

「福井市地域公共交通計画(素案)」に関する 福井市パブリック・コメント募集の結果

【概要】

北陸新幹線福井開業による人やモノの移動拡大や経済効果を踏まえ、まちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策を推進するため、令和2年度に第2次福井市都市交通戦略を策定しました。

この度、第2次福井市都市交通戦略に掲げるバス交通施策をより具体的に推進するため、福井市地域公共交通計画(素案)を策定しました。

この計画の素案について、パブリック・コメントを募集したところ、市民の皆様から以下の御意見をいただきましたので、それに対する市の考え方を示し、公表します。

【意見募集結果】

実施時期	令和5年12月5日から令和6年1月5日まで	
意見提出状況	提出者	4人
	意見数	14件
意見提出方法	書面の持参	0人
	郵便	0人
	ファクシミリ	0人
	電子メール	2人
	その他	2人

【提出された意見及び意見に対する市の考え方】

	提出された意見	意見に対する市の考え方
1	<p>3. 上位関連計画 【改訂】福井市都市計画マスタープラン(立地適正化計画) 将来都市像について</p> <p>都市開発は拡大され、住居専用地域まで道路・工場に侵されているなど、緑化の真逆を行っているように見えるが、本気で掲げているのか。</p> <p>またえちぜん鉄道の敷地は緑化15%が</p>	<p>福井市都市計画マスタープランに関して頂いた意見については、関係所属に情報提供し、今後の参考とさせていただきます。</p>

	<p>最低限度だがこれも達成できているのか。</p> <p>福井市による用途地域改変、工場移転のために住居専用地域の真横に工業地域が出来たが、その監視責任は果たしているのか。</p>	
2	<p>3. 上位関連計画 【改訂】福井市都市計画マスタープラン(立地適正化計画)</p> <p>4つの視点から見た将来の都市の姿(都市構造図)について</p> <p>工業の拠点と生活の拠点を分けることは大切なことであるが、住宅と工場の区域ははっきりと遠ざけて分けるべき。そのうえで、住宅と工業地(職場)などをむすぶ公共交通機関を通すほか、鉄道駅によって「工業の町」と「住宅の町」を分けるべき。</p>	
3	<p>「自家用車から公共交通機関への転換」の問題について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路の新設は今後抑える。(補修はする) ・道路の新設を抑えた分の予算を公共交通機関へ回す。(鉄道・バス維持、運転手などの賃上げ、増便、路線増設、運賃上昇抑制など) ・自家用車移動では「損」だと思わせる政策が必要ではないか。(例えば「無料駐車場の撤廃」「有料駐車場料金上げ」「学生送迎の路駐取り締まり強化」)。料金上げ収益分は公共交通機関へ。 ・一人二台以上の自家用車保有者へ課税し、その税収分を公共交通機関へ回す。 	<p>過度な自動車依存からの脱却を図るため、本計画の実施施策として、「通勤通学時、日常生活における公共交通の利用促進、PR実施」を掲げており、普段から自家用車を利用する人も含めて、多様な主体が連携し、様々な世代に公共交通について考えてもらうためのきっかけづくり、情報提供の強化に取り組んでまいります。</p> <p>頂いた意見は関係所属で共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
4	<p>すまいるバスへの東ルートでは、平日朝夕の通勤・通学に使いやすいよう路線を短縮することが課題とされているにも関わらず、令和5年度第2回福井市地域生活</p>	<p>東ルートは他ルートと比較すると利用者が少ないことから、円山地区内の住宅街を通ることにより沿線住民の利用増が見込まれるため、沿線地区からの意見を踏まえ</p>

	<p>交通活性化会議では、路線延伸が提案され、既定のものとして進んでいる。</p> <p>課題と真逆と思われる施策になった経緯が分かりかねる。これまでの経緯を整理・明文化し、必要なら計画の見直しをしてはどうか。</p>	<p>て延伸を行うものです。</p> <p>平日朝夕における通勤通学時の時間短縮については、利用状況や利用者などの意見を踏まえながら、今後計画を進める中で関係者と協議を重ね、効率化に取り組んでいきます。</p>
5	<p>バスだけではなく、路面電車延伸も触れて欲しい。少なくとも大和田地区への移動をバスに頼るのは輸送力や定時性の点で、不十分だと思う。ハピライン高木新駅開設をふまえ、福井鉄道田原町駅あるいはえちぜん鉄道新田塚駅から高木新駅を経由して大和田地区に至る路線を「検討する」程度の文言を入れて欲しい。無理とは思いますが、運動公園までの路面電車延伸なども検討して頂きたい。</p>	<p>本計画は、第2次福井市都市交通戦略に掲げるバス交通施策をより具体的に推進するために策定する計画と位置付けています。</p> <p>地域鉄道に関する計画については、えちぜん鉄道交通圏地域公共交通計画及び福井鉄道交通圏地域公共交通計画がございりますが、頂いた意見は、今後の参考とさせていただきます。</p>
6	<p>○基本的な視点</p> <p>現状の車中心の社会構造を変革するためには、市の財政負担を大きく変更し、道路予算から公共交通予算への転換が必要では。</p>	<p>過度な自動車依存からの脱却を図るため、本計画の実施施策として、「通勤通学時、日常生活における公共交通の利用促進、PR実施」を掲げており、普段から自家用車を利用する人も含めて、多様な主体が連携し、様々な世代に公共交通について考えてもらうためのきっかけづくり、情報提供の強化に取り組んでまいります。</p> <p>頂いた意見は関係所属で共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
7	<p>○高齢者の運転免許自主返納に対する支援（公共交通支援）</p> <p>二次交通の利便性を向上させるとともに、高齢者の返納者については公共交通運賃を無料にすべきである。</p>	<p>安全運転のために免許更新制度が強化されたことで、高齢者ドライバー自身が運転の適性を考え、自主的な免許返納に繋がると考えております。</p> <p>また、運転免許自主返納支援制度は、免許返納後のお出かけの方法についてご家族とともに検討していただく、一助と考えていることから、本市としては現行の支援制度を推進してまいります。</p>

		二次交通の利便性については本計画でも様々な施策に取り組んでまいります。
8	<p>○高齢者の運転免許自主返納に対する支援(タクシー支援)</p> <p>75歳以上の方が運転免許証自主返納証明証を乗車時に提示すると、運賃の1割引となるが、それでは利用は進まない。半額相当の補助が相応しい。</p>	<p>タクシー運賃割引支援については、タクシー事業者が高齢の免許返納者を、自主的に支援していただいているものであることから、今後も現行の支援制度を推進してまいります。</p>
9	<p>○公共交通ネットワーク</p> <p>計画案の「概ね市内全域の移動をカバーしている」という表現は相応しくない。1日の便数が10本以上備わってこそカバーしていると言えるのではないか。</p>	<p>第2次福井市都市交通戦略において、国の目安に基づき、人口に対する、電車、バス等による公共交通サービスを受けることのできる割合(鉄道駅の場合は半径500m、バス停の場合には半径300mの圏域)である公共交通人口カバー率が約92%となっている状況を踏まえ、本計画でも「概ね市内全域の移動をカバーしている」と表現しています。</p>
10	<p>○バスの収支率と行政の負担額割合</p> <p>路線バスの収支率目標値55%とあるが、事業者も行政も収支率改善に取り組むのだから、例えば収支率+行政負担割合=100とすべきだと考える。</p>	<p>恒常的な経営改善を図るための数値目標であり、物価高騰などの緊急支援分を含まないため100としない設定としています。</p>
11	<p>○まちなかを快適に回遊できる環境の構築(1)</p> <p>まちなかの回遊には公共交通の路線の増加、便数の増加、運賃の減額、魅力ある施設、まちなかでの目的創生などが必要である(当然増加するコストは行政負担である)。公共交通利用者にももっとまちなか滞在でのメリットを与えるべき。</p>	<p>今後の更なる人口減少や高齢化の進展、運転手不足を踏まえたルート、ダイヤ、運賃等の再編、改正を行うなど、持続可能な交通サービスを提供してまいります。</p> <p>まちなかにおける魅力ある施設、まちなかでの目的創生については、関係機関と意見を共有し、まちなかを快適に回遊できる環境の構築を推進してまいります。</p>

12	<p>○まちなかを快適に回遊できる環境の構築(2)</p> <p>福井市はこれまで電車通りのトランジットモール社会実験を実施するなど、全国的に交通結節拠点と中心市街地が接近していて、道路の幅員やまちなかの形態などからして実現可能な都市と評されており、現段階では“車に頼らないまちづくり”の方針に沿う施策と考えるため、電車通りをトランジットモールとすべき。</p>	<p>トランジットモールの社会実験を受けて、福井鉄道が低床車両を導入し、中心市街地における交通環境の充実に努めてきました。トランジットモールの導入について頂いた意見は、関係機関と共有し、今後の参考とさせていただきます。</p>
13	<p>○運行基準の考え方</p> <p>定路線定期運行については1日3便以上ではなく10便以上とすべきである。</p>	<p>定路線定期運行の必要な便数については、利用者数など地域の実情によって異なります。本計画では、利用者数が多い路線については継続することとし、利用者数が少ない路線については、利用者数や地域の状況に応じた効率的な運行への見直しを実施することとしています。</p>
14	<p>○OMM(モビリティ・マネジメント)の推進</p> <p>このような施策はやはり行政が音頭を取り、交通事業者、警察、商工会議所、労組、環境団体、その他団体と連携してオール福井で盛り上げていかないと効果は限られる。また年1回では浸透は難しく、できれば週1回の運動(習慣化)を目指すべき。</p>	<p>公共交通の利用促進については重要と考えており、本計画においても、公共交通利用促進等に資する取組件数の増加を目標として掲げています。県、交通事業者、警察、市民団体、教育機関など多様な主体が連携し、公共交通への転換や利用促進につながる様々な施策に取り組んでまいります。</p>