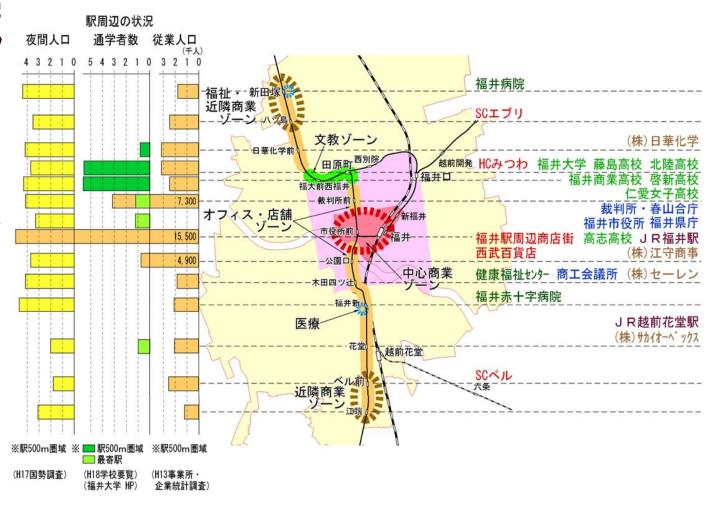


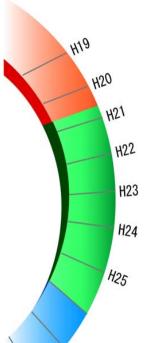
のプロセス

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。



●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 I C T 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



福井市都市交通戦略

-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



平成 20 年 3 月

福井市

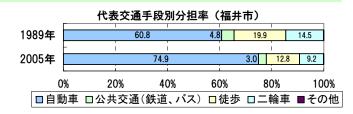


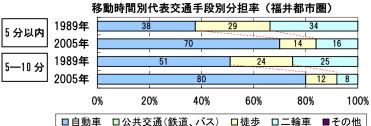
「にぎわい」と「やすらぎ」のある、だれもが安心して生活できるまちを つくるため、交通施策とまちづくりが連携した戦略的な施策を展開します。

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

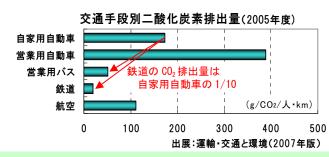


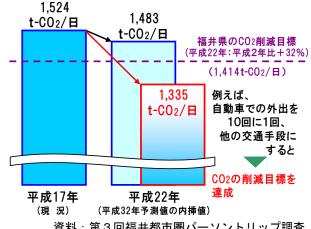


資料:第3回福井都市圏パーソントリップ調査

●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





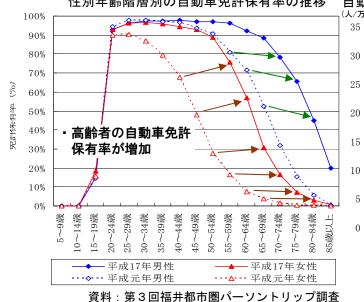
資料:第3回福井都市圏パーソントリップ調査

・高齢になると事故発生割合が高く

なるため、超高齢社会を迎え、交

●増加する高齢ドライバー

性別年齢階層別の自動車免許保有率の推移 自動車運転トリップ1万トリップ・キロ当たりの交通事故加害者数

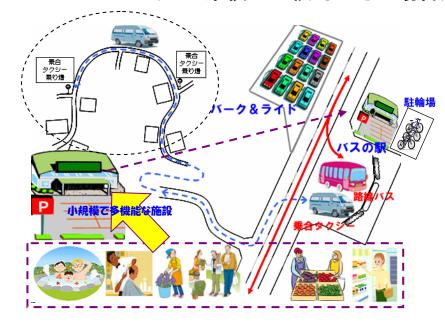


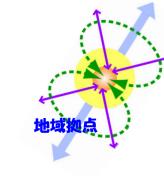
20 15

通事故の増加が懸念

資料:第3回福井都市圏パーソントリップ調査

■「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)





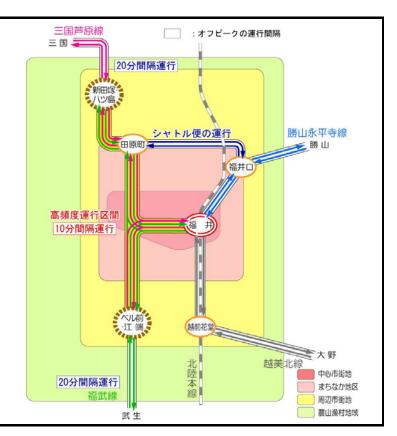
●地域拠点って? 身の回りの生活用品はここ で調達できて、やすらぎ・地 元特産品などで地域間交

流を図れる「場」

導 施 先 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

11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

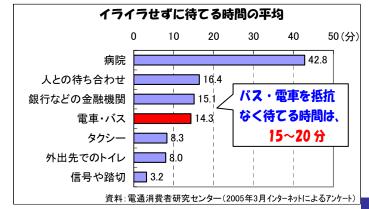


ストラスブール(仏)のLRT

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

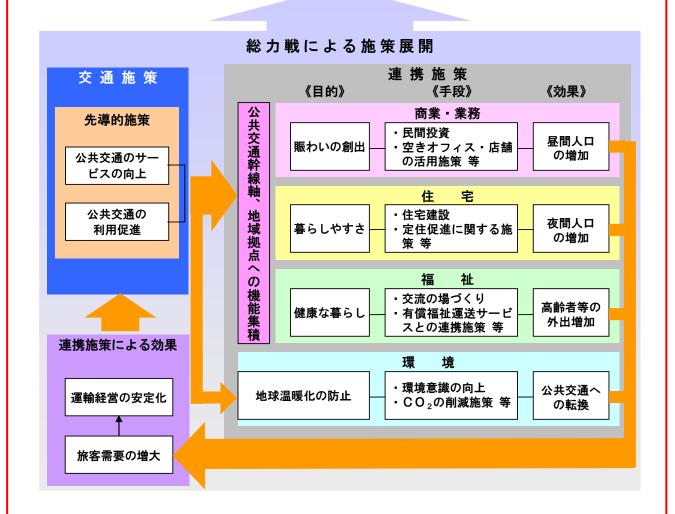




なる公共交通

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

●交通の目標 ●公共交通サービス水準

●自転車、徒歩で移動でき、誰

中心市街 ・総合交通ターミナルで、いろいろな公共交通に便利に乗り継げる

●クルマや自転車を組み合わせて、気軽に公共交通を乗り継げる 駅や主要バス停では公共交

辺

市

街

通のサービスも高い ●南北軸では10分間隔で発着 その他の地域内は20~60分 間隔(ピーク時10~30分間

隔)で発着

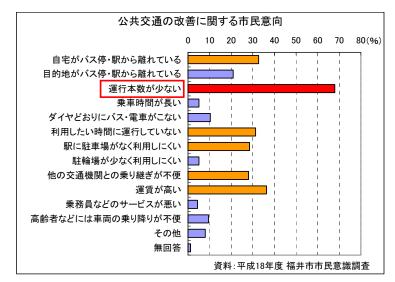
まちなか もがいつでも公共交通を利 用できる ●南北軸では10分間隔で発着 その他の地域内では概ね 20 地 分間隔(ピーク時 10 分間隔) 区 で発着 ●地域拠点ではシビルミニマ ムの交通サービスを受けら 農山 れ、乗り継ぐことで、必要な ときに移動できる 漁村地域 ●地域拠点では福井駅まで1 時間間隔(ピーク時30分間 隔)で発着 地域拠点から周辺地域へは、 必要に応じたサービスを提供

●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 数字は流動量 (干トリップ/日) ()内は平成元年からの停び 交通軸を形成 あわら・坂井 84.0 森田 勝山・永平寺 東藤島 東郷 清水 大野 美山 麻生津 福井市内 を移動 その他 (福井市関連 単位: 千トリップ/日 ():市街地の内々交通量 鲭江·越前 ■地域間(福井市)流動量の推移 ■地域間(都市圏)流動量の推移

●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





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。

中心市街地

- 都市圏の中心駅である福井駅があ り、商業・業務施設が集積する、歩 いて10分以内の圏域
- ●歩くことを基本として、日常生活が 便利で、文化的な生活ができ、公共 交通の利便もよく、にぎわいの場が

外来者も分かりやすく移動できる。

周辺市街地

- ▶区画整理等で道路や公園が整備され た区域で、幹線道路沿道に大型の商 業施設や業務施設も見られる、福井 駅まで公共交通で10~30分の圏域
- ●ゆとりある居住環境でクルマがあれ ば便利に住める。

駅などの地域拠点には生活利便施設 があり、公共交通が便利に使える。

●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 圏全体をみす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。

●めざす生活像

まちなか地区

旧城下の市街地で、充実した都市基

盤のある、福井駅まで公共交通で概

●古くから住民のつながりもあり、安

心して住め、にぎわいや歴史文化に

ふれあえ、自転車利用で通勤や通学

など日常生活が便利で、公共交通の 利便もよく、文化的な生活ができ、

農山漁村地域

豊かな自然や農地が広がる集落地

で、旧町村の中心地がある、福井駅

まで公共交通で30~60分の圏域

地には公共交通が利用できる。

働く場があり、観光客も訪れる。

●旧町村の中心地などの地域拠点で

は、生活利便施設があり、中心市街

ね 10 分の圏域

にぎわいの場がある。

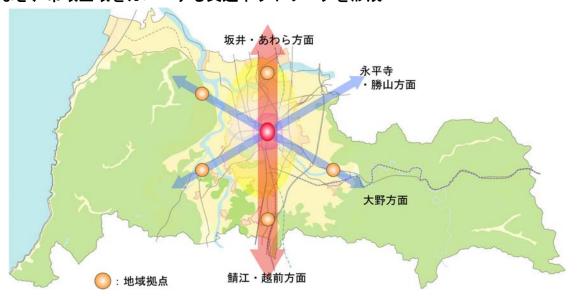
出典:第3回福井都市圏パーソントリップ調査

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

フィーダーバス 鉄軌道軸. 都市機能の集積 ── 地域拠点 まちなか地区 ・バス停、幹線バス路線沿線での利便性向上 ● 乗り継ぎ拠点 周辺市街地 農山漁村地域

鉄軌道軸