

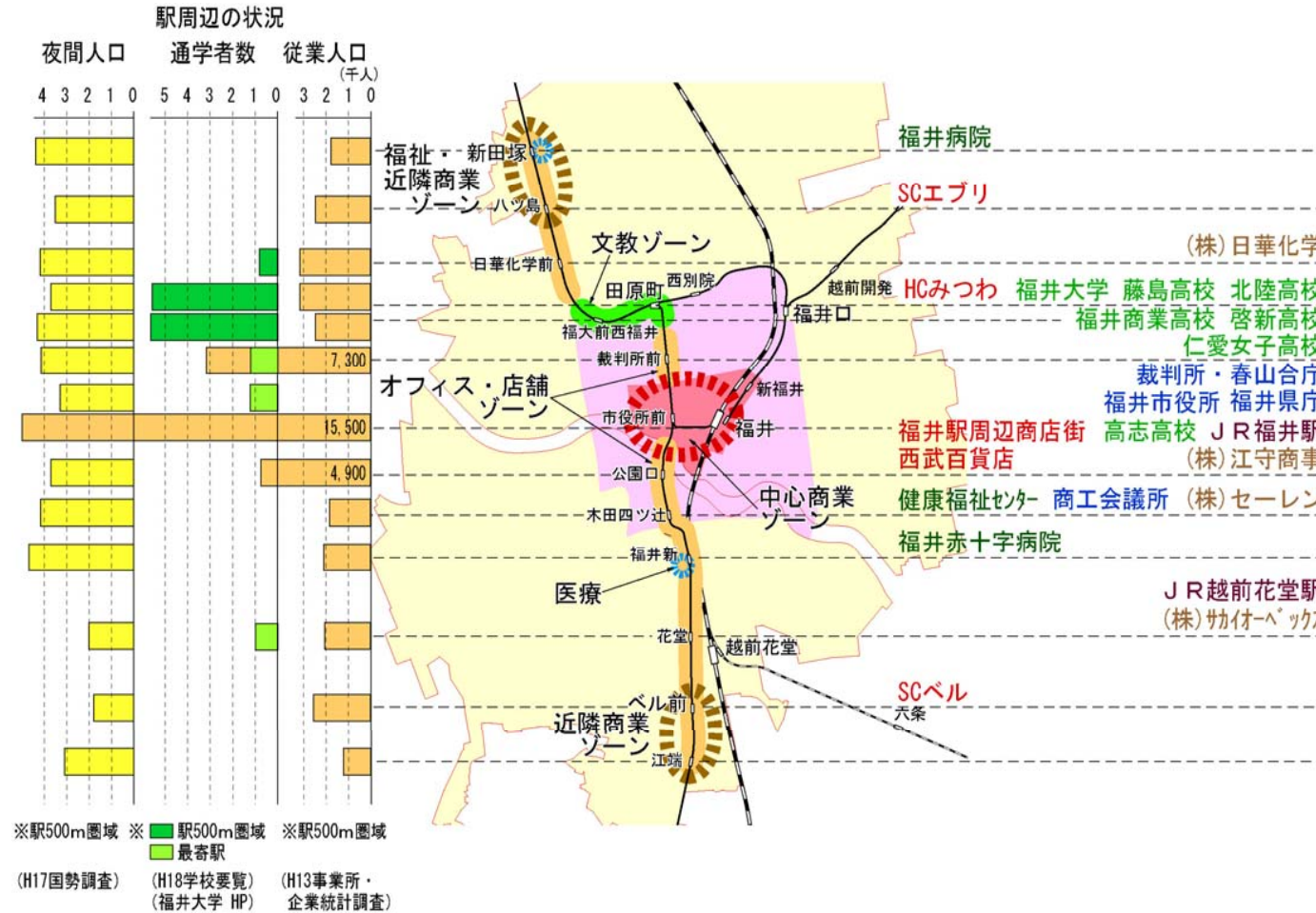
先導施策のねらい

●市街地の南北幹線軸沿線には、住宅、病院、学校、公共施設、商業業務施設、企業が立地しています。先導的に公共交通の利便性を高めることで潜在需要を掘り起こし、沿線の各ゾーンでのまちづくりに関する取り組みとの連携により、沿線地域の活性化を図ります。

福井市都市交通戦略

一人にやさしい「全域交通ネットワーク」
にぎわいとやすらぎのまちづくり

中間報告の概要



●長期的には、この先導施策による市民の意識や行動の変化が沿線地域への住宅や企業の立地を促進することになり、ひいては福井市全体および都市圏に波及し、公共交通を利用しやすい都市構造への誘導、各地域のまちづくりに貢献します。



平成20年度の取り組み

●施策パッケージの具体化

1. 南北幹線軸としてのLRTの整備
2. 東西幹線軸となる幹線バス路線の整備
3. 交通結節の強化
4. 電車・バスのICT化
5. モビリティ・マネジメントの推進
6. 駐車マネジメントの推進

●事業プログラムの検討

平成20年3月

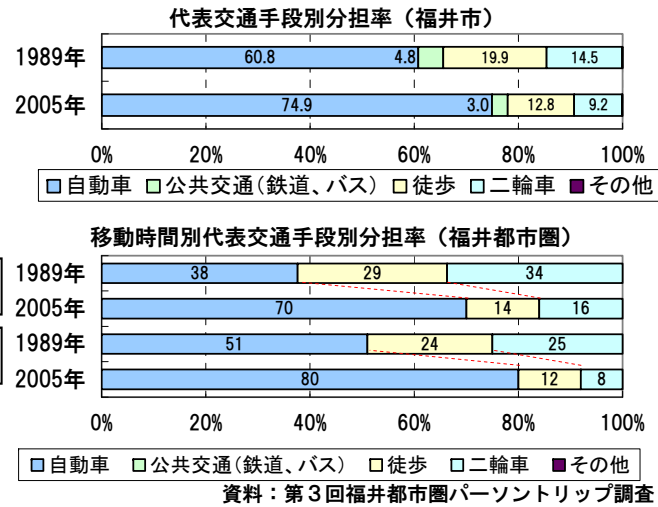
福井市

「にぎわい」と「やすらぎ」のある、だれもが安心して生活できるまちをつくるため、交通施策とまちづくりが連携した戦略的な施策を展開します。

福井市の交通はクルマを使った移動が中心で、クルマを利用できないと、通勤や通院、買い物など日常生活に不便や不安を感じるまちです。

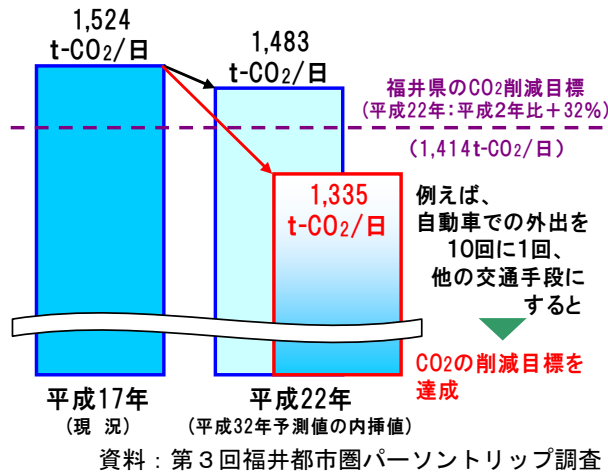
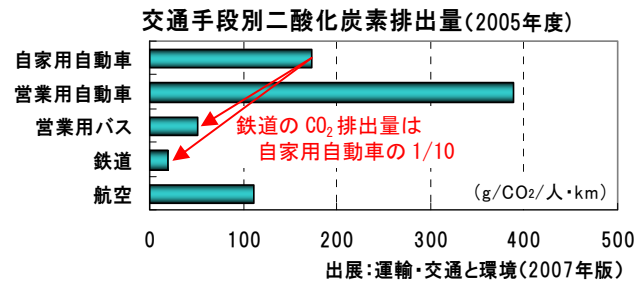
●クルマに過度に依存した移動手段

- 福井市に関連する交通の移動手段は、クルマ中心の傾向が強まり、自動車の分担率は74.9%、公共交通は、3.0%
- 移動時間が短い移動も、クルマ利用中心が進行

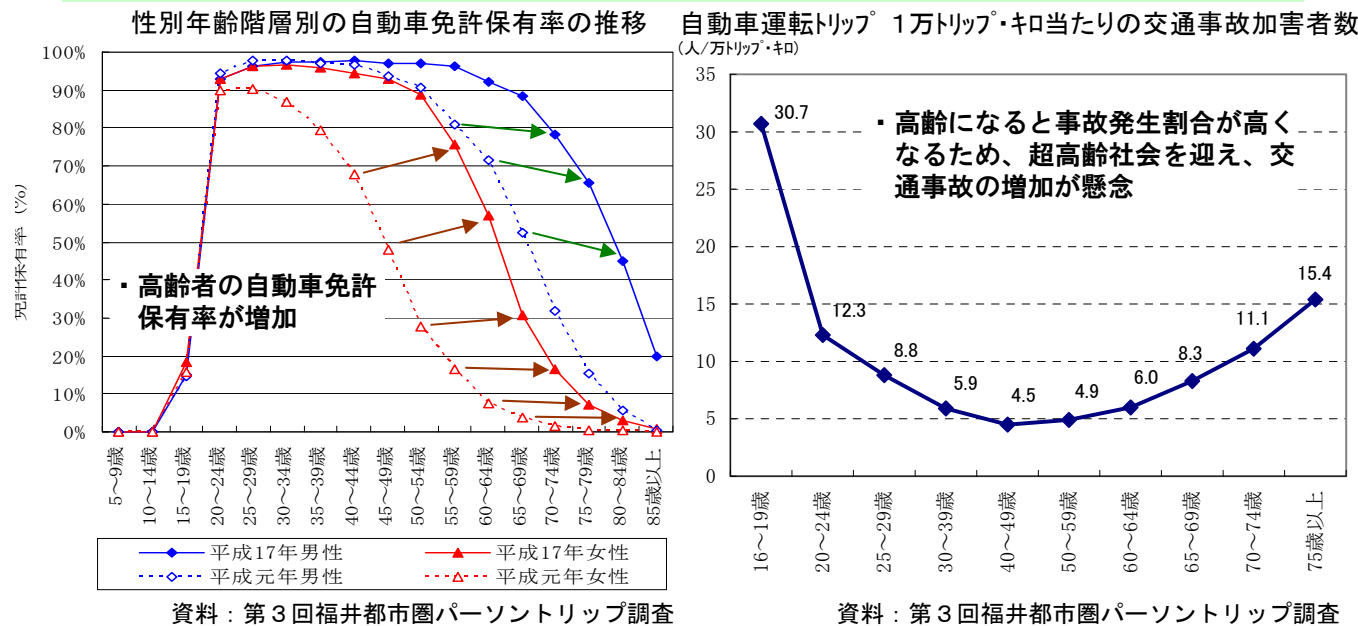


●環境負荷の少ない交通手段への転換

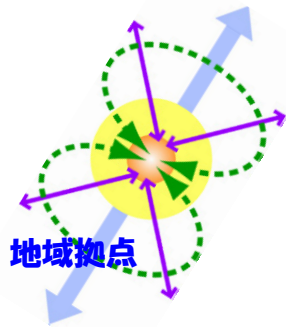
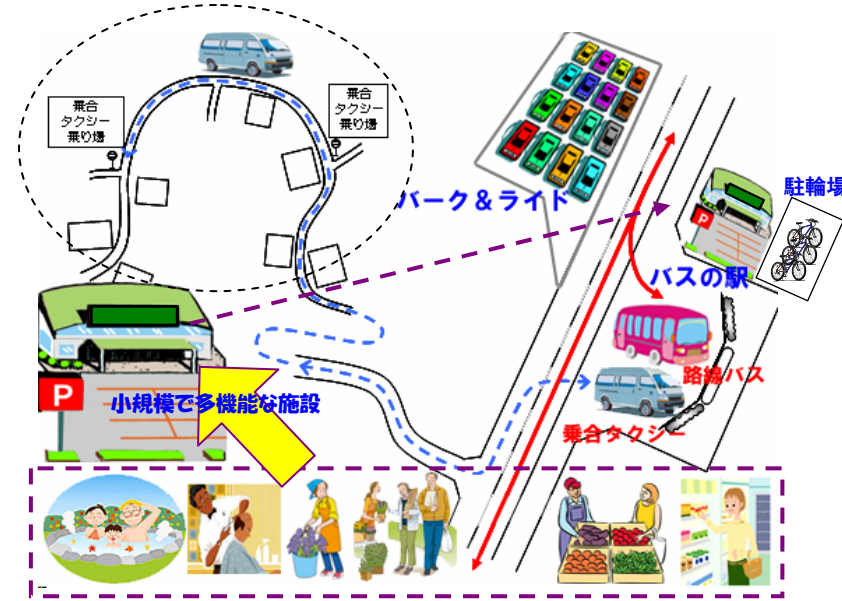
- 日本の二酸化炭素(CO₂)の排出量の2割を占める運輸部門のうち9割が自動車に起因
- 自動車に比べて二酸化炭素の排出量が少なく、環境負荷の小さい公共交通への転換が必要



●増加する高齢ドライバー



■「地域拠点」における交通結節のイメージ (人口集積が比較的小さい場合)



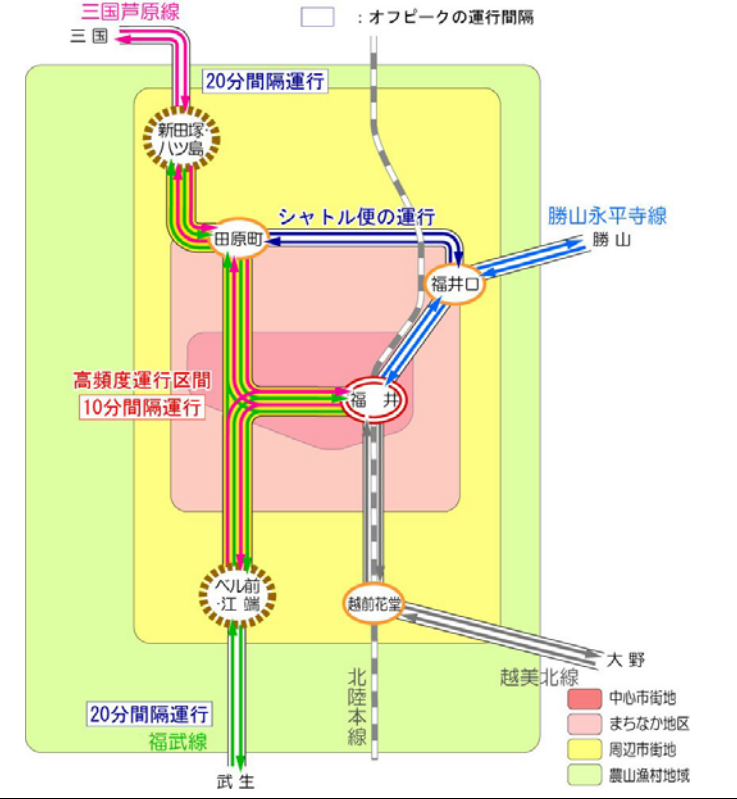
●地域拠点って？
身の回りの生活用品はここで調達できて、やすらぎ・地元特産品などで地域間交流を図れる「場」

先 導 施 策

南北方向の公共交通幹線軸の強化 (LRT※化)

- 三国芦原線・福武線の相互乗入による高頻度運行
- 福井駅西口駅前広場への路面軌道延伸

※LRTとは、Light Rail Transit (ライト・レール・トランジット) の略。振動が少なく低床式で乗降が容易な車両と、専用軌道・優先信号やパークアンドライド等の施策と組み合わせて、人や環境に優しい交通を実現するシステム。

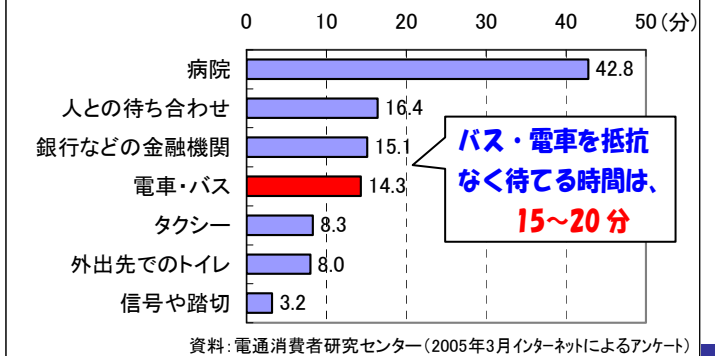


■LRTによるまちづくり

- だれでも：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：まちなかのいたるところ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
- 車両や電停のデザインに市民の意見を取り入れることにより、福井のシンボルとなります

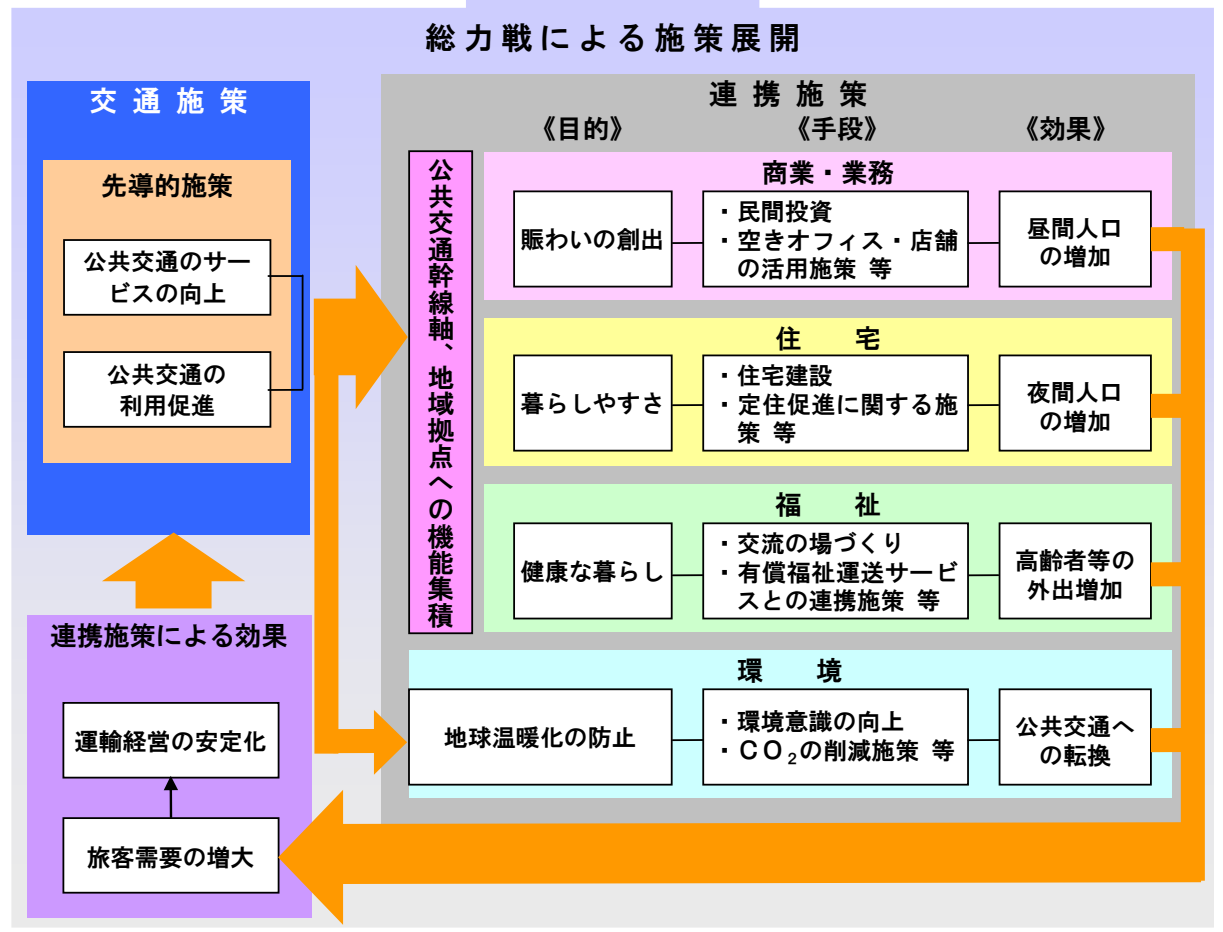


イライラせずに待てる時間の平均

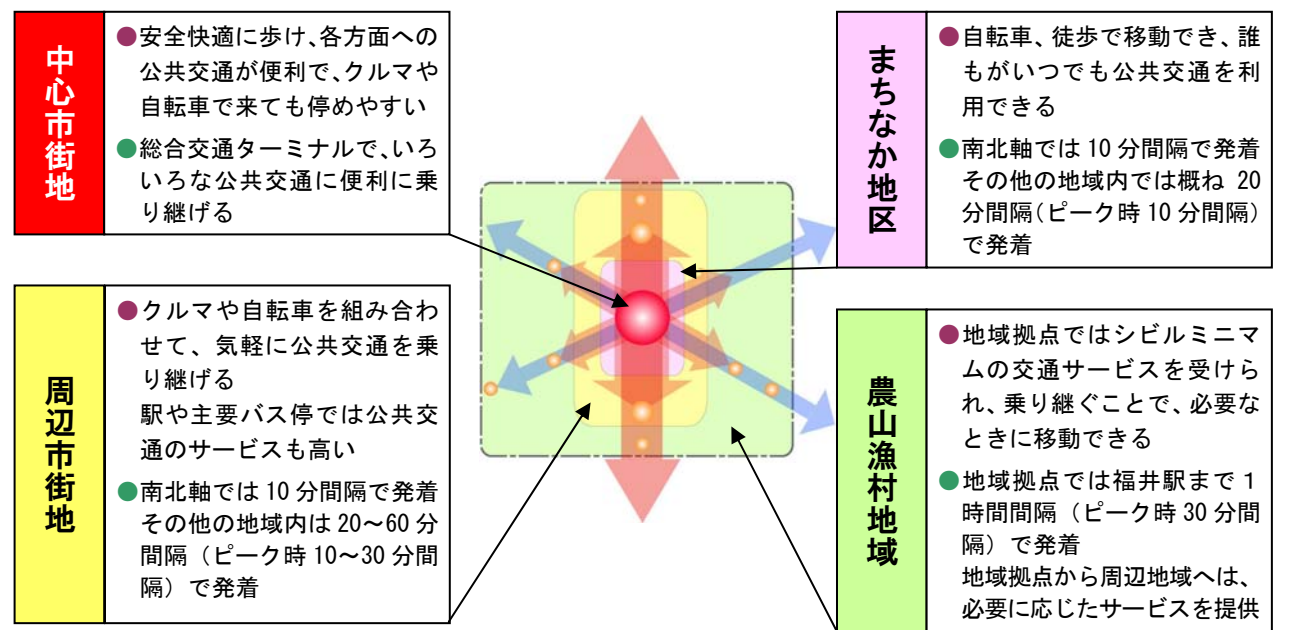


総力戦による戦略的な取り組み

《将来都市像》
人にやさしい「全域交通ネットワーク」とにぎわいとやすらぎの「まちづくり」

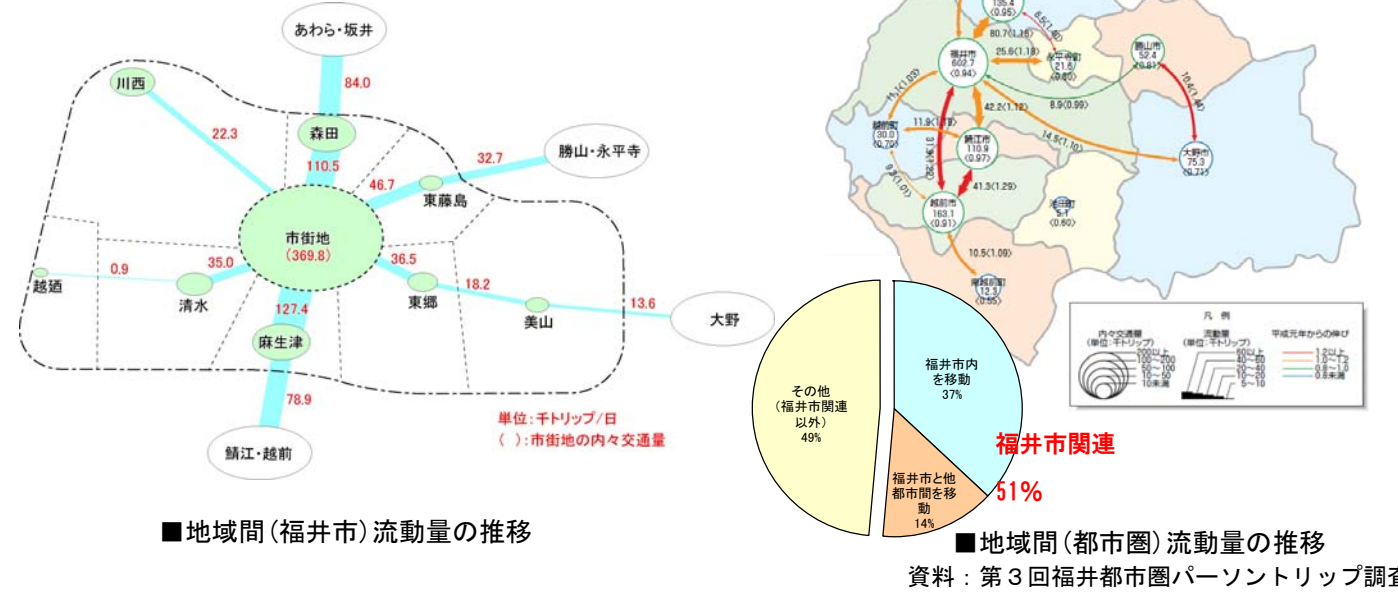


地域別の交通の目標とサービス水準



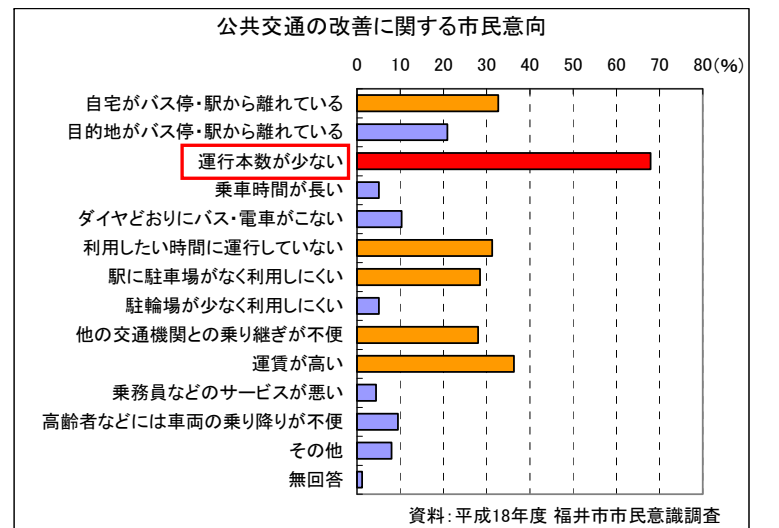
福井都市圏全体の半数を占める福井市関連交通

- 福井都市圏の交通は、福井市を中心として、南北2方向の幹線交通軸、東西4方向の幹線交通軸を形成



バス、鉄道の運行本数の増加などが求められています

- 福井市市民意識調査では、「運行本数が少ない」などの市民意向が多い
- これらの市民や利用者のニーズに対応した、都市交通戦略が必要



だれもが安心して生活できる便利な公共交通サービスの提供

市民や利用者のニーズ	都市交通戦略の主な検討事項 (H19、20年度)
イライラを感じない待ち時間	公共交通幹線軸の強化 公共交通幹線(南北軸)の高頻度運行 バス・電車の位置情報システム
乗り継ぎがよく	福井駅を中心とするターミナル機能の強化 地域拠点、乗継拠点の機能強化(フィーダーバス、乗合タクシー、有償輸送サービス等)
どこでも便利に	地域特性に応じたサービス水準の確保 シビルミニマムの確保
運賃抵抗を低く	バス・電車のゾーン運賃、乗継割引 通勤・通学の定期利用者支援 シルバー定期
誰もが快適に	低床車両(LRV)の導入 バス停・駅の改善・バリアフリー化
健康的で環境にやさしく	二酸化炭素(CO ₂)の削減 自転車利用の促進

将来都市像および市域を構成する4地域のめざす生活像を設定し、都市交通施策の基本方針、都市交通戦略の目標を設定します。

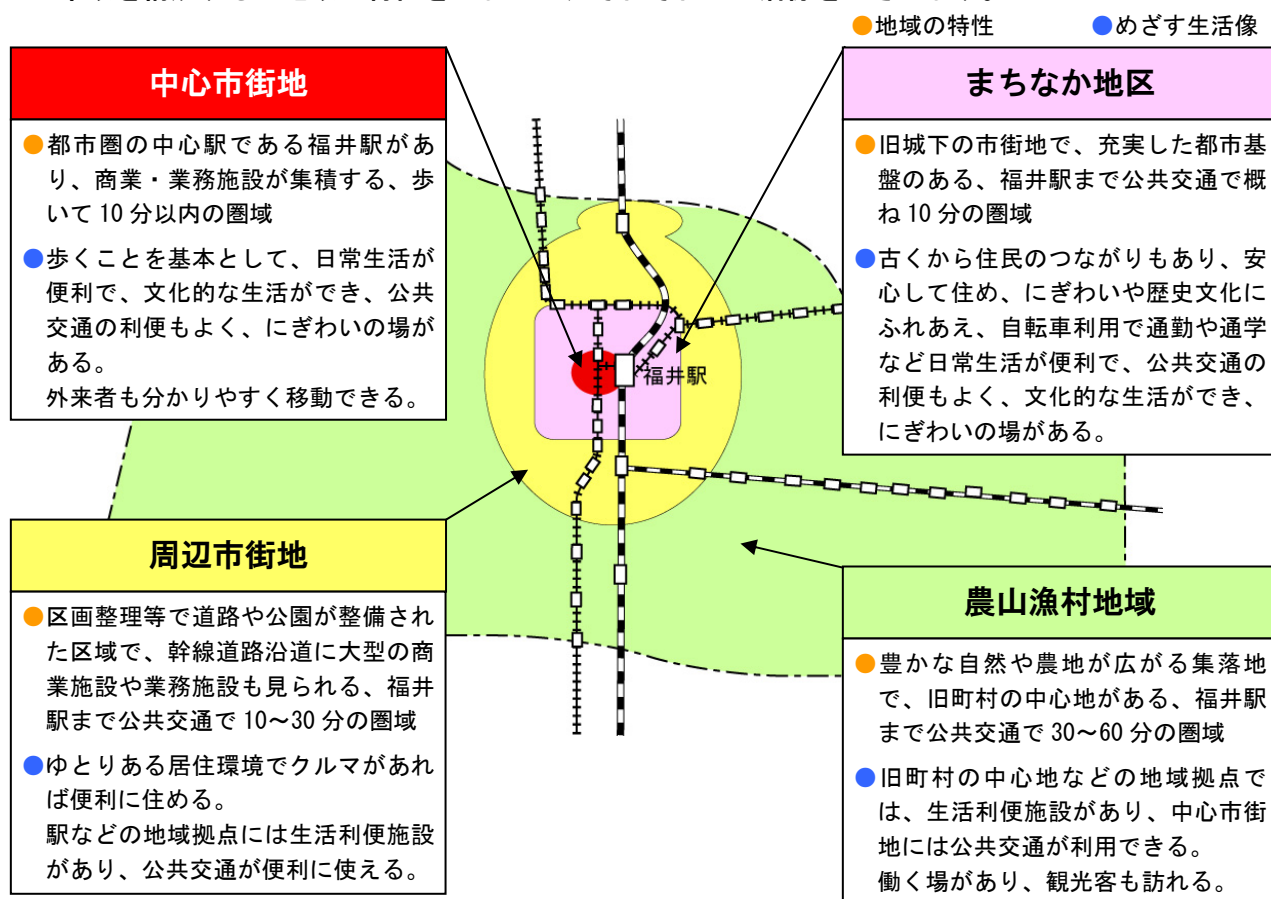
●将来都市像

人にやさしい「全域交通ネットワーク」とにぎわいとやすらぎの「まちづくり」

お年寄りや子ども、学生などだれもが手軽に利用できる、人にやさしく便利な市内全域の交通ネットワークをつくりまします。地域の良さを活かした個性的で文化とにぎわいにあふれ、豊かで美しい自然環境を活かしたやすらぎのあるまちづくりを進めます。

●地域別のめざす生活像

市域を構成する4地域の特性をふまえた、それぞれの生活像をめざします。



●都市交通政策の基本方針

- ・福井都市圏における総合交通体系の構築
道路網や鉄道網は、福井市を中心として都市圏全体をみずえた総合交通体系を構築します。
- ・公共交通を中心とする交通施策への転換
クルマに過度に依存した現状から脱却し、公共交通を中心とする交通施策に転換します。
- ・地域バランスのとれた交通環境の構築
地域特性に応じて、交通空白地帯では、シビルミニマムとしての交通サービスを確保します。



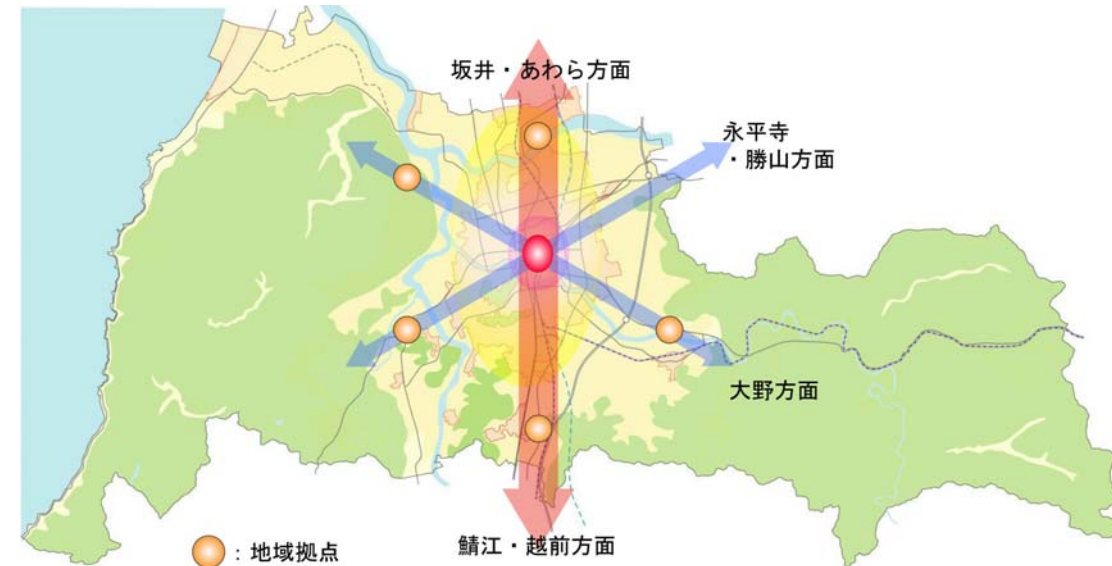
出典：第3回福井都市圏パーソントリップ調査

都市交通の目標

地域を軸と拠点でつなぐ
「全域交通ネットワーク」づくり

6方向の公共交通幹線軸

●市域を構成する4つの地域を6つの公共交通幹線軸（南北：2方向、東西：4方向）と拠点でつなぎ、市域全域をカバーする交通ネットワークを形成



公共交通の目標

既存ストックを活用した 福井型公共交通ネットワーク

(1) 南北2方向、東西4方向の公共交通幹線軸の強化

- ・コンパクトな市街地形成を誘導する公共交通幹線軸の強化
- ・6方向の公共交通軸の先導的な構築
- ・核となる中心市街地での都市機能の集積
- ・幹線軸沿線での土地利用の促進（まちなか地区、周辺市街地）

(2) 軸と地域を結ぶ拠点の形成

- ・生活サービスと交通需要の創出を図る地域拠点の形成
- ・移動のシームレス化を図る乗継拠点の形成

(3) 地域特性にふさわしい交通サービスの確保

- ・地域特性に応じた公共交通サービスの確保とクルマとの適正な分担

