

福井市都市交通戦略

第1回 協議会資料



福井市

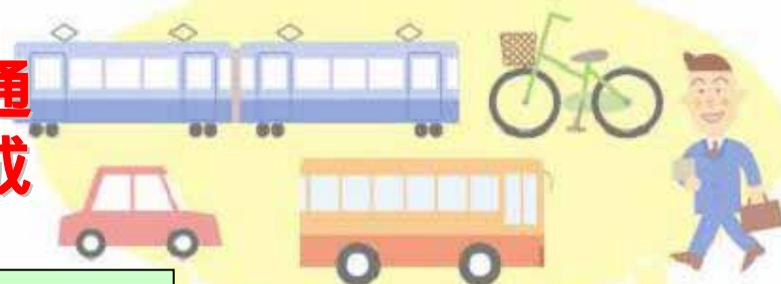
H19.6.6

都市交通戦略とは？

都市交通戦略の策定の目的

都市交通とは？

- ・公共交通（鉄道・バス）
 - ・自動車
 - ・自転車、徒歩等
- 多様な交通手段で構成



都市交通の問題点

- ・交通事業者は採算優先で運営
- ・公共交通の利便性向上に限界
- ・利用者にとっては、不便で使いにくい環境

今、求められているものは、市民本位の便利な交通の実現

都市交通戦略の策定

都市交通戦略の策定イメージ

これまでの交通計画 → 都市交通戦略

委員会 → 提言 → 単発的
施策



協議会 → 連携と
合意 → 複合的
施策



互いに補強し合う
パッケージ施策
を合意の基に実行

実行性を高めるため、下記を協議会で合意

いつまでに → 誰が → いくらで → 成果指標

期限

役割分担

財源確保

都市交通がどう変わるか？

便利になる
早くなる
安くする

では、都市交通戦略を
どのように策定するか？

福井都市圏パーソントリップ調査の活用

福井市の主な交通計画

都市計画マスタープラン H12

公共交通計画 H14

交通バリアフリー基本構想 H15

都市交通戦略 H19

福井都市圏パーソントリップ調査

S52 ~ S55

第1回 パーソントリップ調査

H1 ~ H4

第2回

パーソントリップ調査



福井PT

H17 ~ H19

第3回

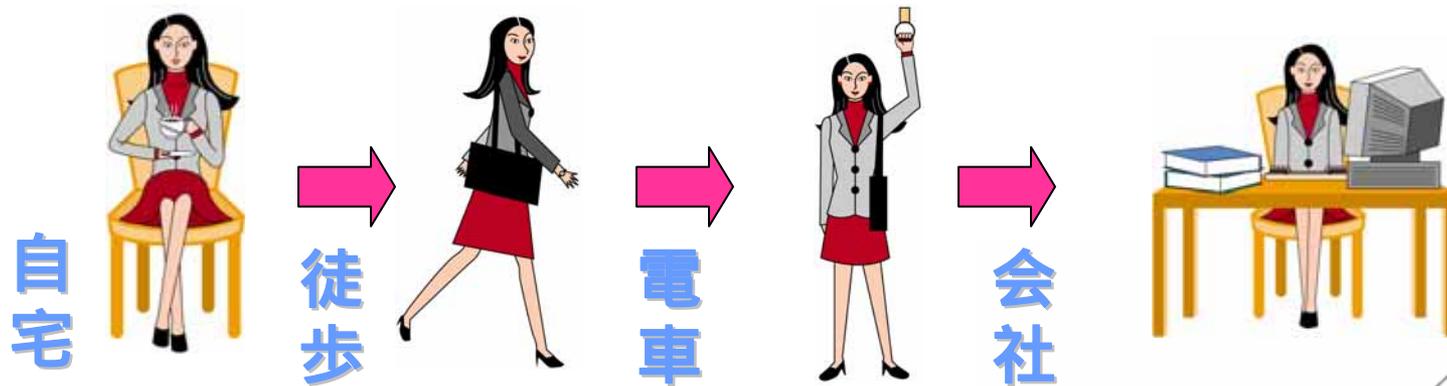
パーソントリップ調査



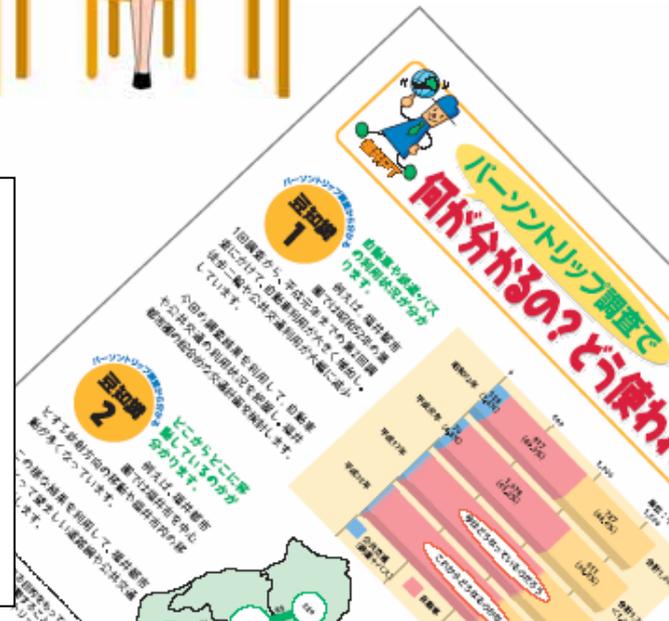
タイムリーな活用となる

パーソントリップ調査(PT調査)とは

「いつ」「どこから」「どこまで」「どのような人が」「どのような目的で」「どの交通手段を利用して」動いたかについて調べ、1日の動きを捉える調査



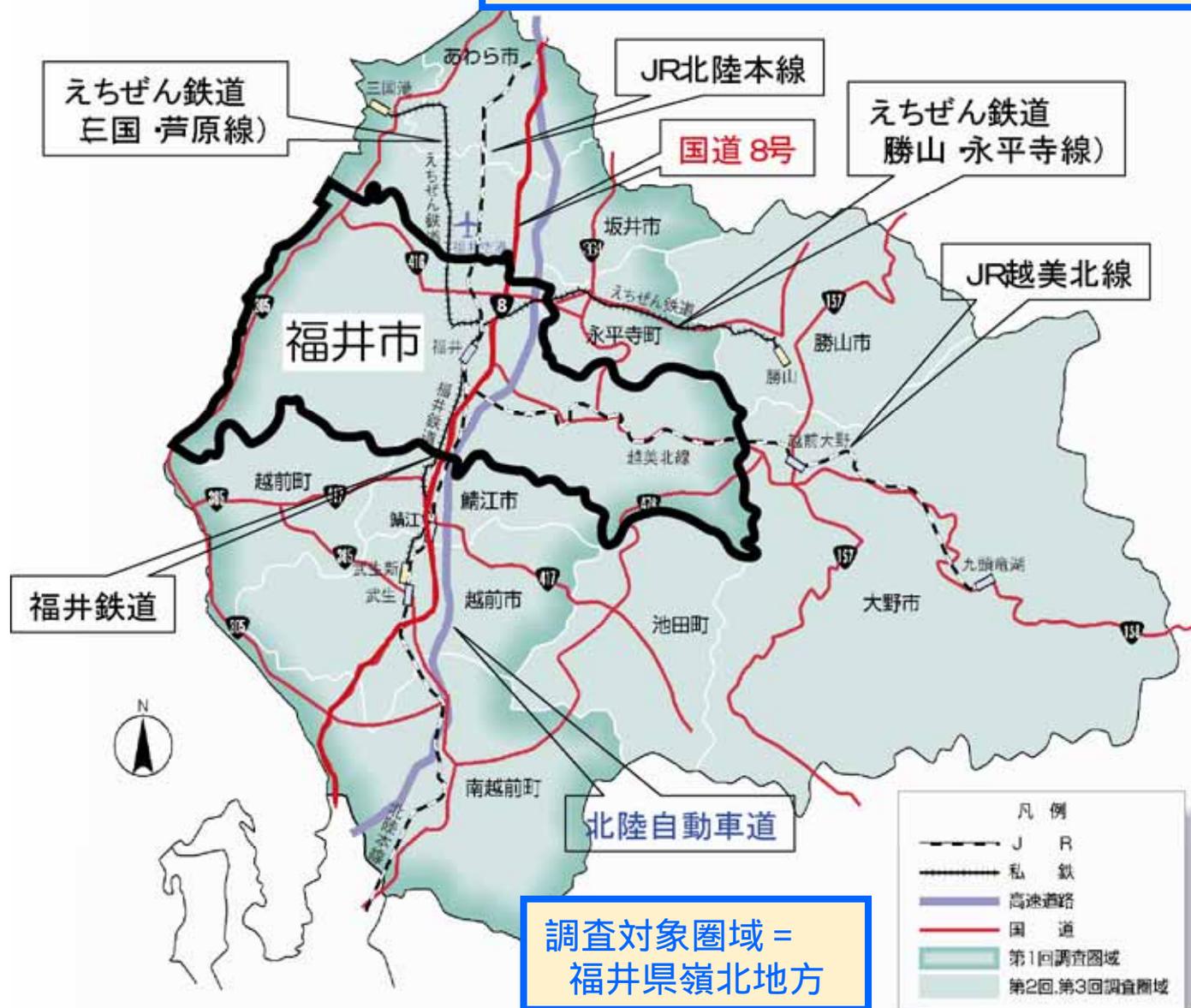
調査結果は、都市圏における様々な交通計画を検討するための基礎的データとして活用できる



福井都市圏とは？

調査対象圏域人口 = 約64万人(5歳以上)

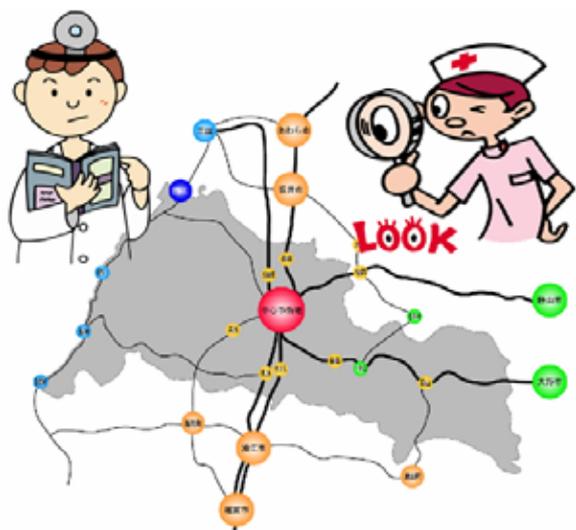
うち調査対象者は約10%の6万人(約2万世帯)



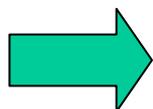
調査対象圏域 = 福井県嶺北地方

図 調査対象圏域 (7市4町)

パーソントリップ調査の活用イメージ



検査 (PT調査)



検査結果 (PT調査結果)

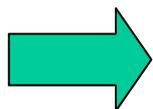
車の分担率
お年寄りの行動
公共交通の
利用状態



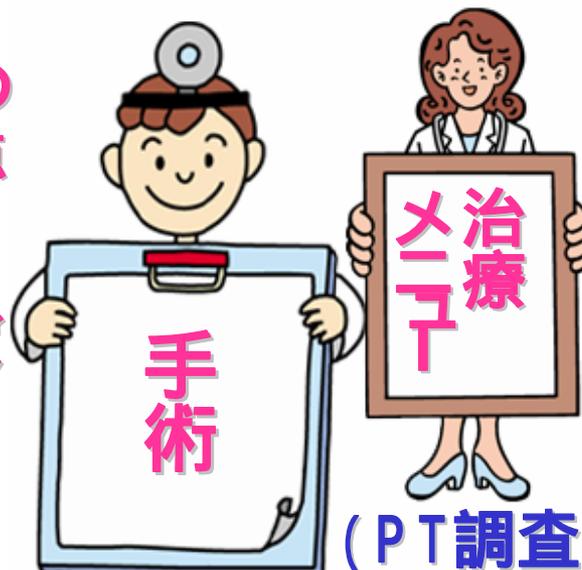
治療方針の説明

(PT調査からの提言)

都市交通の
課題と問題点



放置すれば
どうなる？

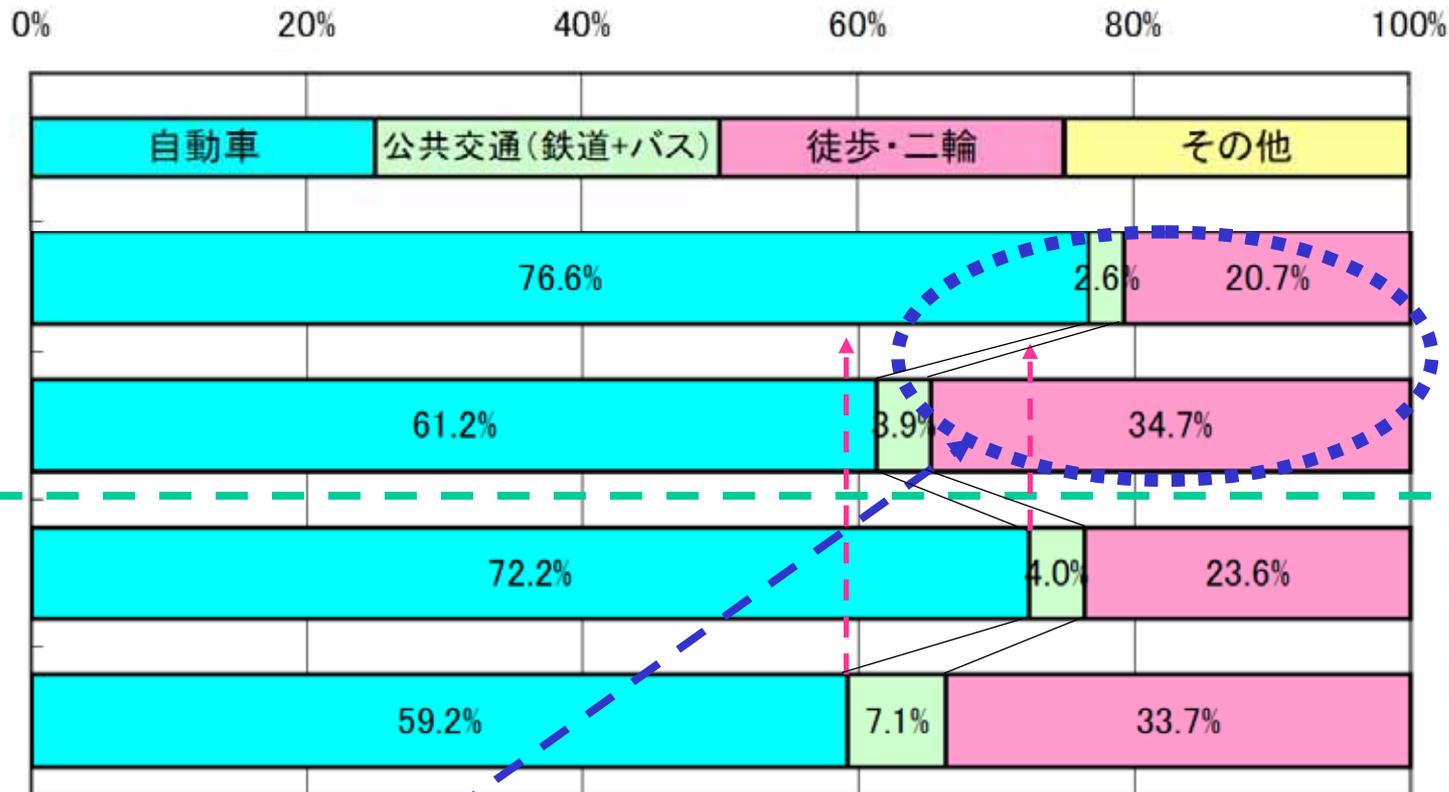


(PT調査の短期的施策)

戦略で
何をやるか

都市交通に関する検査結果と 都市交通戦略の基本方針

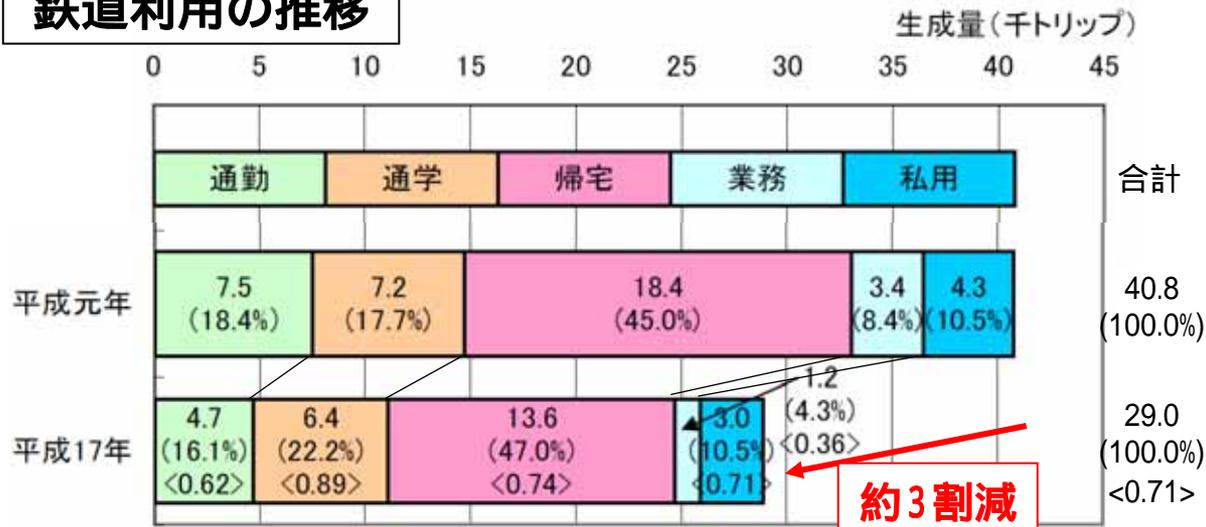
(第3回福井都市圏パーソントリップ調査より)



富山、金沢都市圏のデータ(直近のPT調査より)

- **自動車の割合は76.6%** (元年から15%増)
- 他の都市圏と比較すると、**一番自動車の割合が高い**
- **公共交通は更に減少**
- **徒歩・二輪**が減少し、**近場の移動が自動車へ転換**している

鉄道利用の推移

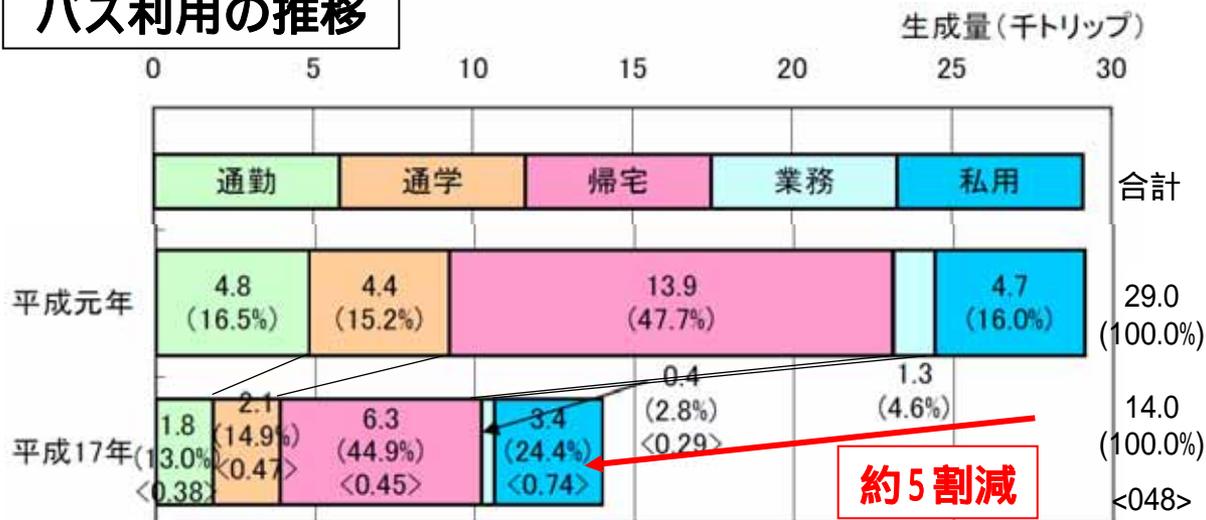


• 鉄道は3割減少

• バスは半減

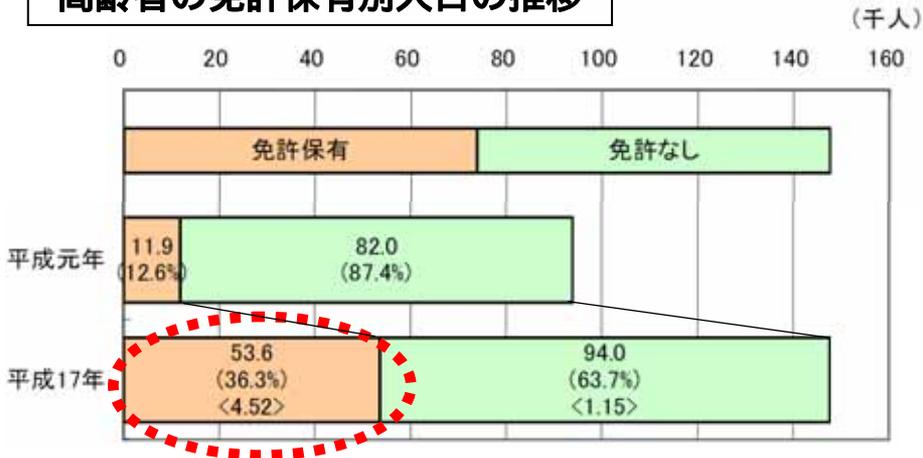
• 通勤目的での利用減少
公共交通のサービス
が低下したことも要因と
 考えられる。

バス利用の推移

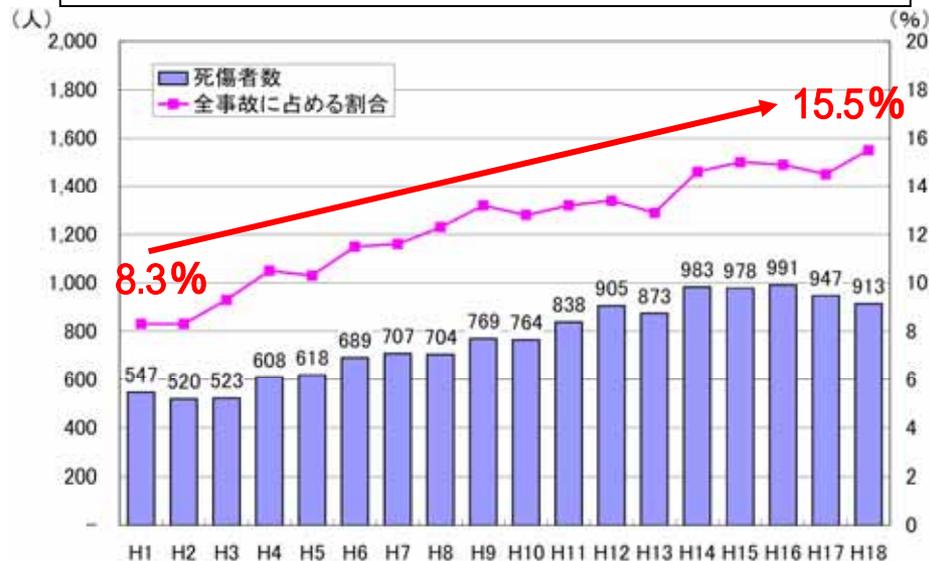


約5割減

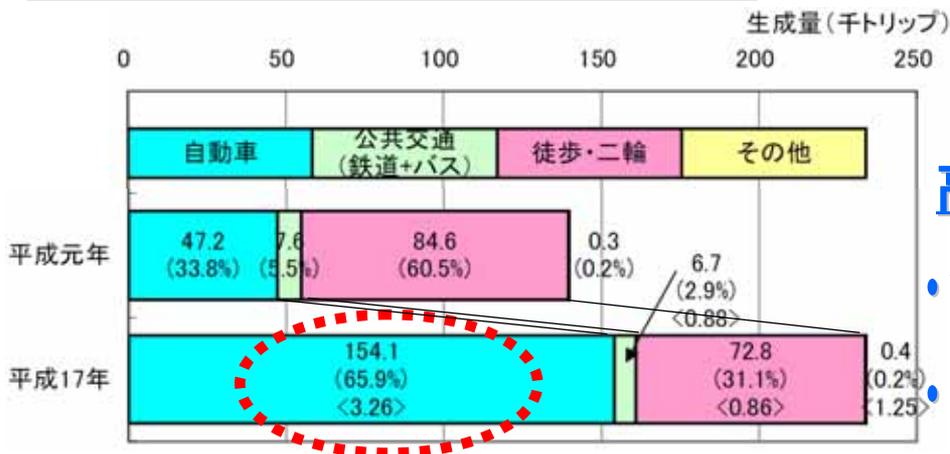
高齢者の免許保有別人口の推移



高齢者の死傷者数と全事故に占める割合の推移



高齢者の代表交通手段別トリップ数の推移



資料:平成18年福井の交通

高齢者(65歳以上)の

- 免許保有人口は**4.5倍**
- 自動車トリップ数は**3.3倍**
- 死傷者数の全事故に占める割合は**1.9倍**

検査結果のまとめ

全国一の自動車利用

(自動車分担率76.6%)

公共交通利用の減少

(鉄道は3割減、バスは半減)

高齢ドライバーの事故増加

(死傷者数に占める割合1.9倍)

車依存の生活スタイル進展
(自動車分担率の増加)

現状を放置すれば、
モータリゼーションスパイラル
はますます進展

公共交通利用者の減少
(経営が成り立たず廃線)

車利用が前提のまちづくり
(郊外店と宅地開発の拡大)



車でしか移動できない都市構造



都市交通の診断(シナリオ予測)

別紙1をご覧ください。



【シナリオA】: このまま放置
(自動車利用や郊外化がさらに進展)



死亡

【シナリオB】: 投薬
(趨勢的な状況で推移)



悪化

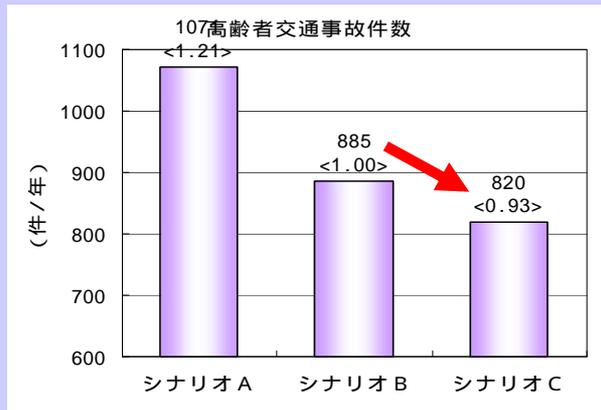
【シナリオC】: 手術
(郊外化抑制と公共交通利用に取組む)



健康

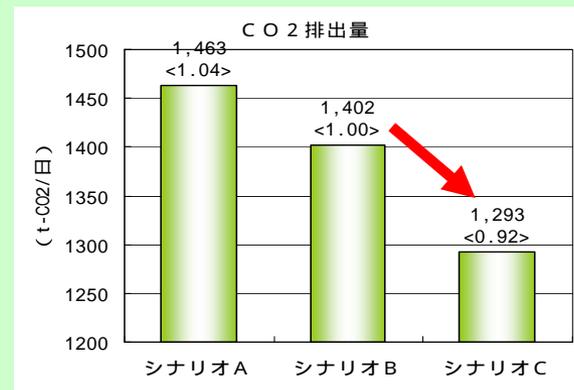
各シナリオによるまちづくりの結果は？

高齢者交通事故件数



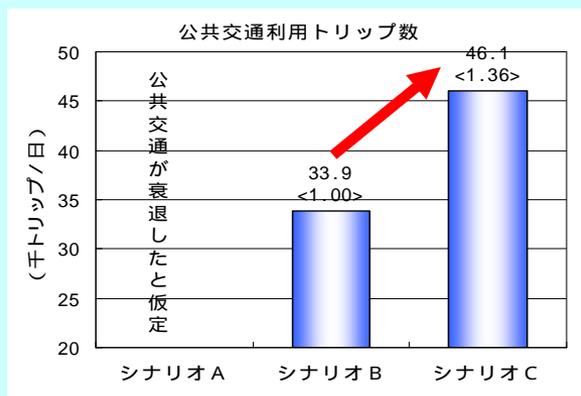
Cは約1割減少し、**安全なまち**に

CO2排出量



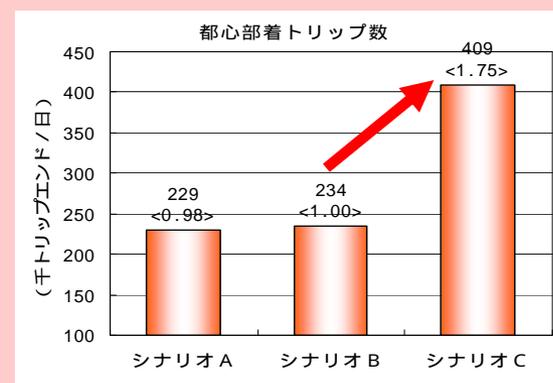
Cは約1割減少し、**環境にやさしいまち**に

公共交通利用トリップ数



Cは約4割増加し、**便利なまち**に

都心部への着トリップ数



Cは約8割増加し、**にぎわいのあるまち**に

シナリオCによる「手術 健康」の治療方針の選択

【都市の外延化を抑制し、公共交通利用促進に取り組む】



望ましい都市交通
体系のあり方

コンパクトなまちづくりを進めつつ、徒歩、自転車や公共交通利用が中心の交通体系に転換することを志向する「シナリオC」を目指すべき方向として位置付けることが必要

“高感度コンパクトシティ”のイメージ - 市長マニフェスト -

地域の宝をまちづくり
に生かします

中心部の「にぎわい」

歴史・伝統・文化

LRT

郊外での「やすらぎ」

全国有数の都市基盤
を最大限に活用
します



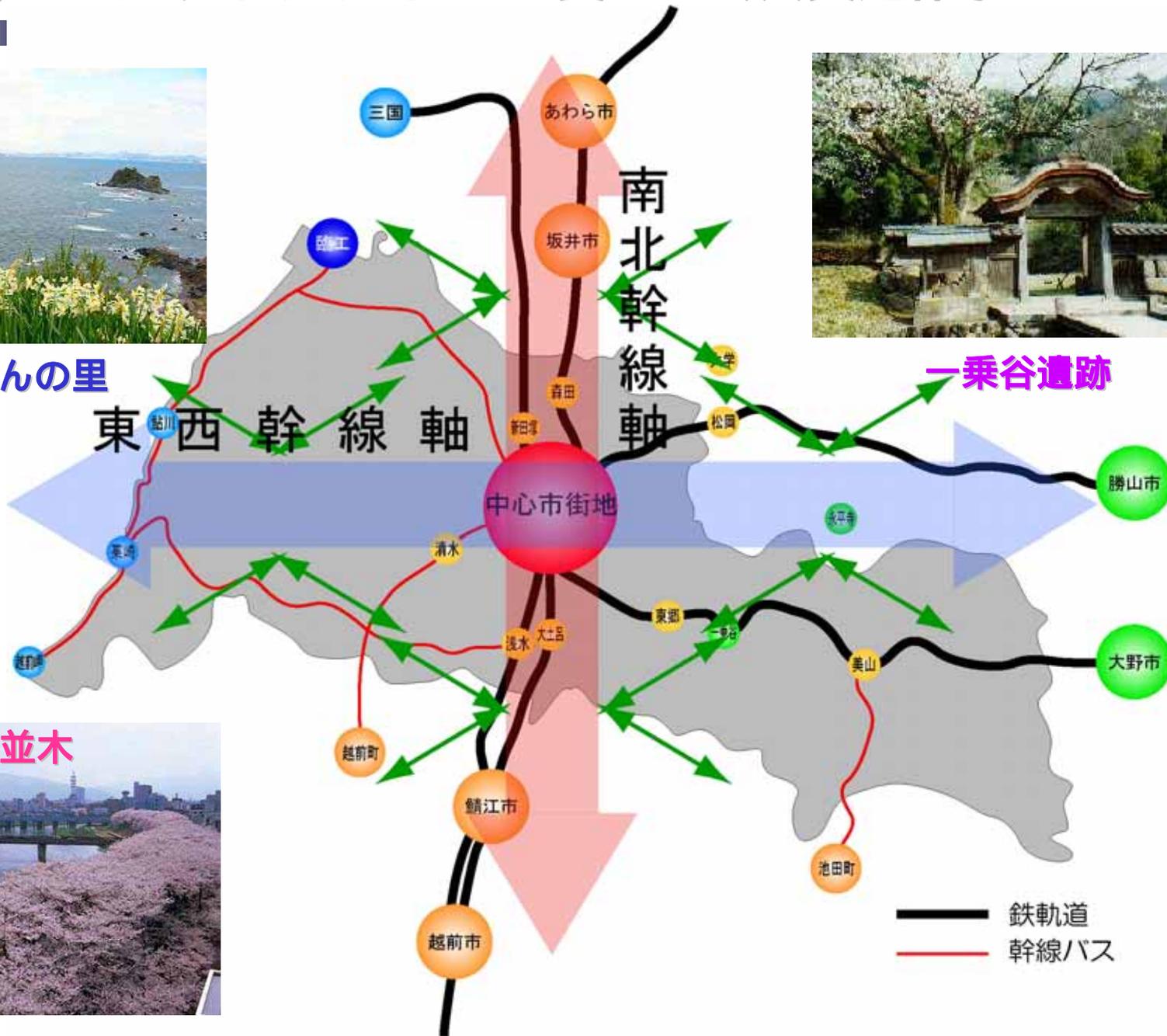
“高感度コンパクトシティ”を支える公共交通体系のイメージ



すいせんの里



一乗谷遺跡



桜並木

PT調査の交通施策体系(治療方針)

誰にでも使いやすく、安全で安心して利用できる交通体系

・誰にとっても利便性の高い公共交通体系の整備

- 高年齢・自由目的・短距離移動などの自動車利用ニーズの変化に対応した安全な道路体系への転換
- 生活圏を安全・快適に移動できる歩行者・自転車空間の面的な整備

環境負荷の少ない、持続可能な都市交通と交通体系

- コンパクトな市街地形成に誘導、公共交通の利便性の高くない郊外部の開発の抑制

・コンパクトな市街地形成を支える公共交通体系の整備

- 過度な自動車利用の適正化

地域の魅力・活力の向上を促すまちづくりと交通体系

- 地域内のまちづくりに貢献しつづける道路と公共交通の維持・整備

・各地域間の連携・活力向上を促進する幹線交通軸の維持・整備

- 他都市圏との連携を支える交通軸の整備と活用



P T 調査の短期的施策パッケージ (治療メニュー)

戦略で何をやるか選択

JR福井駅周辺地域

- ・えちぜん鉄道と福井鉄道の相互乗り入れ
- ・JR福井駅前西口広場への軌道の延伸
- ・えちぜん鉄道(三国芦原線)と福井鉄道のLRT化
- ・PTPSやバス専用レーンの整備と遵守
- ・バスロケーションシステムの導入
- ・駅を中心とした総合交通ターミナルの整備

鉄道駅周辺の地域

- ・新駅整備
- ・バス停とホームの一体化
- ・交通広場・駅アクセス道路の整備
- ・ICカードなども利用した鉄道 - バスの乗り継ぎ割り引き
- ・駅への集客機能の付加
- ・公共交通サービス改善に合わせたMM

別紙2をご覧ください。

その他の人口集積地域

- ・快適性・利便性の高いバス停の整備
- ・幹線の鉄道 - フィーダーのバス輸送への転換
- ・住宅地内での歩行者空間の面的な整備



共通施策

- ・魅力の高い民間施設の中心市街地への立地誘導
- ・交通結節点周辺での居住機能の誘導
- ・シビルミニマムとしての公共交通サービスの提供
- ・市民への積極的な情報発信
- ・実現化のための協議会の設置・運営

福井市の目指す 都市交通体系の目標

都市交通戦略が目指す都市交通体系の目標

シナリオCに基づく公共交通体系の整備

- ・ 誰にとっても利便性の高い公共交通体系
- ・ コンパクトな市街地形成を支える公共交通体系
- ・ 幹線交通軸の維持・整備

南北幹線軸

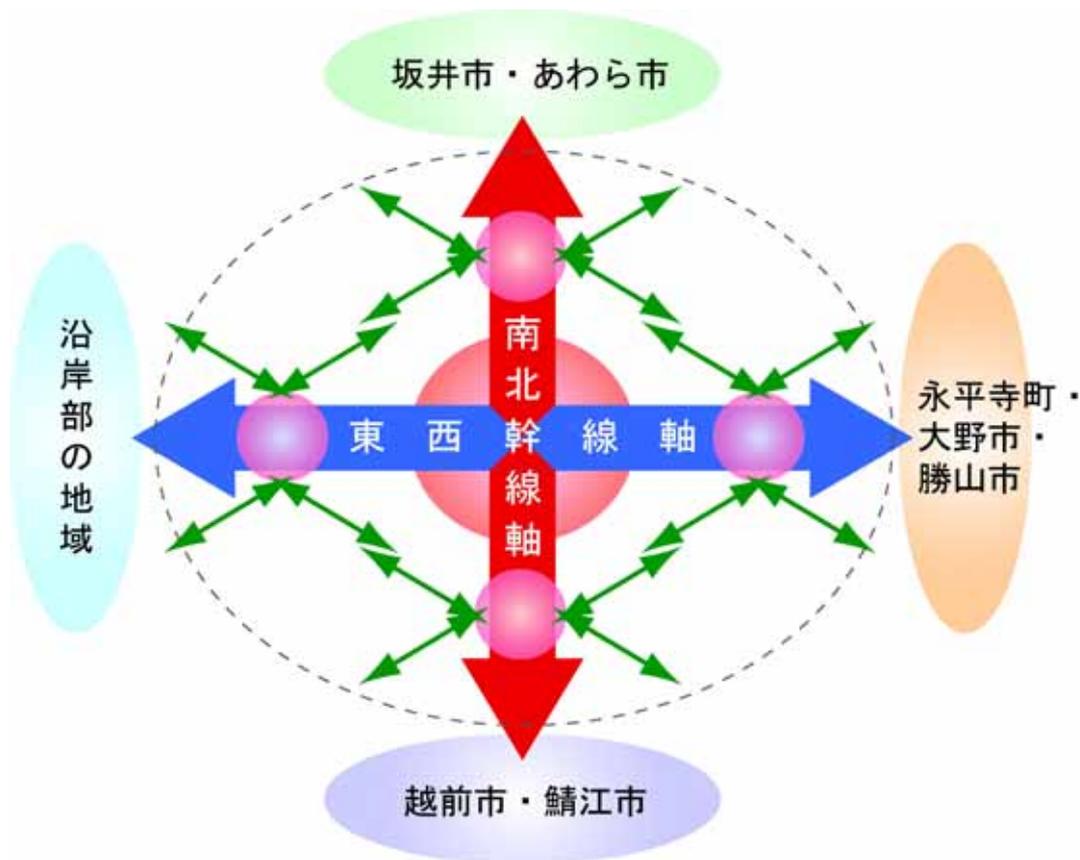
えちぜん鉄道三国芦原線のLRT化など、鉄軌道を中心に位置づけます。

東西幹線軸

鉄軌道および西部方面の幹線バスを中心に位置づけます。

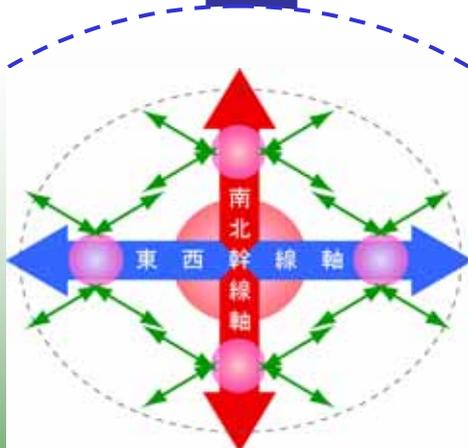
公共交通結節強化

フィーダーシステムにより、幹線軸と地域を結びつけます。



効果を補完し合う パッケージ施策

1 南北幹線軸としてのLRTの整備



LRTを基軸とする公共交通体系

2 東西幹線軸となる幹線バス路線の整備



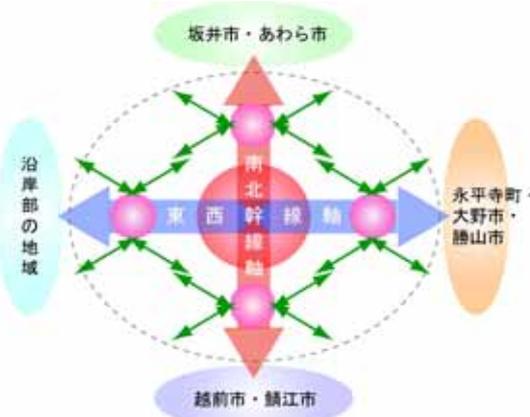
5 モビリティ・マネジメントの推進



4 電車・バスのICT化

系統番号と行き先
色丸丸大町 → 選択した停留所
1 可保町丸太 → 2つ前の停留所
1 → バスサイン
能野神社前 → 4つ前の停留所
1 岡崎町大前 → 6つ前の停留所

3 交通結節の強化



1

南北幹線軸としてのLRTの整備



平成20年度部分完成

連続立体交差

新幹線

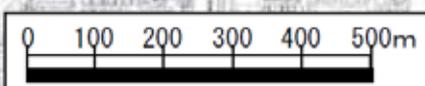
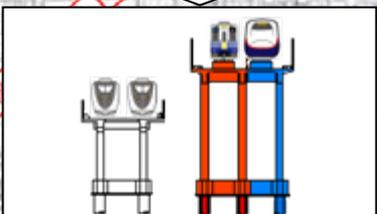
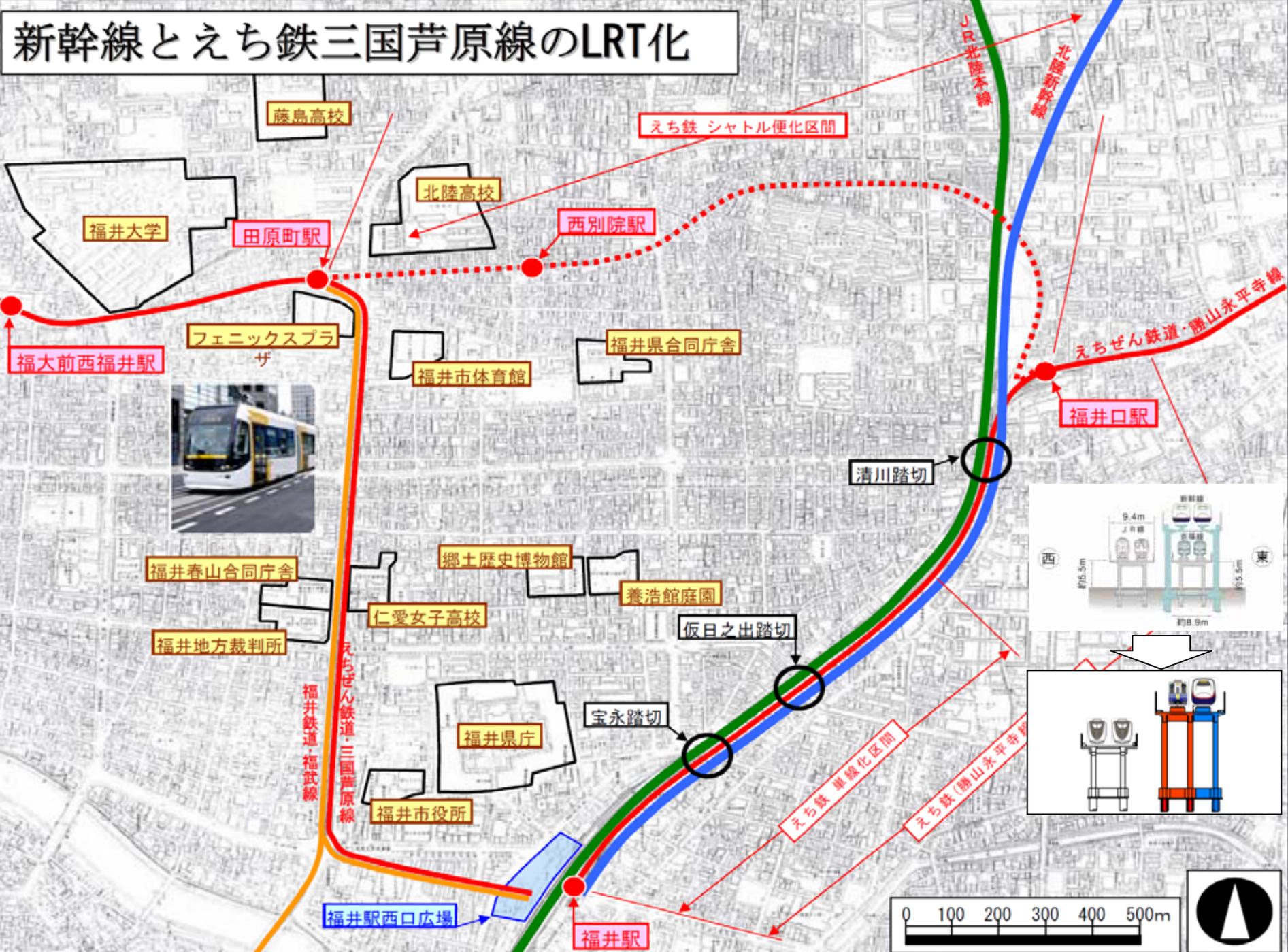
駅前広場の
整備

福井駅への延伸

LRTの実現

軌道・電停の整備

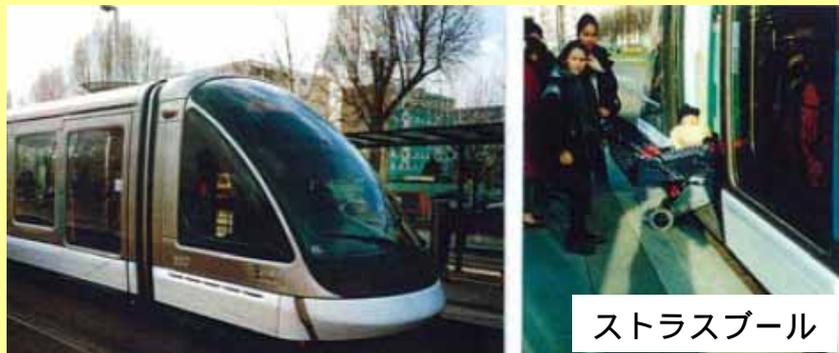
新幹線とえち鉄三国芦原線のLRT化



LRTとは

だれでも

停留所と車両に段差がなく、ベビーカーや高齢者にも乗り降りしやすい乗り物です。



いつでも

大幅な便数アップにより、待ち時間が少なくなります。



どこでも

まちなかのいたる所で導入が可能であり、どこにでも停留所を設けることができます。



福井のシンボルに

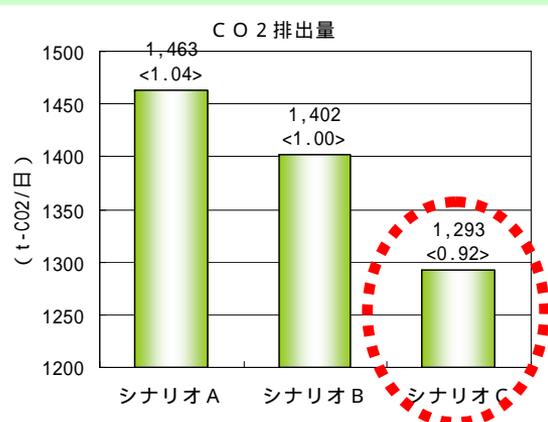
導入にあたっては、車両や電停のデザインに市民の意見を取り入れ、福井のシンボルとします。



LRTの導入効果

環境にやさしい

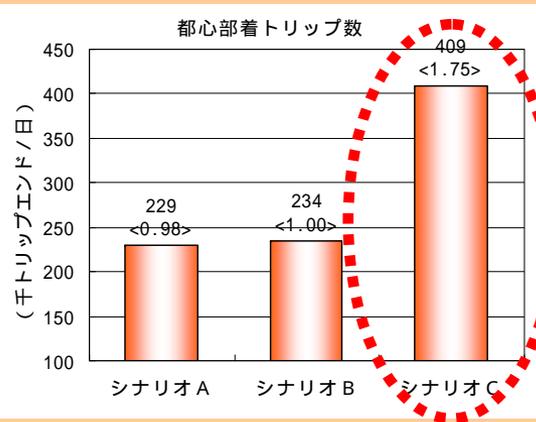
空気を汚さず、低騒音・低振動で乗り心地もよく、環境にやさしい乗り物です。



公共交通利用に取り組むことにより、CO2排出量が1割減少します。

まちの活性化につながる

単なる公共機関ではなく、沿線まちづくり施策との連携で、まちの活性化にも寄与します。



公共交通利用に取り組むことにより、都心部への交通が8割増加します。

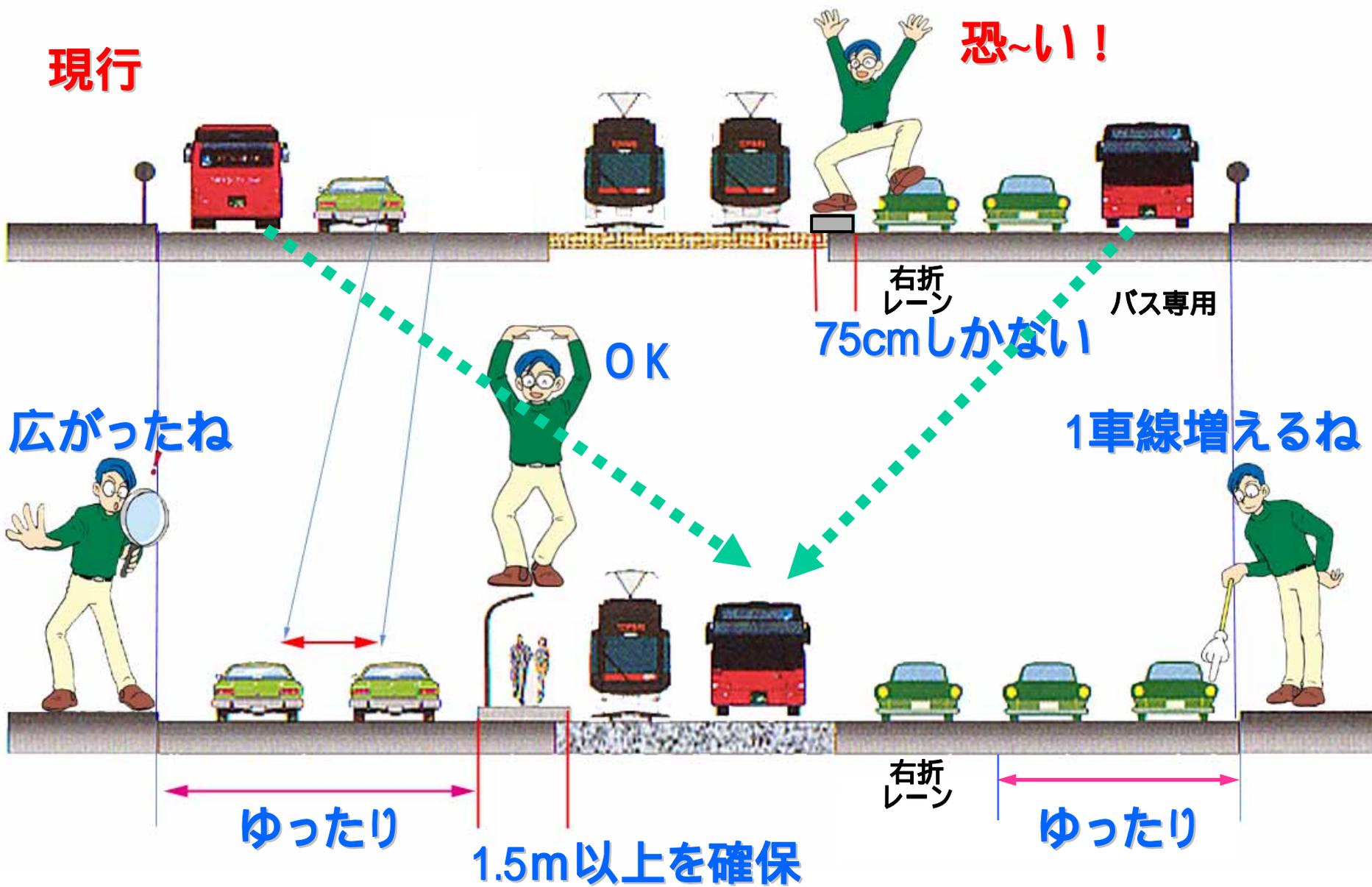
今あるものを有効に利用できるので福井に適しています。

- ・都心を縦貫する鉄軌道がある。
- ・既存のえち鉄と福鉄が近接している。



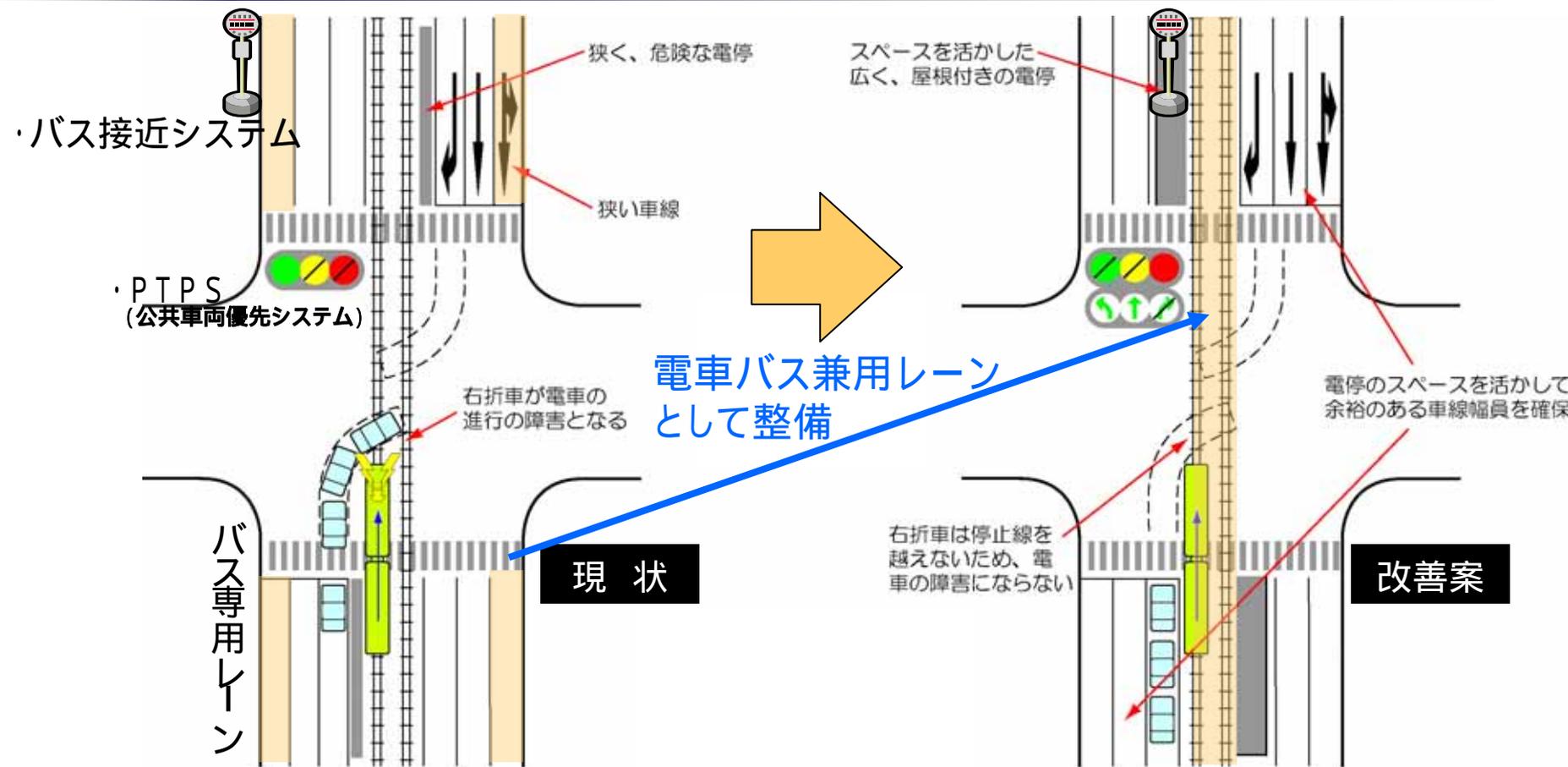
軌道電停の整備について

(電車バス兼用レーンの断面イメージ)



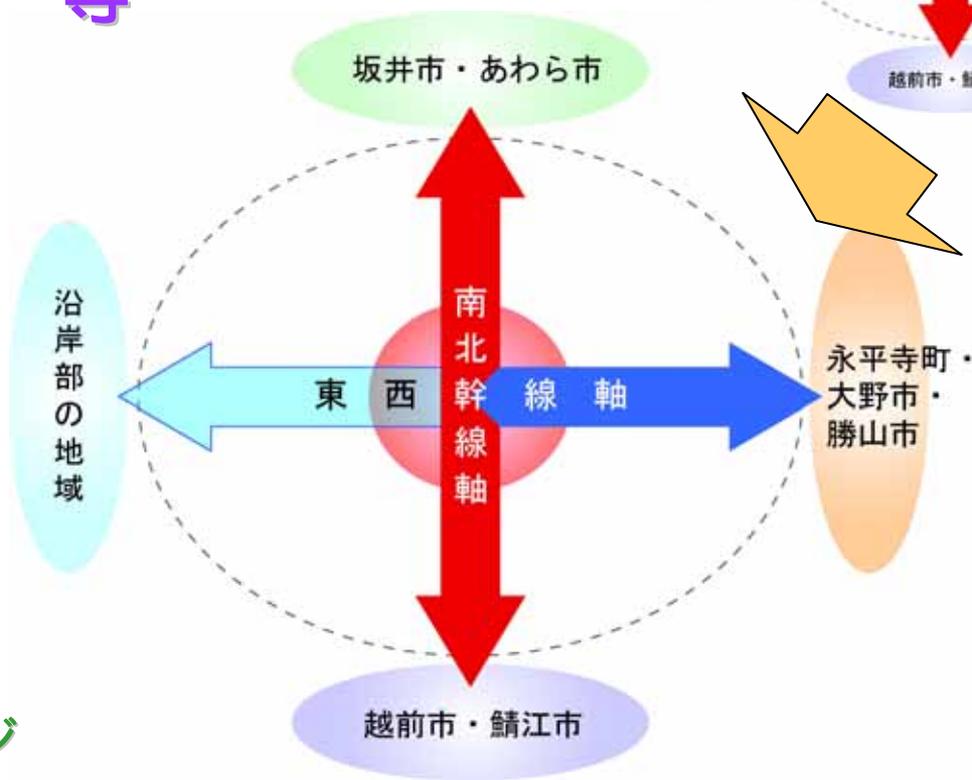
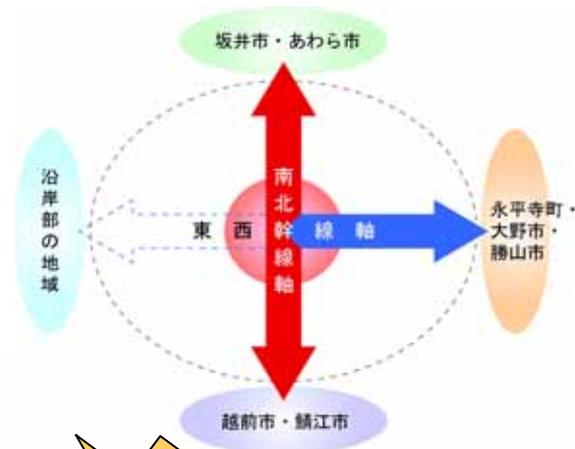
軌道電停の整備について

(電車バス兼用レーンの平面イメージ)



東西幹線軸となる幹線バス路線の整備

- ・ 幹線バス路線としての強化
（増便、速達性改善等）
- ・ 待つ環境の改善
（バス停の整備、情報伝達）
- ・ 運賃格差の是正 等



ハイグレードバス停のイメージ



交通結節の強化

・シビルミニマム としての公共交通サービスの提供

シビルミニマムとは、市民レベルで維持すべき生活水準

・幹線軸と地域を結びつける **フィーダーシステム**

・乗り合いタクシー

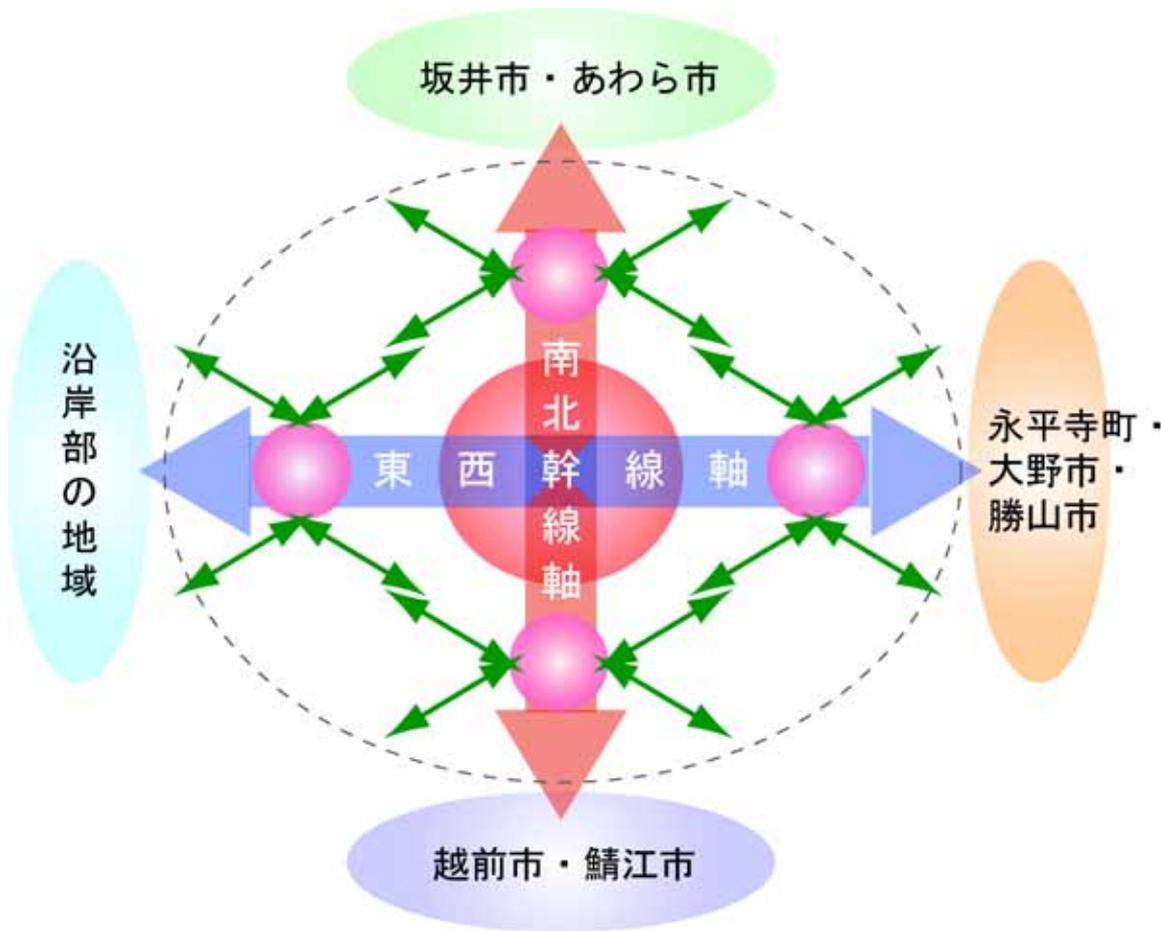


事例:八幡市

・ホーム to ホーム化



事例:高岡市

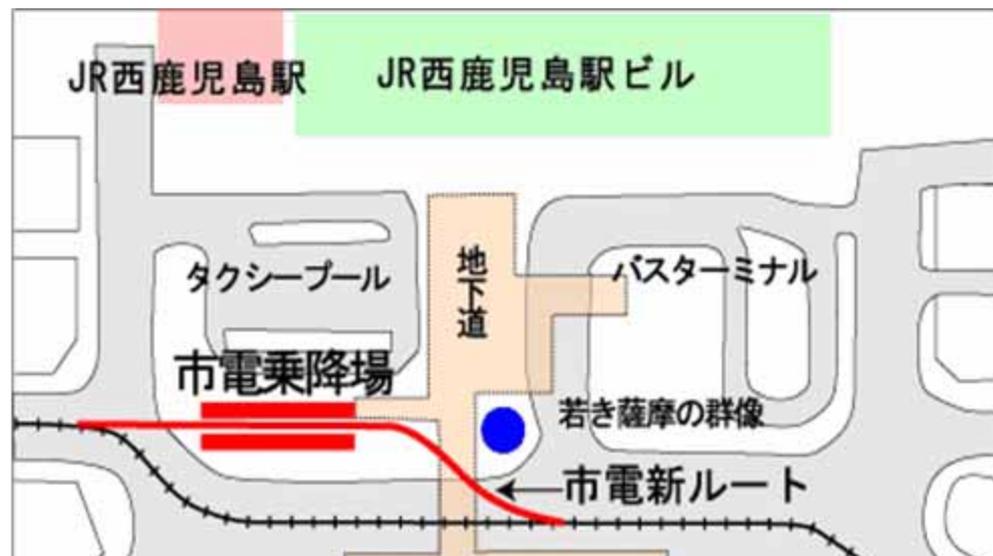


交通結節の強化

- ・ 駅前広場の整備（事例：鹿児島中央駅）

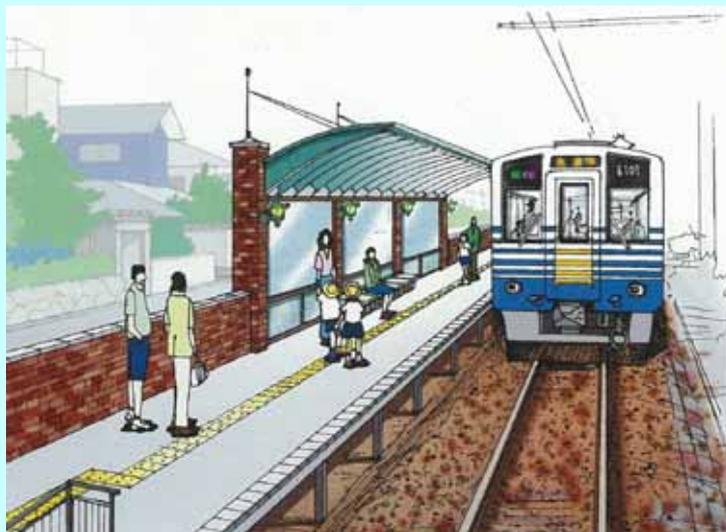


駅前広場の整備にあわせた 電停の移設



交通結節の強化

・ 新駅の設置



パークアンドライド (P & R)
自動車と鉄道や路線バスの乗り換え

サイクルアンドライド (C & R)
自転車と鉄道や路線バスの乗り換え

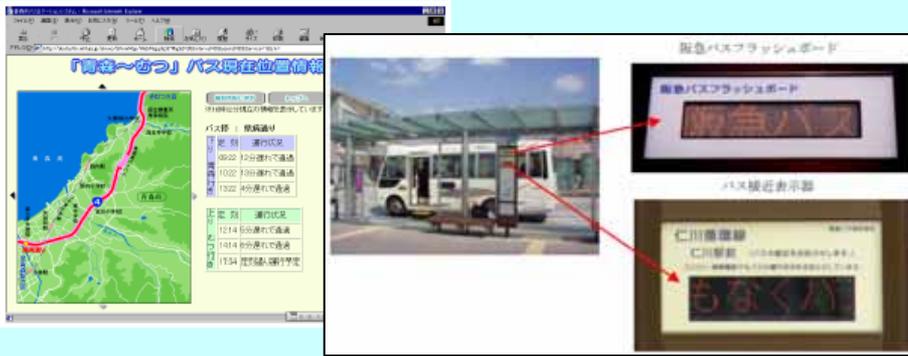
- ・ P & R (パークアンドライド)
- ・ C & R (サイクルアンドライド)



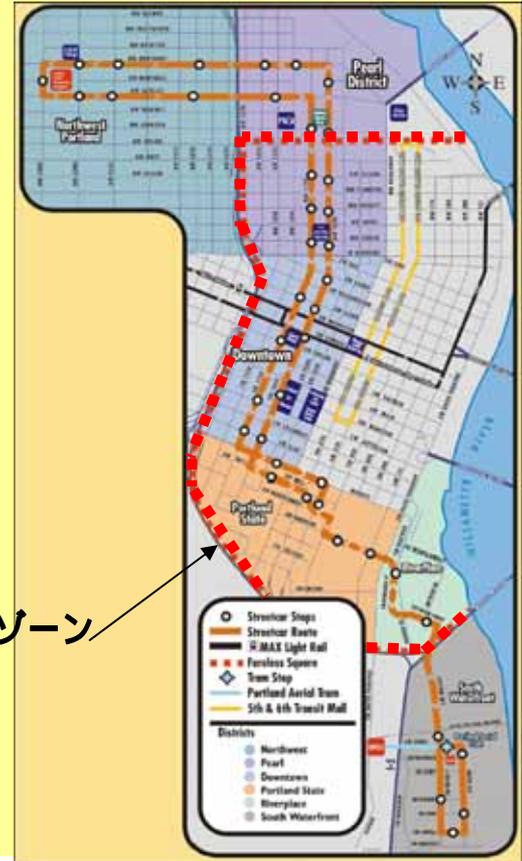
水落駅付近

ICTとは、情報や通信に関する技術

- 電車・バスの総合情報システム(案内情報・位置情報)



- 乗り継ぎ・ゾーン運賃等の導入



無料ゾーン

事例:無料ゾーンの設定(ポートランド)

- ICカード・携帯電話 (商業施設との連携)





モビリティ・マネジメント（MM）の推進

モビリティ・マネジメントとは？

- ・ 市民一人一人に対し、個別に働きかけ、過度の車利用からの転換を促す新しい交通施策



福井市環境パートナーシップ会議をはじめ、様々な機関と連携します。



交通体系の目標について

パッケージ施策について

- ・南北幹線軸としてのLRTの整備
- ・東西幹線軸となる幹線バス路線の整備
- ・交通結節の強化
- ・電車・バスのICT化
- ・モビリティ・マネジメント(MM)の推進

その他