

第十期中間活動報告会開催

REF第十期中間活動報告会が令和五年三月四日(土)に対面とオンラインを併用したハイブリット形式により開催された。福井県内外から十七名の参加があった。

報告会は、初めに開会の挨拶を加藤哲男理事長より頂き、『地象分科会』、『道路交通安全分科会』、『交通分科会』の順に、現在までの活動報告と講評が行われた。その後、川本義海理事による総評が行われた。新型コロナウイルスの感染も落ち着きが見られる中で、各分科会活動も少しずつコロナ禍以前の活動に戻りつつある印象である。

中間報告会の後は、各担当理事及び幹事より、機関誌発送についての報告、会費納入についての説明があり、最後は加藤哲男理事長による閉会の挨拶をもって、中間活動報告会は終了した。



理事長挨拶の様子

【分科会報告会】

【地象分科会】

発表 梅田 祐一氏
講評 橋本 拓己氏

「福井の地名から学ぶ防災・減災について」

～南越前町(鹿蒜川)編～

大雨などの防災・減災を考えるにあたって、気象と並ぶ重要な要素として地形があげられる。

地象分科会では現地調査や文献等を通して、その地形の特徴をとらえ、地名との関連について考察していく。今期は昨年発生した豪雨災害の被災地である南越前町の鹿蒜川周辺を対象とする。

令和四年八月に発生した豪雨の被害は、対象地の南越前町が最も大きく、家屋の全半壊は合計五十八棟、床上浸水八十二棟、床下浸水八十一棟と報告されている。また、北陸自動車道敦賀トンネルの坑口付近で発生した土砂崩れによる通行止めなど、様々な交通機関で甚大な影響を受けた。

南越前町は日野川の上流域に位置し、南北方向に流れる日野川と東西方向に流れる支流が概ね規則正しい地形をなしている。鹿蒜川もその支流の一つで、鹿蒜川の下流域は、幅約二百メートルの谷底平野が概ね同じ幅でおよそ四キロメートルに渡って長く続いているのが特徴である。今回の豪雨では、この四キロの区間で大規模な浸水被害が発生している。

鹿蒜川周辺の地名から、鹿蒜は、山間の低地であることを指し、過去にも浸水被害を受けてきた地域であることが推察できた。

最終報告に向けて鹿蒜川およびその周辺の地形、地名および歴史を調べ、防災・減災のあり方についてとりまとめたい。

【道路交通安全分科会】

発表 三村 泰広氏
講評 小林 孝彰氏

「マイクロモビリティのための
交通空間のあり方に関する検討」

今期の道路交通安全分科会では、マイクロモビリティ(以下、 $M\&M$)に関する様々な問題に対して、快適な都市空間とそれを支えるモビリティ・移動とはどうあるべきかという観点から交通路(交通空間)のあり方について検討する。

中間報告会では、 $M\&M$ の普及による既存交通との「混在」による課題の整理を中心に報告された。混在による車体の大きさの課題では、「占有幅」の概念が用いられている。各モビリティの走行安定性や低速時の走行挙動を考えながら適正な占有幅を検討する必要がある。

速度の課題では、車道部・歩道部で $M\&M$ の最高速度が規定されており、既存交通との速度の違いを考える必要がある。混在ケースが多いと予測される自転車と特定小型原付では時速約五キロメートル、歩行者と電動車いすは時速約三キロメートルの速度差が生じる。限られた道路空間の中でのこの速度差は、追い越し挙動を誘発し、事故などの危険事象を誘発する可能性がある。

$M\&M$ の普及によって利用者の「快適な移動」が達成される場面は増えるが、それが他者にとつての快適を脅かすことも考えられる。利用者而非利用者が快適に共存できる空間分離を含めた道路空間の整備、利用者・非利用者の意識の変革と社会としての「空気」の醸成、支援技術開発の推進を進めていくことが重要である。

今後は、将来的に「自動運転専用道路・専用レーン」の設置が進められつつある状況も踏まえ、 $M\&M$ のための交通空間のあり方についてさらに検討を進める。

【交通分科会】

発表 森 光輝 氏
講評 中村 毅 氏

「周辺の土地利用が類似する並行在来線新駅に着目した福井市新駅候補地の整備方針の提案」

北陸新幹線敦賀開業により経営分離される北陸本線の福井県区間では、第三セクターとして「株式会社ハピラインふくい」が運営することが決定している。さらに地域に密着した鉄道を目指す施策として新駅設置が検討されている。

当研究では、福井市内の新駅候補地に周辺土地利用が類似する並行在来線既存新駅（以下、並行在来線新駅）を参考にし、新駅候補地で取るべき施策の提案を行っている。

並行在来線既存新駅の傾向を明らかにするため、他県でJRから経営分離された並行在来線新駅の類型化を行い、以下に示す三点の所見が得られた。

第一に、並行在来線での新駅は、高い乗降客数が見込める市街地に設置されることが多いが、山間地に設置された事例もあるということを示した。

第二に、農用地の残る市街地に設置された駅では、広い土地が確保できることを活かし、多くの台数が停められる駐車場や広い駅前広場が設置されていることがわかった。

第三に、新駅設置、周辺道路整備、駅前広場整備、土地区画整理事業が同時に実施された駅では、乗降客数増加率や人口増加率が高い数値を示した。

新駅候補地に類似する駅の特徴として、未開発用地を活かした施策を講じることで、周辺の人口や乗降客数がふえていることが分かり、福井市新駅候補地でも同様の施策が効果的であると考えられる。

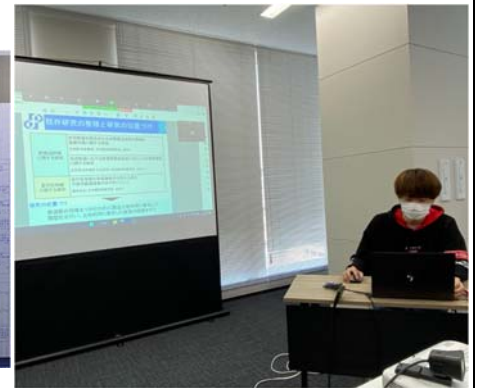
今回は駅周辺の土地利用に着目して類型化を行っているが、並行在来線既存新駅では駅設備に関わる施策が多く、駅設備と乗降客数との関連性を見ていくことも必要である。



地象分科会発表の様子



道路交通安全分科会発表の様子



交通分科会の様子

【会費の納入について】

会費の納入をお願いします。

■年会費

正会員 … 二二,〇〇〇円
賛助会員 … 三,〇〇〇円

■会費納入先

《振込みの場合》
ゆうちょ銀行

振替口座 七三〇・三・二〇三九六

福井地域環境研究会

※機関紙巻末の振込用紙をご利用ください。

《直接支払う場合》

総会、中間報告会、談話会等開催時、または、左記、財務幹事まで直接お支払いください。

【財務幹事】

〒九一〇一八五八〇

福井県福井市大手 三一一七一
福井県 都市計画課 服部 正秀

TEL 〇七七六・二〇・〇四九七

Mail mm.hattori.rk@gmail.com