

福井市都市交通戦略

第3回 協議会資料



福 井 市

H19.12.12

■ 今回のテーマ

● 第2回協議会のまとめ

● 公共交通の目標像

1.福井市の交通特性

2.公共交通の目標像

3.地域別のサービス水準の設定

● 各施策パッケージの中間報告

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

●第2回協議会のまとめ

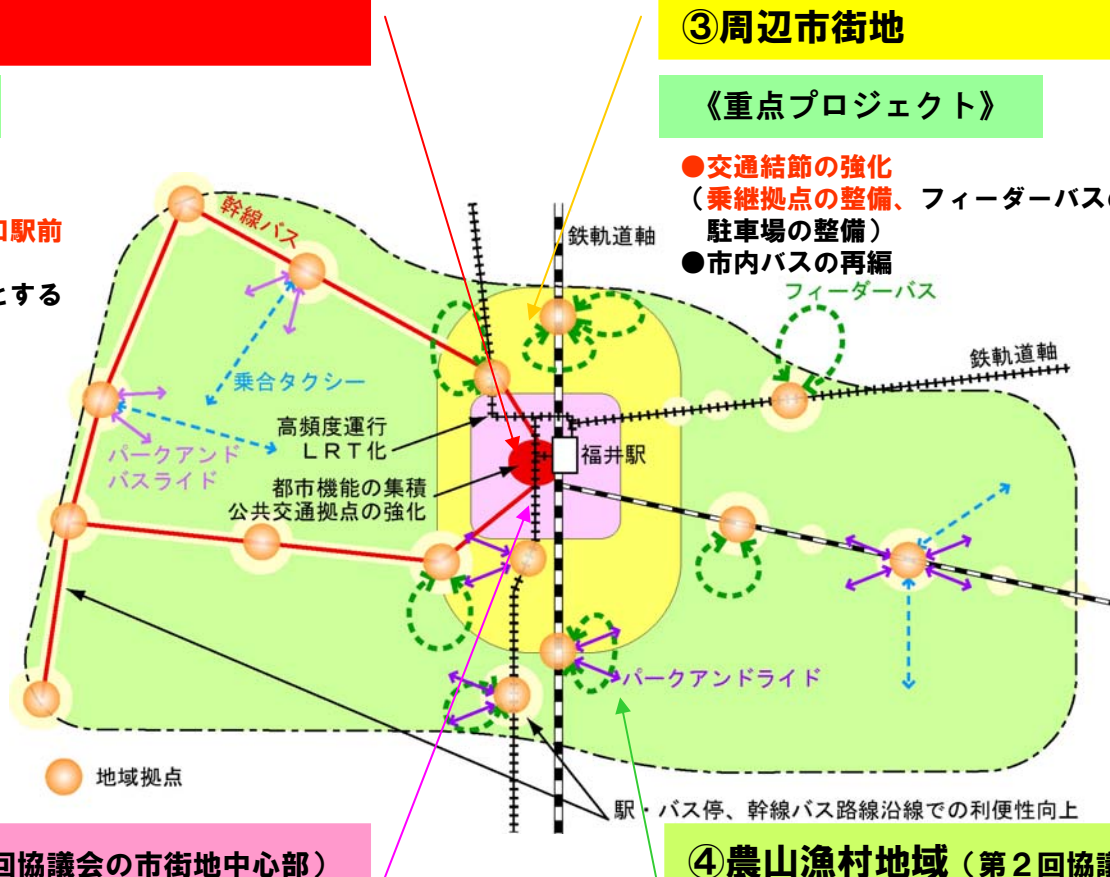
公共交通の目標像

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中心市街地

《重点プロジェクト》

- 交通結節の強化
(福井駅西口駅前広場の整備)
- 福武線路面軌道の福井駅西口駅前
広場への延伸
- 西口駅前広場をターミナルとする
バス路線の再編



③周辺市街地

《重点プロジェクト》

- 交通結節の強化
(乗継拠点の整備、フィーダーバスの運行、パークアンドライド
駐車場の整備)
- 市内バスの再編

②まちなか地区 (第2回協議会の市街地中心部)

《重点プロジェクト》

- 南北幹線軸としてのLRTの整備
(LRT化(シームレス化、高頻度運行、LRV(低床車両)導入))
- バスサービスの充実
- 歩行空間の環境整備(自転車歩行者道、歩道等)

④農山漁村地域 (第2回協議会の農山村集落)

《重点プロジェクト》

- 東西幹線軸となる幹線バス路線の整備
- 交通結節の強化
(フィーダーバスの運行、パークアンドライド駐車場の整備、
乗合タクシーの運行)

現状と課題

- ・自動車での外来者も減っている。自動車での外来者を増やすことも明記してほしい。
- ・交通サービスの問題だけでなく、まちの構造を変えていくこととの連携や、市民の生活スタイルへの働きかけも含めて総合的に取り組む必要がある。
- ・中心市街地の駐輪場の利便性は低い。公共交通機関に遅れることなく、自転車についても取り組みを進めてほしい。

目標像

- ・それぞれの地区で、公共交通がどのような移動を受け持つかを示すことが必要。
- ・地域区分に応じて、地域特性やストックを踏まえた現実的な目標を設定して、目標の実現に必要な施策パッケージを提案することが必要。
- ・「中心市街地」と「市街地中心部」という名称がまぎらわしい。
- ・目に見える形で公共交通への期待が高まるようなビジョンを示すことが必要。

主な意見

対応(予定を含む)

- ・中心市街地の交通の将来像に、「クルマで行っても停めやすい」を明記。(p16)
- ・第5次福井市総合計画や福井市中心市街地活性化基本計画などの関連計画と連携を図るとともに、モビリティ・マネジメントの推進により、総合的な取り組みを行う。
- ・福井市自転車利用環境整備計画に基づいて、自転車利用環境の整備施策を進める。

- ・公共交通網の特性、現況のサービス水準を踏まえ、幹線軸と幹線軸を補完する公共交通について実現可能なサービス水準を地域別に提案。(p20~23)
- ・「市街地中心部」を「まちなか地区」に変更。あわせて、「農山村集落」を「農山漁村地域」に変更。(p4)
- ・今後、公共交通の目標サービス水準を達成した場合の成果を数値(成果指標)として設定。

主な意見

対応(予定を含む)

LRT化

- ・ LRT化して通過車両が増えると、現在の駅前電車通り区間では不可能ではないか。
- ・ 大名町交差点から南側もLRT化を明確にできないか。
- ・ 今ある軌道系のストックを有効活用しながら、利便性を高めた結果がLRT化になるという考え方が必要。

- ・ 庁内ワーキング部会でシームレス化の方策として西口駅前広場への複数の延伸ルート案を比較検討中。
- ・ 庁内ワーキング部会で高頻度運行区間、便数を検討中。
- ・ 既存ストックを活用した福井型の公共交通ネットワークを提案。(p13)

モビリティ マネジメント

- ・ 料金という視点からのモビリティマネジメントも必要。
- ・ 鉄道については、通勤や通学向けのモビリティマネジメントも必要。

- ・ 高齢者、通学者の交通移動支援として、実質的な料金対策を進めている。(p28)
- ・ 福井県のカー・セーブ推進事業で鉄道駅沿線の住民向けのモビリティマネジメントを実施中。

その他

- ・ 需要予測の視点が欠けているのではないか。
- ・ 従来型の「これだけの需要があるから」という考え方は通用しない。需要をどうやって生み出すかをまちづくり、活性化と合わせて先行的に取り組むために公側の関与が必要。
- ・ 全てのニーズを公共交通で吸い上げることは不可能。吸い上げるための施策をどう組み立てるかが重要。
- ・ 公側が公共交通に関与する必然性として環境負荷の軽減という視点も必要。
- ・ 他の政策と考え方をあわせて効果を高くすることが必要。
- ・ スピードアップして取り組むことが必要。

- ・ 公共交通の利便性を向上させることにより市民の理解を得て、需要を生み出すことが重要。

- ・ 路線バスによる対応が困難な地域ではシビルミニマムの確保を明記。(p22)

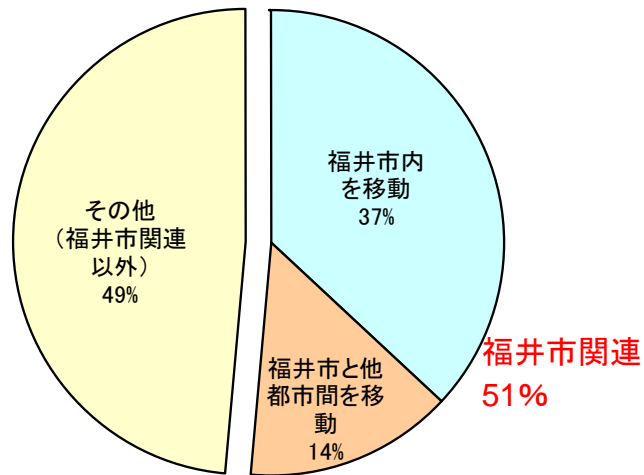
- ・ 今後、成果指標の中に環境への取り組みの考え方を示す。
- ・ 関係機関との調整を図りながら、スピードアップして検討を進める。

●公共交通の目標像

1.福井市の交通特性

福井都市圏全体の交通の半数が福井市関連

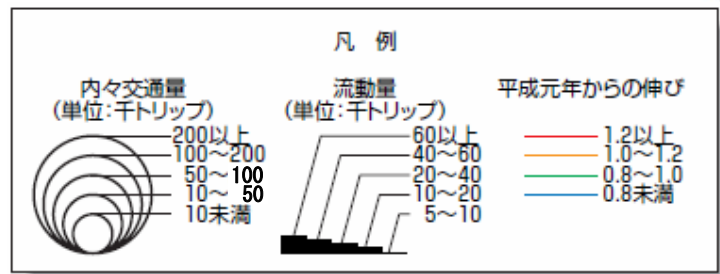
- 福井市と周辺都市を結ぶ交通量は増加傾向にあり、福井都市圏全体の交通のうち、福井市関連交通が約51%



■福井都市圏の交通の内訳



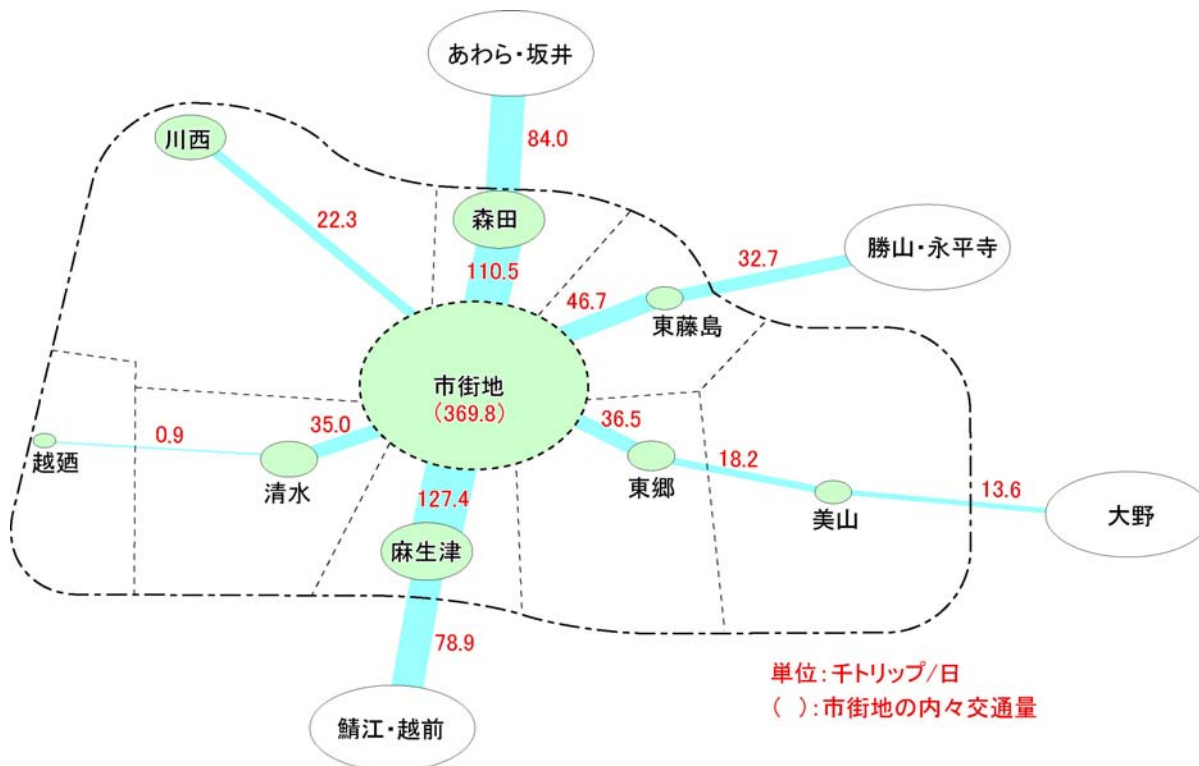
■都市間流動量の推移



資料:パーソントリップ調査 (H17)

市街地に集まる南北軸を中心とする6方向の幹線軸

- 市街地を中心とする6方向の放射型の交通移動が行われており、特に南北方向の移動が多い



■地域間流動 (福井市市街地関連)

資料: パーソントリップ調査 (H17)

福井市内の地域区分

市街地: 九頭竜川以南の市街化区域 (東郷、麻生津、清水の独立した市街地を除く)
 美山、越廼: 合併前の旧美山町、旧越廼村
 清水: 合併前の旧清水町、および東安居、安居、一光、殿下地区
 川西、森田、東藤島、東郷、麻生津: 合併前の旧町村を基本

※境界部については以下により区分

河合⇒森田、 西藤島、大安寺⇒川西、 酒生⇒東郷
 六条、文殊、上文殊⇒麻生津

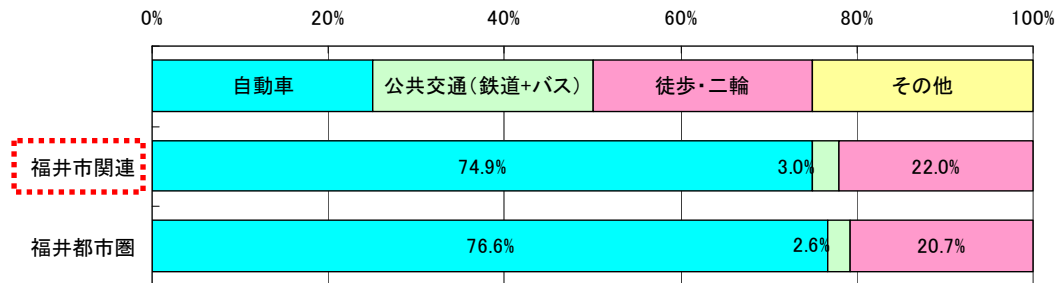
周辺都市の地域区分

鯖江・越前: 鯖江市、越前市、越前町、南越前町、池田町
 大野: 大野市
 勝山・永平寺: 勝山市、永平寺町
 あわら・坂井: あわら市、坂井市

■ちょっとしたみんなの行動の変容で公共交通が増加

■福井市関連の交通手段分担率

- ・自動車の割合は74.9%（都市圏全体より低い）
- ・公共交通は3.0%（都市圏全体より高い）
- ・徒歩・二輪車は22.0%（都市圏全体より高い）

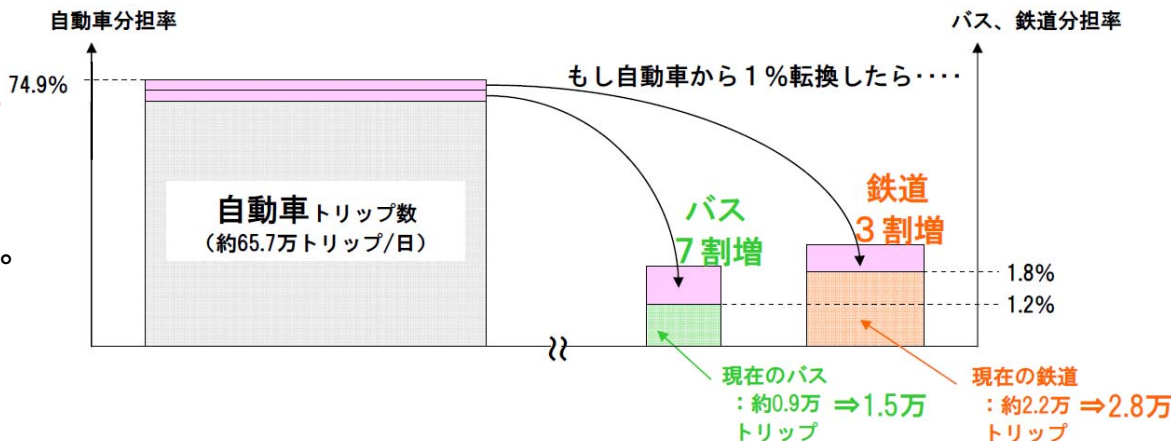


■福井都市圏との交通手段分担率の比較

資料：パーソントリップ調査（H17）

■クルマから1%転換で、バスは7割、鉄道は3割増加

- ・福井市関連の自動車交通量は約65.7万トリップであり、そのうちの1%がバス、鉄道に転換すると、**バスでは約1.7倍**、**鉄道でも約1.3倍**に増加する。
- ⇒自動車の分担率が非常に高く、わずかな転換でも公共交通利用者の大幅な増加につながる。



■自動車からの転換による公共交通の増加量の試算（福井市関連トリップ）

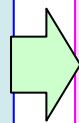
資料：パーソントリップ調査（H17）

※福井市関連：出発地、到着地の両方、またはいずれかが福井市内

2. 公共交通の目標像

■公共交通の目標像の考え方

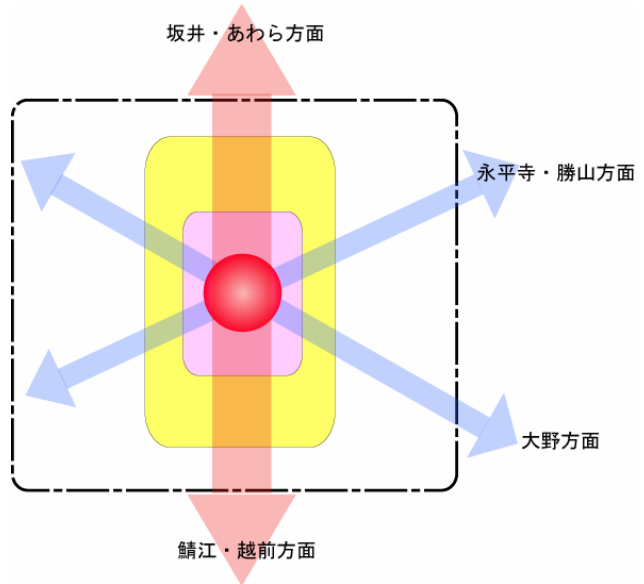
- ・福井の交通特性は鉄軌道の方向に合致している
- ・クルマに過度に依存した都市活動を是正すべき
- ・クルマからのわずかな転換でも十分な効果あり



- ・公共交通の大量輸送性を活かし交通体系を戦略的に再編
- ・先導的な公共交通幹線軸の整備で都市構造再編を誘導
- ・公共交通を主軸としたクルマと共存する都市を実現

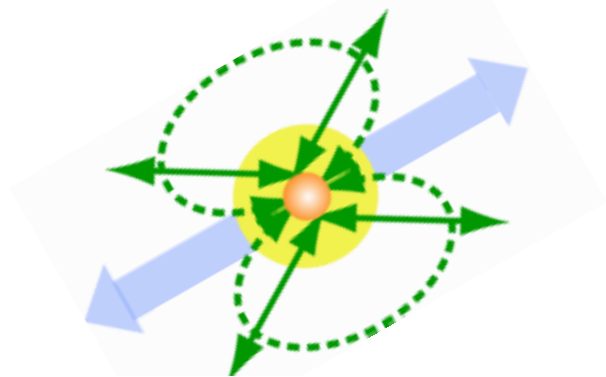
(1) 6方向の公共交通幹線軸の強化

- ・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（サービスの向上）
- ・6方向の公共交通幹線軸の先導的な構築
- ・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り継ぎ拠点の形成



(3) 地域特性にふさわしい交通サービスの確保

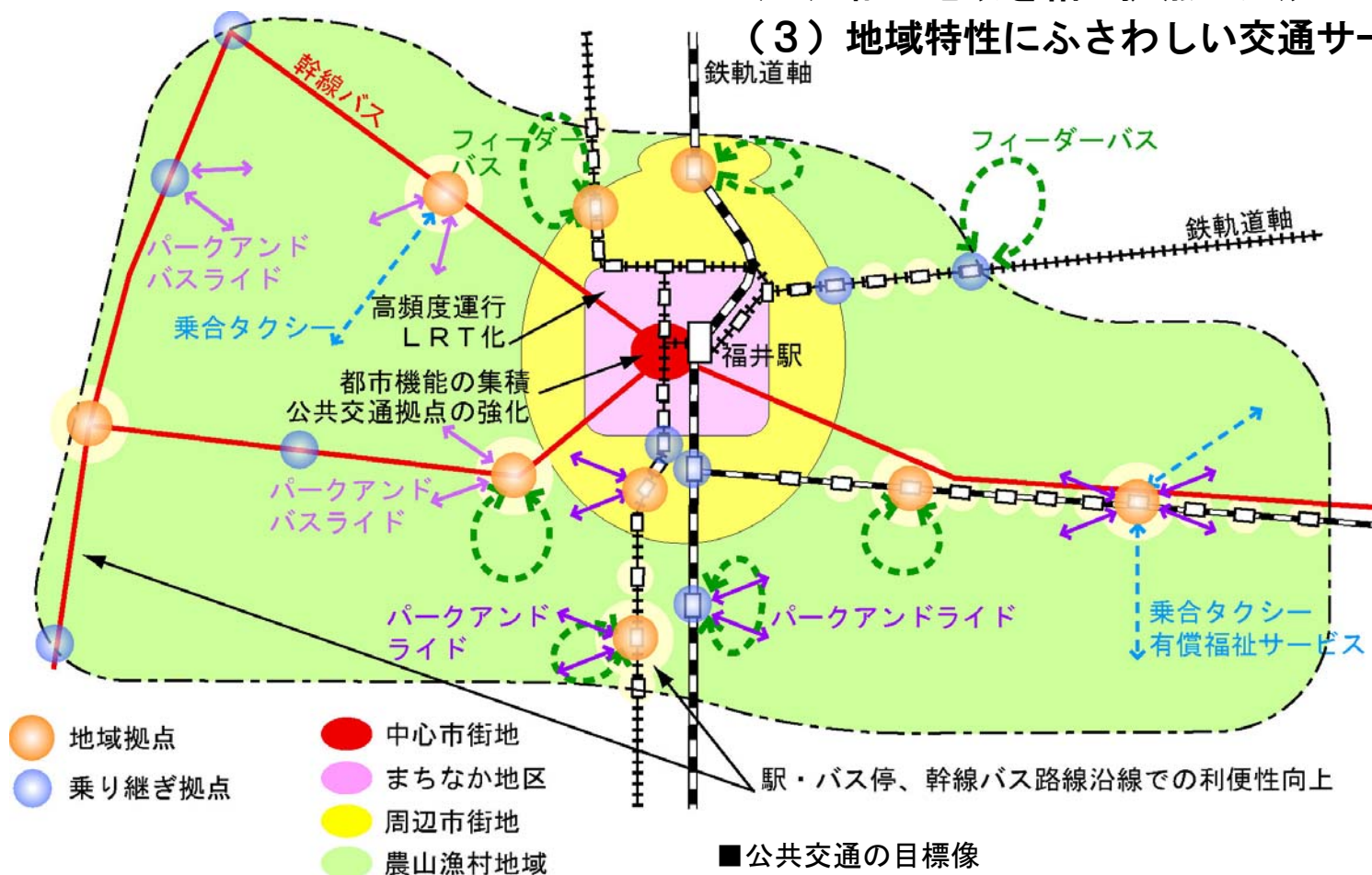
- ・地域特性に応じた公共交通のサービスの確保とクルマとの適切な分担

公共交通の目標像

公共交通の目標像

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) 6方向の公共交通幹線軸の強化
- (2) 軸と地域を結ぶ拠点の形成
- (3) 地域特性にふさわしい交通サービスの確保

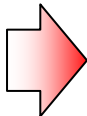


3.地域別のサービス水準の設定

公共交通のサービス水準の考え方

公共交通のサービスの向上とは

- ・便数の増加（待ち時間の短縮）
- ・速達性の向上（スピードアップ）
- ・バリアフリー化 など
- ・料金の見直し
- ・公共交通空白地域の解消

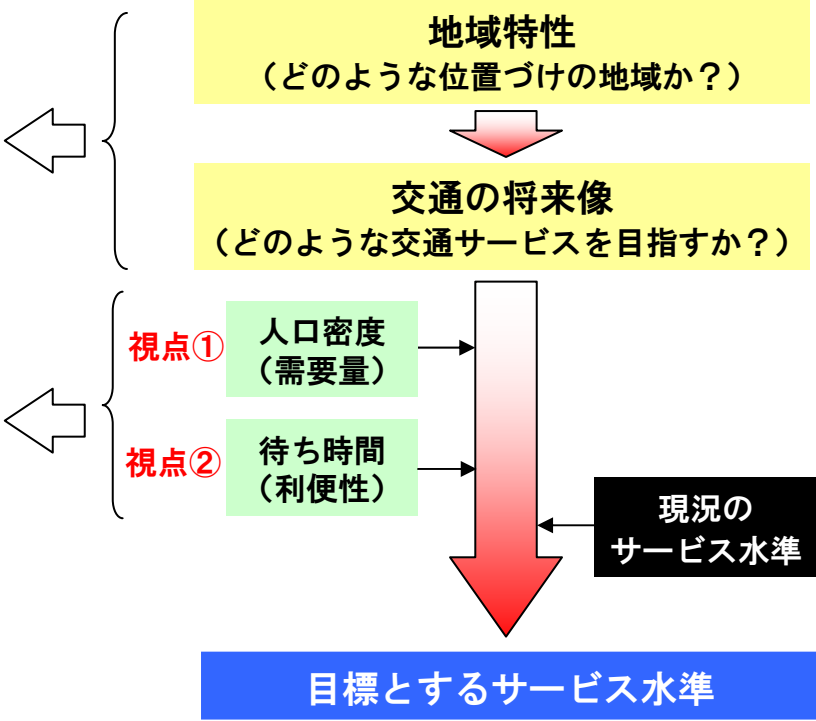


今回は、**便数（待ち時間）**について検討する

サービス水準設定の考え方

地域特性により、福井市を4地域に区分し、公共交通の目標像を設定
各地域の現況土地利用などを踏まえて、利用者の視点から、各地域の交通の将来像を検討

「**人口密度**」（需要量）、「**待ち時間**」（利便性）の視点から、現況の公共交通のサービス水準を考慮して、各地域での交通の将来像を実現できるサービス水準を設定する。



サービス水準設定の区分

- ・ 6方向の公共交通幹線軸と、これを補完するサービスに分けて検討
- ・ 時間帯に応じて利用形態が異なることから、ピーク時、オフピーク時別に目標水準を設定

■地域別の特性、交通の将来像

中心市街地

まちなか地区

周辺市街地

農山漁村地域

地域特性

- ・福井駅を中心に県庁、市役所、中心商業・業務施設が集積したにぎわいと交流の拠点

- ・人口密度
:40人/ha以上

- ・福井駅までの公共交通乗車時間:5分以内

- ・良好な住環境や充実した都市基盤、中心市街地へのアクセス利便性を活かし、まちなか定住を推進する地区

- ・人口密度
:40人/ha以上

- ・福井駅までの公共交通乗車時間:概ね10分

- ・都市基盤の整備が進んでおり、居住機能を主体とする地域

- ・人口密度
:20~30人/ha程度

- ・福井駅までの公共交通乗車時間:10~30分

- ・豊かな自然や農地に囲まれて、集落が点在する地域

- ・人口密度
:10人/ha未満

- ・福井駅までの公共交通乗車時間:30~60分

交通の将来像

- ・各方面へ公共交通で自由に行き来できる
- ・クルマを気にせず、安全快適に歩ける
- ・クルマや自転車で行っても停めやすい

- ・クルマに頼らずに、誰でも公共交通で移動できる

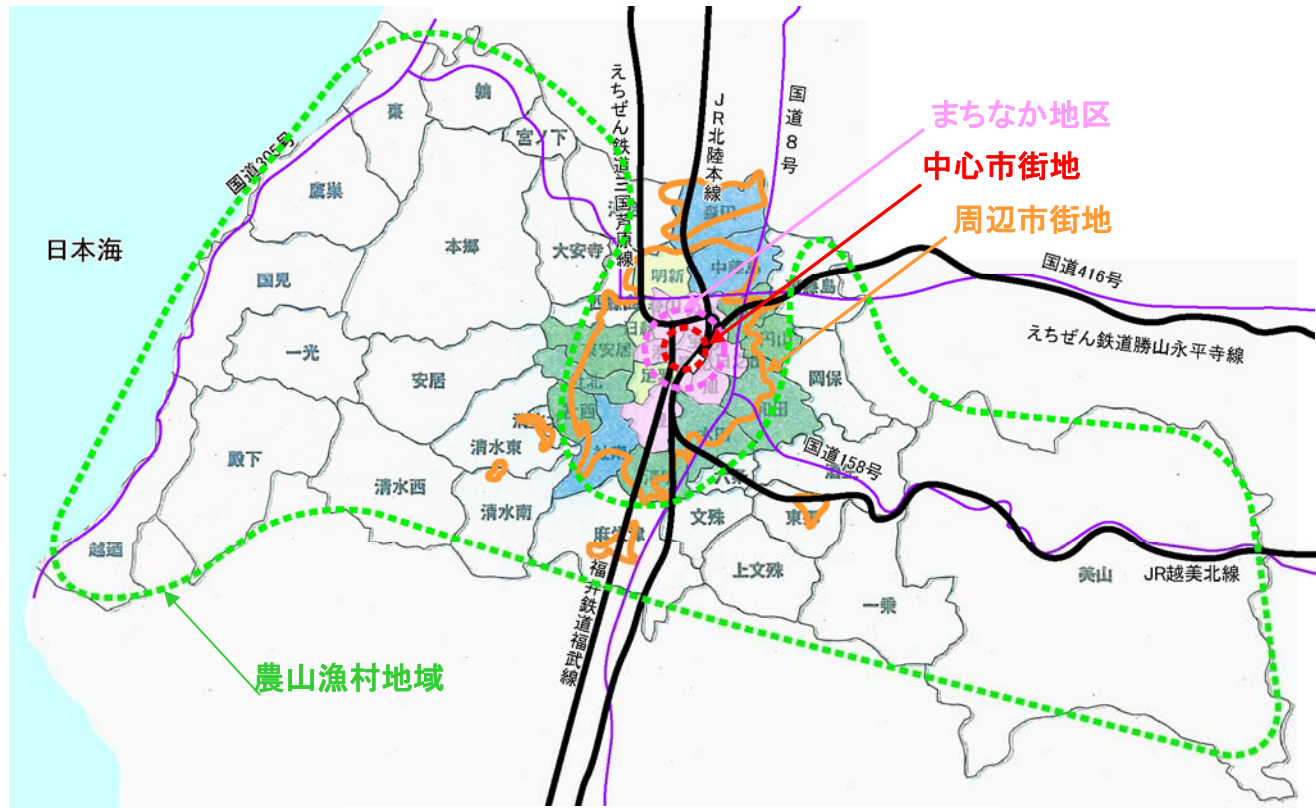
- ・公共交通やクルマや自転車などが組み合わせて使える
- ・いろいろな交通手段を使っていつでも乗り継げる

- ・乗り継ぐことにより、公共交通が使える
- ・いろいろな交通手段を使って必要なときに乗り継げる

サービス水準設定の視点①

①人口密度

- 人口密度は、中心市街地、まちなか地区が高く、同心円状に低く広がっている。
- 中心市街地、まちなか地区は、人口集積、商業・業務機能の集積が高く、発生集中交通量も多い。

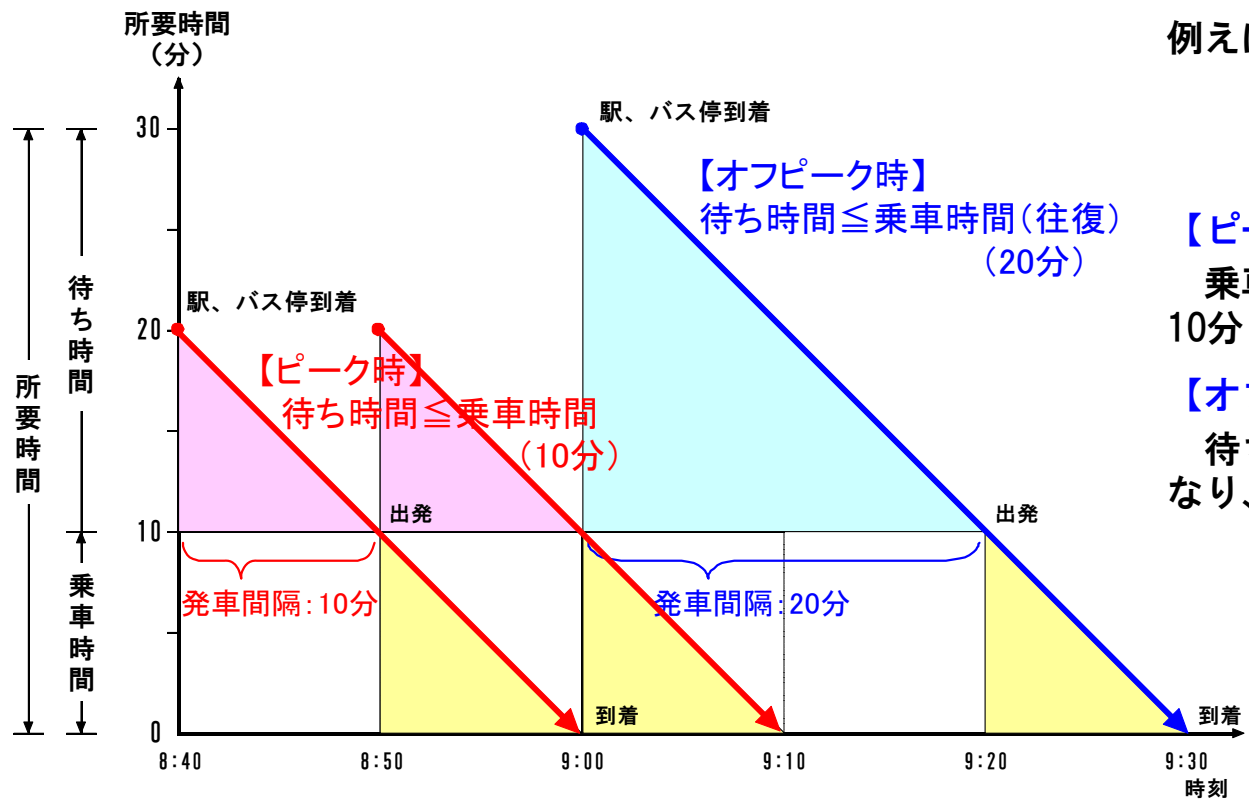


■地区別の人口密度（清水、越廼、美山は除く）

■サービス水準設定の視点②

②待ち時間

- 公共交通を利用する移動の所要時間：乗車時間と待ち時間をあわせた時間
- ・サービス水準の目標
ピーク時：待ち時間が中心市街地(福井駅)までの乗車時間を越えないように発車間隔を設定
オフピーク時：往復乗車時間を目安に現況のサービス水準を考慮して設定



例えば、中心市街地までの乗車時間を10分とした場合、



- 【ピーク時】
乗車時間は10分なので、待ち時間は10分となり、10分間隔での運行となる。
- 【オフピーク時】
待ち時間は、往復乗車時間が目安となり、20分間隔での運行となる。

※一般に、ストレスを感じない待ち時間は10~15分程度といわれている

サービス水準の設定に関わる交通特性

① ネットワーク特性

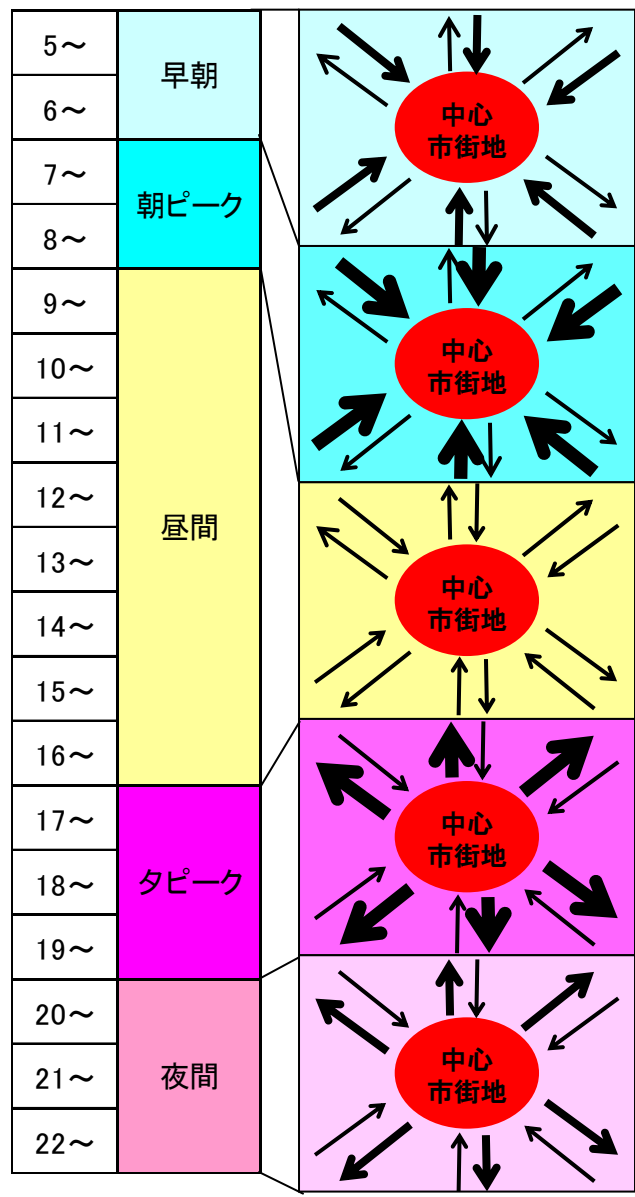
現在の公共交通は周辺地域と中心市街地を連絡する放射型により構成

市街地を中心に放射状に結ぶことが効率的
⇒ 移動方向に適合

② 交通の時間特性

朝ピーク時には周辺部から中心市街地への動き、夕ピーク時には中心市街地から周辺部への動きが中心となる。

⇒ 時間帯に応じて利用形態が異なることから、ピーク時、オフピーク時別に目標水準を設定



■ 交通の時間特性

公共交通サービス水準の目標 幹線軸 (たたき台)

●南北幹線軸、東西幹線軸の6方向別サービス水準の現況と目標、課題

	方面	サービス水準 単位：本/時				主要な 想定路線	○：先導施策 ●：課題	
		中心 市街地	まちなか 地区	周辺 市街地	農山漁村 地域			
南北 幹線軸	北 部	電車	5~6 (10~12) < 5 (8) >		2 (5) < 2 (5) >	三国芦原線 (鉄)	○目標実現の先導施策となる高頻度化 ・ 中心市街地の都市機能集積、幹線軸沿線の土地利用促進を図る先導施策として、中心市街地から周辺市街地の区間の高頻度運行の導入	
		バス	2 (4) < 2 (4) >		4 (5) < 4 (5) >	2 (2) < 2 (2) >		丸岡線等(バ)
	南 部	電車	5~6 (10~12) < 3 (7) >		3 (7) < 3 (7) >	福武線(鉄)		
		バス	6 (15) < 6 (15) >		5 (11) < 5 (11) >	1 (4) < 1 (4) >		運動公園線等 (バ)
	広域 幹線	北	< 1~3 (3) >					北陸本線(鉄)
		南	< 1~2 (3) >					
東西 幹線軸	東藤島	2 (4) < 2 (4) >		3 (5) < 3 (5) >	2 (4) < 2 (4) >	勝山永平寺線 (鉄)	—	
	東郷 美山	1 (3) < 0~1 (3) >			1~3 (4) < 1~3 (4) >	越美北線(鉄)	●幹線の明確化 ・ 中心市街地から周辺市街地の区間は、想定する路線が東郷方面と美山方面で異なる	
		4 (5) < 4 (5) >		2 (3) < 2 (3) >		大野線(バ)		
	川西	4 (9) < 4 (9) >		1 (5) < 1 (5) >	1 (3) < 0~1(3) >	鮎川線(バ)	●幹線としての頻度の確保 ・ 幹線の最低水準：1本/時程度の確保	
清水 越廼	6 (8) < 6 (8) >		4 (6) < 4 (6) >	1 (2) < 0~1(2) >	茱崎線(バ)	●幹線の明確化 ・ 清水地区へは4路線のバス路線があり、拠点設定ができない		

上段：目標値オフピーク時(ピーク時)

下段：現況値<オフピーク時(ピーク時)>

(鉄)：鉄軌道 (バ)：路線バス

公共交通サービス水準の目標 幹線軸（イメージ図）

●南北幹線軸、東西幹線軸の6方向別サービス水準の現況と目標

- ・地域別に設定した地域特性、交通の将来像を踏まえ、人口密度、待ち時間の視点及び現況のサービス水準からピーク時、オフピーク時毎に設定
- ・運行本数は、主要な想定路線の本数にバス路線の本数を加算
(市街地では、中心市街地に向かってバス路線が集中し、運行本数が増加)

【南北幹線軸】

●目標実現の先導施策となる高頻度化

中心市街地：都市機能の集積
幹線軸沿線：土地利用の促進

高頻度運行の導入

(中心市街地～周辺市街地)

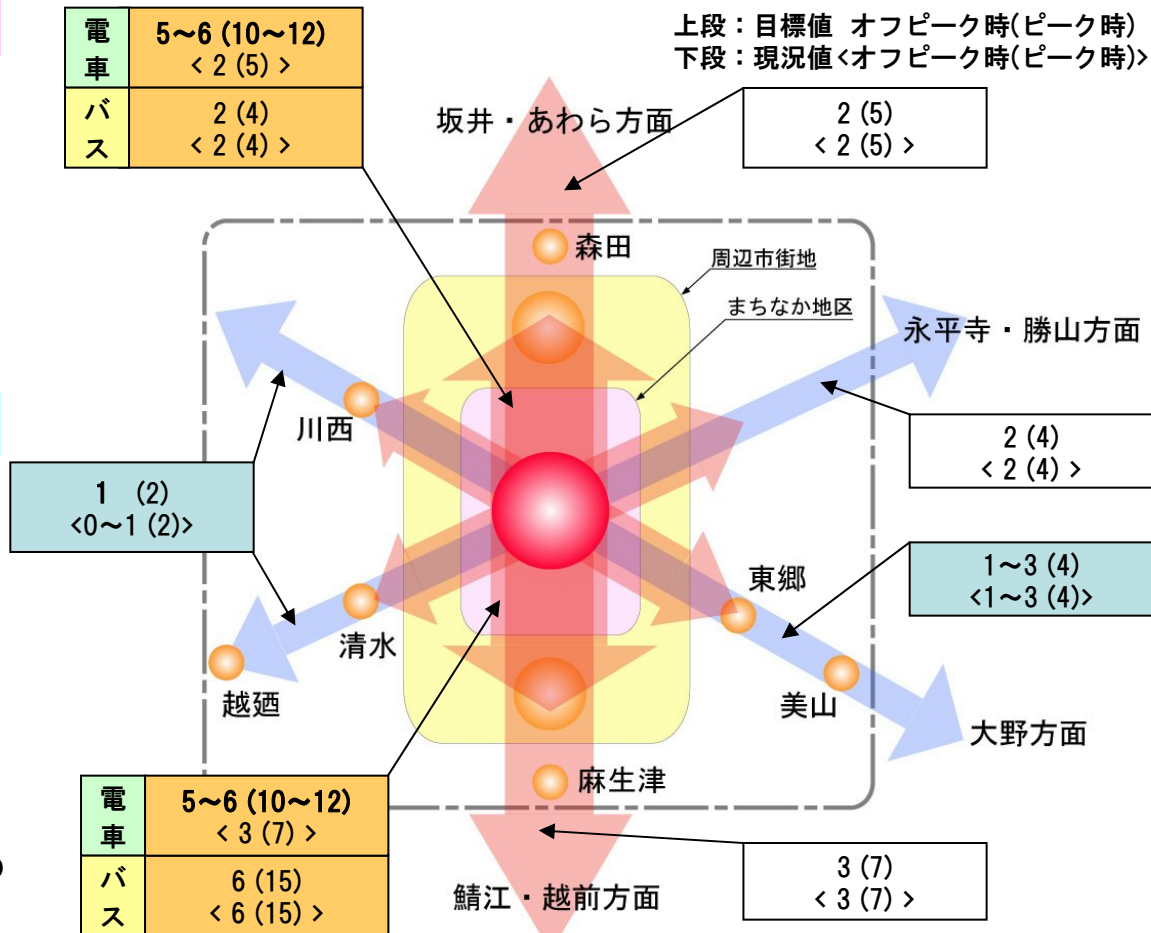
【東西幹線軸】

●幹線の明確化

- ・東郷・美山方面、清水・越廼方面では、複数のバス路線があり、幹線が明確になっていない。
- ・拠点設定には、幹線の明確化が必要

●幹線としての頻度の確保

- ・農山漁村地域では、交通需要が少なく、運行頻度は低い
- ・幹線の最低水準として、1本/時程度の運行頻度を確保



■主要な想定路線のみのサービス水準

公共交通サービス水準の目標（たたき台）

● 幹線軸を補完するサービス水準の現況と目標、課題

- ・ 地域別に設定した地域特性、交通の将来像を踏まえ、人口密度、待ち時間の視点及び現況のサービス水準からピーク時、オフピーク時毎に設定
- ・ サービスの内容は、地域全体にサービスする「市内バス」と、「その他」に区分
「その他」は、地域拠点や乗継拠点で行うシビルミニマムを確保するサービス等を対象

上段：幹線を補完する目標 オフピーク時（ピーク時）
下段：幹線を補完する現況<オフピーク時（ピーク時）>

	手段	サービス水準 単位：本/時			課 題	
		中心市街地	まちなか地区	周 辺市街地		農山漁村地 域
幹線軸を補完するサービス	市内バス	2～3 (3～4) <2～3 (3～4)>	—	2～3 (2～3) <2～3 (2～3)>	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地、まちなか地区、周辺市街地では、幹線軸のサービスを合わせると、整備水準の目標を概ね満たしていると評価できる。 ・ 今後新たに人口が集積する地域での対応が課題である。
	その他	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ 新保・大和田地区（えち鉄越前新保駅発） 「あおぞらくん」：8本/日 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 高屋地区(エブリ発)、本郷地区(すかつとランド九頭竜発) 乗合タクシー：各6本/日 ・ 美山地区コミュニティバス：2本/日 ・ 越廼地区福祉バス(65歳以上限定)：3本/日 ・ 麻生津、本郷、美山、越廼地区：小中(幼)スクールバス：各3本/日 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 地域の特性に応じて、さまざまな取り組みがすでに行われている。 ・ 今後とも、地域拠点や乗継拠点において、乗合タクシー、有償福祉サービス、あるいは駐車場、駐輪場の整備を図る。 ・ パークアンドバスライド、サイクルアンドライド利用を促進する。 ・ 地域との協力による交通需要にあわせた対応を行う。 	

公共交通サービス水準の目標（イメージ図）

● 幹線軸を補完するサービス水準の現況と目標

【まちなか地区】

2～3本/時（3～4本/時）
< 2～3本/時（3～4本/時） >

- ・ 現況：オフピーク時20～30分間隔、ピーク時15～20分間隔で運行
- ・ 幹線軸のサービスを合わせると、サービス水準の考え方に基づく目標（オフピーク時：20分、ピーク時：10分）を概ね満足

【周辺市街地】

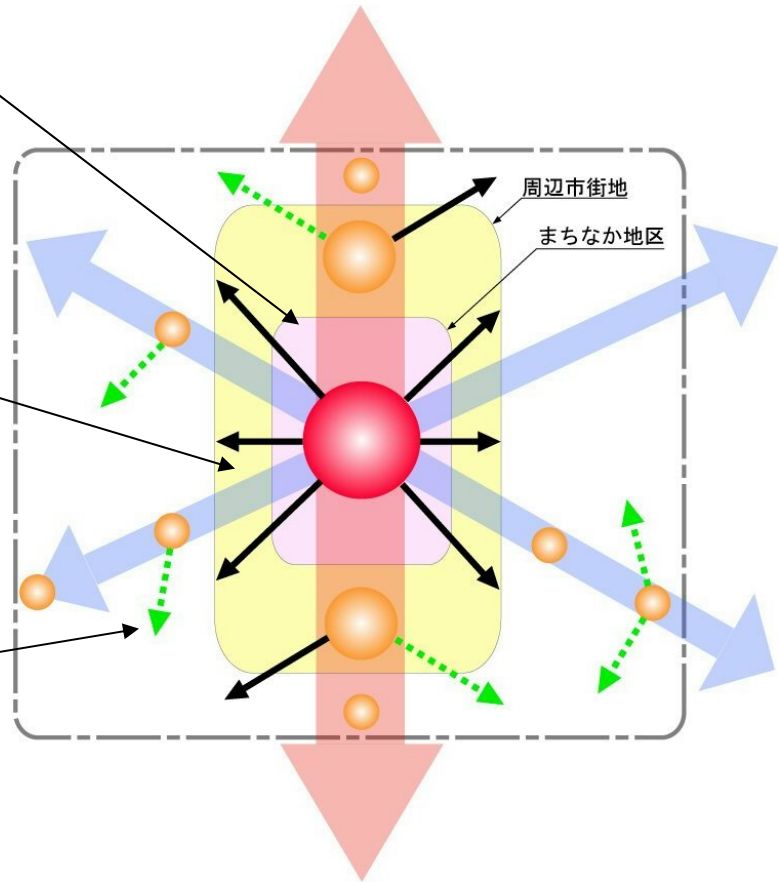
2～3本/時（2～3本/時）
< 2～3本/時（2～3本/時） >

- ・ 現況：概ね20～30分間隔で運行
- ・ サービス水準の考え方に基づく目標（オフピーク時：40分、ピーク時：20分）を概ね満足
- ・ 今後、新たに人口が集積する地域での対応が課題

【農山漁村地域】

● 地域拠点や乗継拠点における乗り継ぎ、乗り換え

- ・ 乗合タクシー
- ・ 有償福祉サービス
- ・ パーク&バスライド
- ・ サイクル&バスライド

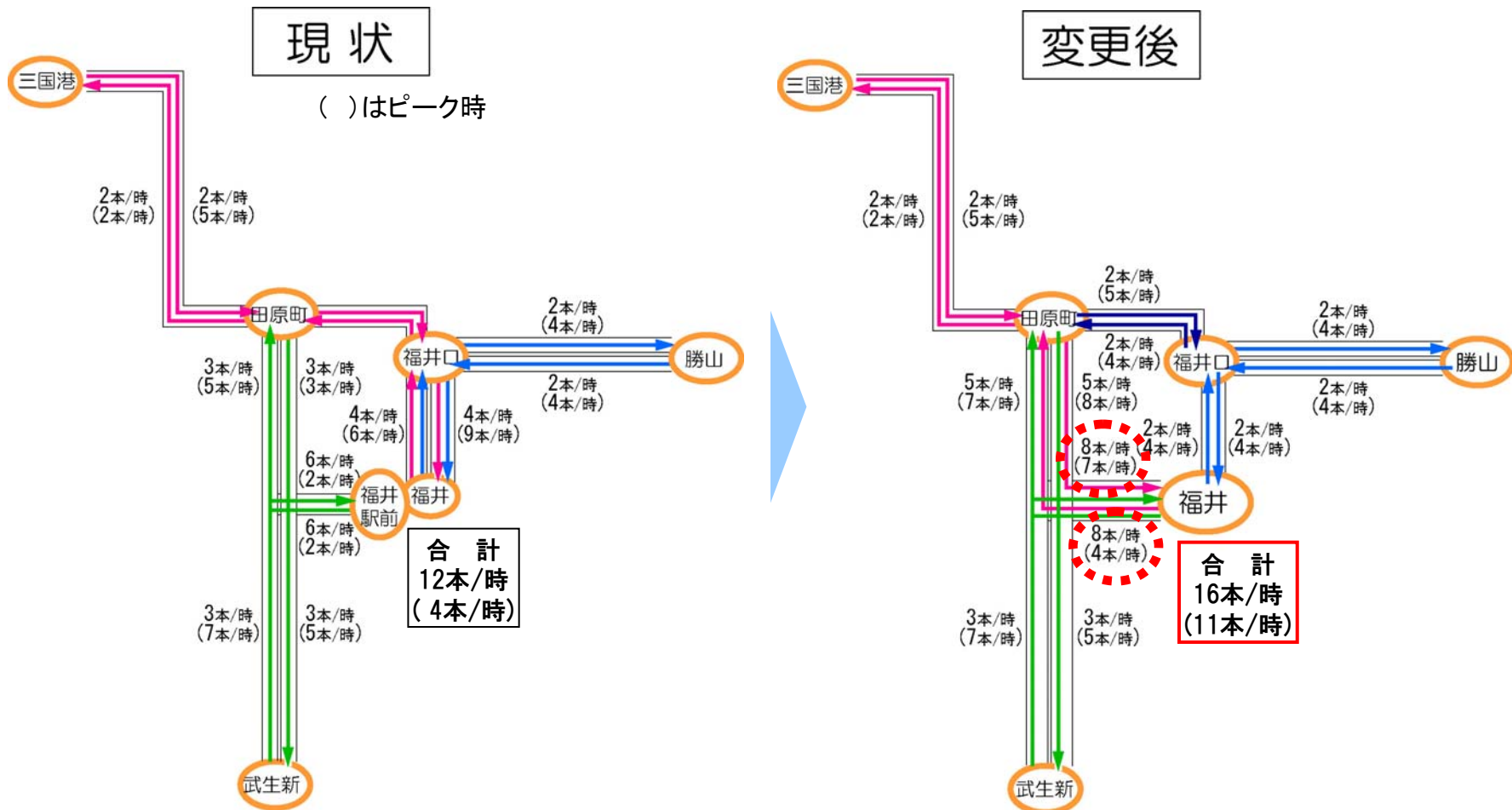


上段：幹線を補完する目標 オフピーク時（ピーク時）
下段：幹線を補完する現況<オフピーク時（ピーク時）>

●各施策パッケージの中間報告

1. 南北幹線軸としてのLRTの整備①

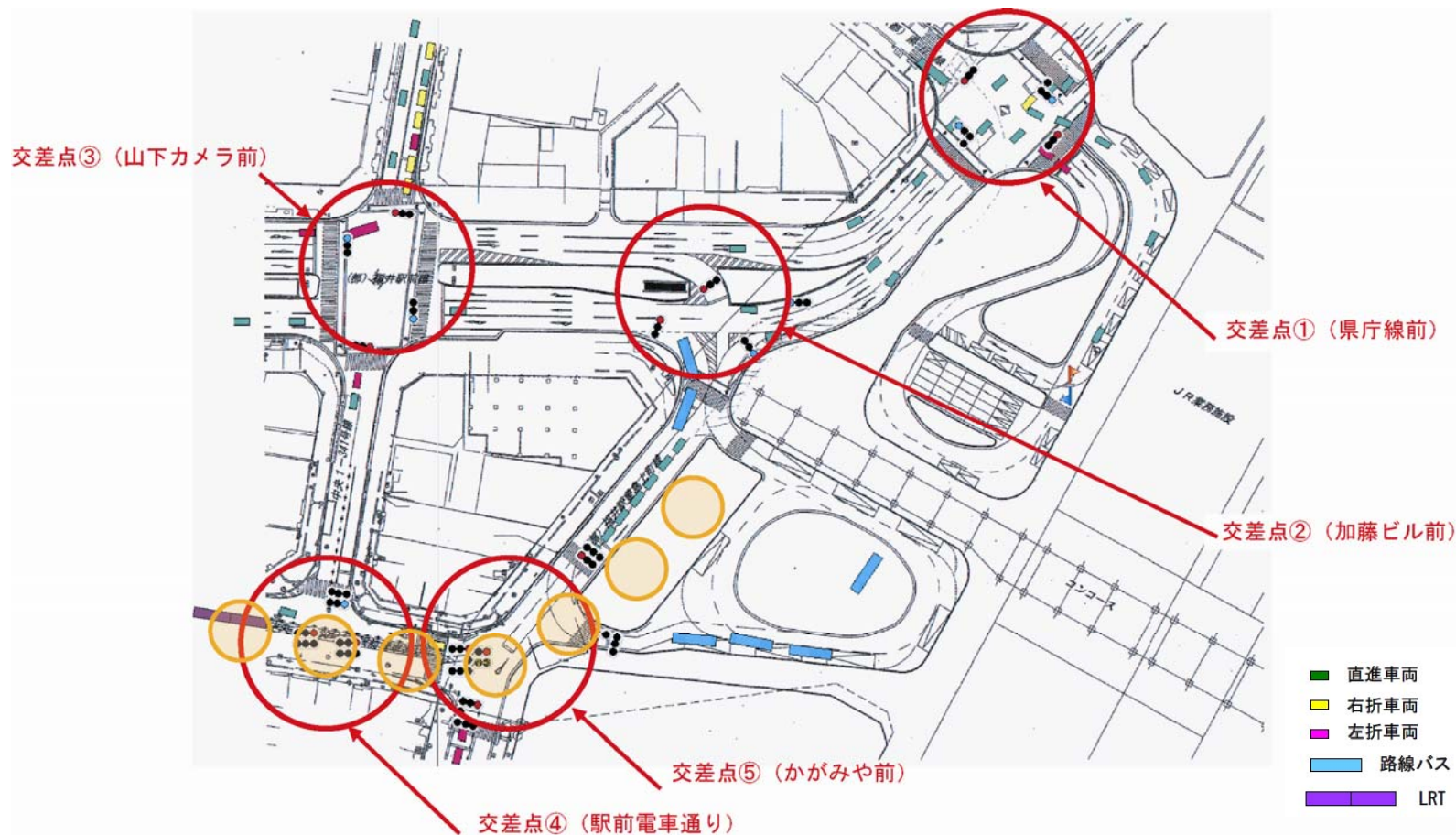
- 三国芦原線の路面軌道乗り入れに伴う便数の変化



1. 南北幹線軸としてのLRTの整備②

南北幹線軸の強化① 福井駅総合交通結節点との連結

- ・福井駅西口駅前広場への延伸に伴う交通流動の試算（交通流シミュレータの活用）
⇒西口広場への延伸による自動車交通への影響は少ない



1. 南北幹線軸としてのLRTの整備③

- ・LRTに関する国の助成制度の概要（資料：国土交通省ホームページ）



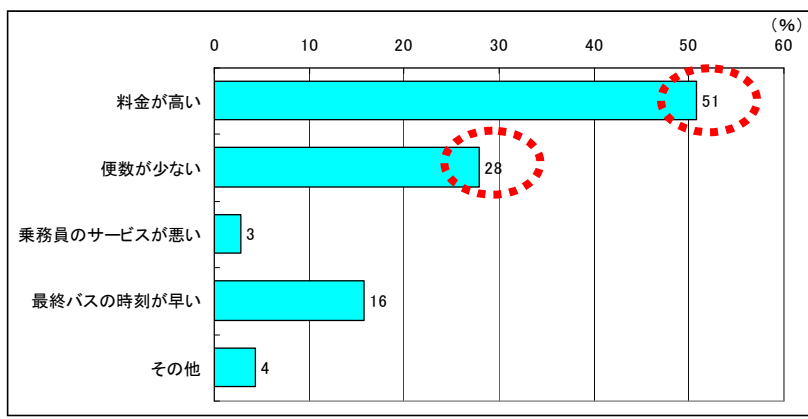
2. 東西幹線軸となる幹線バス路線の整備

○現在、福井市地域生活交通活性化会議において、西部地域における幹線バスについて検討を進めています。

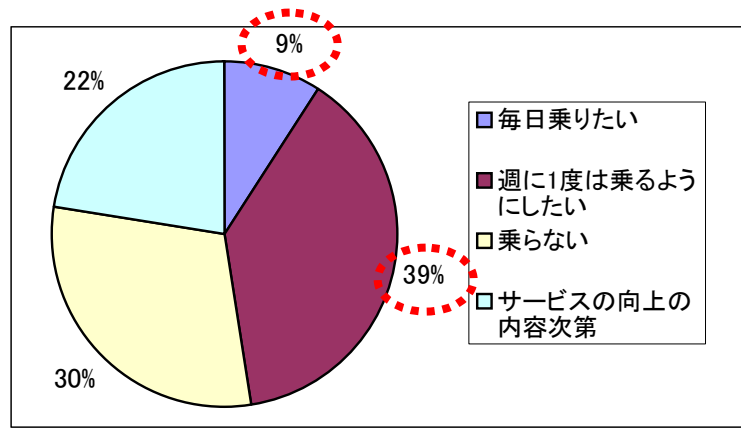
○鮎川線利用に関する意識調査結果（国見地区455世帯に配布、回収は323世帯（回答は複数回答））

- ・バスを利用するうえで不満に感じることは、「料金が高い」（51%）、「便数が少ない」（28%）という意見が多い。
- ・サービスが向上した場合、「毎日乗りたい」（9%）、「週に1度は乗るようにしたい」（39%）をあわせると48%となる。

⇒利用者のニーズに応じたサービスを提供することにより、利用者増が期待できる



■バスを利用するうえで不満に感じることは何ですか？



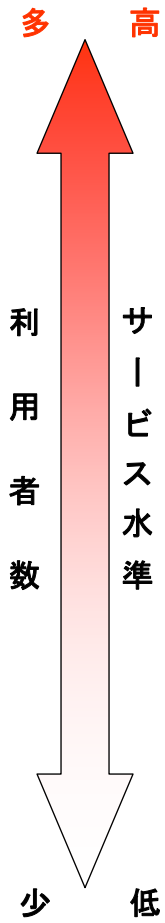
■料金や便数等のサービスが向上した場合、バスに乗りますか？

○現在検討中の鮎川線の活性化策

通勤	・パークアンドバスライド駐車場の整備
通学	・通学フリー定期の活用
高齢者	・高齢者定期の活用 ・高齢者免許返納の支援

3. 交通結節の強化①

交通結節拠点の施策メニュー



配置方針	交通結節機能		都市機能
	ハード	ソフト	
ターミナル (福井駅周辺)	<ul style="list-style-type: none"> 駅前広場 (電停、バス乗降場、タクシー乗降場、自家用車乗降場 等) パーク＆ライド駐車場 サイクル＆ライド駐輪場 	<ul style="list-style-type: none"> 乗継ダイヤ (パルスタイムテーブル) パターンダイヤ ゾーン運賃 乗継運賃 総合情報案内システム 	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通利用者の目的地となる買物や娯楽等の機能をもつにぎわい交流拠点
地域拠点	<ul style="list-style-type: none"> 交通広場 (電停、バス乗降場 等) 待合空間 (駅舎、バス停) ホーム to ホーム パーク＆ライド駐車場 サイクル＆ライド駐輪場 	<ul style="list-style-type: none"> フィーダーバス 乗合タクシー 乗継運賃 総合情報案内システム 	<ul style="list-style-type: none"> 乗継利用者が待ち時間を快適で有効に使える買物や娯楽、休憩等のサービス機能
乗り継ぎ拠点	<ul style="list-style-type: none"> 待合空間 (駅舎、バス停) パーク＆ライド駐車場 サイクル＆ライド駐輪場 	<ul style="list-style-type: none"> フィーダーバス 乗合タクシー (デマンド) 有償福祉サービス 乗継運賃 電車、バスの接近情報案内システム 	—

3. 交通結節の強化②

パターンダイヤ、乗り継ぎダイヤ

○パターンダイヤ

・ある一定間隔で同じダイヤを繰り返すことにより、利用者にとってわかりやすいダイヤとする

■JR福井駅、えち鉄福井駅、福鉄福井駅前駅の時刻表（出発時刻）

時間帯	JR 北陸本線		えち鉄 三国芦原線	えち鉄 勝山永平寺線	福鉄 福武線 (武生新方面)	福鉄 福武線 (田原町方面)	
	下り (金沢方面)	上り (敦賀方面)					
ピーク時	7	00 02 28 31 45	01 04 14 27 35 48	06 25 52	04 35 49	15 19 45 49 58	25 28 35 46 58
	8	03 20 44	01 03 14 38 49	11 41	06 28 56	15 23 45	00 07 20 30 52

オフ ピーク時	13	03 11 36 47	14 15 43 45	10 40	26 56	00 20 40	9 29 49
	14	04 17 35 46	13 20 44	10 40	26 56	00 20 40	9 29 49
	15	04 13 38 43	05 14 18 43	10 40	26 56	00 20 40	9 29 49
	16	02 17 35 47	05 13 16 35 45	10 40	26 56	00 20 40	9 29 49

JR北陸本線
 オフピーク時は下りはほぼパターン化されているが、上りは時間帯によって運行時間、本数が異なる

えちぜん鉄道
 オフピーク時は30分間隔でパターン化

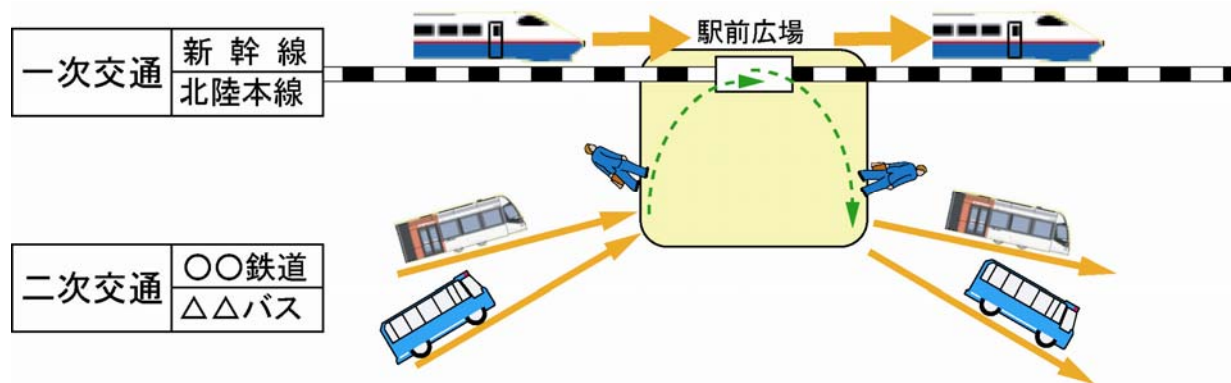
福井鉄道
 オフピーク時は20分間隔でパターン化

注1) 赤字: 特急(北陸本線)、急行(福武線)
 注2) 福武線のピーク時は、駅前電車通りに入らない便があるため、市役所前の時刻表を使用

○乗り継ぎダイヤ

(パルスタイムテーブルシステム)

・幹線となる一次交通に接続する二次交通(電車やバス)を一斉に着発させることにより、乗り継ぎ待ち時間を短縮



一次交通
 新幹線
 北陸本線

二次交通
 ○○鉄道
 △△バス

3. 交通結節の強化③

交通結節拠点の候補地一覧

(具体的な整備メニューについては今後検討が必要。)

	中心市街地	まちなか地区	周辺市街地	農山漁村地域
ターミナル	・ JR 福井駅 周辺	—	—	—
地域拠点	—	・ えち鉄/福鉄 田原町駅周辺	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 森田駅 ・ えち鉄 新田塚駅 (ハツ島駅)周辺 ・ えち鉄 福大前西福井 駅周辺 ・ 福 鉄 ベル前駅周辺 	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 美山駅周辺 ・ 清水東地区 ・ 越廼支所周辺 ・ JR 越前東郷駅周辺 ・ 福鉄 浅水駅周辺 ・ すかつとらんど 九頭竜周辺
乗り継ぎ拠点	—	—	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 越前花堂駅 ・ えち鉄 越前新保駅 ・ 福 鉄 福井新駅 ・ 構想新駅 (JR福井駅 ～森田駅間) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ JR 大土呂駅 ・ えち鉄 越前島橋駅 ・ 鷹巣周辺 ・ テクノポート福井 周辺

交通結節拠点のイメージ事例



JR福井駅



福井鉄道福武線



ホームtoホーム
(高岡市の事例)



パークアンドライド駐車場
(鯖江市水落駅の事例)



コンビニ等が隣接する
JR美山駅



公民館を併設した駅
(鯖江市西鯖江駅の事例)



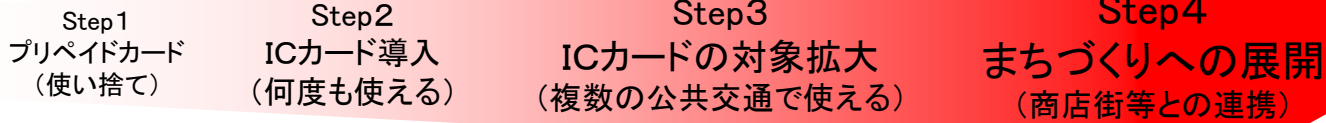
屋根のあるバス停



乗合タクシー

4. 電車・バスのICT化

■ ICカード活用の展開イメージ

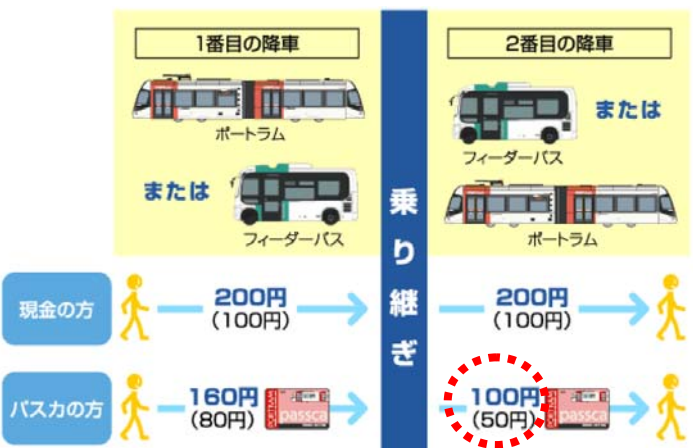


■ 富山市 (パスカ) の事例 (資料: 富山市ホームページ)

	ポートルム	フィーダーバス	乗継の場合 (2番目の降車)
現金の方 ()は小人	200円 (100円)	200円 (100円)	200円 (100円)
passcaの方 ()は小人	160円 (80円)	160円 (80円)	100円 (50円)

LRT、フィーダーバスとも運賃が2割引

ポートルム(LRT)だけでなく、フィーダーバスやまいどはやバス、株式会社市民プラザが経営するグランドパーキングでも利用可能



乗り継いだ場合には2回目は半額



パスカをもって、「まちぶら」しよ！

中心商店街などで
パスカポイント サービスを行います

皆さん、「パスカ」をお持ちですか？「パスカ」は、ポートルムに乗車したとき、読み取り機にかざすだけで自動的に運賃を支払え、追加入金すれば繰り返し使うことができる、とっても便利なカードです。
そのパスカをお持ちの方に、お得なお知らせです。9月21日(金)から、新しいサービス「パスカポイントサービス」が始まります！パスカをお持ちの方はもちろん、まだお持ちでない方もお買い求めの上、ぜひご利用ください。

お買い物時に
パスカをみせて、
ポイント券を
もらおう！

パスカポイントサービスとは…

9月21日(金)～平成20年3月31日(前)の期間、社会実験として実施するサービスです。
中心商店街のパスカポイント加盟店で、「パスカ」を提示のうえ、お買い物をすると、お買物金額に応じてポイント券がもらえます。100ポイント以上貯まったポイント券は、現金としてパスカにチャージ(入金)できます。



このステッカーのあるお店が、パスカポイント加盟店です。

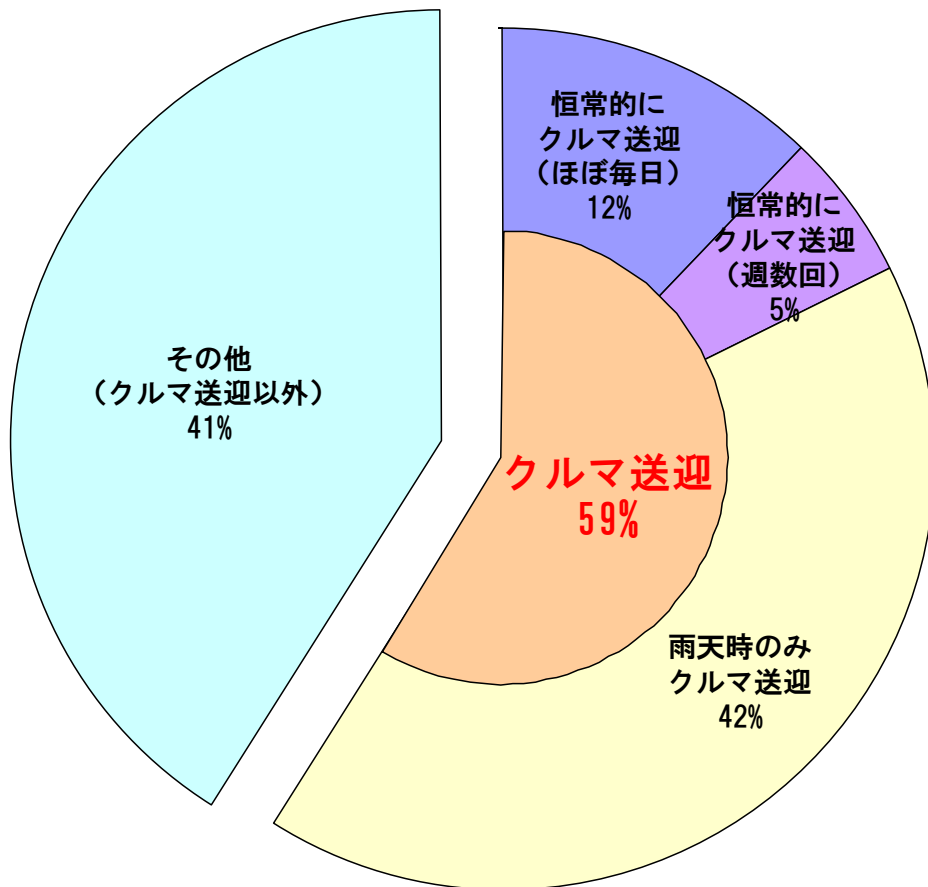
中心商店街と連携した社会実験を実施中 (平成20年3月末まで)

5. モビリティ・マネジメントの推進

通学時の交通手段の状況

○福井鉄道沿線の高校生の通学手段：約6割がクルマ送迎

(福井鉄道沿線高校等の通学手段に関するアンケート (福井県総合交通課 平成19年7月))※



- ・ 日常的にクルマ送迎で通学している高校生の割合は17%
- ・ 雨天時にクルマ送迎に変わる割合42%を加えると約6割も的高校生がクルマ送迎で通学している。

※福武線沿線の県立・私立高校8校、福井工業高等専門学校に在籍する学生を対象

- ・ 1経路につき、複数の交通手段を経由する場合は、複数でカウント
- ・ 週3日は電車、残りはバスなど、1人が複数の通学経路を持つ場合も複数でカウント