で計測することが良いのかというところもある。

目標を高いところで設定するのも間違いではないが、もう少し検討したい。

○委員

3指標以外にも、居住者の満足度も調査すべきではないか。

○事務局

この点については、資料のp31において、(4)評価の参考指標として「中心市街地の活性化についての満足度」を挙げている。他にも、参考指標としている項目がいくつかあるが、このうち本指標へ変えることも含めて、検討する。

○委員

滞在時間の基準値は、ハピリンのイベントに来た人に行ったアンケート結果である。A街区に飲食中心のテナントが多く出てくると、滞在時間が変わってくる可能性がある。お酒が伴うと利用交通機関も変わる可能性がある。

アンケートをとった時、駐車料金が無料になる2時間を気にしている人が多かった。

○事務局

ここは事務局内でも議論したところ。どういうデータを使っていくのが悩ましい。来場の手段別でどう動いているのか読み取りにくい。車で来られた方と、公共交通機関で来られた方のデータのとり方が悩ましい。

○部会長

ももとのアンケートで利用交通手段を分解できるのであれば、滞在時間を延ばさない原因が分かってくる。もし可能なら、そこは見たほうがいい。データとして使わないともったいない。

○委員

A 街区ができて、飲食するのにお酒が入るかもしれないから公共交通を使おう、駐車場が混みそうなら公共交通で行こうとなってくると、2時間の壁は取れるかもしれない。その辺をどう読むか。

○部会長

周辺の駐車場は3時間無料にするなど、周りに広げて中に負荷をかけないようにする方法もある。

○事務局

周辺へ交通を流し、フリンジ駐車場に停めて中を歩いていただくという考え方は、地区交通戦略に則っている。

○部会長

交通のサーキュレーションも円滑になる。

○事務局

この KPI の設定については、また部会長にも相談に乗っていただきたい。

県を通じた地整局との協議においても、歩行者の滞在時間は意見として出ている。大都市は公共交通による来街が多いが、地方都市は車による来街がまだまだ多く、同じ考え方で数値を増やさないといけないのは厳しいと意見を返しているところである。今後も検討していく。

○部会長

各委員からいろいろ意見を頂いたので、評価指標(案)についてはここまでとする。次、福井駅周辺地区区交通戦略(素案)に移ります。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。

内容というより、報告書の構成、展開の流れを、ページを追いながら説明した。

(資料添付は割愛)

○部会長

事務局からの説明に対し、ご質問やご意見等はないか。

報告書の構成、流れについては前回検討部会にて提示された。これについては特に意見が出なかったの、部会としても了承した。

今回は、内容についてだがかいかか。

先ほど説明もあったように、施策パッケージのグルーピング再編についても反映されている。

施策パッケージの内容、評価指標については、本日の検討部会での意見をうけて見直し等していただければと思う。

皆さんいかがか。意見はないか。(特に委員からの発言はなかった。)

○部会長

これまでの検討部会での意見も反映されており、内容もしっかり書けていると思う。引き続き、作業を続けていただければと思う。

次回検討部会ではほぼ最終版が示されると思う。お気づきの点については、それぞれ事務局へ伝えていただくようお願いする。

事務局からの説明に対し、ご質問やご意見等はないか。

○部会長

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

今後のスケジュールについて説明した。

○部会長

私から。前回の地区交通戦略検討部会の後、2月に開催された第4回都市交通戦略協議会において、途中状況を報告した。その際、また状況報告すると伝えた。第5回都市交通戦略協議会は11月頃に予定されており、その前に、協議会へ状況報告したいと考えている。事務局と相談する。

○事務局

報告する資料を作成中である。素案ができた時点で、部会長と調整させていただく。

○部会長

本日の議事については以上となる。最後、事務局から連絡事項を。

○事務局

部会長はじめ、各委員の皆様には活発な御議論を頂き、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5回検討部会では、ほぼ最終形で報告書(素案)をお示しし、内容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4回検討部会を終了する。

～以上～