

1. 福井における現状と課題

(1) 中心市街地の背景

①中心市街地の衰退と活性化に向けた動き

福井市の中心市街地は、JR福井駅の西側に位置し、県庁、市役所などの官公庁や駅前商店街から構成されている。しかし、自動車の増加による市街地、商業施設の郊外化の進行により、中心市街地における人口や商業力の低下が進行している。

一方、福井駅付近においては、福井駅付近連続立体交差事業や福井駅周辺土地区画整理事業などが展開しており、中心市街地を含む駅周辺の市街地や交通体系は大きく変貌しようとしている。

こうした中、福井市では、平成11年に中心市街地活性化基本計画を策定し、中心市街地の活性化に向けたさまざまな事業を展開している。平成12年度から「賑わいの道づくり事業」に着手し、歩行空間ネットワークの整備として、市道のコミュニティ道路化、バリアフリー化、電線類の地中化などを進めている。また、平成12年4月から中心市街地を循環するコミュニティバス「すまいる号」が運行を開始している。

②自動車の増加による中心部へのアクセス性の低下

自動車利用の増加に伴い、中心市街地外縁部においては道路渋滞が顕在化しており、また、休日には、中心市街地への買物目的での自動車利用の増加によって、駐車場の待ち行列が発生するなど、中心部へのアクセス性が低下している。さらに、自動車の増加により鉄道やバスなどの公共交通機関の利用者は年々減少し、中心市街地の衰退を助長している。

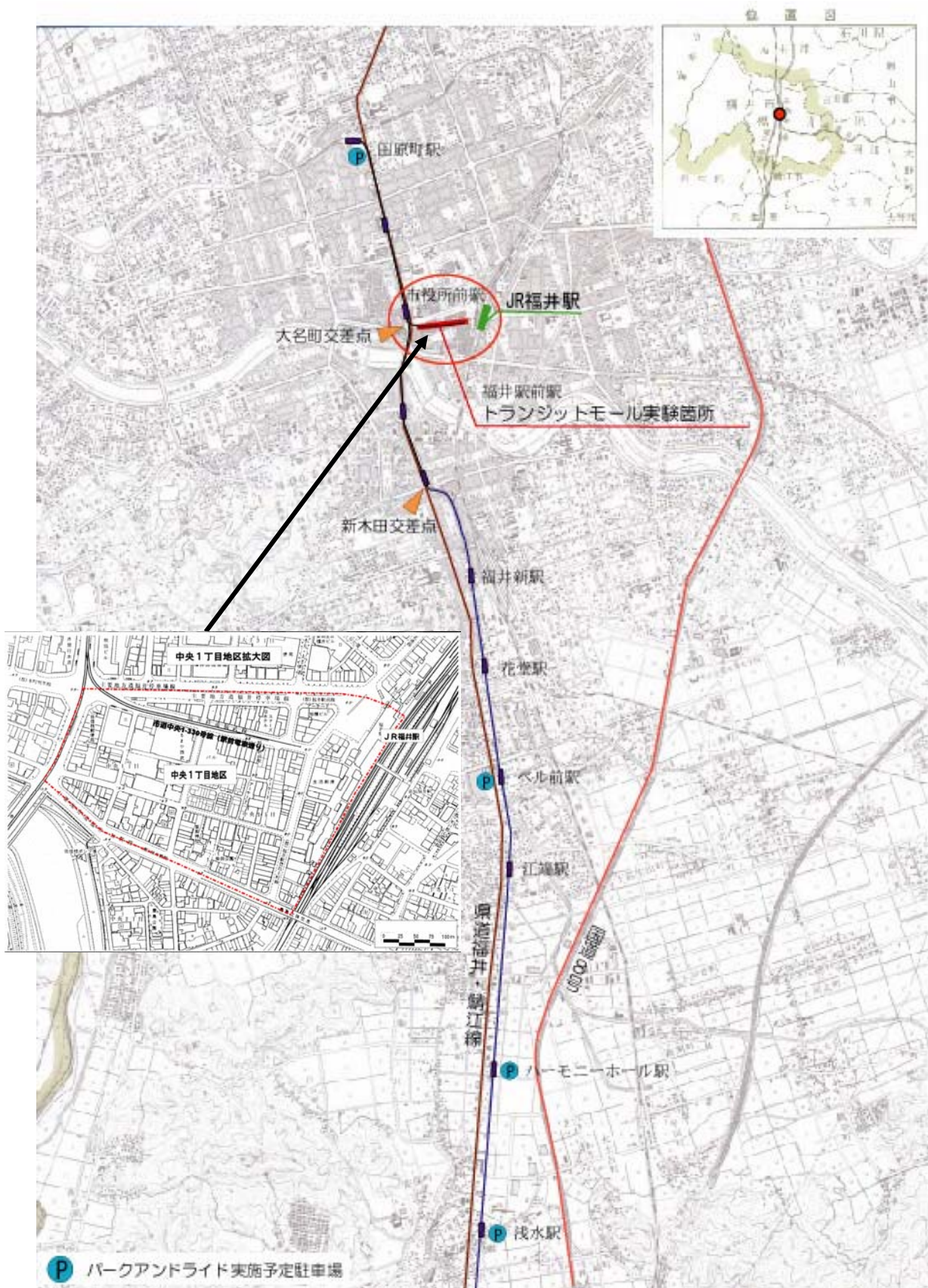
したがって、中心市街地へのアクセスにおいては、自動車から公共交通機関への利用転換を図り、道路混雑の緩和や公共交通機関の利用によるアクセス性の向上が必要となってきた。

③路面電車の活用に向けた取り組みの必要性

福井駅前の市道中央1-330号線（通称：駅前電車通り）には、福井鉄道の郊外型電車が乗り入れ、武生・鯖江方面からのアクセスを担っている。しかし、市街地内は、道路上に軌道が敷設された路面電車の形態でありながら、大型の鉄道車両で運用され、ステップが高く乗降しにくいことや騒音・振動も大きく、市内電車としての特質が活かされていない。

しかし近年では、路面電車は、環境問題や高齢社会への対応、中心市街地の活性化といった面から都市内の公共交通として有効な交通機関として再評価され、国もさまざまな支援を展開しており、路面電車を活用したまちづくりや交通環境の整備が求められている。

位置図



(2) 中央1丁目地区の将来像

I 中央1丁目地区における歩行者空間ネットワークの構築

トランジットモール空間として整備する市道中央1-330号線を基軸に、既存のアーケードや歩行者空間とが一体的となった中央1丁目地区の歩行空間ネットワーク（※1）を構築し、来街者の回遊性や中心市街地の魅力を向上させる。

II 中央1丁目地区への公共交通アクセス体系の整備

これまで自動車利用が主体であった中央1丁目地区への交通アクセスについて、路面電車やコミュニティバスなどの公共交通によるアクセス体系を整備し、公共交通によるアクセスを向上させ、自動車から公共交通への転換を推進する。

III 市民参加による賑わいのあるまちづくりの推進

中央1丁目地区への公共交通アクセスや歩行者優先の道路空間整備について、市民と行政とが協働して進めていく体制を構築するとともに、TMOのまちづくり福井（株）の商店街整備と連携を図りながら、賑わいのあるまちづくりを推進していく。

（※1）歩行者空間ネットワーク

ネットワークとは、ある一定の目的をもってつながっている網状組織のこと。中央1丁目地区全体が情報交換や相互交流を通じて、回遊性のある魅力的な歩行者空間を創出することでネットワークが形成できる。