

第1回 第2次福井市都市交通戦略協議会

2020.7.3 13:30 ~

福井市

本日の説明内容

都市交通戦略とは

(協議資料1) 1P ~ 7P

現行都市交通戦略の検証

(協議資料2) 8P ~ 25P

福井市のまちづくり

(協議資料3) 26P ~ 33P

福井市を取り巻く交通環境の変化と課題

(協議資料4) 34P ~ 38P

第2次都市交通戦略の方向性

(協議資料5) 39P ~ 67P

都市交通戦略とは

都市交通戦略とは

目的：望ましい都市・地域の実現

都市・地域が抱える問題

- ・人口減少
- ・交通弱者
- ・少子高齢
- ・交通渋滞
- ・過度なクルマ依存
- ・クルマ利用による環境負荷
- ・まちのにぎわい低下
- など

都市交通モードの連携と適切な役割分担

- ・公共交通（鉄道・バス・タクシー）
- ・自動車
- ・自転車、徒歩等

関係団体相互の協力

- ・行政（国、県、市、警察など）
- ・交通事業者
- ・地元団体

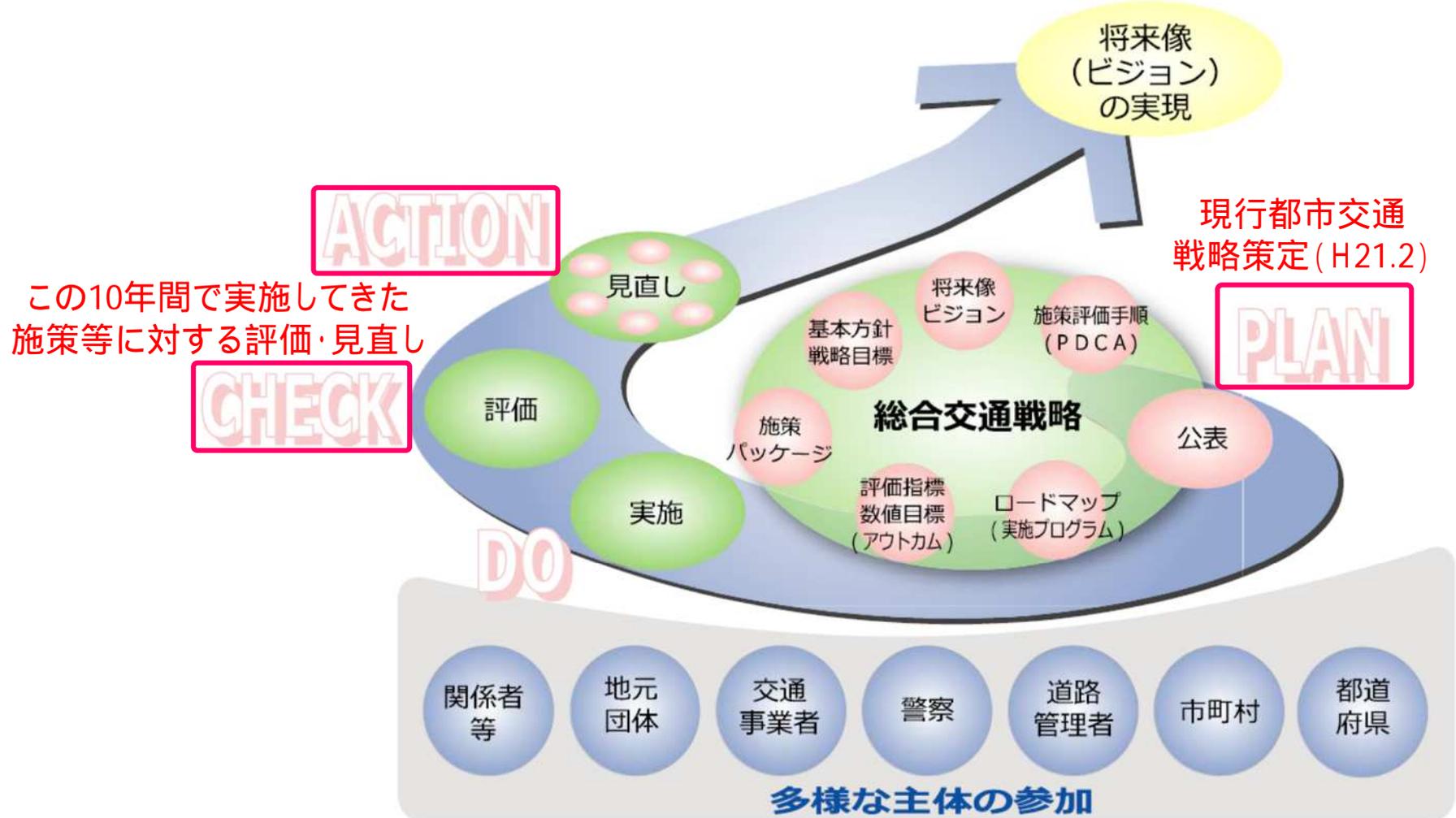
交通事業とまちづくりが連携した
総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図る

都市交通戦略の推進イメージ

H21年2月に福井市都市交通戦略策定

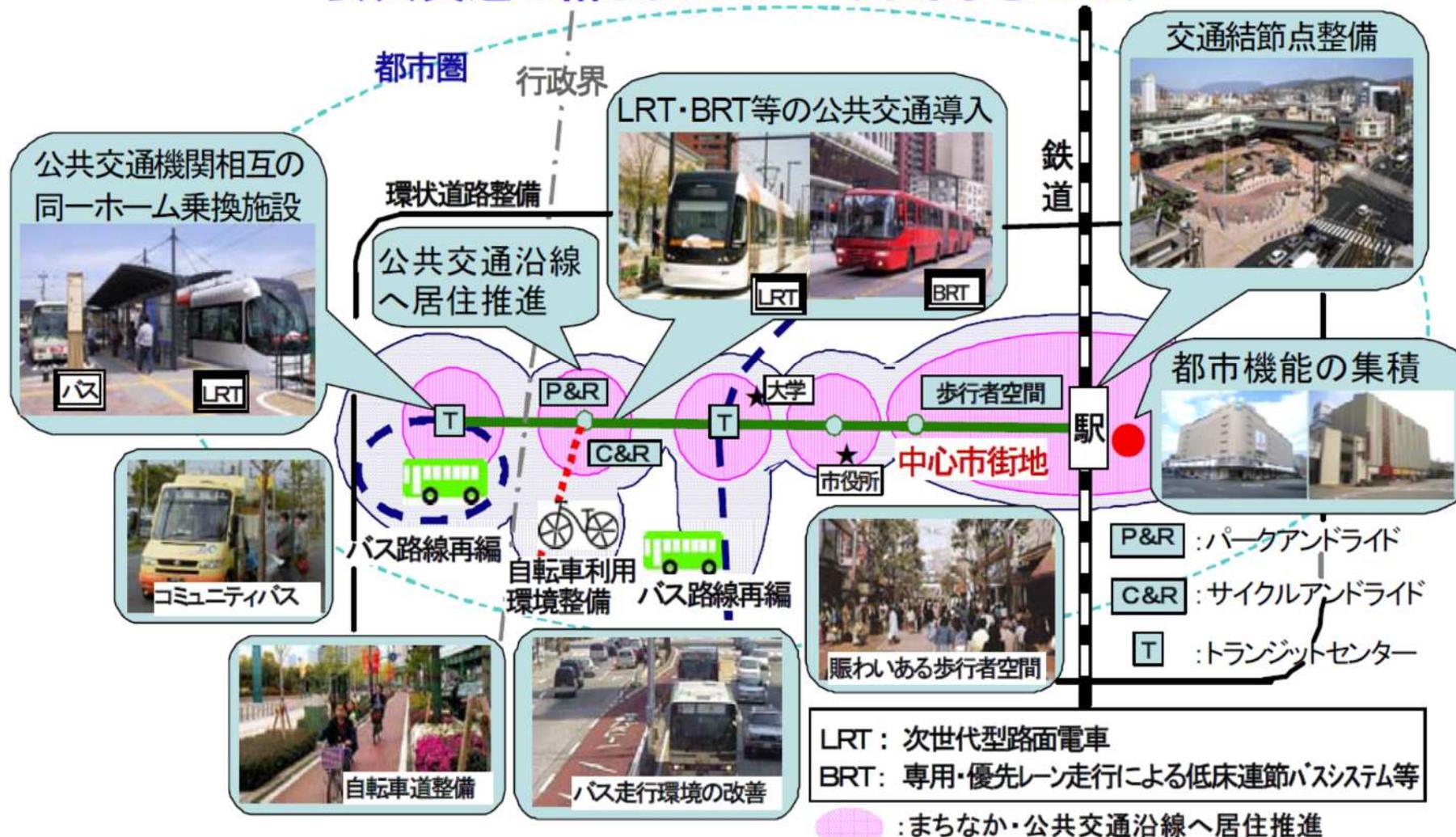
今回は1回目の見直しであり、P D C Aの「C:Check」+「A:Action」にあたる

現行都市交通戦略の進捗・効果について評価・検証し、継続的な施策展開につなげる



施策・事業の展開イメージ

総合的な交通連携の施策・事業の展開イメージ ～公共交通を軸としたコンパクトなまちづくり～



福井市における都市交通とまちづくりに関連する施策・事業展開

<この10年間の動向>

福井市都市交通戦略

交通結節点整備

福井駅西口広場整備



福井駅西口広場へのバスターミナル移設
福井鉄道福武線の西口広場延伸



公共交通の充実

フィーダー交通の充実



福井鉄道・えちぜん鉄道の相互乗入



都市機能・インフラ整備

再開発事業による
「ハピリン」の整備

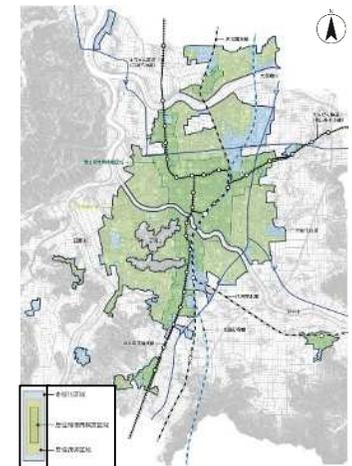


歩行者空間整備による
賑わいの創出



都市計画

立地適正化計画策定による
公共交通沿線への
居住推進



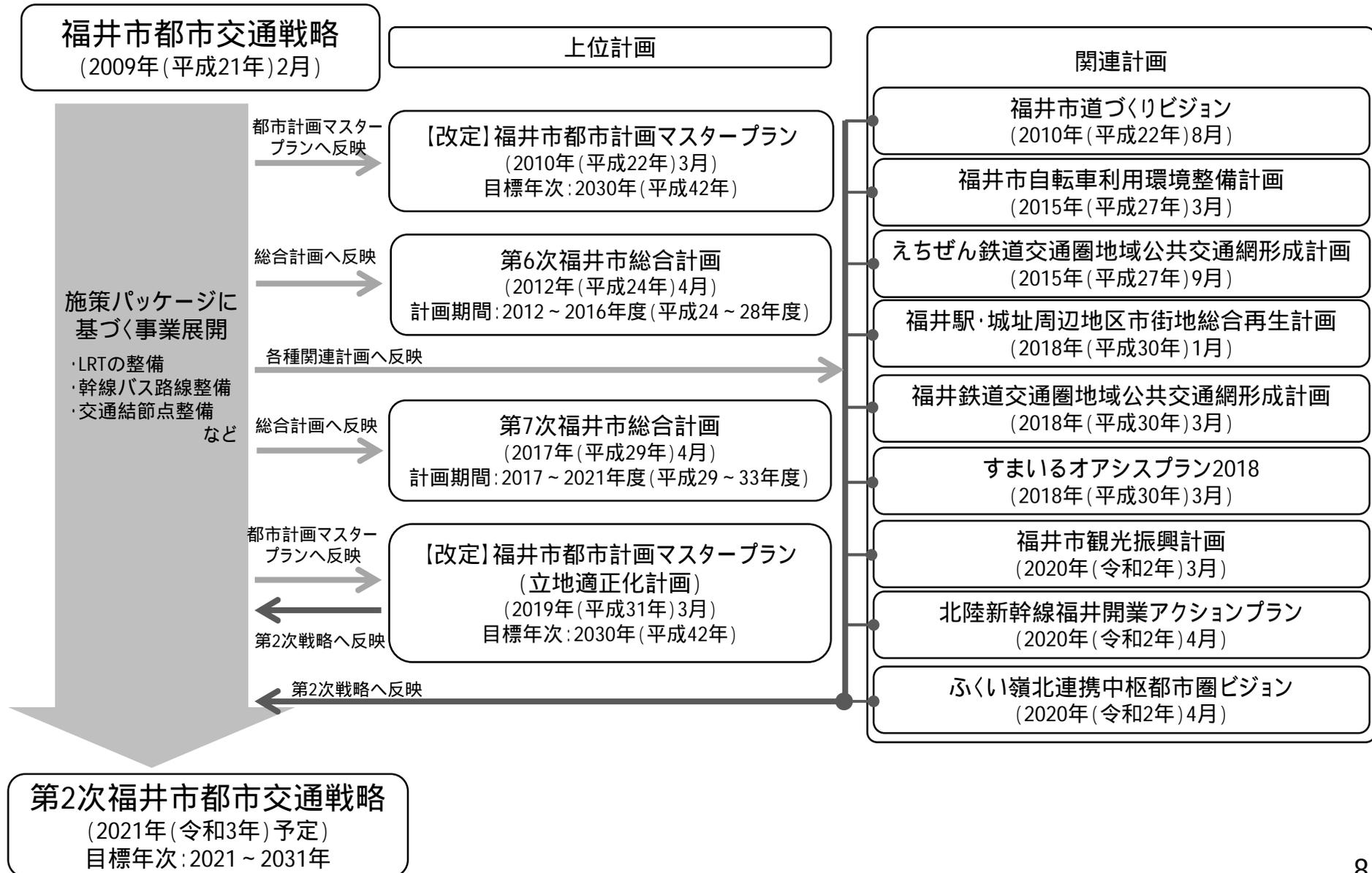
H21.2

現行
都市交通戦略

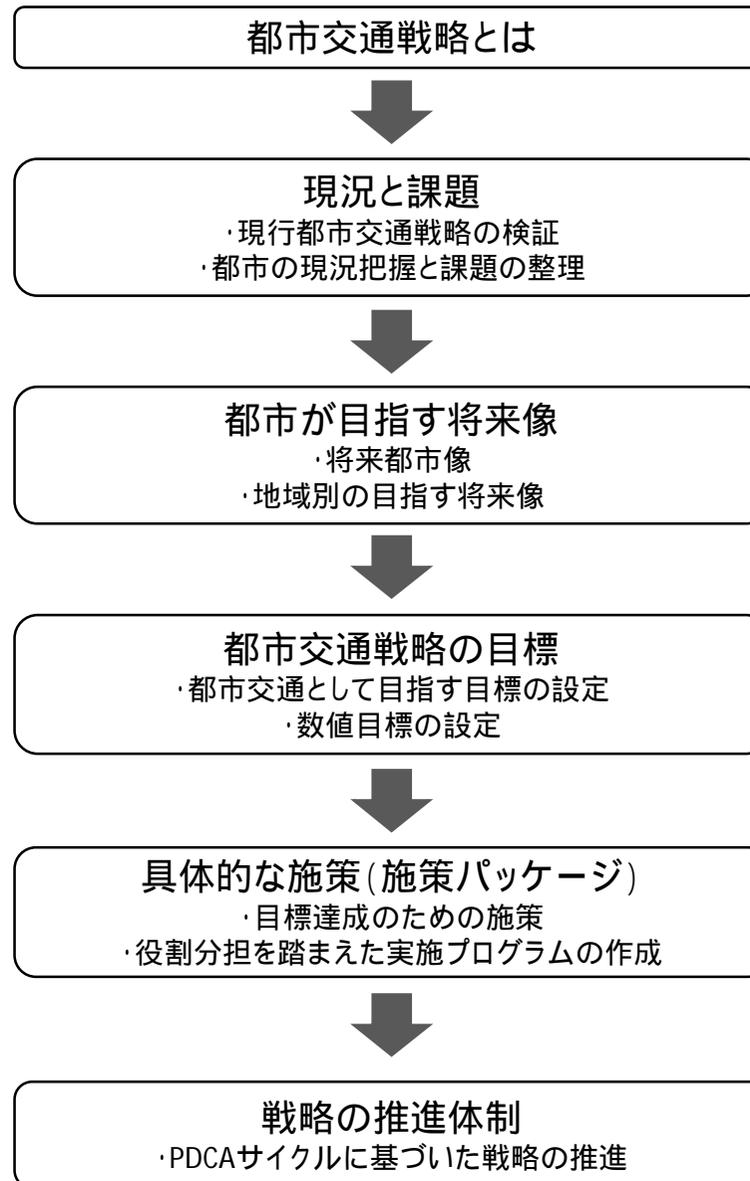
R3

第2次
都市交通戦略

福井市都市交通戦略の位置づけ



福井市都市交通戦略の構成



現行都市交通戦略の検証

現行都市交通戦略の概要

計画期間：平成21年2月～平成31年3月末（概ね10年）

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」

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
 公共交通を中心とする交通施策への転換
 地域バランスのとれた交通環境の構築

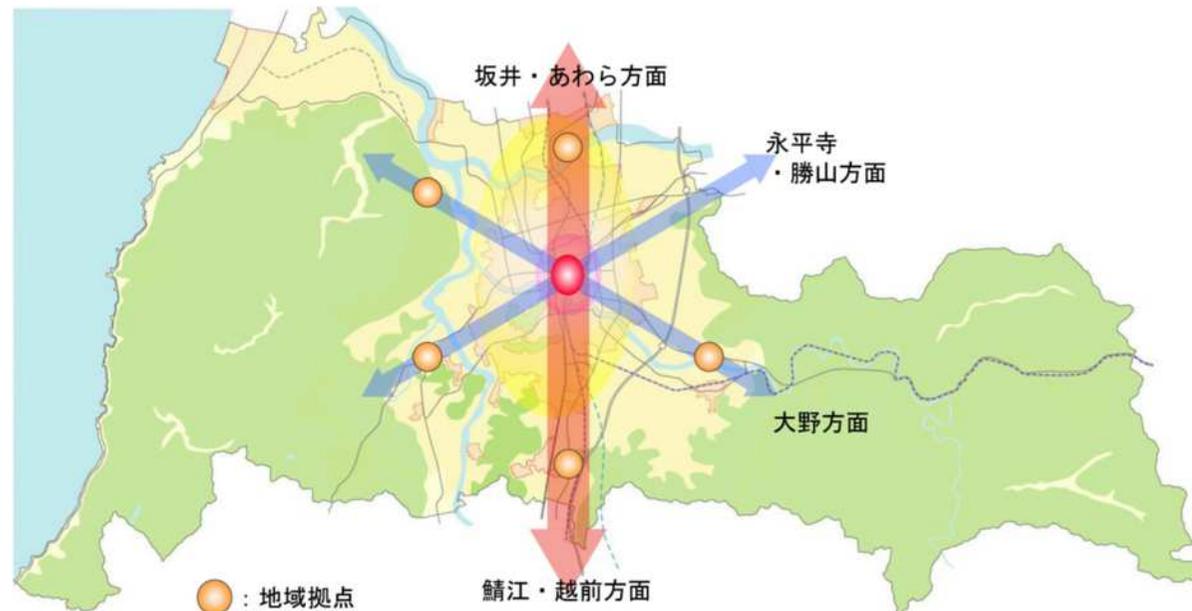
都市交通の目標像：

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



現行都市交通戦略の概要

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

6方向の公共交通幹線軸の強化

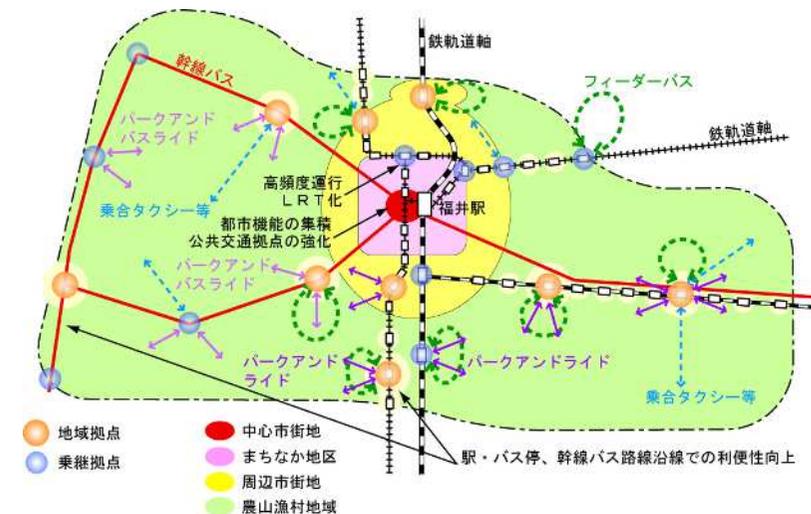
- ・コンパクトな市街地形成を誘導する公共交通幹線軸の強化
- ・6方向の公共交通幹線軸の先導的な構築
- ・核となる中心市街地での都市機能の集積

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

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

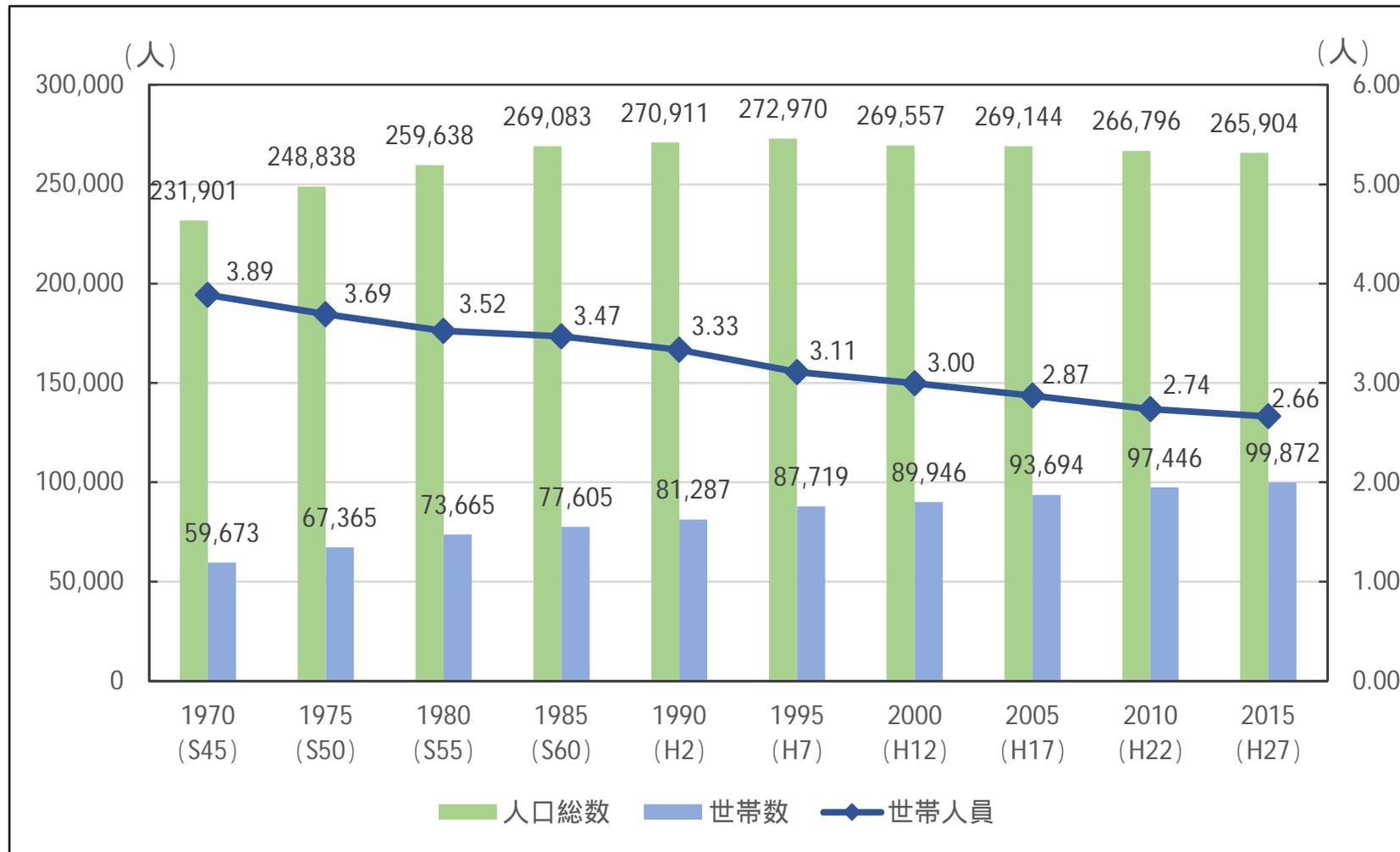


戦略がめざすもの

- | | |
|----------------------|--------------------------------|
| 1.市民の公共交通の満足度を高めます | →公共交通サービス水準の向上 |
| 2.市民の生活の足を確保します | →公共交通人口カバー率の向上 |
| 3.環境にやさしいまちづくりに貢献します | →二酸化炭素排出量(CO ₂)の削減 |

背景の変化 : 福井市の人口は減少傾向

人口は1995年(平成7年)をピークに減少傾向に転じている



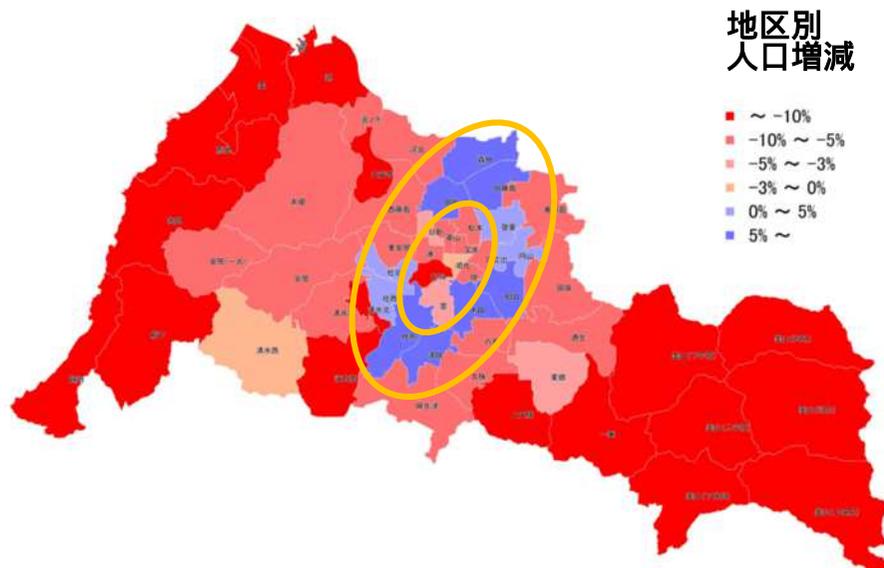
福井市の人口、世帯数の推移(出典:国勢調査)

背景の変化 : 地区別の人口増減と高齢化率

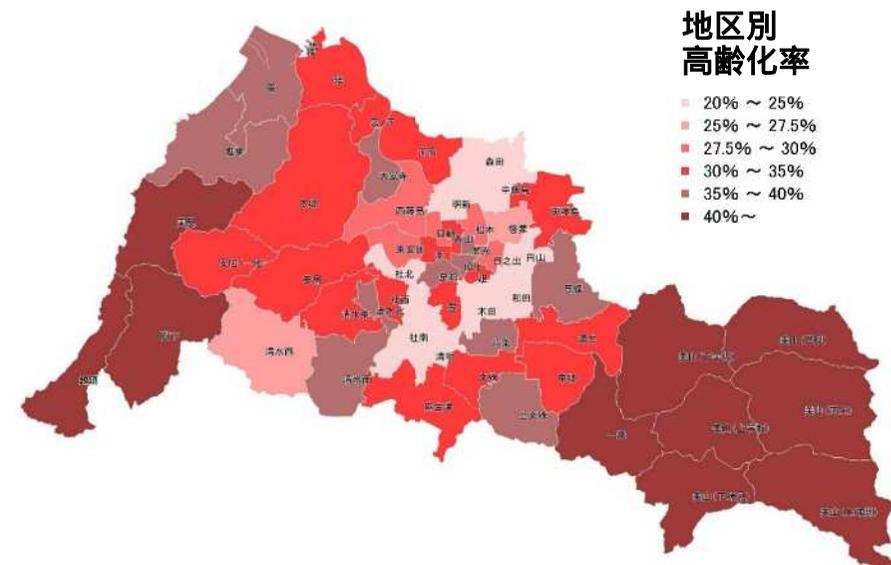
人口増減は、中心部が減り、周辺部が増加するドーナツ化

高齢化率は、市全体で高くなっているが、特に、中心市街地、農山漁村地域で高く、

人口が増加傾向の周辺市街地は比較的低い



2010年(平成22年)と2019年(令和元年)での比較



2019年(令和元年)データ

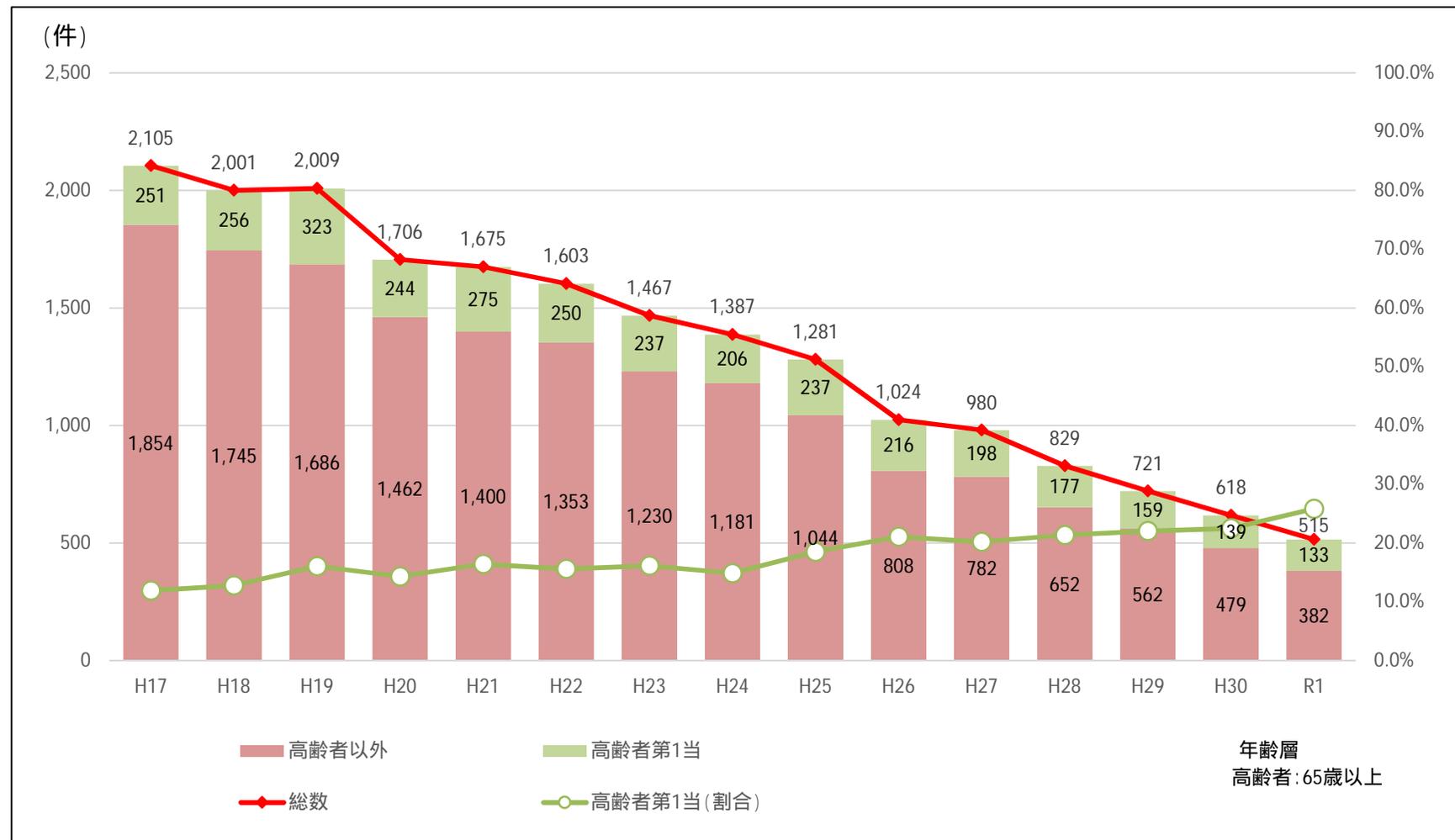
地区別人口増減(左)、地区別高齢化率(右)

(出典:福井市人口統計より作成)

背景の変化 : 事故発生件数が約7割減少

平成17年以降、事故発生件数は減少傾向

高齢者が第1当事者となる事故件数も減少傾向だが、全体に占める割合は微増傾向



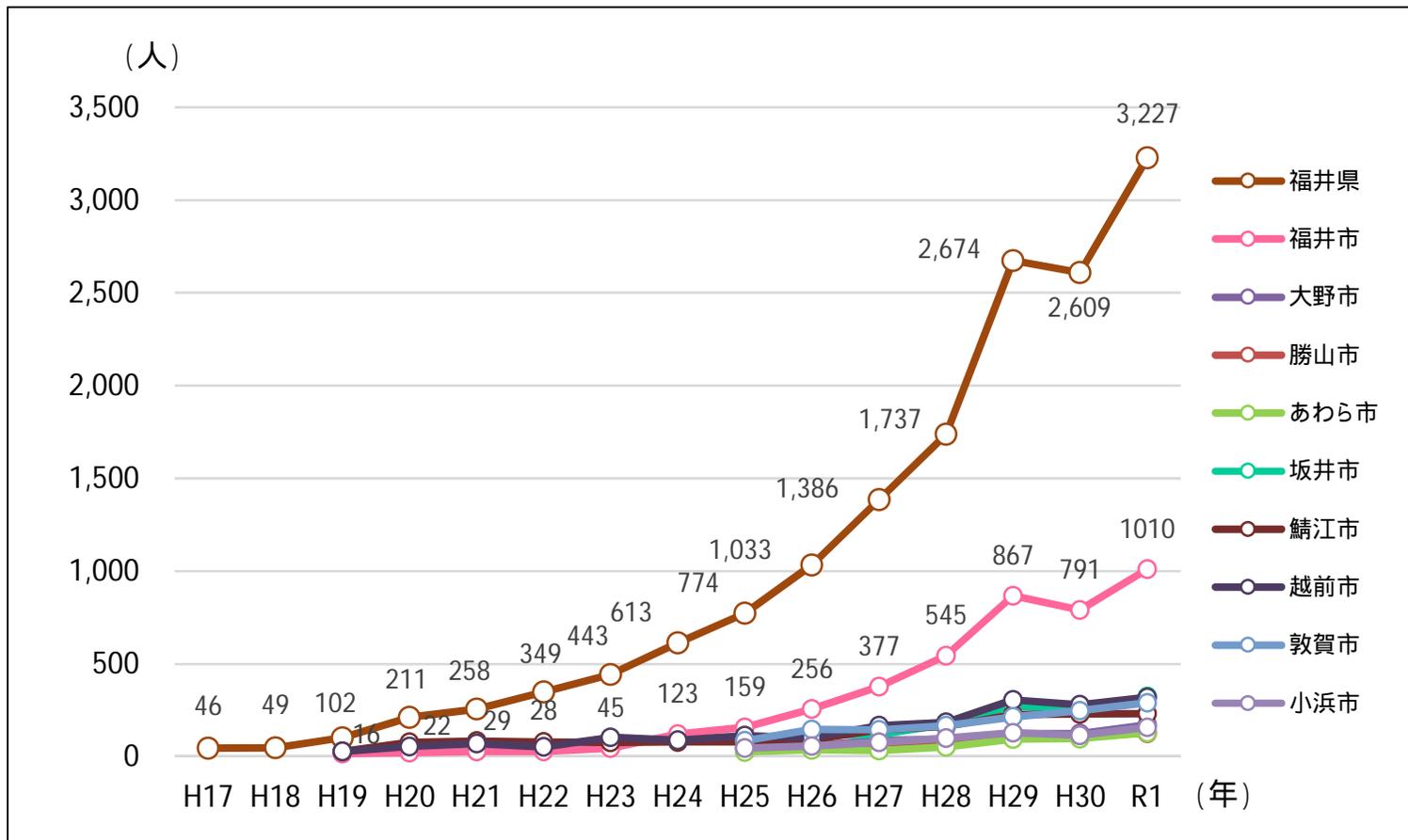
事故発生件数および割合の推移 (出典: 福井の交通)

背景の変化 : 免許返納者数が大幅に増加

福井県、福井市とも免許返納者数は、H21とR1で大幅に増加

・福井県: 258人→3,227人(約12倍)

・福井市: 29人→1,010人(約34倍)

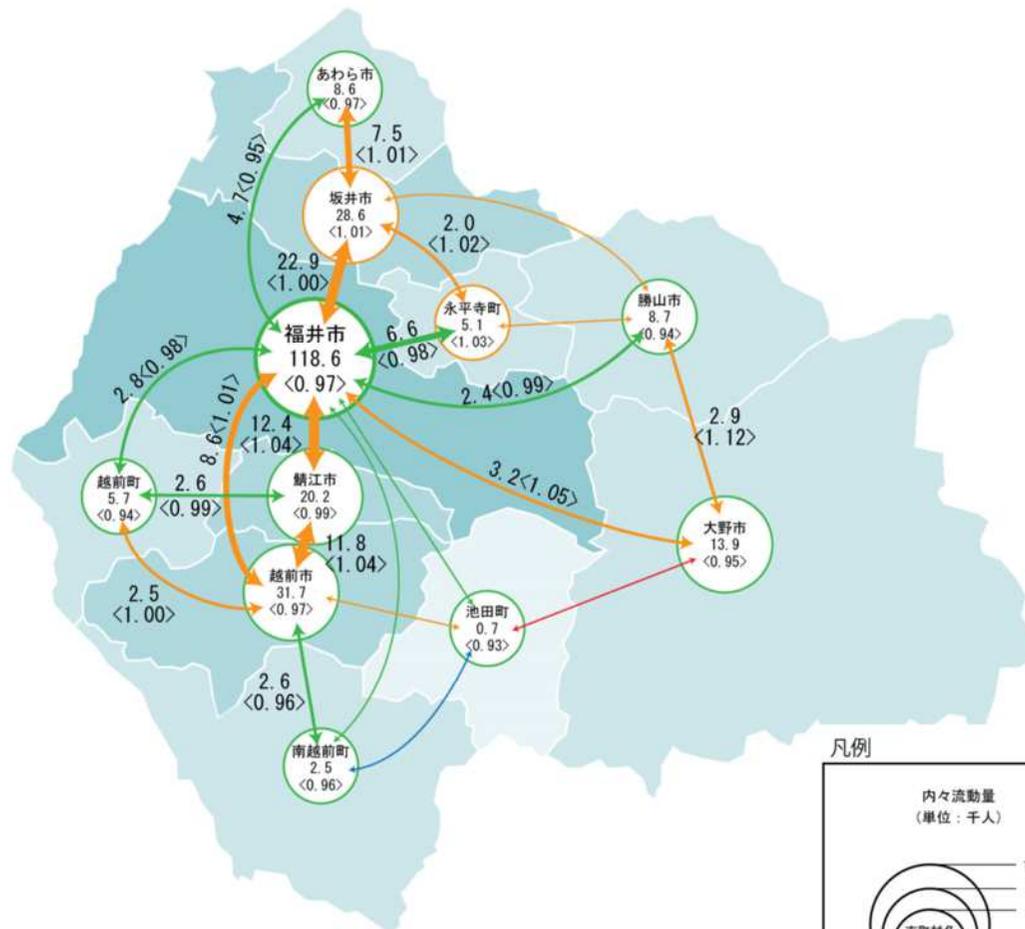


免許返納者数の推移(出典:福井の交通)

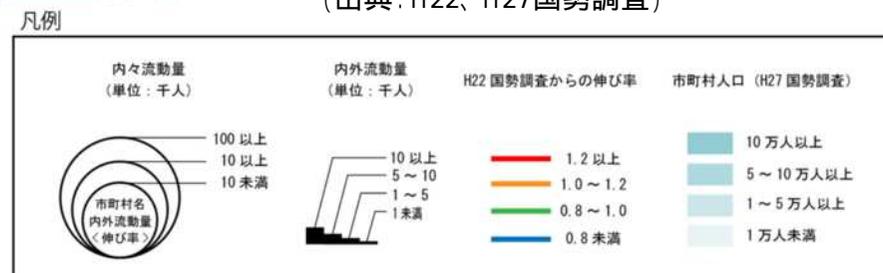
背景の変化 : ふくい嶺北連携中枢都市圏の流動

通勤通学者数は、福井市と他都市間との移動が最も多く、ふくい嶺北連携中枢都市圏の中心となっている。

あわら・坂井方面や鯖江・越前方面を結ぶ流動量が多く南北方向の交通軸が形成



ふくい嶺北連携中枢都市圏における流動(通勤通学)
(出典: H22、H27国勢調査)



背景の変化 鉄道の輸送人員は増加、タクシー・バスは減少

< 福井県 >

鉄道は増加傾向

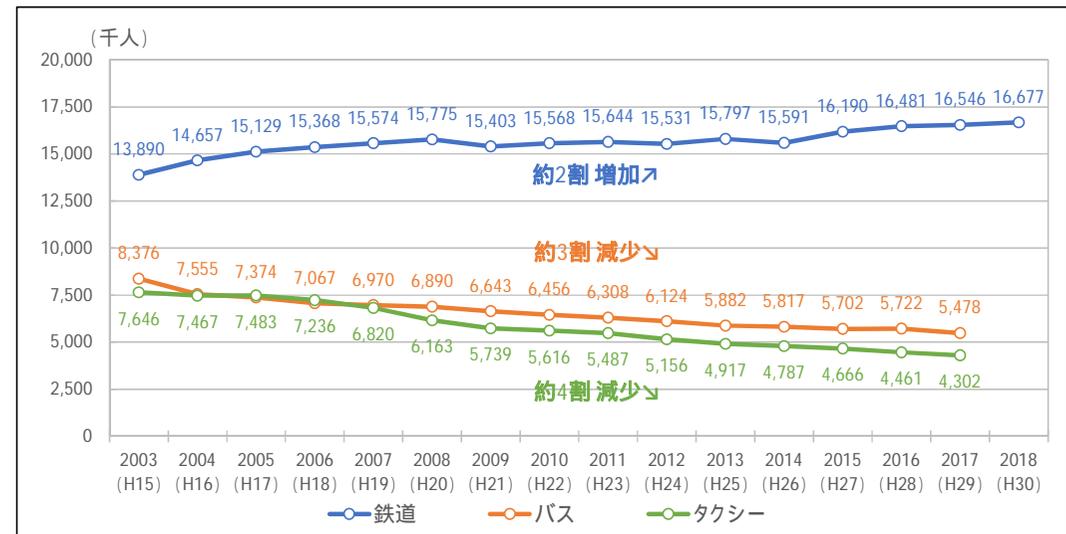
バス、タクシーは減少傾向

鉄道はJR、えちぜん鉄道、福井鉄道の合計

バスは福井県統計年鑑12-11、「乗合バス」の輸送人員

タクシーは福井県統計年鑑12-11、「タクシー」の輸送人員

バス、タクシーはH30年度のデータなし



福井県内の鉄道・バス・タクシーの輸送人員 (出典: 福井県統計年鑑より作成)

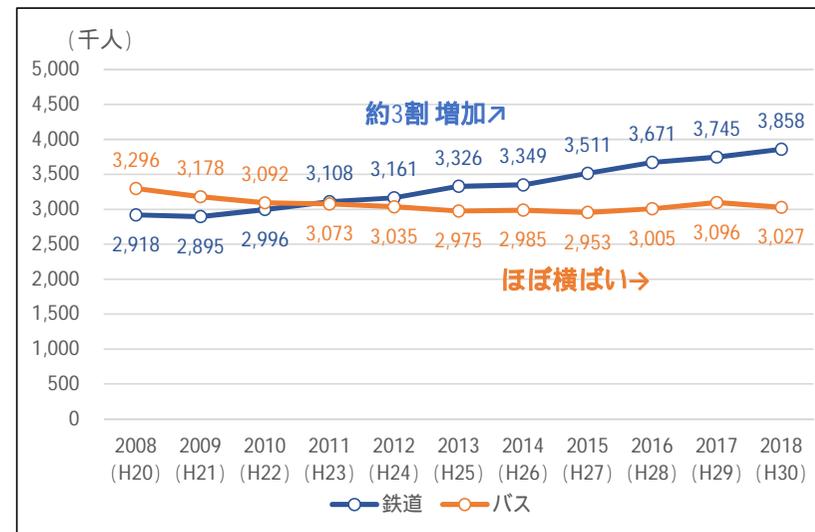
< 福井市 >

鉄道は増加傾向

バスはほぼ横ばい

鉄道はえちぜん鉄道、福井鉄道の福井市内駅の乗車数

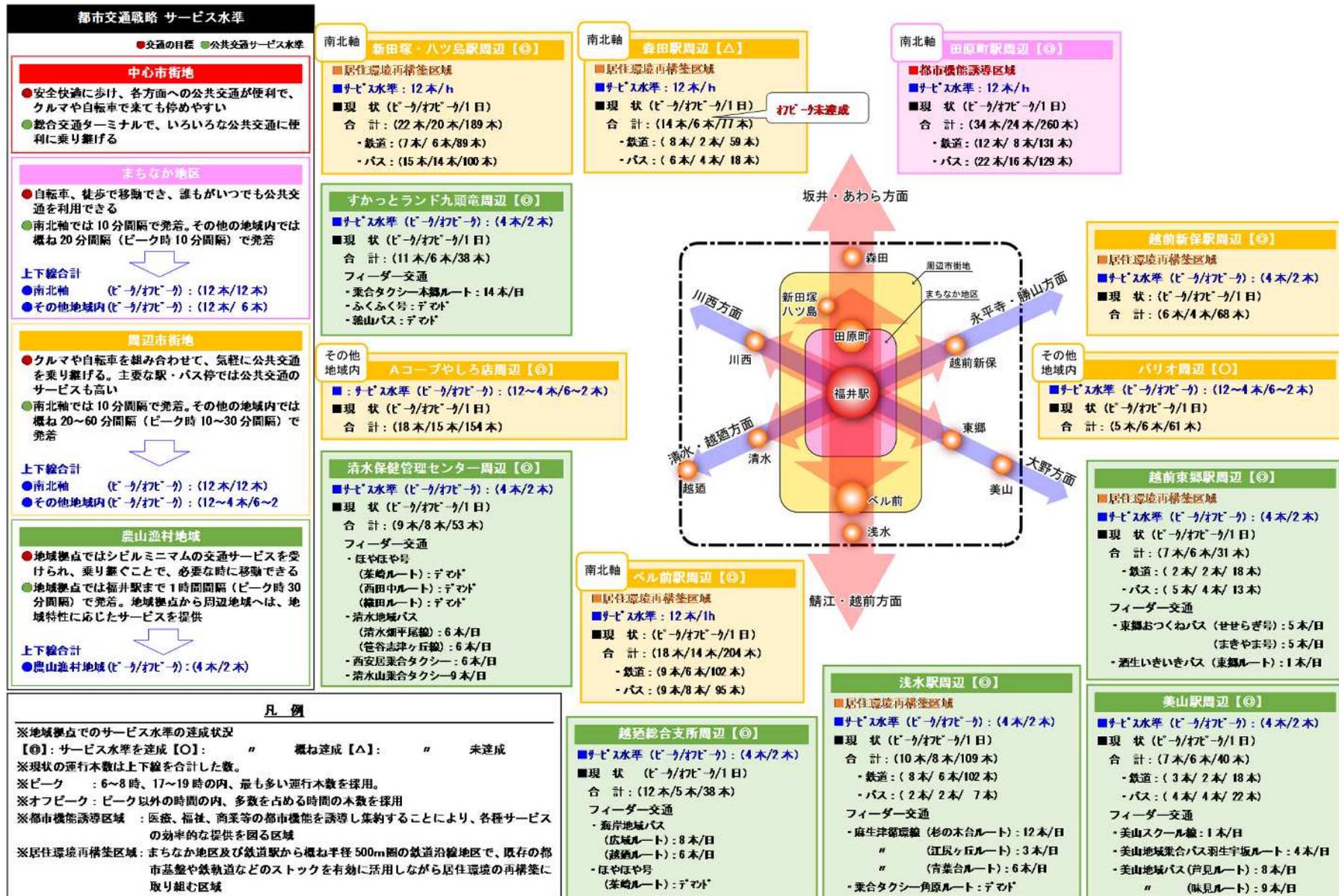
バスは福井市内を発着する路線バス、フィーダー交通 (乗合タクシー、地域コミュニティバス等)の乗車数



福井市内の地方鉄道・バスの輸送人員 (出典: 福井市資料より作成)

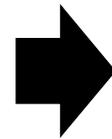
目標数値：サービス水準（運行頻度）は概ね目標達成

都市計画マスタープランや立地適正化計画での位置づけを踏まえて地域拠点における幹線の運行本数を評価



目標数値 : 公共交通人口カバー率の向上

現行策定時
87%



今回
約92%

着実に向上

| 地域 | | カバー率 |
|------------|--------|--------|
| 1 | 中心市街地 | 100.0% |
| 2 | まちなか地区 | 98.3% |
| 3 | 周辺市街地 | 90.9% |
| 4 | 農山漁村地域 | 90.2% |
| 市全域 | | 91.6% |
| 居住誘導区域(参考) | | 92.1% |



施策パッケージの実施結果

現行戦略では6つの施策パッケージを設定し、事業・施策を展開

1.南北幹線軸としてのLRTの整備

えちぜん鉄道、福井鉄道の相互乗入の実施とそれに伴う利用・待合環境整備によって、高水準の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

東西方向の幹線バス路線の明確化と多様なフィーダー交通の充実により、公共交通幹線軸として中心市街地と各地域拠点および各地域拠点と周辺地域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

福井駅周辺整備による総合交通結節点化およびフィーダー交通の充実やP & R駐車場等の整備、バスロケーションシステム拡充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

ICカードの導入の一部導入やバス路線の乗継・路線情報の検索可視化により公共交通の利便性を向上

5.モビリティ・マネジメントの推進

NPO等の活動による多方面への働きかけの実施により、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

駐車場の案内強化や電光掲示板、アプリによる駐車場検索により、駐車場の利便性を向上

1.南北幹線軸としてのLRTの整備

えちぜん鉄道・福井鉄道の相互乗り入れの実施

- ・鷺塚針原～越前武生間での相互乗入
- ・田原町駅周辺整備
- ・福井鉄道軌道区間の電停改良
- ・新型低床車両(LRV)の導入

福井駅西口広場整備に伴い路面軌道の延伸を実施



Ki-bo



駅舎更新後の田原町駅



FUKURAM

新型低床車両(上:えちぜん鉄道、下:福井鉄道)

評価
検証

えちぜん鉄道、福井鉄道の相互乗入は当初の計画区間を延長して実施
 新型低床車両の導入や電停、駅舎の改良により利用・待合環境を大幅に改善
 相互乗入区間では、通学通勤を中心に利用者の増加

今後の
課題

学校、企業等へ向けた通勤通学における公共交通利用の更なるPR
 相互乗入区間駅周辺でのイベント開催等による鉄道利用機会の創出
 日中の利用者増加への取り組み

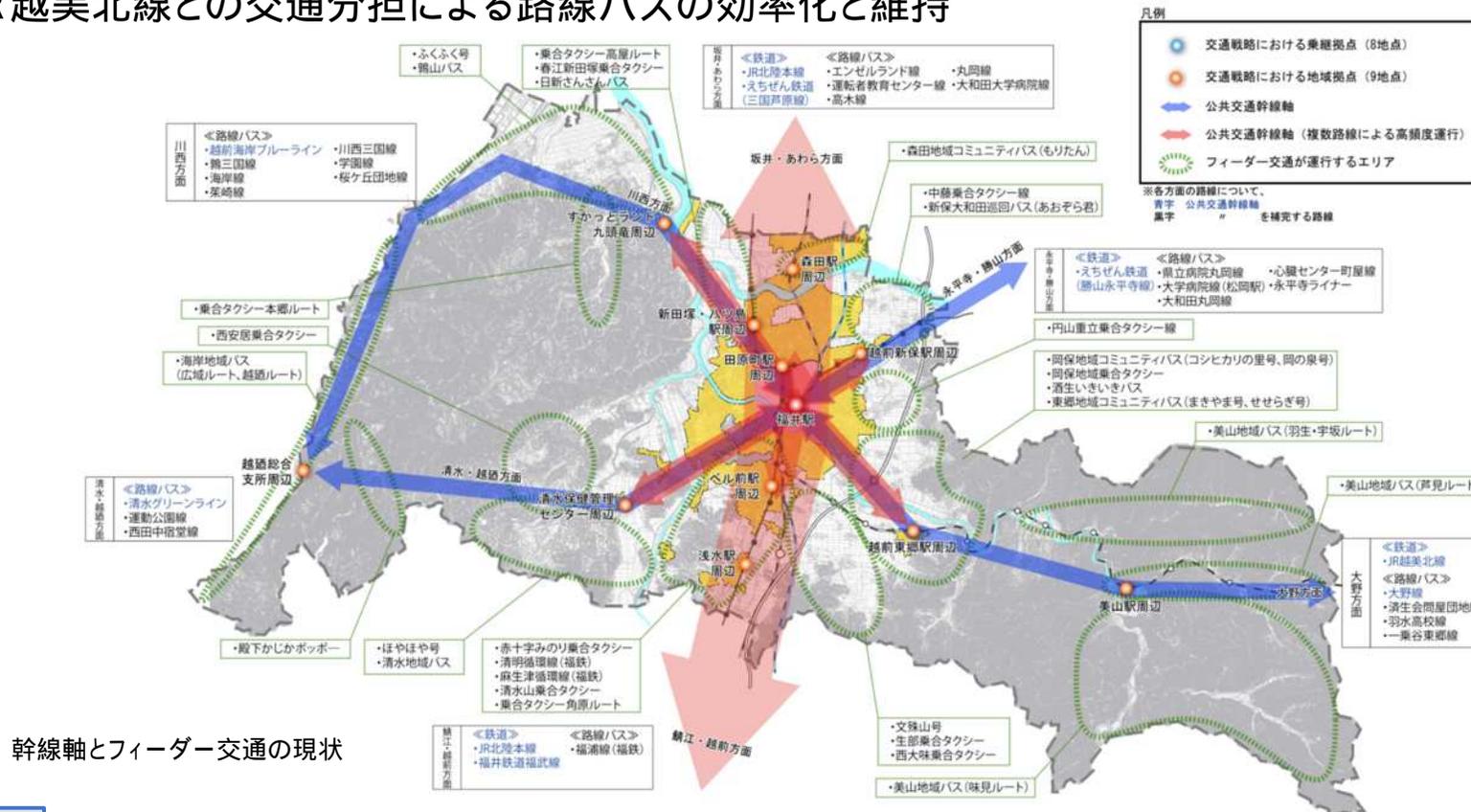
2.東西幹線軸となる幹線バス路線の整備

清水プラント3を拠点とした路線バスの再編

地域特性に対応した生活交通の運行

越前海岸ブルーラインの延伸とバストリガー制度の実施

JR越美北線との交通分担による路線バスの効率化と維持



評価
検証

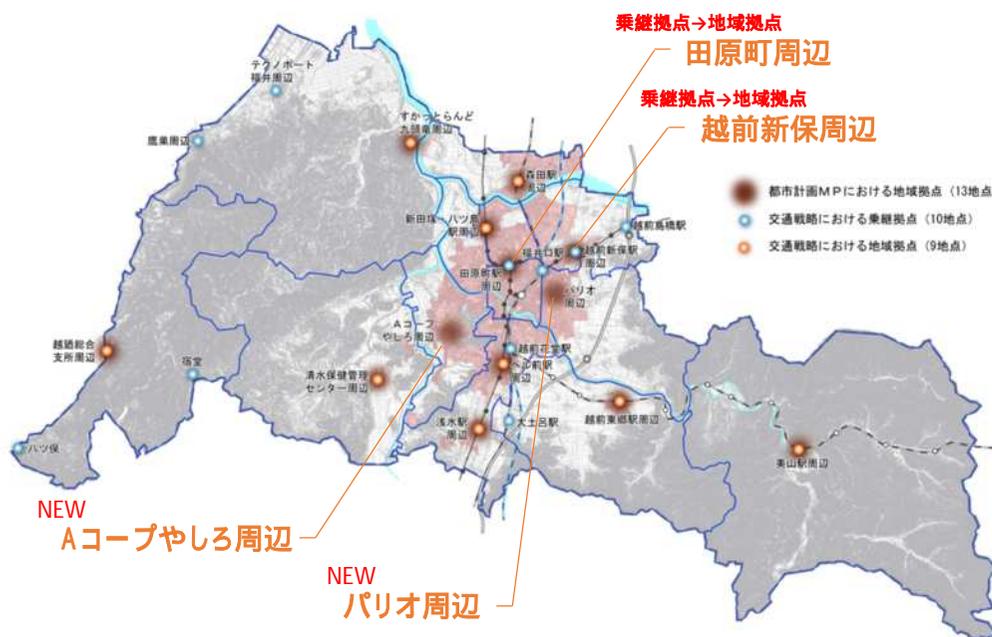
幹線軸を明確化し、効率化や住民参画などの維持活性化策を実施
多様なフィーダー交通の充実により、地域の実情に応じた交通手段を確保

今後の
課題

「乗って残す」、「乗継利用への抵抗感払拭」のためのモビリティ・マネジメントの強化
フィーダー交通の機能強化

3.交通結節の強化

地域拠点、乗継拠点の機能、候補の抽出と選定
 福井駅西口広場・東口広場へのバスターミナル機能の導入
 地域拠点、乗継拠点の機能強化



都市計画マスタープランでの地域拠点の追加



西口広場・東口広場の整備状況 (写真: Google Earth)

評価
検証

現行戦略の9つの地域拠点に加え、都市計画マスタープランで新たに4箇所を追加
 福井駅周辺整備による総合結節点化とバスロケーションシステム、パークアンドライド等駐車場の整備
 各拠点での生活サービス機能、交通機能が充足していない

今後の
課題

地域拠点における生活サービス機能拡充のための施策展開
 フィーダー交通とバス・電車の乗継利便性の向上(バス待合環境や情報提供等)
 パークアンドライド、サイクルアンドライド等の利用促進

4. 電車・バスのICT化

一部公共交通機関でのICカード導入

- ・すまいるバス: 「ICOUSA」
- ・JR北陸本線: 「ICOCA」

バスロケーションシステムの拡充

電車総合情報システムの導入



乗継情報の提供 (出典: Google map)



バス停での情報提供 (県立病院)

評価
検証

交通系ICカードの一部導入 路線バス、地域鉄道へのICカード未導入
バス路線のインターネット等での乗継・路線情報の検索可視化

今後の
課題

キャッシュレス化についての継続した検討
MaaSの導入の検討

5. モビリティ・マネジメントの推進

各種公共交通関連イベントの開催や整備事業にあわせたモビリティ・マネジメント(MM)の実施
 カー・セーブ推進事業への協力
 公共交通利用に関する住民アンケートの実施

評価
 検証

NPO等と連携した活動により、多方面への働きかけを実施

今後の
 課題

NPO等との継続的な協働
 公共交通機関を利用するメリット等の周知
 高齢者、免許返納者に対する周知



のりのりマップ(出典:ばすでんしゃねっと・ふくいHPより)

6. 駐車マネジメントの推進

駐車場への案内強化
 携帯電話を利用した駐車場情報案内システムの活用・拡充

評価
 検証

案内強化や電光掲示板、アプリでの駐車場検索により、駐車場の利便性が向上

今後の
 課題

駐車場情報の提供や案内・誘導の強化



駐車場MAP(出典:まちづくり福井HPより)

協議資料3

第1回 第2次福井市都市交通戦略協議会
2020.7.3

福井市のまちづくり

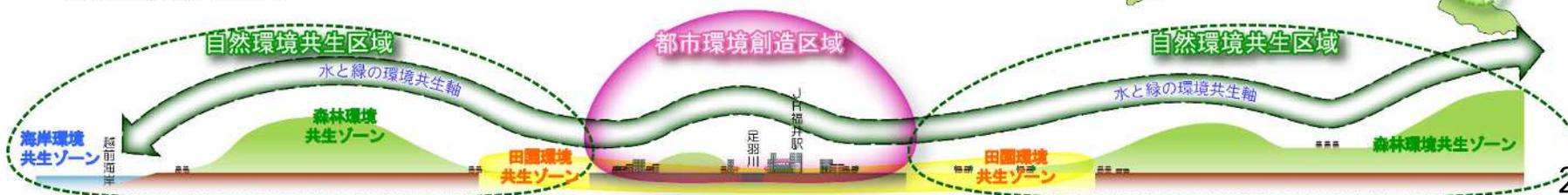
福井市のまちづくり

土地利用方針図（都市全体）



■地域特性を活かした交流と連携による、暮らしの豊かさの実現

- ・都市環境創造区域、自然環境共生区域（田園・森林・海岸の各環境共生ゾーン）の特性を踏まえて、メリハリのある環境づくりや景観づくりに取り組むとともに、人、資源、情報、経済、文化の交流・連携を促進し、相乗的な魅力・活力の向上を目指します。
- ・自然環境共生区域では都市住民に対して農林水産物、癒しや健康・レクリエーション、環境教育の場を提供し、一方、都市環境創造区域では自然環境共生区域に暮らす住民に対して資源や経済の循環による活力を提供し、暮らしの利便性や安心感が享受されるよう、市民と行政が連携・協働して暮らしの豊かさの実現を目指します。



福井市のまちづくり

将来の都市の姿

①多様な拠点づくり

にぎわい交流の拠点

商業施設や業務施設をはじめとした都市の機能の集積を活かしながら、中心市街地をにぎわい交流拠点として整備し、中心市街地の活性化を推進します。

産業を支える工業・流通の拠点

テクノポート福井、二日市地区、テクノパーク、市場周辺地区などを、福井市の産業を支える工業や流通の拠点として誘導します。

緑と親しむスポーツ・レクリエーションの拠点

足羽山公園、東山公園、福井運動公園、フェニックスパークを、緑と親しむレクリエーション拠点として整備します。

歴史・文化の拠点

一乗谷地区は、周囲の自然環境との調和を図りながら、歴史的・文化的環境を整え、歴史・文化の拠点として整備します。

自然海岸と親しむレクリエーション拠点

越前海岸一帯を自然海岸を楽しむ観光・レクリエーションの拠点として整備します。



■自然環境共生区域

- 田園環境** 市街地周辺に広がる優良農地の維持・保全を図るとともに、快適な集落環境の形成を図ります。都市住民と農村住民の交流の拠点づくりや体験学習の場などへの活用を図っていきます。
- 森林環境** 自然災害の防止や眺望景観の構成要素として維持管理・保全を図ります。棚田オーナー制度やグリーンツーリズムなど、多様な人々との交流の場や体験学習の場などへの活用を図っていきます。
- 海岸環境** 自然景観の維持・保全を図るとともに、レクリエーションゾーンとしての活用を図ります。特産販売施設や漁業体験など学習の場、ブルーツーリズムなど交流や連携の場づくりなどにも取り組みます。

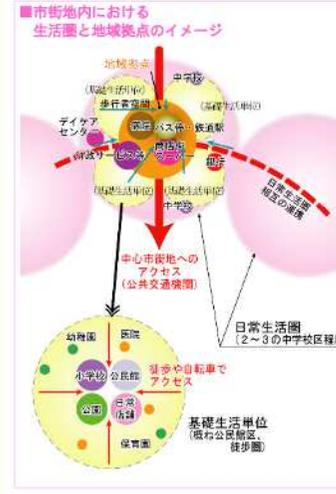
■都市環境創造区域

「歩く」拠点のもと、土地利用等を適正な密度に誘導し、持続可能な市街地を形成します。景観づくりとともに、公園や緑地、河川や用水を活かした心やさしく空間づくりを進めます。

全体構想

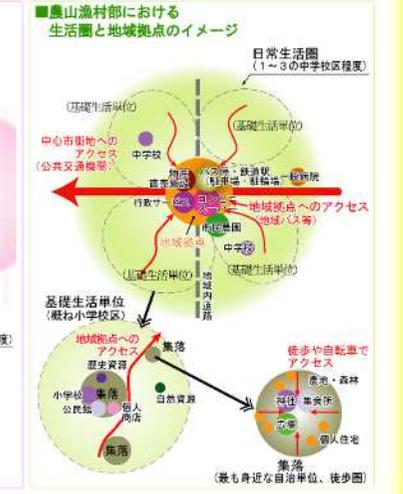
②身近な生活空間づくり

地域拠点を中心に市民の日常生活を支えます。



地域拠点

店舗や行政サービス施設、医療施設などの日常生活に必要な機能を主要なバス停や鉄道駅と連携した地域拠点到達・集約します。

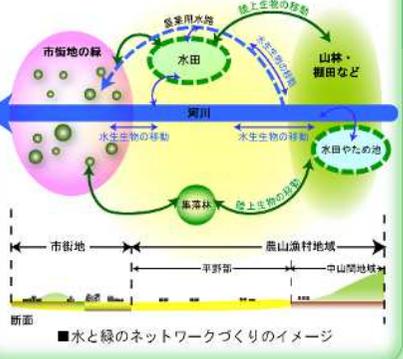


③移動の骨格づくり

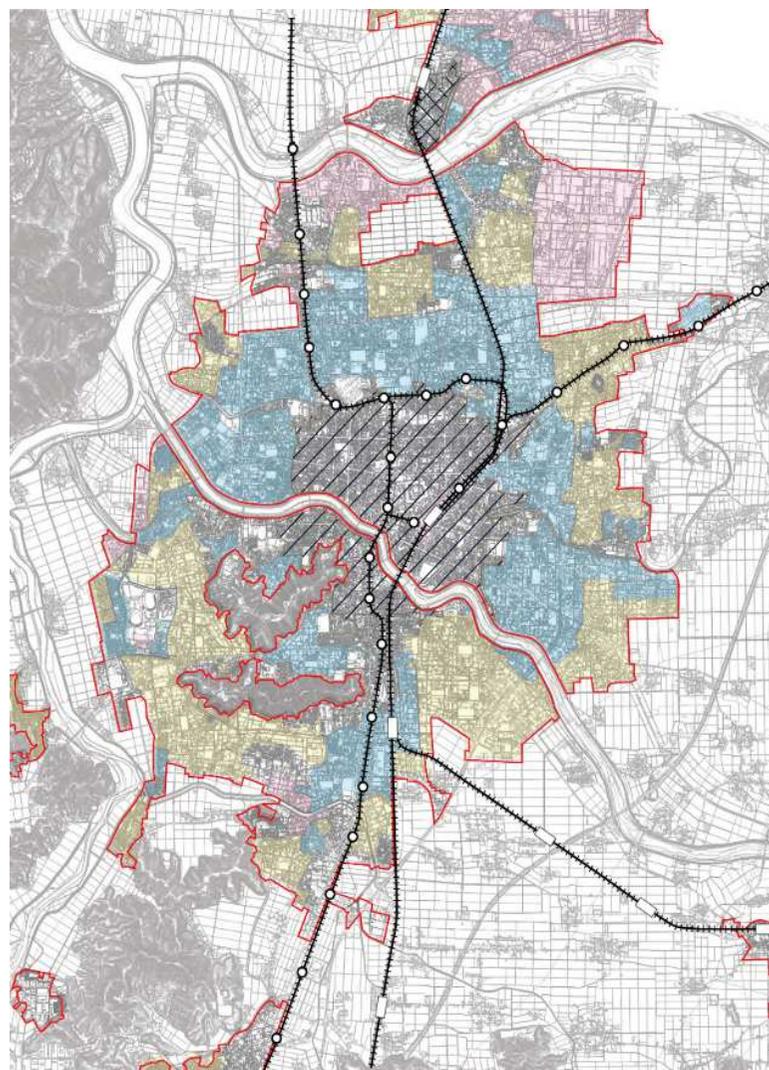
公共交通幹線軸

既存の鉄道やバスなどの公共交通を活用し、先進的なサービス改善を図ることにより、市民の自由な移動の確保、多様な交流の育成、様々な都市機能の誘導を図ります。

④水と緑の空間づくり



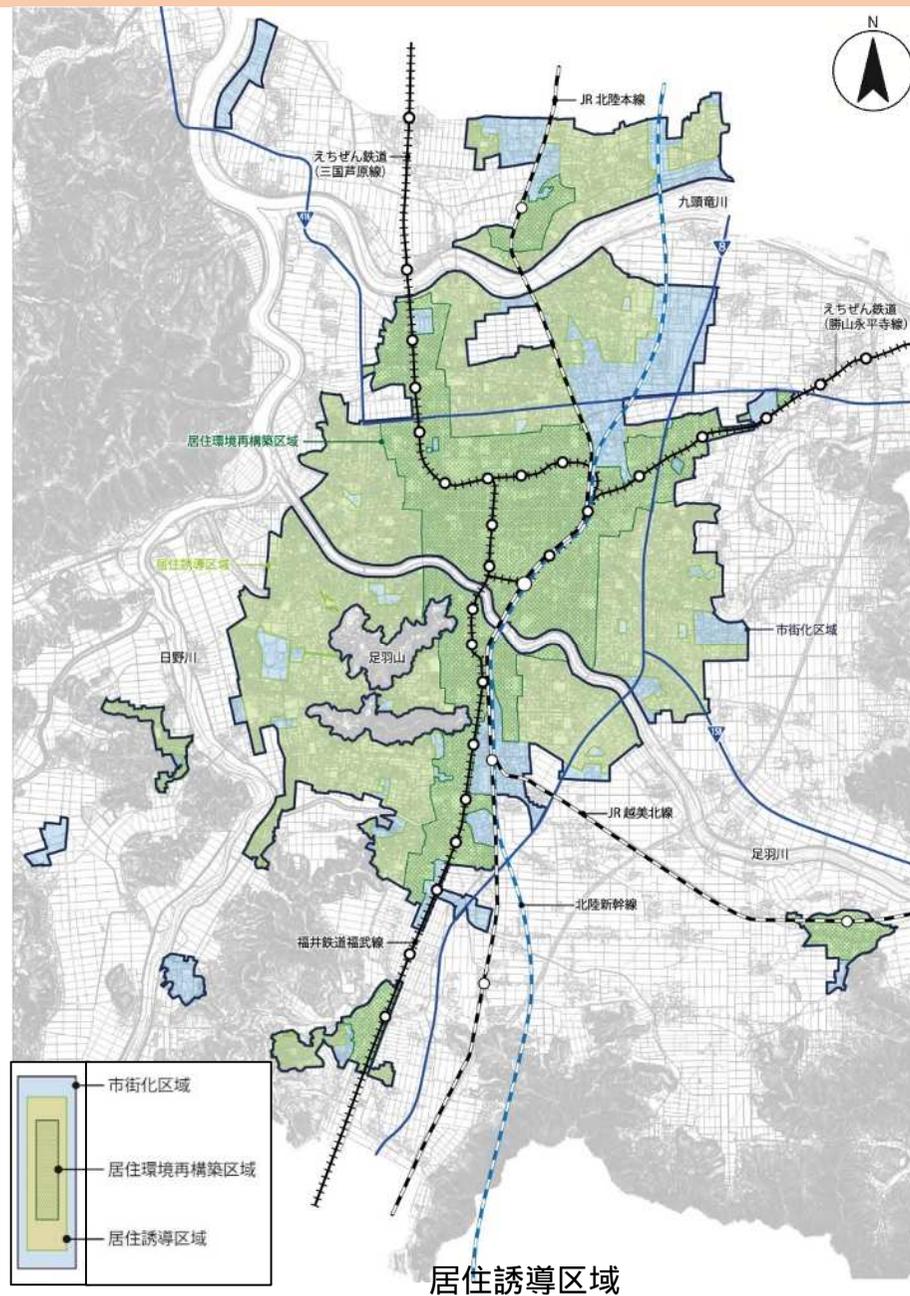
福井市のまちづくり



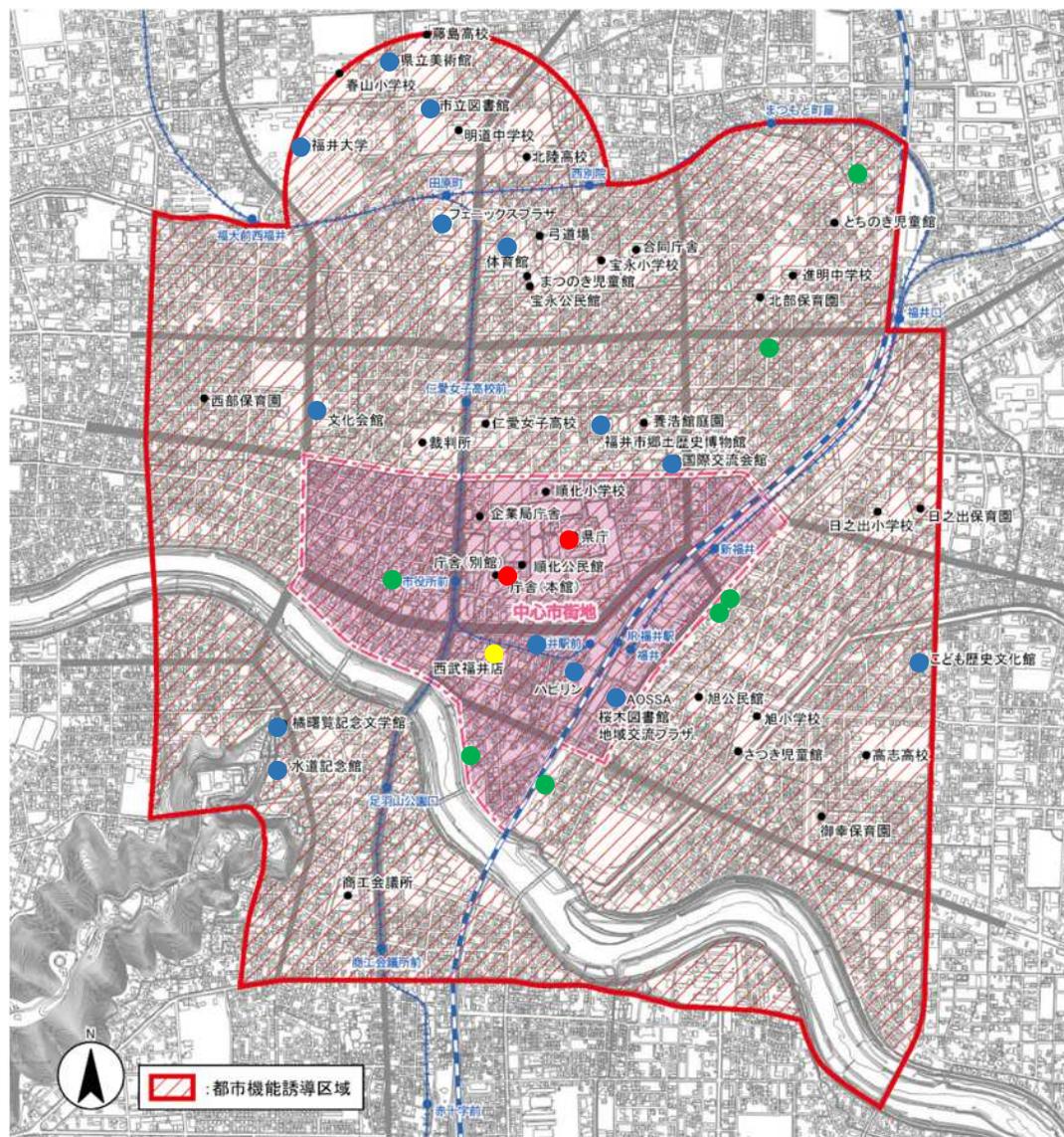
| 凡例 | 土地区画整理事業 |
|----|--------------------------------|
| | 戦災復興 (1946 (S21) 年度施行開始) |
| | 震災復旧 (1948 (S23) 年度施行開始) |
| | 1955 (S30) ~ 1970 (S45) 年度施行開始 |
| | 1971 (S46) ~ 1985 (S60) 年度施行開始 |
| | 1986 (S61) 年度以降施行開始 |
| | 市街化区域 (2016 (H28) 年 3 月現在) |
| | 鉄道 |
| | 駅 |

2015年(平成27年)の地形図
(資料: 福井市GISを基に作成)

福井市のまちづくり

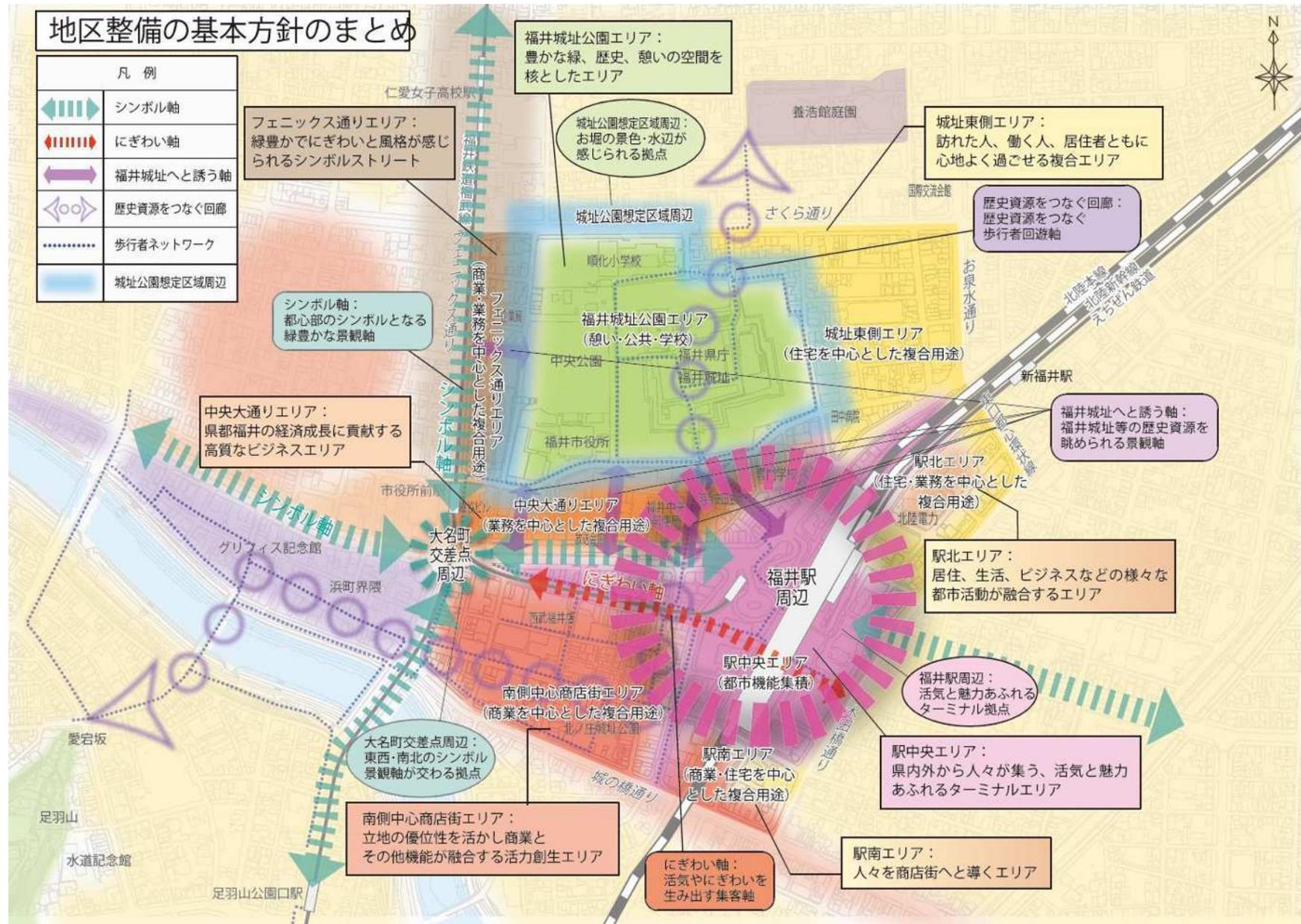


福井市のまちづくり



都市機能誘導区域(まちなか地区・田原町駅周辺)
都市機能誘導区域内の市街化調整区域は除く。

福井駅・城址周辺市街地総合再生計画



福井を取り巻く交通環境の変化と課題

北陸新幹線、並行在来線の開業

北陸新幹線

・2023年 春の開業に向けて整備中

並行在来線

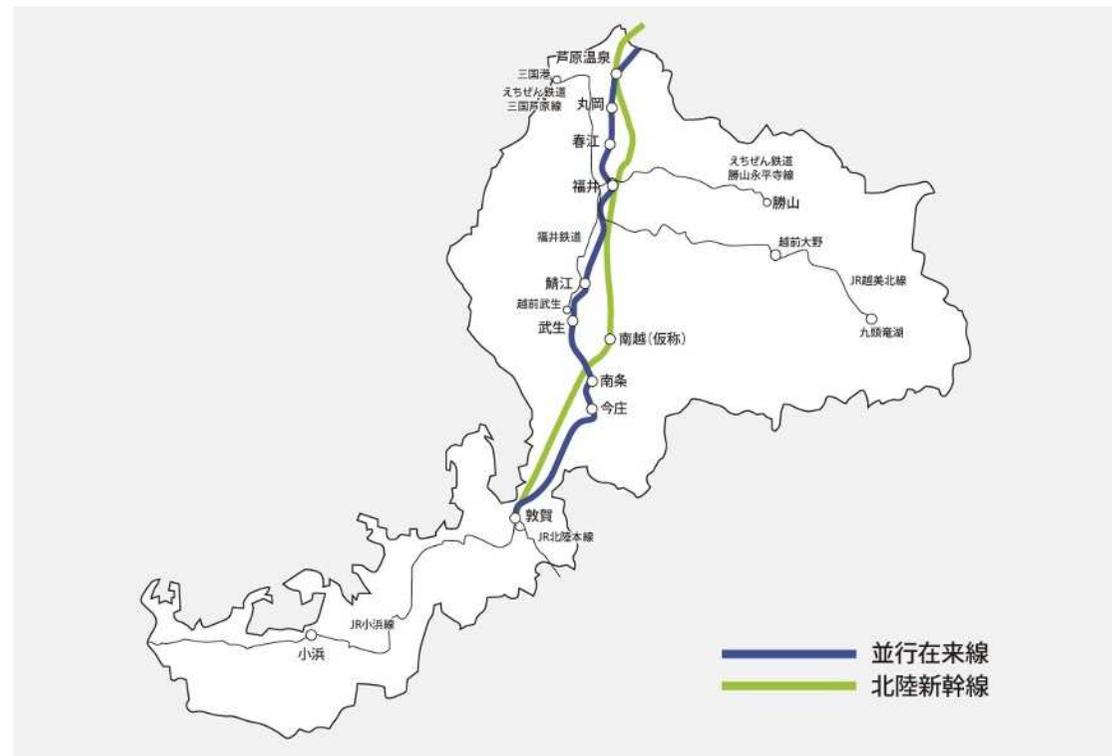
- ・北陸新幹線福井開業に伴い、北陸本線の石川県境～敦賀駅間は並行在来線として、並行在来線会社が運営
- ・並行在来線は、通勤・通学など、地域住民の日常生活に欠かせない重要な社会基盤

< 北陸新幹線の整備効果 >

首都圏との直結による時間短縮

観光、ビジネスの拡大による幅広い産業での経済効果

雇用者の所得増や消費増による2次的な経済波及効果



並行在来線運行区間

(出典: 福井県並行在来線準備株式会社HPより)

列車の運行区間 約80km 18駅

福井市内の並行在来線駅



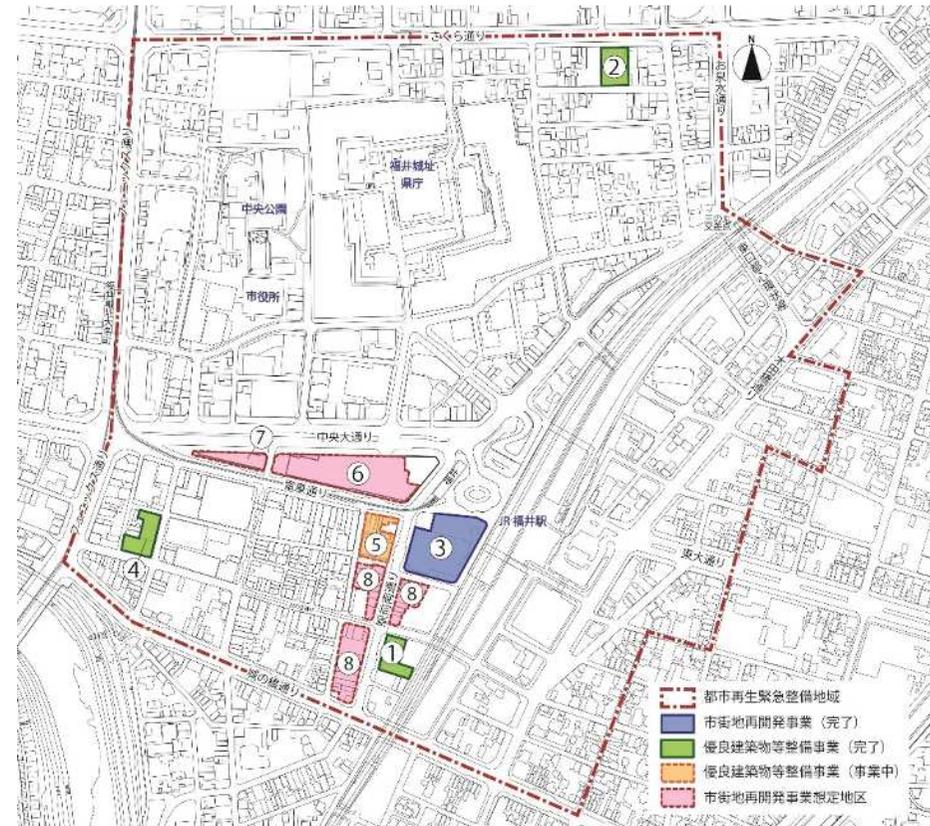
中心市街地の整備状況および動向

再開発事業が進行中

- ・駅前電車通りや南通り地区で再開発事業が進行
- ・福井駅西口の賑わい創出や滞留人口の増加が期待

| 番号 | 完成年月 | 名称 | 用途 | 事業名 |
|----|--------------------|--------------------|------------------------------|-------------------------------|
| | 平成 22 年 1 月 | エリアス | 商業施設/住宅/駐車場 | 中央1丁目地区(駅前南通り) 優良建築物等整備事業 |
| | 平成 23 年 3 月 | プレミスト大手さくら通り | 診療所/住宅/駐車場 | 大手2丁目地区 優良建築物等整備事業 |
| | 平成 28 年 3 月 | ハピリン | 商業・業務施設/公共公益 /住宅/駐車場/広場 | 福井駅西口中央地区 第一種市街地再開発事業 |
| | 平成 31 年 2 月 | ドミーイン福井 | ホテル/駐車場 | 中央1丁目18番地区 優良建築物等整備事業 |
| | 令和 3 年 3 月 (予定) | 中央一丁目10番地地区 | 住宅/商業施設/駐車場 等 | 中央一丁目10番地地区 優良建築物等整備事業 |
| | 令和 5 年 3 月 (予定) | 福井駅前電車通り北地区 A街区 | ホテル/ホール/商業・業務施設 /住宅/駐車場 等 | 福井駅前電車通り北地区A街区 第一種市街地再開発事業 |
| | 令和 5 年 3 月 (予定) | 福井駅前電車通り北地区 B街区 | 医療・福祉施設/商業施設等 | 福井駅前電車通り北地区B街区 第一種市街地再開発事業 |
| | 令和 5 年 3 月 (予定) | 福井駅前南通り地区 | ホテル/商業施設/住宅/医療・ 福祉施設/駐車場等 | 福井駅前南通り地区 再開発事業 |

庁内資料を参考に作成



中心市街地の整備状況および動向

まちなかウォーカブルの推進

- ・「ウォーカブル推進都市」に福井市のほか、全国202の自治体が賛同
 - ・官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成
- 福井市においても、歩行者や自転車にとって安全で快適な空間づくりが必要

高齢ドライバーの増加

- ・現行都市交通戦略策定から10年間で高齢者の免許保有者数が顕著に増加
- ・高齢者が第1当事者となる事故件数は減少傾向にあるものの事故全体に占める割合は増加傾向
- ・高齢者による免許自主返納を促すため、公共交通利用の促進、利用環境の向上

ふくい嶺北連携中枢都市圏の形成

都市圏の将来像

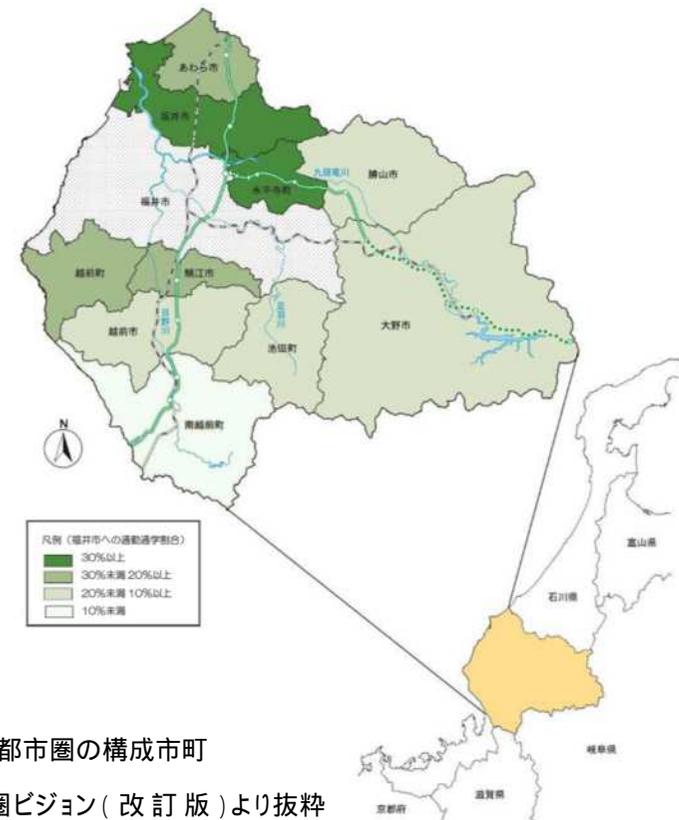
つながり、創造する活力と魅力あふれる福井嶺北都市圏

構成市町

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

都市圏の実現に向けた基本方針

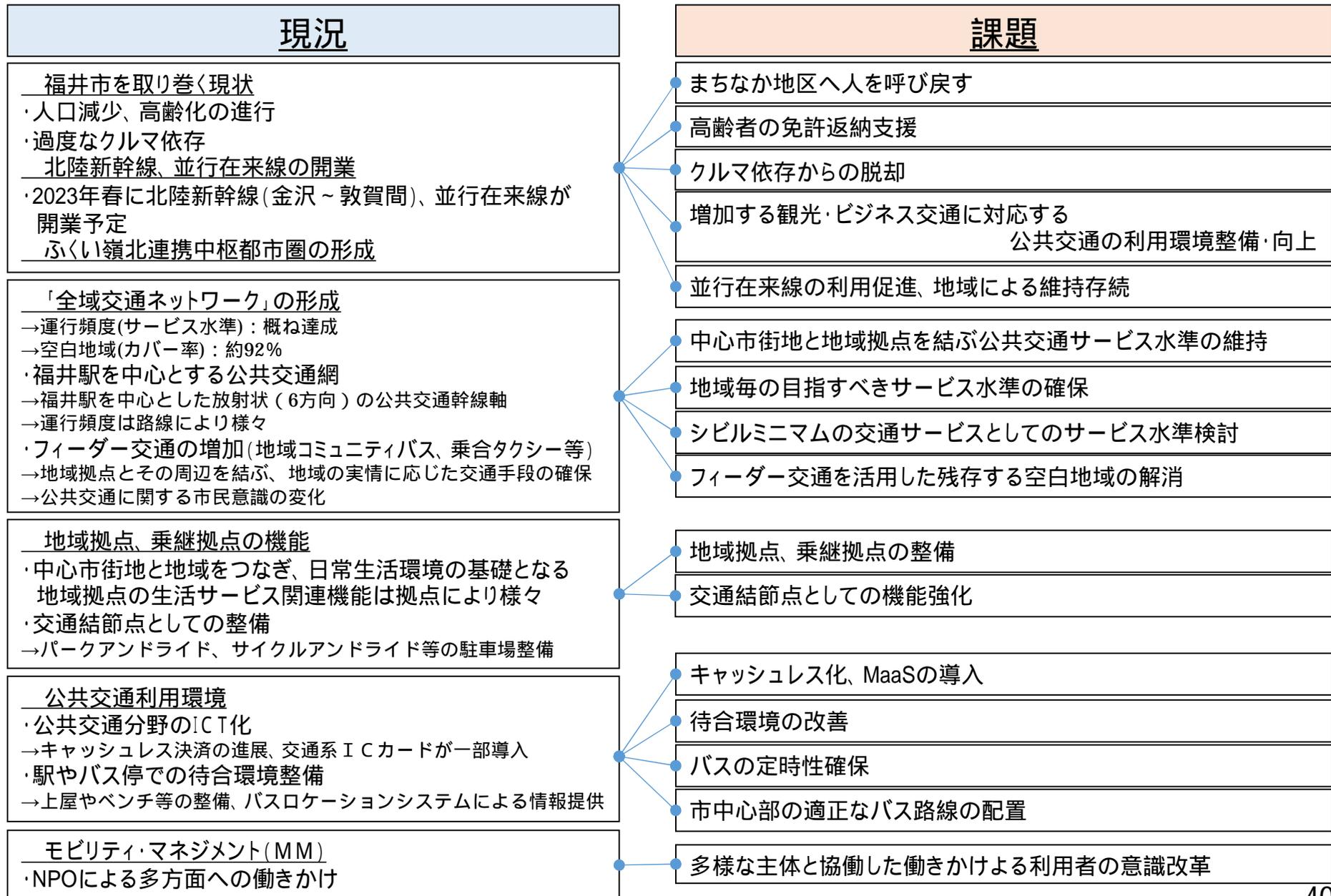
- 戦略 圏域全体の経済成長のけん引
- 戦略 高次の都市機能の集積・強化
- 戦略 圏域全体の生活関連機能サービスの向上



ふくい嶺北連携中枢都市圏の構成市町

(出典:ふくい嶺北連携中枢都市圏ビジョン(改訂版)より抜粋)

検証と交通環境の変化から見えてくる課題



第2次都市交通戦略の方向性

将来都市像

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」

地域をつなぎ、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上げます。
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。
行政が進行役となり、交通事業者との連携と市民の参画により、交通とまちづくりが相互に連携した持続可能な都市を目指します。

< 将来像の考え方 >

「全域交通ネットワーク」を仕上げる10年間

- 現行戦略の10年間では、福井駅周辺の整備をはじめ、鉄軌道、路線バスによる6方向の公共交通幹線軸やフィーダー交通を整備してきました。
- 今後は、地域特性に応じた地域拠点への必要な生活サービス機能の集約、フィーダー交通の維持確保や乗継環境の向上を更に推進し、「全域交通ネットワーク」の完成を目指します。

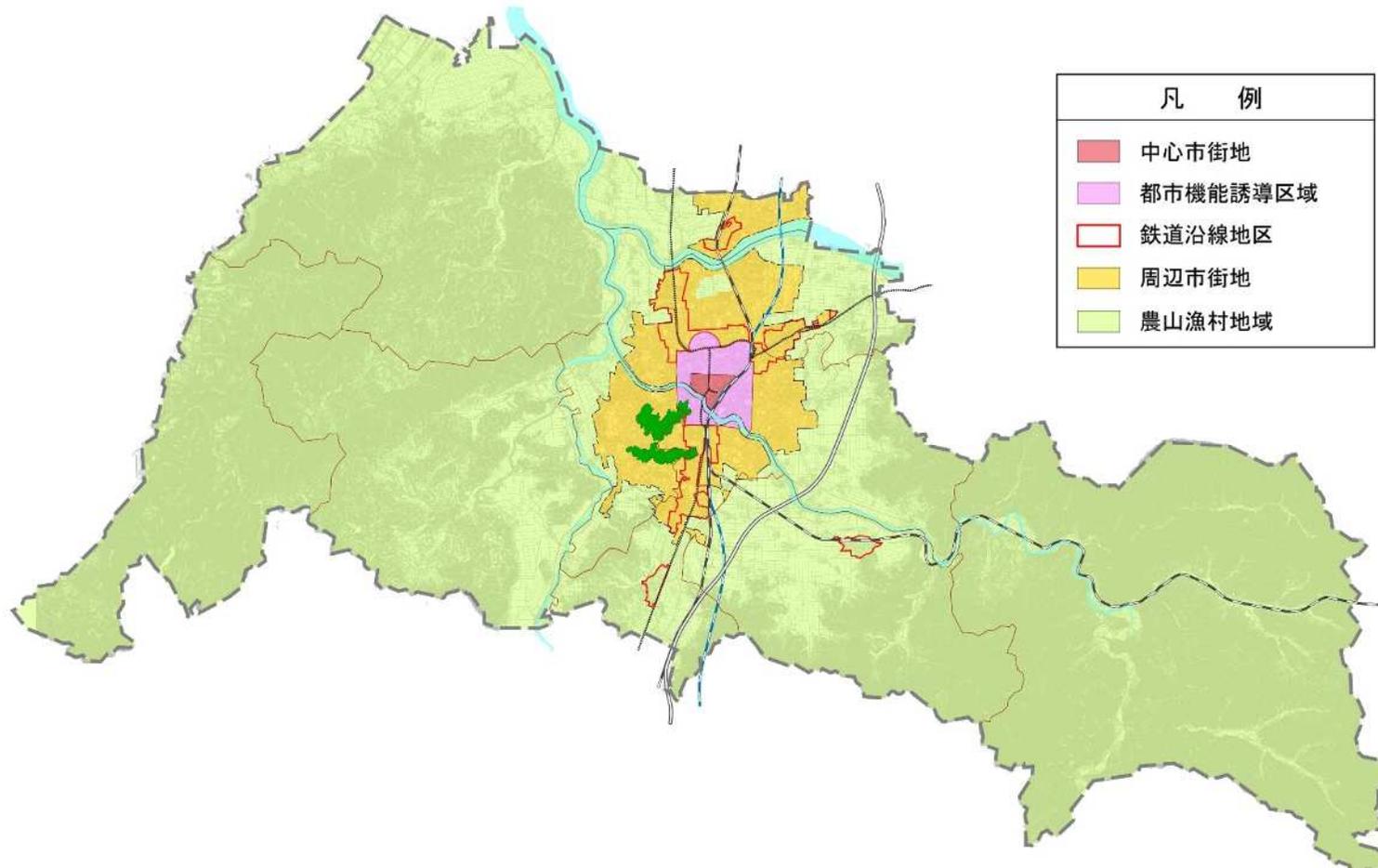
集約型の都市構造に対応した持続可能な交通の維持・確保

- 人口減少や高齢化の進展、限られた財源の中で、持続可能な交通について、住民の方と一緒に考えて、役割分担していきます。

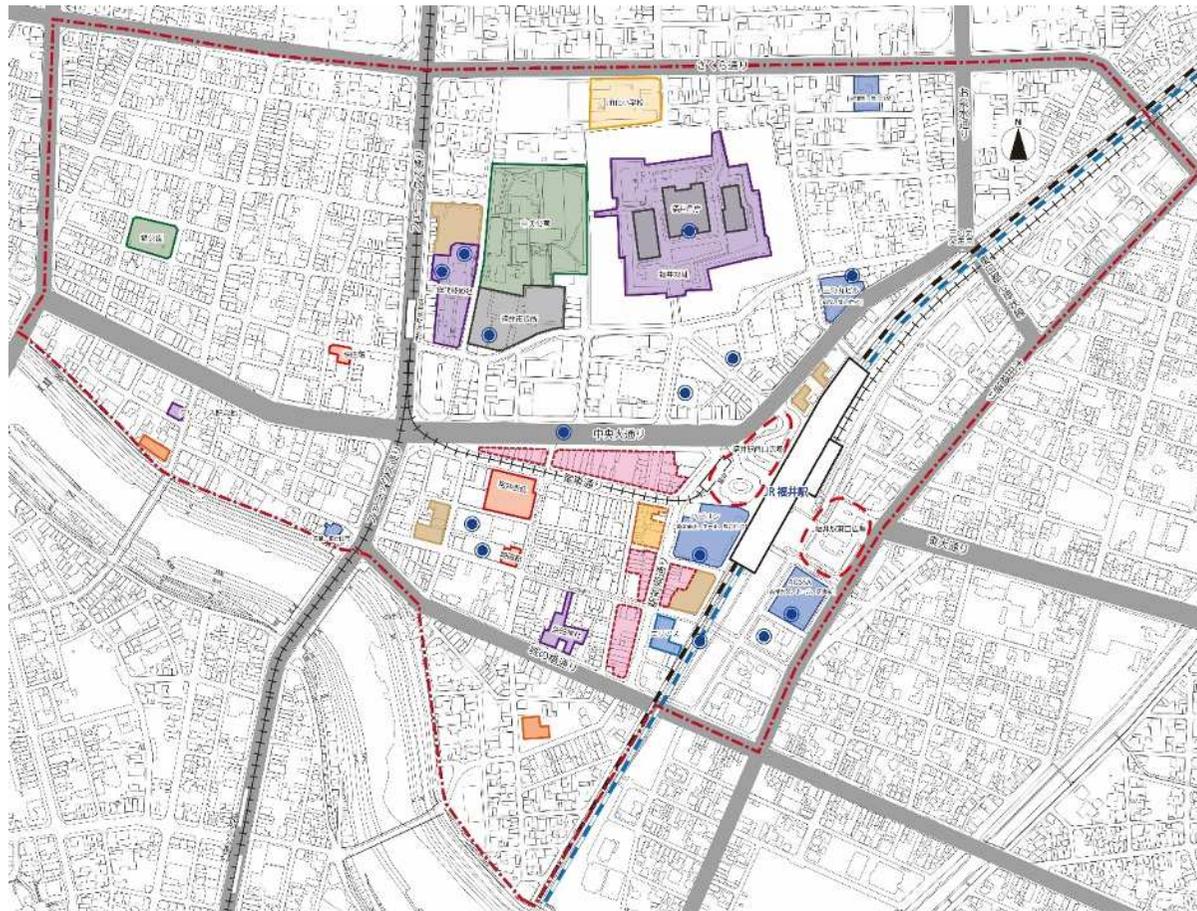
地域別のめざす生活像

地域区分

- ・現行都市交通戦略の4地域区分 + 新たに「鉄道沿線地区」を追加
 - 「鉄道沿線地区」は、周辺市街地および農山漁村地域のうち、立地適正化計画で設定された「居住環境再構築区域」に該当する地域とする。
- ・各地域ごとに「暮らす」、「通う」、「にぎわい」の3つの観点から、各地域で目指す生活像を設定



地域別のめざす生活像[中心市街地]



| 凡 例 | |
|-----|-----------------|
| | 中心市街地 |
| | 行政施設 |
| | 商業施設 |
| | 複合施設 |
| | 医療・福祉施設 |
| | 教育・保育施設 |
| | 文化・運動施設 |
| | 集合住宅 |
| | 公園・緑地 |
| | 歴史資源 |
| | 宿泊施設 |
| | 駅・電停 |
| | 駐車場 |
| | 優良建築物等整備事業（事業中） |
| | 市街地再開発事業想定地区 |

中心市街地

暮らす

商業・業務の中心であり、交通結節機能が集積した都市型居住エリアの特性を活かし、日常生活に必要なサービス等が充実した身近な地域で、歩いて暮らすことができる

通う

交通結節機能、都市機能が集積した業務拠点へ、市内外から便利に移動できる

にぎわい

観光・商業・業務・宿泊機能、及び歴史・文化資源が共存する歩きたくなるエリアであり、快適に散策をすることができる

地域別のめざす生活像[都市機能誘導区域(まちなか地区+田原町駅周辺)]

都市機能誘導区域(まちなか地区+田原町駅周辺)

暮らす

行政・商業・業務など多様な都市機能施設等が集積し、日常生活に必要なサービスを徒歩や自転車、公共交通を使って便利に利用できる

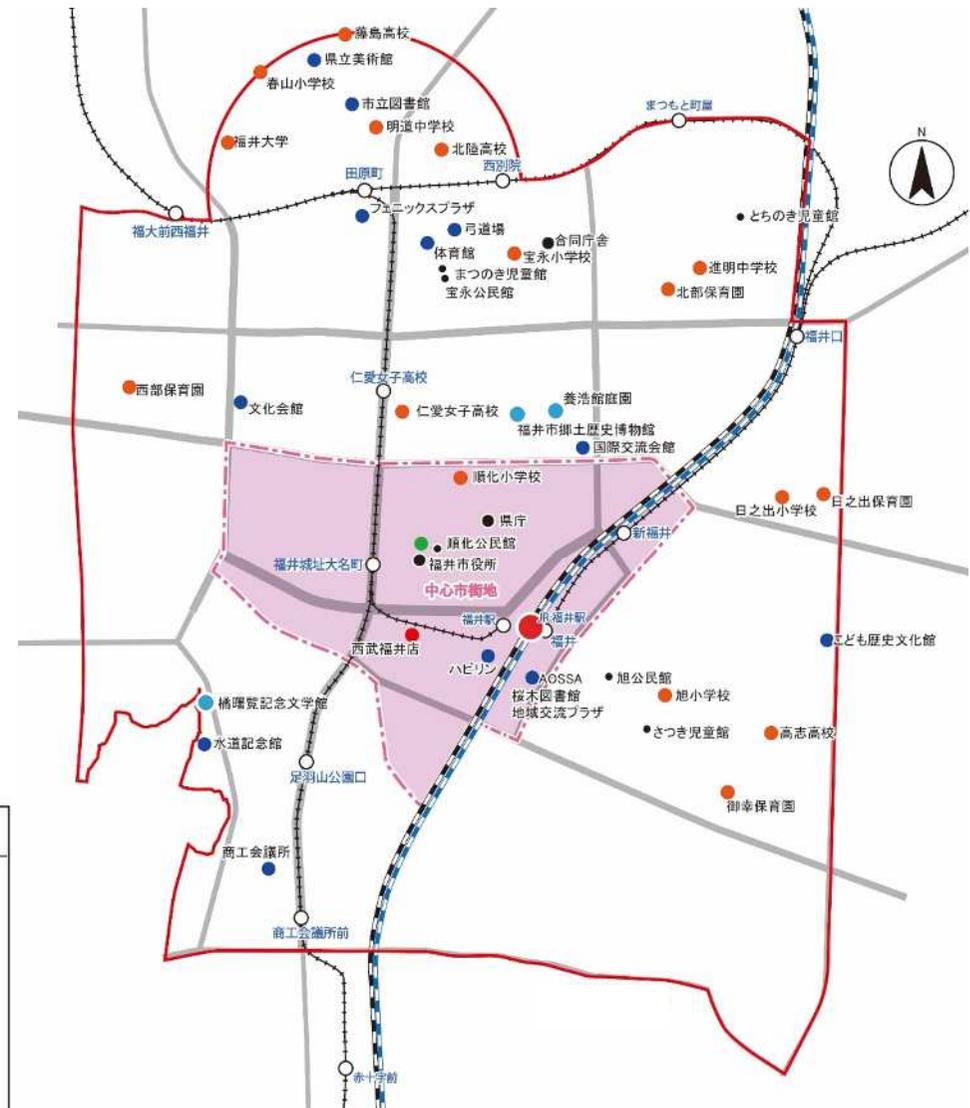
通う

職場、学校へは徒歩や自転車で移動でき、南北方向の通勤通学は公共交通で市内外から便利に移動できる

にぎわい

地域内で日常生活に必要なサービスの利用や、自然や歴史文化に触れることができ、必要に応じて、中心市街地にも便利に移動できる

| 凡 例 | | | |
|---|----------|---|---------|
|  | 中心市街地 |  | 観光資源 |
|  | 都市機能誘導区域 |  | 行政・交流施設 |
|  | ターミナル |  | 商業施設 |
|  | 駅・電停 |  | 医療・福祉施設 |
| | |  | 教育・保育施設 |
| | |  | 文化・運動施設 |
| | |  | 公園・緑地 |



地域別のめざす生活像[鉄道沿線地区]

鉄道沿線地区

・周辺市街地および農山漁村地域のうち、立地適正化計画で設定された「居住環境再構築区域」に該当する地域で、鉄道を利用した移動がしやすい地域

暮らす

生活に密着した商業・業務機能が居住環境と調和しており、不足するものがあったとしても、地域内を鉄道を利用して移動することで、日常生活に必要なサービスを利用できる

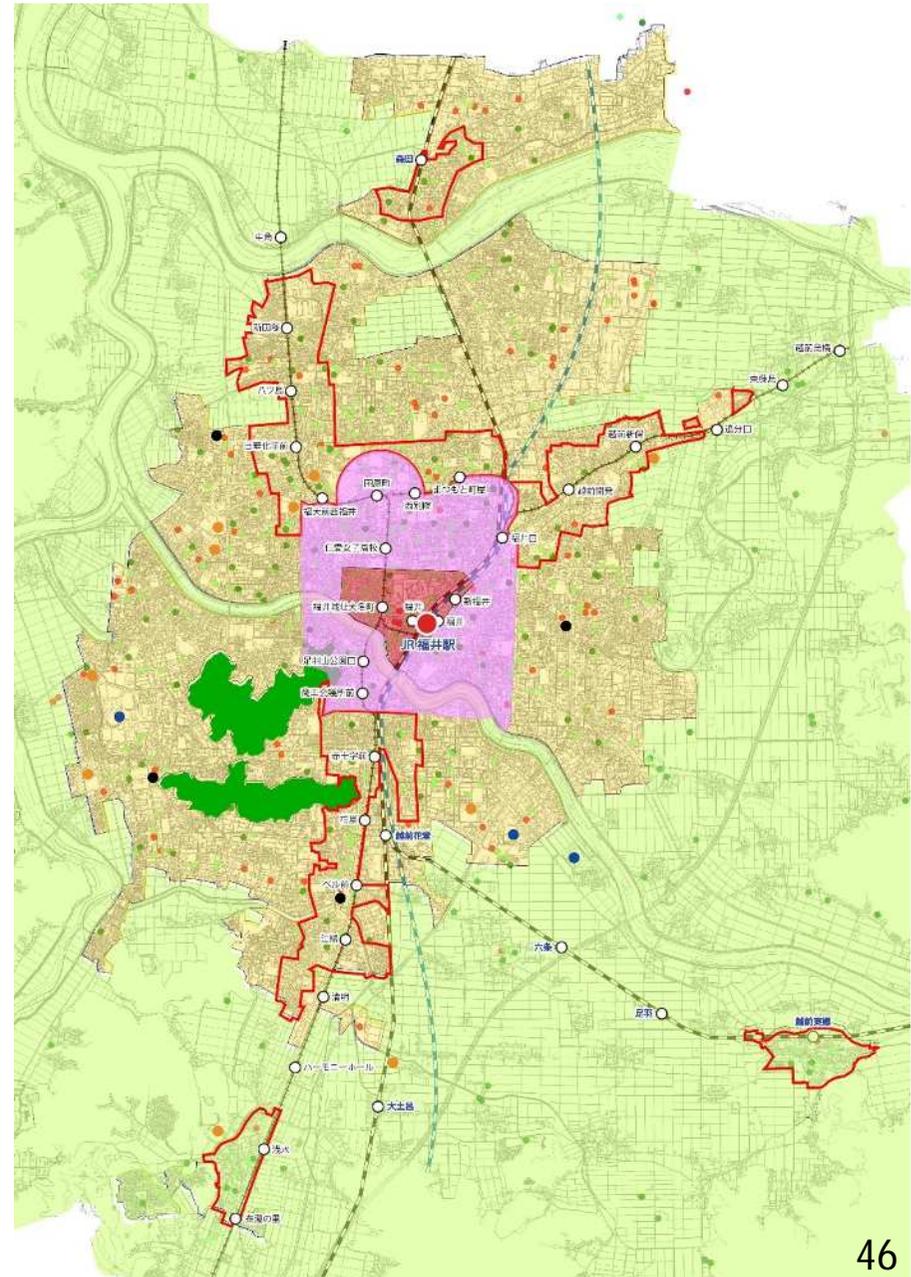
通う

通勤通学は最寄りの駅から鉄道を利用して移動できる

にぎわい

地域内を鉄道を利用して移動することで、日常生活に必要なサービスの相互補完や交流ができ、必要に応じて中心市街地にも公共交通で移動できる

| 凡 例 | |
|---|---|
| 中心市街地 | 行政・交流施設 |
| 都市機能誘導区域 | 商業施設 |
| 鉄道沿線地区 | 医療施設 |
| 周辺市街地 | 福祉施設 |
| 農山漁村地域 | 教育・保育施設 |
| ターミナル | 文化・運動施設 |
| 駅・電停 | |



地域別のめざす生活像[周辺市街地]

周辺市街地

暮らす

バスやクルマ、自転車などで地域拠点に移動することで、日常生活に必要なサービスを利用できる

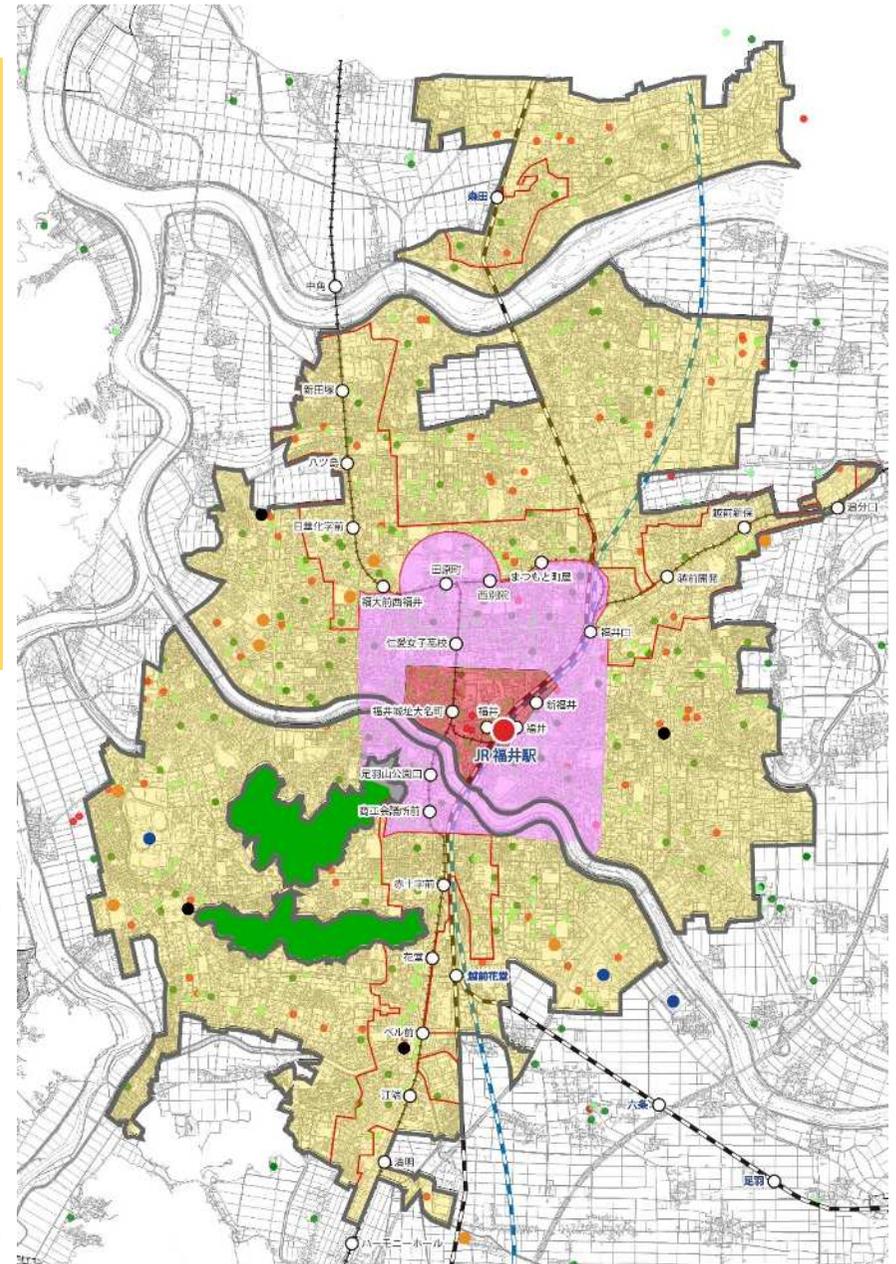
通う

バスやクルマ、自転車をうまく使い分け、最寄り駅から鉄道への乗り継ぎや、地域拠点からバスに乗り継ぐことで、便利に通勤通学できる

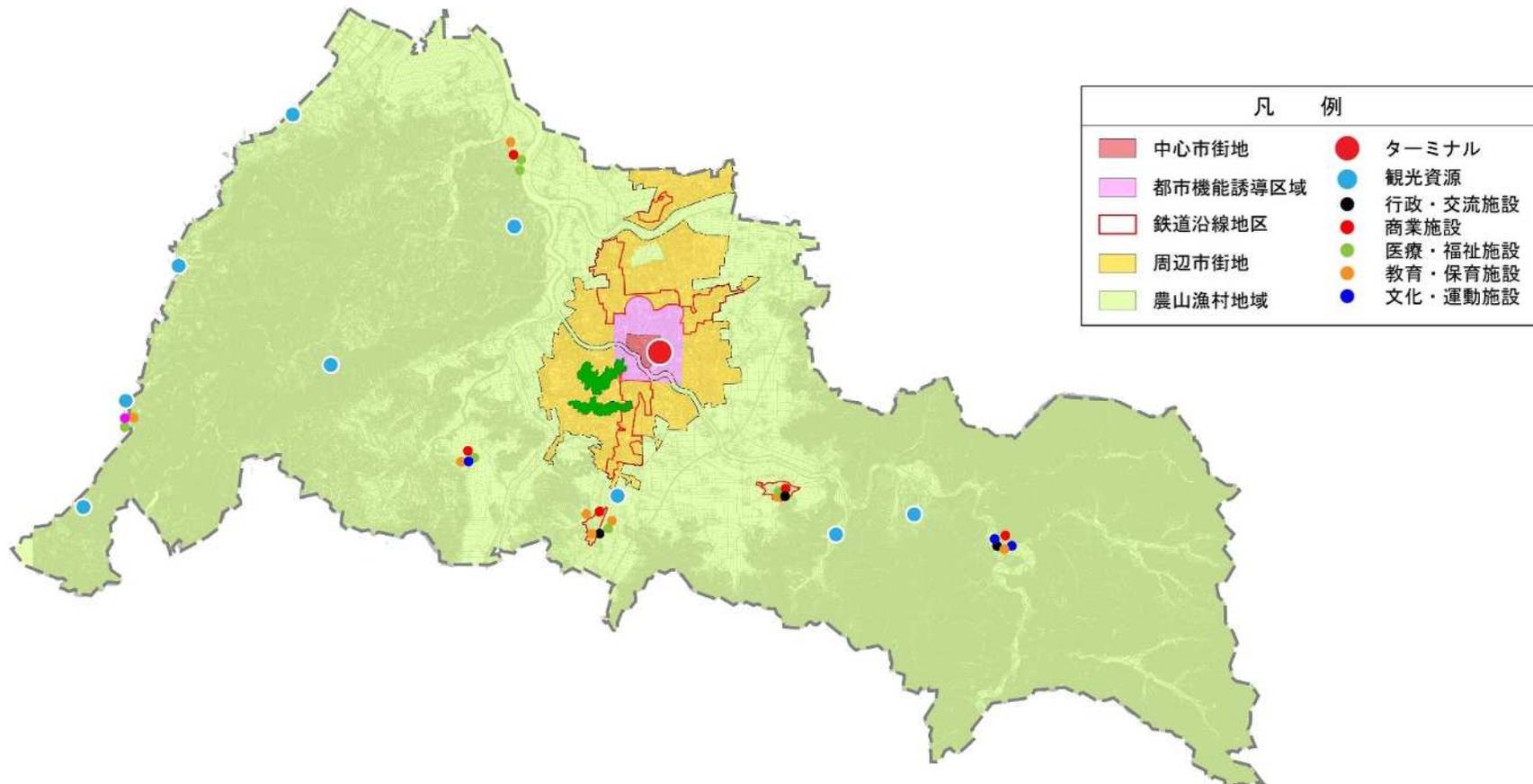
にぎわい

最寄り駅や地域拠点から鉄道、バスを利用して中心市街地や都市機能誘導区域(まちなか地区+田原町駅周辺)へ移動でき、市内からは、大きな公園や文化施設等へ散策、運動、レクリエーションをするために、バスやクルマ、自転車を利用して人が訪れる

| 凡 例 | |
|---|---|
| 中心市街地 | 行政・交流施設 |
| 都市機能誘導区域 | 商業施設 |
| 鉄道沿線地区 | 医療施設 |
| 周辺市街地 | 福祉施設 |
| ターミナル | 教育・保育施設 |
| 駅・電停 | 文化・運動施設 |



地域別のめざす生活像[農山漁村地域]



農山漁村地域

暮らす

クルマや利用できる公共交通など身近な交通手段により地域拠点に移動することで、日常生活に必要なサービスを利用できる

通う

身近な交通手段を使い分け、地域拠点から公共交通に乗り継ぐことで通勤通学できる

にぎわい

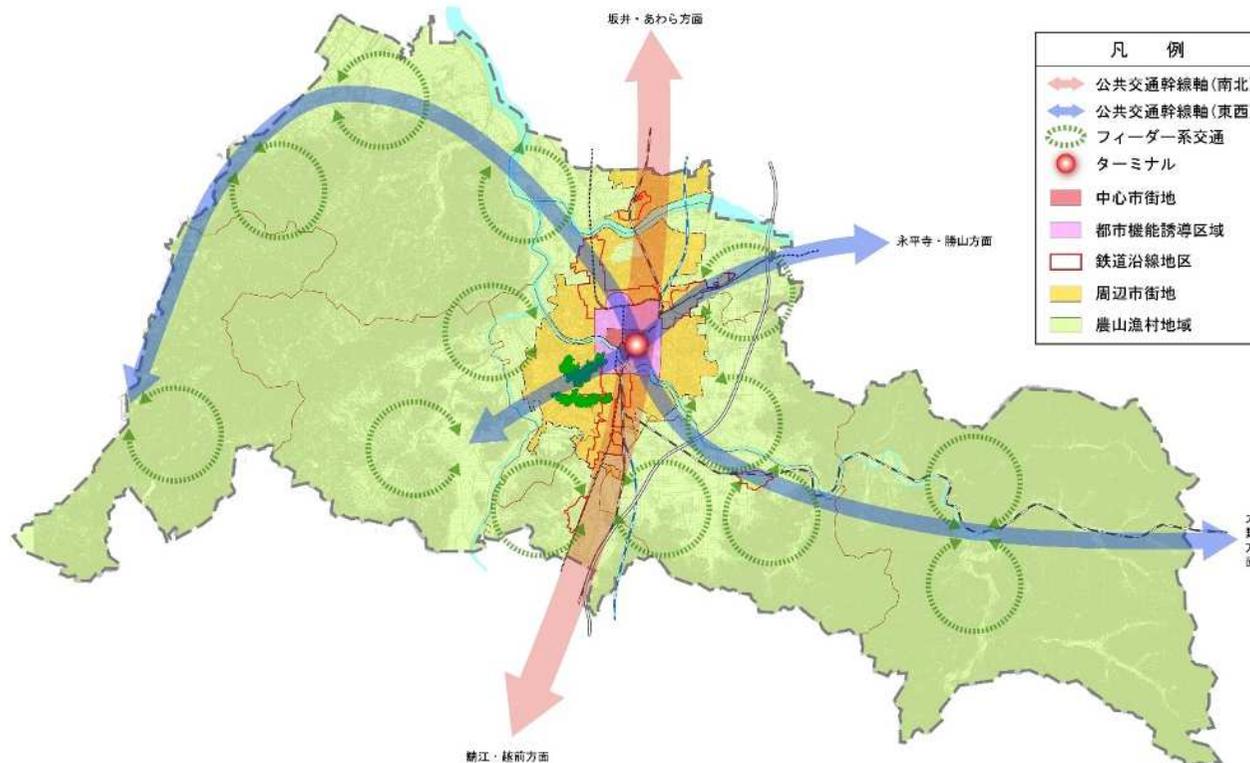
地域拠点では、公共交通を利用して中心市街地や都市機能誘導区域(まちなか地区 + 田原町駅周辺)へ移動でき、地域に点在する歴史資源や豊かな自然にふれあうために、市内外から人が観光に訪れる

都市交通の目標

地域をつなぐ「全域交通ネットワーク」づくり

暮らしをつなぎ支えるモビリティ・ネットワークの構築

現行都市交通戦略で掲げていた軸と拠点の形成に伴う公共交通資源の充実を踏まえた上で、様々な交通モード、交通サービスの連携により、『行きたいところにスムーズに行ける』というモビリティ(移動性)を支える環境をつくります。また、各地域拠点の特性に応じた日常生活に必要な機能の集約と地域との協働による必要性に応じたフィーダー交通等の提供により、地域を支え、地域をつなぐ「全域交通ネットワーク」を実現します。



目標実現のための施策方針

持続可能な生活の足の確保

- ・幹線軸を構成、補完する電車・バスやフィーダー交通の確保と利便性向上
- ・暮らしは守りつつ持続可能な交通サービスへの転換

【鉄道・バス等】

公共交通利用に向けた市民の意識づくり

- ・行政・交通事業者・住民の役割分担（[行政・交通事業者]:利用のための情報提供、仕掛けづくり【住民】:情報取得と利用）
- ・「利用者増 - 交通事業者黒字・行政支援の減少 - サービスの改善」のサイクル

【モビリティマネジメント】

地域に応じた必要な都市、生活サービス機能の集約

- ・地域ごとに異なる拠点の機能を地域の状況に応じて強化

【拠点形成】

交通弱者への移動支援

- ・免許返納した高齢者や免許を持たない人の生活の足を確保
- ・交通弱者の移動支援による外出機会の確保

【交通弱者】

来街者が利用しやすい移動環境の確保

- ・北陸新幹線開業による観光・ビジネス需要に対応した使いやすい二次交通
- ・目的地までスムーズに乗継ぎができる乗継環境

【観光】

ICT化の推進とビッグデータの活用

- ・キャッシュレス、MaaSの導入による乗継、支払いの効率化
- ・ETC2.0から得られるプローブデータ(車の動き)、モバイル端末データ(人の動き)の活用による情報提供、情報収集

【ICT・新技術】

まちなかを快適に回遊できる移動環境づくり

- ・交通とまちづくりが連携したにぎわい創出
- ・人中心の街路空間
- ・利用しやすい多様な交通モードによる回遊

【歩行者・まちづくり】

安全で快適に移動できる空間づくり

- ・バスの定時性確保
- ・安全な自転車通行空間、歩行者空間

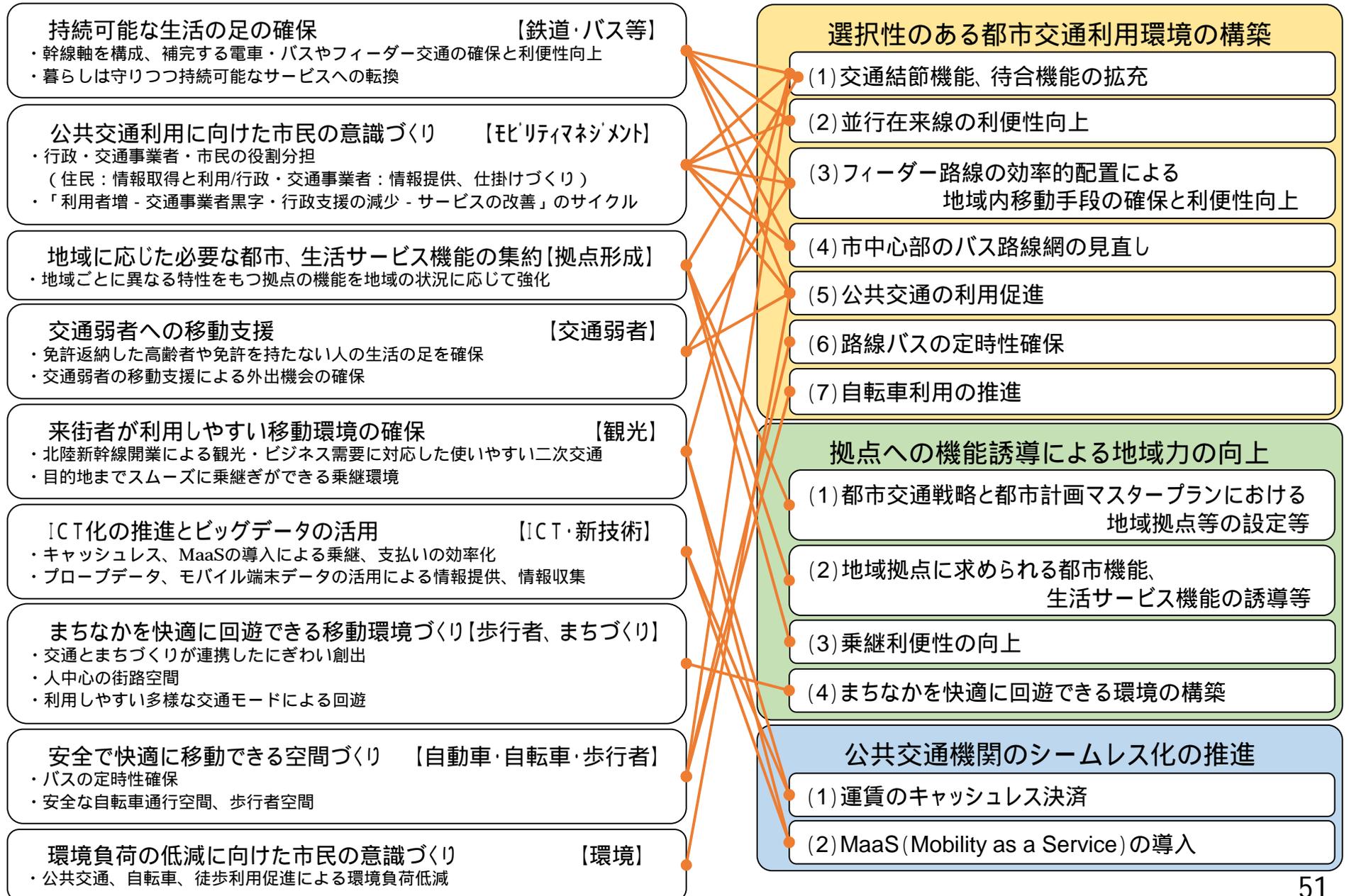
【自動車・自転車・歩行者】

環境負荷の低減に向けた市民の意識づくり

- ・公共交通、自転車、徒歩利用促進による環境負荷低減

【環境】

目標実現のための施策方針と施策パッケージ（案）



第2次都市交通戦略における施策パッケージ（案）

選択性のある都市交通利用環境の構築

電車、バス、フィーダー交通、自転車といった様々な移動手段が、ネットワークされ、移動の目的に合わせて組み合わせ利用することができ、その利便性が高い移動環境を構築

- (1) 交通結節機能、待合機能の拡充
- (2) 並行在来線の利便性向上
- (3) フィーダー路線の効率的配置による地域内移動手段の確保と利便性向上
- (4) 市中心部のバス路線網の見直し
- (5) 公共交通の利用促進
- (6) 路線バスの定時性確保
- (7) 自転車利用の推進

拠点への機能誘導による地域力の向上

それぞれの地域拠点の特性に応じた、日常生活に必要な機能の集約や乗継機能の強化により、地域としての生活利便性や魅力を向上

- (1) 都市交通戦略と都市計画マスタープランにおける地域拠点等の設定等
- (2) 地域拠点に求められる都市機能、生活サービス機能の誘導等
- (3) 乗継利便性の向上
- (4) まちなかを快適に回遊できる環境の構築

公共交通機関のシームレス化の推進

運賃の支払いの効率化や多数の移動手段の検索・予約・決済の一括化などにより、移動のために必要な情報を必要な人に提供し、スムーズに移動できる環境づくりを推進

- (1) 運賃のキャッシュレス決済
- (2) MaaS (Mobility as a Service) の導入

選択性のある都市交通利用環境の構築

電車、バス、フィーダー交通、自転車といった様々な移動手段を、移動の目的に合わせて組み合わせ利用することができ、その利便性が高い利用環境を構築

(1) 交通結節機能、待合機能の拡充

(2) 並行在来線の利便性向上

(3) フィーダー路線の効率的配置による
地域内移動手段の確保と利便性向上

(4) 市中心部のバス路線網の見直し

(5) 公共交通の利用促進

(6) 路線バスの定時性確保

(7) 自転車利用の推進

(1) 交通結節機能、待合機能の拡充

パークアンドライド、パークアンドバスライド、サイクルアンドライド駐車場等の整備状況

- ・パークアンドライド駐車場は市内の42駅、5電停のうち、11駅にあり、駐車台数は344台
- ・駐輪場は多くの停留所で整備されている
- ・パークアンドバスライド駐車場については、大規模商業施設等に付随するバス停において、施設の駐車場の一部を活用して実施



清水プラント3バス停



浅水駅 駐車場

(1) 交通結節機能、待合機能の拡充

待合環境向上における重要な要素

- ・雨、風を防ぐ上屋や風よけ
- ・ベンチ等
- ・バスロケーションシステム等の運行情報の提供
- ・待ち時間を有効に利用できる近隣の機能
(スーパー等のフリースペース、飲食店、図書館等)



待ち時間を快適に

待合環境向上に向けた取組



清水プラント3待合室



ベンチ、空調、情報提供、
待ち時間の有効活用



田原町駅バス停



複数バス路線、えち鉄、福鉄
との交通結節点での整備



バスロケーションシステム(県立病院)



Googlemapでバスの接近状況を表示
概ねバス停まで200m程度に近づく
と文字情報表示に切り替わる

(2) 並行在来線の利便性向上

他自治体での並行在来線整備に関連した取組

交通結節機能強化のためのパークアンドライド駐車場整備(再掲)

既存駅の機能強化のための新改札口の設置等

駅利用環境充実のための駅待合所リニューアル等

新たな利用者獲得のための新駅の設置



整備前

既存駅舎のリニューアル(空きスペースを活用してスイーツ店を設置)
(あいの風とやま鉄道 泊駅)



整備後



新駅の整備
(あいの風とやま鉄道 高岡やぶなみ駅)

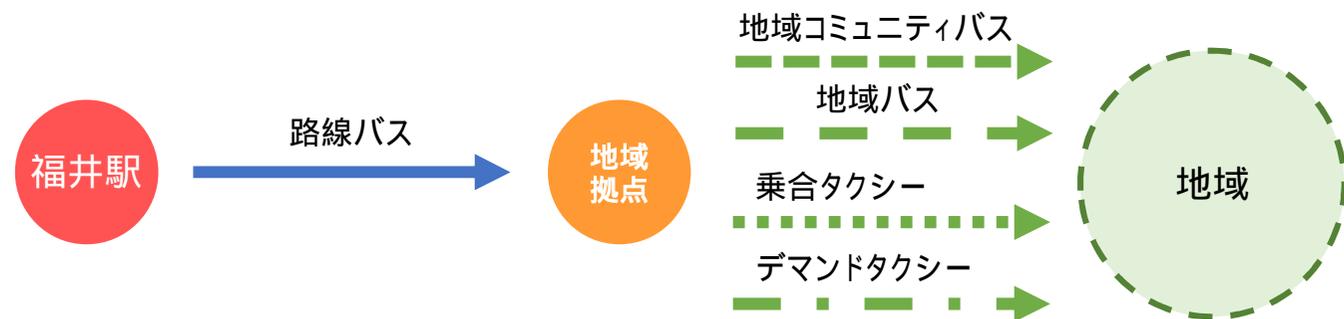
(3) フィーダー路線の効率的配置による地域内移動手段の確保と利便性向上

フィーダー路線

主に地域拠点、駅や公共施設、商業施設、病院等を起終点として運行し、
地域拠点と拠点周辺の地域をつなぐ交通のこと

福井市におけるフィーダー路線の種類

- ・地域コミュニティバス
- ・地域バス
- ・乗合タクシー
- ・デマンドタクシー



フィーダー交通の例
(国土交通省HP「地域公共交通確保維持改善事業の概要」より抜粋)

異なる公共交通サービスが
重複して運行している



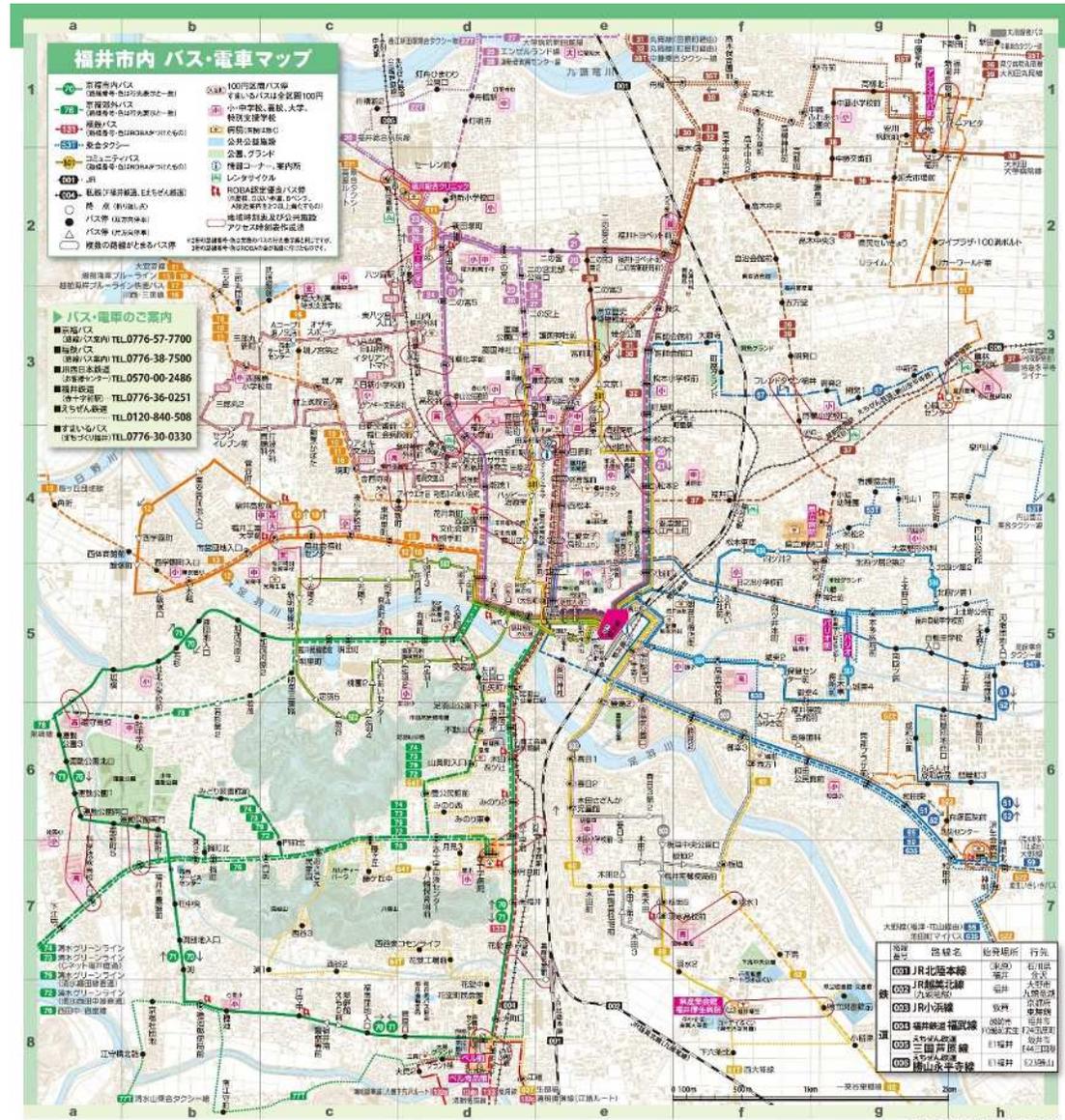
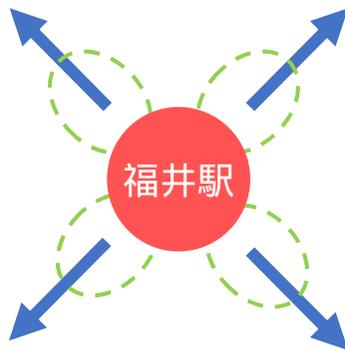
路線統合、フルデマンド化等の検討により
効率化と利便性向上を図る

(4) 市中心部のバス路線網の見直し

市中心部では多数の移動手段
(多数のバス路線、鉄道路線)があり、
移動モードの重複が発生



路線毎の機能、役割分担の明確化
による持続可能なバス路線網の形成
機能、役割分担に応じたサービス
(頻度、運賃)の提供の検討



ふくい路面電車とまちづくりの会「のりのりマップ」より抜粋

(5) 公共交通の利用促進

モビリティ・マネジメント(MM)

地域や都市
「過度に自動車に頼る状態」



「公共交通や自転車、徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に(=かしく)利用する状態」

「乗って残す」+「知ってもらって使ってもらう」ための取組み
地域住民、関連団体、NPO等との協働により、様々な世代に
移動、交通について考えてもらう「場」、「機会」の提供



自転車の乗り方教室



「カーフリーデーふくい」開催



バスの乗り方講座

写真は「ふくい路面電車とまちづくりの会」より提供

(6) 路線バスの定時性確保

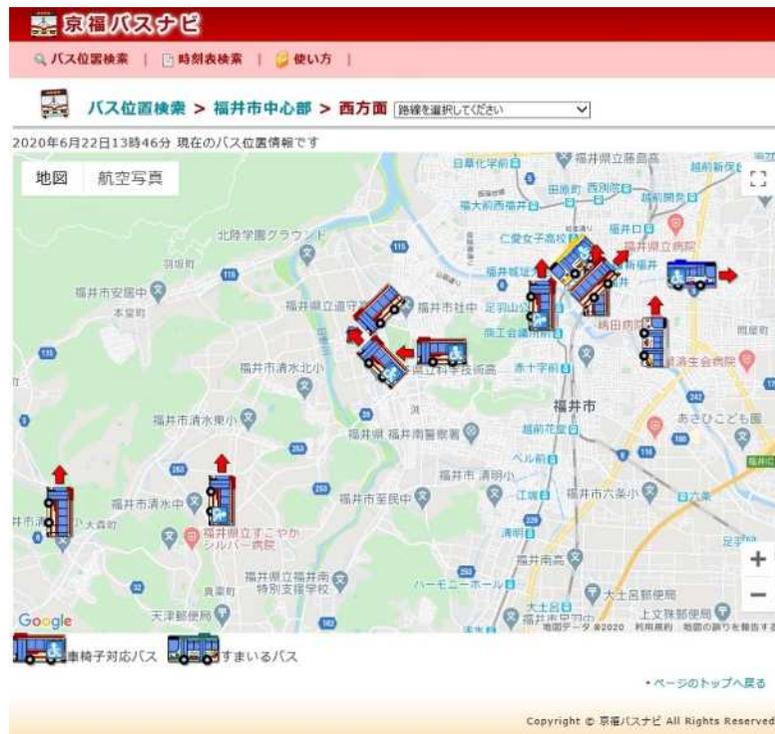
路線バスの遅れ

数分～十分程度の遅れが発生することがある



バスの定時性向上や運行状況を把握できることが重要

バスロケーションシステムを活用したバスの位置情報の提供、遅延理由の分析
 バス停乗降時間の短縮
 バスの位置情報の提供(バスナビ)



「京福バスナビ」によるバス位置情報の提供(京福バスナビHPより抜粋)

(7) 自転車利用の推進

自転車利用を推進する取組

サイクルアンドライドの拡充による乗継環境の整備

自転車の駅の拡充

安全な自転車通行空間の整備

< 自転車の駅とは >

自転車利用をサポートする施設として、公共施設やコンビニの協力を得て「自転車の駅」として設置し、空気入れや修理などのサービスを充実



福井市自転車利用推進課
「自転車の駅リーフレット」より



拠点への機能誘導による地域力の向上

それぞれの地域拠点の特性に応じた、日常生活に必要な機能の集約や乗継機能の強化により、地域としての生活利便性や魅力を向上

(1) 都市交通戦略と都市計画マスタープランにおける
地域拠点等の設定等

(2) 地域拠点に求められる都市機能、生活サービス機能の誘導等

(3) 乗継利便性の向上

(4) まちなかを快適に回遊できる環境の構築

(1) 都市交通戦略と都市計画マスタープランにおける 地域拠点等の設定等

< 現行の都市交通戦略における拠点の考え方 >

地域拠点

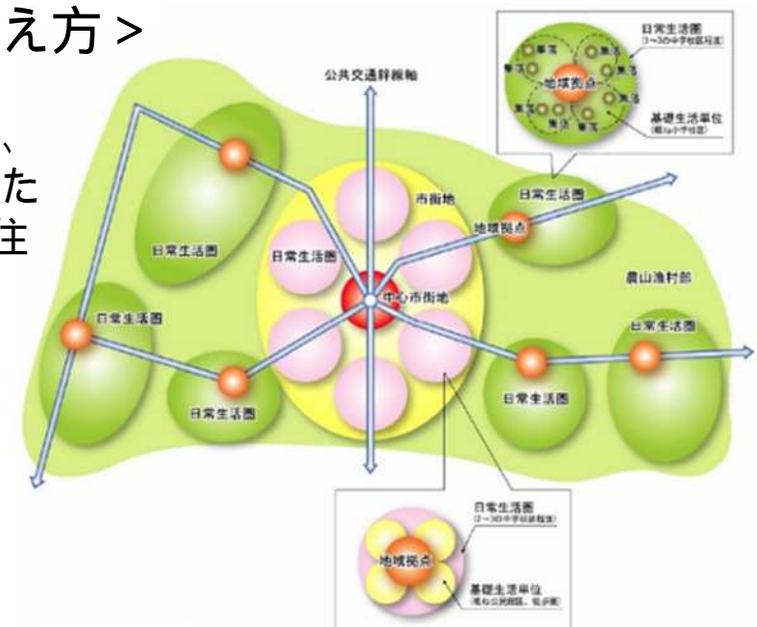
公共交通幹線上に駅やバス停があり、地域の生活交通との乗継機能と、行政窓口、商業、医療、福祉など地域で必要な生活サービス機能を合わせもつところ

乗継拠点

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もつところ

< 都市計画マスタープランにおける地域拠点の考え方 >

地域住民の日常生活を支えるために必要な施設が集積し、かつ地域住民の生活交通を支える公共交通機関と連携した場所であり、立地特性や土地利用の経緯からみても地域住民にとって利便性の高いところ

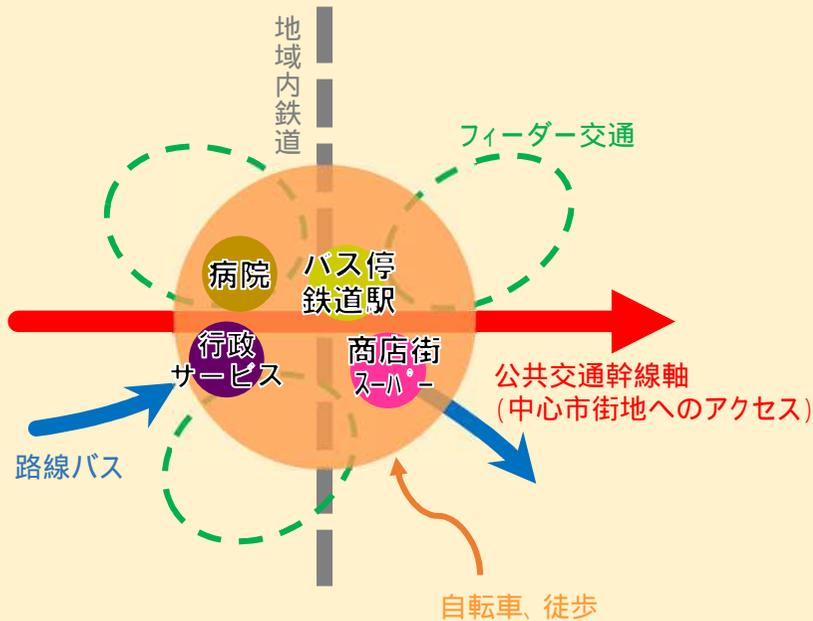


(2) 地域拠点に求められる都市機能、生活サービス機能の誘導等

地域拠点

公共交通幹線軸上 + 各地域状況に応じた乗継機能 + 行政窓口、商業、医療、福祉など
 各地域状況に応じた乗継機能
 ・地域の生活交通
 ・公共交通 公共交通
 ・自動車、自転車 公共交通

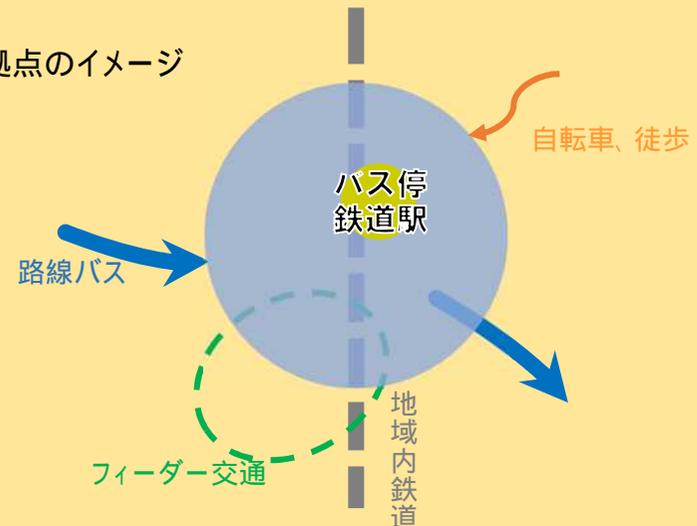
地域拠点のイメージ



乗継拠点

各地域状況に応じた乗継機能 + 待合機能
 ・地域の生活交通
 ・公共交通 公共交通
 ・自動車、自転車 公共交通

乗継拠点のイメージ



(3) 乗継利便性の向上

< 自動車 × 公共交通 >

パークアンドライド(P & R)

自宅から最寄り駅まではクルマで移動
駅から目的地付近の駅までは電車で移動

パークアンドバスライド(P & B R)

自宅から最寄り駅や大規模商業施設まではクルマで移動
駅や商業施設から目的地まではバスで移動

< 自転車 × 公共交通 >

サイクル&ライド(C & R)

サイクル&バスライド(C & B R)

< 自動車 × 自転車 >

パーク&サイクルライド(P & C R)

パーク&ライドを利用しよう

最寄りのパーク&ライド駐車場にクルマを止め、電車で目的地の近くまで行けば、混雑した駐車場で空きスペースを探さなくてすみますよ。毎日の通勤にも便利です。しかもほとんどの駐車場が無料！

パーク&ライド駐車場設置駅

● 駐車場設置駅

詳しくは [福井鉄道 駐車場 検索](#)

えちぜん鉄道

詳しくは [えちぜん鉄道 駐車場 検索](#)



(4) まちなかを快適に回遊できる環境の構築

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成(まちなかウォーカブル推進プログラム)
 今後のまちづくりにおいては、コンパクト・プラス・ネットワーク等の都市再生の取組をさらに進化させ、官民のパブリック空間をウォーカブルな人中心の空間へ転換し、民間投資と共鳴しながら「居心地が良く歩きたくなるまちなか」を形成する必要がある

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」からはじまる都市の再生

～都市におけるイノベーションの創出と人間中心の豊かな生活の実現～

「居心地が良く歩きたくなるまちなか」形成のイメージ例

※地域特性に応じた取組を、歩ける範囲のエリアで集中的あるいは段階的に推進
 ※人口規模の大小等を問わず、その特性に応じた手法で実施可能



居心地が良く歩きたくなるまちなか

| | | |
|------------------|----------------|---|
| Walkable | 歩きたくなる | 居心地が良い、人中心の空間を創ると、まちに出かけたくなる、歩きたくなる。 |
| Eye level | まちに開かれた1階 | 歩行者目線の1階部分等に店舗やラボがあり、ガラス張りで中が見えると、人は歩いて楽しくなる。 |
| Diversity | 多様な人の多様な用途、使い方 | 多様な人々の多様な交流は、空間の多様な用途、使い方の共存から生まれる。 |
| Open | 開かれた空間が心地良い | 歩道や公園に、芝生やカフェ、椅子があると、そこに居たくなる、留まりたくなる。 |

都市構造の改変等

- 都市構造の改変（通過交通をまちなか外へ誘導するための外周街路整備等）
- 都市機能や居住機能の戦略的誘導と地域公共交通ネットワークの形成
- 拠点と周辺エリアの有機的連携
- データ基盤の整備（人流・交通流、都市活動等に係るデータプラットフォームの構築等）等



1階をガラス張りの店舗にリノベーションし、アクティビティ可視化、民間敷地の一部を広場化（宮崎県日南市）

2つの開発の調整により、一体整備された神社と森（東京都中央区）

駅前・トラジャットモール化と広場創出（兵庫県姫路市）

道路を占拠した夜間オープンカフェ（福岡県北九州市）

公園を芝生や民間カフェ設置で再生（東京都豊島区）

公共交通機関のシームレス化の推進

運賃の支払いの効率化や多数の移動手段の検索・予約・決済の一括化などにより、移動のために必要な情報を必要な人に提供し、スムーズに移動できる環境づくりを推進

(1) 運賃のキャッシュレス決済

(2) MaaS (Mobility as a Service) の導入

(1) 運賃のキャッシュレス決済

運賃のキャッシュレス決済の種類

交通系ICカード全国相互利用サービス(10カード)

- ・10種類の交通系ICカードは相互利用が可能
- ・これ以外に、地域独自のICカードも多数ある。



| カード名称 | |
|--------|------------------|
| Kitaca | 北海道旅客鉄道（JR 北海道） |
| Suica | 東日本旅客鉄道（JR 東日本） |
| TOICA | 東海旅客鉄道（JR 東海） |
| ICOCA | 西日本旅客鉄道（JR 西日本） |
| SUGOCA | 九州旅客鉄道（JR 九州、） |
| PASMO | バスモ |
| Manaca | 名古屋交通開発機構・エムアイシー |
| PiTaPa | スルッと KANSAI |
| はやかけん | 福岡市交通局 |
| nimoca | ニモカ |

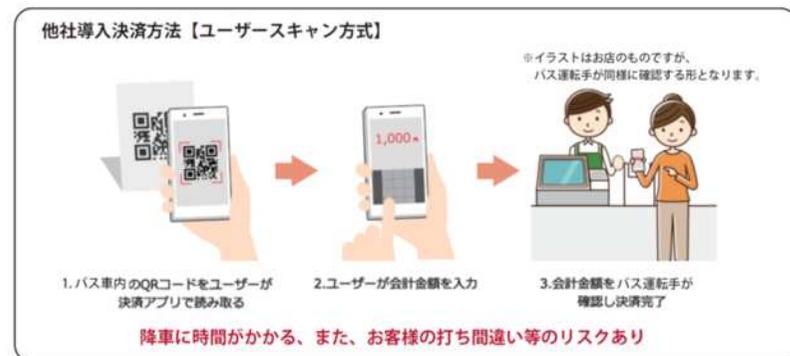
電子マネーを利用した決済

- ・乗降時ともにカードをタッチすることで乗車、降車バス停が認識され、指定区間の料金が差し引かれる



QRコード決済方式

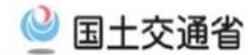
- ・スマートフォンアプリを利用して、QRコードを読み取って運賃収受を行う
- ・交通分野以外でも近年、急速に普及している



北海道拓殖バス株式会社より

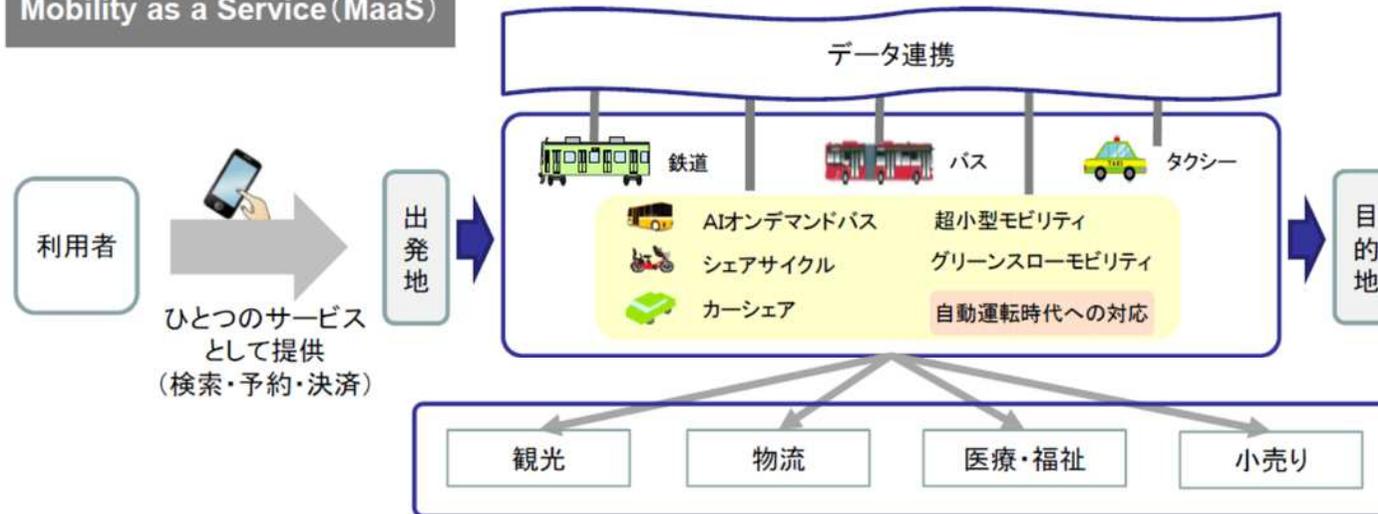
(2) MaaS(Mobility as a Service)の導入

MaaSとは？



MaaS (Mobility as a Service)は、スマホアプリにより、地域住民や旅行者一人一人のトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせて検索・予約・決済等を一括で行うサービスです。新たな移動手段（シェアサイクル等）や関連サービス（観光チケットの購入等）も組合せられます。

Mobility as a Service (MaaS)



地域が抱える課題の解決

| | | | |
|--------------------|-------------------------|------------------|------------|
| 地域や観光地における移動の利便性向上 | マイカー依存からの脱却と既存公共交通の有効活用 | 高齢者の外出機会の確保や交通安全 | スマートシティの実現 |
|--------------------|-------------------------|------------------|------------|

観光型と日常型
様々な発展、可能性がある

国土交通省HP第2回海事観光推進協議会WG配布資料4:「国土交通省のMaaSに関する取組について」より抜粋