# 福井市都市交通戦略

平成21年2月

福井市

# 目　　次


第１章 福井市の都市交通の現況と課題…… 1

１．福井市の現状…… 1
２．福井都市圏の都市交通の現状…… 3
３．福井市の都市交通の現況と課題…… 6

第２章 将来都市像…… 15

１．将来都市像……15
２．地域別のめざす生活像……15

第３章 都市交通政策の基本方針…… 20

第４章 将来都市像の実現に向けた都市交通のサービス目標… 21

１．都市交通の目標像……21
２．公共交通のサービス目標……25
３．総力戦による戦略的な取り組み……27
４．地域別の目標、サービス水準……30

第５章 具体的な施策（施策パッケージ）…… 35

１．南北幹線軸としてのＬＲＴの整備……36
２．東西幹線軸となる幹線バス路線の整備……38
３．交通結節の強化……39
４．電車・バスのＩＣＴ化……43
５．モビリティ・マネジメントの推進……46
６．駐車マネジメントの推進……47

第６章 事業プログラム…… 53

第７章 都市交通戦略の実現に向けて…… 54

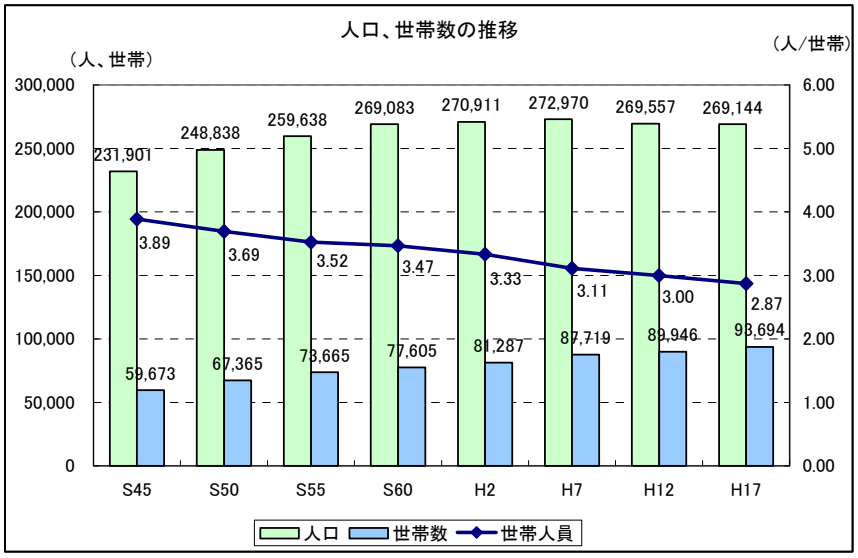
資料編…… 57

# 第１章 福井市の都市交通の現況と課題

## １．福井市の現状

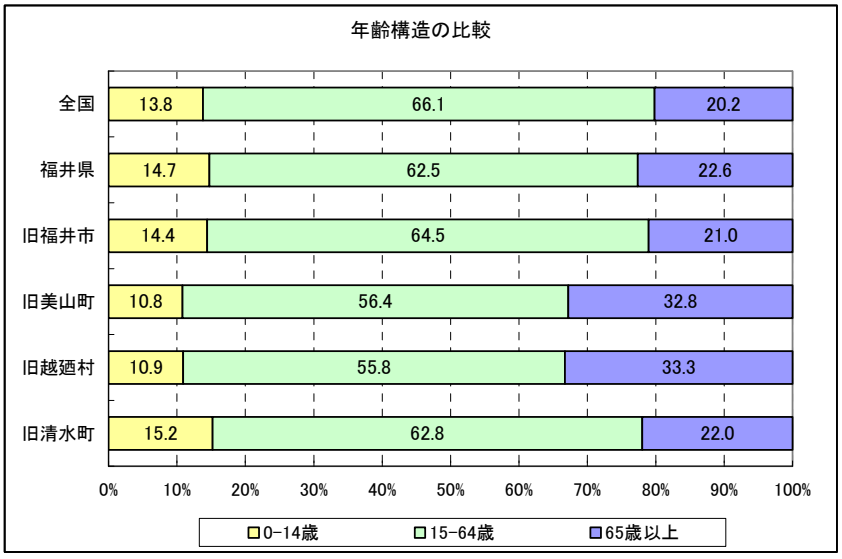
福井市は、福井県の県庁所在都市であり、商業、業務、文化等の県内の中心的役割を果たしています。市域は、昭和 32 年に麻生津村、昭和 42 年に川西町、森田町、昭和 46 年に足羽町（東郷）との合併により拡大し、平成 18 年２月には隣接する美山町、越廼村、清水町と合併し、現在の市域となりました。

人口は、平成７年 27 万３千人をピークに減少傾向になっています。旧美山町、旧越廼村は、他の地区と比較し、高齢化が進行しています。



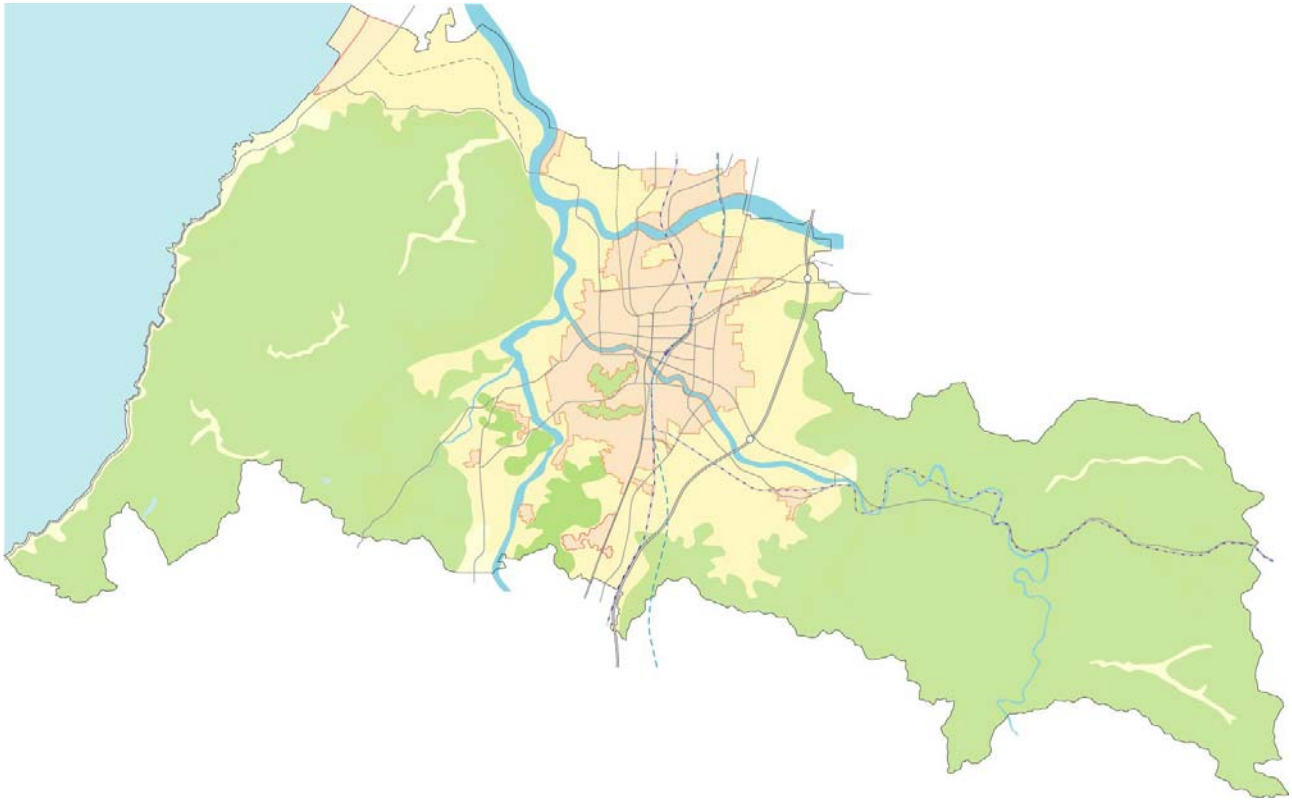

※旧美山町、旧越廼村、旧清水町を含む。　資料：国勢調査

■人口の推移

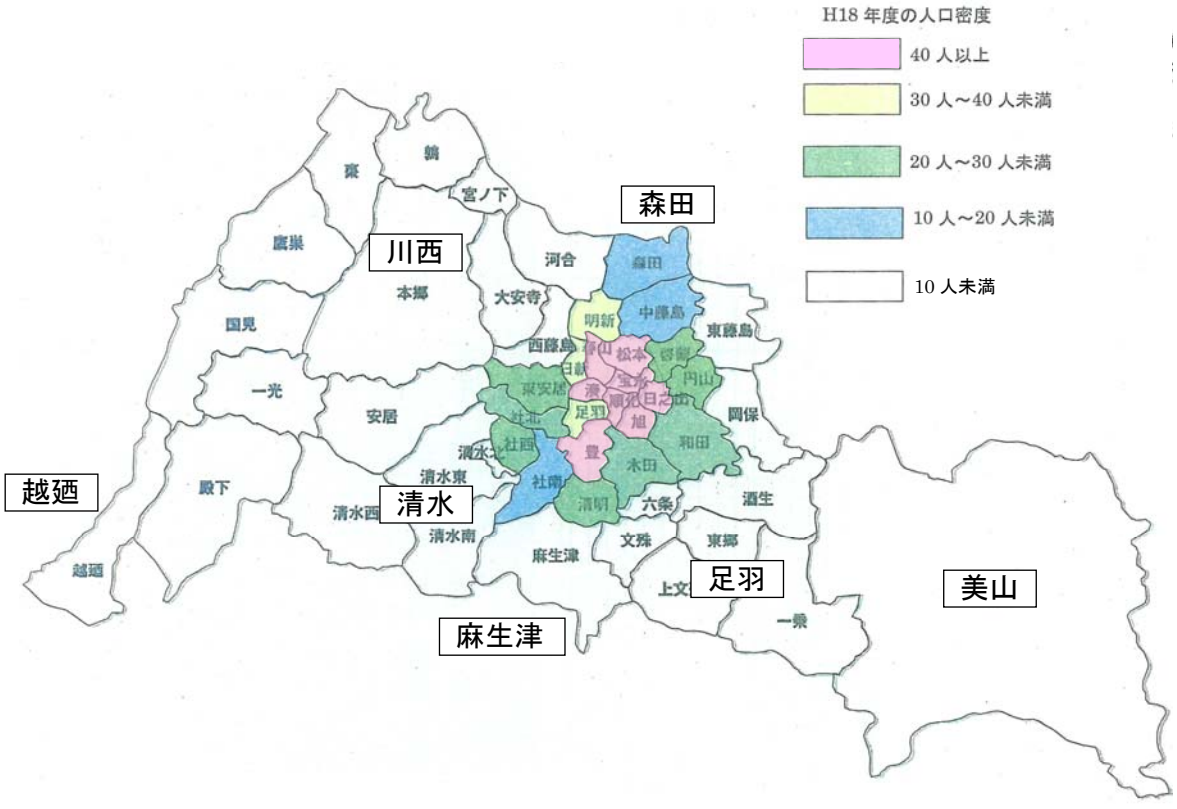



資料：H17 国勢調査

■年齢構造



■地域構造




資料：庁内資料

■地区別人口密度

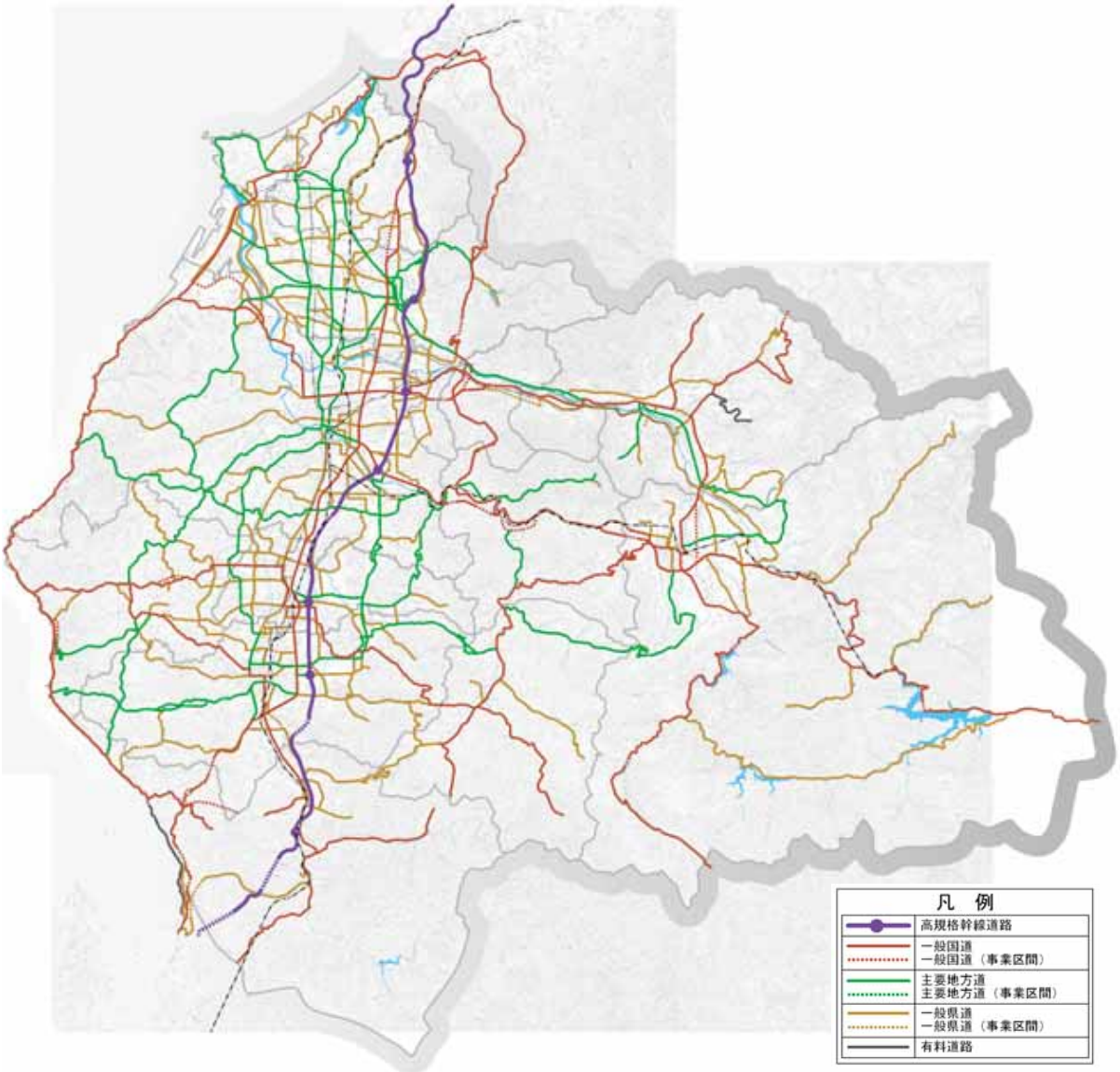
# ２．福井都市圏の都市交通の現況

## （１）福井都市圏における都市交通の中心的役割

### ■幹線道路網

福井都市圏の道路網は、南北方向に北陸自動車道、国道８号、365 号が圏域を縦貫し、東西方向に国道 157 号、158 号、416 号、417 号が圏域を横断しており、これらを補完する県道網によって構成されています。

福井市においては、坂井地域や丹南地域を国道８号、416 号が連絡し、奥越地域を国道 158 号、416 号が連絡しています。



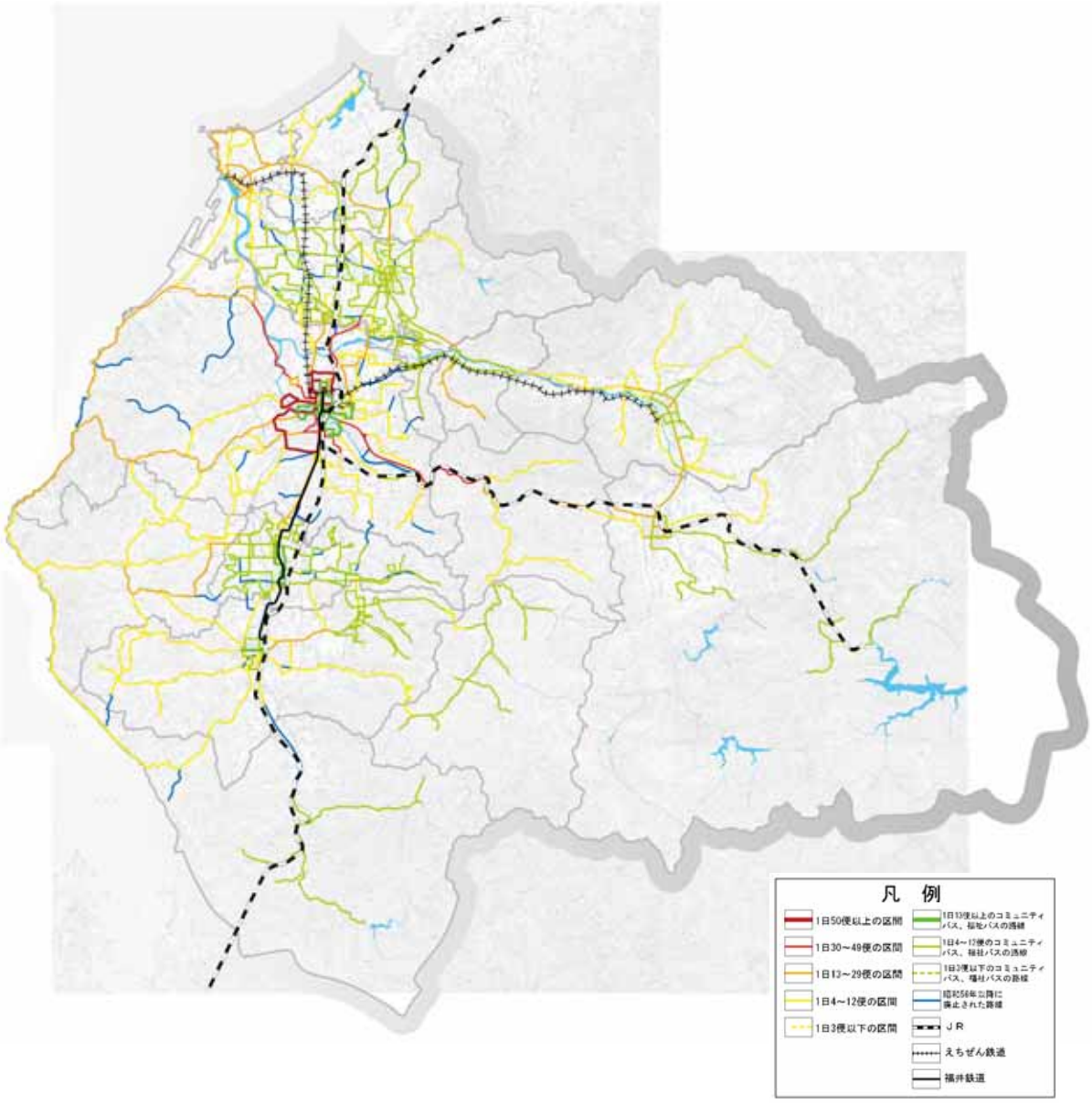

資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

■福井都市圏の道路網

■鉄道・バス網

鉄道網は、南北方向にＪＲ北陸本線、えちぜん鉄道三国芦原線、福井鉄道福武線があり、東方向にＪＲ越美北線、えちぜん鉄道勝山永平寺線があり、各地域を連絡しています。これらの路線のうち福武線を除いて、福井都市圏の中心駅であるＪＲ福井駅で接続しています。福武線については、ＪＲ福井駅の最寄駅となる福井駅前電停が福井駅から約 200ｍの距離に設置されています。

バス網については、福井駅前のバスターミナルを中心として放射状のネットワークが形成されています。



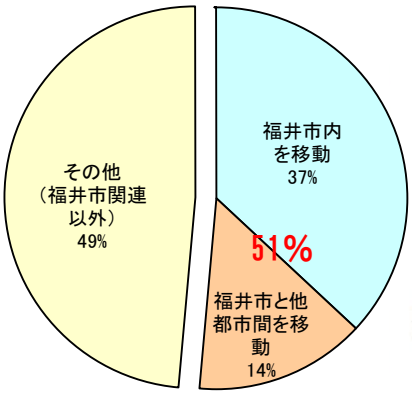

資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

■福井都市圏の鉄道・バス網

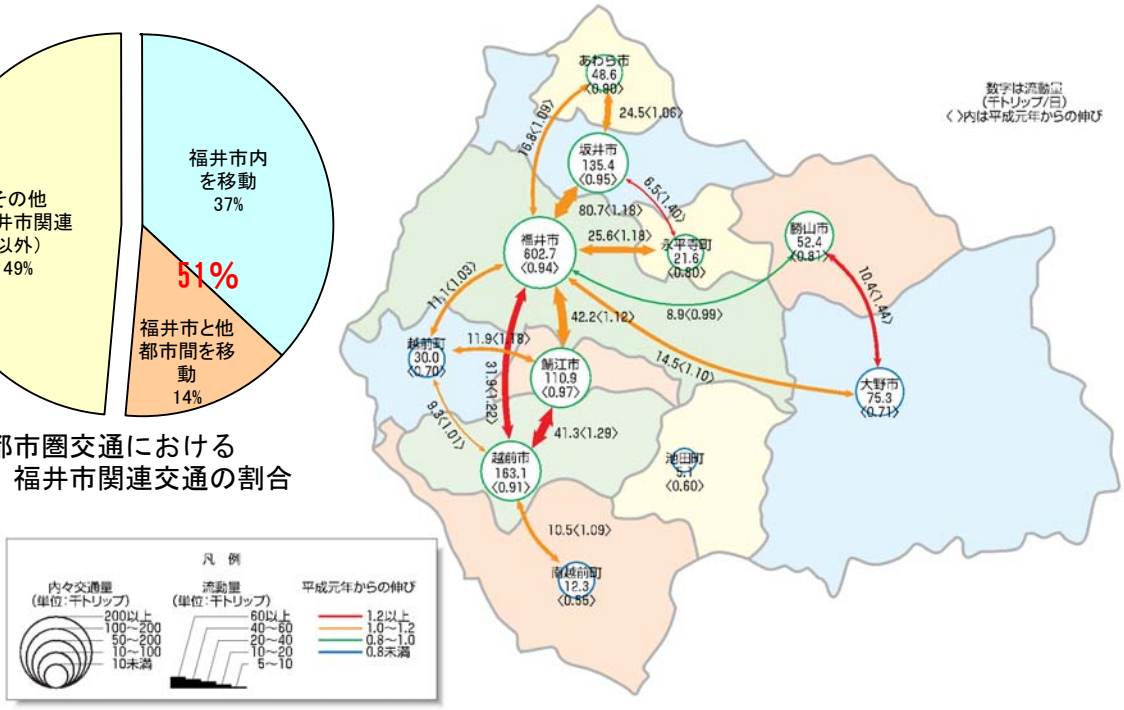
■福井都市圏における交通流動

福井市は、福井都市圏の各方面との交通流動があり、福井市関連交通は都市圏全体の約半数を占めています。

福井市を中心にみると、あわら・坂井方面と鯖江・越前方面を結ぶ流動量が多く、南北方向の交通軸が形成されています。また、勝山・永平寺方面、大野方面を結ぶ東西方向の交通軸、市域西部方面の川西地区、清水・越廼地区を結ぶ東西方向の交通軸が形成されています。

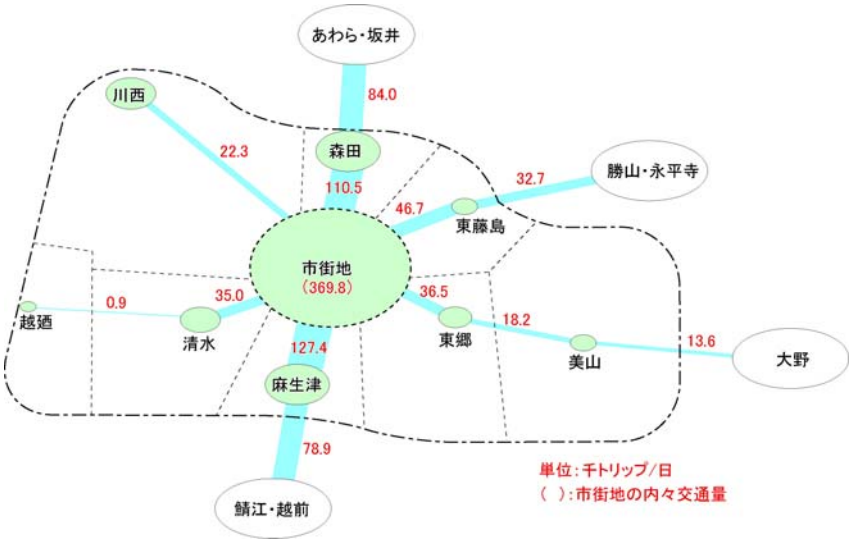



■都市圏交通における
福井市関連交通の割合




資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

■地域間（市町間）流動量の推移




資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

■地域間（福井市）流動量

# 3．福井市の都市交通の現況と課題

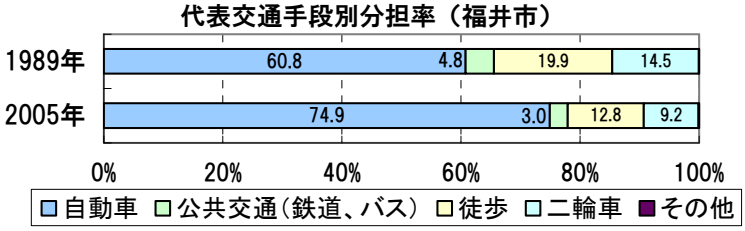
## （1）クルマがないと安心して生活できない不便なまちからの脱却

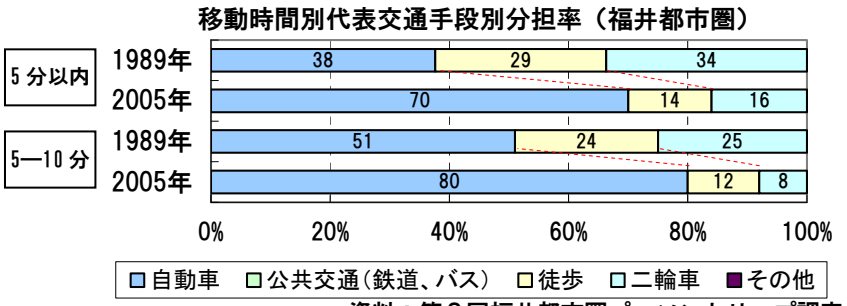
### ■クルマ中心の都市交通

福井市における都市交通は、クルマが中心で、この傾向はこの 16 年でさらに高まりました。

特に、近距離の移動でのクルマの利用率が増加し、徒歩、自転車の割合が減少しています。

福井市での生活では、公共交通の利用が少ないだけでなく、歩くことや自転車に乗ることも少なく、クルマに過度に依存した状況になっています。




資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

福井都市圏における移動の際の交通手段は、自動車が 76.6%を占め、鉄道、バスは 2.6%となっています。この 16 年で自動車は、15.4 ポイント増加し、徒歩・自転車の割合が 14 ポイント減少しています。

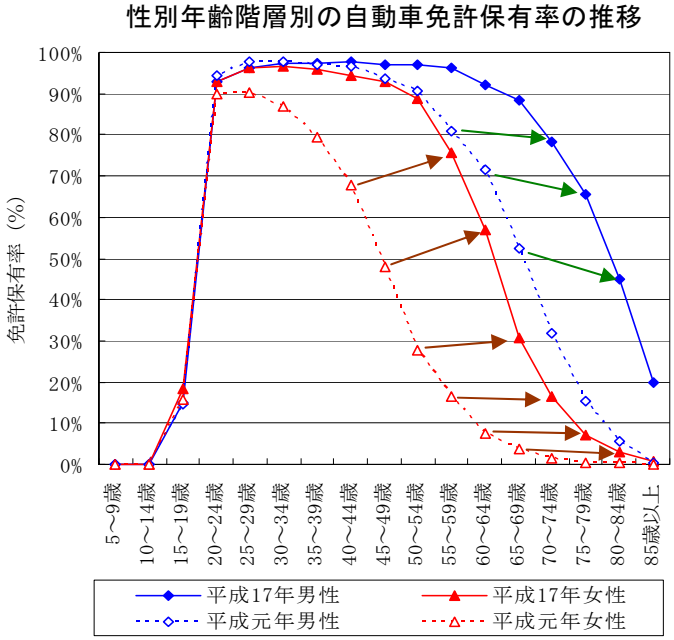
移動時間別にみると、５分以内の移動では自動車の割合が 70%を占め、徒歩・自転車の割合はこの 16 年で半分以下まで低下しています。

### ■増加する高齢ドライバー

クルマ中心の福井市においては、多くの市民が 20 歳代前半に自動車運転免許を取得しています。

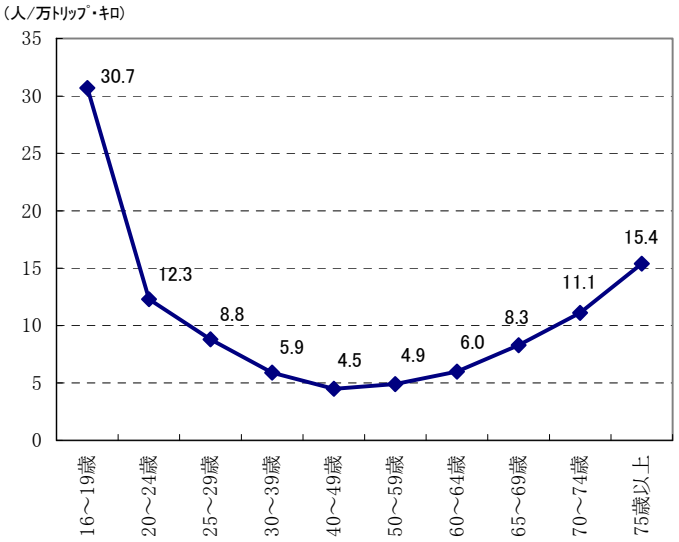
現在、高齢の免許保有率が増加しており、この傾向は今後も続くものと思われます。

高齢ドライバーは、壮年層に比べて交通事故の発生率が高い傾向にあり、超高齢社会を迎え、交通事故の増加が懸念されています。




資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

自動車運転ﾄﾘｯﾌﾟ 1万ﾄﾘｯﾌﾟ・ｷﾛ当たりの交通事故加害者数



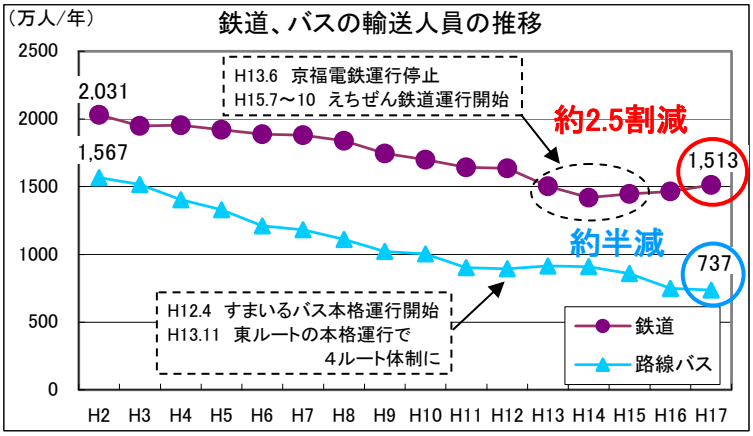

資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

## ■公共交通による輸送人員とサービス水準

クルマに偏ったライフスタイルは、公共交通利用者の減少につながり、公共交通サービスの低下を招くこととなります。そして、さらにクルマ利用が増加することになります。

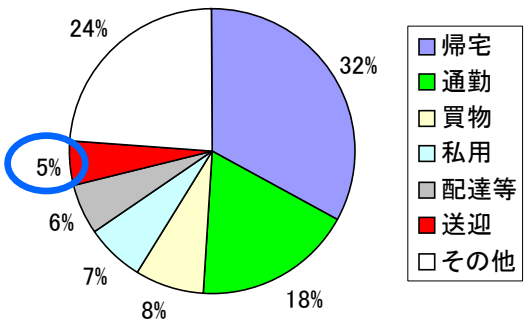
福井市では、この傾向が顕著であり、子供や高齢者、身障者などクルマを使えない人にとっては、日常生活における公共交通サービスの低下は、生活の不安につながります。

また、これを補うため、家族によるクルマ送迎も多く、家族の負担も大きくなっています。



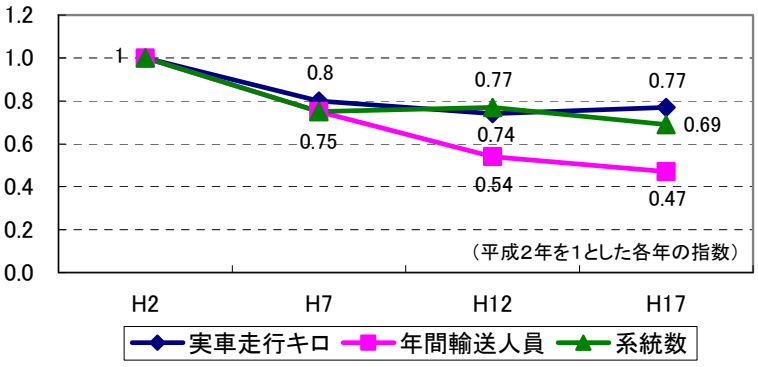

※福井県全域 （鉄道：福井県統計年鑑、バス：福井県バス協会）

クルマ交通の目的内訳




資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

福井県におけるバス系統数等の推移




資料：新世紀ふくい生活交通ビジョン

平成 15 年にえちぜん鉄道が運行を開始し、輸送人員は増加傾向にあります。

バス輸送では、年間輸送人員の減少率が走行キロ数や系統数の減少率を上回っています。

## （２）日常生活におけるコンパクトな生活圏の構築・中心市街地のにぎわいの再生

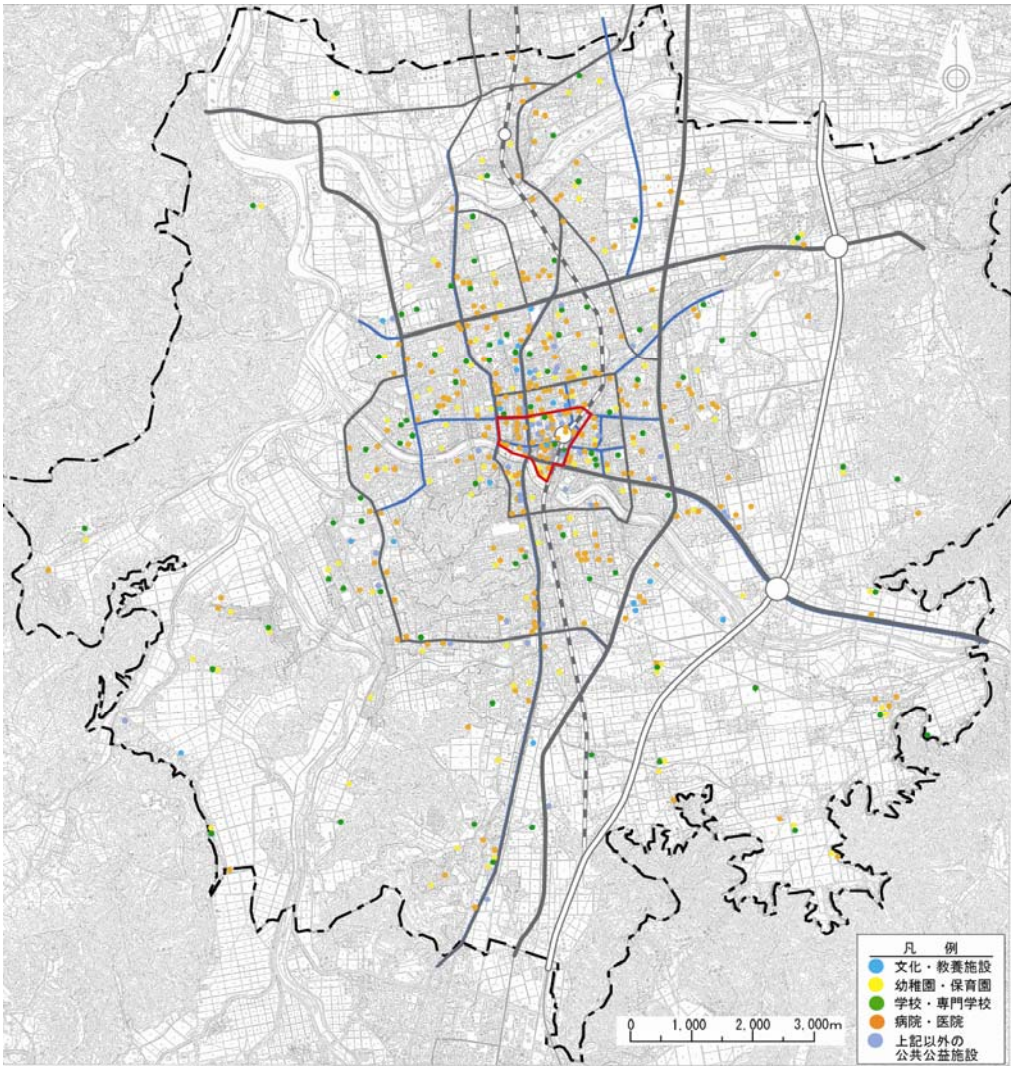
福井市は、モータリゼーションの進行に対応するため、これまで道路整備に重点をおいた交通施策を行ってきました。

また、土地区画整理事業による基盤整備を進めてきたことにより、福井市の市街地は、幹線道路だけでなく、生活道路も高い整備水準にあります。

しかしながら、自動車の利便性が高い市街地郊外の幹線道路沿線に、商業・業務施設をはじめ病院、公共施設等の立地が進み、日常の生活圏が拡大しています。このため、徒歩や自転車では日常生活に必要なサービスを受けることが困難な状況が広がっています。

クルマ利用を中心とするライフスタイルの広がりと大規模な駐車場をもつ施設の郊外立地により、中心市街地の集客力、にぎわいが低下しています。

誰もが安全で安心して快適に生活できるまちづくりには、公共交通の利便性の高いコンパクトな日常生活圏の構築と中心市街地の再生が不可欠です。




資料：福井市中心市街地活性化基本計画

■福井都市計画区域内の公共公益施設分布図

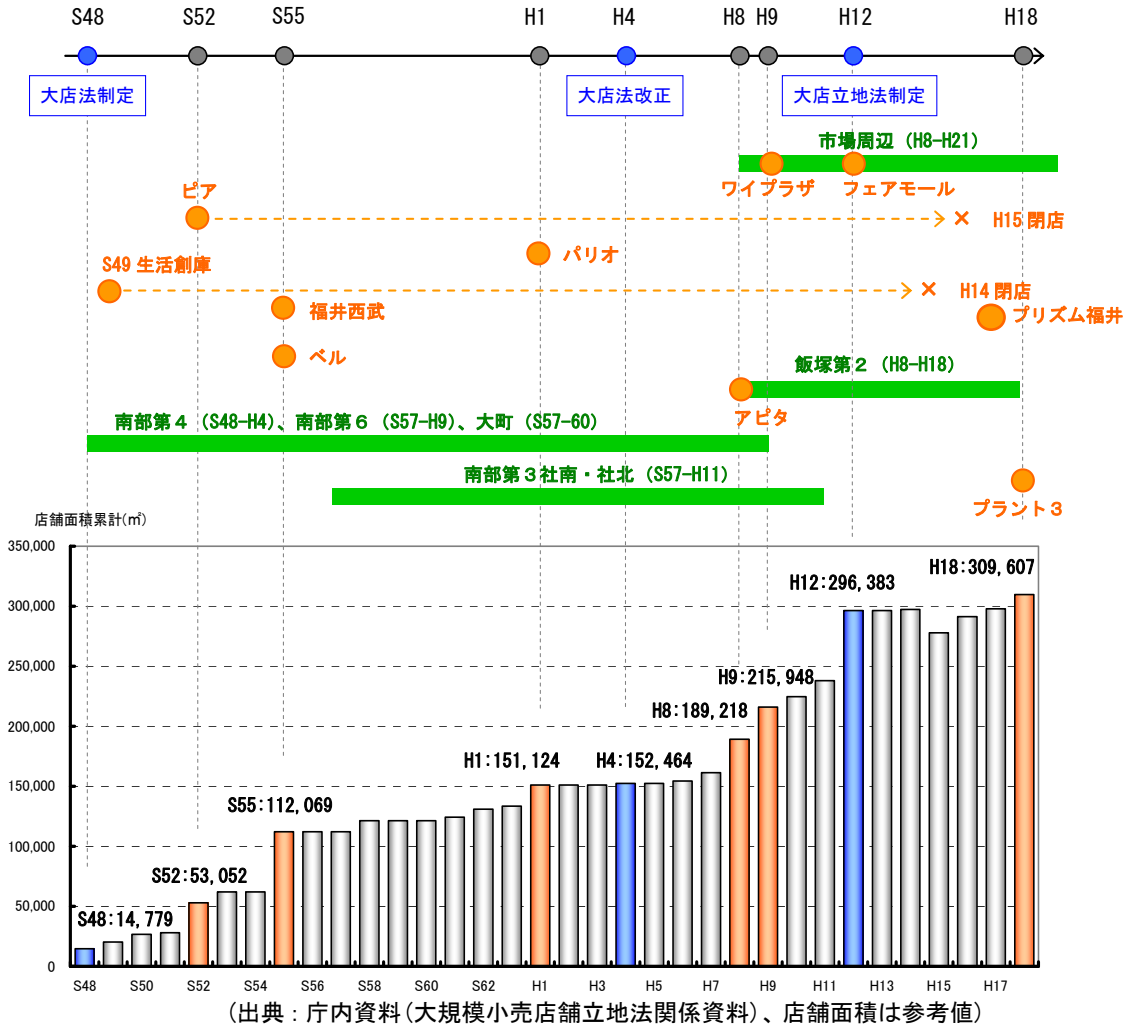
●福井市における大規模小売店舗の立地状況

本市の大規模小売店舗は、昭和 48 年の大規模小売店舗法の制定以来、生活創庫をはじめ、ピア、ベル、福井西武が相次いで開業した結果、昭和 55 年には約 11 万㎡まで店舗面積が増加しているが、その後は、平成元年のパリオの立地による増加はあるものの、平成７年までは比較的落ち着いた増加傾向になっている。

平成８年以降になると、南部第３社南・社北や南部第４などによる都市基盤整備に合わせて、国道８号や(都)環状西線の沿道などにおけるロードサイド型の商業施設の立地が本格化し、特に、市場周辺地区においては、平成９年以降、ワイプラザやフェアモールをはじめとする大規模小売店舗が基盤整備に合わせて立地集積している。

一方、中心市街地において平成 12 年以降、新たに立地した大規模小売店舗は、プリズム福井の１店舗のみとなっている。

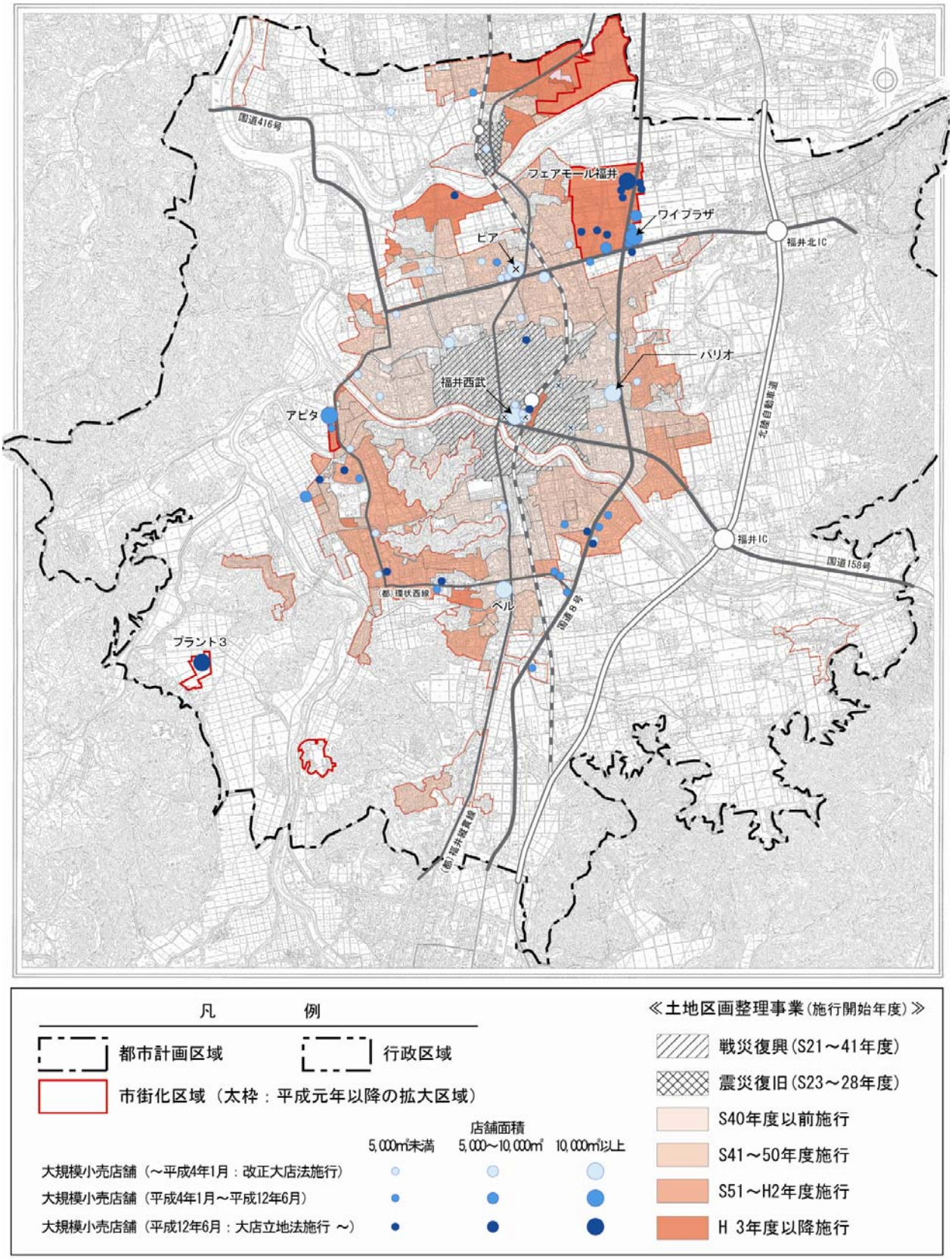
■大規模小売店舗の立地の経緯と主要な土地区画整理事業の時期




（出典：庁内資料(大規模小売店舗立地法関係資料)、店舗面積は参考値）

資料：福井市中心市街地活性化基本計画

■土地区画整理事業と大規模小売店舗の立地状況




資料：福井市中心市街地活性化基本計画

■土地区画整理事業と大規模小売店舗の立地状況

## （３）環境負荷の小さい交通手段への転換

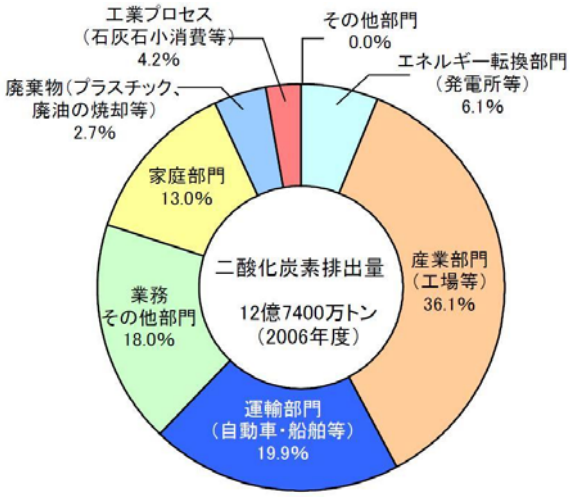
低炭素社会に向けて、二酸化炭素（$CO_2$）等の温暖化ガス排出量の削減への取り組みが重要になっています。

わが国の $CO_2$ 排出量の２割は運輸部門が占めており、その９割が自動車に起因するものとなっています。平成 18（2006）年の $CO_2$ 排出状況は、平成２（1990）年に比べ、自家用自動車は、走行距離、車両の増加等により大幅に増加しています。

特に、自家用自動車は、他の交通手段と比較して $CO_2$ 排出量が多いため、環境負荷の小さい公共交通への転換を図る必要があります。

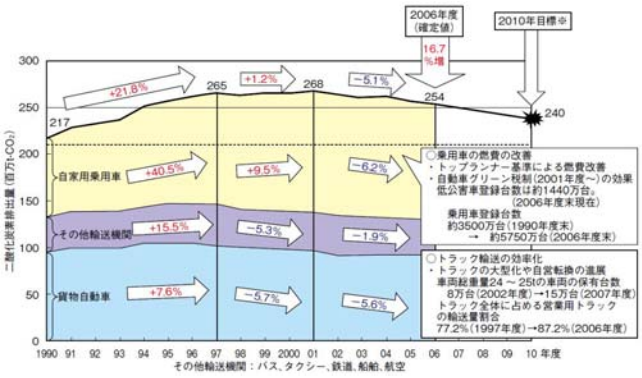
第３回福井都市圏パーソントリップ調査では、「10 回に１回自動車を利用しない」という市民の交通手段選択の転換によって、「福井県地球温暖化対策地域推進計画」の $CO_2$ 削減目標を達成できることを提示しています。

二酸化炭素の部門別排出量（2006 年）



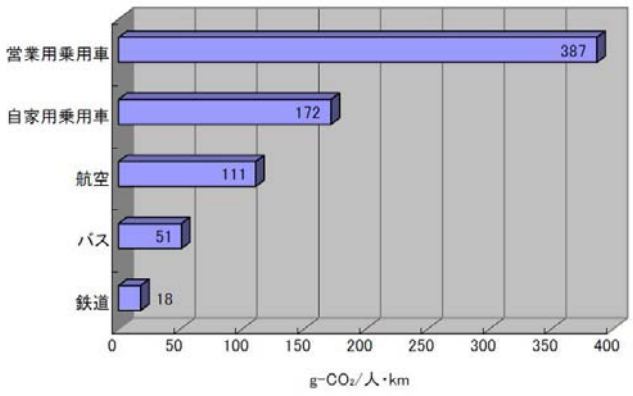

資料：運輸・交通と環境（2008 年版）

運輸部門における二酸化炭素排出量の推移



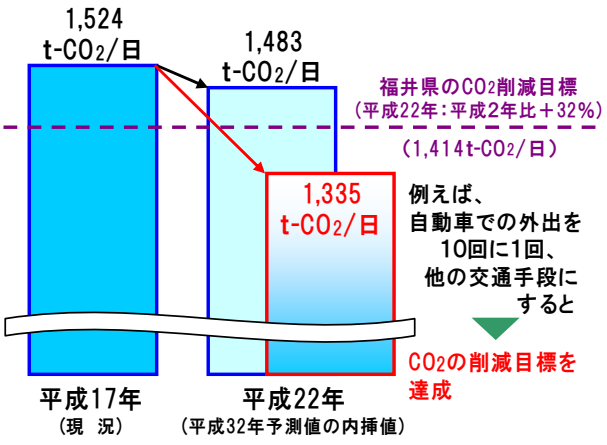

出展：運輸・交通と環境（2008 年版）

旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位（2006 年）




資料：運輸・交通と環境（2008 年版）

二酸化炭素排出量削減に向けた活動イメージ



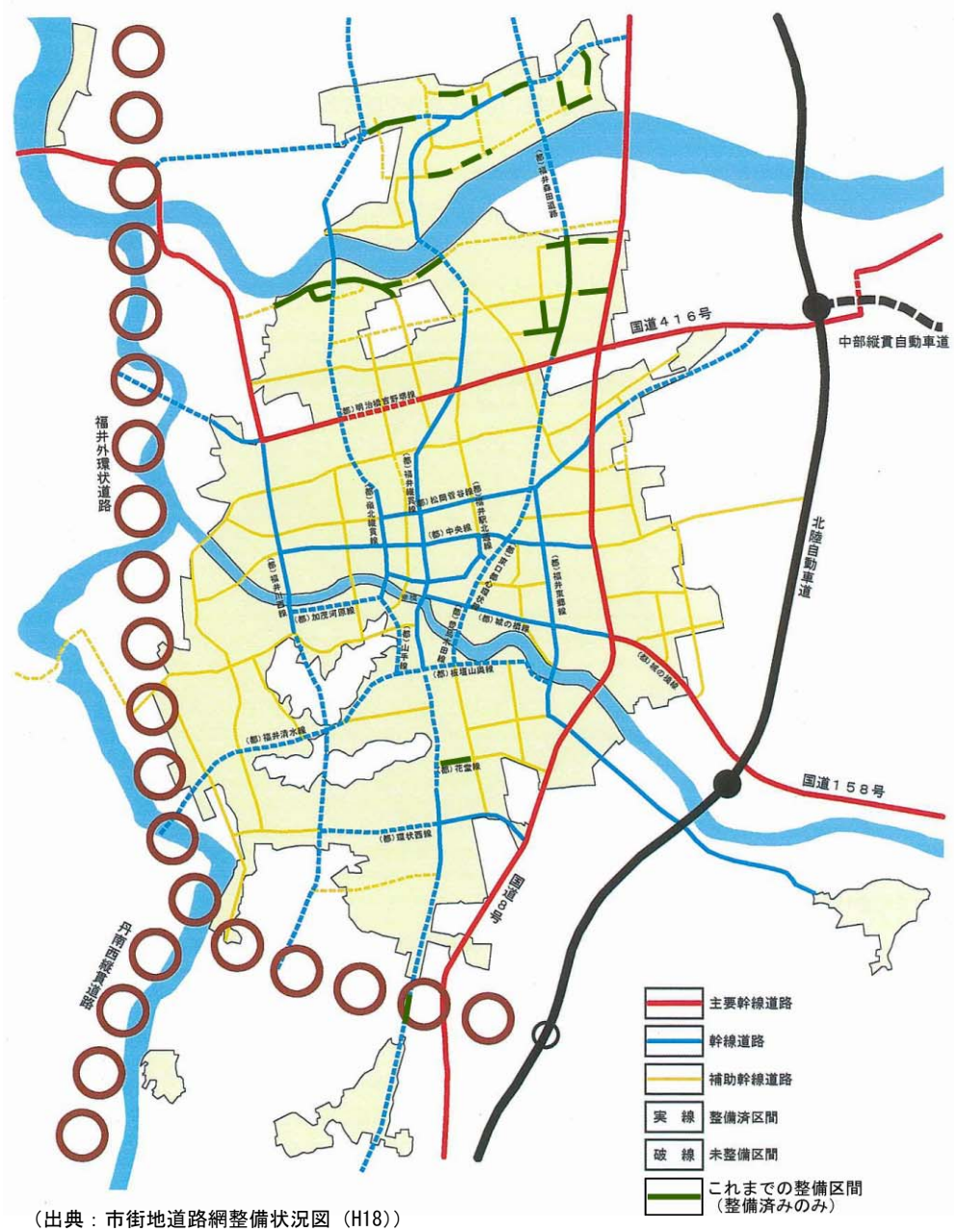

資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

## （４）既存ストックを活用した効率的で効果的な都市交通施策の推進

福井市の市街地における都市基盤は、土地区画整理事業により市街化区域の約８割が整備され、幹線道路、生活道路の整備が行われています。

また、ＪＲ北陸本線をはじめ、えちぜん鉄道、福井鉄道の鉄軌道が地域を連絡しています。

効率的で効果的な都市交通施策を推進するには、これら道路網、鉄道網のストックを活用することが必要です。

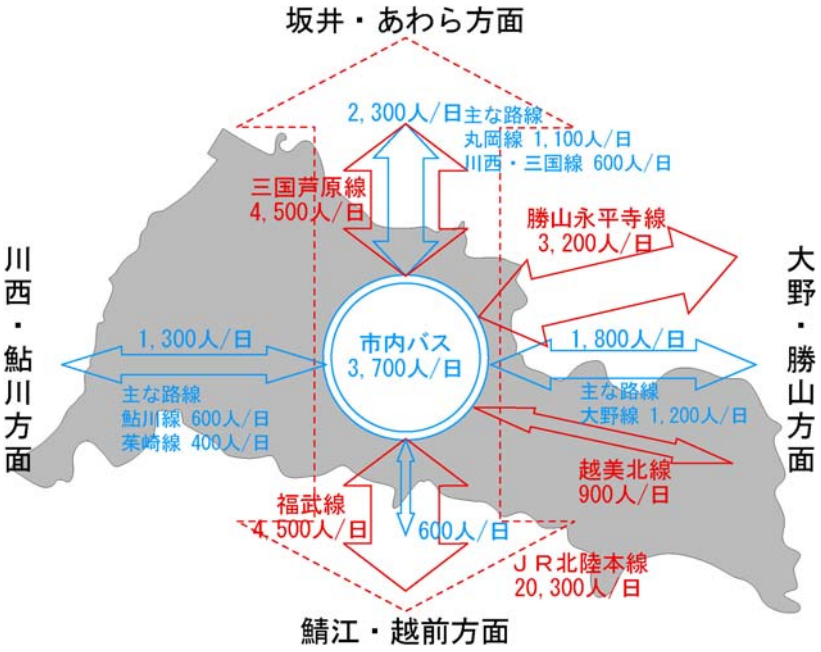



（出典：市街地道路網整備状況図（H18））

■市街地道路網整備方針図に対する道路整備状況

## （５）既存公共交通網を活用した公共交通施策の推進

福井市の公共交通網は、福井駅を中心として、鉄軌道を中心とした南北方向に強い軸があり、生活交通を支えています。一方、東西方向は明確な軸がなく、特に西部は運行本数の少ないバスに依存した構成になっています。

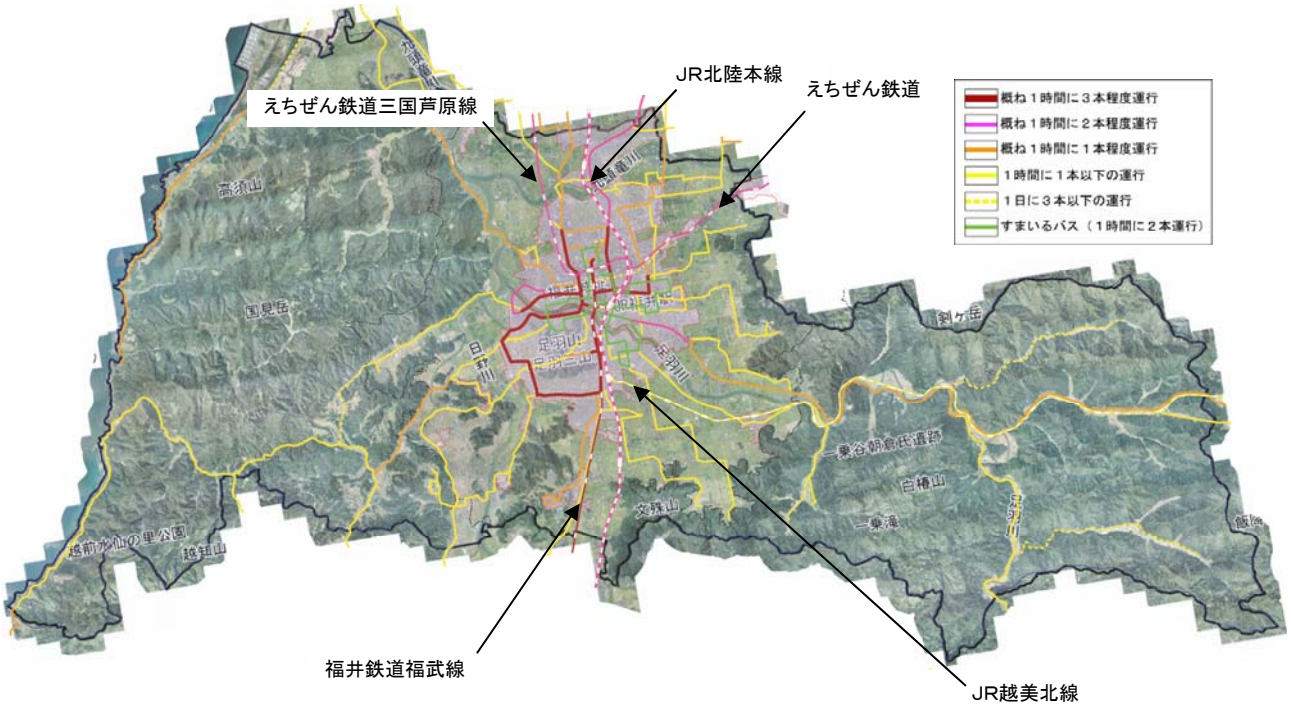



〇輸送人員（乗車人員）
鉄道：約34,000人/日
バス：約10,000人/日
（鉄道は平成17年度
バスは18年度の１日平均）

**※JR北陸本線はあわら市～越前市の各駅利用者を対象**
**※バスは福井市関連の京福バス路線の全利用者を対象**

**赤字:鉄道**
**青字:バス**

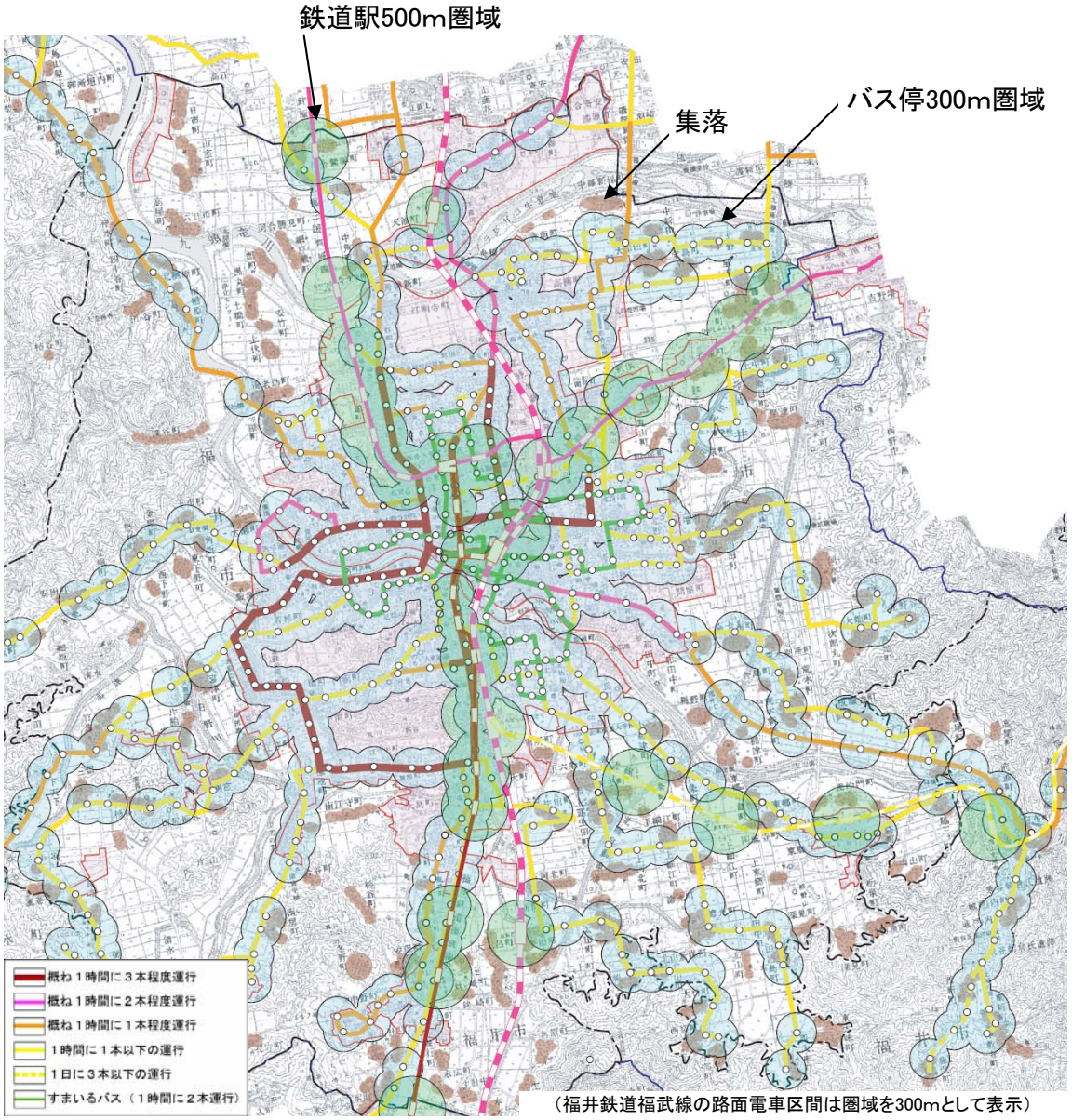
■鉄軌道、バスの輸送人員




■鉄軌道網の運行サービス水準

鉄軌道のサービス圏域を半径 500m、バスのサービス圏域を半径 300mとすると、市街地(市街化区域)を概ねカバーすることができます。

市街地外については、十分なサービス圏域が確保されておらず、便数についても 1 時間に 1 本以下の運行頻度になっています。




（福井鉄道福武線の路面電車区間は圏域を300mとして表示）

※路線バスが運行されていない高屋地区、本郷地区では乗合タクシーによるサービスが行われています

■バス網の運行サービス水準

# 第２章 将来都市像

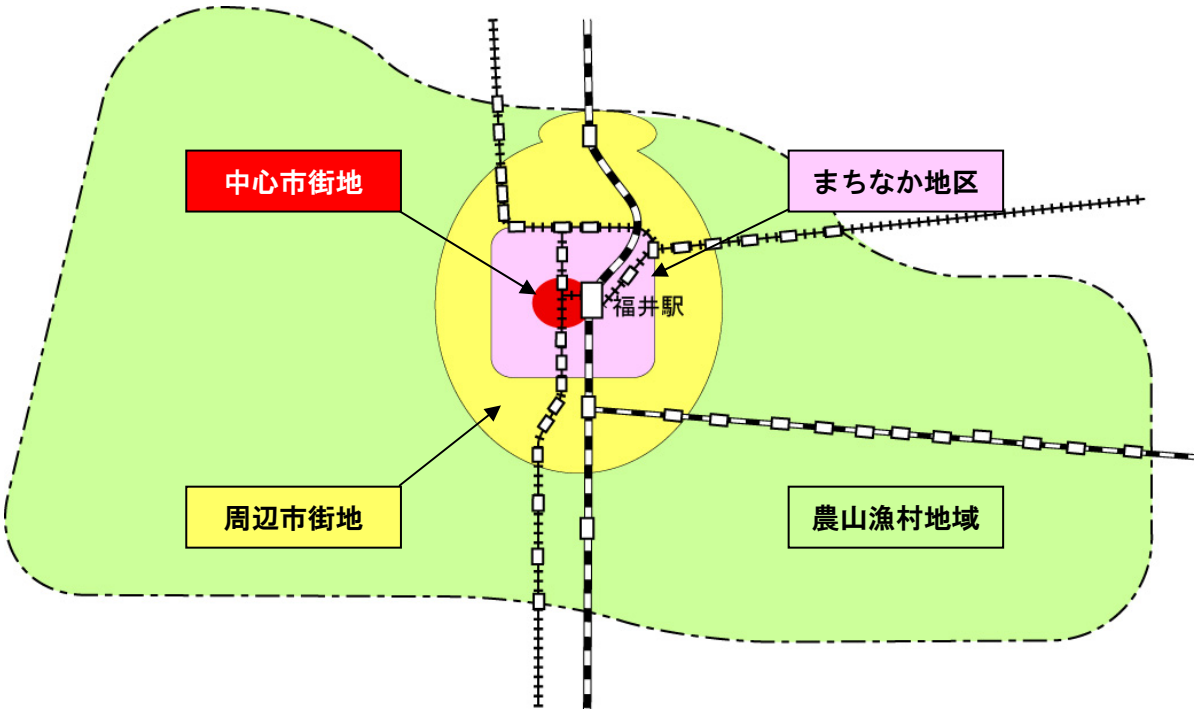
## １．将来都市像

**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。**

## ２．地域別のめざす生活像

市域を地形や市街化、都市施設等の集積状況から４つに区分し、それぞれの地域特性を活かしためざすべき生活像を「暮らす」、「働く」、「出会う」、「遊ぶ」の視点から設定します。




■地域区分

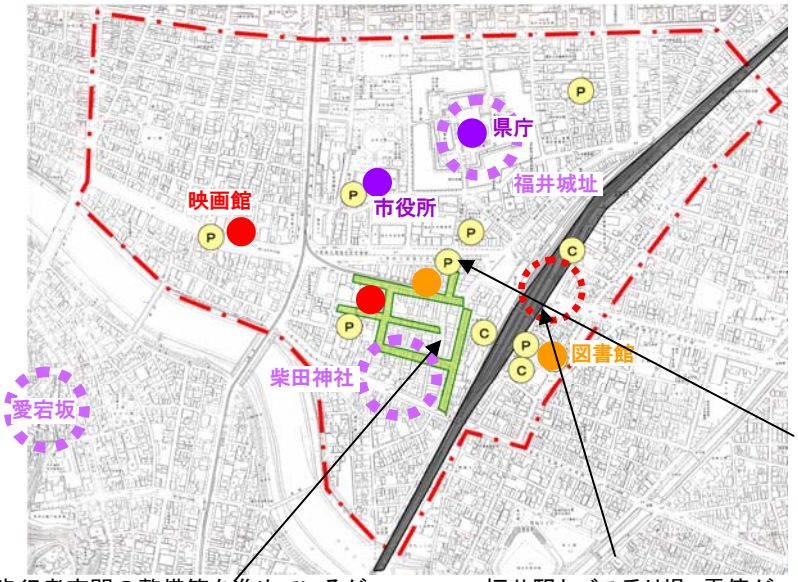
# 中心市街地

## ●特性と課題

・都市圏の中心駅としての福井駅があり、歩いて 10 分以内の圏域
・商業機能、業務機能が低下（昼間人口密度 262 人/ha⇒175 人/ha）
・商業業務機能の低下によりにぎわいも低下
・居住者とくに 65 才以下の人口が減少（人口 7,100 人⇒4,500 人）

福井駅西側に県庁、市役所、および百貨店、オフィスなどの商業業務施設が集積している

文化ホールや映画館、図書館などの文化施設、宿泊施設、医療施設が集積している




駐車場はあるが、十分に活かされていない

歩行者空間の整備等を進めているが、歴史・文化・にぎわいを結ぶネットワークの充実が必要

福井駅とバス乗り場、電停が離れており（各々400m、200m）、結節点としての機能が不十分

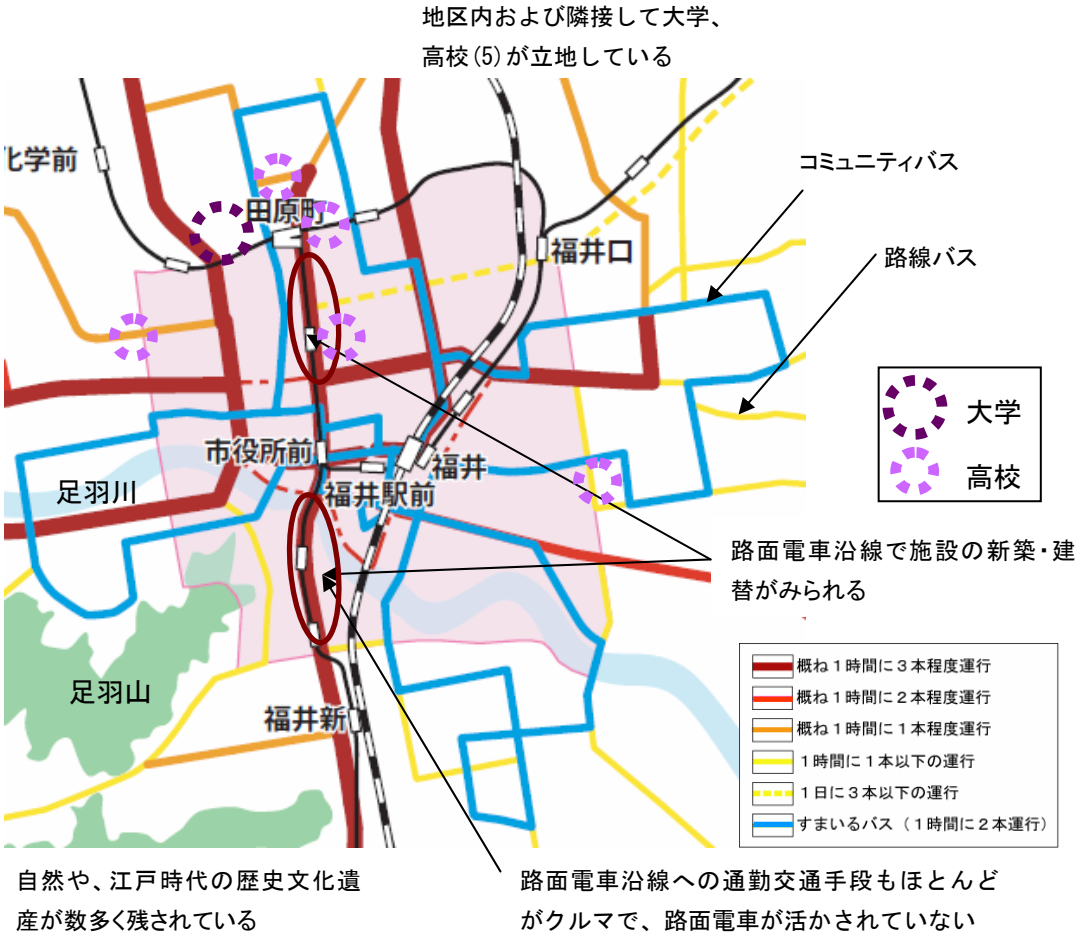
## ●めざす生活像

・日常生活に必要なサービスを歩いて利用でき、便利で文化的な生活ができる
・職場へ歩いて通え、遠くからは公共交通で便利に通勤できる
・出会いとにぎわいの場があり、夜も回遊を楽しめる
・歴史文化の資源が豊かで、いつでも散策が楽しめる
・はじめて訪れても分かりやすく移動できる

# まちなか地区

## ●特性と課題

・福井駅まで公共交通で概ね 10 分圏域
・旧城下の市街地で、戦災復興土地区画整理事業で整備済、充実した都市基盤をもっている
・近隣商店街が衰退し、生活サービス機能が低下している
・業務施設は増加している
・昼夜間人口はともに 3 割減　（人口密度は 72 人/ha⇒57 人/ha）




## ●めざす生活像

・古くから住民のつながりが強いため、高齢者や学生生徒も安心して住める
・職場や学校へ徒歩や自転車で通え、南北軸沿線へは遠くからも通勤・通学が便利
・出会いとにぎわいの場に気軽に行ける
・自然や歴史文化にふれあえ、散策がいつでも楽しめる

# 周辺市街地

●特性と課題

・福井駅まで公共交通で 10～30 分圏域
・戦後市街化され、戸建て住宅や小規模アパートが立地している
・幹線道路網が整備されており、沿線には大型商業施設や業務施設等が立地している
・人口は 1.1 倍に増加（人口密度は 37 人/ha⇒42 人/ha）
・クルマ利用を前提とした施設が多く立地しているので、クルマがあると便利

大規模総合病院、福祉センター、老人福祉施設などの、医療福祉施設が立地している

鉄道駅周辺の整備がされておらず、その機能が十分活かされていない

概ね１時間に３本程度運行
概ね１時間に２本程度運行
概ね１時間に１本程度運行
１時間に１本以下の運行
１日に３本以下の運行
すまいるバス（１時間に２本運行）

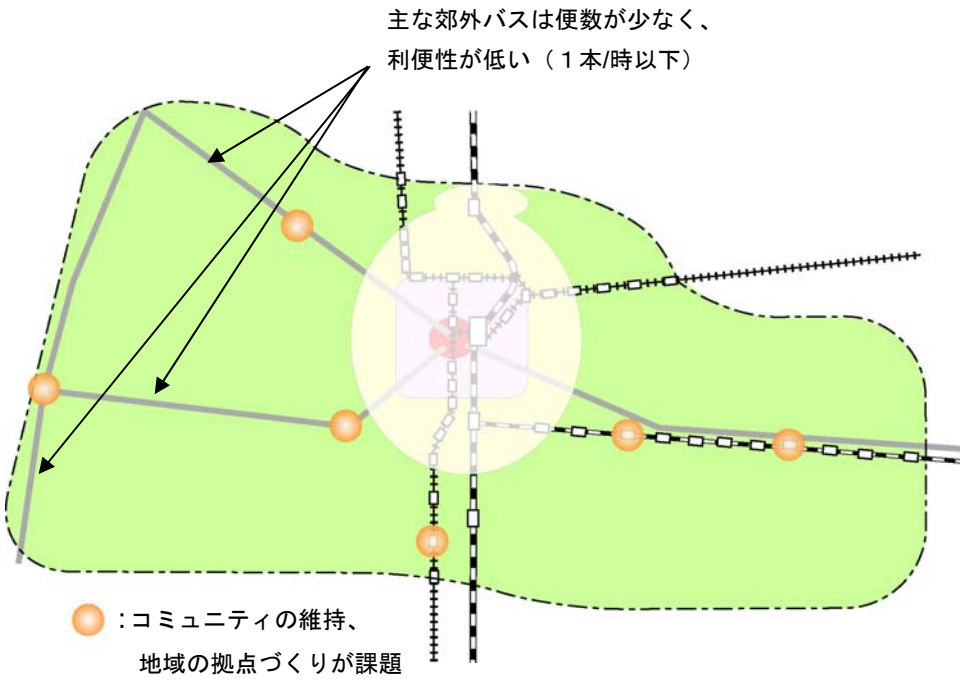
●めざす生活像

・広い敷地でゆとりのある戸建住宅に住み、クルマがあれば便利に住める
・南北軸沿線の職場へは遠くからも便利に通勤できる
・駅などの地域拠点には生活利便施設があり、公共交通を利用する際など便利に使える
・大きな公園や集客施設周辺では、散策や運動、買物ができる

# 農山漁村地域

## ●特性と課題

・福井駅まで公共交通で 30～60 分圏域
・豊かな自然や農地に囲まれて、旧町村の中心地や集落が点在している
・人口は 1 割減少し、高齢化が進んでおり（高齢化率 3～4 割）、地域を支えるコミュニティの維持や地域の拠点づくりが課題
・既存の駅や主要なバス停周辺の整備がされておらず、その機能が十分活かされていない
・必要な施設が分散しているため、クルマがないと不便




## ●めざす生活像

・豊かな自然環境を保全し、自然からの恵を得て、自然とともに生活できる
・地域拠点には生活利便施設があり、中心市街地へは公共交通が使える
・工場などが立地し、地域の人たちの働く場になっているだけでなく、遠くからも通勤できる
・歴史や豊かな自然にふれあうために、遠くからも人が観光に訪れる

# 第３章 都市交通政策の基本方針

### ・福井都市圏における広域総合交通体系の構築

新幹線、高速道路など、高速交通体系の整備を進めるとともに、これらとつなぐ都市圏内の総合交通体系を構築します。

福井都市圏の道路網や鉄道網は福井市を中心として形成されています。福井都市圏における中心都市として、都市圏交通の核となるよう、広域的な視点から位置づけ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

都市交通は、自動車、公共交通（電車、バス等）、自転車、徒歩の交通特性を踏まえ、コンパクトな生活圏の形成や、中心市街地におけるにぎわいの再生など、まちづくりを支援する役割を担っています。

増加する自動車交通に対応するため、これまで道路整備を中心とする交通施策を展開してきました。この結果、クルマに過度に依存した交通環境になり、都市交通体系のバランスが崩れ、都市構造へも影響が出ています。

このため、日常生活における生活圏、中心市街地のにぎわい再生、安心して生活できる交通環境の創出、環境負荷の軽減に向けて、クルマに過度に依存した現在の交通状況から脱却するため、公共交通を中心とする交通施策に転換します。

資料：第３回福井都市圏パーソントリップ調査

### ・地域バランスのとれた交通環境の構築

交通空白地帯などの特にクルマがないと不便な地域においては、シビルミニマムとしての交通サービスを確保するなど、地域特性に応じた交通環境を構築します。

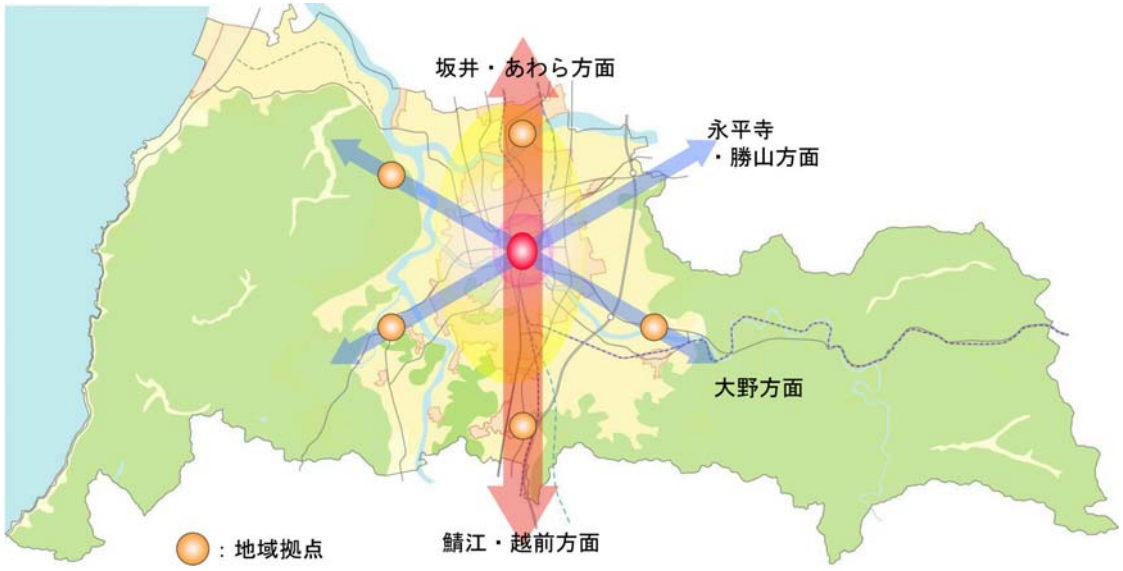
# 第４章 将来都市像の実現に向けた都市交通のサービス目標

## １．都市交通の目標像

**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と地域拠点の形成

・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

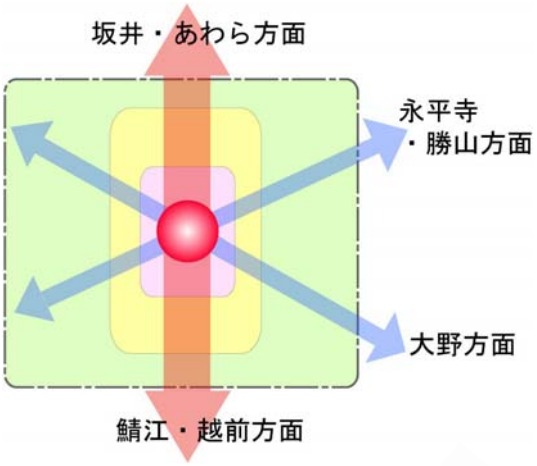


## ●公共交通の目標像

# 既存ストックを活用した福井型公共交通ネットワーク

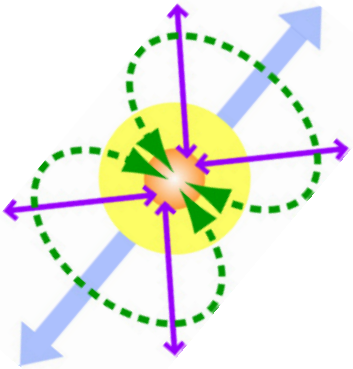
### ①６方向の公共交通幹線軸の強化

・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



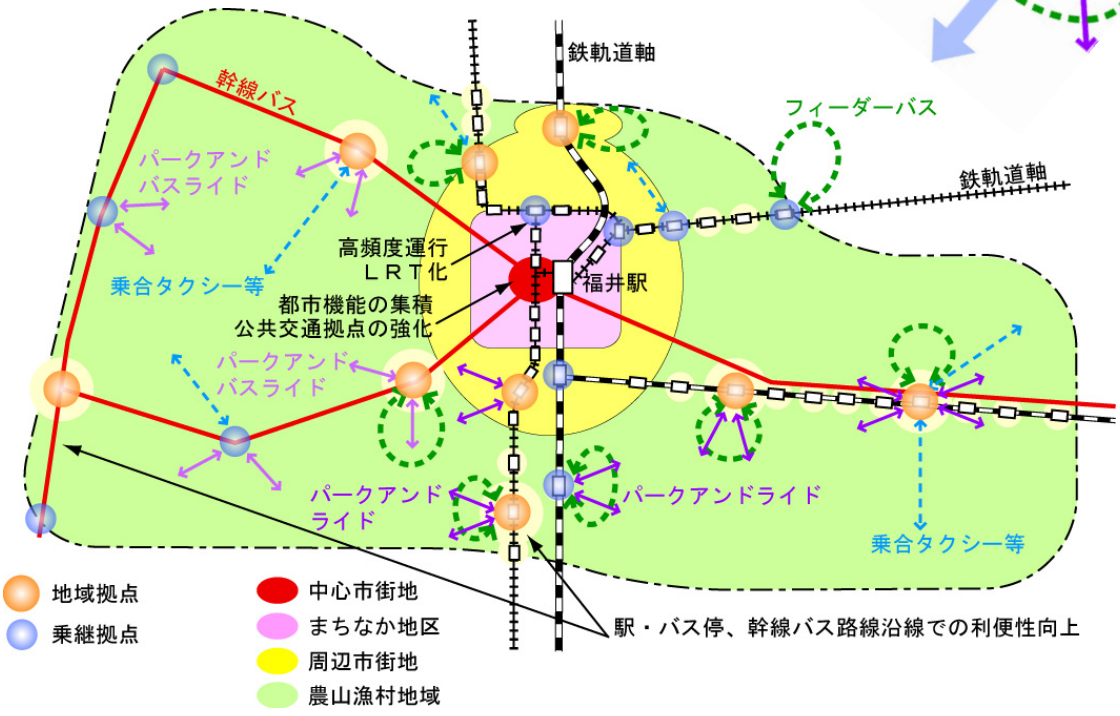

### ②軸と地域を結ぶ拠点の形成

・生活サービスと公共交通の需要創出を図る地域
　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のサービス確保と
　クルマとの適切な分担




■公共交通の目標像

## （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

福井市の交通特性は南北に集中しており、広域道路網の方向と一致しています。同時に、既存の鉄軌道とも一致しています。

クルマに過度に依存した都市構造から、コンパクトな市街地形成に誘導するには、クルマと公共交通が共存した交通環境の形成が必要です。これには、公共交通に関する市民の認識の変化を促すインパクトのある交通施策が不可欠です。

・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

↓

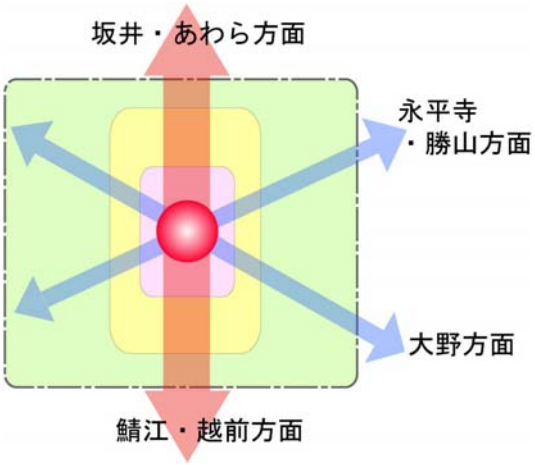
**・公共交通の大量輸送性を活かし交通体系を戦略的に再編**
**・先導的な公共交通幹線軸の整備で都市構造再編を誘導**
**・公共交通を主軸としたクルマと共存する都市を実現**

既存の公共交通幹線軸を活用して、快適で利便性の高いサービス水準を提供することで公共交通を強化します。

### ■６方向の公共交通幹線軸の先導的な構築

市街地を中心とする６方向の放射型の交通移動に対応して、公共交通幹線軸を先導的に構築します。

南北の２方向、東の２方向の軸は既存の鉄道を強化し、西の２方向の軸は既存のバス路線を活用・強化します。




### ■核となる中心市街地での都市機能の集積

中心市街地は、商業・業務機能が集積し、にぎわいづくりの拠点となる地区です。また、公共交通幹線軸の交通結節点として都市圏および広域圏の交通が集中する公共交通のサービス水準が最も高い地区です。中心市街地に魅力ある都市機能の集積を図り、クルマに依存しないライフスタイルへの転換を促します。

## （２）軸と地域を結ぶ拠点の形成

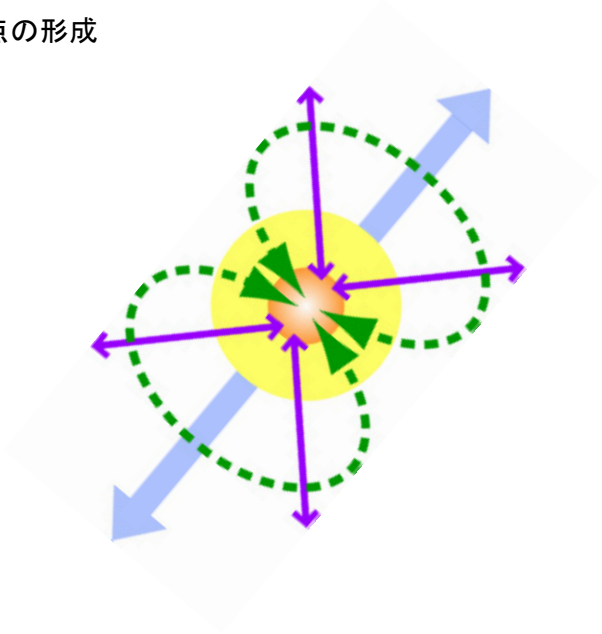
### ■生活サービスと公共交通の需要創出を図る地域拠点の形成

公共交通幹線軸には、主要な駅、バス停に幹線軸と地域を結ぶ「地域拠点」を配置します。

地域拠点は、地域の生活交通との乗換機能と、行政窓口、商業、医療、福祉など地域の日常生活のサービス向上を図るための生活拠点としての機能を併せ持つ、複合的な拠点として整備します。

この地域拠点には、生活関連施設の立地状況や市町村合併等の歴史的経緯を勘案し、既存集積のある地区を優先的に位置づけます。

これによって、地域住民が親しみやすく、地域交流の「場」となるとともに、公共交通の需要創出を図ることも可能となると考えます。



### ■移動のシームレス化を図る乗継拠点の形成

乗継拠点は、公共交通幹線軸から地域への移動のシームレス化を図るため、公共交通相互の乗り継ぎや、クルマや自転車からの乗り継ぎなどの機能をもつ拠点として整備するものです。パークアンドライド用の駐車場や、サイクルアンドライド用の駐輪場を設けるとともに、ここを発着するフィーダーバス、乗合タクシーなどの発着用の交通広場も必要に応じて確保します。

## （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確保とクルマとの適切な分担

人口密度の低い地域における交通サービスは、個別交通としてのクルマにその多くを委ねざるを得ない状況にあります。

このため、地域拠点を中心として、「デマンド型」の乗合タクシーや、福祉有償運送等の行政やＮＰＯ等が運営する有償運送サービスなど、地域の実情やニーズに合った効率的かつ持続可能なシビルミニマムとしての地域公共交通サービスを確保します。

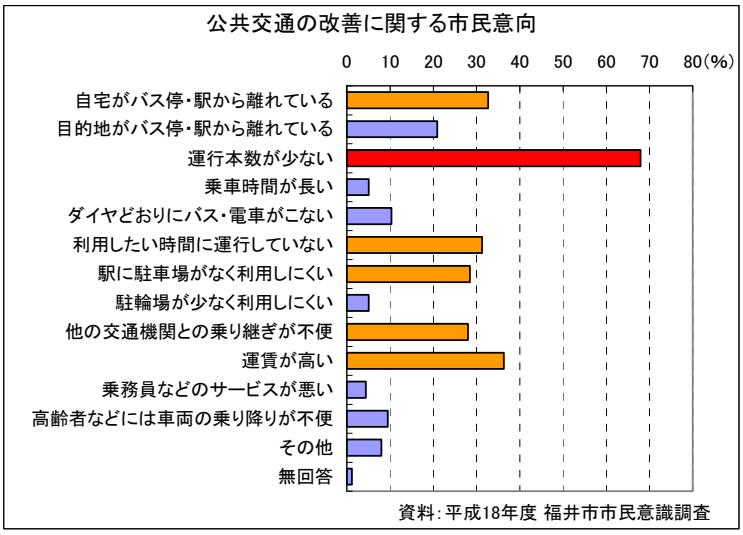
## 2．公共交通のサービス目標

### （1）公共交通サービスの向上とは

利用者の多様なニーズに応えていくためには、公共交通のサービス水準を向上させる必要があります。

福井市市民意識調査では、運行本数、運賃をはじめ、運行時間、バス停・駅までの距離、他の交通機関との乗り継ぎ、駅の駐車施設等に関する市民意向が多くなっています。

これらをふまえ、本戦略では、公共交通のサービス目標の指標を「便数(待ち時間)」に設定します。

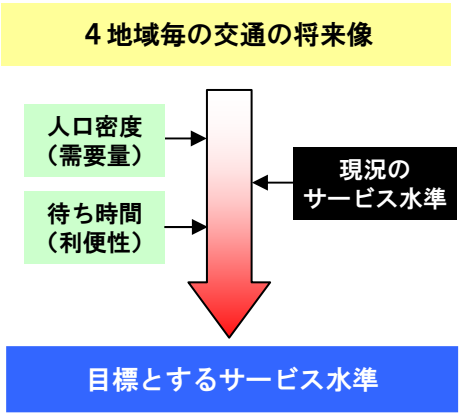



- **便数（待ち時間）**
- **運行時間（早朝、夜間）**
- **運賃**
- **乗車（移動）時間（スピードアップ）**
- **公共交通不便地域**
- **バリアフリー化　など**

→ **便数（待ち時間）を用いて設定**

### （2）サービス水準設定の考え方

- ●「**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
- ●６方向の公共交通幹線軸毎に設定
- ●時間帯によって利用形態が異なることから、ピーク時、オフピーク時別に設定



## ■サービス水準設定の視点

### 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ます。

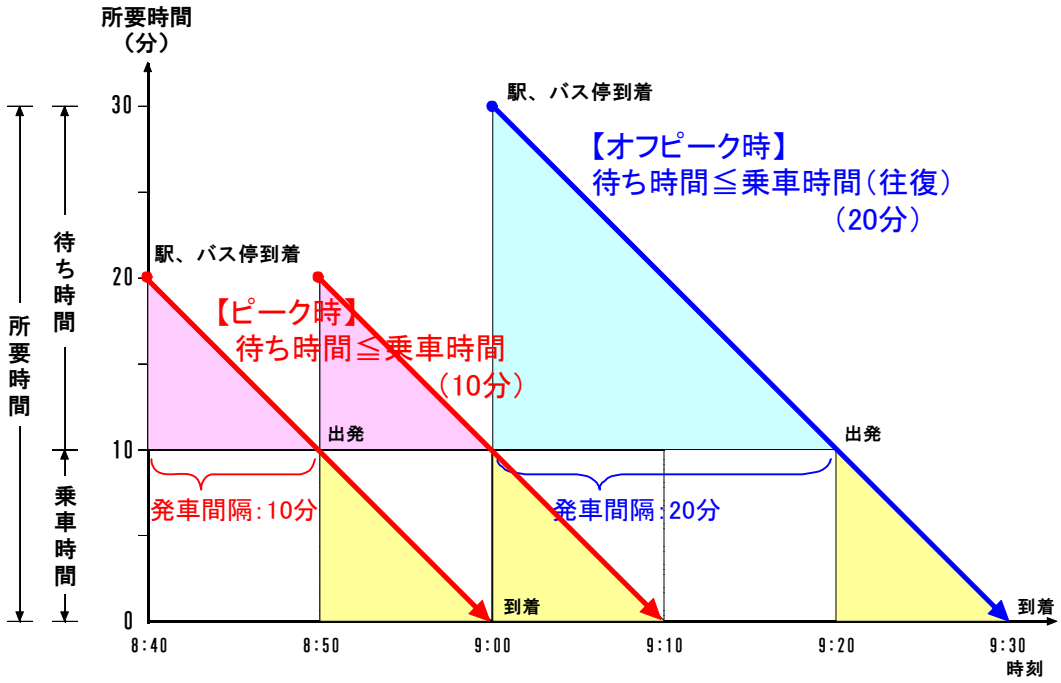
・また、中心市街地、まちなか地区は、商業、業務、医療、文化、娯楽等の都市機能の集積が高く、生活行動による交通需要が高い地域です。

■地区別の人口密度

### ②待ち時間

●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 |



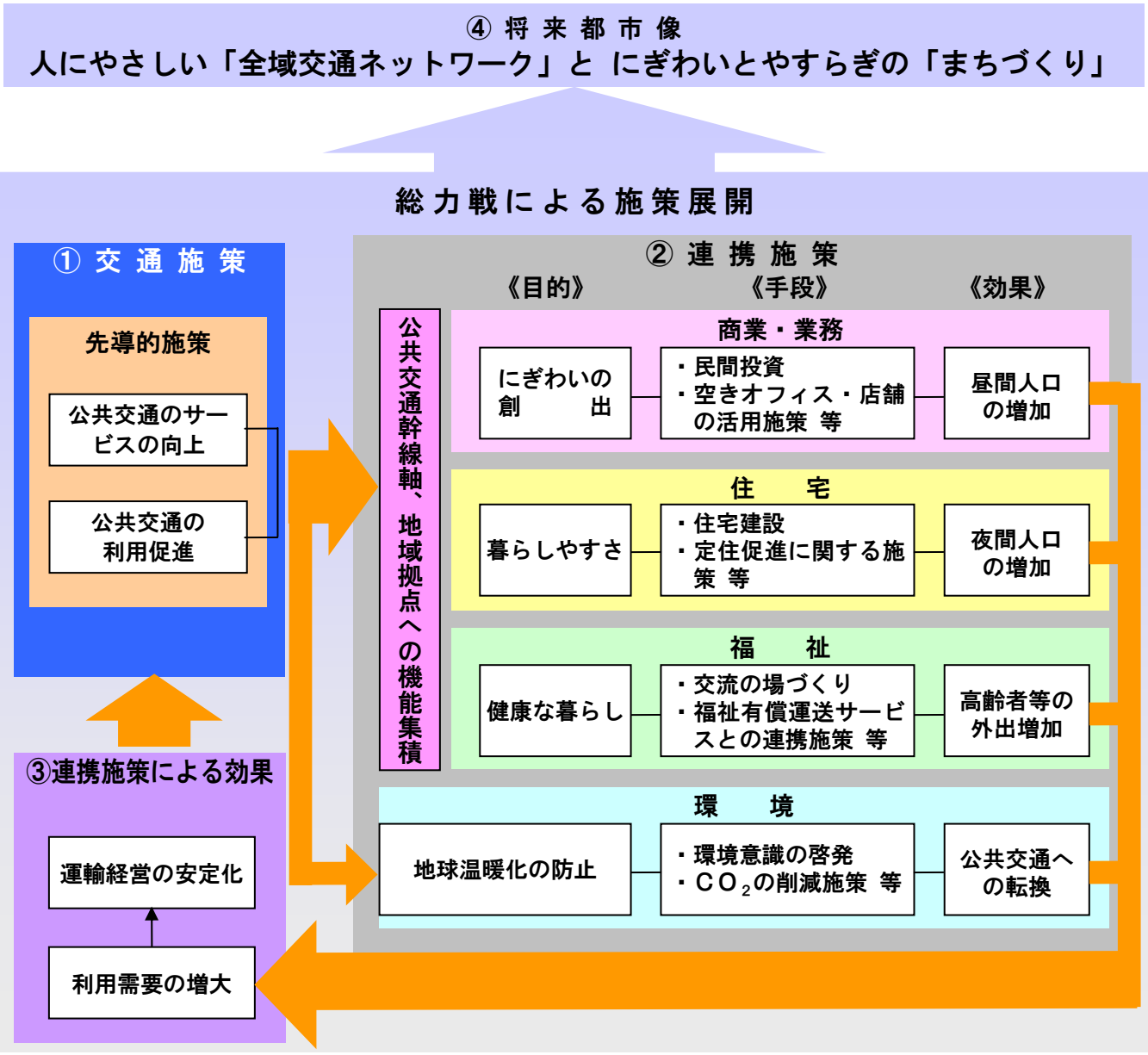
## ３．総力戦による戦略的な取り組み

①公共交通中心の交通施策への転換により、先導的に公共交通のサービス向上と利用促進に取り組みます。

②サービス向上によって大きな波及効果が期待できる公共交通幹線軸、地域拠点への機能集積を図り、それぞれの連携施策を展開します。

③連携施策による効果によって、利用需要を増やし、運輸経営を安定化させます。

④総力戦による良好な循環を構築し、将来都市像の実現をめざします。




■分野別の連携の考え方

| | |
|---|---|
| 商業・業務 | 公共交通の利便性の高い中心市街地周辺に商業・業務施設を誘導 |
| 住　　宅 | 公共交通のサービスを高める公共交通幹線軸沿道での定住を促進 |
| 福　　祉 | 公共交通のサービス向上により、高齢者等の外出を促進 |
| 環　　境 | 公共交通のサービス向上により、環境負荷の小さい公共交通への転換を促進 |

## ■連携施策の位置づけ

### ○商業・業務

ＪＲ福井駅を中心とする中心市街地のにぎわいを創出するため、既存の中枢的・広域的な機能集積の活用、民間投資により、にぎわい交流拠点として整備を進め、昼間人口を増加させます。

・にぎわい交流拠点の強化
・１万㎡以上の大規模店舗の新規立地は商業地域に誘導
・市街化調整区域では、既存の地域拠点を強化

### ○住　　宅

市民の暮らしやすさを向上させるため、都心居住促進事業「ウララまちんなか住まい事業」を支援し、まちなか居住の推進を図ることにより、まちなかでの夜間人口を増加させます。これによって、市民の多様な住まい方を支援するとともに、中心市街地の商業を支えていきます。

・都心居住、まちなか居住の推進
・公共交通指向型都市開発(TOD：Transit Oriented Development)の誘導
（市街化区域の地域拠点、主要な鉄軌道駅・バス停周辺等）
・市街化区域外では、既存の地域拠点を強化

### ○福　　祉

高齢者などが自由に行動できる健康な暮らしを支えるため、鉄道、バスなど公共交通の整備を進めるとともに、福祉有償運送サービスとの連携により、公共交通不便地域の解消とサービス向上を図ります。また、地域拠点などにおける高齢者の交流の場の整備を進めます。

・高齢者の交流の場づくり

### ○環　　境

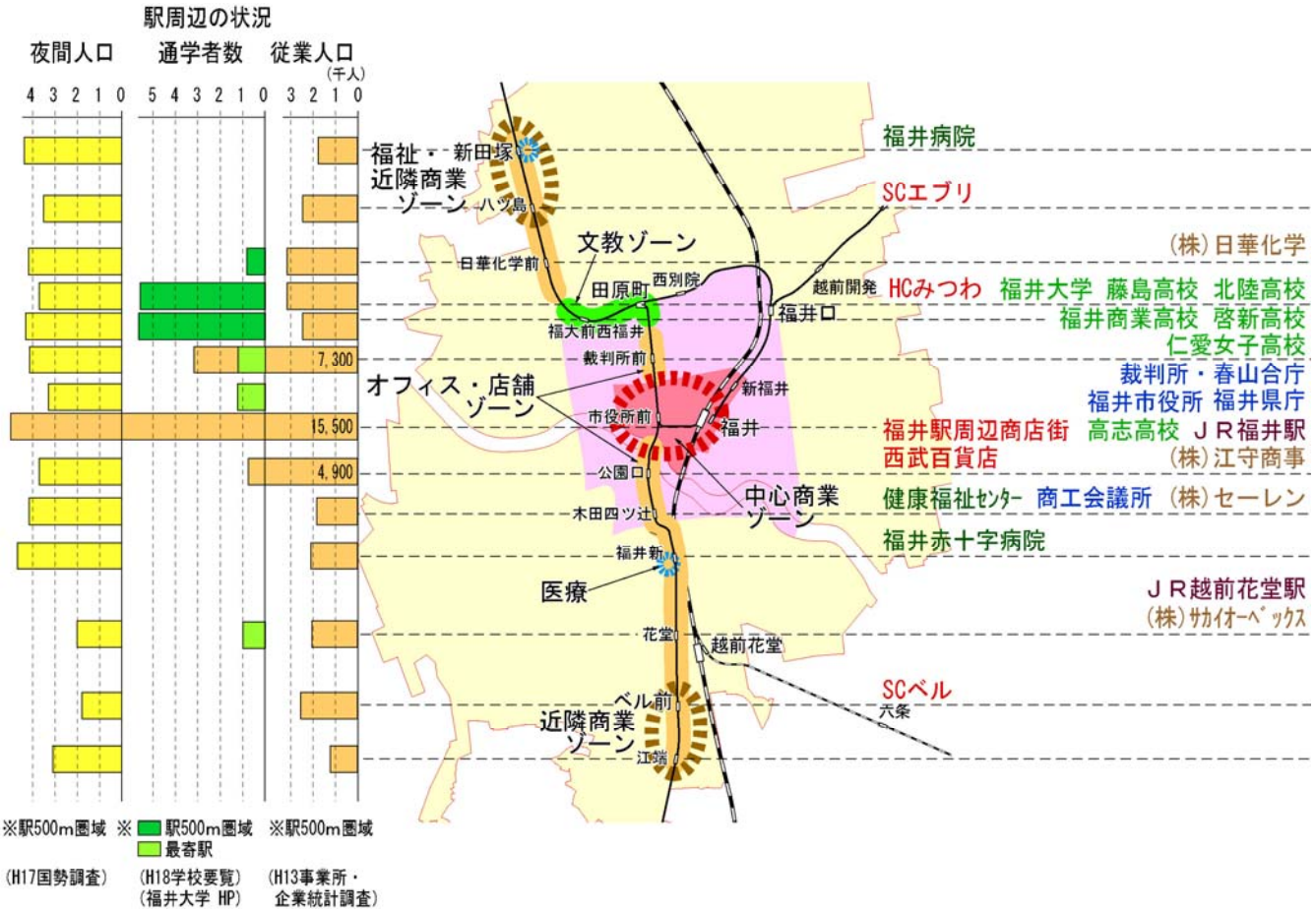
地球温暖化を抑制するため、モビリティ・マネジメントの手法を用いて、現状の偏ったクルマの使い方から、かしこいクルマの使い方への転換を啓発し、自発的な公共交通の選択を促していきます。

・福井県の実施するカー・セーブ推進事業との連携

## ■先導施策：南北の公共交通幹線軸強化と沿線での土地利用の促進

市街地の南北の公共交通幹線軸沿線には、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。



## 4．地域別の目標、サービス水準

地域別のめざすべき生活像を実現するための交通の目標、公共交通サービス水準を設定します。また、地域別の交通施策、連携施策について整理します。

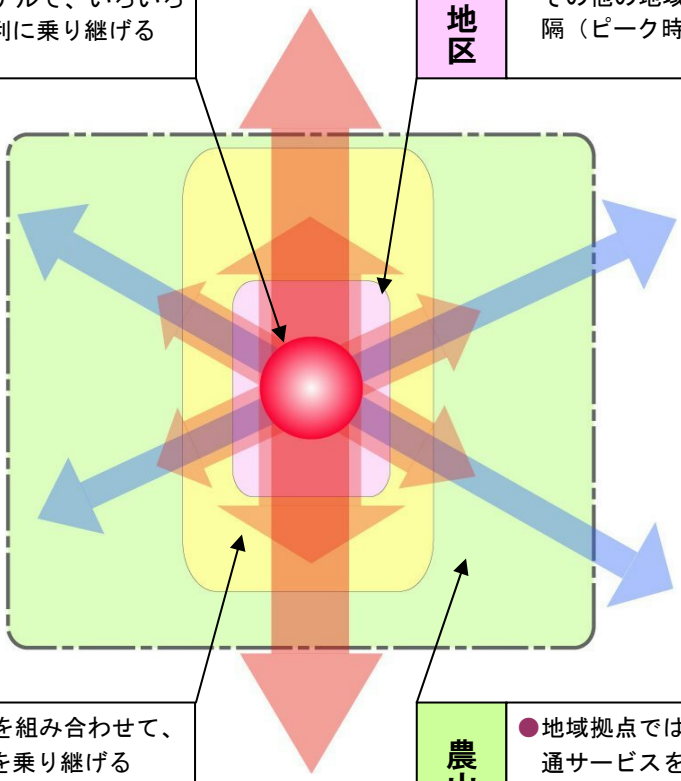
●交通の目標　●公共交通サービス水準

**中心市街地**

- ●安全快適に歩け、各方面への公共交通が便利で、クルマや自転車で来ても停めやすい
- ●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

**まちなか地区**

- ●自転車、徒歩で移動でき、誰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 分間隔（ピーク時 10 分間隔）で発着



**周辺市街地**

- ●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
  主要な駅・バス停では公共交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

**農山漁村地域**

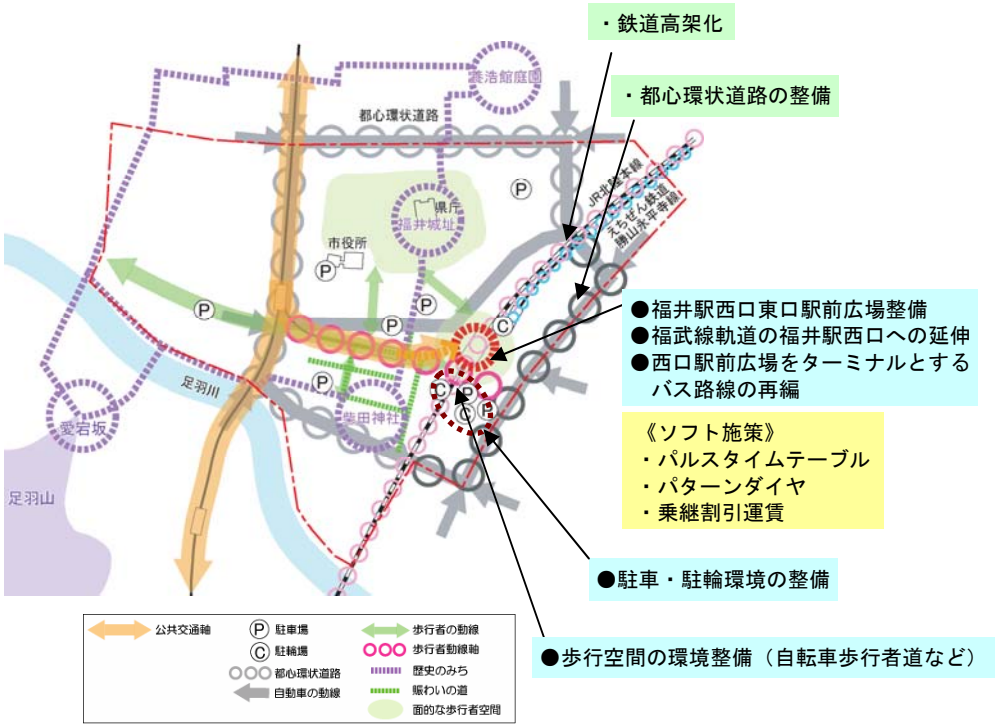
- ●地域拠点ではシビルミニマムの交通サービスを受けられ、乗り継ぐことで、必要なときに移動できる
- ●地域拠点では福井駅まで 1 時間間隔（ピーク時 30 分間隔）で発着
  地域拠点から周辺地域へは、地域特性に応じたサービスを提供

# 中心市街地

| | |
|---|---|
| 交通の目標 | ・クルマを気にせず、安全快適に歩ける<br>・クルマや自転車で来ても停めやすい<br>・公共交通で各都市、市内各方面と便利に行き来できる |

| | |
|---|---|
| 公共交通サービス水準 | ・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 |

| | | |
|---|---|---|
| 交通施策 | 重　点<br>ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ | ●福井駅西口東口駅前広場の整備<br>●福武線路面軌道の福井駅西口駅前広場への延伸<br>●西口駅前広場をターミナルとするバス路線の再編<br>●駐車・駐輪環境の整備 |
| 連携施策 | 商　業<br>業　務 | ・商業業務施設の立地・更新のための誘導<br>・民間投資の誘発、事業所等の立地促進（県都活性化税制）<br>・空きオフィス・店舗へのテナントの誘致（中心市街地店舗開業支援事業、チャレンジショップ事業、起業家支援セットメニュー事業） |
| | 住　宅 | ・優良建築物等整備事業<br>・共同住宅建設購入支援<br>・若年・子育て世帯定住支援<br>・住民主体のまちづくり支援（ウララまちんなか住まい事業　１号重点区域） |
| | 福　祉 | ・空き店舗等を活用した高齢者の交流の場の整備 |
| | 環　境 | ・カー・セーブ推進事業 |

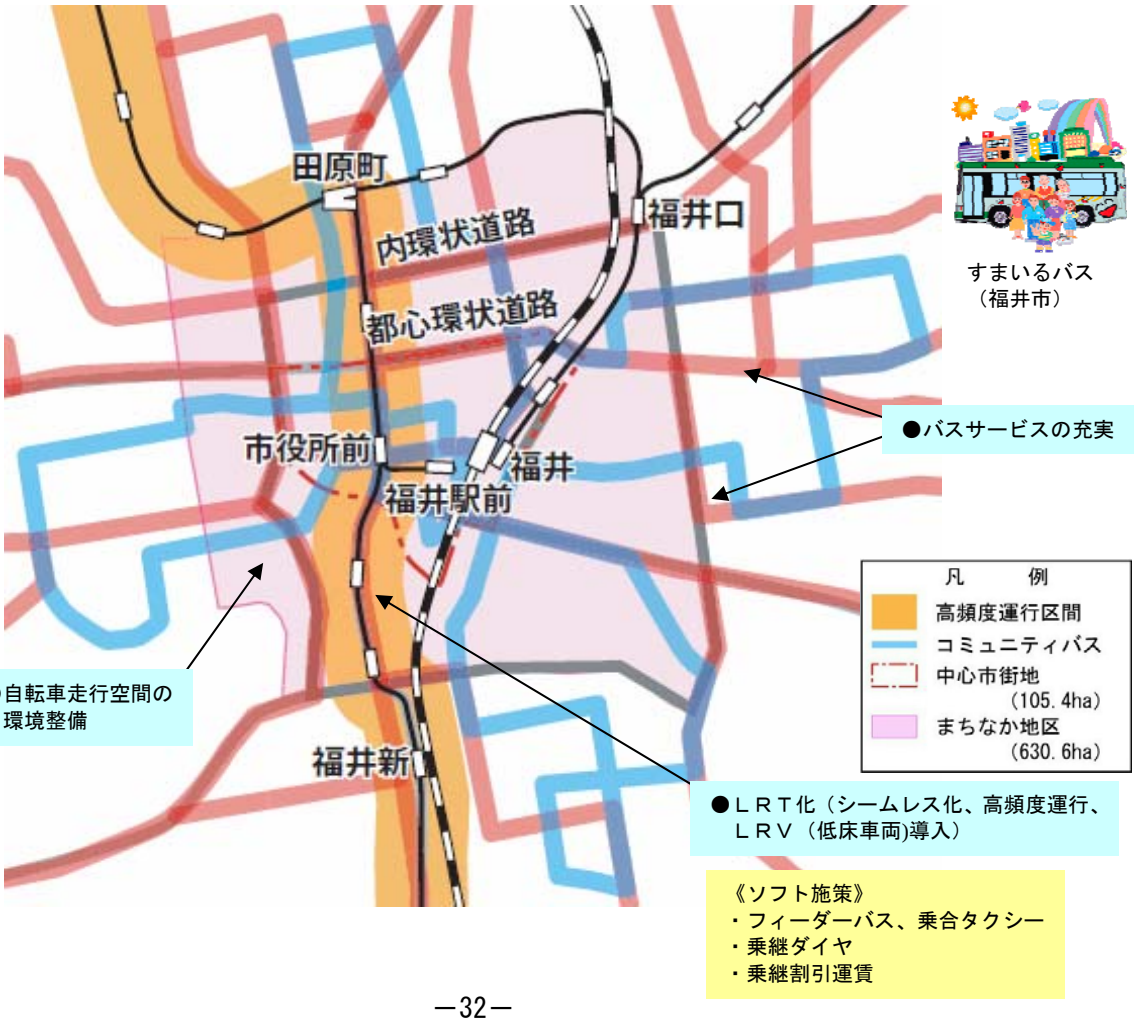


# まちなか地区

| 交通の目標 | ・クルマに頼らずに、誰でもいつでも公共交通を利用できる<br>・自転車、徒歩で福井駅まで行ける |
|---|---|

| 公共交通サービス水準 | 福井駅まで<br>・南北軸では 10 分間隔で発着<br>・その他の地域内では 20 分間隔（ピーク時 10 分間隔）で発着 |
|---|---|

| | | |
|---|---|---|
| 交通施策 | 重　点<br>ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ | ●ＬＲＴ化（シームレス化、高頻度運行、ＬＲＶ（低床車両）導入）<br>●バスサービスの充実<br>●自転車走行空間の環境整備 |
| 連携施策 | 商　業<br>業　務 | ・大規模店舗（１万㎡を越える）の新規立地は商業地域のみに規制<br>・南北軸沿線への企業立地・更新のための誘導<br>・南北軸沿線の民間投資の誘発、事業所等施設の立地促進、空きオフィス・店舗へのテナントの誘致 |
| | 住　宅 | ・戸建て住宅・共同住宅リフォームの促進<br>・住民主体のまちづくり支援（ウララまちんなか住まい事業　２号重点区域） |
| | 福　祉 | ・南北軸沿線における高齢者の交流の場の整備 |
| | 環　境 | ・カー・セーブ推進事業 |






すまいるバス
（福井市）

# 周辺市街地

| | |
|---|---|
| 交通の目標 | ・主要な駅・バス停では公共交通のサービスも高く、クルマも公共交通も、ともに便利<br>・クルマや自転車などいろいろな交通手段を組み合わせて乗り継ぐことにより、公共交通が気軽に使える |

| | |
|---|---|
| 公共交通サービス水準 | 福井駅まで<br>・南北軸では 10 分間隔で発着<br>・その他の地域内では 20～60 分間隔（ピーク時 10～30 分間隔）で発着 |

| | | |
|---|---|---|
| 交通施策 | 重　点<br>ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ | ●地域拠点の整備<br>●市内バスの再編<br>●パークアンドライド駐車場の整備<br>●フィーダーバスの運行 |
| 連携施策 | 商　業<br>業　務 | ・南北軸沿線の民間投資の誘発、事業所等施設立地の促進<br>・大規模店舗（１万㎡を超える）の新規立地の抑制（商業地域への誘導） |
| | 福　祉 | ・地域拠点における高齢者の交流の場の整備 |
| | 環　境 | ・カー・セーブ推進事業 |

乗合タクシー

●地域拠点の整備

●幹線バス路線の整備

●市内バスの再編

《地域拠点でのソフト施策》
・フィーダーバス
・乗合タクシー
・乗継ダイヤ
・乗継割引運賃
・電車、バスの接近表示
　案内システム

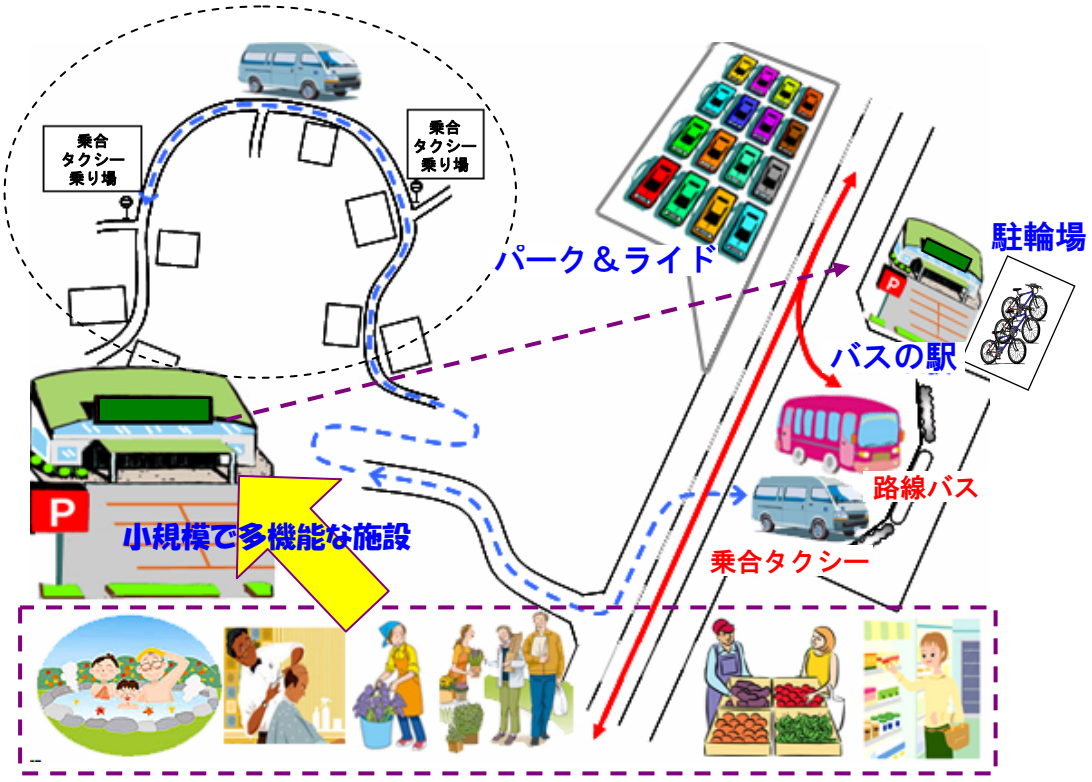
●地域拠点の整備
●パークアンドライド駐車場の整備
●フィーダーバスの運行

# 農山漁村地域

| | |
|---|---|
| 交通の目標 | ・クルマがなくても、地域拠点ではシビルミニマムの交通サービスを受けられる<br>・地域拠点で乗り継ぐことにより、必要なときに公共交通が使える |

| | |
|---|---|
| 公共交通サービス水準 | ・地域拠点では福井駅まで概ね1時間間隔（ピーク時30分間隔）で発着<br>・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する |

| | | |
|---|---|---|
| 交通施策 | 重　点<br>ﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄ | ●地域拠点の整備<br>●幹線バス路線の整備<br>●パークアンドライド駐車場の整備<br>●フィーダーバスの運行<br>●乗合タクシー、自家用車による有償運送サービスの運行 |
| 連携施策 | 商　業<br>業　務 | ・地域拠点における機能強化 |
| | 福　祉 | ・地域拠点における高齢者の交流の場の設置・運営<br>・自家用車による福祉有償運送サービス |
| | 環　境 | ・カー・セーブ推進事業 |




■地域拠点のイメージ　（人口の集積が比較的小さい場合）

# 第５章 具体的な施策（施策パッケージ）

都市交通政策の基本方針に基づく、都市交通の目標像、公共交通の目標像を実現するため、６つの施策パッケージにより、戦略的に交通施策を展開します。

## 施策パッケージ（交通施策）

### 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

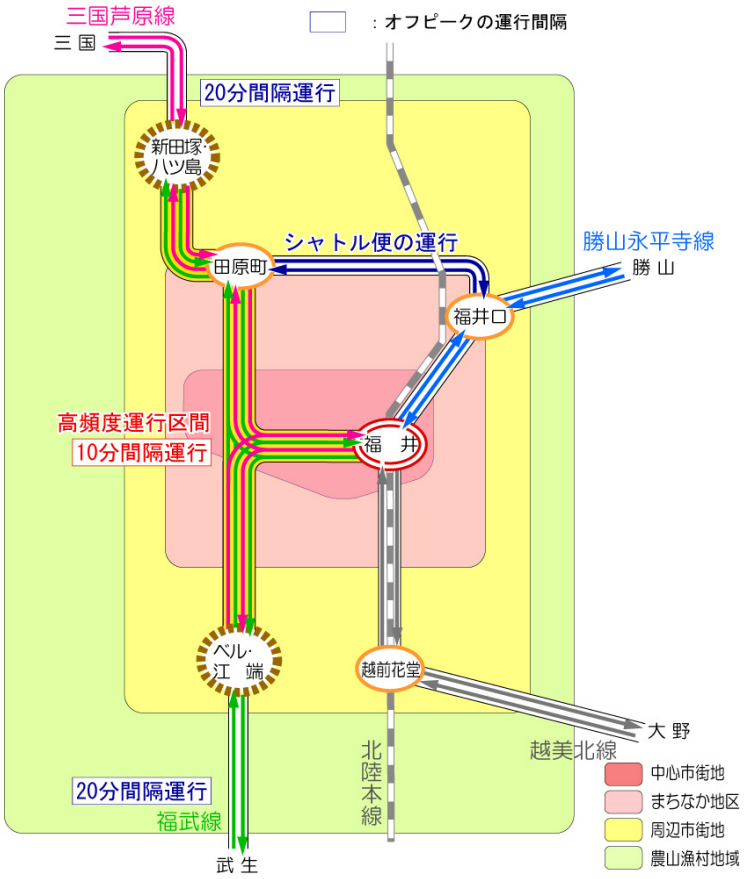
### ６．駐車マネジメントの推進

・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

６方向の公共交通幹線軸の中核となる南北軸は、鉄軌道により構成されています。特に、市街地区間については、先導的にサービス水準の高い公共交通の利用環境を提供することで、市域全体の公共交通ネットワークを形成します。

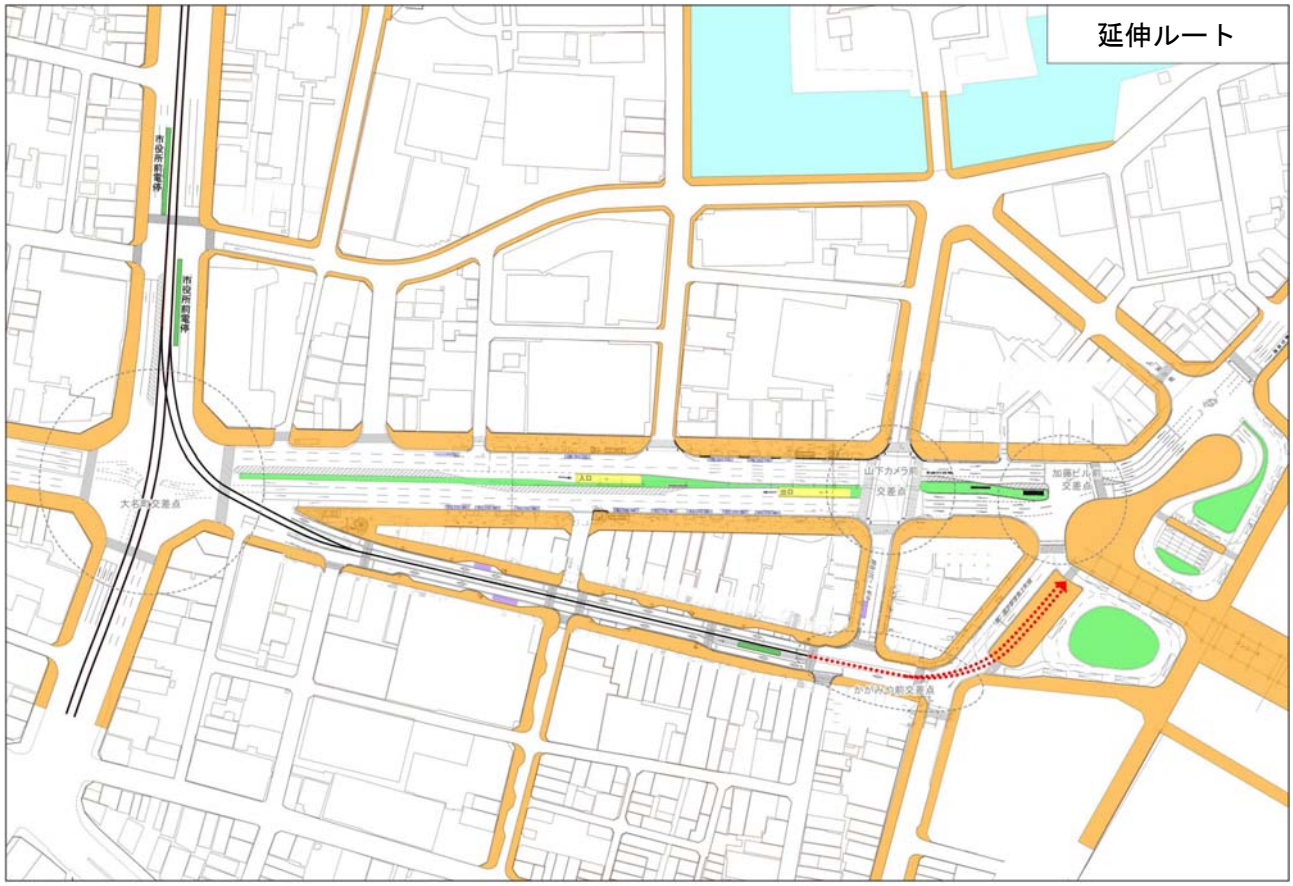
| | |
|---|---|
| 平成 19 年度 | ●南北幹線軸のサービス水準の強化方針の決定<br>・三国芦原線・福武線の相互乗入による高頻度運行<br>（新田塚・八ツ島ーベル・江端区間）<br>・福井駅西口駅前広場への路面軌道延伸 |
| 平成 20 年度 | ●福井駅西口駅前広場への延伸ルートの決定 |
| 平成 21 年度以降 | ●軌道区間の整備（路面軌道改良および新設）<br>●鉄道区間の整備（駅改良他）<br>●車両の更新<br>●相互乗入の具体化（運行形態、ダイヤ、料金等） |




■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延伸ルート

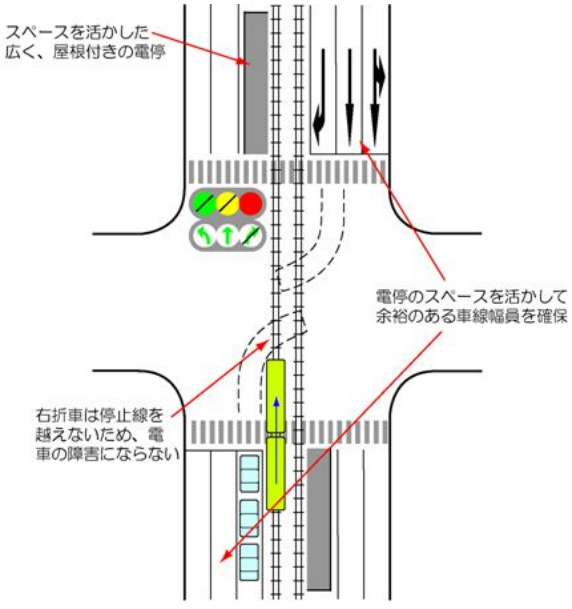
福井駅西口駅前広場への延伸ルートは、利用者の利便性や円滑な交通の確保、既存ストックを活用の観点から、駅前線を延伸するものとします。




## ■今後の課題

・路面軌道・電停の空間配置に基づく都市計画決定

・国・県の補助・助成制度の活用に関する関係機関との調整および事業化




■電停の改良イメージ

## 2．東西幹線軸となる幹線バス路線の整備

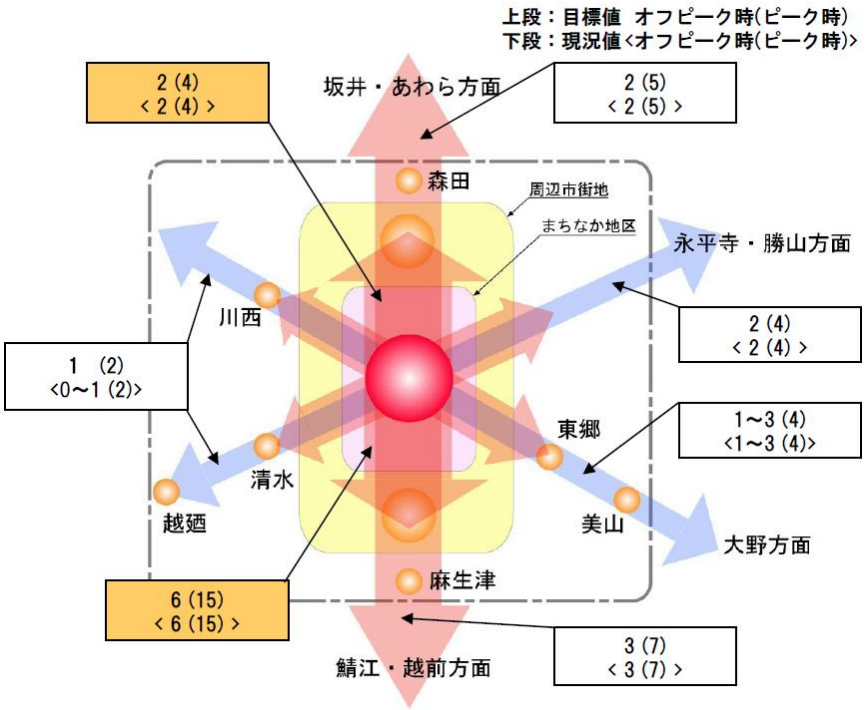
６方向の公共交通幹線軸のうち、東西幹線軸は、鉄道だけでなく、路線バスを主体として構成することになります。中心市街地と各方面の地域拠点を連絡する幹線バス路線を明確にするとともに、サービス水準の向上により、公共交通の幹線軸を形成します。

| | |
|---|---|
| 平成 19 年度 | ・幹線バス路線の明確化（川西方面：鮎川線） |
| 平成 20 年度 | ・鮎川線の強化策の具体化<br>・幹線バス路線の明確化 |
| 平成 21 年度以降 | ・幹線バス路線の活性化<br>・フィーダーバス（地域バス）の検討・運行 |

■幹線バス路線のサービス水準の現況

| 方面 | サービス水準（単位：本/時） | | | | 候補路線 |
|---|---|---|---|---|---|
| | 中　心<br>市街地 | まちなか<br>地　区 | 周　辺<br>市街地 | 農山漁村<br>地　域 | |
| 東　郷<br>美　山 | 4 (5) | | 2 (3) | 1～3 (4) | 大野線、東郷線 |
| 川　西 | 4 (9) | | 1 (5) | 0～1 (3) | 鮎川線 |
| 清　水<br>越　廼 | 6 (8) | | 4 (6) | 0～1 (2) | 茱崎線、清水山線、西田中・宿堂線、織田線 |

※（　）ピーク時



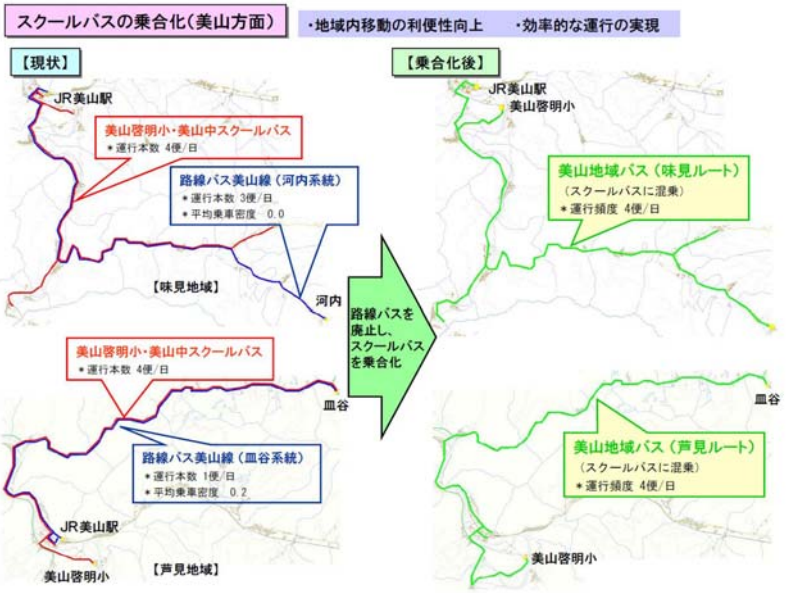
## ■幹線軸を補完するサービス水準の現況

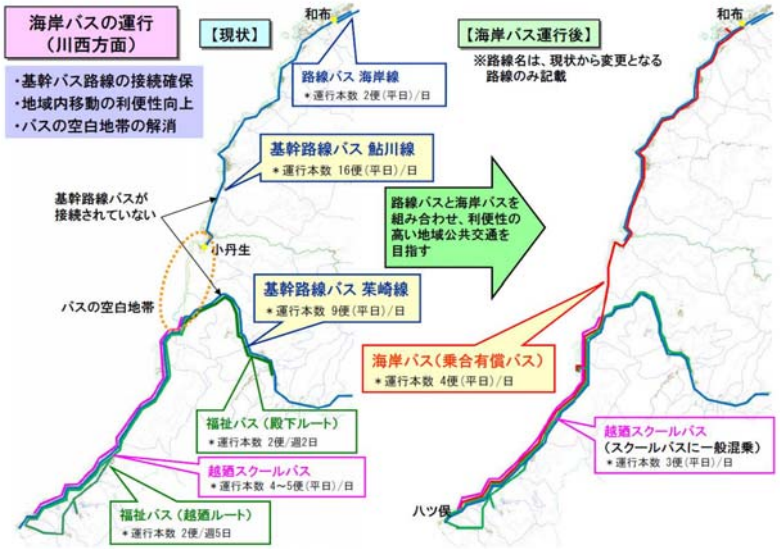
| 手段 | サービス水準　　単位：本/時 | | | |
|---|---|---|---|---|
| | 中心市街地 | まちなか地区 | 周辺市街地 | 農山漁村地域 |
| 市内バス | 2～3（3～4） | | 2～3（2～3） | ― |
| その他 | ― | | ・新保･大和田地区<br>（えち鉄 越前新保駅発）<br>「あおぞらくん」<br>：８本／日 | ・高屋地区（ユース新田塚店着）、本郷地区（すかっとランド九頭竜着）乗合タクシー：各６本/日<br>・美山地区コミュニティバス：２本/日<br>・越廼地区福祉バス（65 歳以上限定）：３本/日<br>・麻生津、本郷、美山、越廼地区<br>：小中（幼）スクールバス、各３本/日 |

※（　）ピーク時

## ■地域特性に対応した生活交通

地域拠点では、地域の特性に対応した生活交通として、公共交通幹線軸を補完するフィーダーサービスを検討、導入します。



## 3．交通結節の強化

市域全体の公共交通ネットワークの中心となる公共交通幹線軸のサービス水準を高めるには、地域拠点、乗継拠点の整備をはじめ総合情報案内システム等の導入が必要です。

また、地域拠点では日常生活に必要なサービスを強化し、コンパクトな生活圏づくりを促すなど、まちづくりと一体となった環境整備を進めます。

| | |
|---|---|
| 平成 19 年度 | ・地域拠点、乗継拠点の機能、候補の抽出 |
| 平成 20 年度 | ・地域拠点、乗継拠点の選定 |
| 平成 21 年度以降 | ・西口広場・東口広場へのバスターミナル機能の導入<br>・地域拠点、乗継拠点の機能強化<br>（バスロケーションシステム拡充、パーク＆ライド駐車場・サイクル＆ライド駐車場整備） |

■交通結節点の施策メニュー

| | 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） | 福井都市圏の公共交通が集中するネットワークのハブ | ・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）<br>・パーク＆ライド駐車場<br>・サイクル＆ライド駐輪場 | ・乗継ダイヤ（パルスタイムテーブル）<br>・パターンダイヤ<br>・ゾーン運賃<br>・乗継運賃<br>・総合情報案内システム | ・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 | 旧町村の中心や市街地における公共交通の拠点 | ・パーク＆ライド駐車場<br>・サイクル＆ライド駐輪場 | ・フィーダーバス<br>・乗合タクシー<br>・総合情報案内システム | ・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 |
| 乗継拠点 | 公共交通の幹線と支線を乗り継ぐ駅、バス停 | ・パーク＆ライド駐車場<br>・サイクル＆ライド駐輪場 | ・フィーダーバス<br>・乗合タクシー<br>・総合情報案内システム | － |

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）

屋根のあるバス停
（木田四ツ辻バス停）

乗合タクシー
（福井市）

公民館を併設した駅
（鯖江市西鯖江駅の事例）

### ■地域拠点、乗継拠点の選定方針

地域拠点とは、公共交通幹線軸上に駅やバス停があり、地域の生活交通との乗換機能と、行政窓口、商業、医療、福祉など地域で必要な生活サービス機能をあわせ持つところです。

設定にあたっては、歴史的に地域の中心的集落であったこと、待ち合い時間の有効活用が可能であること、交通の分岐点であること等を勘案し設定します。今年度は、その第一段として、農山漁村地域の旧町村の中心地や高頻度運行の起終点となる駅周辺を選定しました。

乗継拠点とは、公共交通幹線軸上の駅やバス停で、自動車や自転車等からの乗継機能を持つところです。

今後、既に選定した箇所に加え、配置バランスや利用者の利便状況に応じて選定します。

## ■交通結節点の一覧

| | 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 | ・福井駅周辺 | － | － | － | |
| 地域拠点 | － | － | ・森田駅周辺<br>・新田塚・八ツ島駅周辺<br>・ベル前駅周辺 | ・美山駅周辺<br>・越廼支所周辺<br>・浅水駅周辺 | ・清水地区<br>・越前東郷駅周辺<br>・すかっとランド九頭竜周辺 |
| 乗継拠点 | － | ・田原町駅<br>・福井口駅 | ・越前花堂駅<br>・越前新保駅 | ・大土呂駅<br>・鷹巣周辺 | ・越前島橋駅<br>・テクノポート福井周辺 |

## ■地域拠点の選定理由

| 地域区分 | 地 域 拠 点 | | 選定理由 |
|---|---|---|---|
| 周　辺<br>市 街 地 | ・森田駅周辺 | | ・南北幹線軸上にあり、歴史的地域の中心（旧町村の中心）である。また、行政窓口（森田連絡所）もある。<br>・福井市との合併：1967 年７月 |
| | ・新田塚・八ツ島周辺 | 新田塚駅 | ・南北幹線軸上にあり、乗合タクシーとの結節点である。また、商業施設（スーパーマーケット他）、医療（福井総合病院）施設とも隣接している。 |
| | | 八ツ島駅 | |
| | ・ベル前駅周辺 | | ・南北幹線軸上にあり、Ｐ＆Ｒ駐車場もある。行政窓口（南サービスセンター）、商業施設（ショッピングセンター）、福祉施設（よろず茶屋）が隣接している。 |
| 農山漁村<br>地　域 | ・美山駅周辺 | | ・東西幹線軸上にあり、地域バスとの結節点である。歴史的地域の中心(旧町村の中心)で、行政窓口(美山総合支所)、商業施設(コンビニ、観光案内所)が隣接している。<br>・福井市との合併：2006 年２月 |
| | ・清水地区 | | ・東西幹線軸上にあり、地域バスとの結節点である。歴史的地域の中心（旧町村の中心）で、行政窓口（清水総合支所）、商業（スーパーマーケット）、福祉（保健センター）が隣接している。<br>・福井市との合併：2006 年２月 |
| | ・越廼支所周辺 | | ・東西幹線軸上にあり、地域バスとの結節点である。歴史的地域の中心（旧町村の中心）で、行政窓口（越廼総合支所）、福祉（老人ホーム）が隣接している。<br>・福井市との合併：2006 年２月 |
| | ・越前東郷駅周辺 | | ・東西幹線軸上にあり、歴史的地域の中心（旧町村の中心）で、商業（スーパーマーケット）が隣接している。<br>・福井市との合併：1971 年９月 |
| | ・浅水駅周辺 | | ・南北幹線軸上にあり、Ｐ＆Ｒ駐車場もある。<br>・福井市との合併：1957 年 10 月 |
| | ・すかっとランド九頭竜周辺 | | ・東西幹線軸上にあり、Ｐ＆Ｒ駐車場もある。福祉（すかっとランド九頭竜、福井総合病院）、観光施設（コスモス広苑）が隣接している。<br>・福井市との合併：1967 年５月 |

## ■地域拠点における導入機能

地域拠点における公共交通のサービス水準を高めるための交通施策を実施します。また、連携施策として、日常の生活サービス機能を高めるため、地域住民の意向を踏まえ、地域拠点の特性に応じて商業・業務、福祉分野の施設立地を検討します。

### ■地域拠点毎の既存施設と導入機能

| 地域区分 | 地域拠点 | | 交通施策 | | 生活サービス機能（既存施設） | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | | （既存施設） | 導入機能 | 商業・業務 | 福　祉 | 文化・医療 |
| 周辺市街地 | 森田駅周辺 | | ・ＪＲ北陸線<br>・京福バス<br>（隣接道路） | ・フィーダーバス<br>・バスロケーションシステム | ・ＪＡ福井市森田支店 | － | － |
| | 新田塚・八ツ島駅周辺 | 新田塚駅 | ・えちぜん鉄道<br>（三国芦原線）<br>・乗合タクシー | ・Ｐ＆Ｒ駐車場<br>・バスロケーションシステム | － | － | ・福井総合病院 |
| | | 八ツ島駅 | ・えちぜん鉄道<br>（三国芦原線）<br>・京福バス | | ・スーパーマーケット | － | － |
| | ベル前駅周辺 | | ・福井鉄道<br>（福武線）<br>・京福バス<br>・福鉄バス<br>・Ｐ＆Ｒ駐車場 | ・バスロケーションシステム | ・ショッピングセンター<br>・コンビニ | ・みなみ（よろず茶屋） | － |
| 農山漁村地域 | 美山駅周辺 | | ・ＪＲ越美北線<br>・京福バス | ・京福バス<br>（大野線）<br>停留所設置<br>・地域バス<br>（4月から予定）<br>・バスロケーションシステム | ・コンビニ<br>・美山観光ターミナル<br>・銀行<br>・郵便局 | － | ・福井市美山<br>トレーニングセンター<br>・民族資料館<br>・歯科医院 |
| | 清水地区 | | ・京福バス | ・Ｐ＆Ｒ駐車場<br>・地域バス<br>・バスロケーションシステム | ・スーパーマーケット<br>・飲食店 | ・清水保健センター<br>・清水高齢者福祉センター<br>・福祉有償運送サービス | ・清水図書館<br>・きららパーク |
| | 越廼支所周辺 | | ・京福バス | ・Ｐ＆Ｒ駐車場<br>・海岸バス<br>（4月から予定）<br>・バスロケーションシステム | ・食堂、酒屋等<br>・波の華 | ・福井市社会福祉協議会<br>越廼支所<br>・健楽会老人ホーム<br>こしの渚苑 | ・越廼総合支所<br>・越廼公民館<br>・医院 |
| | 越前東郷駅周辺 | | ・ＪＲ越美北線<br>・京福バス<br>（東郷線） | ・Ｐ＆Ｒ駐車場<br>・バスロケーションシステム | ・銀行<br>・ＪＡ福井市東郷支店<br>・スーパーマーケット | － | － |
| | 浅水駅周辺 | | ・福井鉄道<br>（福武線）<br>・Ｐ＆Ｒ駐車場<br>・福鉄バス<br>（隣接道路） | ・フィーダーバス<br>・バスロケーションシステム | ・銀行<br>・ＪＡ福井市南部麻生津支店<br>・飲食店等 | － | ・あさがお児童館<br>・歯科医院 |
| | すかっとランド九頭竜周辺 | | ・京福バス<br>（鮎川線）<br>・Ｐ＆Ｒ駐車場<br>・乗合タクシー | ・バスロケーションシステム | ・すかっとランド九頭竜<br>（温泉、宿泊等）<br>・コスモス広場 | ・すかっとランド九頭竜<br>・すこやかドーム | ・すかっとランド九頭竜<br>（文化、健康等）<br>・福井総合病院 |

### ■地域拠点に導入すべき連携施策の例

| | | |
|---|---|---|
| 連携施策 | 商業・業務 | ・コンビニまたはスーパーマーケット　等 |
| | 福　祉 | ・高齢者の交流施設　等 |

## ４．電車・バスのＩＣＴ化

公共交通の利用環境の充実には、乗降時の運賃の支払いの簡素化や情報提供による待ち時間の短縮、安心感や快適性の向上が重要になります。手軽で快適に公共交通が利用できるよう、ＩＣカードや情報提供システムなどのＩＣＴ化を推進します。

| | |
|---|---|
| 平成 19 年度 | ・ＩＣＴ化に向けた事例研究（ＩＣカード） |
| 平成 20 年度 | ・ＩＣＴ化に向けた事例研究<br>（ＩＣカード、総合情報サービス、乗継運賃、ゾーン運賃等） |
| 平成 21 年度以降 | ・ＩＣカードの導入検討<br>・バスロケーションシステム拡充<br>・電車総合情報システム導入 |

### ■取組み方針

**①交通ＩＣカードの導入**

路線バスは、先進都市導入事例を分析し、ＩＣカードの導入を目指します。

鉄軌道は、相互乗入を契機に、共通ＩＣカード化を目指します。

**②位置情報システムの拡充**

路線バスは、携帯電話を活用した位置情報提供システムの導入を目指します。

鉄軌道では、福井鉄道がネットワーク音声カメラシステムを平成 21 度に導入予定です。光ケーブル変換にあわせて位置情報提供システムの導入を検討します。

バス停・電停での表示機器や中央制御機能（サーバー、プログラム等）の更新を行います。

### ■ＩＣカードとは

**メリット　（利用者、事業者）**

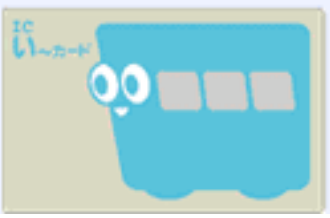
| | |
|---|---|
| 利用者 | ・運賃を運賃表で確認する手間がいりません。（バリアフリーへの寄与）<br>・小銭を用意する必要がなくなり、乗降のバリアフリー化に寄与します。<br>（バリアフリーへの寄与）<br>・整理券が不要になり、回数券と定期券の共通利用を図ることができます。（利便性の向上） |
| 事業者 | ・利便性向上によって、利用者（特に、高齢者や子ども障害者）の増加と、正確な運賃収受による増収が期待できます。<br>・決算を電子化することで正確な運賃収受が可能となり、精算業務が大幅に軽減されます。（人件費削減）<br>・乗務員の運賃目視確認の作業負担が大幅に軽減されます。（疲労の軽減）<br>・電子化された利用状況の蓄積により、乗車区間別の利用状況の把握が可能になります。<br>（素早い営業戦略の検討）<br>・目視確認が必要な回数券の発行をＩＣカードの普及に伴って廃止することが可能になります。（コスト縮減） |

## しくみ

| | |
|---|---|
| **乗車時** | ・乗車口近くにある読み取り機にＩＣカードをタッチさせます。 |
| **降車時** | ・料金箱近くの読み取り機にＩＣカードをタッチさせて支払いを行います。 |

## ■ＩＣカード事例

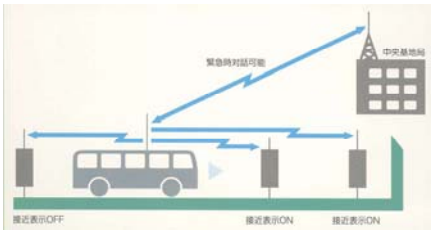
| 地　域 | 福井市 | 金沢市 | 富山市 | | 松山市 |
|---|---|---|---|---|---|
| 種　類 | － | IC カード | プリペイドカード | IC カード | IC カード |
| 導入年 | － | 平成 16 年 12 月 | 平成 5 年 10 月 | 平成 19 年 9 月 | 平成 17 年 8 月 |
| 実施主体 | － | 北陸鉄道(株) | 富山地方鉄道(株) | 富山ライトレール(株) | 伊予鉄道(株) |
| 発行枚数 | － | 14 万枚 | － | 2 万枚 | 30 万枚<br>(い～カード 13 万枚、ローズカード 17 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 | 【バス】<br>京福バス 120 台<br>福井鉄道バス 15 台<br>【電車】<br>えちぜん鉄道<br>21 編成(42 両)<br>有人駅 16 駅<br>福井鉄道<br>17 編成(30 両)<br>有人駅 5 駅 | 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 | － | 【ライトレール】<br>販売窓口 2 台<br>自動販売機・積増機各 2 台<br>車両 7 編成(14 台)分のリーダーなど<br>**【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】**<br>フィーダーバス 5 台<br>まいどはやバス 5 台<br>駐車場精算機 2 台<br>積増機 1 台<br>ポイントチャージ機 3 台 | バス 144 台、市内電車 36 台、郊外電車 35 駅にリーダー<br>記名式 IC カード販売：12 箇所<br>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 | － | 【ライトレール】<br>約 1 億円<br>**【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】**<br>約 1 億円<br>※IC カードの制作費除く | － |
| 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 | － |




■ＩＣカードの事例

## ■バスロケーションシステム

①バス車両が、無線電波で自車位置を発信
②バス停が電波を受信し、位置情報を提供
③中央基地局も受信し、運行管理に活用
④携帯電話への情報提供も可




バス停施設

福井県立病院の位置情報表示

| | | 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<br>(1,000 ヶ所のうち) | 266 ヶ所<br>(1,116 ヶ所のうち) | 73 ヶ所<br>(905 ヶ所のうち) |
| | 拡張時の課題 | バス停更新費の負担が大<br>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<br>※すまいるバスには導入済 | 『バスく～る』<br>全路線で導入 | 『とやまバス』<br>全路線で導入 |
| | 管理者 | －<br>※すまいるバス：<br>まちづくり福井(株) | 国土交通省北陸地方整備局<br>金沢河川国道事務所 | 国土交通省北陸地方整備局<br>富山河川国道事務所 |
| | 拡張時の課題 | 路線バスへの導入<br>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<br>(ばす・でんしゃナビふくい)<br>福井県総合政策部総合交通課 | なし | なし |

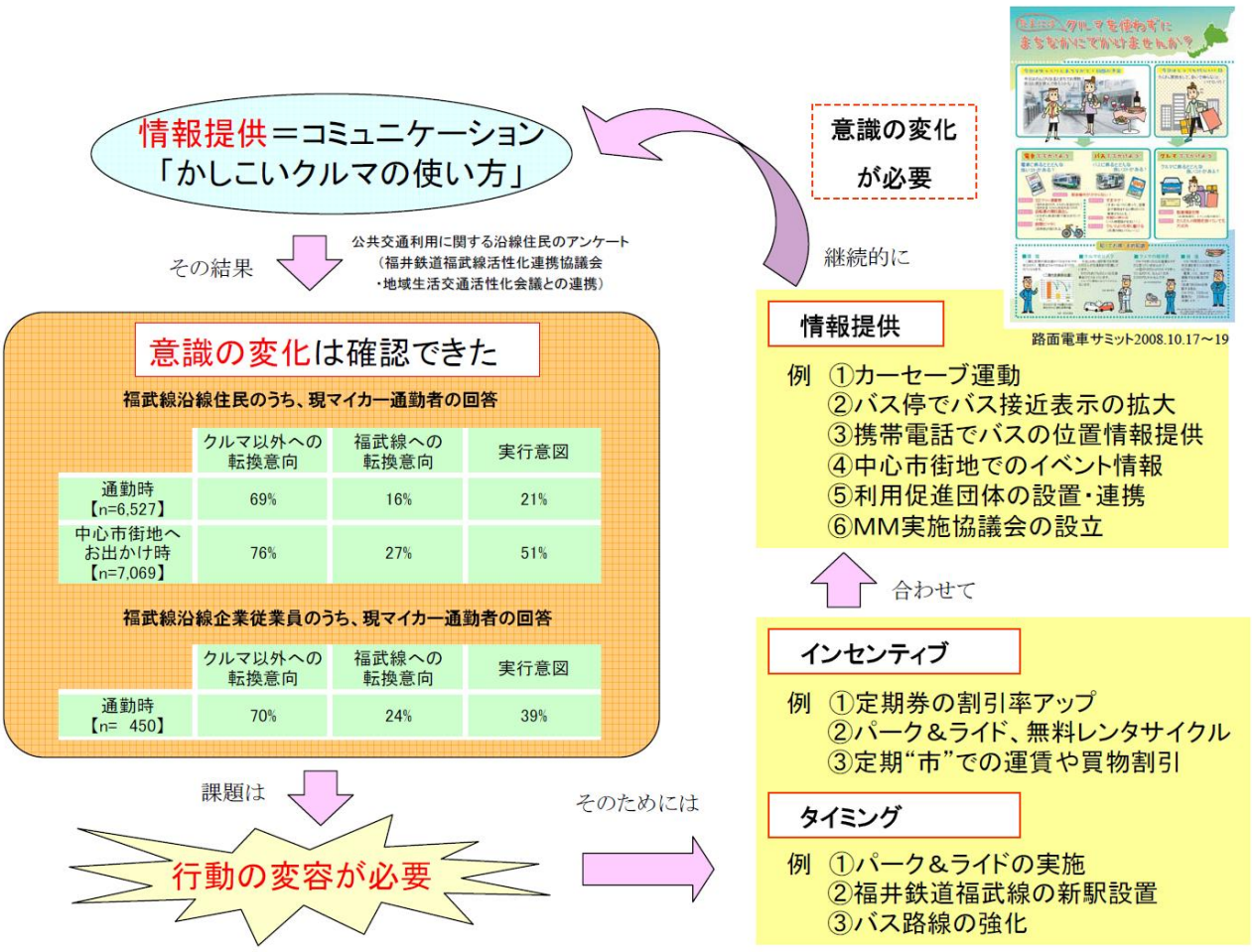
## ■電車総合情報システム

| | システムの内容 | 福井鉄道 | えちぜん鉄道 |
|---|---|---|---|
| ①電車位置情報提供システム | 電車が一つ前の駅を通過した時点で、その情報を表示 | 光ケーブル変換にあわせて検討 | 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<br>（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。 | 平成 21 年度<br>導入を予定 | 設置箇所：42 駅（全駅）<br>有人駅 16 駅、無人駅 26 駅<br>使用開始：平成 18 年 1 月～<br> |

## 5．モビリティ・マネジメントの推進

公共交通の利用促進には、公共交通に関するハード施策だけでなく、移動や環境に関する市民意識への働きかけなどのソフト施策が重要になります。住民や企業、学校等でのモビリティ・マネジメントの実施などによってクルマから公共交通への転換を図ります。

| | |
|---|---|
| 平成 19 年度 | ・カー・セーブ推進事業への協力<br>・転入者に対する情報提供・アンケート |
| 平成 20 年度 | ・西部幹線沿線地区の市民意向把握<br>・福井鉄道 公共交通利用に関する沿線住民アンケートの実施<br>・各種公共交通関連イベントの開催・協力 |
| 平成 21 年度以降 | ・各種整備事業にあわせたモビリティ・マネジメントの実施 |



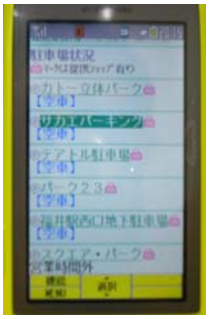
## ６．駐車マネジメントの推進

中心市街地では、既存の駐車施設が十分に活用されておらず、駐車場の空き待ち行列やうろつき交通が発生しています。既存の施設を活かした駐車マネジメントを推進して、自動車交通の効率化と中心市街地への自動車の利便性向上を図り、公共交通との共存とにぎわい再生を支援します。

| | |
|---|---|
| 平成 19 年度 | ― |
| 平成 20 年度 | ・駅前地区の駐車施設・利用実態把握 |
| 平成 21 年度以降 | ・駐車場への案内強化<br>・携帯電話を利用した駐車場情報提供システムの活用・拡充 |

**■駐車場の状況と課題**

・駐車場の供給量は充足しています。
・駐車場のよって異なる様々な料金割引が行われています。
・特定の大規模駐車場のみが休日に満車になり、待ち行列が発生することがあります。
・歩行者の専用空間、優先空間があり、歩行空間は充実しています。



携帯電話サイト
「お得ネット」

**■駐車場の過不足について**

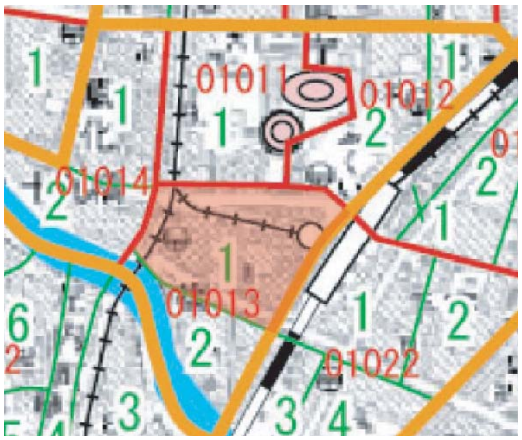
**【平日】**

・中央一丁目における有料駐車場需要（月極除く、通勤通学除く）は滞留台数ベースで約６００台※であり、時間貸駐車場（収容台数約 1000 台）には余力があります。

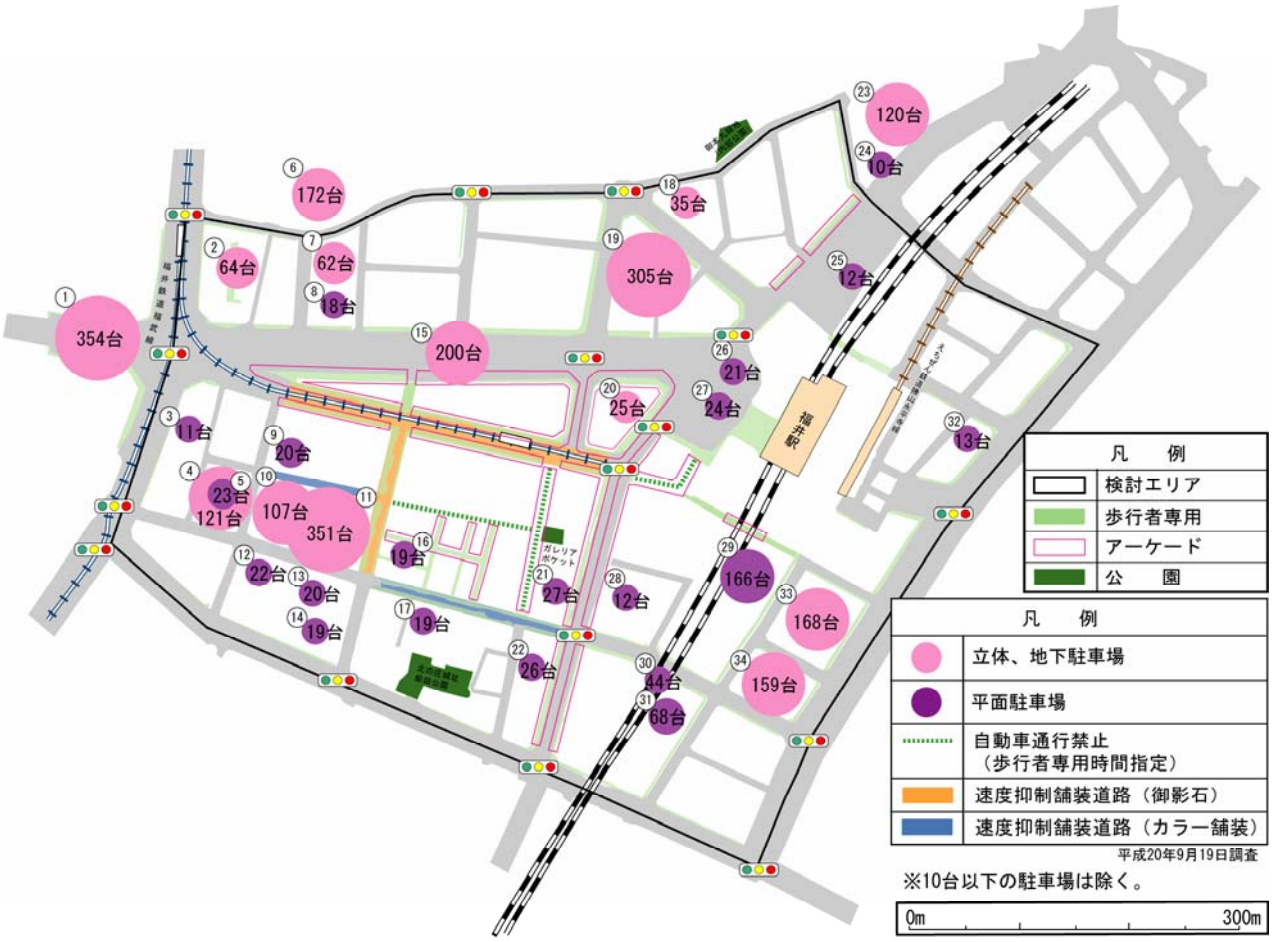
※第３回福井都市圏パーソントリップ調査

**【休日】**

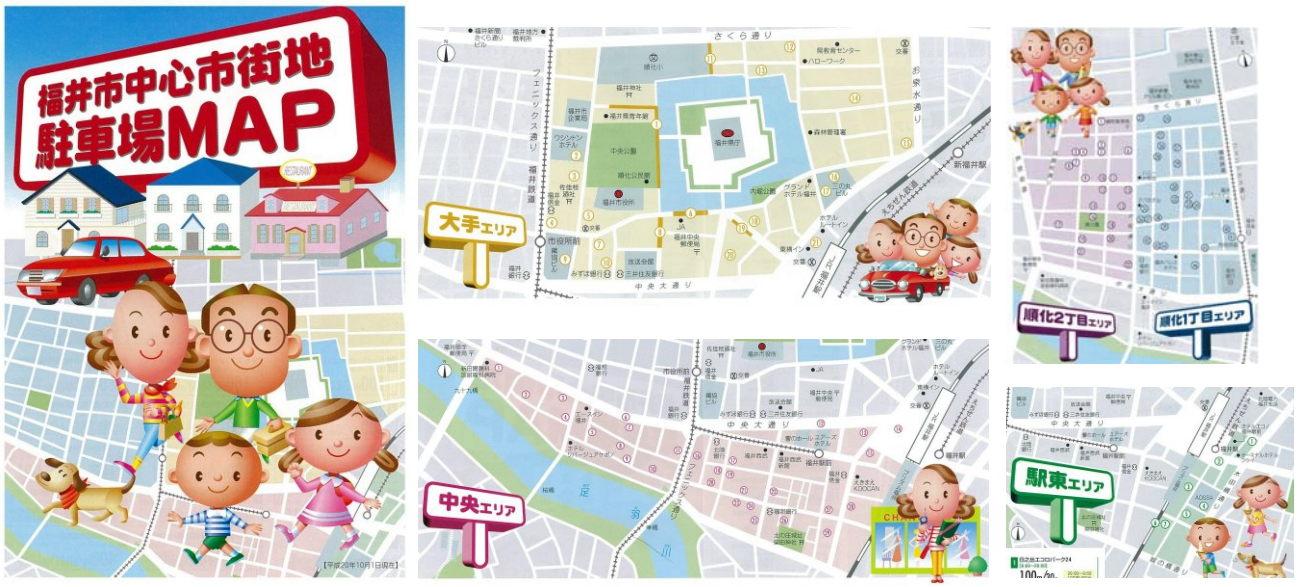
・中央一丁目の大規模民間駐車場では、割引サービスが充実していることから、休日には満車になり、数分間程度の入庫待ち列が発生しています。（ヒアリング）
・周辺の県営福井駅西口地下駐車場や市営福井市本町通り地下駐車場等では、満車状態となることはほとんどありません。（ヒアリング）
・休日でも、中心市街地全体の駐車場容量に不足はないと考えられます。




中央一丁目の範囲




■福井市中心部における時間貸駐車場の状況




■駐車場ＭＡＰ（まちづくり福井株式会社）