

福井市都市交通戦略

第5回 協議会資料



福 井 市

(H20.3.24)

■ 今回のテーマ

● 第4回協議会のまとめ

● 都市交通戦略(案)の中間とりまとめ

●第4回協議会のまとめ

■第4回協議会のまとめ

主な意見と対応①

	主な意見	対応(○)、今後予定(・)
検討経過とスケジュール	<ul style="list-style-type: none">・ 第1回協議会で示された「いつまでに」「誰が」「いくらで」という検討も盛り込んで欲しい。・ 次年度以降は財源を含めたプロジェクトベースでの検討が必要。	<ul style="list-style-type: none">・ 年内に本協議会において各施策の実施プログラムを確定する予定。
将来都市像	<ul style="list-style-type: none">・ 福井市内だけで完結するのではなく、福井都市圏全体の中での役割が重要。・ 地域別のめざす生活像と福井市のめざすコンパクトシティの関係がわかりづらい。・ 中心市街地については、観光の視点も盛り込んで欲しい。・ まちなか地区に住んでもらって、中心市街地や周辺市街地へ通勤してもらうのが理想。・ 農山漁村地域についても、旧町村の中心部などを中心にコンパクト化していく必要がある。	<ul style="list-style-type: none">○現在の福井都市圏の交通体系をふまえ、本市の方針を策定している。・コンパクトシティの詳細なイメージは、現在改訂中の都市計画マスタープランで検討予定。福井型のコンパクトシティは一元型ではあるが、日常生活においては多層的な性格も有しているものである。公的なサービスだけではなく、市場原理に従うものも、コンパクトに誘導していくことが大切。○中心市街地のめざす生活像に観光客の視点を追加。○まちなか地区においては、戸建て住宅も含めたより広範な定住施策を行っている。○旧町村の中心部などで地域拠点を定め、P & R駐車場の整備や、小規模で多機能な施設など既存機能の有効活用についても位置づけしている。

主な意見

地域別の交通の目標と施策

- ・ 中心市街地へのアクセス時間など、都市計画の区分にとられない地域区分の設定が必要。
- ・ 都市機能を考える上で通勤交通は重要であり、通勤や通学における公共交通の果たす役割は重要。
- ・ 切り口として「通勤・通学での移動」、「地域間を越えた移動」、「中心市街地へのアクセス」、「総合病院へのアクセス」の4点に絞って記述するとよいのではないか。
- ・ 市民の立場からみたときに、自分たちの生活がどう変わるかをイメージしにくい。
- ・ 公共交通幹線軸沿線への誘導効果については、交通サービスやポテンシャルを上げるだけでは不十分であり、総力戦で取り組まないと利用者が増えない。

交通サービス目標の具体化

- ・ 三国芦原線は増便に見合う需要があると考えているのか。
(⇒現在の鉄道分担率が低だけで、潜在需要はあると考えている。)
- ・ 公共交通を使う体制に変えていくことが必要。企業に対して働きかけていくことも重要。

対応(○)、今後予定(・)

- ・ 4地域区分だけでなく、南北軸沿線や地域拠点を重点化地区として先導的に取り組んでいく。
- ・ 対象者(ターゲット)別に各種施策の検討を深め、所要時間の変化などのわかりやすい指標を設定するなど例示する予定。

○生活像の実現に向けた総力戦の展開施策として、交通以外の分野についても連携施策を設定している。

- 需要予測も大切だが、目標を設定して先導的にサービスを向上させて、潜在需要を掘り起こし、行動パターンを転換させるという目標オリエンテッドの戦略とする。短期的な転換がどれだけあるかだけではなく、長期的な視点に立って総力戦で取り組む。
- ・ 企業や通勤者に対しての働きかけを経済界、産業界と連携して連進めていく予定。

主な意見

対応(○)、今後予定(・)

その他

- ・ 自動車を否定するのではなく、多様な交通手段でアクセスできるようにすることが重要。
- ・ クルマで中心市街地に来る人を滞留させるための検討をして欲しい。
- ・ クルマによる送迎と公共交通で所要時間や費用などの比較を示せば実感が伴う。学校に働きかけるときにはCO₂の削減効果が有効。
- ・ 市民に継続的に働きかけて意見を把握する工夫が必要。
- ・ 大名町交差点の交通処理につて、十分検討する必要がある。
- ・ 自家用車による「福祉有償運送サービス」は、市全域で受けることができるので、農山漁村地域におけるサービスと区別し、誤解を受けないようにする必要がある。
- ・ 自転車の環境整備することによって公共交通を誘発的に増加させる潜在能力がある。
- ・ 自転車を使える季節と使えない季節があることをふまえて、公共交通と使い分けていくことが重要。

- ・ 公共交通の利便性を向上させるだけでなく、駐車場戦略など自動車も含めた総合交通体系とする。駐車場については、平成20年度のテーマの一つとして、検討する予定。
- ・ 今後、クルマと公共交通について所要時間、費用、CO₂の削減効果なども含めて比較検討し、学校や市民にわかりやすく説明する予定。
- ・ 大名町交差点を含めた需要予測やシミュレーションについては、次年度以降に提示する予定。
- 農山漁村地域については、乗合タクシーや自家用有償運送サービスを想定しており、自家用車による福祉有償運送サービスは、福祉分野に特化したものと考えている。
- 自転車も有力な交通手段の一つとして位置づけ、特にまちなか地区において重点的に自転車の環境整備を進める。また、地域拠点においてサイクルアンドライド(C&R)のための駐輪場整備を進める。

●都市交通戦略(案)の中間とりまとめ

1

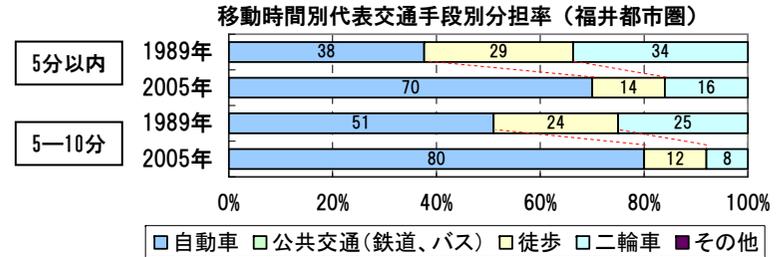
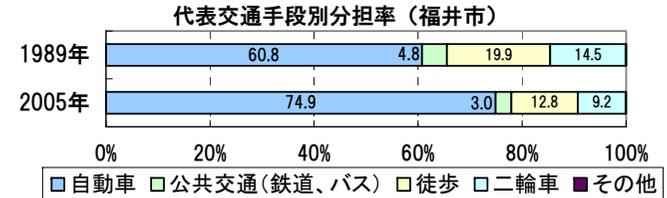
なぜ、今、都市交通戦略が必要ですか？

●「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

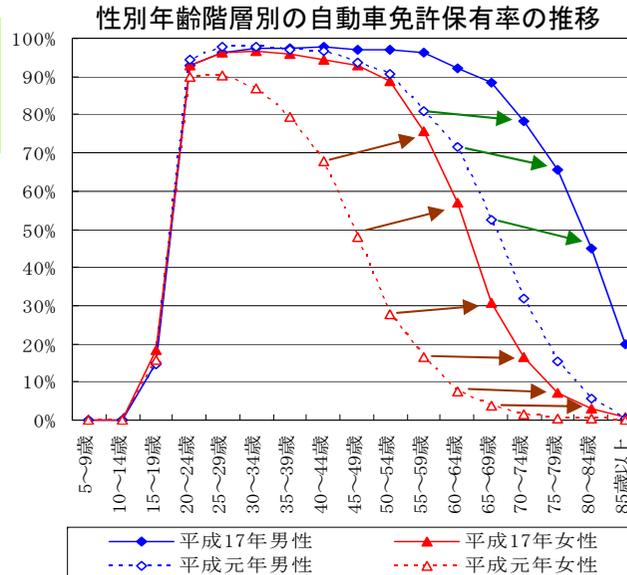
- ・ 福井市に関連する交通の移動手段は、クルマ中心の傾向が強まり、自動車の分担率は74.9%、公共交通は、3.0%。
- ・ 移動時間が短い移動も、クルマ利用中心が進行



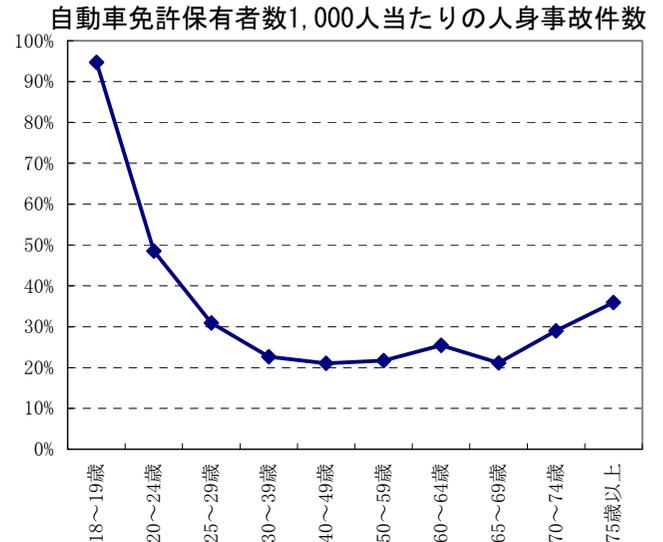
資料：福井都市圏パーセントリッジ調査

●増加する高年齢ドライバー

- ・ 高齢者の自動車免許保有率が増加
- ・ 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、交通事故の増加が懸念



資料：福井都市圏パーセントリッジ調査

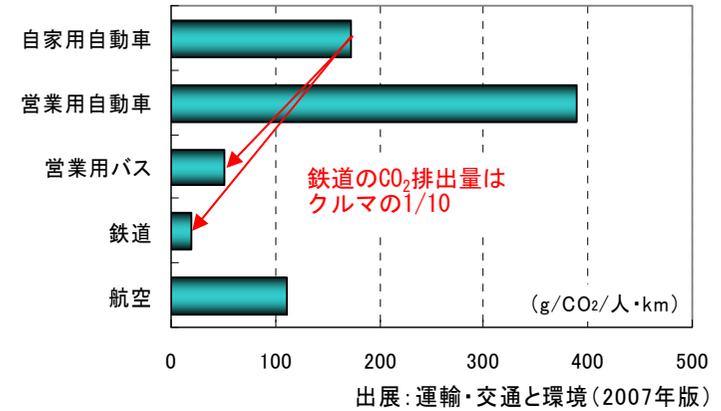


資料：平成18年福井の交通

●交通負荷の少ない交通手段への転換

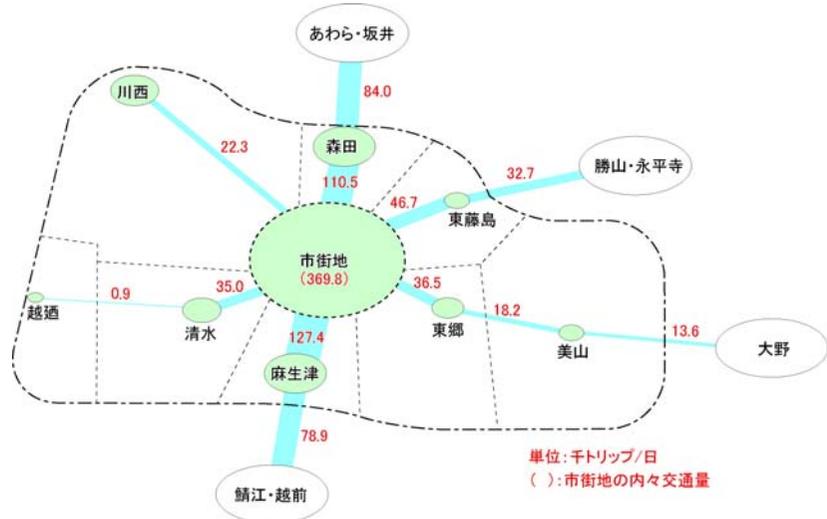
- ・日本の二酸化炭素(CO2)の排出量の2割を占める運輸部門のうち9割が自動車に起因。
- ・自動車に比べて二酸化炭素の排出量が少なく、環境負荷の小さい公共交通への転換が必要

交通手段別二酸化炭素排出量(2005年度)

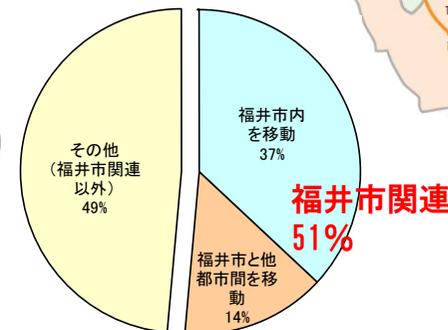


●福井都市圏全体の半数を占める福井市関連

- ・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が形成



■地域間(福井市)流動量の推移

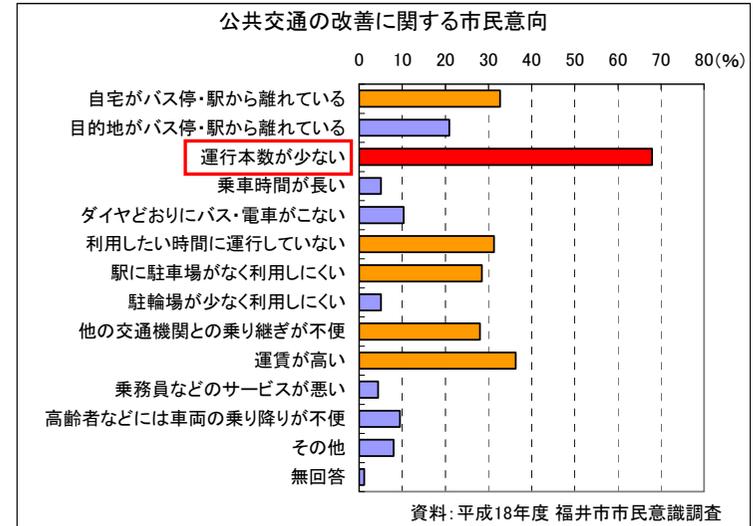


■地域間(都市圏)流動量の推移

資料: 福井都市圏パーソントリップ調査

●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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・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	<ul style="list-style-type: none"> ・二酸化炭素(CO2)の削減 ・自転車利用の促進

2

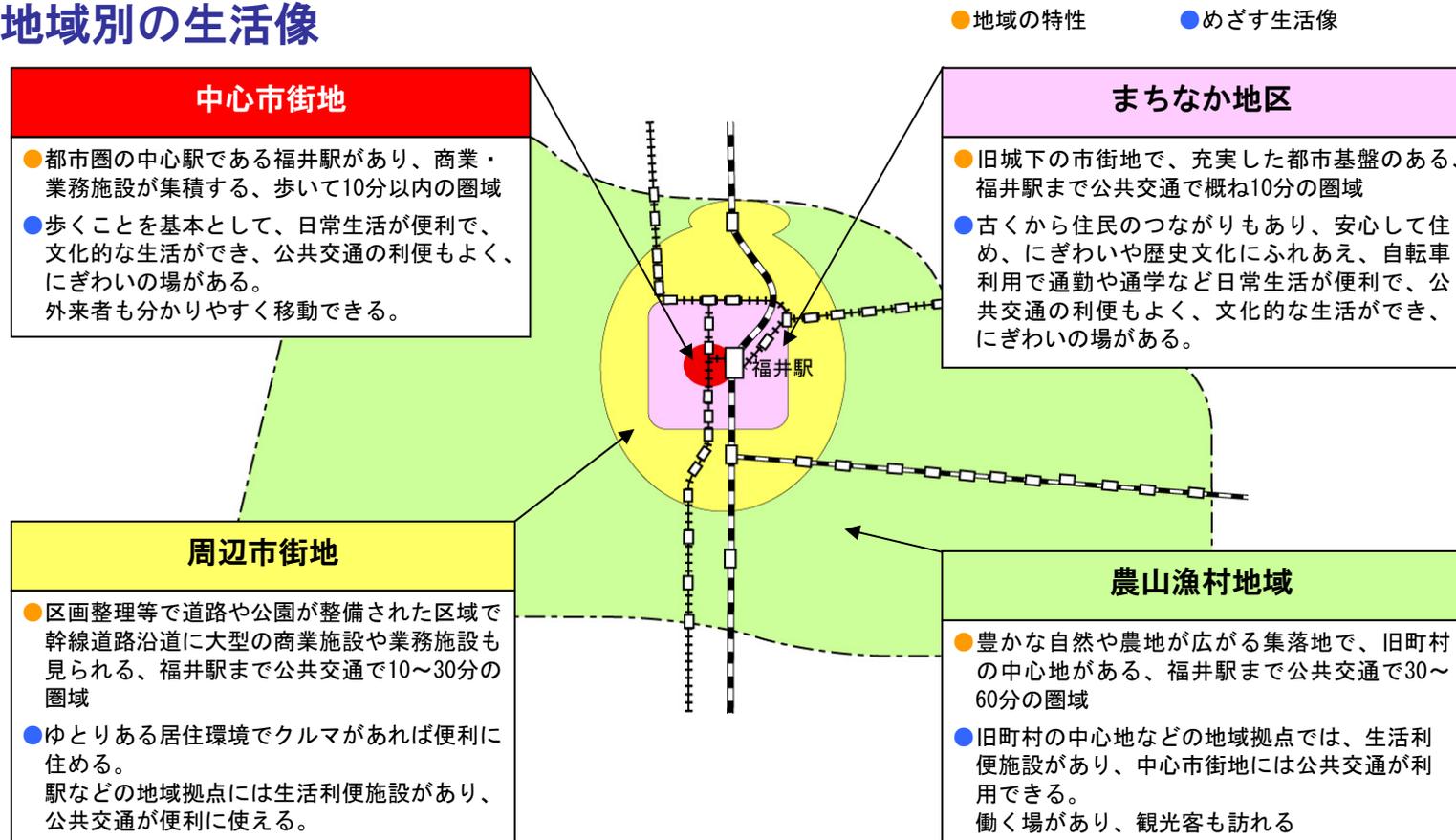
都市交通が戦略が導く総合交通体系

●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」

●地域別の生活像



●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。



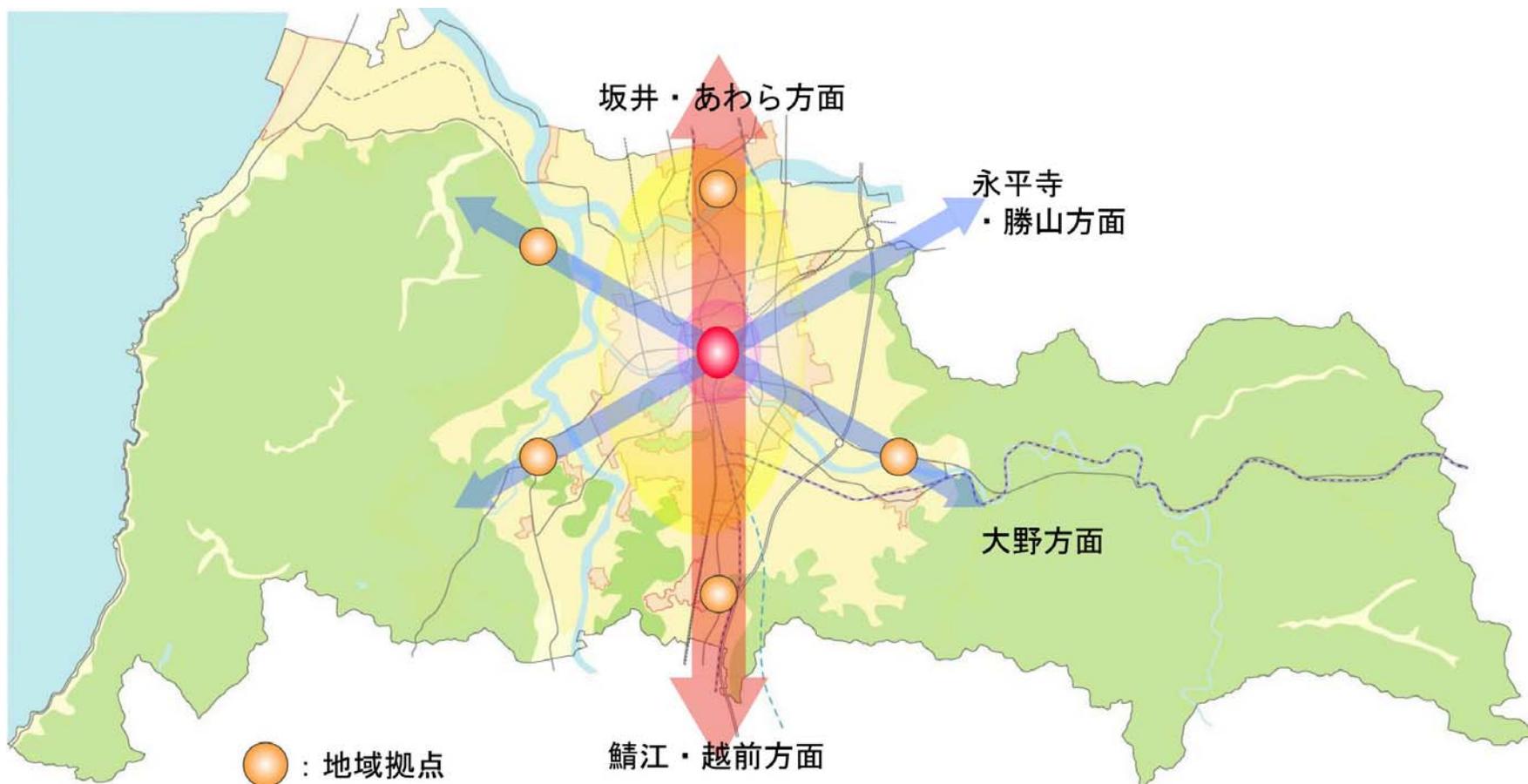
出典：第3会福井都市圏パーソントリップ調査

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

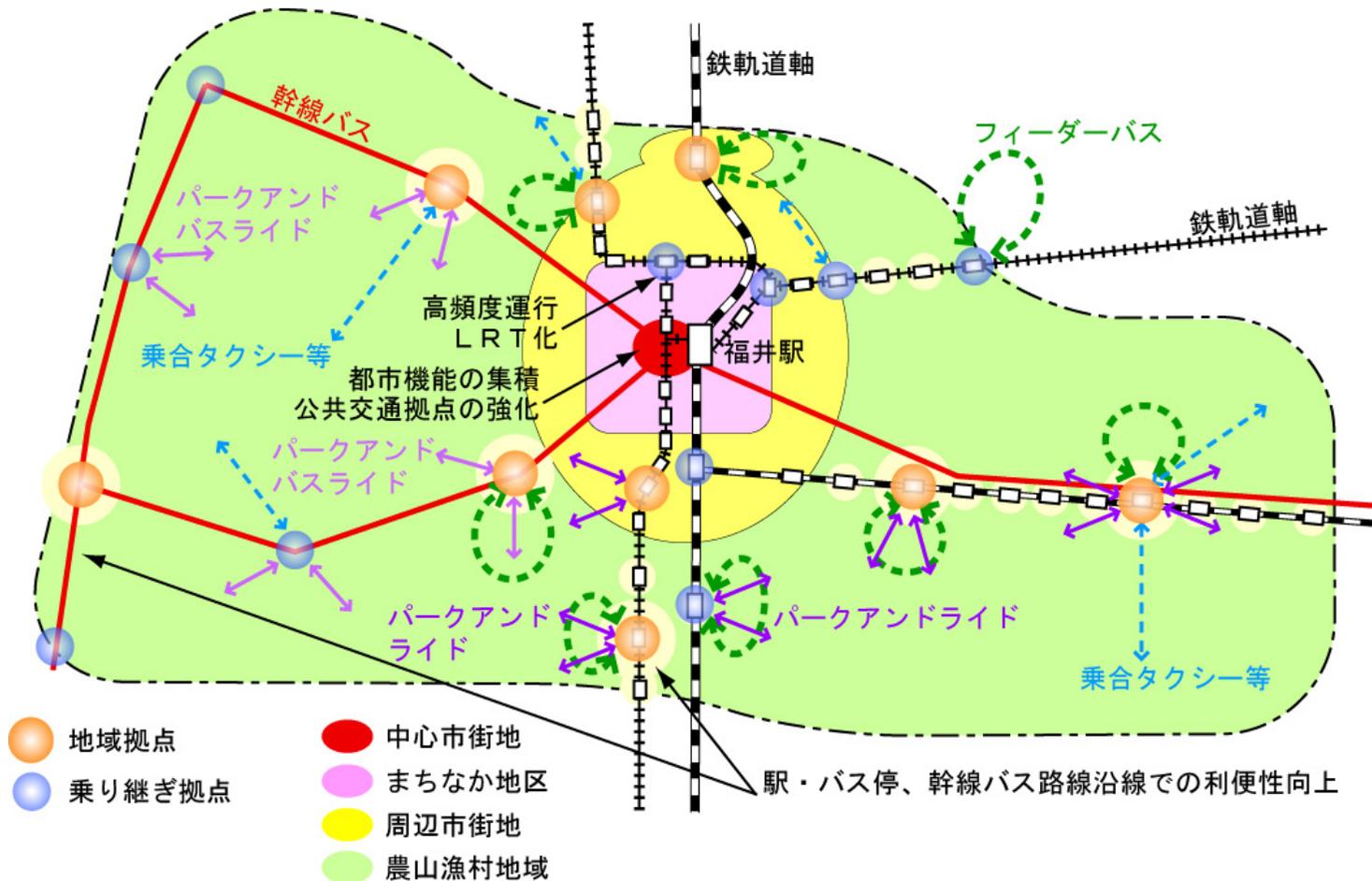
- 市域を構成する4つの地域を6つの公共交通幹線軸（南北：2方向、東西：4方向）と拠点でつなぎ、市域全域をカバーする交通ネットワークを形成



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

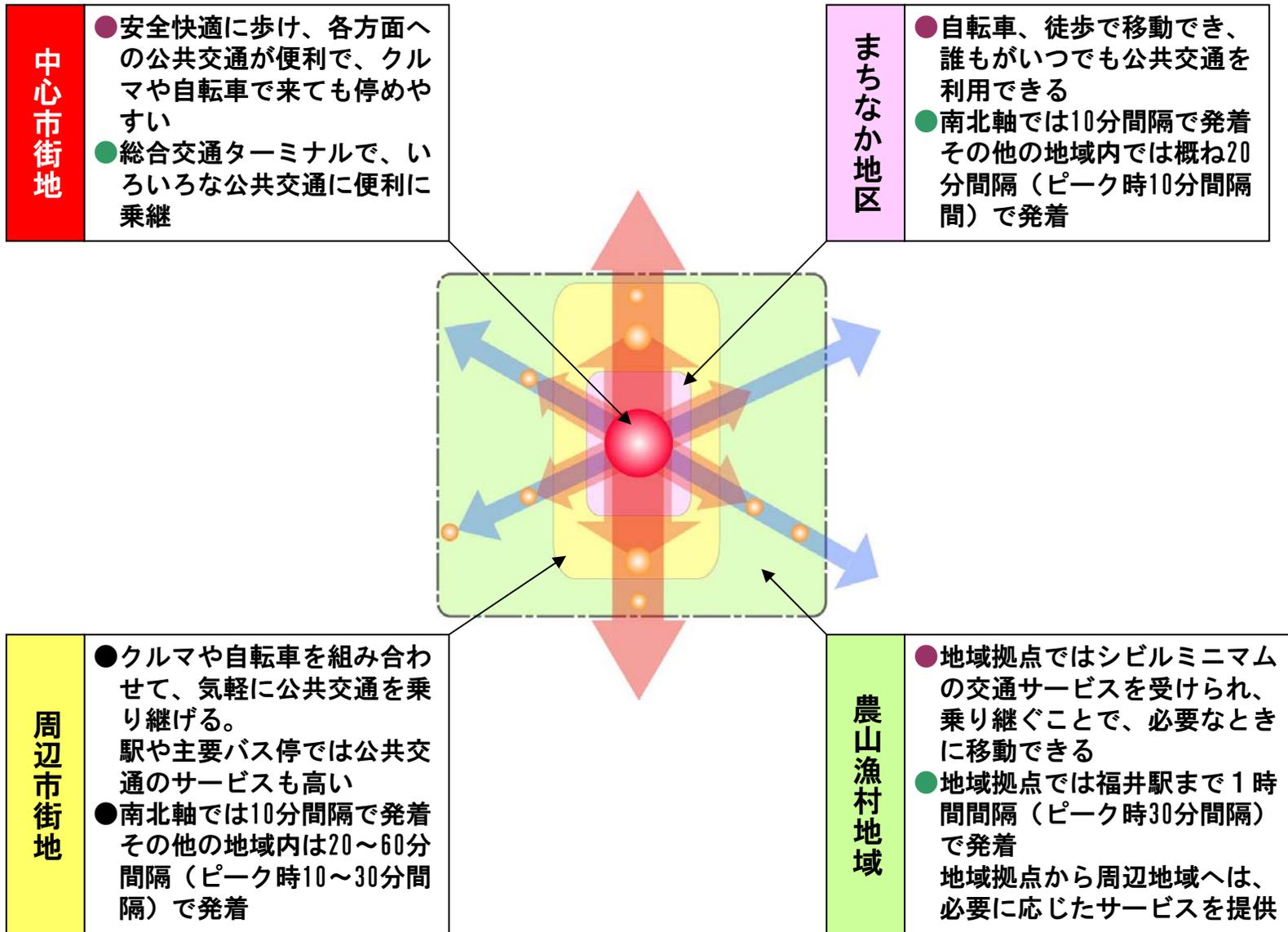
- (1) 南北2方向、東西4方向の公共交通幹線軸の強化
- (2) 軸と地域を結ぶ拠点の形成
- (3) 地域特性にふさわしい交通サービスの確保



地域別の交通の目標とサービス水準

●交通の目標

●サービス水準



地域別の総力戦による戦略的な取り組み

- ・ 将来都市像、地域別の生活像を実現するため、都市交通の施策とともに、各分野の施策と連携することで、総力戦の取り組みを展開します。

総力戦による施策展開

交通施策

連携施策

商業業務

民間投資、空きオフィス、店舗の活用施策等

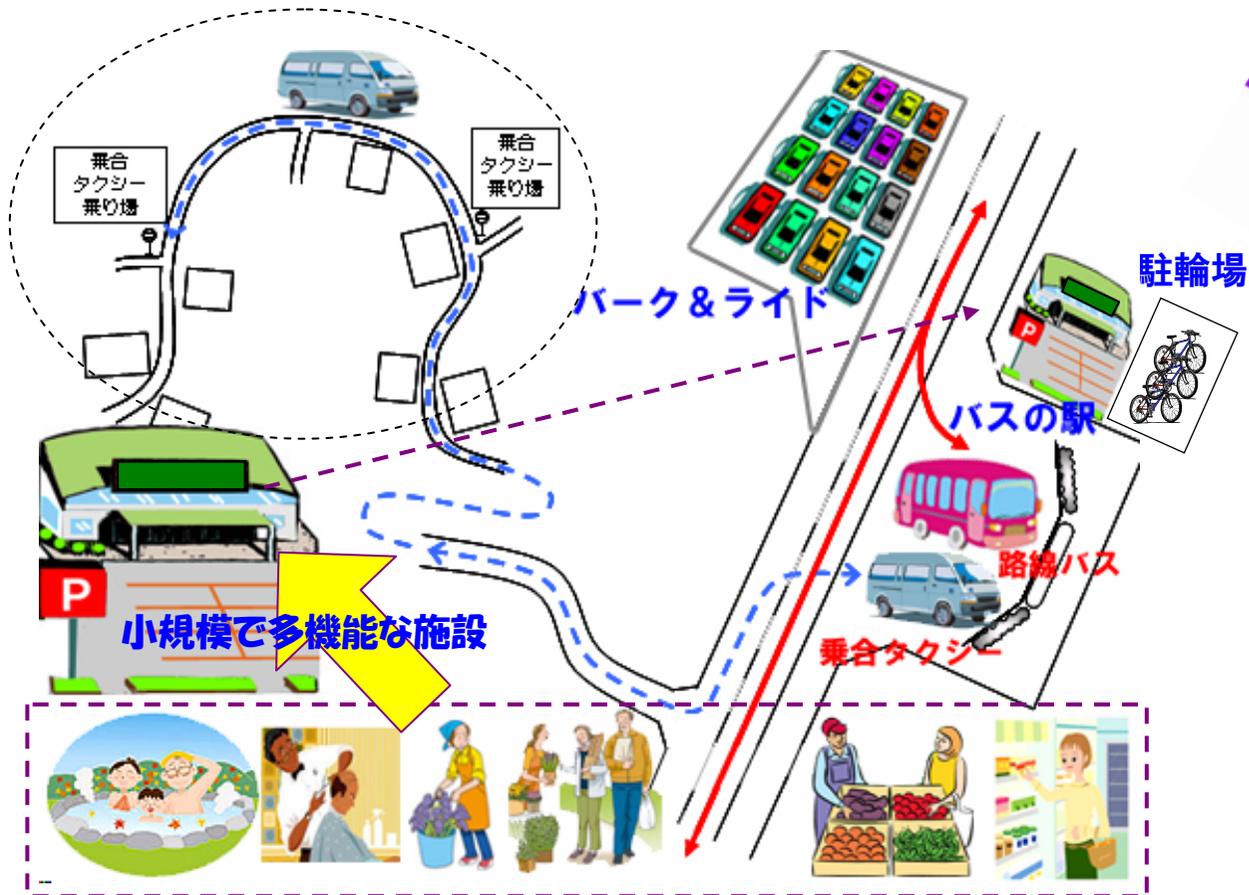
住 宅

住宅建設、定住促進に関する施策等

福 祉

交流の場づくりや福祉有償運送サービスとの連携施策等

■ 「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)



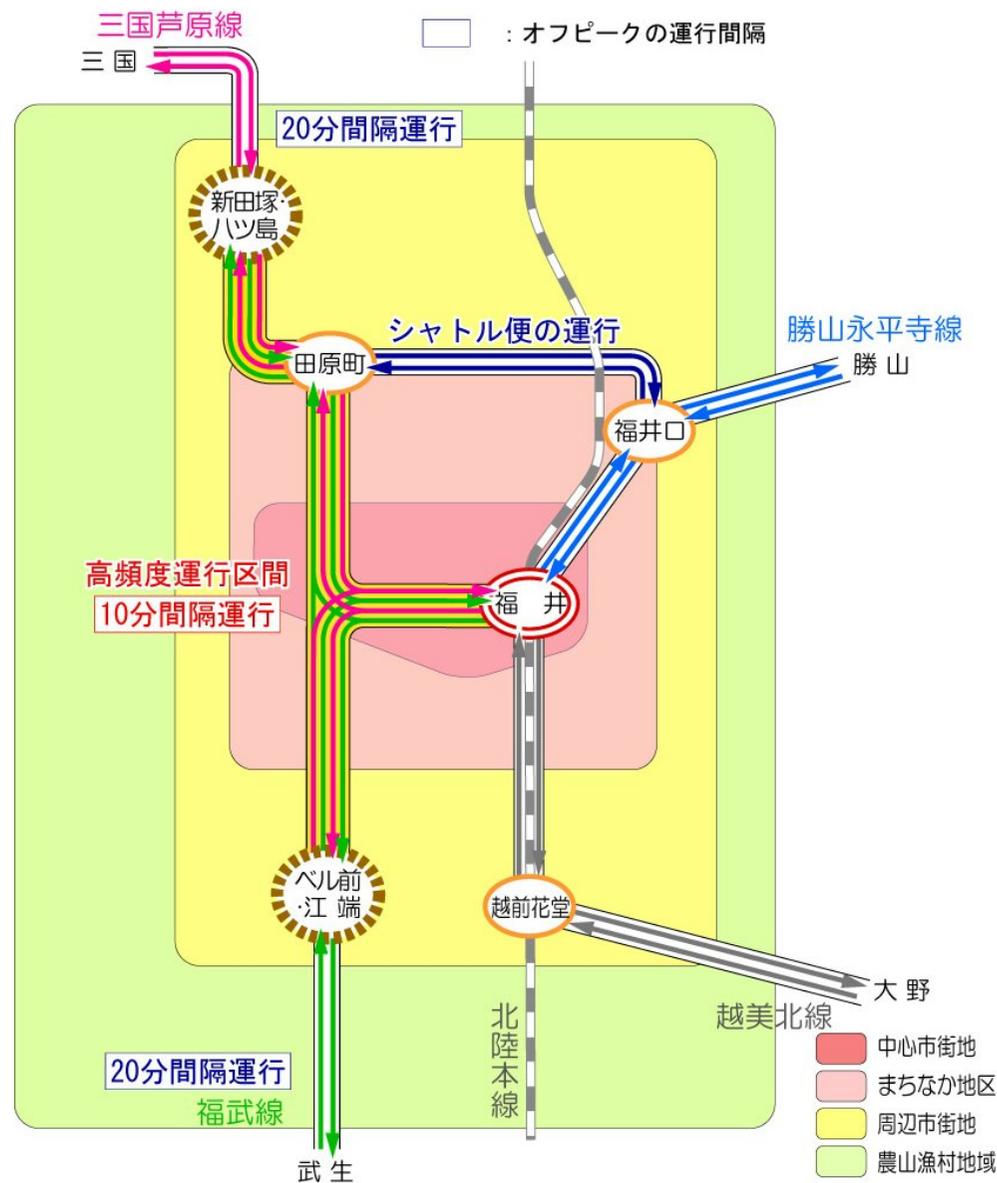
● 地域拠点って？

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

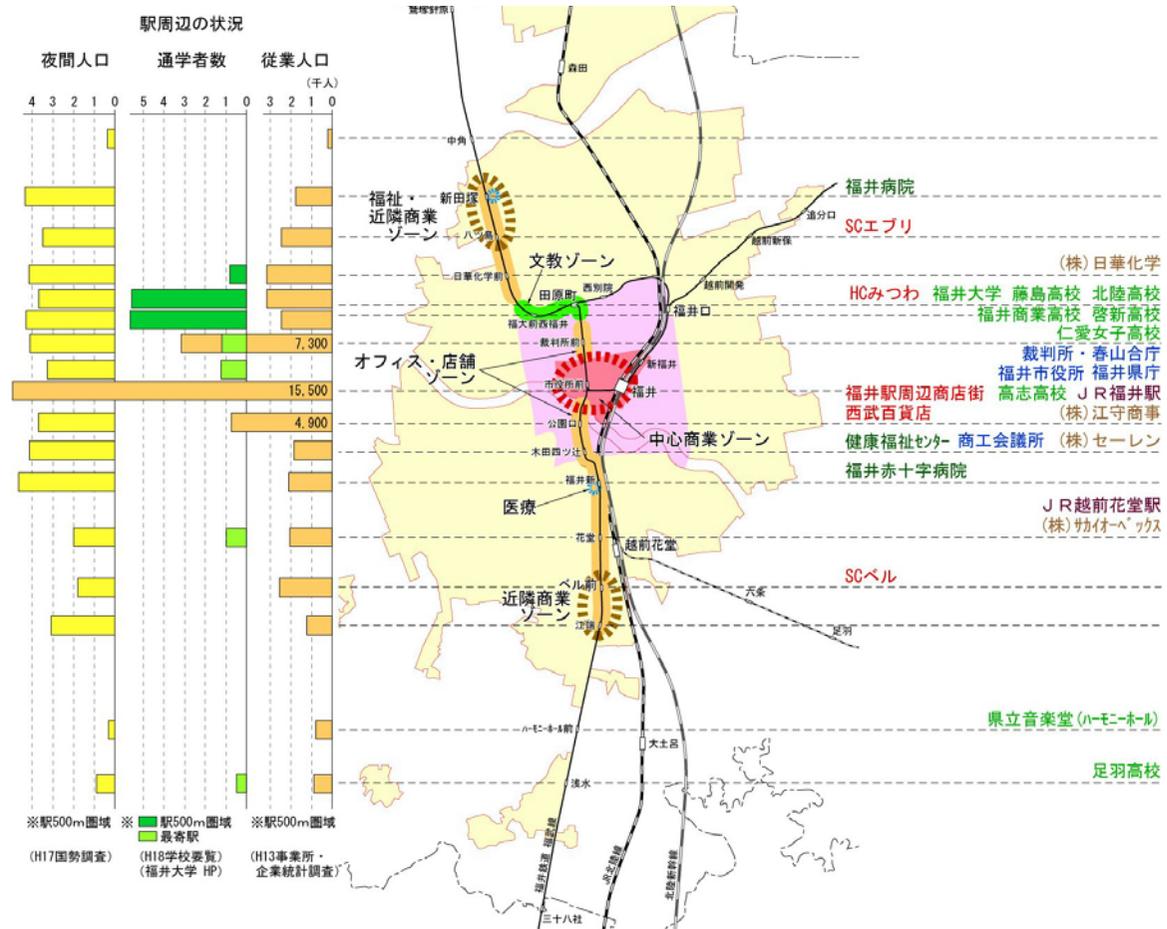


4

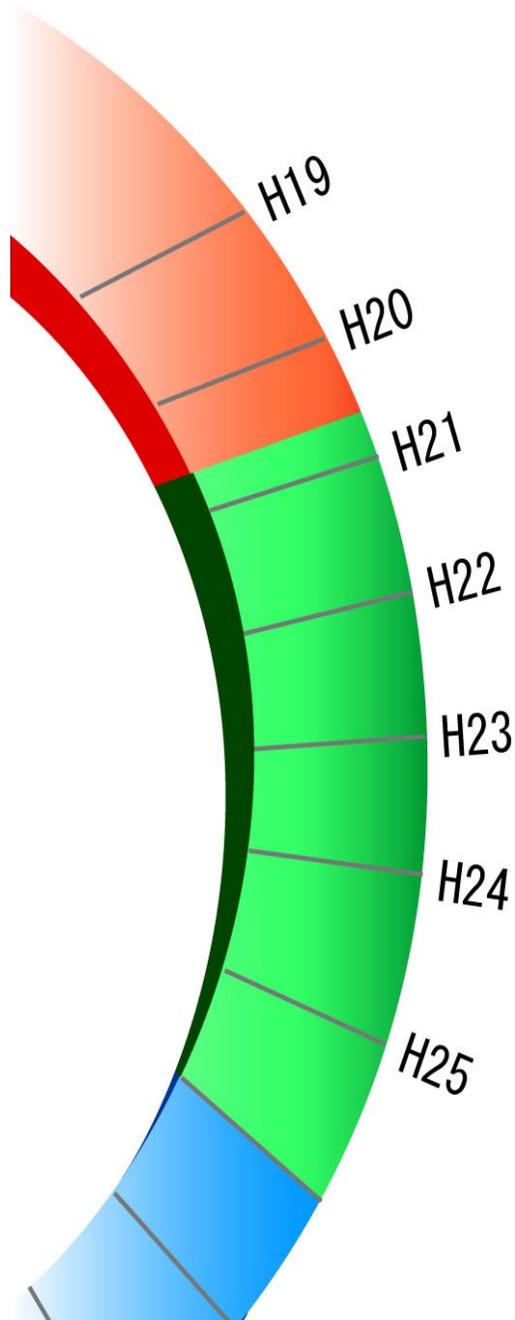
全域交通ネットワークへのプロセス

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、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. 駐車場戦略の立案
6. モビリティ・マネジメントの推進

●事業プログラムの検討