

福井市都市交通戦略

第8回 協議会資料



福 井 市

(H21.2.6)

今回のテーマ

1. 具体的施策(施策パッケージ)

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

2. 事業プログラム

3. 総合交通戦略の実現に向けて

1. 具体的な施策(施策パッケージ)

1. 南北幹線軸としてのLRTの整備

- ・既存の鉄軌道ストックを活用したLRTの高頻度運行によって、高水準の公共交通サービスを提供する公共交通幹線軸の主軸を形成

2. 東西幹線軸となる幹線バス路線の整備

- ・東西方向に広がる市域への公共交通幹線軸として中心市街地と各地域拠点を連絡するバスサービスネットワークを形成

3. 交通結節の強化

- ・公共交通幹線軸と市域各地域を結節し、地域にふさわしいフィーダーサービス等と日常生活サービスの提供によって利用者の利便性を高める地域拠点、乗継拠点を形成

4. 電車・バスのICT化

- ・公共交通の利便性を高めるため、ICカードの導入や総合情報案内サービスを提供

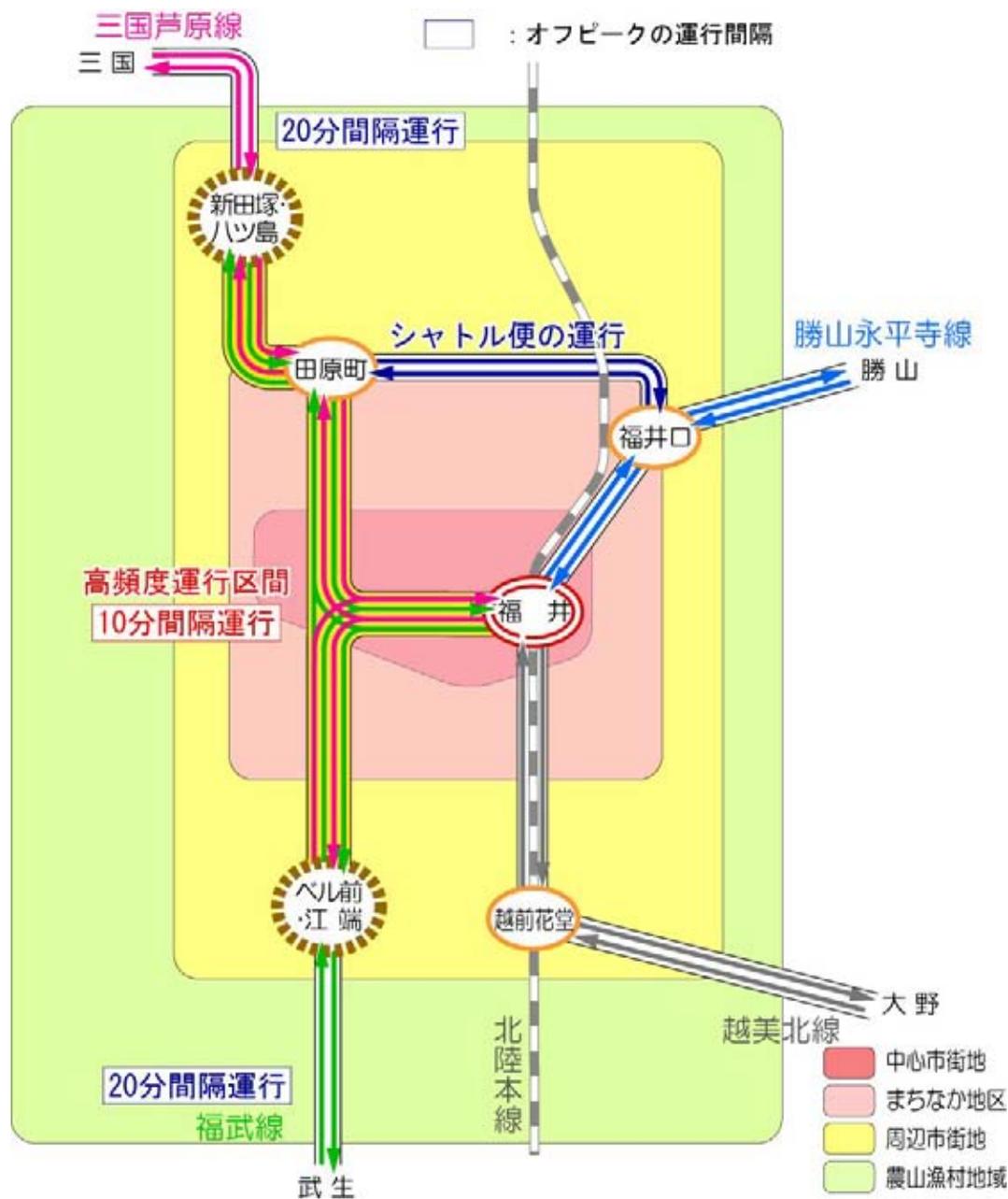
5. モビリティ・マネジメントの推進

- ・環境負荷の抑制など、過度なクルマ利用から、かしこいクルマの利用への転換を啓発し、市民自ら移動手段について考える「場」を提供

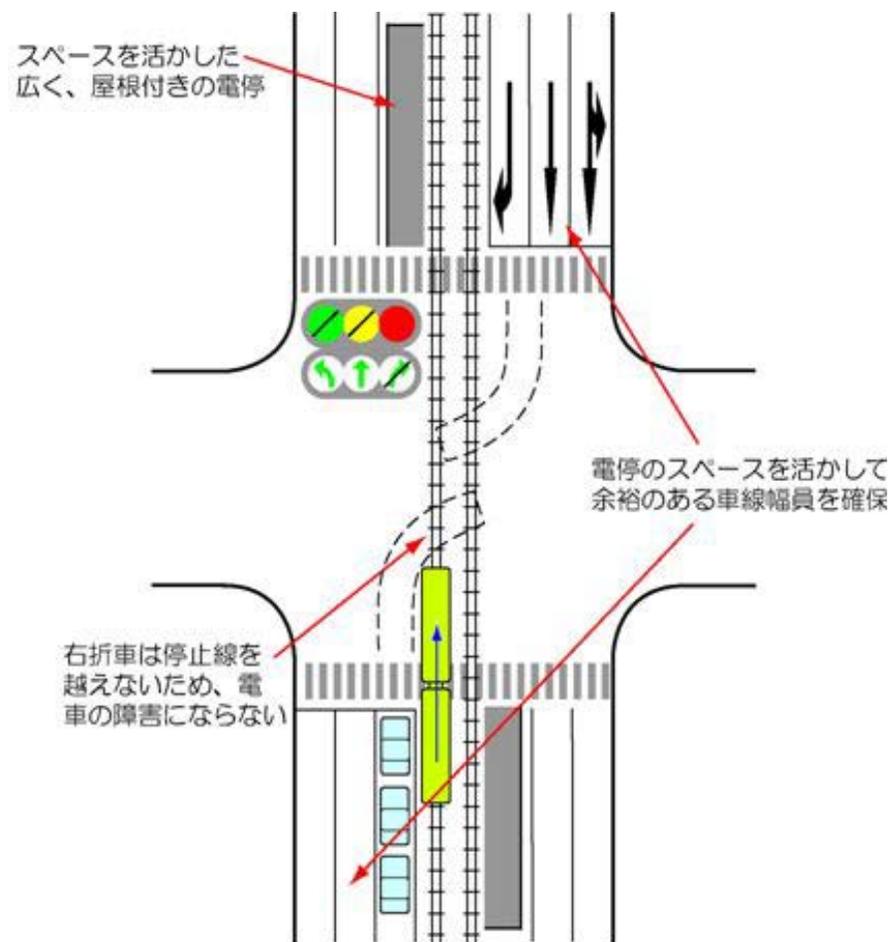
6. 駐車マネジメントの推進

- ・中心市街地のにぎわい、活力の再生に向けて、誰もが使いやすい交通環境をつくるため、クルマ利用の効率化に向けた既存駐車場の活用について検討

1. 南北幹線軸としてのLRTの整備

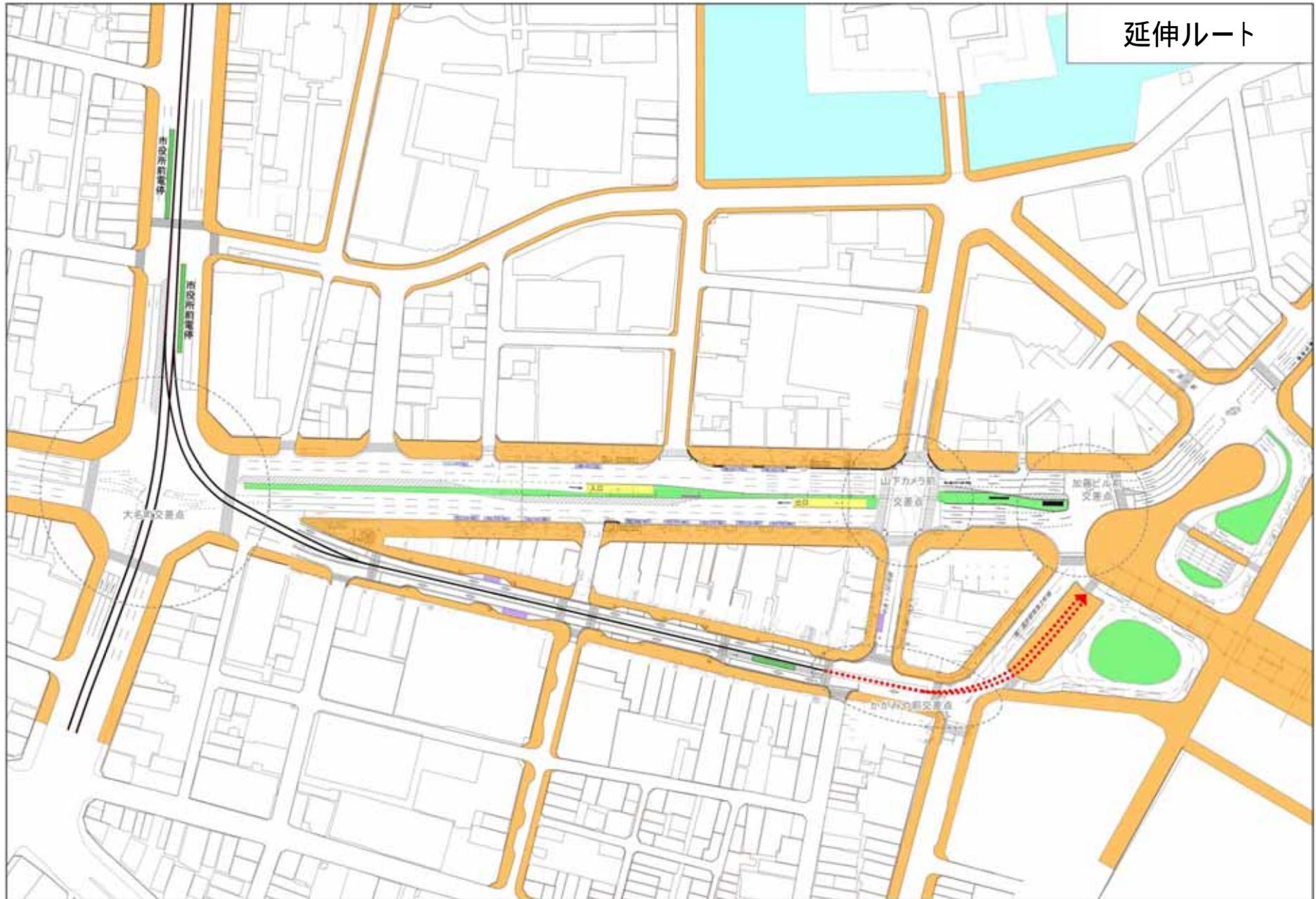


三国芦原線・福武線の相互乗入による高頻度運行



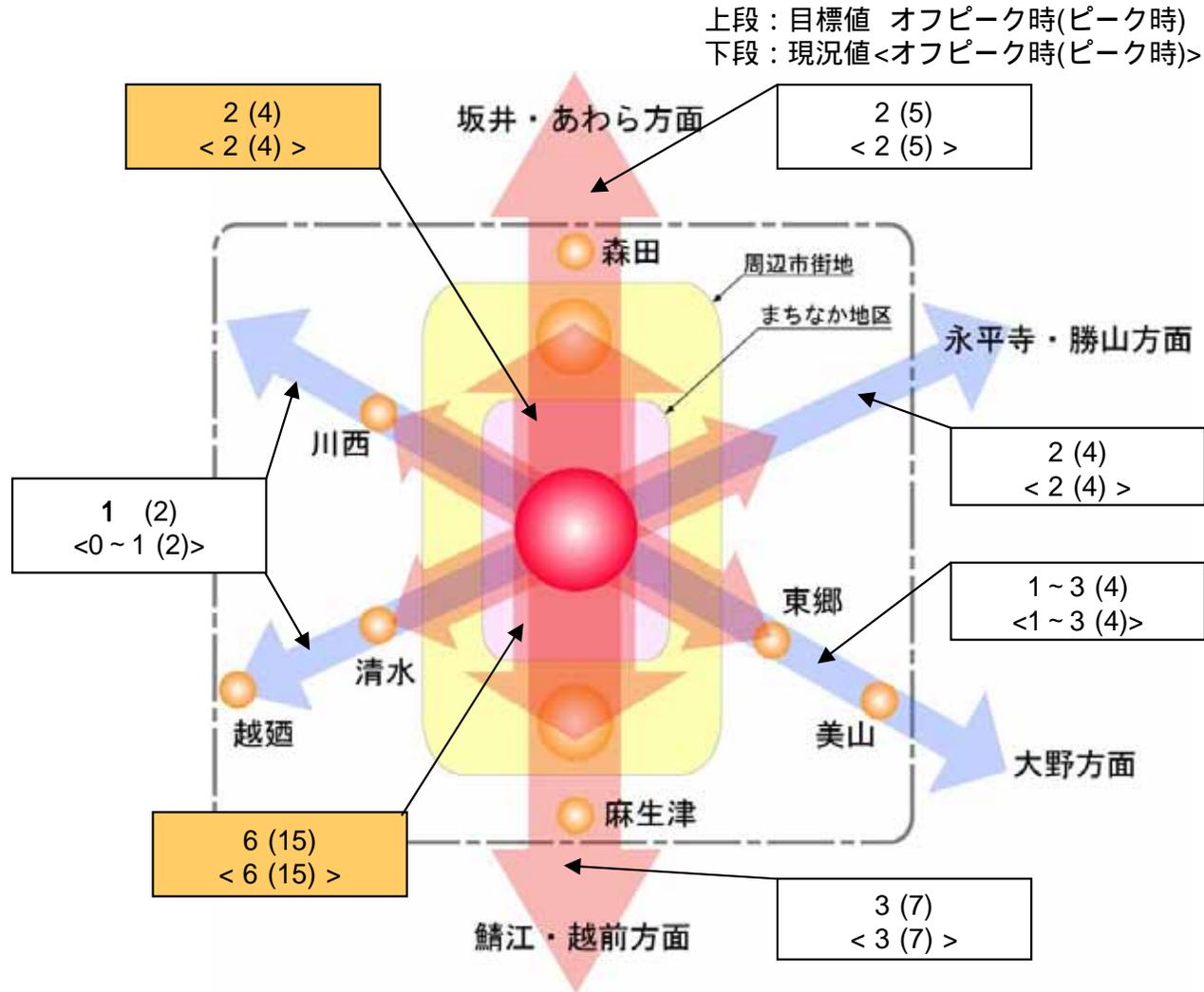
電停の改良イメージ

1. 南北幹線軸としてのLRTの整備

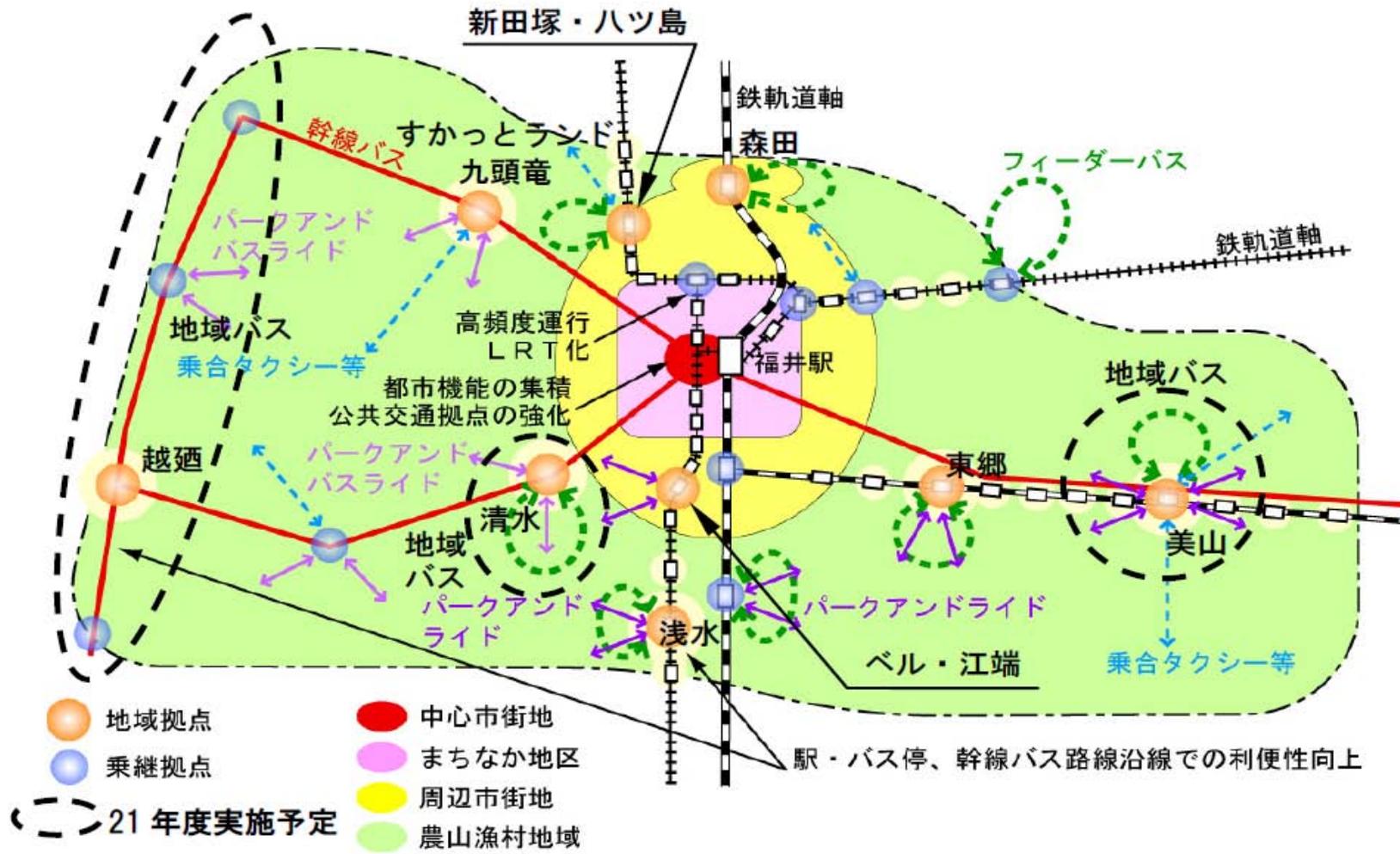


福井駅西口駅前広場への延伸ルート

2. 東西幹線軸となる幹線バス路線の整備



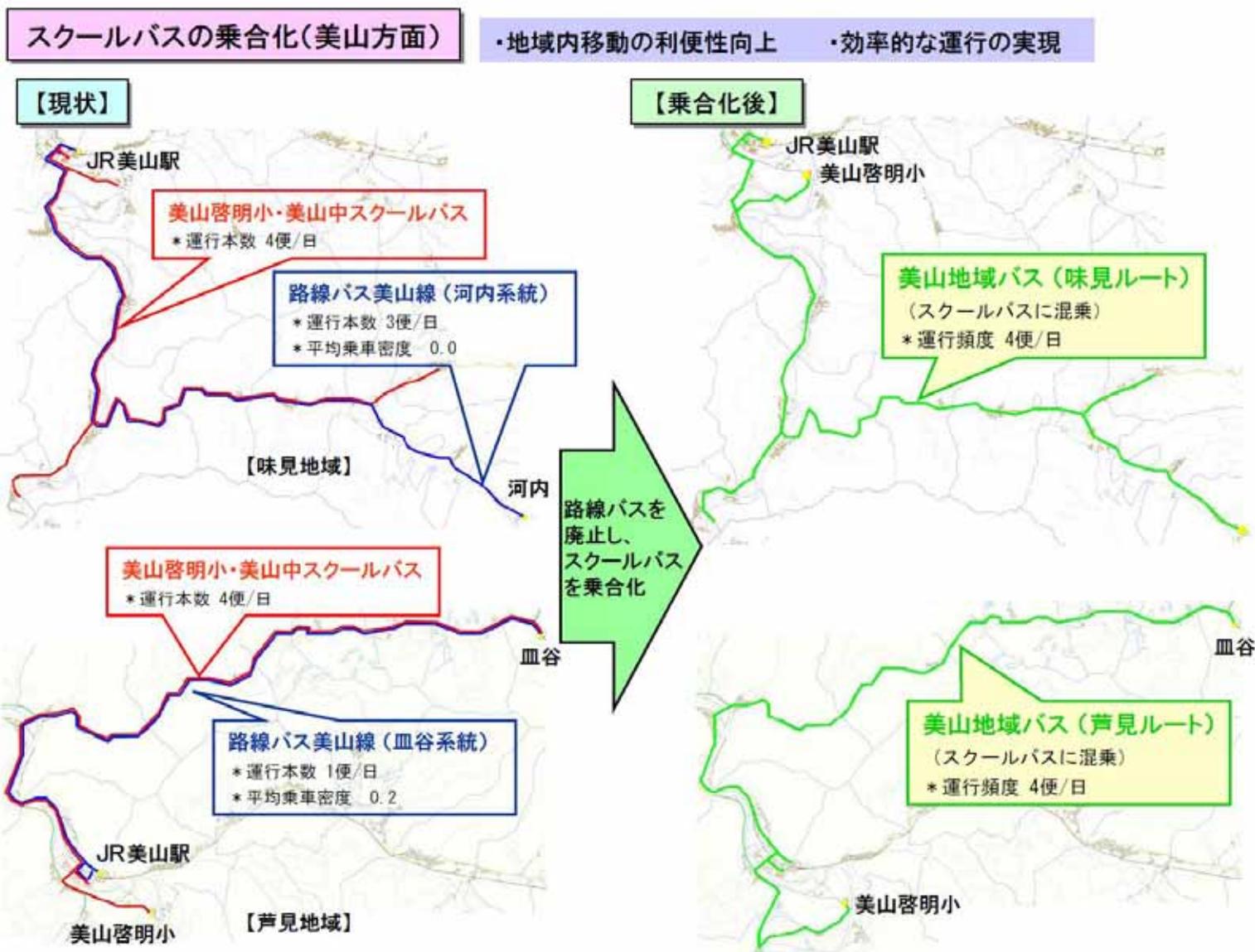
3. 交通結節の強化



地域拠点、乗継拠点

3. 交通結節の強化

地域特性に対応した生活交通



スクールバスの合理化(美山)

3. 交通結節の強化

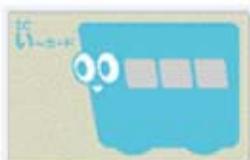
地域特性に対応した生活交通



海岸バスの運行 (川西方面)

4. 電車・バスのICT化

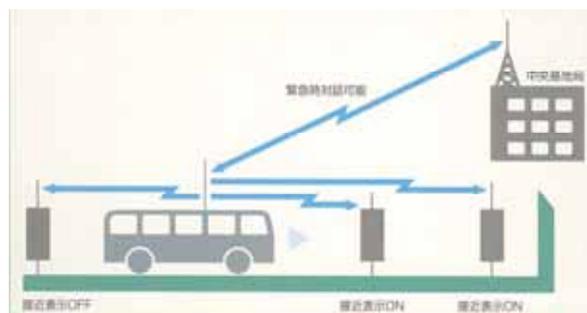
ICカード事例



地域	福井市	金沢市	富山市		松山市
種類	—	ICカード	プリペイドカード	ICカード	ICカード
導入年	—	平成16年12月	平成5年10月	平成19年9月	平成17年8月
実施主体	—	北陸鉄道(株)	富山地方鉄道(株)	富山ライトレール(株)	伊予鉄道(株)
発行枚数	—	14万枚	—	2万枚	30万枚 (い〜カード13万枚、ローズカード17万枚)
対象となる交通	—	バス・電車	電車	バス・ライトレール	バス・電車
公共交通間の連携	—	○	×	○	○
交通事業者間の連携	—	×	×	○	×
買物ポイント	—	○	×	○	○
電子マネー機能	—	×	×	×	○78店舗
駐車場との連携	—	×	×	○ ※1箇所のみ	×
規模	<p>【バス】 京福バス 120台 福井鉄道バス 15台</p> <p>【電車】 えちぜん鉄道 21編成(42両) 有人駅16駅 福井鉄道 17編成(30両) 有人駅5駅</p>	バス約300台分のリーダー、自動積増機7台、22営業所の販売機など	—	<p>【ライトレール】 販売窓口2台 自動販売機・積増機各2台 車両7編成(14台)分のリーダーなど</p> <p>【フィーダーバス、まいどはやバス、駐車場、ポイントサービス】 フィーダーバス5台 まいどはやバス5台 駐車場精算機2台 積増機1台 ポイントチャージ機3台</p>	バス144台、市内電車36台、郊外電車35駅にリーダー 記名式 IC カード販売：12箇所 無記名式 IC カード販売：上記販売箇所と郊外線各駅
導入費用	—	約3億円	—	<p>【ライトレール】 約1億円</p> <p>【フィーダーバス、まいどはやバス、駐車場、ポイントサービス】 約1億円</p> <p>※ICカードの制作費除く</p>	—
費用負担	—	オムニバスタウン補助を活用し、国1/3、県・市1/3、事業者1/3負担	—	連続立体交差事業負担金(県)、LRTシステム整備費補助(国)等を利用	—

4. 電車・バスのICT化

バス位置情報システム



		福井市	金沢市	富山市
バス事業者		京福バス(株)	北陸鉄道(株)	富山地方鉄道(株)
バス停での 情報提供	表示画面	2つ前のバス停から表示	2つ前のバス停から表示	3つ前のバス停から表示
	導入 バス停数	65ヶ所 (1,000ヶ所のうち)	266ヶ所 (1,116ヶ所のうち)	73ヶ所 (905ヶ所のうち)
	拡張時の 課題	バス停更新費の負担が大 システムの老朽化(S62~)	システムの老朽化(S59~)	システムの老朽化(S60~)
携帯電話・ PCでの 情報提供 提供	導入状況	未導入 ※すまいるバスには導入済	『バスく〜る』 全路線で導入	『とやまバス』 全路線で導入
	管理者	— ※すまいるバス： まちづくり福井(株)	国土交通省北陸地方整備局 金沢河川国道事務所	国土交通省北陸地方整備局 富山河川国道事務所
	拡張時の 課題	路線バスへの導入 システムの更新	—	—
	バス位置情報	あり(すまいるバス)	あり	あり
	乗継情報	あり (ばす・でんしゃナビふくい) 福井県総合政策部総合交通課	なし	なし

電車位置情報システム

	システムの内容	福井鉄道	えちぜん鉄道
①電車位置情報 システム	電車が一つ前の駅を通過した時点で、その情報を表示	平成21年度導入を 検討中	導入済
②緊急時音声案内	災害・事故等の異常時、各駅 舎ホームに放送案内を実施	導入済	導入済 (ネットワーク音声カメラシステムで対応。)
③ネットワーク 音声カメラシステム	社内LAN・インターネット回 線を利用した無人駅の映 像・音声の録画・録音と本社 からの音声案内。	未導入	設置箇所：42駅(全駅) 有人駅16駅、無人駅26駅 使用開始：平成18年1月～ 

5. モビリティ・マネジメントの推進

情報提供 = コミュニケーション
「かしこいクルマの使い方」

その結果

公共交通利用に関する沿線住民のアンケート
(福井鉄道福武線活性化連携協議会
・地域生活交通活性化会議との連携)

意識の変化は確認できた

福武線沿線住民のうち、現マイカー通勤者の回答

	クルマ以外への 転換意向	福武線への 転換意向	実行意図
通勤時 【n=6,527】	69%	16%	21%
中心市街地へ お出かけ時 【n=7,069】	76%	27%	51%

福武線沿線企業従業員のうち、現マイカー通勤者の回答

	クルマ以外への 転換意向	福武線への 転換意向	実行意図
通勤時 【n= 450】	70%	24%	39%

課題は

行動の変容が必要

そのためには

意識の変化
が必要

継続的に

情報提供

例 カーセーブ運動
バス停でバス接近表示の拡大
携帯電話でバスの位置情報提供
中心市街地でのイベント情報
利用促進団体の設置・連携
MM実施協議会の設立

合わせて

インセンティブ

例 定期券の割引率アップ
パーク&ライド、無料レンタサイクル
定期“市”での運賃や買物割引

タイミング

例 パーク&ライドの実施
福井鉄道福武線の新駅設置
バス路線の強化



路面電車サミット2008.10.17~19

6. 駐車マネジメントの推進

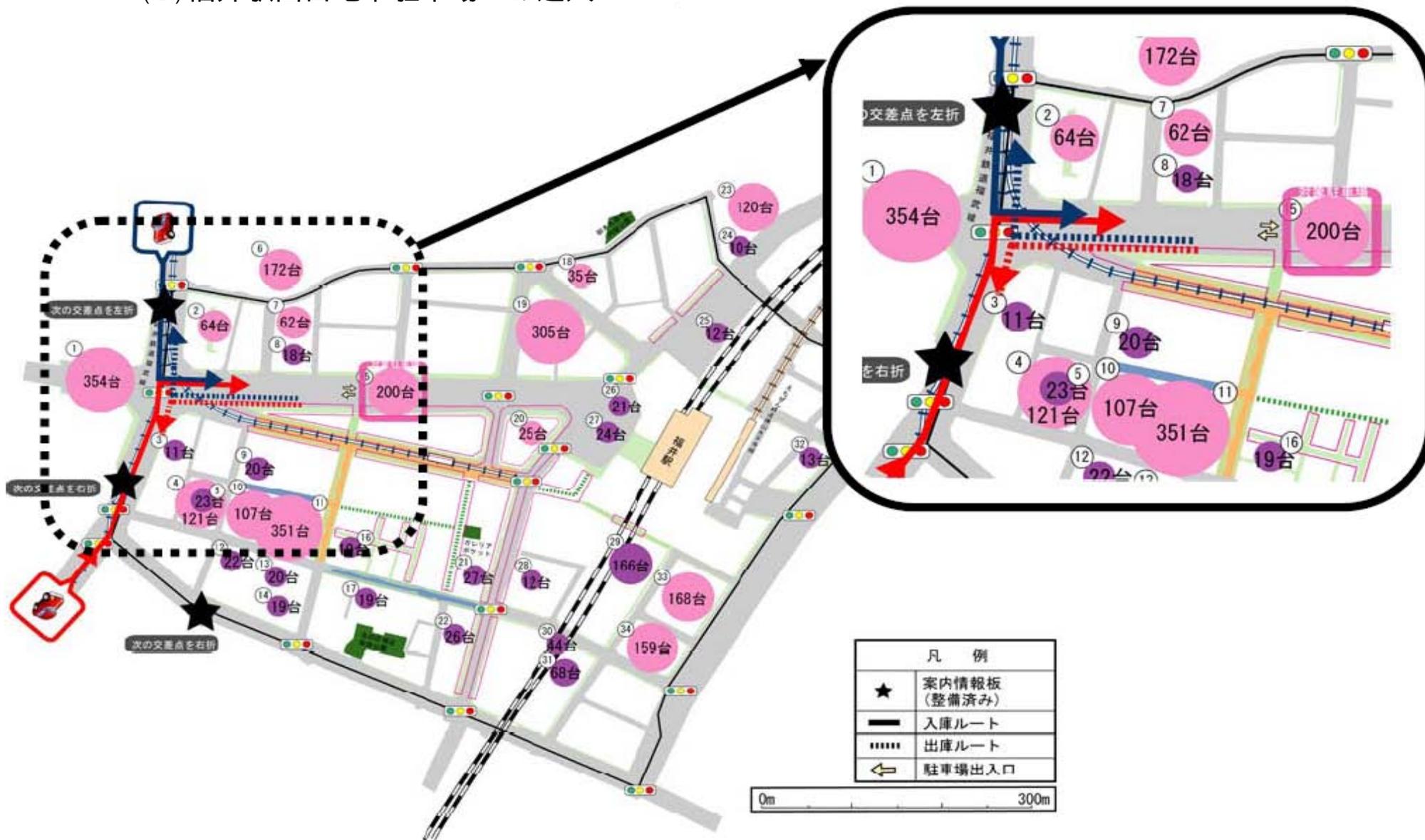


【駅前地区における時間貸駐車場の現状】

6. 駐車マネジメントの推進

大規模駐車場への望ましい通行方法の提案

(2) 福井駅西口地下駐車場への進入



2. 整備プログラム

施策パッケージ	事業概要	内 容
1. 南北幹線軸としての L R Tの整備	軌道区間の整備	路面軌道改良および新設
	鉄道区間の整備	駅改良他
	車両の購入	L R V購入
	相互乗入における運行形態の具体化	
	相互乗入におけるダイヤの具体化	
	相互乗入における料金の具体化	
2. 東西幹線軸となる 幹線バスの整備	幹線バス路線の活性化	
3. 交通結節の強化	西口広場へのバスターミナル機能の導入	福井駅西口駅前広場整備
4. 電車・バスの I C T化	I Cカード導入	電車・バス I Cカード導入
	総合情報サービス導入	位置情報システム拡充
5. モビリティ・ マネジメントの推進	各種整備事業にあわせたモビリティ・ マネジメント	企業・住民等に対するモビリティ・マネジメント

3. 総合交通戦略の実現に向けて

住民(利用者、沿線住民、沿線企業、各種団体)

公共交通を実際に利用し、そのサービスを受ける立場として、現在のクルマや公共交通の利用の仕方を自ら見つめ直し、できるところからクルマ依存から公共交通利用に転換するとともに、交通環境に関する計画づくりや施策の実施に協力し、環境にやさしく誰もが安全で快適に移動できる交通環境づくりに積極的に参加することを期待します。

交通事業者(鉄道、バス、タクシーなど)

住民や行政との連携のもと、本戦略の推進に向けた積極的な事業展開や創意工夫を期待します。

行政(市、県、国)

本戦略は、福井市における今後の交通政策の指針であり、施策展開の基本となるものです。福井市は、国・県との連携を図るとともに、住民、交通事業者と一体となって施策、事業の実施に取り組みます。

3. 総合交通戦略の実現に向けて

成果指標

・ 概ね10年後に、自家用自動車からの二酸化炭素排出量の5%削減を目指す

鉄軌道の維持・拡充によるクルマから徒歩、自転車、公共交通への転換

