

第 1 回 第 2 次福井市都市交通戦略協議会のふりかえり

第 1 回 第 2 次福井市都市交通戦略協議会での説明内容

都市交通戦略とは

現行都市交通戦略の検証

- 現行都市交通戦略の概要
- 背景の変化
- 公共交通サービス水準
- 公共交通人口カバー率
- 施策パッケージの実施結果
 - (1) 南北幹線軸としての L R T 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 I C T 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

福井市のまちづくり

福井を取り巻く交通環境の変化と課題

第 2 次都市交通戦略の方向性

- 将来都市像
- 地域別の目指す生活像
- 都市交通の目標
- 目標実現のための施策方針

施策パッケージ

- ① 選択性のある都市交通利用環境の構築
 - (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) 自転車利用の促進
- ② 拠点への機能誘導による地域力の向上
 - (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
- ③ 公共交通のシームレス化の推進
 - (1) 運賃のキャッシュレス決済
 - (2) MaaS (Mobility as a Service) の導入

頂いたご意見

- 市の人口推移など、データは直近の数値の方が分かりやすいのではないか。
- 現行戦略の検証の中で、にぎわいづくりの観点から数値的に示した検証結果を追加してはどうか。
- 公共交通人口カバー率について、全体としては、87%から約 5%向上しているが、4 地域別の変化の内訳や、どこが向上に大きく寄与したエリアか分かれば教えてほしい。
- 戦略の全体像や公共交通の軸があり、ネットワークが構築できていることが分かりやすく伝わるような概念図があるとよい。
- 将来都市像の中で、交通ネットワークとまちづくりという表現があるように、交通と土地利用の連携の中でまちづくりを進めていくことが分かる記載があるとよい。
- 持続可能なサービスへの転換を考える際には、タクシーも含めて検討してもらいたい。
- ⑥「ICT 化の推進とビッグデータの活用」について、公共交通機関のシームレス化の推進以外にも、関連する施策があるのではないか。
- 人口減少やリモートワーク、ネット販売等の普及により生活様式が変化していく中で、「乗って残そう」に加え、地域で交通を維持していくために何が必要か考え、交通資源を残すという視点から施策を考える必要があるのではないか。
- 施策の中に、公共交通の運転手不足等、事業者側 (供給側) の視点もあると良い。
- 目標実現のための施策方針⑧「安全で快適に移動できる空間づくり」の内容について、朝夕の通勤時間には交通渋滞が発生している現状があり、バスの定時性確保等の公共交通による円滑な移動のために、道路の渋滞対策という視点も加えてもらいたい。
- 今後 10 年間のインパクトが大きい事項として北陸新幹線の開業があるが、施策パッケージ (案) では、生活者視点での施策が多いと感じられたため、来街者や利用者視点での交通のあり方等についても記載してはどうか。
- 定住人口目線の全域交通ネットワークに加え、交流人口を増やすためのネットワークという視点も施策の中に加えてはどうか。
- 目標実現のための施策方針⑤「来街者が利用しやすい移動環境の確保」の内容が施策パッケージの中でどの部分にあたるのかが分かりにくいいため、施策の具体的なイメージ等を示せると良い。
- 田原町駅が新しくなり、フェニックスプラザまでの屋根が出来たことで、利用者が増えてきたが、福井西武など駅前へ行こうと思うと、電車に乗れなかったら歩くか待つかしかなないので、もう少し利便性を向上してほしい。現行戦略では福武線の短絡線整備について記載があり、市民の関心もあると思うが、どうなっているか、白紙に戻ったのか、まだ議論の余地があるか教えてほしい。
- 「(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」について、具体的に何を実施して、公共交通としてはどう関わるのか。
- ニーズに応じた公共交通網を形成していくとしても、今後 10 年で各地域をどうしていくかを考えてから、議論を進めていく必要がある。
- 「(3) 乗継利便性の向上」について、施策の小見出しとしては表現のレベルが大きく、具体的に何のことか分からない。

ご意見への対応 (【 】は冊子編のページ)

- 直近 (2019 年) までの人口推移に変更 (住民基本台帳ベース) 【P. 1】
- 福井駅周辺 (中央 1 丁目) の自転車、歩行者数の推移 (H21~R1) を示すグラフと路線価の変化 (H28~R2) を示す図を追加。【P. 6】
- 現行戦略では地域別の数値を算出しておらず、数値としての比較はできないため、エリア毎のフィーダー交通の整備状況が分かる図を追加。【P. 27】
- 本戦略の目標を説明する概念図を作成 【P. 34】
- 将来都市像や都市交通の目標において、交通と土地利用の中で連携してまちづくりを進めることについて加筆修正。【P. 34】
- 施策方針「①持続可能な生活の足の確保」については、タクシーのほか、将来的にはカーシェアなども考えられるため、対象の表現を【鉄道・バス・タクシー等】に変更。【P. 42】
目標実現のための施策方針と施策パッケージについて施策パッケージの項目との関連付けを再整理。【P. 42】
- 「(5) 公共交通の利用促進」を「(5) 公共交通を維持するための取組み」に変更し、モビリティ・マネジメントのほか、公共交通の人材確保や地域の交通資源維持の観点からの記載を追加。
- 「(6) 路線バスの定時性確保」を「(7) 道路交通の円滑化」に変更し、路線バスの定時性確保に加え、道路混雑要因の解消や自動車利用からの転換を追加。
- 観光・ビジネス等の来街者の視点として、施策パッケージ①(6)に「北陸新幹線開業に伴う交流人口 (観光・ビジネス等) への対応」という項目を新たに設け、福井駅における二次交通の確保や利便性の向上、観光面における公共交通の活用について記載。
- 短絡線については、「(2) 新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上」の中で、「福井鉄道の福井駅へのアクセス向上の検討を追加」。
- 地域拠点の生活サービス機能の配置状況を確認するとともに、各拠点の性格 (方向性) を記載。
- 見出しの「(3) 乗継利便性の向上」については、「(4) 地域拠点等におけるモビリティ (移動のしやすさ) の改善」に表現を修正し、地域拠点等における、フィーダー交通の見直しや自動車、自転車から公共交通への乗継、快適に待つことができる待合環境の整備、地域内移動や観光で利用しやすい交通手段等について記載。

目 次

第 1 章 福井市の現状と今後の展望	1
1－1 まちづくりの現状	1
(1) 人口、世帯数の推移	1
①人口、世帯数、②地区別人口増減、③地区別高齢化率	
(2) 都市機能の集積状況	3
①福井都市計画区域内の公共公益施設および大規模小売店舗の立地状況、②福井駅周辺の整備状況および動向	
(3) 中心市街地のにぎわい	6
①市中心部の歩行者数・自転車交通量の推移、②路線価の動向	
(4) 観光需要の高まり	8
①観光客入込数と観光消費額	
1－2 都市交通の現状	9
(1) 道路交通の状況	9
①ふくい嶺北連携中枢都市圏における通勤通学の流動、②自動車交通のネットワーク、③人身事故の推移、	
④自家用乗用車の保有台数および自動車免許保有率の推移、⑤自動車免許返納者数の推移、	
⑥高齢者の運転免許自主返納に対する支援	
(2) 地域公共交通網の状況	13
①公共交通の構成要素、②公共交通ネットワーク、③輸送人員の推移	
(3) 公共交通の担い手不足	18
①バス運転者の不足、②福井県内における二種免許保有者数の推移	
1－3 交通環境の今後の展開	19
(1) 北陸新幹線福井開業と並行在来線の運行	19
①北陸新幹線開業、②並行在来線開業	
(2) ふくい嶺北連携中枢都市圏の形成	21
①ふくい嶺北連携中枢都市圏	
第 2 章 「福井市都市交通戦略」の評価・検証	22
2－1 地域公共交通のサービス水準と公共交通人口カバー率	22
(1) 公共交通サービス水準の達成状況	24
(2) 公共交通人口カバー率	25
①福井市全体の公共交通人口カバー率、②地域別の公共交通人口カバー率	
2－2 施策パッケージの評価・検証と課題	28
第 3 章 まちづくりと都市交通の問題・課題	31
3－1 まちづくりと都市交通の問題・課題	31

第4章 将来都市像と都市交通の目標	34
4－1 将来都市像	34
(1) 将来都市像	34
(2) 地域別の目指す生活像	35
4－2 都市交通の目標	41
(1) 都市交通の目標	41
(2) 目標実現のための施策方針	42
4－3 戦略の数値目標	00
第5章 施策パッケージ	00
5－1 施策パッケージの構成	00
5－2 施策パッケージ	00
① 選択性のある都市交通利用環境の構築	00
② 拠点への機能集積とモビリティの改善による持続可能な地域の形成	00
③ 公共交通のシームレス化の推進	00
第6章 実施プログラム	00
6－1 実施プログラム	00
6－2 実施プログラム一覧	00
第7章 戦略の推進	00
7－1 戦略の推進	00
7－2 推進体制	00

第1章 福井市の現状と今後の展開

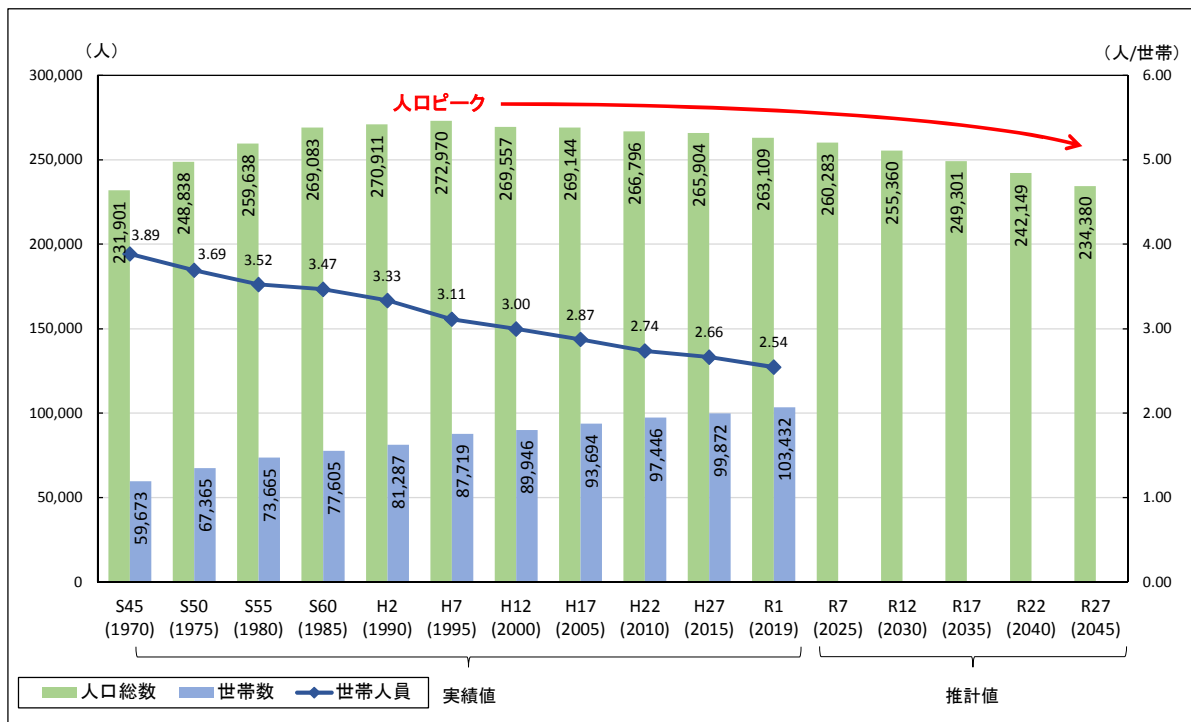
1-1 まちづくりの現状

(1) 人口、世帯数の推移・推計

①人口、世帯数

福井市の総人口は、平成7年の約27万3千人をピークに減少に転じており、平成22年には約26万7千人、令和元年では約26万3千人と約1万人減少している。

さらに、25年後の令和27年には現在より約3万人（約1割）減少する見通しである。



■福井市の人口、世帯数の推移

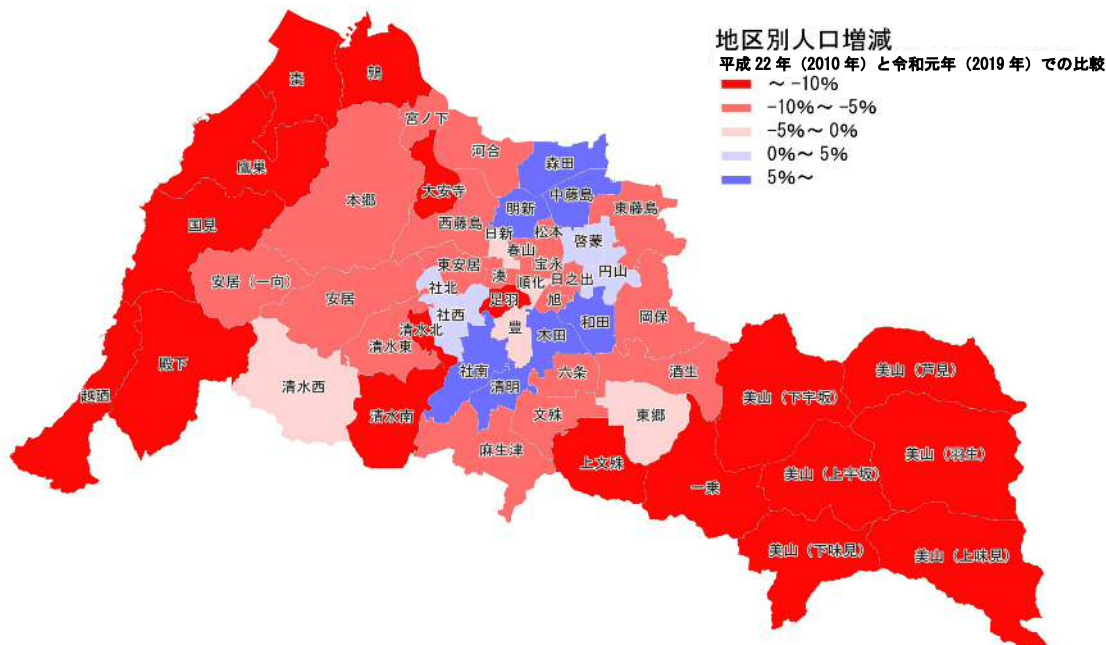
(出典：国勢調査〔S45(1970)～H27(2015)〕)

福井市人口統計〔R1(2019)〕

国立社会保障・人口問題研究所『日本の地域別将来推計人口(平成30年(2018年)推計)』〔R7(2025)～R27(2045)〕)

②地区別人口増減

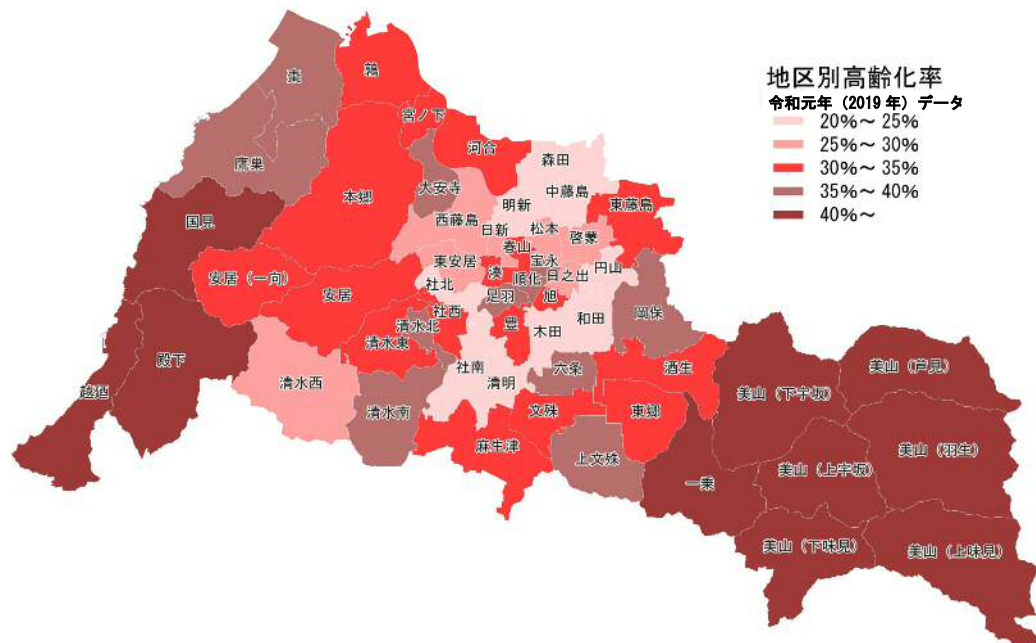
地区別の人口を平成 22 年と令和元年の 9 年間で比較すると、主に周辺市街地で人口が増加し、中心市街地で減少するドーナツ化となっており、まちなかの人口減少が進んでいる。また、農山漁村地域でも人口減少しており、特に沿岸部や山間部は人口減の割合が多くなっている。



■地区別人口増減（出典：福井市人口統計より作成）

③地区別高齢化率

令和元年における地区別の高齢化率を見ると、市全域で高齢化が進行している中でも、山間部や沿岸部においては、著しい高齢化が進行している一方、人口が増加傾向にある周辺市街地では、比較的高齢化率が低いことから、若い世代が周辺市街地に定着しているといえる。

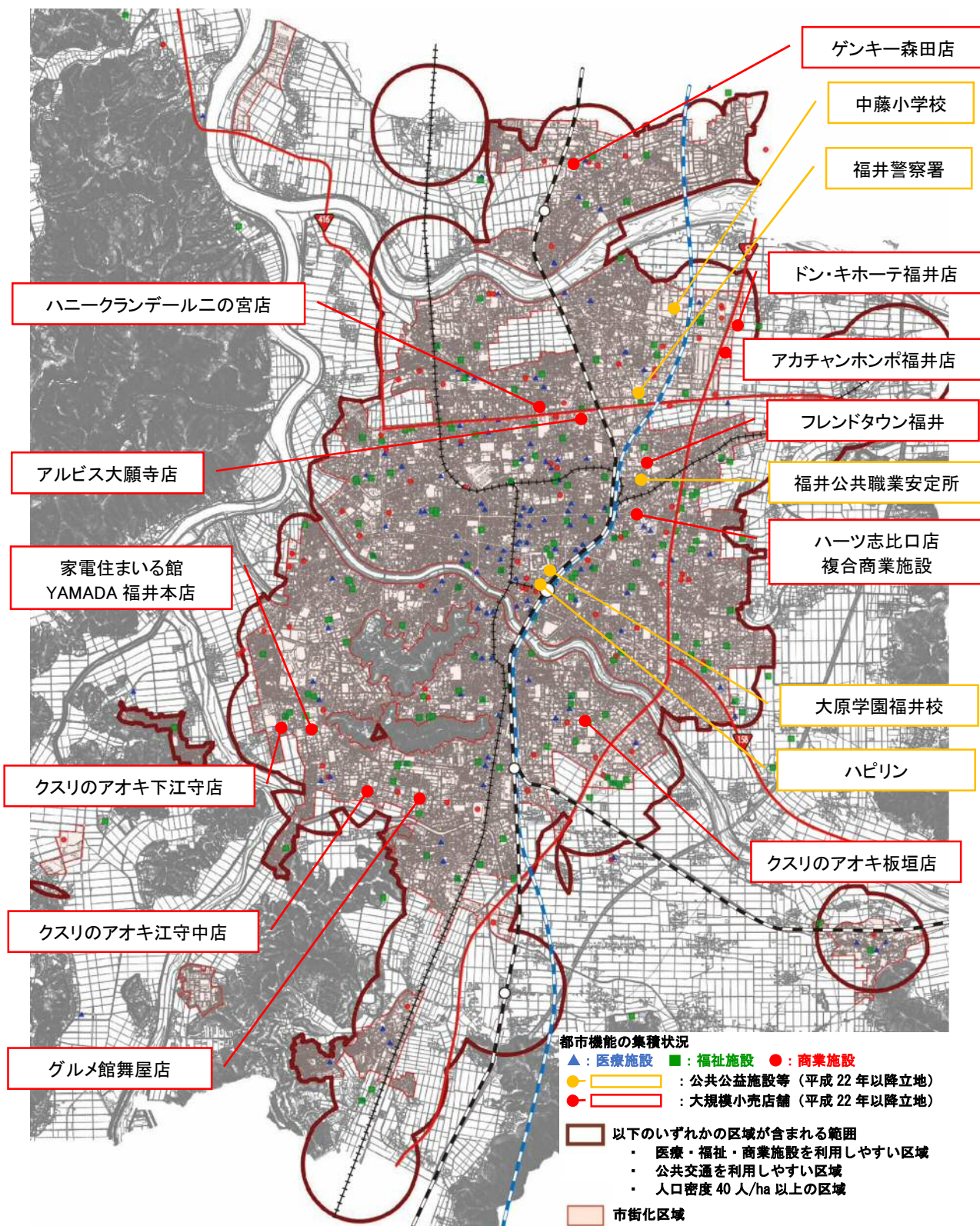


■地区別高齢化率（出典：福井市人口統計より作成）

(2) 都市機能の集積状況と今後の展開

①福井都市計画区域内の公共公益施設および大規模小売店舗の立地状況

平成 22 年以降、福井都市計画区域内においては公共公益施設や大規模小売店舗が主に周辺市街地に分散して立地しており、市街地全体としての都市機能の強化が図られている。



■公共公益施設・大規模小売店の立地状況等

■公共公益施設の立地動向

年月	施設名称	施設分類	新築/移転	立地地域
平成 23 年 1 月	福井公共職業安定所	その他の公共公益施設	移転	中心市街地 ⇒周辺市街地
平成 23 年 8 月	大原学園福井校	学校・専門学校	移転	まちなか地区 ⇒中心市街地
平成 24 年 10 月	福井警察署	その他の公共公益施設	移転	周辺市街地 ⇒周辺市街地
平成 25 年 4 月	中藤小学校	学校・専門学校	移転	周辺市街地 ⇒周辺市街地
平成 28 年 4 月	ハピリン	複合施設	新築	中心市街地

■主な大規模小売店舗の立地動向（新設のみ）

年月	店舗名称	施設規模(m2)	立地地域
平成 22 年 3 月	フレンドタウン福井	5,213	周辺市街地
平成 24 年 3 月	ハーツ志比口店複合商業施設	2,906.59	周辺市街地
平成 24 年 10 月	ゲンキー森田店	3,918.00	周辺市街地
平成 24 年 11 月	クスリのアオキ下江守店	1,298.03	周辺市街地
平成 25 年 6 月	ドン・キホーテ福井店	3,172.34	周辺市街地
平成 25 年 12 月	グルメ館舞屋店	2,850.84	周辺市街地
平成 26 年 3 月	アカチャンホンポ福井店	2,068.00	周辺市街地
平成 26 年 6 月	家電住まいる館 YAMADA 福井本店	4,963.84	周辺市街地
平成 29 年 9 月	アルビス大願寺店	1,921.45	周辺市街地
平成 29 年 10 月	ハニー克蘭デールニの宮店	2,233.90	周辺市街地
平成 31 年 1 月	クスリのアオキ板垣店	1,461	周辺市街地
令和 2 年 1 月	クスリのアオキ江守中店	1,462	周辺市街地

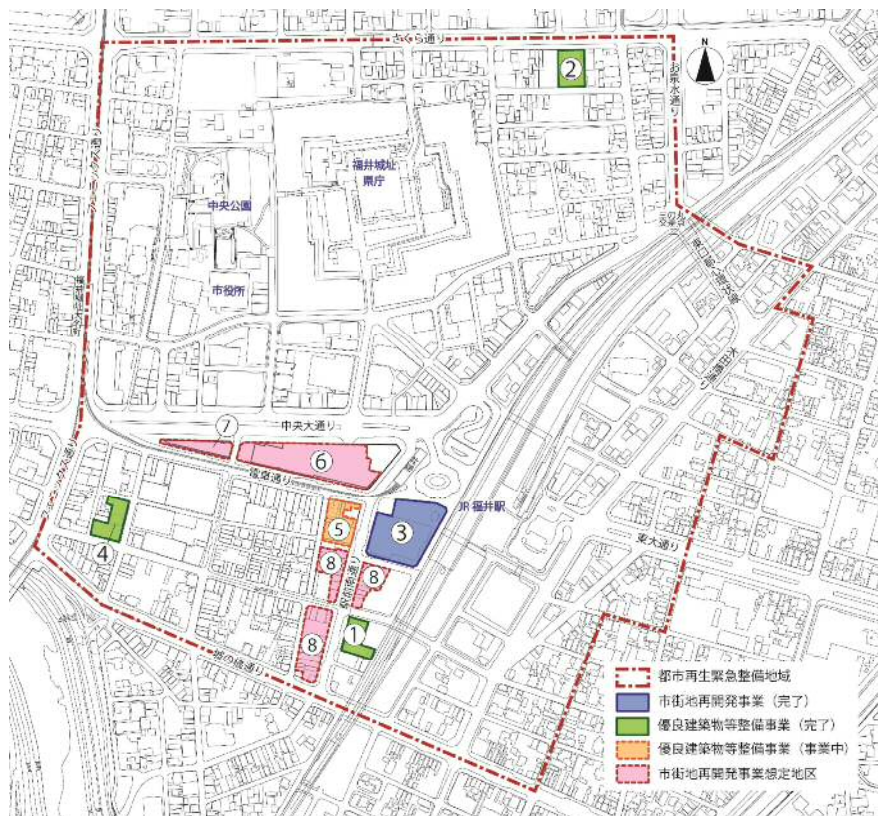
※大規模小売店：1,000m2 を超えるもの

※福井県 HP 大規模届出状況の立地状況一覧表より福井市のみ抜粋

②福井駅周辺の整備状況および動向

福井駅周辺は、市街地内でも特に機能集積を図る地域であり、優良建築物等整備事業により、都市型居住機能と商業、医療機能が複合した施設や宿泊施設が整備されてきているほか、平成28年には福井駅西口中央地区の市街地再開発事業により、魅力ある商業や文化の拠点のほか、まちなか居住を推進する質の高い住宅、地域外からの観光客等のための「おもてなしの拠点」、地域内の人のための「生活の拠点」としての役割を果たす「ハピリン」が整備された。

また、現在も進行中の再開発事業が複数あり、北陸新幹線開業に向けた中心市街地のさらなる「にぎわい交流拠点」づくりが進むことが期待される。



■中心市街地の整備状況および動向

番号	完成年月	名称	用途	事業名
①	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
②	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
③	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
④	平成31年2月	ドーミーイン福井	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
⑤	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
⑥	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
⑦	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
⑧	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

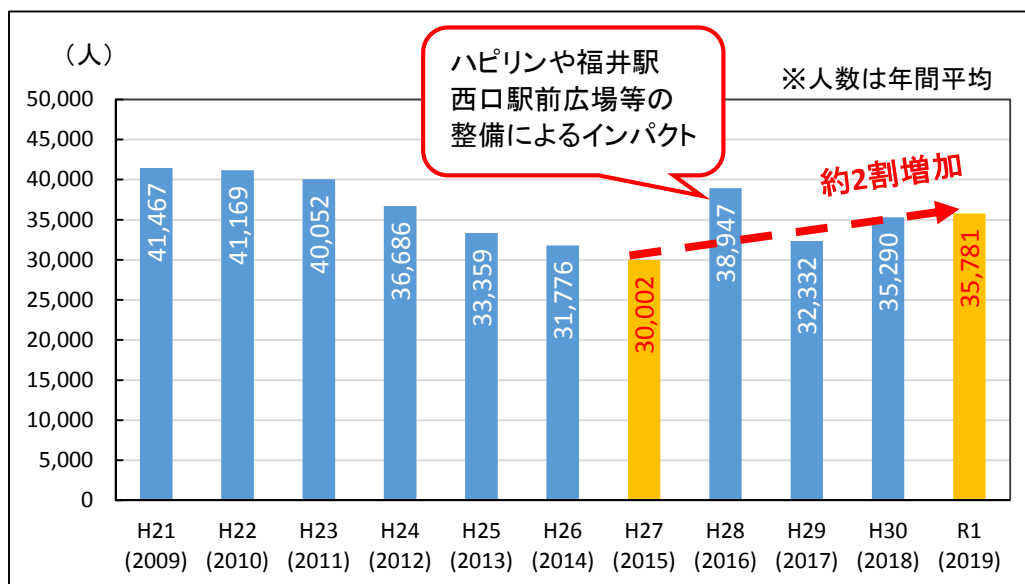
※庁内資料を参考に作成

(3) 中心市街地のにぎわい

①市中心部の歩行者・自転車数の推移

福井駅周辺における歩行者・自転車数は平成 27 年以降増加に転じており、令和元年と比較すると、中央大通りにあったバスターミナルが西口駅前広場にバス停等が集約されたことで、部分的に減少した地点はあるものの、全体的には約 2 割の増加となっている。

平成 28 年の「ハピリン」開業以降、市中心部のにぎわいが戻りつつあるため、今後、より一層中心市街地のにぎわいを増加させるための取り組みが必要である。



■福井駅周辺（中央 1 丁目）における歩行者・自転車数の推移

(出典：庁内資料より作成)

■調査地点別の歩行者・自転車数（H27 と R1 の比較）(出典：庁内資料より作成)

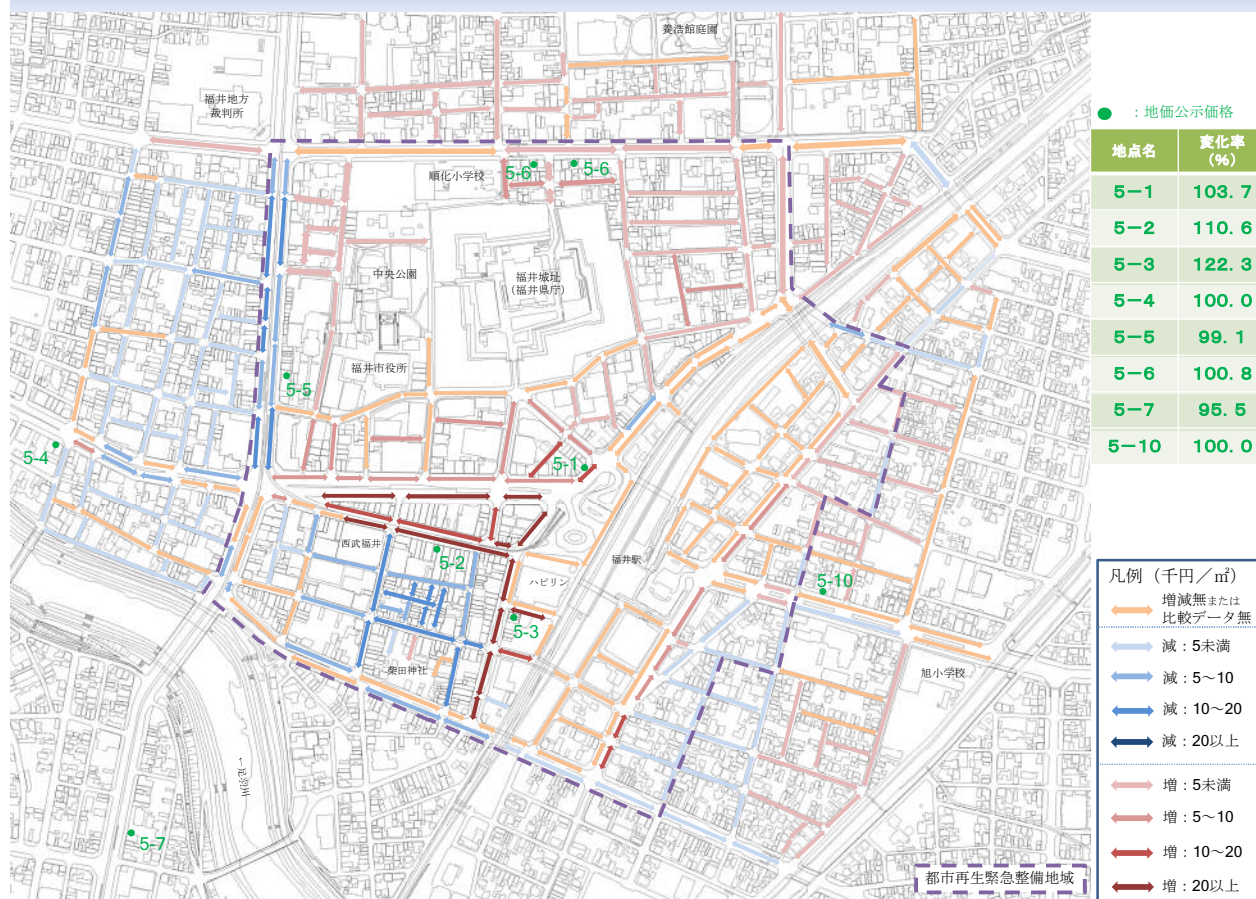
調査地点	H27 (人)	R1 (人)	H27/R1比較	
			増減数	増減率
1 シンボルロード南側	2,268	1,438	-830	-36.6%
2 旧ミスタードーナツ前通り	2,847	1,546	-1,301	-45.7%
3 駅前電車通り北側	1,875	1,782	-93	-4.9%
4 駅前電車通り南側	5,436	6,382	946	17.4%
5 駅前電車通りハニー前	4,915	6,802	1,887	38.4%
6 南通りハピリン前	1,254	1,868	614	49.0%
7 ガレリア元町	2,602	2,318	-284	-10.9%
8 アップルロード西武横	2,949	3,170	221	7.5%
9 北の庄通り	1,281	1,788	507	39.6%
10 ハピリン前通路	4,577	8,687	4,110	89.8%
合計	30,002	35,781	5,779	19.3%

②路線価の動向

路線価については、特に市街地再開発事業が進行している駅前電車通りや中央大通り、駅前南通りで価格増の傾向にある。また、福井城址周辺でも増加傾向が見られる。

一方、古くからの商店街である新栄地区では、価格減の傾向にあることから、今後は、南側のエリアも含めた、中心市街地全体の回遊性向上のための取組みが求められる。

○都市再生緊急整備地域内 路線価比較（平成28年⇒令和2年）



■都市再生緊急整備地域内における路線価の比較（平成28年⇒令和2年）

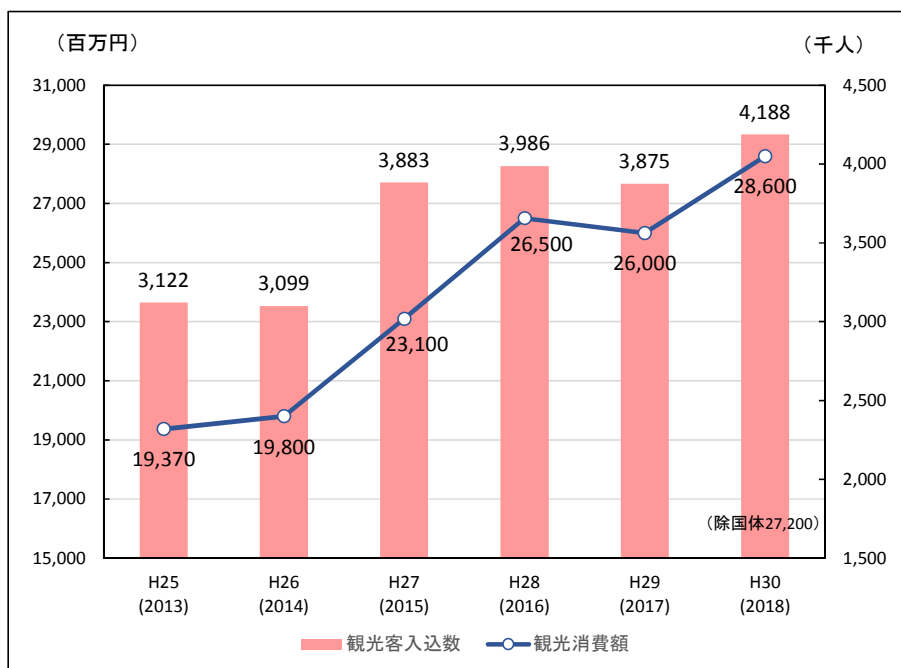
（出典：庁内資料より作成）

(4) 観光需要の高まり

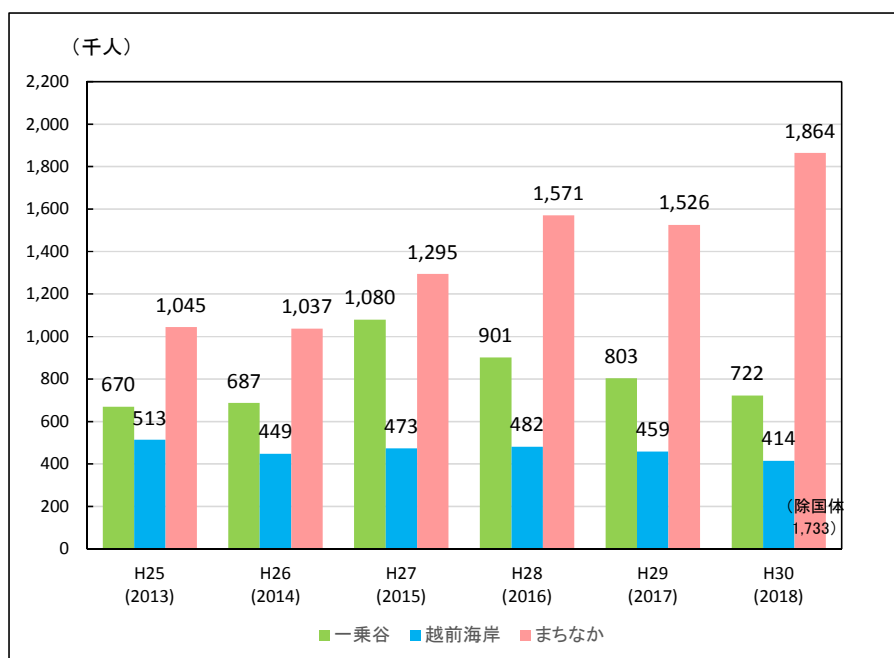
①観光客入込数と観光消費額

平成 27 年の北陸新幹線金沢開業に合わせ観光客入込数が増加してきており、さらに、平成 30 年度には、福井しあわせ元気国体・障スポの開催などの影響で増加傾向が続いている。また、観光客入込数の増加に伴い、観光消費額についても同様に増加している。

観光拠点別に見ると、福井市の 3 つの観光拠点のうち、福井市の玄関口である「まちなか」に多くの観光客が訪れていることが分かる。北陸新幹線福井開業を見据えては、まちなかの魅力の更なる向上と「まちなか」からさらにほかの観光拠点へ人を誘う取り組みが必要である。



■観光客入込数と観光消費額の推移（出典：福井市観光振興計画より）



■観光拠点別観光客入込数（出典：福井市観光振興計画より）

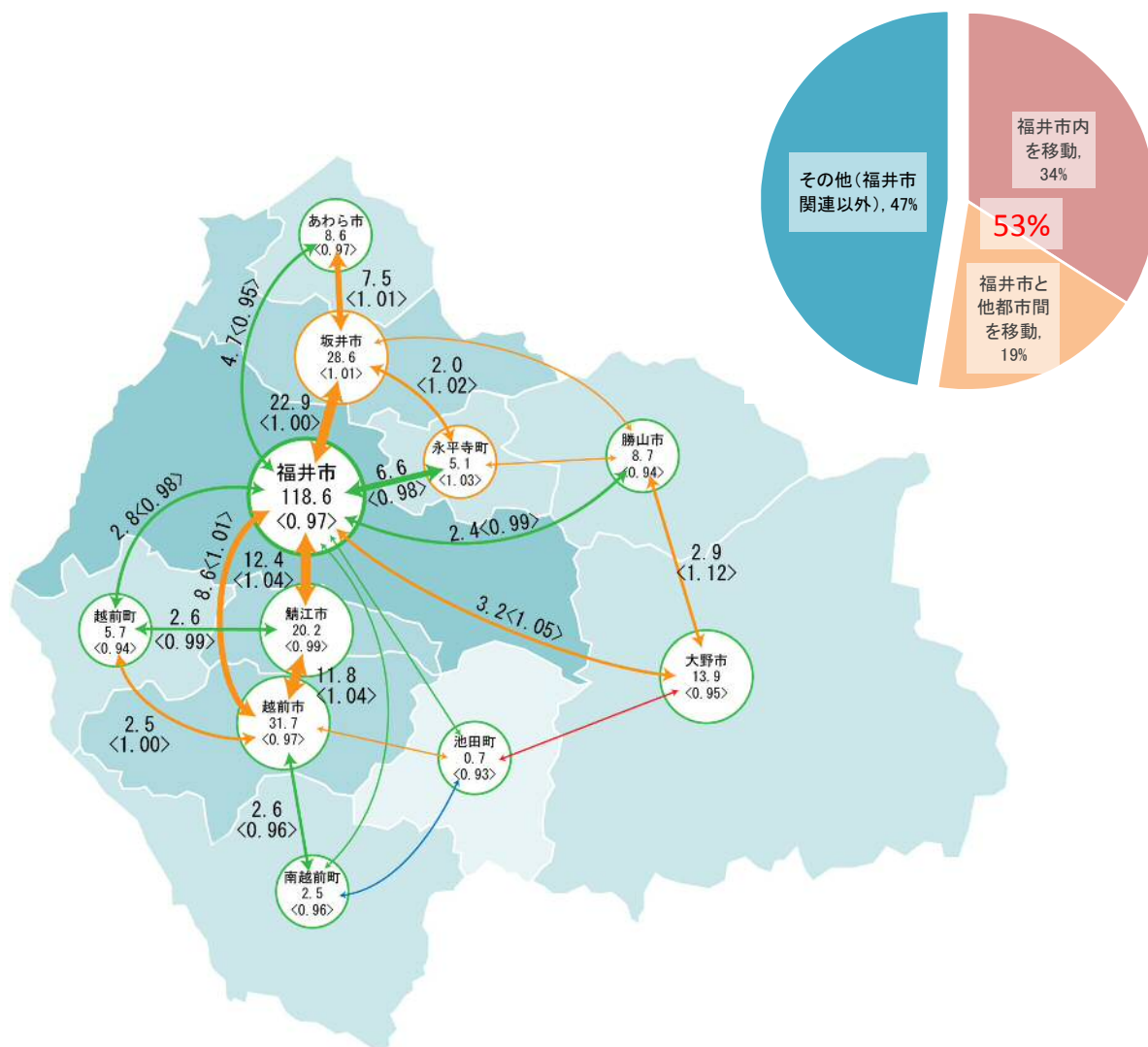
1-2 都市交通の現状

(1) 道路交通の状況

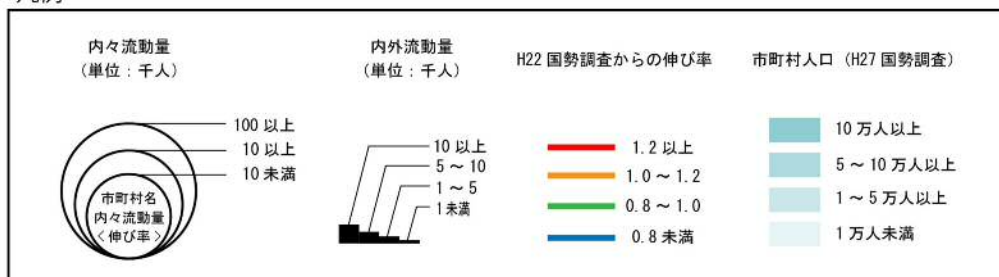
①ふくい嶺北連携中枢都市圏における通勤通学の流動

福井市は、ふくい嶺北連携中枢都市圏の各方面と交通流動があり、福井市関連は都市全体の約半数を占めている。

都市間の移動を伴う通勤通学者数は、福井市と他都市間との移動が多く、嶺北連携中枢都市圏の中心となっている。また、福井市とあわら・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されている。



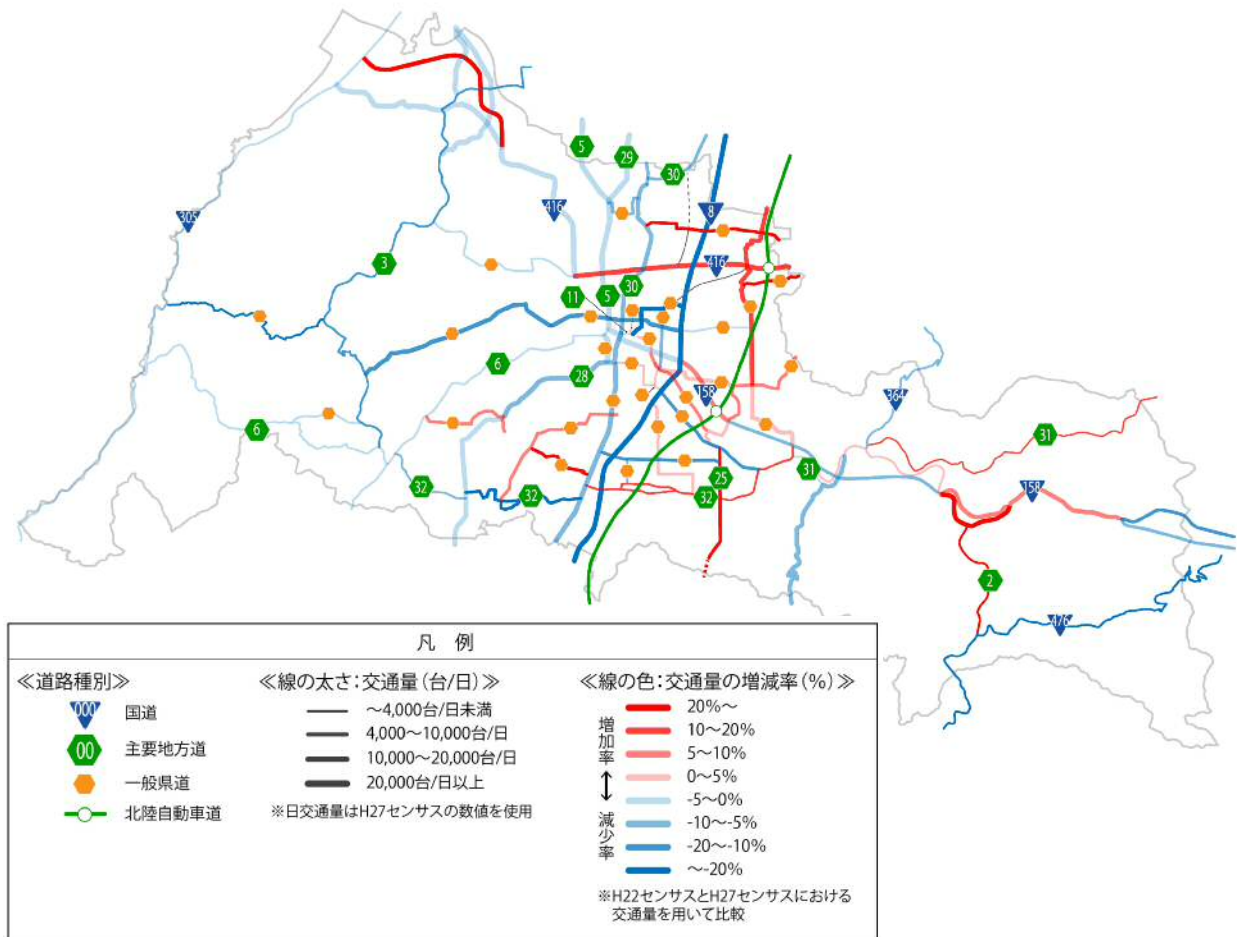
凡例



■ 嶺北連携中枢都市圏における通勤通学の流動 (出典: H22 および H27 国勢調査)

②自動車交通のネットワーク

福井市内の主要な道路における交通量は、平成22年と平成27年では全体として減少傾向にある。特に、国道や主要地方道で減少しており、交通量が最も多い国道8号では、約3割減少している。



■自動車交通のネットワーク（出典：H22 および H27 道路交通センサス）

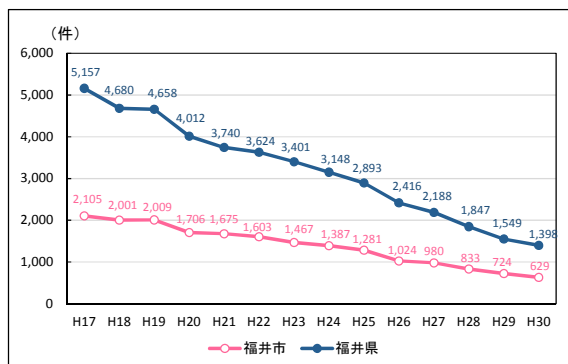
■主要道路の交通量（出典：H22 および H27 道路交通センサス）

道路種別	道路名	交通量(台/日)			
		H22センサス	H27センサス	増減	増減割合
国道	国道8号	50,913	36,763	-14,150	-27.8%
	国道416号	25,220	28,282	3,062	12.1%
	国道158号	29,332	29,045	-287	-1.0%
		31,053	32,644	1,591	5.1%
		14,006	12,489	-1,517	-10.8%
		7,476	6,345	-1,131	-15.1%
		7,415	6,915	-500	-6.7%
		17,683	15,844	-1,839	-10.4%
		2,488	2,574	86	3.5%
	国道305号	2,960	2,914	-46	-1.6%
主要地方道	国道364号	6,841	6,642	-199	-2.9%
	国道476号	934	852	-82	-8.8%
	2 (主)武生美山線	752	597	-155	-20.6%
	2 (主)武生美山線	2,508	3,033	525	20.9%
	3 (主)福井大森河野線	2,208	1,927	-281	-12.7%
	5 (主)福井加賀線	22,922	22,296	-626	-2.7%
	5 (主)福井加賀線	27,025	28,166	1,141	4.2%
	6 (主)福井四ヶ浦線	8,425	8,092	-333	-4.0%
	6 (主)福井四ヶ浦線	18,794	18,248	-546	-2.9%
	6 (主)福井四ヶ浦線	632	583	-49	-7.8%
主要地方道	6 (主)福井四ヶ浦線	2,841	2,548	-293	-10.3%
	11 (主)福井停車場線	9,936	9,508	-428	-4.3%
	18 (主)鯖江美山線	17,683	15,844	-1,839	-10.4%
	25 (主)福井今立線	5,161	7,359	2,198	42.6%
	25 (主)福井今立線	6,846	6,977	131	1.9%
	28 (主)福井朝日武生線	30,486	29,496	-990	-3.2%
	28 (主)福井朝日武生線	21,006	19,671	-1,335	-6.4%
	29 (主)福井金津線	24,534	24,159	-375	-1.5%
	30 (主)福井丸岡線	30,064	26,930	-3,134	-10.4%
	30 (主)福井丸岡線	8,290	7,463	-827	-10.0%
主要地方道	30 (主)福井丸岡線	12,575	11,341	-1,234	-9.8%
	31 (主)篠尾勝山線	63	72	9	14.3%
	31 (主)篠尾勝山線	1,751	1,668	-83	-4.7%
	31 (主)篠尾勝山線	6,831	5,407	-1,424	-20.8%
	32 (主)清水美山線	3,332	3,139	-193	-5.8%
	32 (主)清水美山線	2,074	2,427	353	17.0%

③人身事故の推移

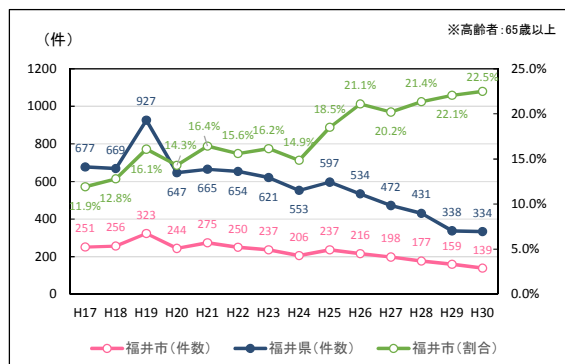
福井県の人身事故の発生件数は、減少傾向にあり、福井市も同様に減少傾向にある。

また、事故全体と同様に、高齢者が第一当事者となる事故件数は減少傾向にあるものの、事故全体に占めるその割合は微増傾向にある。



■市町村別人身事故発生状況

(出典：福井の交通)



■高齢者が第1当事者の人身事故発生状況

(出典：福井の交通)

④自家用乗用車の保有台数および自動車免許保有率の推移

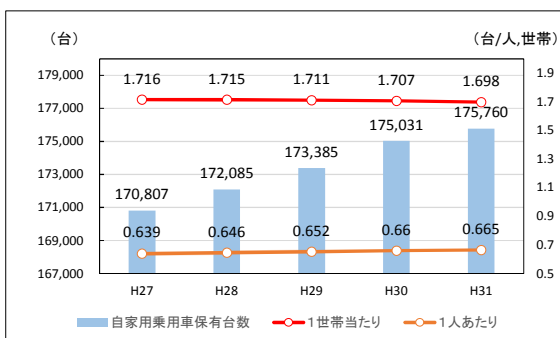
福井市の自家用乗用車の保有台数は年々増加しており、平成27年から令和元年の5年間で約5,000台の増加となっている。

また、全国的には、令和元年時点で世帯当りの保有台数は7位、1人当りの保有台数は14位といずれも上位を維持していることから、クルマ中心の生活であることがうかがえる。

また、多くの市民が20代前半に自動車運転免許を取得しており、男性に比べ、女性の免許保有率の伸び率が大きくなっている。

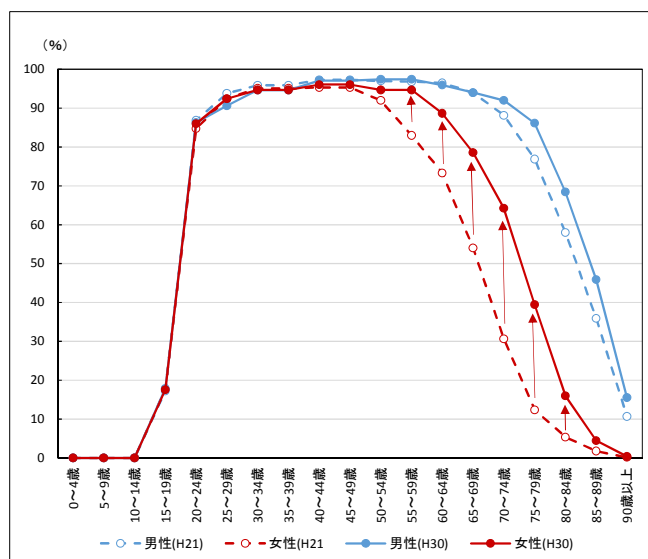
さらに、高齢者の免許保有率についても、男女ともに増加しており、今後も進展する超高齢社会において、高齢者による交通事故が占める割合の更なる増加が懸念されている。

全国都市別順位	H27	H28	H29	H30	R1
保有台数の順位	52位	53位	53位	53位	52位
世帯当り保有台数の順位	7位	7位	7位	7位	7位
1人当り保有台数の順位	18位	17位	16位	15位	14位



■自家用乗用車の保有台数と都市別順位

(出典：一般財団法人 自動車検査登録情報協会)



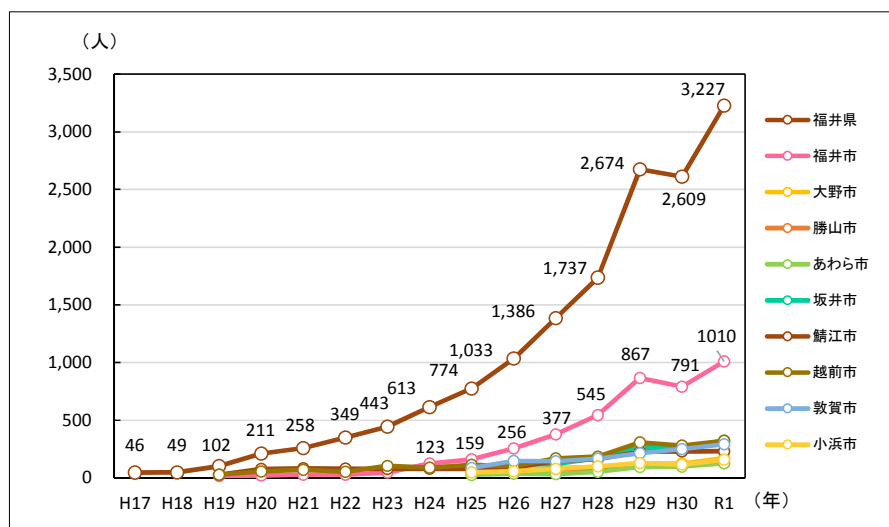
■福井市の性別年齢階層別自動車免許

保有率の推移 (出典：福井の交通)

⑤自動車運転免許返納者数の推移

福井市では高齢ドライバーによる事故割合の増加に伴い、高齢者の自動車運転免許の自主返納を推進している。免許返納者数は、平成 30 年に減少傾向に転じたものの、令和元年度には再度増加しており、全体的に増加傾向にある。また、県内 9 市の中では福井市における免許返納者数が最も多く、福井県と同様の傾向で推移している。

今後は、「高齢免許返納者サポート制度」による支援に加え、免許を返納した高齢者の生活の足を確保し、外出機会を減らさない取組が求められる。



■免許返納者数の推移（出典：福井の交通）

⑥高齢者の運転免許自主返納に対する支援

福井市では、満 65 歳以上の市民が有効期限内の運転免許（全種類）を返納した場合に、公共交通利用のきっかけづくりとして、1 人 1 回に限り支援事業を実施している。

さらに、福井市による公共交通利用支援策のほか、返納者に対する各種企業、団体等による店舗や施設等での料金割引といったサービスも実施されている。

また、バス・鉄道事業者により、高齢者向けフリー乗車券や運賃割引制度などが設けられている。

■福井市による高齢者の運転免許自主返納に対する支援

1. 公共交通利用支援【下記の（1）～（4）のいずれかを選択】

（1）バス回数券 2,000 円分

（京福バス、福鉄バス、すまいるバスの回数券のいずれか）

（2）福井鉄道の乗車券、回数券、企画切符との引換券 2,000 円分

（えちぜん鉄道との相互乗り入れ区間（田原町駅～鷺塚針原駅）分は対象外）

（3）えちぜん鉄道の普通乗車券・一日フリーきっぷが 3 年間 2 割引

（福井鉄道との相互乗り入れ区間（田原町駅～越前武生駅）分は対象外）

（4）ＩＣカード乗車券「ＩＣＯＣＡ」（イコカ）2,000 円分（デポジット 500 円分を含む。）

2. 運転免許証自主返納証明証の交付

満 75 歳以上の方がタクシー乗車時に提示することで、運賃が 1 割引となる運転免許証自主返納証明証を交付。（対象となる福井市内のタクシー事業者 11 社）

3. 反射材の交付

(2) 地域公共交通網の状況

①公共交通の構成要素

福井市の公共交通は鉄道・バス・タクシーから構成されている。

《鉄道》

南北方向には JR 北陸本線およびえちぜん鉄道三国芦原線、福井鉄道福武線が運行している。特に、えちぜん鉄道三国芦原線、福井鉄道福武線については、相互乗入を実施しており、特徴的な新型低床車両（LRV）は市のシンボルとなっている。

また、北東方向には福井市と永平寺町、勝山市を結ぶえちぜん鉄道勝山永平寺線が、南東方向には大野市を結ぶ JR 越美北線が運行している。

なお、2023 年春の北陸新幹線福井開業後は、JR 北陸本線は並行在来線となる。



■JR 北陸本線（特急）

（出典：JR おでかけネット HP より）



■JR 北陸本線（普通列車）

（出典：JR おでかけネット HP より）



■JR 越美北線



■北陸新幹線

（出典：JR おでかけネット HP より）



■福井鉄道（FUKURUM）



■えちぜん鉄道（ki-bo）

《バス》

福井市のバス交通には、運行主体やその目的によって様々な種類がある。

■バス交通の種類

種類	概要
路線バス	京福バスが市内各方面へ運行するバスと福井鉄道が福井鉄道福武線の鉄道駅沿線を運行する福鉄バスがある。 京福バスの主要な路線として、北西方面へ越前海岸ブルーライン、南西方面へ清水グリーンライン、南東方面へは大野線が運行している。 福鉄バスの路線として、田原町駅から福武線と並行して運行する福浦線および、浅水駅周辺を麻生津循環線、ベル前駅、江端駅周辺を清明循環線がそれぞれ運行している。
地域 コミュニティバス	公共交通空白地域等において、地域住民が交通事業者と連携・協力して運行している。
地域バス	市所有の車両を活用し、地域内の日常移動や観光等の利便性向上等のために運行している。
コミュニティバス すまいる	市中心部における買い物支援のため、福井駅を中心に東西南北の各方面を循環するバスで、まちづくり福井が運行している
乗合タクシー	公共交通空白地域の解消や路線バスの廃止代替交通として、通常のバス車両ではなく、ジャンボタクシー等の小型の車両を使用して交通事業者が運営している。



■京福バス



■福鉄バス



■コミュニティバス



■地域コミュニティバス



■地域バス



■乗合タクシー

《タクシー》

タクシー交通は各タクシー事業者が運行しており、福祉用の車両を保有するなど、地域のニーズに応じたサービスを提供しているが、本戦略では、駅などで待機している、電話して呼ぶ、あるいは街中で手をあげて停める一般的な営業タクシーとする。

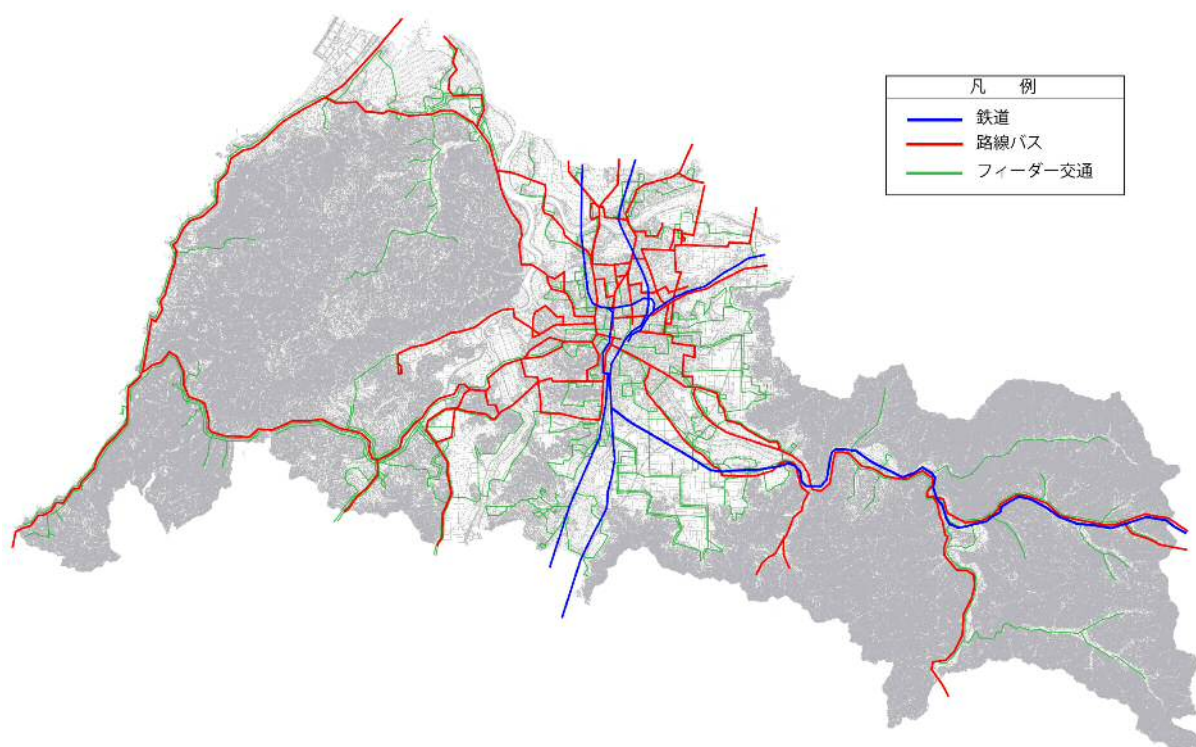


■タクシー

②公共交通ネットワーク

福井市の公共交通ネットワークは、福井駅を中心として、鉄道および主要な路線バスから構成された南北2方向、東西4方向の公共交通幹線軸と市内全域にわたり公共交通幹線軸を補完する各方面の多数の路線バスによる市街地全体を面的にカバーするような公共交通網により、市内外の移動の骨格を形成している。

また、公共交通幹線軸を補完する路線バスでカバーできないエリアについては、公共交通幹線軸上に配置された地域拠点等を発着し、周辺地域をつなぐフィーダー交通により、必要な箇所のみを効率的にカバーすることで、概ね市内全域の移動をカバーしている。



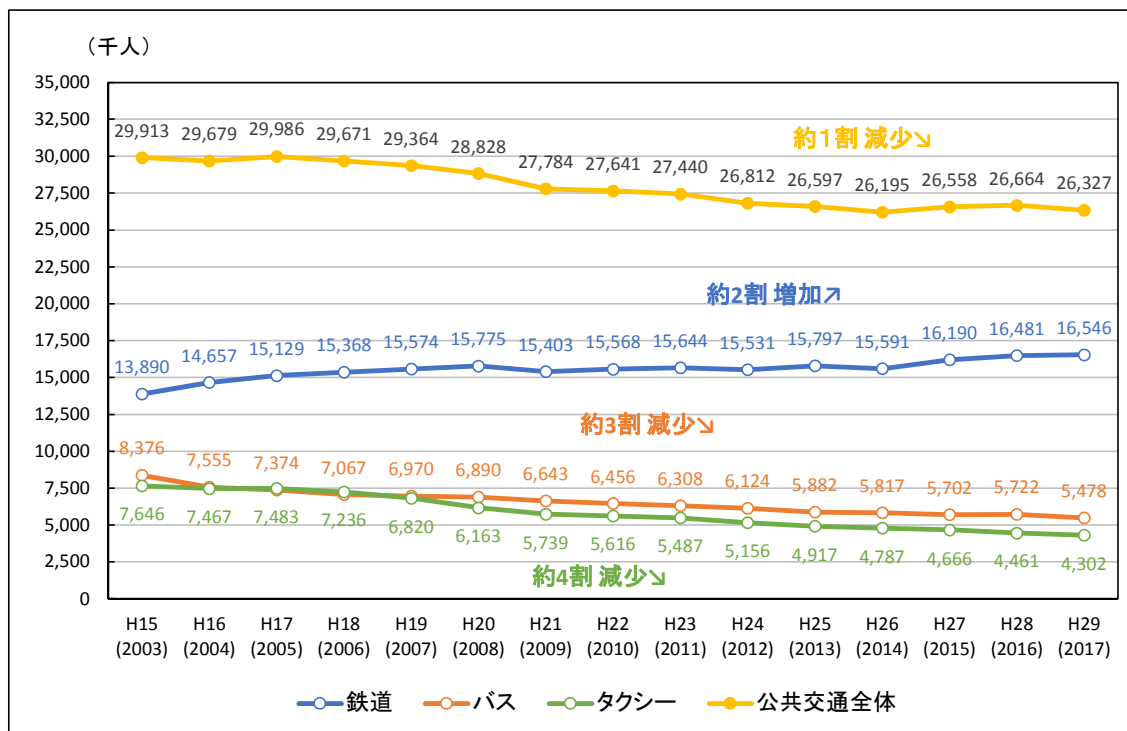
■市全域の公共交通ネットワーク

③輸送人員の推移

a) 福井県内の公共交通輸送人員の推移

福井県内の公共交通輸送人員は、平成 15 年から徐々に減少しており、平成 28 年では約 1 割の減少となっている。

各公共交通モード別には、鉄道は平成 15 年度以降、増加傾向にあり、約 2 割増加している。一方、路線バス、タクシーは減少傾向にあり、減少幅としてはタクシーの方が大きい。



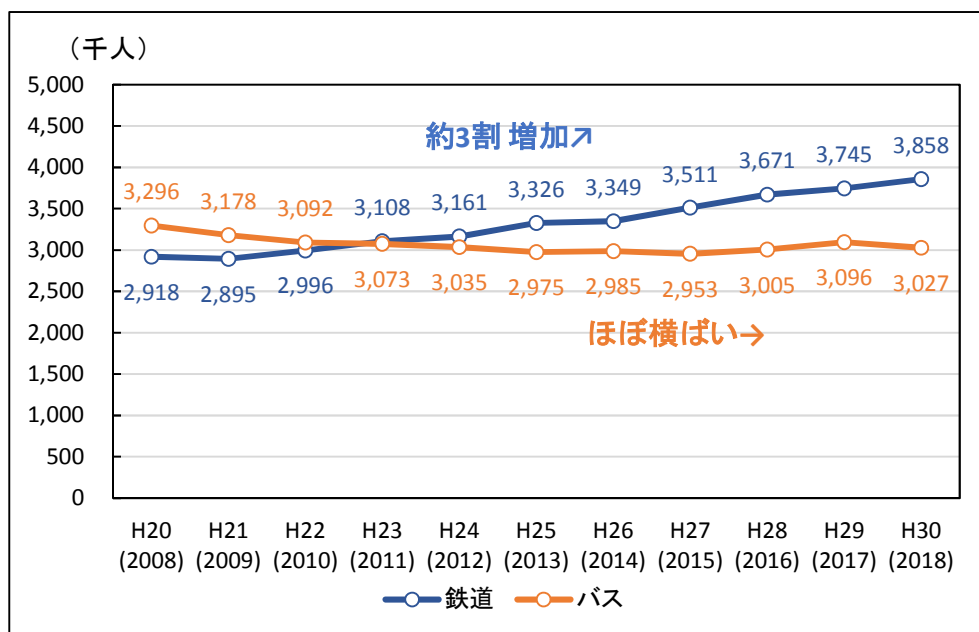
■福井県内の鉄道・バス・タクシー輸送人員の推移（出典：福井統計年鑑より作成）

b) 福井市内の鉄道・バス輸送人員の推移

福井市内の鉄道・バスの輸送人員について、鉄道は平成 20 年度以降、増加傾向にある。

バスは平成 20 年度から平成 25 年度までは微減傾向であったが、それ以降はほぼ横ばいで推移している。

今後は、増加傾向にある鉄道利用者の維持・向上を図るための施策やバス利用者の増加を図るための施策が必要である。



■福井市内の鉄道・バス輸送人員の推移（出典：庁内資料より作成）

※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

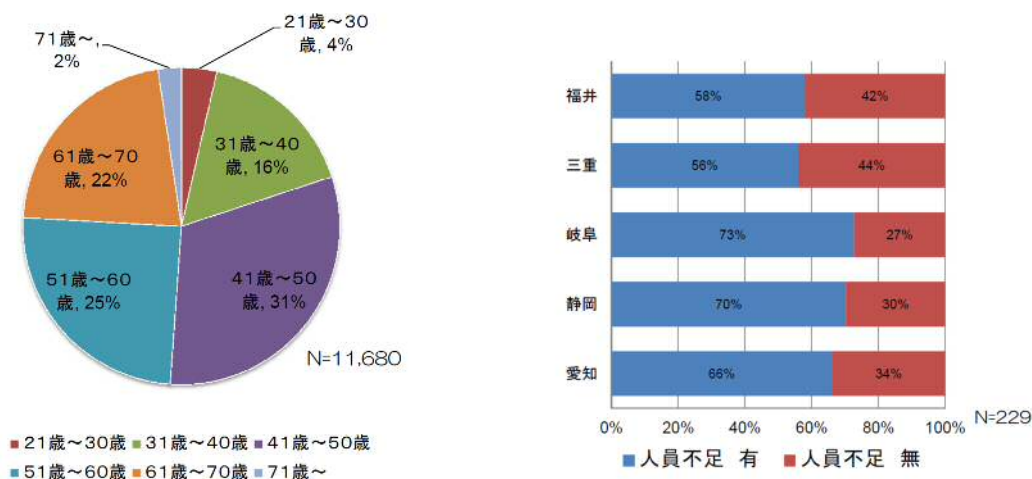
（乗合タクシー、地域コミュニティバス等の乗車数。）

(3) 公共交通の担い手不足

①バス運転者の不足

路線バスの運転者の平均年齢（中部運輸支局管内）は高く、41歳以上のバス運転手が約8割を占めている。

また、福井県内のバス事業者においても人員不足を感じており（約6割）、高齢化の進展や、ドライバーの年齢構成により、労働力不足に陥る可能性がある。今後は、若いドライバーの確保や・育成のための取組みが必要となる。

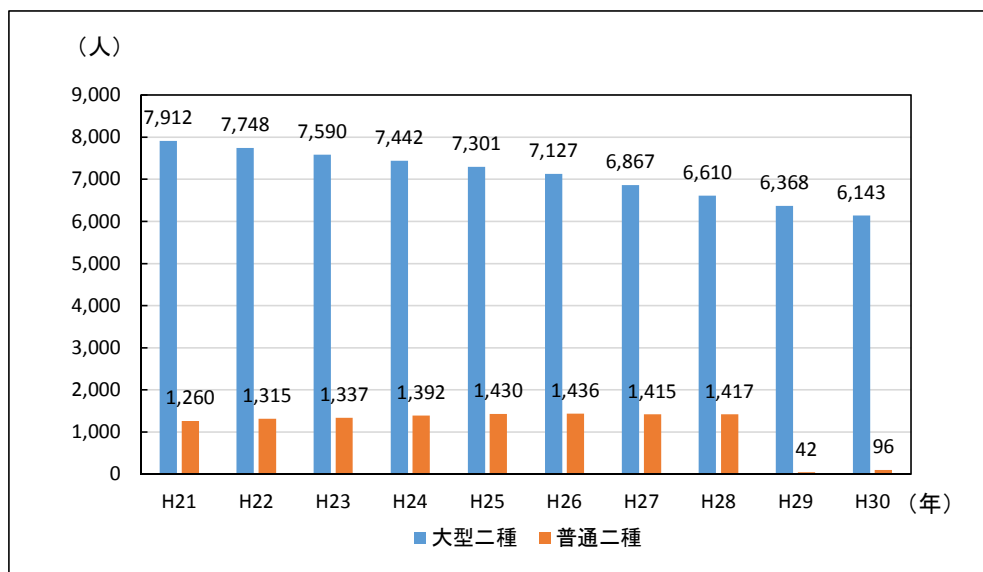


■バス運転者の年齢構成（左）およびバス事業者の人員不足状況（右）

（出典：中部運輸局自動車交通部旅客第一課『バス事業者の実態調査について』平成27年6月より）

②福井県内における二種免許保有者数の推移

福井県においても大型、普通ともに二種免許保有者数は減少傾向が続いており、全国的に公共交通の担い手不足が深刻化している。



■福井県内における二種免許保有者数の推移（出典：福井の交通）

1-3 交通環境の今後の展開

(1) 北陸新幹線福井開業と並行在来線の運行

①北陸新幹線開業

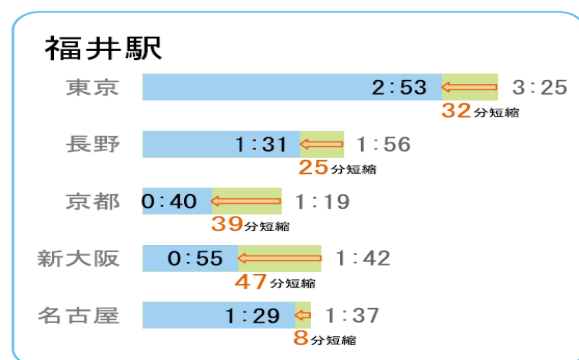
北陸新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線であり、東京－大阪間の整備計画が定められている。平成9年10月に高崎－長野間の117kmが、平成27年3月に長野－金沢間の240kmが開業した。

金沢－敦賀間の125kmについては、令和5年春の開業に向けて整備が進められており、開業後はJR西日本が運営する。

北陸新幹線開業後は、首都圏との直結による時間短縮により観光やビジネスの拡大が期待されるほか、北陸地域での観光消費の増加による宿泊や飲食等のサービス産業や土産品等の生産の増加による経済効果が見込まれている。



■北陸新幹線の路線図（出典：JR西日本 HP）



【現行】金沢経由、北陸新幹線利用

- ・芦原温泉、福井⇄東京、長野
- ・武生、敦賀、小浜⇄長野
- ・芦原温泉、福井、武生、敦賀、小浜⇄京都、新大阪は特急サンダーバード利用

※上記の利用経路以外は米原経由、東海道新幹線利用

【全線開業後】すべて北陸新幹線利用

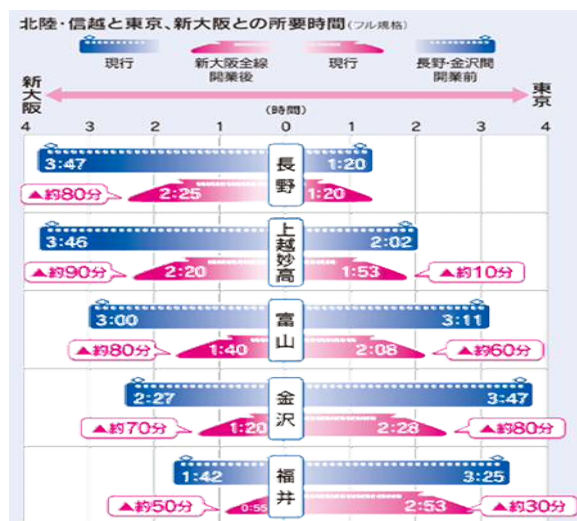
※小浜⇄名古屋は京都経由で東海道新幹線利用

※現行の所要時間は、R2.3.14改正ダイヤの最速値を使用

※全線開業後の所要時間は、国土交通省調査(H29.3)に基づく最速値および県試算値(乗換え時間10分)

※所要時間は想定値であり、開業後の運行ダイヤはJRが決定する

■福井駅から各都市への所要時間（全線開業後）
（出典：福井県北陸新幹線建設促進同盟会パンフレット）



※現行の所要時間は令和2年3月14日ダイヤ改正後のもの

※上越妙高から東京への長野・金沢間開業前の所要時間は直江津発

※福井から東京への現行の所要時間は東海道新幹線経由、北陸新幹線開業後の所要時間は国土交通省のルート調査結果(平成29年3月)に基づく同盟会試算

※新大阪方面への新大阪全線開業後の所要時間は国土交通省のルート調査結果(平成29年3月)に基づく同盟会試算

■北陸・信越と東京、新大阪との所要時間
（出典：福井県北陸新幹線建設促進同盟会 HP）

②並行在来線開業

令和５年春の北陸新幹線福井開業に伴い、現在の北陸本線の石川県境から敦賀駅間は並行在来線としてＪＲ西日本から経営分離され、本市も出資する第３セクター（令和元年８月設立）が運営することになる。

開業後は、地域鉄道として、利便性向上に向けた取組みにより、利用者維持・増加を図っていくことが求められる。

＜他自治体での並行在来線整備に関する取組＞

北陸新幹線金沢開業時には、経営分離された並行在来線について、富山県内区間では「あいの風とやま鉄道」、石川県内区間では「ＩＲいしかわ鉄道」が運営を開始し、北陸新幹線への接続、通勤通学等を踏まえた運行を行うとともに、隣接する両鉄道区間の利便性を確保するため、相互乗入を行っている。

また、各鉄道の利便性向上に向けた取組として、パーク＆ライド駐車場の整備や既存駅のリニューアルによる待合機能の向上、新駅設置等を実施している。

	営業キロ	管理駅数
あいの風とやま鉄道株式会社	100.1km	20 駅（石動駅－越中宮崎駅）
ＩＲいしかわ鉄道株式会社	17.8km	5 駅（金沢駅－倶利伽羅駅）



■ I Rいしかわ鉄道
(出典：I Rいしかわ鉄道 HP)



■あいの風とやま鉄道
(出典：あいの風とやま鉄道 HP)

(2) ふくい嶺北連携中枢都市圏の形成

① ふくい嶺北連携中枢都市圏

◆ 名 称：ふくい嶺北連携中枢都市圏

◆ 構成市町：福井市、大野市、勝山市、
鯖江市、あわら市、越前市、
坂井市、永平寺町、池田町、
南越前町、越前町
(11 市町)

◆ 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

◆ 都市圏の実現に向けた基本方針(戦略)

戦略① 圏域全体の経済成長のけん引

- ・産学官民一体となった経済成長の推進
- ・新規創業の促進及び中堅企業等を核とした戦略産業の育成
- ・地域資源を活用した地域経済の裾野拡大
- ・戦略的な観光施策の推進

戦略② 高次の都市機能の集積・強化

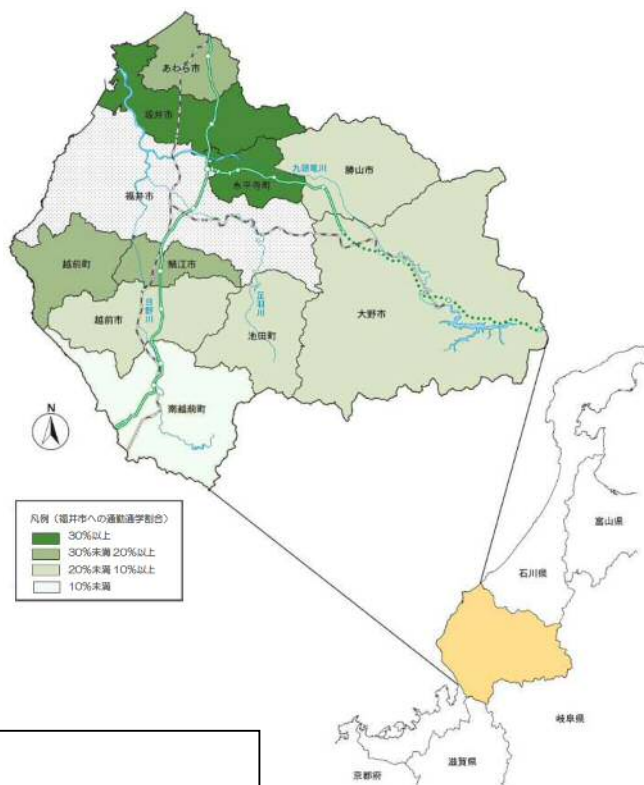
- ・高度な中心拠点の整備・広域的公共交通網の構築
- ・高等教育・研究開発の環境整備

戦略③ 圏域全体の生活関連機能サービスの向上

- 生活機能の強化に係る政策分野
 - ・地域医療及び介護・福祉サービスの充実
 - ・学校教育・社会教育の環境整備
 - ・文化振興
 - ・地域振興
 - ・災害対策
 - ・環境対策
- 結びつきやネットワークの強化に係る政策分野
 - ・地域公共交通の充実
 - ・I C T・道路等社会インフラの整備
 - ・地域内外の住民との交流・移住促進
- 圏域マネジメント能力の強化に係る政策分野
 - ・ネットワークの強化・人材の育成

◆ 都市圏が目指す目標人口

- ・圏域の平成 22 年の国勢調査人口 64.7 万人から、社人研推計令和 22 年の 54.1 万人に対して、
経済成長、都市機能の集積・強化、生活関連機能サービスの向上を図ることにより、3.5 万
人多い 57.6 万人を目指す。



第2章.「福井市都市交通戦略」の評価・検証

福井市都市交通戦略について、その達成状況を評価、検証するとともに、課題を整理した。

平成20年度策定の福井市都市交通戦略では、『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」』という将来都市像を掲げ、福井駅を中心とする6方向の
公共交通幹線軸の構築と、幹線軸により中心市街地と地域を結ぶための地域拠点の形成により、
『地域を軸と拠点でつなぐ「全域交通ネットワーク」づくり』を目指すことを都市交通の目標
としてきた。

また、この目標を実現するための6つの施策パッケージを設定し、戦略的に各交通施策に取り
組んできた。

さらに、「全域交通ネットワーク」の構築により「戦略が目指すもの」として、市民の公共
交通に対する満足度（公共交通サービス水準）と市民の生活の足の確保（公共交通人口カバー
率）を示している。

○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

○地域別の目標とサービス水準

地域区分	●交通の目標 / ●公共交通サービス水準	地域拠点
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、クルマや自転車でも来ても停めやすい ●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	・森田駅周辺 ・新田塚・ハツ島駅周辺 ・ベル前駅周辺
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	・浅水駅周辺 ・越前東郷駅周辺 ・すかつとランド九頭竜周辺 ・清水保健センター周辺 ・越廼総合支所周辺 ・美山駅周辺

○施策パッケージ

施策パッケージ	施策方針
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（MM）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	中心市街地への自動車の利便性向上を図り、公共交通との共存と賑わい再生に向けた、既存駐車施設を活かした駐車マネジメントの推進

2-1 地域公共交通のサービス水準と公共交通人口カバー率

(1) 公共交通サービス水準の達成状況

地域ごとの公共交通サービス水準について検証を行った。公共交通サービス水準は各地域拠点でのピーク時、オフピーク時における鉄道・バスの運行本数として検証し、ピーク時の設定は、6～8 時、17～19 時の内、最も運行本数の多い時間帯とし、それ以外の時間帯をオフピーク時とした。

各地域における公共交通サービス水準に対する達成状況は、中心市街地、まちなか地区、農山漁村地域の 3 地域で達成、周辺市街地で概ね達成しており、市全体として概ね達成できている結果となった。

なお、地域拠点については、福井市都市交通戦略の策定後に改訂された福井市都市計画マスタープランにおいて地域拠点として設定された田原町駅周辺、越前新保駅周辺、パリオ周辺、A コープやしろ店周辺についても検証した。

■サービス水準の達成状況

地域区分	評価	達成状況
中心市街地	◎	福井駅西口駅前広場へのバスターミナル移設等による福井駅の総合交通結節点化により、乗継利便性が大幅に向上。
まちなか地区 □田原町駅周辺	◎	田原町駅周辺は様々な路線の結節点となっており、鉄道、バスの多数の路線が乗り入れることで、高頻度運行を実現しており、ピーク時、オフピーク時ともにサービス水準を達成できている。
周辺市街地 □ベル前駅周辺 □新田塚・八ツ島駅周辺 □越前新保駅周辺 □森田駅周辺 □パリオ周辺 □A コープやしろ店周辺	○	《南北軸》 ベル前駅周辺、新田塚・八ツ島駅周辺、森田駅周辺のうち、森田駅周辺のみオフピーク時のサービス水準を達成できていない。 《その他の地域内》 越前新保駅周辺、パリオ周辺、A コープやしろ店周辺ともにサービス水準を達成できている。
農山漁村地域 □浅水駅周辺 □越前東郷駅周辺 □清水保健センター周辺 □すかつとランド九頭竜周辺 □越廼総合支所周辺 □美山駅周辺	◎	全ての地域拠点で福井駅～地域拠点間の 1 時間間隔（ピーク時 30 分間隔）での結節と各地域の実情に応じたフィーダー交通が確保されており、全体としてサービス水準を達成できている。

※赤字は福井市都市計画マスタープランにより設定された地域拠点

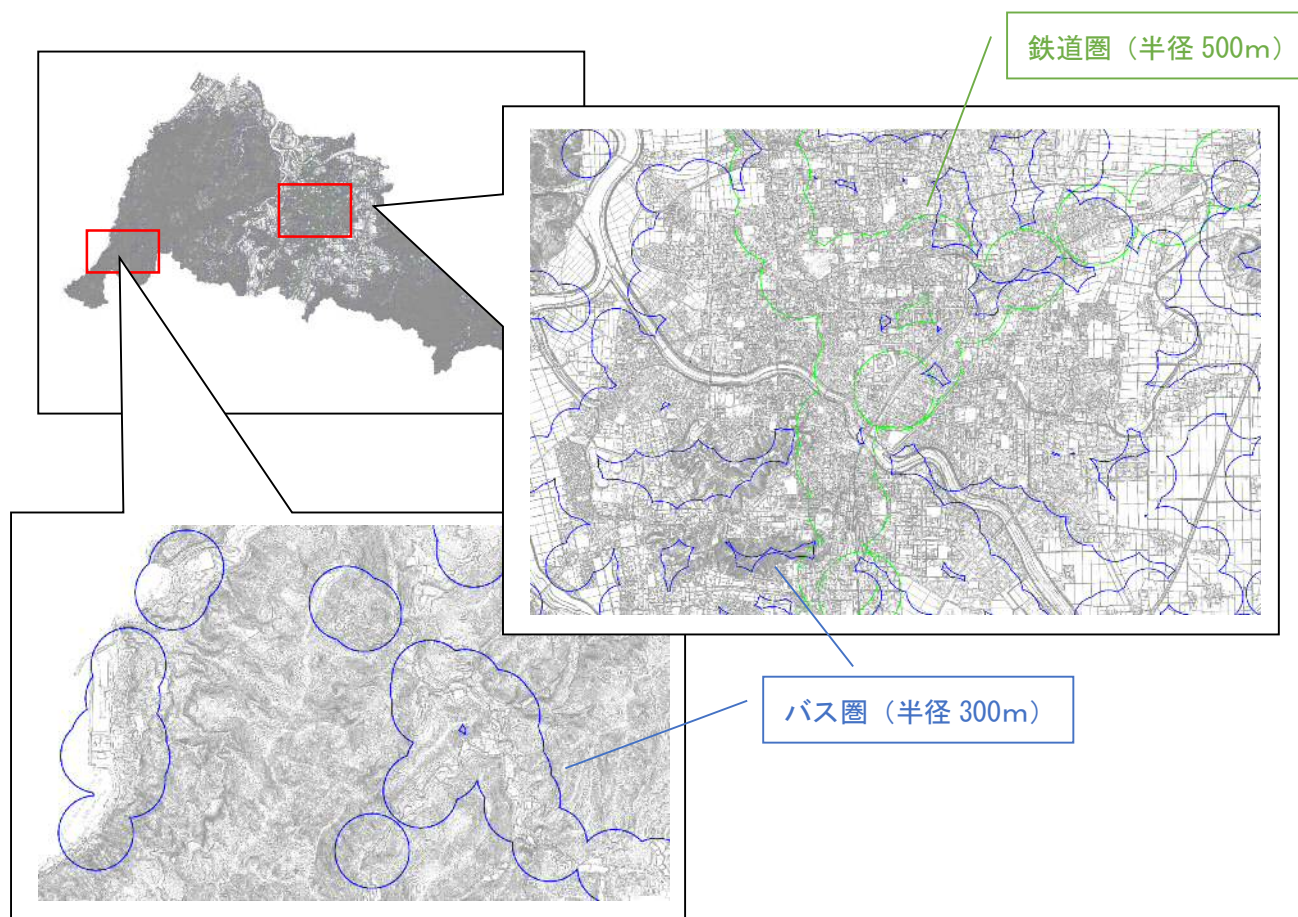
(2) 公共交通人口カバー率

①福井市全体の公共交通人口カバー率

公共交通人口カバー率は人口に対する、電車、バス等による公共交通サービスを受けることのできる割合であり、サービスの対象となる範囲は、鉄道駅の場合は半径 500m、バス停の場合には半径 300mの圏域として検証を行った。

福井市の公共交通サービスは、福井駅を中心とする鉄道、バス網によって提供されており、現行戦略策定時 87%であった公共交通人口カバー率は約 92%まで向上している。

カバー率向上の要因として、酒生、殿下をはじめとする市内 8 地区における地域コミュニティバスの運行など、周辺部の交通空白地域を解消するための様々なフィーダー交通を拡充させていったことによるものである。



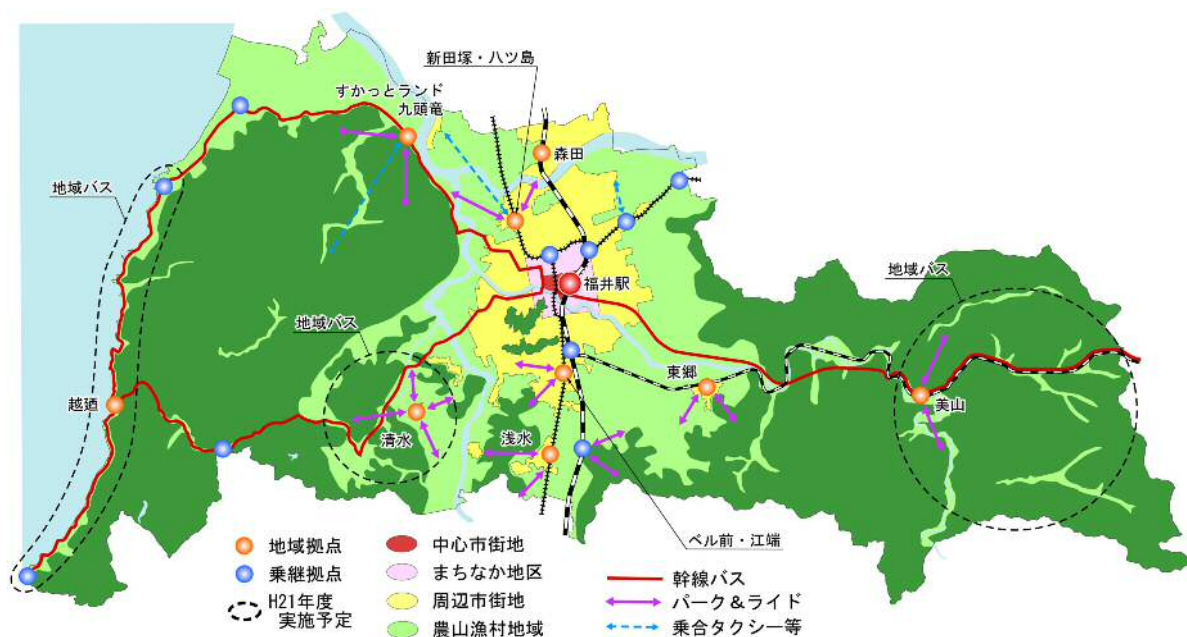
■公共交通人口カバー率

②地域別の公共交通人口カバー率

市域全体の公共交通人口カバー率に加え、現行戦略で位置づけている4地域別の公共交通人口カバー率について検証した。

公共交通人口カバー率は全ての地域で9割を超えているが、中心市街地からの距離に伴い、段階的に数値が低くなる。特に、中心市街地およびまちなか地区では公共交通人口カバー率がそれぞれ100%、98.3%と他の2地域と比べ高い値となっている。

また、平成30年度に改訂された福井市立地適正化計画によって定められた居住誘導区域（中心市街地、まちなか地区および一部を除く周辺市街地）についても、公共交通人口カバー率は90%以上となっている。

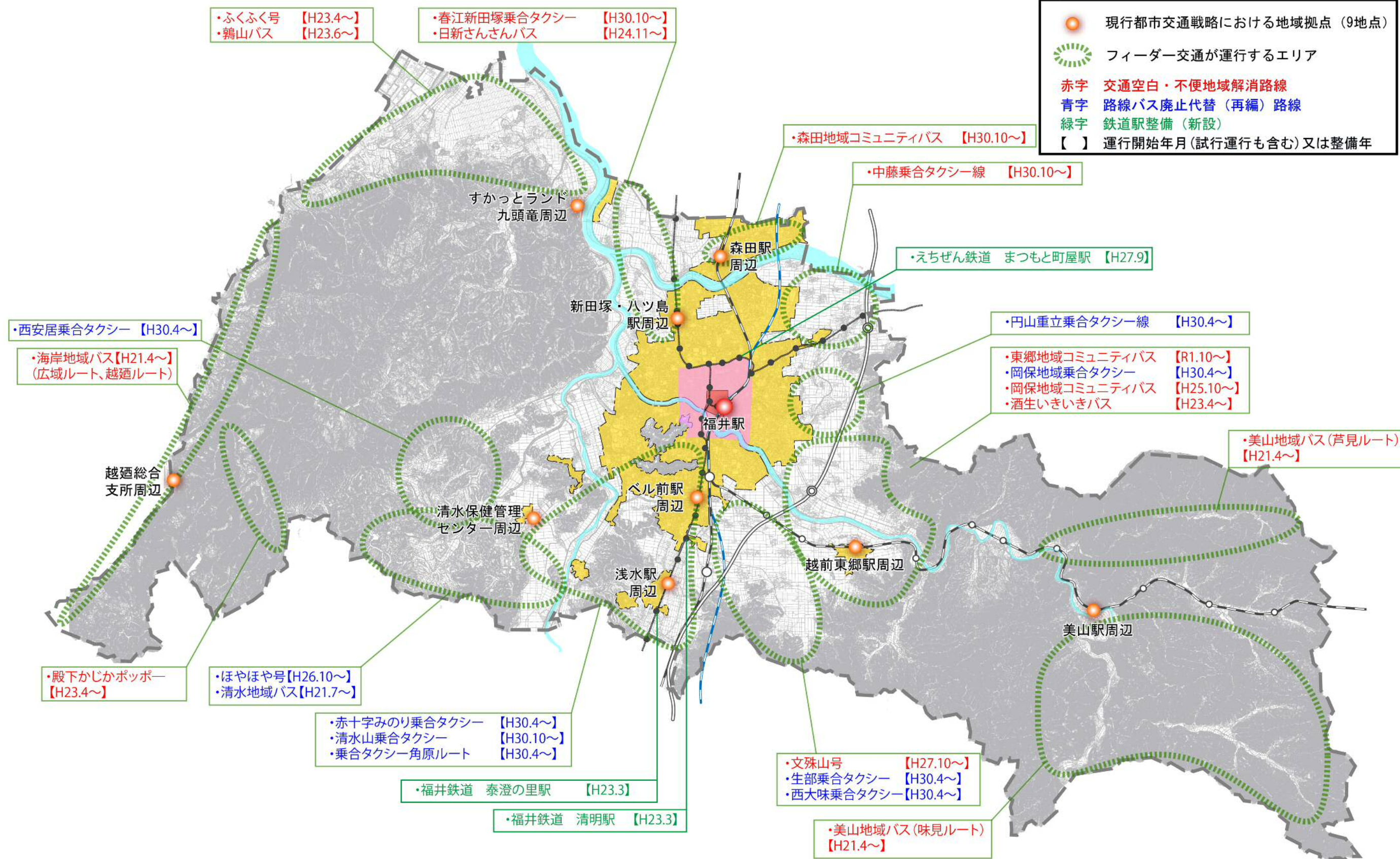


地域		公共交通人口 カバー率
1	中心市街地	100.0%
2	まちなか地区	98.3%
3	周辺市街地	90.9%
4	農山漁村地域	90.2%
市全域		91.6%
居住誘導区域(参考)		92.1%

■ 地域別の公共交通人口カバー率

凡例

-  現行都市交通戦略における地域拠点（9地点）
-  フィーダー交通が運行するエリア
- 赤字 交通空白・不便地域解消路線
- 青字 路線バス廃止代替（再編）路線
- 緑字 鉄道駅整備（新設）
- 【 】 運行開始年月（試行運行も含む）又は整備年



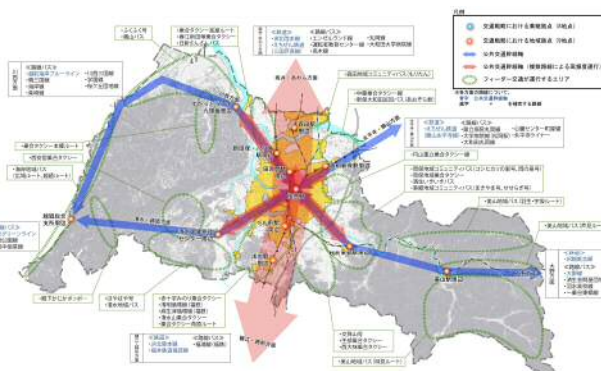
■カバー率向上に寄与したエリア

2-2 施策パッケージの評価・検証と課題

1 南北幹線軸としてのLRTの整備	方針 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
<実施施策> ○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 ■駅舎更新後の田原町駅（上） ■新型低床車両（左：えちぜん鉄道、右：福井鉄道）	
評価 検証	えちぜん鉄道・福井鉄道の相互乗入（越前武生駅～鷺塚針原駅間）の実施および、それに伴う新型低床車両の導入や電停、駅舎の改良により、利用・待合環境が大幅に改善された。併せて、相互乗入区間では、通勤通学利用等、利用者が堅調に増加してきている。
今後の 課題	今後は、さらなる利用者の拡大のため、学校、企業等へ向けた公共交通利用の更なるPRや、鉄道沿線でのイベント開催等、鉄道に乗る目的を作り出し、鉄道を利用する機会を創出することが必要である。



2 東西幹線軸となる幹線バス路線の整備	方針 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
<実施施策> ○清水プラント3を拠点とした路線バスの再編 ○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 ○地域特性に対応した生活交通の運行	
評価 検証	バス路線の再編による幹線軸の明確化や、路線バスと鉄道の交通分担による効率化、住民参画による維持活性化策の実施および多様なフィーダー交通の充実により、中心市街地と東西方向の各地域拠点、地域拠点等と拠点周辺の地域をつなぐ、ネットワークを形成した。
今後の 課題	今後は、地域拠点におけるフィーダー交通の機能強化を図るとともに、「知ってもらって」、「乗って残す」ためのモビリティマネジメントの推進、公共交通の利便性についての情報提供による乗継利用への抵抗感を払拭していくことが必要である。



■幹線軸とフィーダー交通の現状

3	交通結節の強化	方針 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
<実施施策> ○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	福井駅西口広場、東口交通広場の整備、福井鉄道福武線の西口広場への延伸、えちぜん鉄道福井駅の整備により、総合交通結節点（ターミナル）化を実現した。また、地域拠点、乗継拠点においても、パーク＆ライド駐車場等の整備やフィーダー交通の拡充等により交通結節機能を強化した。	
今後の 課題	今後は、パーク＆ライド、サイクル＆ライド等の利用促進に加え、各拠点に必要な生活サービス機能や交通機能の拡充が必要である。	

4	電車・バスのICT化	方針 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
<実施施策> ○一部公共交通機関でのICカード導入 ・すまいるバス：「ICOUSA」 ・J R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）（左） ■バス停での情報提供（県立病院）（右）
評価 検証	J R北陸本線への「ICOCA」導入や、バスロケーションシステムの拡充、路線バスの経路情報が「Google マップ」で検索可能になるなど、公共交通の利便性が高まった。	
今後の 課題	今後は、路線バスや地域鉄道へのキャッシュレス決済の導入や次世代交通サービスであるMaaS(Mobility as a Service)の導入について検討し、更なる利便性の向上を図ることが必要である。	

5	モビリティ・マネジメント（MM）の推進	方針	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
<実施施策> ○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 ・NPOによるバスマップ「のりのりマップ簡易版」の小、中学校への配布 ・地域、小学校等での出前講座 ・カーフリーデー等のイベントへの出展 ・交通安全教室、高齢者向けイベント等での免許返納に関する情報、お得なキップ情報等の提供 ○カー・セーブ推進事業への協力			
 ■のりのりマップ （出典：ふくい路面電車とまちづくりの会 HP より）			
評価 検証	NPO等の活動による多方面への働きかけや、高齢者の運転免許返納後の移動手段について情報提供を行うことにより、公共交通について考える機会の創出が行われた。		
今後の 課題	今後は、継続してNPO等と協働していくだけでなく、公共交通機関を利用した場合の具体的な効果の周知や、地域の公共交通機関を利用した、訪れたい場所への利用方法の提案が必要である。		

6	駐車マネジメントの推進	方針	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賑わい再生に向けた、既存駐車施設を活かした駐車マネジメントの推進
<実施施策> ○駐車場への案内強化 ・CM制作や見学会開催、まちづくり福井による駐車場マップ作成 ○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 ・駐車場の満空状況の電光掲示板の設置（3箇所） ・民間による空き駐車場の検索アプリの充実			
 ■駐車場 MAP（出典：まちづくり福井 HP より）			
評価 検証	駐車場マップ作成や駐車場の満空状況を示す電光掲示板の設置、アプリによる駐車場検索により、駐車場の利便性が向上した。		
今後の 課題	今後は、継続して駐車場情報の提供や案内・誘導の強化をしていくことが必要である。		

第3章. まちづくりと都市交通の問題・課題

3-1 まちづくりと都市交通の問題・課題

(1) 人口減少・高齢化への対応とクルマ依存からの脱却

① まちなか地区の賑わい創出

福井市の中心市街地では、福井駅西口中央地区の再開発の完成に続き、民間による複数の再開発事業が進展、計画されており、歩行者・自転車交通量の増加や地価の上昇などまちなかの賑わいが増加傾向にある。また、北陸新幹線福井開業に向け、まちなかを歩いてまたは自転車で楽しめる環境づくりを進めることが必要となる。

② 高齢者の免許返納を支援する環境づくり

高齢ドライバーによる交通事故割合が増加する一方、免許の自主返納を行う高齢者も増加しているため、交通弱者（運転免許を持たない年少者、高齢者、障がい者等）の生活交通手段確保等により、高齢者が安心して免許返納できる環境づくり、交通弱者の外出機会の創出が必要である。

③ 過度なクルマ依存からの脱却

過度にクルマに依存した生活スタイルを見直し、公共交通への転換を促すことで、環境にやさしい持続可能な都市づくりにつなげていくことが必要である。

(2) 北陸新幹線福井開業へ向けた公共交通の充実

令和5年春に予定されている北陸新幹線開業により、これまで以上に拡大が予想される観光、ビジネスを目的とした新幹線に対する二次交通の利用環境の整備・向上が課題である。

また、並行在来線については、他の交通事業者や行政・地域の連携などにより、利便性向上を図り、地域としての鉄道の利用者確保に向けて取り組んでいくことが必要である。

(3) 「全域交通ネットワーク」の更なる充実

全域交通ネットワークづくりのためには、現行戦略で目指している「市民の満足度向上」、「市民の生活の足を確保」、「環境にやさしいまちづくりへの貢献」について、更なる充実が必要である。

① 市民の満足度（公共交通サービス水準）

運行頻度は路線毎に様々だが、地域拠点における現行戦略で目標としている公共交通サービス水準は概ね達成できているため、今後は現状の公共交通サービス水準を維持・確保していくための取組みが必要である。

② 市民の生活の足を確保（公共交通人口カバー率）

公共交通人口カバー率は約92%に向上し、公共交通を利用できる環境が着実に広がっている。今後は、既存の路線バスやフィーダー交通の活用・再編等により、カバーしきれていない公共交通空白地域への対応を検討することが必要である。

③ 環境にやさしいまちづくりへの貢献

鉄道施設の省エネ化（鉄道車両の省エネ改修、鉄道車両のLRVへの更新、変電所や駅舎等の省エネ改修、電力デマンド監視体制の構築）などのハード面からの削減も実施してきているが、今後も継続的に二酸化炭素排出量（CO₂）の削減を図るため、生活交通手段の一部を「クルマ」から「公共交通」に変えてみるといった、利用者の意識改革を促すことが必要である。

(4) 地域拠点、乗継拠点の整備

今後も継続して各地域を「軸」と「拠点」によりつないでいくためには、各地域特性に応じた機能を備えた地域拠点、乗継拠点を形成していくことが重要となる。地域拠点、乗継拠点については、拠点の役割や機能を明確にした上で、ネットワークを構築するための拠点として選定を見直すとともに、地域により集積状況が異なる生活サービス機能についての拡充が求められる。

また、交通結節点としての機能強化のため、乗継利便性向上に向けたパーク＆ライド、サイクル＆ライド等の利用促進や駐車場・駐輪場の整備、地域内における移動手段の充実が必要である。

(5) 公共交通利用環境の向上

公共交通利用環境の向上のためには、ソフト、ハードの両面から利用環境を改善していくことが必要である。

①キャッシュレス化や MaaS の導入による ICT 化の推進

様々な分野で ICT 化が進んできており、公共交通分野においても、運賃支払いの効率化や停車時間の短縮などの面でメリットがあるキャッシュレス化、シームレスな移動の確保が可能となる MaaS (Mobility as a Service) の導入が必要である。

②利便性の向上

更なる利便性向上のため、上屋やベンチの設置など快適に待ち時間を過ごすための待合環境の改善のほか、バスの定時性の確保、ICT 化に合わせた運賃の適正化が必要である。

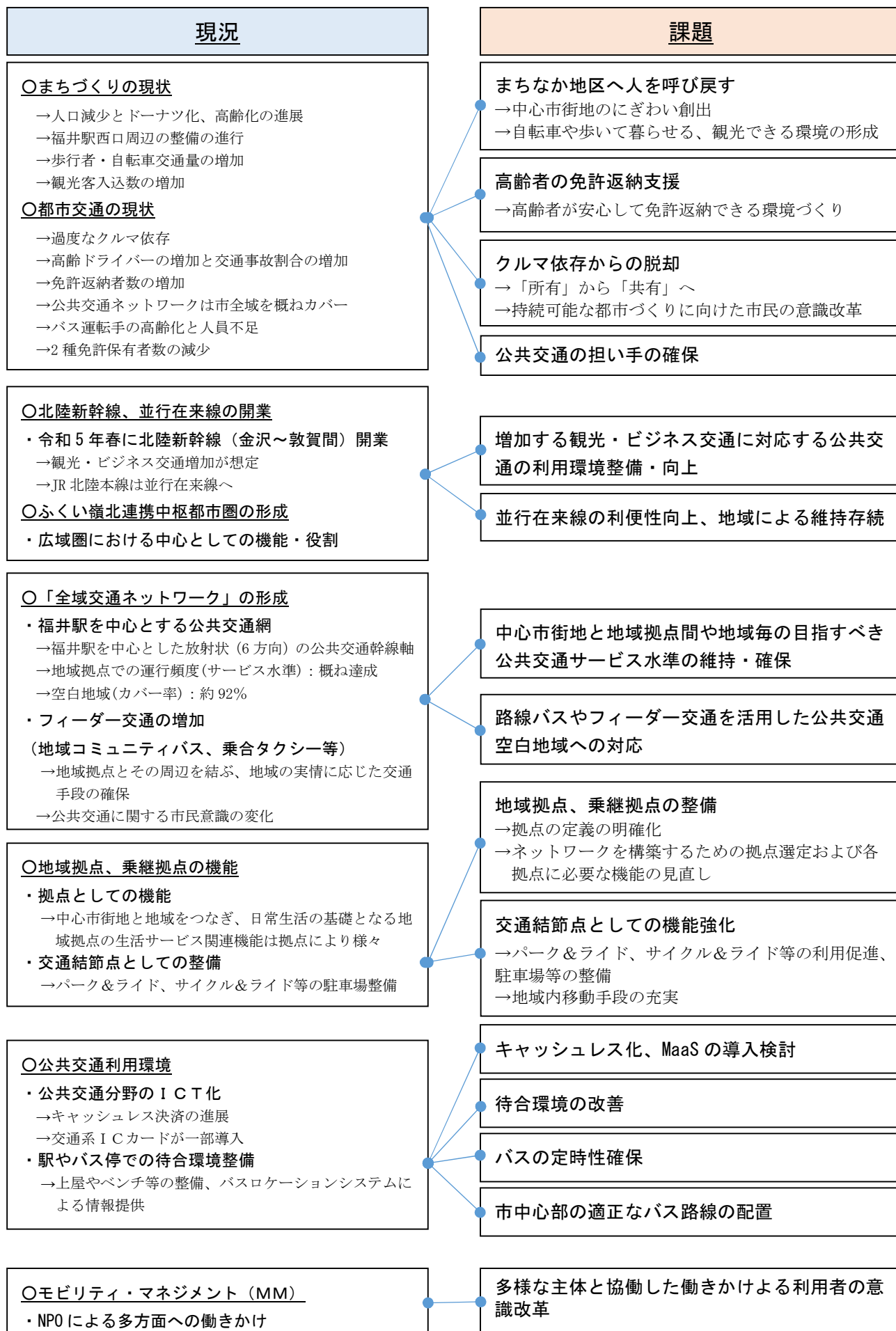
③公共交通の担い手の確保

公共交通の担い手の高齢化や人員不足が進んでおり、利用環境の向上を図る上でも、若いドライバーの確保や育成など、次代の公共交通を担う人材確保に向けた取組が必要である。

(6) モビリティマネジメントの推進

公共交通機関利用者は増加傾向にあるが、今後の安定した公共交通サービス提供のためにも、利用者数の維持・更なる増加が必要である。

モビリティマネジメントにおいて最も重要なことは、利用者自身が「公共交通を利用できる」と気づくことであるため、NPO など多様な主体との協働による多方面への働きかけの継続や公共交通を利用する機会の創出による利用者の意識改革や利用者の多様なニーズに応じた情報提供を継続することが必要である。



■現況と課題の整理

第4章. 将来都市像と都市交通の目標

4-1 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

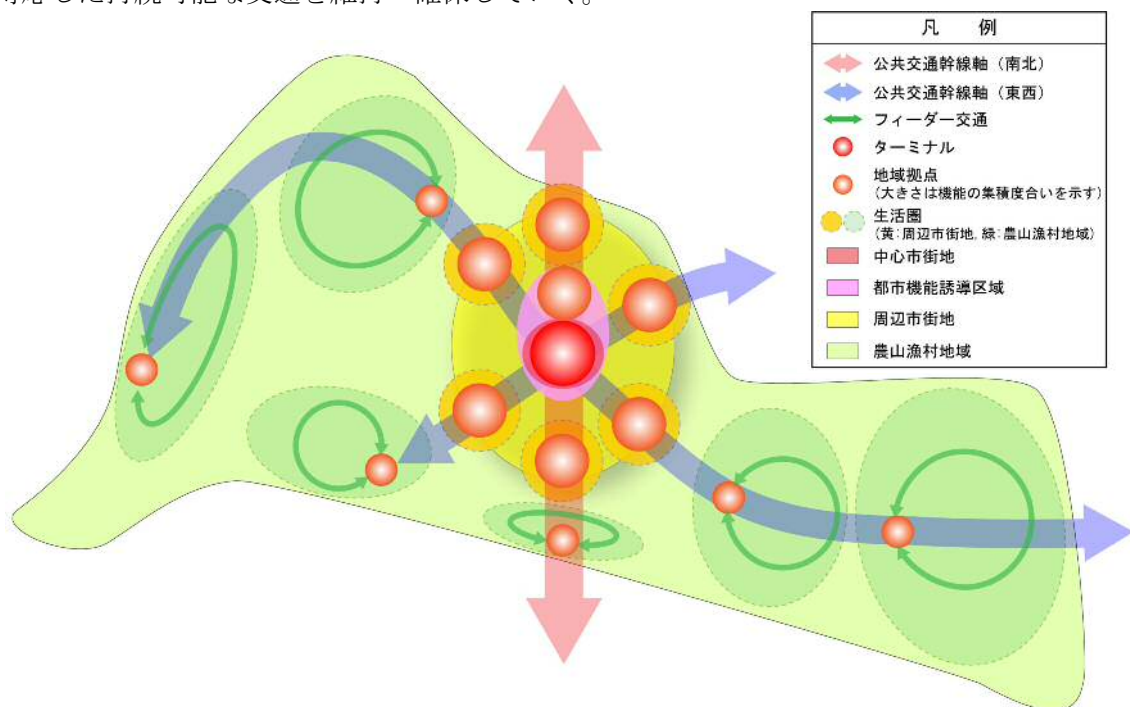
にぎわいとやすらぎの「まちづくり」

- 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。

<将来都市像の考え方>

平成20年度策定の福井市都市交通戦略の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た。今後は、福井市都市計画マスタープランで掲げている「暮らしの豊かさを実感できる「歩きたくなる」まち」の理念のもと、魅力あるサービスやにぎわいにあふれる市街地、豊かで美しい自然環境を活かした農山漁村部などの地域特性を活かしながら、各地域拠点への必要な生活サービス機能の集約等によるまちづくりを進めるとともに、中心市街地と地域拠点、地域拠点とその周辺を結ぶ公共交通のネットワーク化によって「全域交通ネットワーク」を構築し、集約型都市構造への転換を目指す。

また、実現に向けては、住民の方と一緒に考えて、役割分担しながら、集約型の都市構造に対応した持続可能な交通を維持・確保していく。



■将来都市像の概念図

（２）地域別の目指す生活像

現行都市交通戦略では市域を地形や市街化、都市施設の集積状況から、「中心市街地」、「まちなか地区」、「周辺市街地」、「農山漁村地域」の４つに区分し、地域ごとに目指すべき生活像や目標を設定し、市内全域の交通ネットワークの形成を図ってきた。

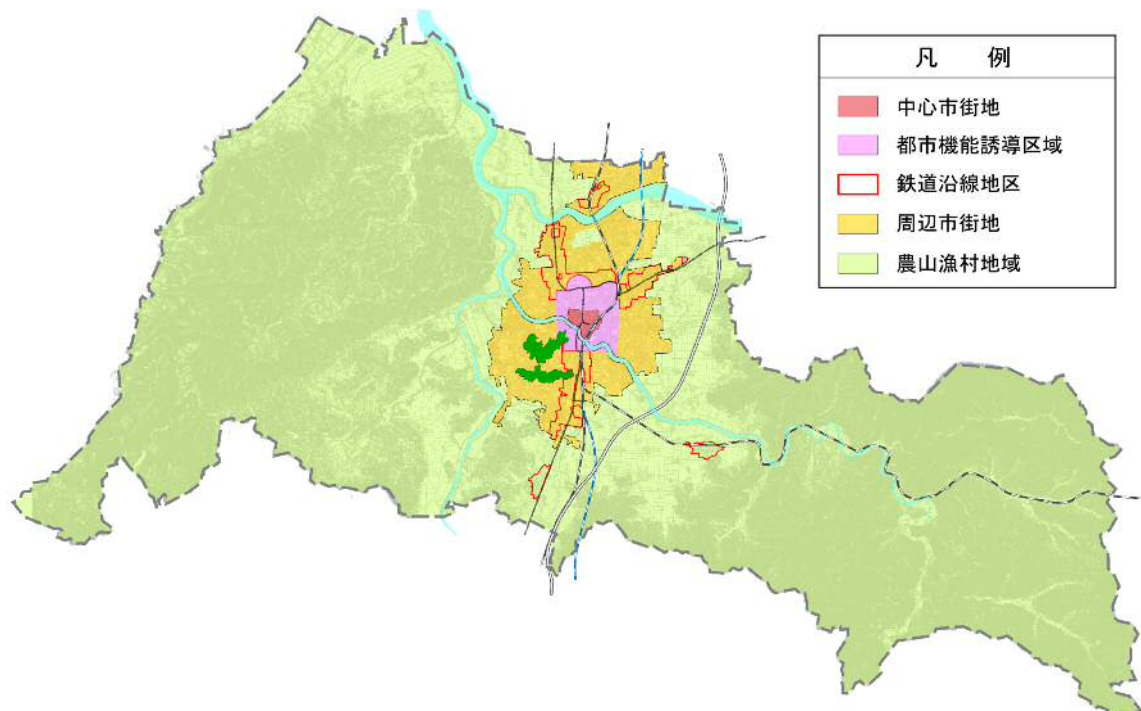
本計画では、交通とまちづくりが相互に連携した集約型都市構造の実現に向けて、現行都市交通戦略の４つの地域区分に加え、特に鉄道による移動の利便性を活かして暮らすことができるエリアとして新たに「鉄道沿線地区」を追加する。

これら４地域は、「中心市街地」を中心とする同心円状の区域であるが、福井市の都市構造の軸としては４地域を縦貫するように鉄道が走っており、その沿線には、住宅、病院、学校、公共施設、商業業務施設、企業等が立地している。そのため、鉄道の沿線は鉄道を利用して移動することで様々な機能を補完できる地域である。

なお、福井市立地適正化計画においても、まちなか地区及び鉄道の駅から概ね半径 500m 圏を「居住環境再構築区域」に位置づけ、人口減少や超高齢化社会の中で既存の都市基盤や鉄軌道などのストックを有効に活用しながら、次世代にも引き継ぐため、居住環境の再構築に取り組む地域としている。

なお、都市計画との整合の観点から「まちなか地区」は福井市立地適正化計画で設定された「都市機能誘導区域」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する。



■地域区分図

①中心市街地

中心市街地は、福井駅を中心とした総合交通結節点であると同時に商業機能、業務機能の中心で高次都市機能が集積する地域である。また、「にぎわい交流拠点」であり、市民、県民だけでなく、来街者、観光客にとっても魅力のある空間づくりを進める地域である。

<地域特性>

- ・都市圏の中心としての福井駅
- ・福井駅から歩いて 10 分圏内
- ・商業・業務機能の中心

<生活のイメージ>

観点	生活のイメージ
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が可能な特性を活かし、日常生活に必要なサービス等が充実した身近な地域で、徒歩だけでなく自転車、公共交通を利用して暮らすことができる
通う	業務の中心地や地域内の病院へ、市内外から便利に通勤、通院できる
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、徒歩だけでなく自転車、公共交通を利用して快適に散策をすることができる



■ 中心市街地

※にぎわい交流拠点

福井市都市計画マスタープランにおいて設定された、県都の活力を支え、市民、県民だけでなく、県外からの来訪者・観光客にとっても魅力的な空間づくりを進める、まちなか地区の中心的な拠点となる JR 福井駅を中心とした地域です。

②都市機能誘導区域（まちなか地区+田原町駅周辺）

都市機能誘導区域は、行政・商業・業務・医療・福祉・教育・文化等の多様な都市機能が集積するまちなか地区と市内外へ向かう公共交通が多数接続する田原町駅周辺で構成されており、都市機能の維持により効率的なサービスの提供を図る地域である。

<地域特性>

- ・ 福井駅まで公共交通で概ね 10 分圏域
- ・ 商業・業務・医療・教育等の多様な都市機能が集積

観点	生活のイメージ
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	地域内の職場、学校、病院等へは徒歩や自転車、公共交通で移動でき、南北方向の通勤、通学、通院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、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



■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

福井市都市計画マスタープラン（福井市立地適正化計画）において設定された区域で、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る地域。

③鉄道沿線地区

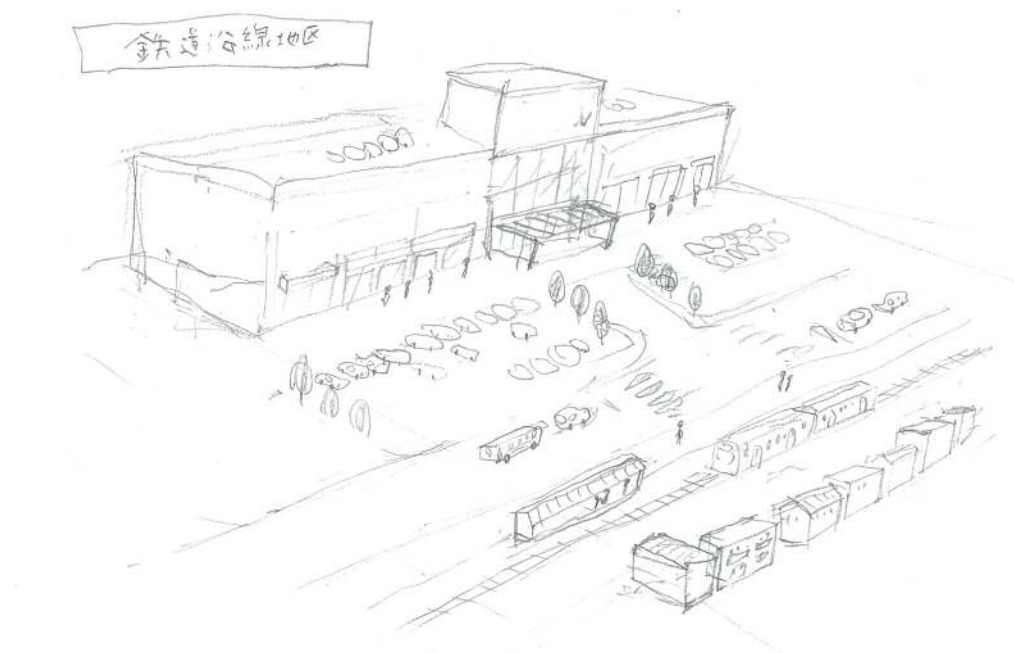
鉄道沿線地区は、鉄道沿線で住宅と暮らしを支える店舗や事務所などが調和した生活しやすい環境を形成する地域であり、地域拠点では鉄道の交通結節点としての機能を活かし、地域内や鉄道沿線の他地域へ移動することで、日常生活に必要なサービスを利用できる。

また、周辺市街地と農山漁村地域のうち、福井市立地適正化計画で定める「居住環境再構築区域」に該当する地域である。

<地域特性>

- ・駅まで概ね 500m（徒歩、自転車で 5～15 分圏域）
- ・戸建て住戸や小規模アパートが立地

観点	生活のイメージ
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、日常生活に必要なサービスの中で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利用できる
通う	地域内の通勤通学、通院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



■鉄道沿線地区

※居住環境再構築区域：福井市都市計画マスタープラン（福井市立地適正化計画）において設定された、まちなか地区及び鉄道の駅から概ね半径 500m 圏の区域で、人口減少、高齢化の進展の中にあっても、既存の都市基盤や鉄軌道などのストックを有効に活用しながら、次世代にも引き継ぐため、居住環境の再構築に取り組んでいく区域。

④周辺市街地

周辺市街地は、住宅と暮らしを支える店舗、事務所等が調和したゆとりある生活環境を維持する地区である。また、地域の中には居住と工業の共生を図る地区や工業の利便を増進する地区もある。

地域拠点では、公共交通幹線軸の鉄道や主要バス路線が接続しており、日常生活に必要なサービス等が集積している。

<地域特性>

- ・ 福井駅まで公共交通で 10～30 分圏域
- ・ 庭付き戸建て住戸や小規模アパートが立地

観点	生活のイメージ
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、通院ができる
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



■周辺市街地

⑤農山漁村地域

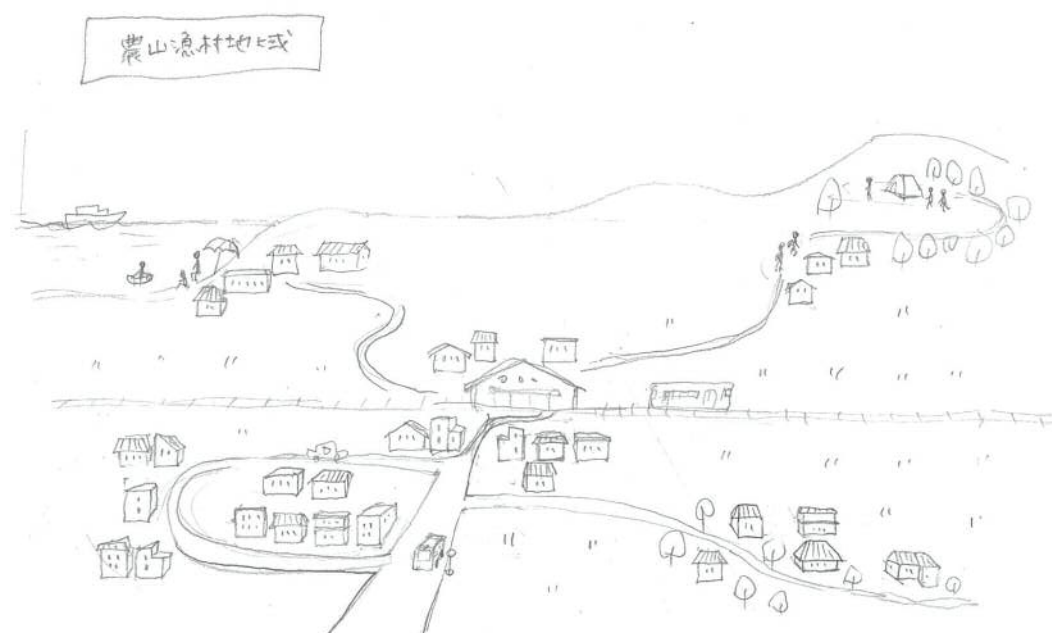
農山漁村地域は、田園景観や山林、海岸など恵まれた自然と居住環境の維持、保全を図り、歴史性や文化性を尊重しながら多様な人々との交流を図り、地域の特性にふさわしい居住、集落環境の保全を図る地域である。

また、地域拠点では、公共交通幹線軸のバス路線が接続しており、日常生活に必要なサービスだけでなく、多様な人々との交流の拠点などが集積する地域である。

<地域特性>

- ・ 福井駅まで公共交通で 30～80 分圏域
- ・ 豊かな自然に囲まれ、旧町村集落が立地

観点	生活のイメージ
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、通院ができる
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



■農山漁村地域

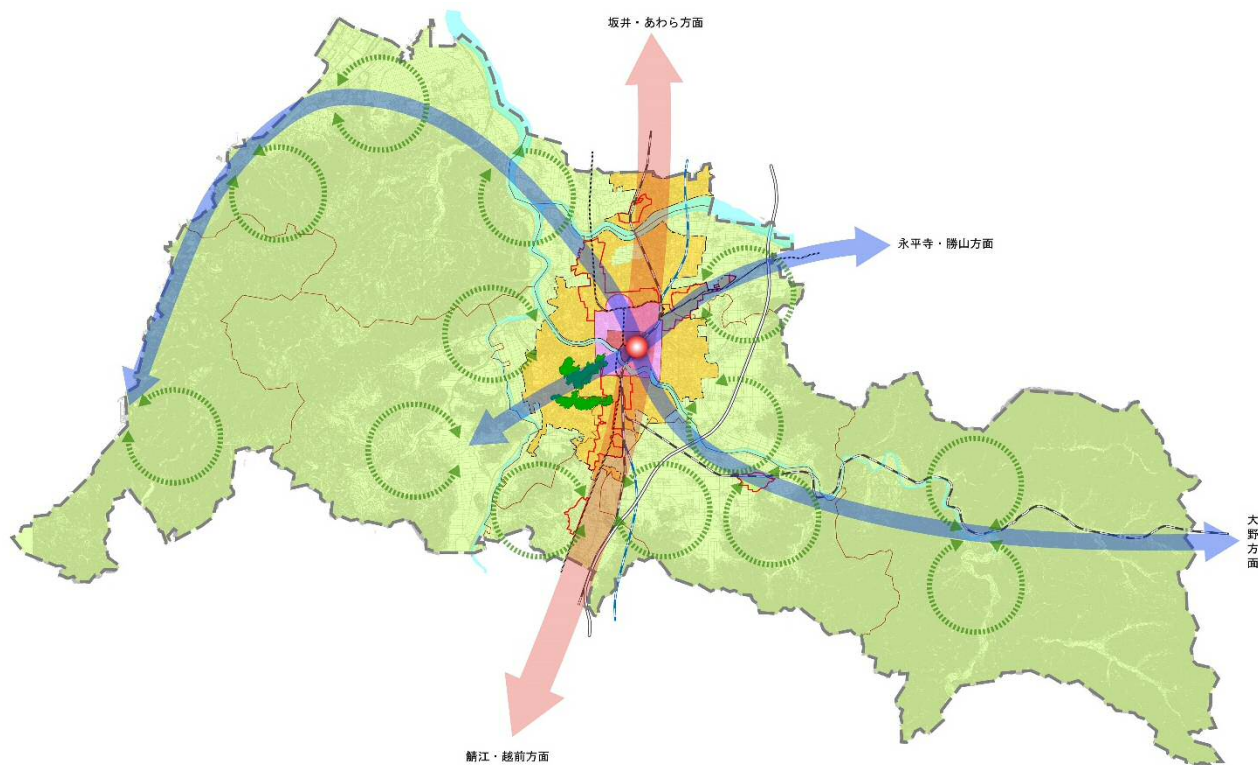
4-2 都市交通の目標

(1) 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れます。
- 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。



■都市交通の目標

〔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

目標実現のための施策方針

①持続可能な生活の足の確保

【鉄道・バス・タクシー等】

- ・幹線軸を構成、補完する電車・バス・タクシー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サービスへの転換

②公共交通利用に向けた市民の意識づくり

【モビリティマネジメント】

- ・行政・交通事業者・市民の役割分担
(住民：情報取得と利用/行政・交通事業者：情報提供、仕掛けづくり)
- ・「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

③地域に応じた必要な都市、生活サービス機能の集約

【拠点形成】

- ・地域ごとに異なる特性をもつ拠点の機能を地域の状況に応じて強化

④交通弱者への移動支援

【交通弱者】

- ・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

⑤来街者が利用しやすい移動環境の確保

【観光】

- ・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

⑥ICT化の推進とビッグデータの活用

【ICT・新技術】

- ・キャッシュレス、MaaSの導入による乗継、支払いの効率化
- ・プローブデータ、モバイル端末データの活用による情報提供、情報収集

⑦まちなかを快適に回遊できる移動環境づくり

【歩行者、まちづくり】

- ・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

⑧安全で快適に移動できる空間づくり

【自動車・自転車・歩行者】

- ・バスの定時性確保
- ・安全な自転車通行空間、歩行者空間

⑨環境負荷の低減に向けた市民の意識づくり

【環境】

- ・公共交通、自転車、徒歩利用促進による環境負荷低減

施策パッケージ

①選択性のある都市交通利用環境の構築

電車、バス、タクシー、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て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) 市域全体をカバーする地域公共交通網の形成

(2) 新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上

(3) フィーダー交通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) 公共交通を維持するための取組み

(6) 北陸新幹線開業に伴う交流人口（観光・ビジネス等）への対応

(7) 道路交通の円滑化

(8) 自転車利用の推進

②拠点への機能の集積とモビリティの改善による持続可能な地域の形成

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) 福井市を支える多様な拠点づくりと公共交通ネットワーク

(2) 安全快適な生活空間を形成する地域拠点と交通利便機能を備えた乗継拠点

(3) 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

(4) 地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善

(5) まちなかを快適に回遊できる環境の構築

③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の導入検討

(2) MaaS (Mobility as a Service) の導入

第2次福井市都市交通戦略における施策パッケージ（案）

資料3-1

① 選択性のある都市交通利用環境の構築 資料3-2

※赤字は第1回意見反映

○電車、バス、**タクシー**、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) **市域全体をカバーする地域公共交通網の形成（市全域の公共交通の考え方を記載）**
- (2) **新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上（地域鉄道全体へ変更）**
- (3) **フィーダー交通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) **公共交通を維持するための取組み（利用促進から変更）**
- (6) **北陸新幹線開業に伴う交流人口（観光・ビジネス等）への対応（観光面を追加）**
- (7) **道路交通の円滑化（バスの遅延のみではない道路交通全般へ変更）**
- (8) **自転車利用の推進**

② 拠点への機能の集積とモビリティの改善による持続可能な地域の形成 資料3-3

○それぞれの拠点の特性に応じた、日常生活に必要な機能の集約や**モビリティ（移動のしやすさ）**の**改善**により地域としての生活利便性や魅力を向上

- (1) **福井市を支える多様な拠点づくりと公共交通ネットワーク（市域全体の拠点について記載）**
- (2) **安全快適な生活空間を形成する地域拠点と、交通利便機能を備えた乗継拠点（拠点の定義化）**
- (3) **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**
- (4) **地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善**
- (5) **まちなかを快適に回遊できる環境の構築**

③ 公共交通機関のシームレス化の推進 資料3-4

○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の導入検討**
- (2) **MaaS(Mobility as a Service)の導入**

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

資料3-2

- 電車、バス、タクシー、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ることができ、その利便性が高い移動環境を構築

(1) 市域全体をカバーする地域公共交通網の形成

(2) 新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上

(3) フィーダー交通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) 公共交通を維持するための取組み

(6) 北陸新幹線開業に伴う交流人口（観光・ビジネス等）
への対応

(7) 道路交通の円滑化

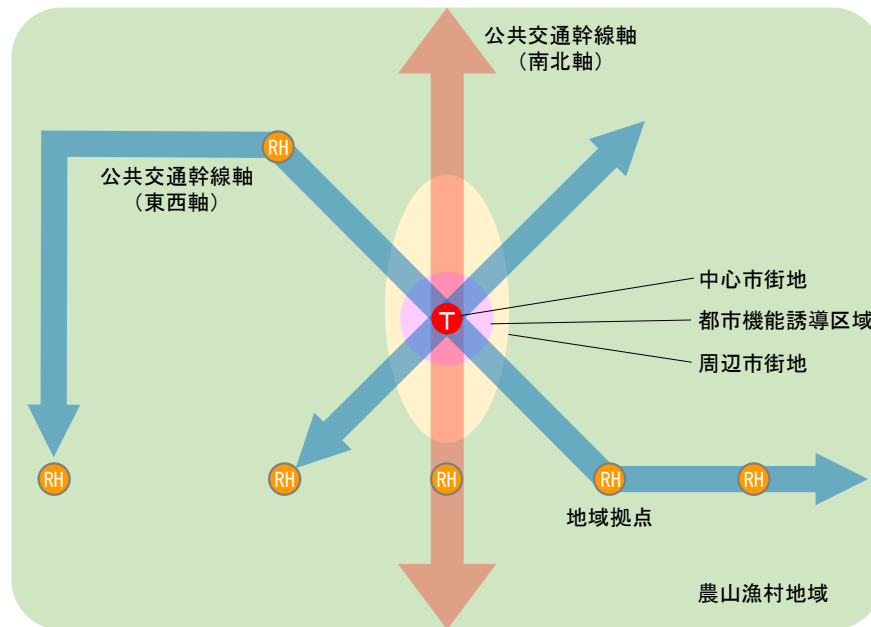
(8) 自転車利用の推進

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

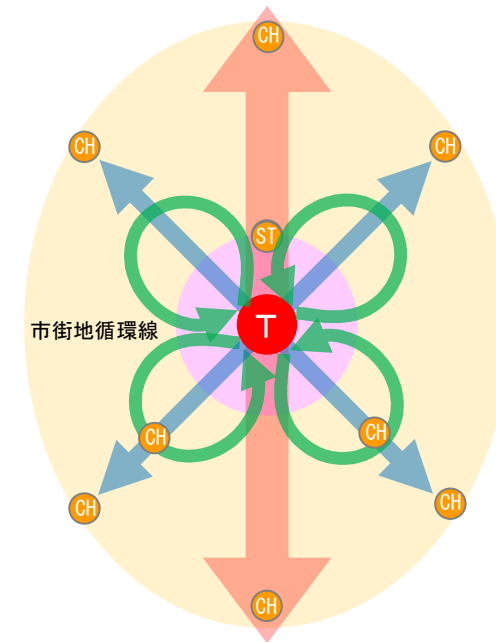
(1) 市域全体をカバーする地域公共交通網の形成

○地域のつながりに基づく「軸」と「拠点」で形成

- ・ 公共交通ネットワークの骨格となる公共交通幹線軸（6軸：南北2軸、東西4軸）
- ・ 既存の公共交通幹線軸の市街地内における移動を補完する循環2路線を新たに幹線軸に設定



(市域全体)



(市街地部)

T : ターミナル
ST:サブターミナル
CH : 地域拠点 (市街地)
RH : 地域拠点 (農山漁村地域)

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 市域全体をカバーする地域公共交通網の形成

【公共交通幹線軸の定義】

(広域) 地域拠点と接続し、他市町及び合併町村と福井駅をつなぐ広域路線（鉄道、路線バス）

(市街地) 地域拠点と接続し、市街地内における公共交通幹線軸での移動を補完する路線（路線バス）

■ 方面別の公共交通幹線軸を構成する主要路線と地域拠点

方 向		公共交通幹線軸	幹線軸が接続する地域拠点
南北	北	並行在来線	森田駅周辺
		えちぜん鉄道 三国芦原線	新田塚・ハツ島駅周辺
		福井鉄道 福武線	田原町駅周辺
	南	並行在来線	—
		福井鉄道 福武線	ベル前駅周辺、浅水駅周辺
東西	北東	えちぜん鉄道 勝山永平寺線	越前開発・越前新保駅周辺
	北西	京福バス 越前海岸ブルーライン	福井医療大学周辺 越廼公民館周辺
		京福バス 大野線	越前東郷駅周辺、美山駅周辺
	南東	JR越美北線	
		京福バス 済生会問屋団地線	パリオ周辺
	南西	京福バス 清水グリーンライン	清水健康管理センター周辺
		京福バス 運動公園線	Aコープやしろ店周辺

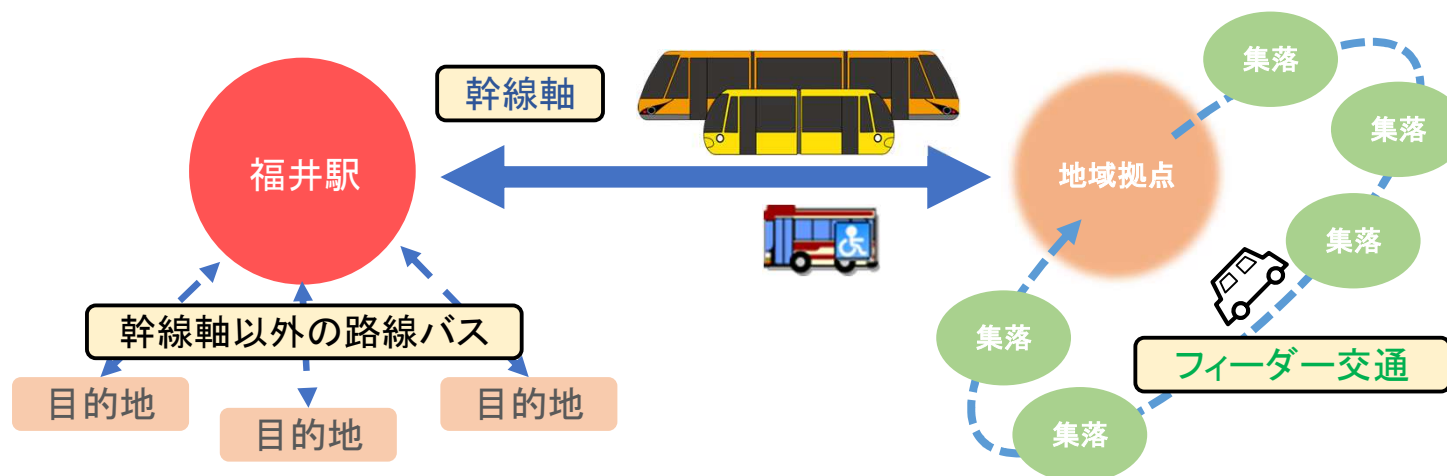
青色は今回公共交通幹線軸として追加する路線

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 市域全体をカバーする地域公共交通網の形成

○地域拠点を発着するフィーダー交通によるモビリティの強化

- 地域拠点と地域を運行するフィーダー交通を接続し、地域拠点までのアクセスを確保
- 地域拠点では、地域拠点の特性に応じた日常生活に関するサービスを楽しむ
- 公共交通幹線軸に乗り継いだり、パーク＆ライド（バスライド）、サイクル＆ライド（バスライド）を利用することで、中心市街地や都市機能誘導区域の高度な都市機能を楽しむ

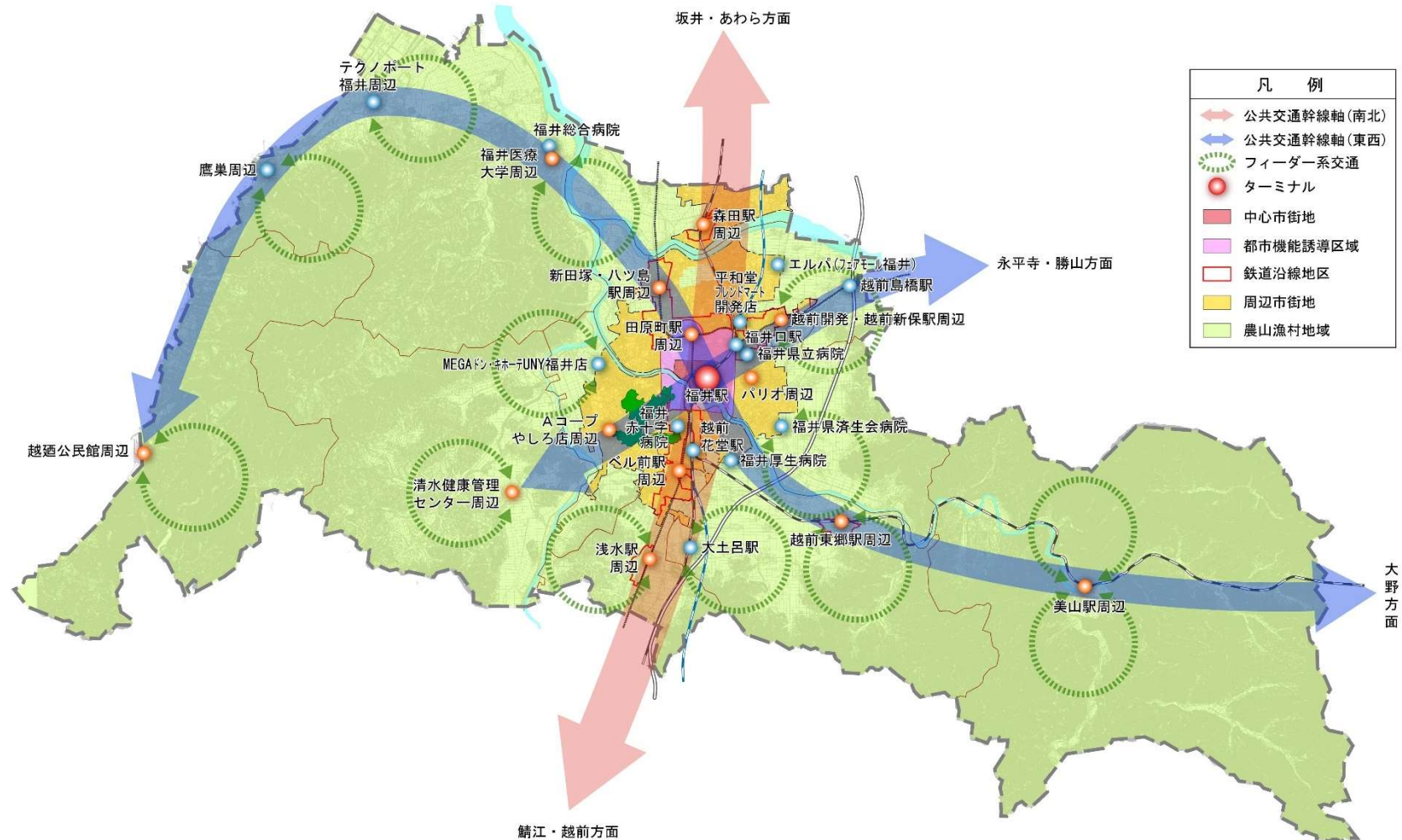


※公共交通網・・・以下の3つの交通手段で構成

- ・ 幹線軸（鉄道、路線バス）
- ・ 幹線軸以外の路線バス
- ・ フィーダー交通

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 市域全体をカバーする地域公共交通網の形成



■ 6方向の公共交通幹線軸と地域拠点、乗継拠点

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 市域全体をカバーする地域公共交通網の形成

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
南北幹線軸（鉄道）の維持・確保のための、行政による支援、及び鉄道の安定的な運営のための利用促進	交通事業者、国、福井県、沿線自治体			
東西幹線軸（鉄道、バス）の追加、維持・確保のための、行政による支援、及びバスの安定的な運営のための利用促進	交通事業者、国、福井県、沿線自治体			
フィーダー交通の拡充	交通事業者、福井市			

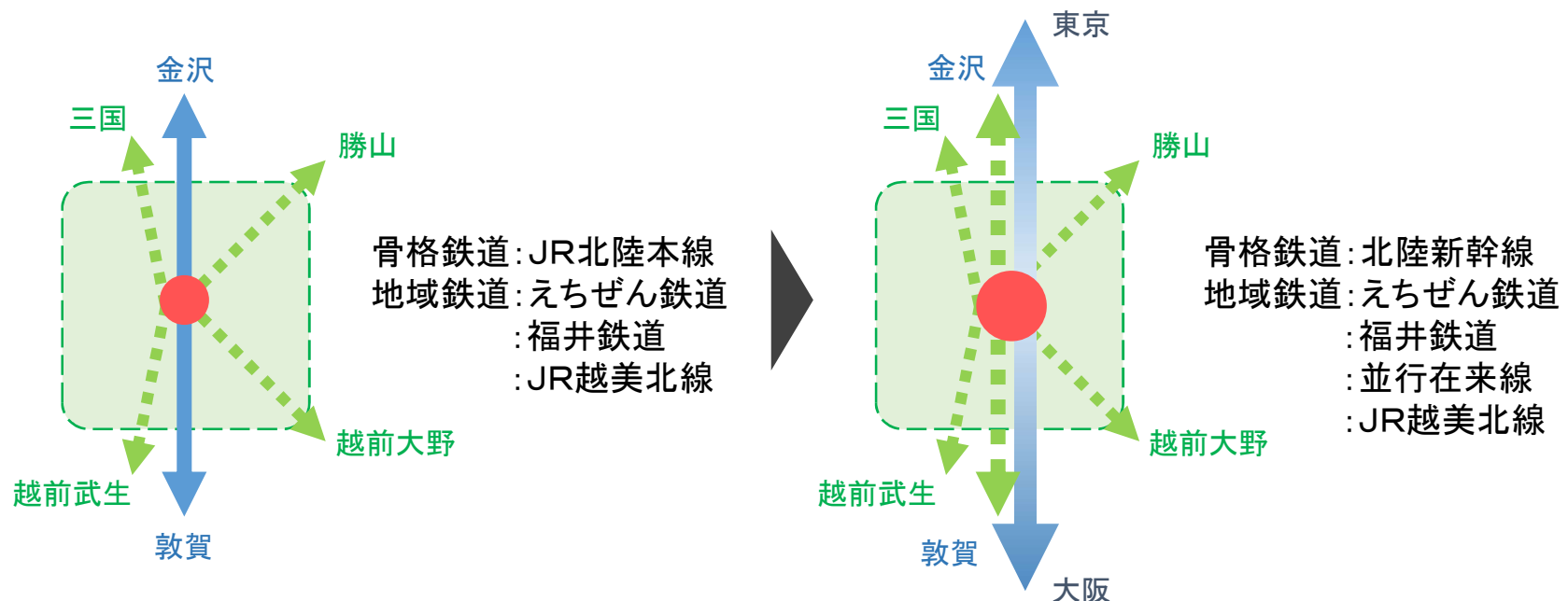
※期間の概要
 【短期】北陸新幹線開業
 【中期】概ね4～7年
 【長期】概ね8～10年

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(2) 新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上

○新しい時代の地域鉄道の役割

- 地域住民が日常生活の足として気軽に利用できる利便性の高い移動手段
- 北陸新幹線開業後は、観光・ビジネス需要に対応した二次交通としての移動手段
- 「ふくい嶺北連携中枢都市圏」という新しい枠組みに対応するため、広域的な公共交通ネットワークを再構築することが必要
- 地域鉄道を維持していくためには、事業者間だけでなく利用者（地域住民）による維持・利便性向上に向けた取り組みも必要



① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(2) 新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上

○地域鉄道（えちぜん鉄道、福井鉄道、並行在来線）の利便性向上

→地域鉄道の連携による利便性向上【えち鉄、福鉄、並在】

- ・他公共交通機関との接続性の確保や企画キップの販売等の検討

→地域拠点、乗継拠点である既存駅の機能向上の推進【えち鉄、福鉄、並在】

- ・パーク＆ライド、サイクル＆ライド駐車場機能の拡充
- ・新たな改札口の設置等によるアクセス性向上 等

→地域拠点、乗継拠点である駅の待合環境の充実【えち鉄、福鉄、並在】

- ・乗換サインの充実（路線バス、フィーダー交通、タクシー、JR線等への誘導）
- ・駅スペースを活用した地域住民や商業者等との連携による駅の賑わいづくり
- ・バスロケーションシステムの整備拡充 等

→乗継を考慮したダイヤ設定【えち鉄、福鉄、並在】

- ・福井駅における北陸新幹線の発着に合わせたダイヤの設定
- ・地域鉄道同士、フィーダー交通との接続の調整

→地域公共交通計画の策定【えち鉄、福鉄】

→福井鉄道の福井駅へのアクセス向上【福鉄】

※並行在来線の新駅設置についての検討

○JR越美北線の維持確保のための利用促進

→県、大野市と連携した利用促進

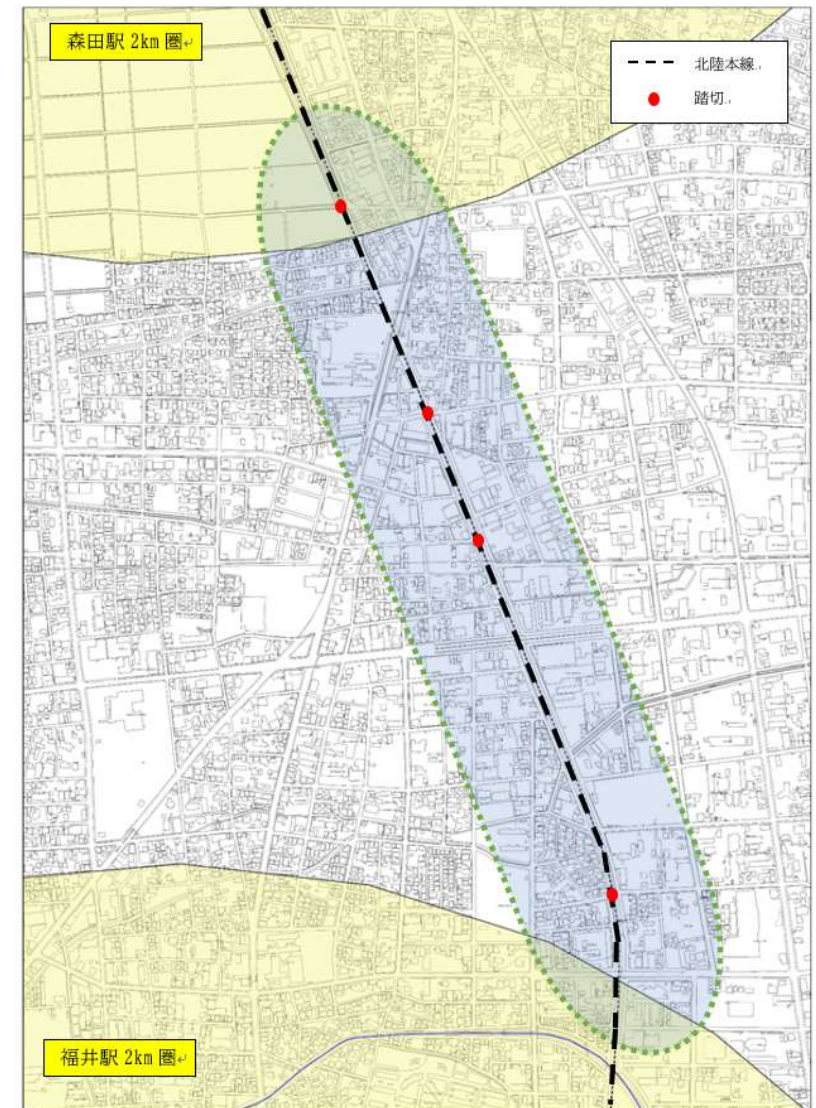
① 選択性のある都市交通利用環境の構築

※並行在来線新駅設置の検討について

1 検討概要

- ・『並行在来線経営計画【検討項目】』では、「増収に資するものであることを前提に検討」と位置付けられている
- ・福井県が提示する新駅設置の要件
 - ① 長期的に見て、並行在来線運営会社の増収に資する
 - ② 駅間距離が4 km以上で、新駅と隣接駅の距離が概ね2 km以上
 - ③ 住宅や高校、公共施設などが近接し、定期的な利用者が見込まれる
 - ④ ホーム設置など技術的に整備が可能である
- ・今年度、技術的に設置可能な候補地の選定や利用者見込み等を算出する

2 調査の流れ



① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(2) 新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上

●施策・事業の実施プログラム

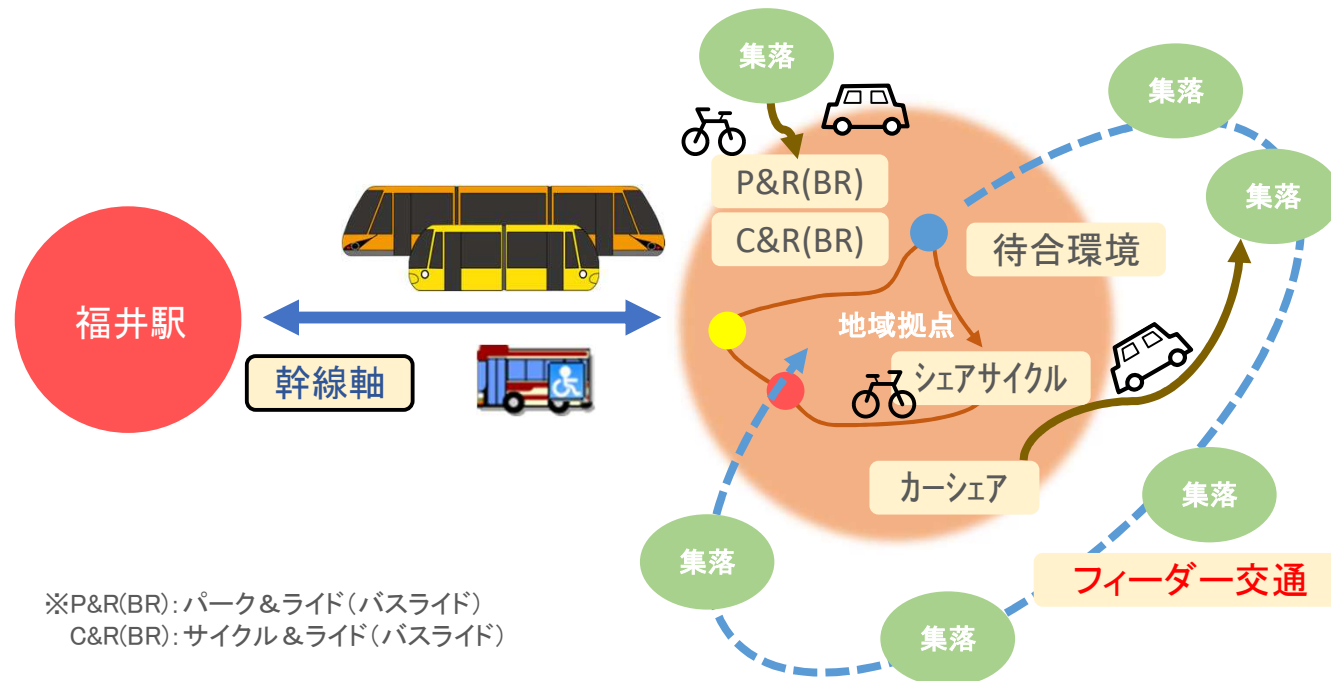
施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
地域鉄道の連携による利便性向上	交通事業者、福井県、沿線自治体			
地域拠点、乗継拠点の駅での機能向上の推進	交通事業者、福井県、福井市			
地域拠点、乗継拠点の駅での待合環境の充実	交通事業者、福井県、福井市、地域住民			
乗継を考慮したダイヤ設定	交通事業者			
地域公共交通計画の策定 （えちぜん鉄道、福井鉄道）	交通事業者、沿線自治体			
福井鉄道の福井駅へのアクセス向上の検討	交通事業者、福井県、福井市			
JR越美北線の県、大野市と連携した利用促進	福井県、沿線自治体、交通事業者			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(3) フィーダー交通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

○フィーダー交通の位置づけ

- 地域拠点を発着し、当該地域内を循環
地域拠点とその地域内を結ぶとともに、
地域内の移動を確保
- 地域の日常の生活交通対応、観光ビジネス交通対応
- 利用者数、地域の状況に応じたサービス内容



■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)

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(3) フィーダー交通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

○現在の福井市におけるフィーダー交通の種類と機能分担

種 類 (運営主体)	概 要	運行エリア
地域コミュニティバス (地域住民)	公共交通空白地域等において、地域住民が交通事業者と連携・協力して運行 ・運行欠損額の一部を福井市が補助 ・運行継続の基準あり(平均乗車人員、収支率等)	【定時定路線】 酒生、日新、岡保、森田、東郷 【デマンド】 殿下、鷹巣・棗、鶉・宮ノ下・大安寺 (8地区)
地域バス (福井市)	交通空白・不便地域において、スクールバス等の既存ストックを活用し福井市が運行	美山地域、海岸地域、清水地域 (3地域)
デマンドタクシー (交通事業者)	路線バスの廃止代替交通として運行 ・時刻表に沿った予約式	文殊山号(文殊地区)、 ほやほや号(清水地区)等
乗合タクシー (交通事業者)	路線バスの廃止代替交通として運行 ・一部、デマンド運行	11路線
鉄道事業者が 運行する路線 (えちぜん鉄・福井鉄道)	鉄道事業者が鉄道のフィーダー交通として運行	あおぞら君 清明循環線、麻生津循環線

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(3) フィーダー交通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

○フィーダー交通再編の分類

エリア	効率化手法	効率化による交通機関の変化
今後、路線バスの維持が困難となることが考えられる地域	既存路線バスの利用推進 ↓ ↑ 維持可能な移動手段への転換 (フィーダー交通の導入)	・路線バス ↓ ↑ ・乗合タクシー、デマンドタクシー等 + 乗継環境向上
公共交通空白地域	フィーダー交通の検討と選択 ↓ ↑ 利用状況に応じた移動手段の見直し	・乗合、デマンドタクシー ・地域コミュニティバス ・超小型モビリティや自動運転等の導入(検討)
既にフィーダー交通が運行している地域	フィーダー交通の維持・確保 ↓ ↑ 利用状況に応じた移動手段の見直し	・各種移動手段(路線バス、フィーダー交通) ↓ ↑ ①複数の交通手段が重複している場合: 路線の統合+利用しやすい環境整備 (フルデマンド化、運賃見直し 等) ②利用者の減少: 移動手段を確保するための見直し (定時定路線→デマンド等)

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(3) フィーダー交通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

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
フィーダー交通の見直し （フルデマンド化や効率的な路線の統廃合等）	交通事業者、福井市			
生活の足を確保するための超小型モビリティ、自動運転車両等の研究	福井市、地域住民、交通事業者、民間事業者、大学 等			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(4) 市中心部のバス路線網の見直し

○「すまいる」バスの役割の変化

- お買い物バスとして中心市街地への来街手段の創出という役割から、公共交通機関としての性格（通勤通学時間帯での運行など）への変化
- 福井駅西口広場整備、えちぜん鉄道福井駅整備などによるハード整備により、福井駅への公共交通による接続性が向上
 - ※西口広場整備前の京福バスは、駅前大通りor織協ビルバスターミナルにて乗降

○市中心部におけるバスサービスの状況（京福バス、すまいる）

- 市中心部では鉄道および多数のバス路線が運行している状況
 - ・複数の交通機関のサービス圏が重複
 - ・鉄道路線も含めた、持続可能なサービスを提供するための効率的な路線バス網の構築が必要

○市中心部におけるバス路線網の見直しの方針

- 関連事業者等からなる部会を立ち上げ、協議中

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(4) 市中心部のバス路線網の見直し

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
市中心部のバス路線網の見直し検討、再編	交通事業者、福井市			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(5) 公共交通を維持するための取組み

○モビリティ・マネジメント(MM)の推進

- 「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等との協働による、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
- 商業施設、公共施設等との連携による公共交通サービスの拡大
(買い物利用等による運賃割引、フリーきっぷ＋施設利用券等の組み合わせ企画券の設定 等)

○鉄道、バス、タクシー事業における人材確保への取組み

- (バス・タクシー) 運転体験や採用説明会の実施(求人の共同PRなど)
- (鉄道) 地域鉄道(えちぜん鉄道、福井鉄道、並行在来線)の連携による人材確保(求人の共同PRなど)



■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

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(5) 公共交通を維持するための取組み

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
〔日常利用者〕 通勤通学時の公共交通利用のPR （学校、企業等）	福井県、福井市、 交通事業者、市民団 体			
〔地域住民〕 公共交通とまちづくりや観光おもてなしに向け た意識啓発と利用促進	福井市、交通事業者、 地域住民、市民団体			
〔地域住民〕 地域毎での「目的地」への地域の公共交通活用 パンフレット等の作成	地域住民、福井市、 交通事業者			
〔地域住民〕 電車・バス・タクシーに関わる人材確保	交通事業者、国、 福井県			
〔商業者等〕 駅周辺でのイベント等の開催	市民団体、民間事業 者、交通事業者、福 井市			
〔商業者等〕 商業施設、公共施設等との連携による公共交通 の利用促進	交通事業者、民間事 業者			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(5) 公共交通を維持するための取組み

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
〔高齢者等〕 高齢者等への公共交通機関の利用方法の周知による外出機会の創出	福井市、交通事業者、 地域住民、市民団体			
〔高齢者等〕 交通事業者による認知症サポーター養成講座受講の推進	福井市、交通事業者、 地域住民			
〔高齢者等〕 免許返納に関する啓発や支援による高齢者の運転免許自主返納の促進	福井県、福井市、 交通事業者、市民団体			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(6) 北陸新幹線開業に伴う交流人口（観光・ビジネス等）への対応

○福井駅を中心とした二次交通の利便性向上

- ・ 東口における観光案内所の整備、東西観光案内所の連携
- ・ 福井駅を起点とした市内外の観光地等と接続する交通手段、及び情報提供の充実（鉄道、バス、タクシー、レンタカー、レンタサイクル等）
- ・ 鉄道駅、路線バス乗り場における観光地への路線情報の充実（福井駅以外の駅等も含む）
- ・ 福井駅等における地域鉄道、バス、タクシー乗場、観光案内所等へのサインの充実
- ・ 観光バスの発着場所の整備

○公共交通を活用した地域の魅力を高める観光企画の充実

- ・ 地域鉄道（えちぜん鉄道、福井鉄道、並行在来線）の連携による利便性向上
- ・ 観光・ビジネスと移動・宿泊等をセットにした企画の充実

○観光型MaaSの導入検討

- ・ 行政、交通事業者、観光事業者、地域住民、NPO等が参画する検討組織の設置
- ・ 公共交通の乗車券等と観光施設利用券等の検索、予約、決済が可能なMaaSアプリの研究開発

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(6) 北陸新幹線開業に伴う交流人口（観光・ビジネス等）への対応

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
福井駅東口における観光案内所の整備および東西観光案内所の連携	福井市、福井県			
福井駅を起点とした市内外の観光地等と接続する交通手段及び情報提供の充実	交通事業者、福井市、沿線自治体			
鉄道駅、路線バス乗り場における観光地への路線情報の充実（福井駅以外の駅等も含む）	交通事業者、沿線自治体			
福井駅等における地域鉄道、バス、タクシー乗場、観光案内所等へのサインの充実	交通事業者、福井市			
観光バス発着場の整備	福井県、福井市			
公共交通を活用した地域の魅力を高める観光企画の充実	交通事業者、民間事業者、福井市、福井県			
北陸新幹線開業に伴う観光型MaaSの導入検討	交通事業者、民間事業者、福井市			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(7) 道路交通の円滑化

○道路混雑要因の解消・軽減

→ソフト・ハード両面から道路混雑要因を解消・軽減

- ・働き方の変化に合わせた交通集中の緩和
⇒時差出勤、リモートワークの推進
- ・計画的な幹線道路の整備や交差点の改良
- ・幹線道路等における消雪装置の計画的な整備、除雪の実施

○路線バスの定時性確保

→ICTを活用した運行情報サービスの充実、分析、乗降時間短縮

- ・バスロケーションシステムの整備拡充
- ・バスナビ等による運行情報の提供
- ・遅延理由の分析と対策
- ・キャッシュレス決済による乗降時間の短縮

○路面電車の定時性確保

→路面電車区間の道路環境の整備

- ・外側線の引き直し
- ・右折だまりの着色化

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(7) 道路交通の円滑化

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
時差出勤、リモートワークの推進	民間事業者			
計画的な幹線道路の整備や交差点の改良	道路管理者			
消雪装置の計画的な整備、除雪の実施	道路管理者			
バスロケーションシステムの整備拡充	交通事業者、福井市			
バスナビによる運行情報の提供	交通事業者			
路線バスの遅延分析と対策	福井市、交通事業者、道路管理者、警察			
路面電車区間道路の走行空間の拡幅 （外側線の引き直し）	道路管理者、交通事業者			
路面電車区間道路の右折だまりの着色化	道路管理者、交通事業者			
運賃のキャッシュレス決済の導入検討	交通事業者、福井県、沿線自治体			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(8) 自転車利用の推進

○サイクル&ライドの拡充による乗継環境の整備

→サイクル&ライド駐輪場の拡充

- ・地域拠点、乗継拠点などでの整備
- ・民間施設の活用支援やバス待合所への併設

○「自転車の駅」の拡充

- ・拠点周辺での自転車の駅拡充

○シェアサイクルやレンタサイクルの拡充

- ・まちなか、拠点等におけるシェアサイクル（レンタサイクル）の拡充

○安全な自転車通行空間の整備

→広域的な移動、地域内移動に対応した整備

- ・計画的な自転車専用通行帯の整備（広域的移動）
- ・路面表示（矢羽根型等）や路側帯の幅員増等による安全な通行空間確保やルート誘導

＜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

- ・公共施設24箇所
 - ・コンビニ6箇所
 - ・鉄道駅7箇所
- 計37箇所



■福井市自転車利用推進課
「自転車の駅リーフレット」より

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(8) 自転車利用の推進

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
自転車活用の推進を踏まえた計画の策定	福井市			
地域拠点、乗継拠点等の主要バス停におけるサイクル&ライド駐輪場の確保	交通事業者、福井市			
拠点周辺での「自転車の駅」の拡充	福井市、民間事業者			
まちなか、拠点等におけるシェアサイクル（レンタサイクル）の拡充	福井市、民間事業者			
安全な自転車通行空間の整備	福井市、道路管理者			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

資料3-3

●それぞれの拠点の特性に応じた、日常生活に必要な機能の集約やモビリティ（移動のしやすさ）の改善により、地域としての生活利便性や魅力を向上

- (1) 福井市を支える多様な拠点づくりと公共交通ネットワーク
- (2) 安全快適な生活空間を形成する地域拠点と、交通利便機能を備えた乗継拠点
- (3) 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
- (4) 地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善
- (5) まちなかを快適に回遊できる環境の構築

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 福井市を支える多様な拠点づくりと公共交通ネットワーク

○福井市の魅力や活力を高める多様な拠点

→都市計画マスタープランでは、福井市の魅力・活力を高める、多様な拠点が設定されている

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。

自然海岸と親しむレクリエーション拠点

越前海岸一帯は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。

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。

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の拠点として整備します。



■多様な拠点の配置図「福井市都市計画マスタープラン」より

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 福井市を支える多様な拠点づくりと公共交通ネットワーク

○多様な拠点を結ぶ公共交通ネットワーク

→福井市を支える多様な拠点が様々な公共交通ネットワークで結ばれ、移動することができる

■福井市を支える多様な拠点を支える公共交通ネットワーク

多様な拠点	名称	公共交通のネットワーク				地域区分(都市交通戦略)
		鉄道	路線バス	フィーダー交通	観光・長距離バス	
にぎわい交流の拠点	中心市街地	○	○	○	○	中心市街地
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	○	○			周辺市街地
	フェニックスパーク			○		農山漁村地域
	東山公園			○		農山漁村地域
	福井健康の森			○		農山漁村地域
	福井運動公園		○			周辺市街地
歴史・文化の拠点	一乗谷地区	○	○	○	○	農山漁村地域
自然海岸と親しむレクリエーション拠点	越前海岸一帯		○	○		農山漁村地域
産業を支える工業・流通の拠点	市場周辺地区		○	○		周辺市街地
	テクノパーク福井			○		農山漁村地域
	二日市地区			○		農山漁村地域
	テクノポート福井		○	○		農山漁村地域
	問屋団地地区		○	○		周辺市街地
	福井北IC地区				○	農山漁村地域
	若栄地区	○				農山漁村地域
	森田地区	○	○	○		周辺市街地
	南福井駅地区	○	○			周辺市街地
	花堂地区	○	○	○		周辺市街地
	下河北地区			○		農山漁村地域
	甕谷地区			○		農山漁村地域

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(2) 安全快適な生活空間を形成する地域拠点と交通利便機能を備えた乗継拠点

○安全快適な生活空間の形成

→身近な生活空間の中心となる機能が集積する「地域拠点」と、
各種交通モードを乗り継げる「乗継拠点」を設定

→「軸」と「拠点」で結ぶ全域交通ネットワークにより、生活の場面（通勤
通学、通院、買い物…）に応じた移動手段を確保し、持続可能な地域を形成

○都市の魅力や活力を

高める多様な拠点

- にぎわい交流の拠点
- 産業を支える工業・流通の拠点
- 自然海岸と親しむレクリエーション拠点
- 歴史・文化の拠点
- 緑と親しむスポーツ・レクリエーションの拠点

○安全に安心して快適に日常生活が過ごせる「地域拠点」

- 地域住民の身近な生活空間の中心で日常生活を支える医療、福祉、商業、行政サービス等の施設が集積しており、公共交通幹線軸により市中心部への移動の利便性が高いエリア
- 公共交通幹線軸と接続するフィーダー交通や、自動車、自転車等からの乗継機能のあるところ

○各種交通モードを乗り継げる「乗継拠点」

- 主要な駅・バス停、病院、商業施設など公共交通相互や自動車、自転車等からの乗継に適した機能のあるところ（地点）

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(2) 安全快適な生活空間を形成する地域拠点と交通利便機能を備えた乗継拠点

○地域拠点、乗継拠点の一覧

地域区分		地域拠点		乗継拠点	
中心市街地		福井駅周辺（総合交通ターミナル）			
都市機能誘導区域		田原町駅周辺		福井口駅	
周辺市街地	鉄道沿線地区	新田塚・ハツ島駅周辺	越前開発・越前新保駅周辺	福井県立病院	福井赤十字病院
		ベル前駅周辺	森田駅周辺		
		Aコープやしろ店周辺	パリオ周辺	越前花堂駅 福井厚生病院	エルパ（フェアモール福井） 平和堂フレンド'マート開発店 MEGAドン・キホーテUNY福井店
農山漁村地域	鉄道沿線地区	浅水駅周辺	越前東郷駅周辺		
		福井医療大学周辺	越廼公民館周辺	大土呂駅	テクノポート福井周辺
		清水健康管理センター周辺	美山駅周辺	越前島橋駅 鷹巣公民館	福井総合病院 福井県済生会病院

赤字は今回追加した地域拠点、乗継拠点
 青字は名称を変更した地域拠点、乗継拠点

→地域拠点は、福井市都市計画マスタープランにおいて、まちづくりと公共交通の両方を考慮して設定された13箇所とする

ただし、「越前新保駅周辺」は土地利用や機能集積の観点から「越前開発・越前新保駅周辺」とする
 「すかつとランド九頭竜周辺」は土地利用や機能集積の観点から「福井医療大学周辺」とする
 「清水保健センター周辺」は「清水健康管理センター周辺」へ名称を変更する
 「越廼総合支所周辺」は「越廼公民館周辺」へ名称を変更する

→乗継拠点は現行都市交通戦略の拠点に加え、乗継に適した機能のある箇所を追加する

なお、「鷹巣周辺」は「鷹巣公民館」へ名称を変更する

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(3) 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

■地域拠点等における都市機能・交通機能の現況																																										
				交通機能【◎：機能あり(公共交通幹線軸)、○：機能あり】								都市機能【◎：機能あり(高次都市機能)、○：機能あり(●：各地域拠点における主たる機能)】																														
		名称		都市交通戦略 地域区分		交通機能								都市機能(500m圏)												参考																
						鉄道		バス		フィーダー 交通		タクシー		P&R(BR)		C&R(BR)		商業		業務		行政 サービス		医療		福祉		文化・教育・ スポーツ		交流		レクリエーション		コンベンション		土地利用		立地適正化計画区域		周辺人口(密度) ※1.2		
総合交通 結節点	福井駅周辺		中心市街地		北陸新幹線 (JR)北陸本線 (え)三国芦原線 (え)勝山永平寺線 (福)福武線		京福バスT 福鉄バス すまいる 高速バス 観光バス等		—		各社		◎		◎		◎		◎		◎		◎		○		○		○		◎		—		◎		市街化区域		都市機能誘導区域		4,220人(161人/ha)	
	田原町駅周辺		都市機能誘導区域		(え)三国芦原線 (福)福武線		○		○		—		—		○		○		○		○		—		○		○		●		●		—		●		市街化区域		都市機能誘導区域		25,620人(116人/ha)	
地域拠点 (エリア)	新田塚・ハツ島駅周辺		鉄道沿線地区		(え)三国芦原線		○		○		—		—		○		○		●		○		—		●		○		○		—		—		—		市街化区域		居住環境再構築区域		13,450人(104人/ha)	
	ベル前駅周辺		鉄道沿線地区		(福)福武線		○		○		○		50		○		○		●		○		●		○		○		—		○		—		—		市街化区域		居住環境再構築区域		7,390人(112人/ha)	
	越前開発・越前新保駅周辺		鉄道沿線地区		(え)勝山永平寺線		—		○		—		9		○		○		○		○		—		●		○		○		—		—		—		市街化区域		居住環境再構築区域		10,980人(85人/ha)	
	森田駅周辺		鉄道沿線地区		(JR)北陸本線		○		○		—		—		○		○		○		○		—		○		○		○		○		—		—		市街化区域		居住環境再構築区域		4,860人(67人/ha)	
	Aコープやしろ店周辺		農山漁村地域		(京)運動公園線		—		—		—		—		—		—		●		○		●		○		○		○		○		—		—		市街化調整区域		居住誘導区域		7,100人(122人/ha)	
	バリオ周辺		農山漁村地域		(京)済生会問屋団地線		○		○		—		—		—		—		●		○		●		○		○		○		○		—		—		市街化調整区域		居住誘導区域		7,000人(104人/ha)	
	浅水駅周辺		農山漁村地域		(福)福武線		○		○		—		42		○		○		○		○		—		○		—		○		○		—		—		市街化調整区域		居住環境再構築区域		2,880人(30人/ha)	
	越前東郷駅周辺		農山漁村地域		(JR)越美北線		○		○		—		—		○		○		—		○		—		○		○		○		○		—		—		市街化調整区域		居住環境再構築区域		2,730人(24人/ha)	
	福井医療大学周辺		農山漁村地域		(京)越前海岸ブルーライン		○		—		16		—		○		○		○		○		—		○		○		○		○		●		—		都市計画区域外		計画区域外		1,400人(3人/ha)	
	清水健康管理センター周辺		農山漁村地域		(京)清水グリーンライン		○		—		20		—		●		○		●		—		—		—		○		○		—		○		—		都市計画区域外		計画区域外		1,190人(2人/ha)	
	越前公民館周辺		農山漁村地域		(京)越前海岸ブルーライン		○		—		—		—		—		○		—		○		●		○		○		○		○		●		—		都市計画区域外		計画区域外		810人(2人/ha)	
	美山駅周辺		農山漁村地域		(JR)越美北線		(京)大野線		○		—		23		○		○		—		○		●		○		○		○		○		—		—		都市計画区域外		計画区域外		470人(1人/ha)	
乗継拠点 ポイント	福井口駅		都市機能誘導区域		(え)三国芦原線 (え)勝山永平寺線		○		—		—		—		○		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—					
	福井県立病院		鉄道沿線地区		—		○		○		○		—		—		—		—		—		—		●		—		—		—		—		—							
	福井赤十字病院		鉄道沿線地区		(福)福武線		○		○		○		—		—		—		—		—		—		●		—		—		—		—		—							
	越前花堂駅		鉄道沿線地区		(JR)北陸本線 (JR)越美北線		○		○		—		—		○		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—							
	福井厚生病院		鉄道沿線地区		—		○		○		○		—		—		—		—		—		—		●		—		—		—		—		—							
	エルパ(フェアモール福井)		鉄道沿線地区		—		○		○		○		30		—		—		●		—		—		○		—		○		—		—		—							
	平和堂フレンドリーMart開発店		鉄道沿線地区		—		○		—		—		—		—		—		●		—		—		—		—		—		—		—		—							
	MEGAドン・キホーテUNY福井店		鉄道沿線地区		—		○		—		○		—		—		—		●		—		—		—		○		—		○		—		—							
	大土呂駅		農山漁村地域		(JR)北陸本線		—		○		—		47		○		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—							
	越前島橋駅		農山漁村地域		(え)勝山永平寺線		—		○		—		30		○		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—							
	福井総合病院		農山漁村地域		—		○		○		○		—		—		—		—		—		—		●		—		—		—		—		—							
	福井県済生会病院		農山漁村地域		—		○		○		○		—		—		—		—		—		—		●		—		—		—		—		—							
鷹巣公民館		農山漁村地域		—		○		○		○		10		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—								
テクノポート福井周辺		農山漁村地域		—		○		○		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		—		柳原バス停						

…主に日常生活を支える機能 …主に公共サービス機能

※1 人口は福井市人口統計2019.4のデータを使用し、500m圏内に町丁目区域のすべて又は一部が含まれる町丁目の人口を合計した値。
※2 人口密度の算出については以下の通り。
①中心市街地および都市機能誘導区域については該当するエリアの町丁目の人口と可住地面積により算出している。
②周辺市街地の地域拠点では、町丁目区域と500m圏域の重複の程度により按分した人口と500m圏内かつ市街化区域の可住地面積により算出している。
③農山漁村地域の地域拠点では、500m圏内に町丁目区域のすべて又は一部が含まれる町丁目の面積と人口により算出している。

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(3) 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

○地域区分別の都市機能、生活サービス機能の考え方

→地域特性（土地利用やこれまでの経緯、都市機能、交通機能）による拠点の方向性

地域区分	拠点名	拠点の性格	主な土地利用方針	強みや今後の役割
都市機能誘導区域	田原町駅周辺	まちなか地区の補完的な役割	まちなか市街地ゾーン	・高次な文教施設の集積 ・市全域および周辺の市町を受け持つことができる
周辺市街地	ベル前駅周辺		複合市街地ゾーン	・再開発地区計画により再整備した大型商業施設が立地、行政サービス機能を合わせ持つ ・丹南地域を含めた福井市の南の玄関口 ・浅水駅、越前東郷駅との連携
	越前開発・越前新保駅周辺			・医療・福祉施設が立地 ・永平寺町、勝山市との連携
	新田塚・ハツ島駅周辺			・医療施設、商業施設が立地 ・新田塚等の周辺の良好な住宅団地の生活の支え、拠り所 ・福井医療大学周辺との連携
	パリオ周辺			・商業施設、行政サービス機能（商業施設敷地内）が立地 ・上北野、北四ツ居等の周辺の良好な住宅団地の生活の支え
	Aコープやしろ店周辺			・商業施設、行政サービス機能（商業施設敷地内）が立地 ・江守の里等の周辺の良好な住宅団地の生活の支え
	森田駅周辺			・大規模な区画整理による基盤整備、人口増加に伴う新市街地の形成 ・坂井市との連携
農山漁村地域	浅水駅周辺	旧来からのまちの中心的な役割	ゆとりの住宅地ゾーン	・杉の木台、青葉台、江尻ヶ丘等の周辺の良好な住宅団地の生活の支え、拠り所 ・鯖江市との連携
	越前東郷駅周辺			・区画整理による基盤整備、人口増加に伴う新興住宅地の形成 ・地域資源（堂田川、水の駅）の活用 ・歴史資源との連携（一乗谷朝倉氏遺跡）
	清水健康管理センター周辺	市街地と農山漁村地域を結ぶ交流拠点の役割	田園環境共生ゾーン	・旧町村の拠点として市街化区域に指定 ・商業、行政施設が立地 ・越前公民館周辺との連携
	福井医療大学周辺			・福井市北西部の玄関口 ・良好な自然環境を活かした都市部との交流・連携
	越前公民館周辺	旧町村の中心としての役割	海岸環境共生ゾーン	・良好な自然環境を活かした都市部との交流・連携（越前水仙の里温泉波の華、ガラガラ山キャンプ場、越前定住促進住宅）
	美山駅周辺		森林環境共生ゾーン	・良好な自然環境を活かした都市部との交流・連携

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(3) 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

● 施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
地域拠点における店舗等の開業への支援	福井市			
地域拠点における地元生産者による作物等の販売所の設置	福井市、地域住民、民間事業者			
地域拠点における高齢者が気軽に集える通いの場の整備（SC等でのサロン、よろず茶屋など）	福井市、地域住民			
公共施設の新設、移設における地域拠点への設置検討	福井市			
地域拠点における観光振興のための既存施設の有効活用（越前海岸：越廼地区）	福井市			
中心市街地、地域拠点を含む、居住誘導区域での住宅取得等への支援	福井市			

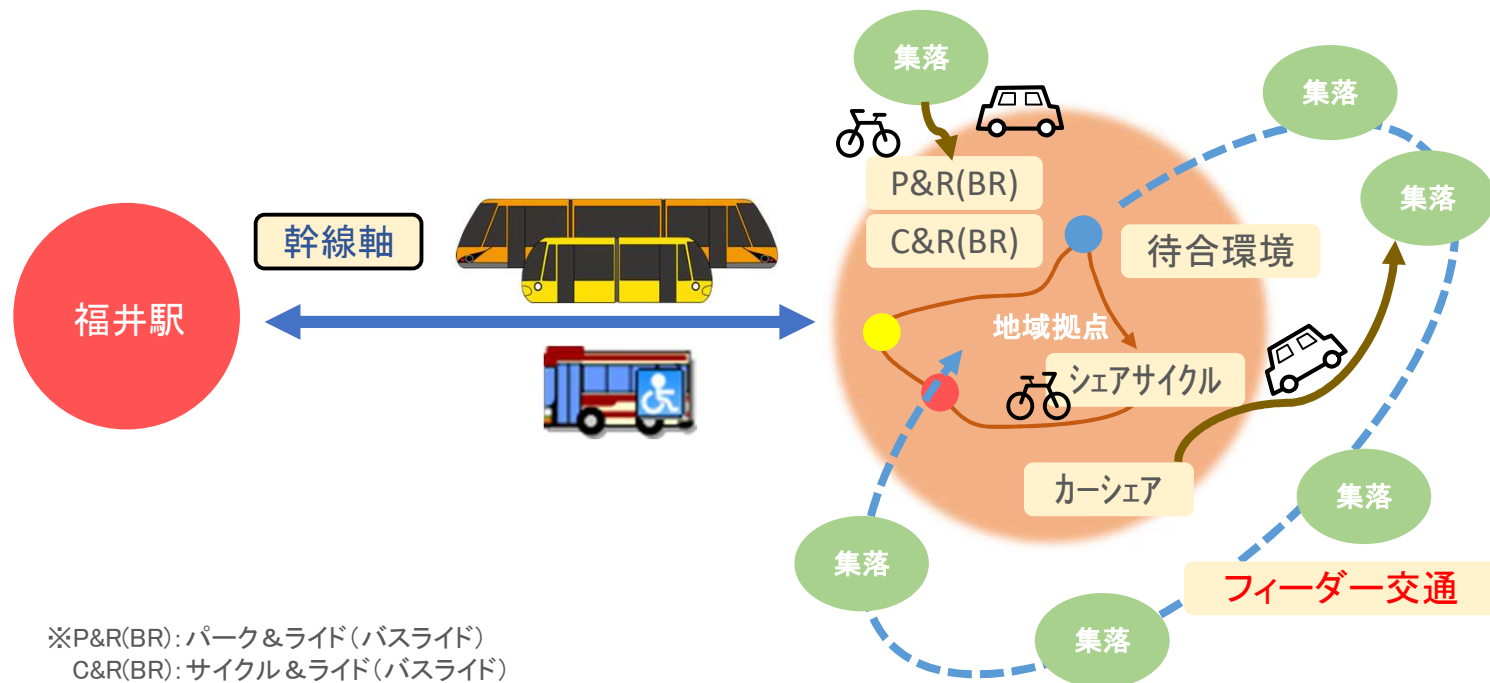
◆ 上記の他、道の駅等の集客施設や拠点周辺のスペースを活用した“つどい・憩いの場”の整備、農山漁村地域における小型店舗（コンビニ機能等）の誘致など、機能の拡充につながる事業が求められる

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(4) 地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善

○地域拠点におけるモビリティ（移動のしやすさ）とは

- ・ 福井駅と地域拠点の間は、幹線軸となる公共交通で移動できる
- ・ 地域拠点から周辺の地域へは、フィーダー路線で移動できる
- ・ 自動車や自転車、徒歩で地域拠点まで移動して公共交通に乗り継げる
- ・ 拠点内は自転車や徒歩で移動できる
- ・ 待ち時間も快適に過ごすことができる



① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(4) 地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善

○デマンド交通等によるフィーダー交通の見直し

→「定時定路線型」から「デマンド型（エリア）」への転換
によるカバー圏域の拡大（空白地域の解消）

○自動車、自転車から公共交通への乗継

→パーク＆ライド（バスライド）駐車場、
サイクル＆ライド（バスライド）駐輪場の確保

○待合環境の整備

→地域拠点における施設の有効活用
→ICTを活用した運行情報サービスの提供

○拠点内移動や観光で利用しやすい交通手段の充実

→安全な歩行者空間、自転車通行空間整備
→シェアサイクルやカーシェアの利用拡充



① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(4) 地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善

●施策・事業の実施プログラム

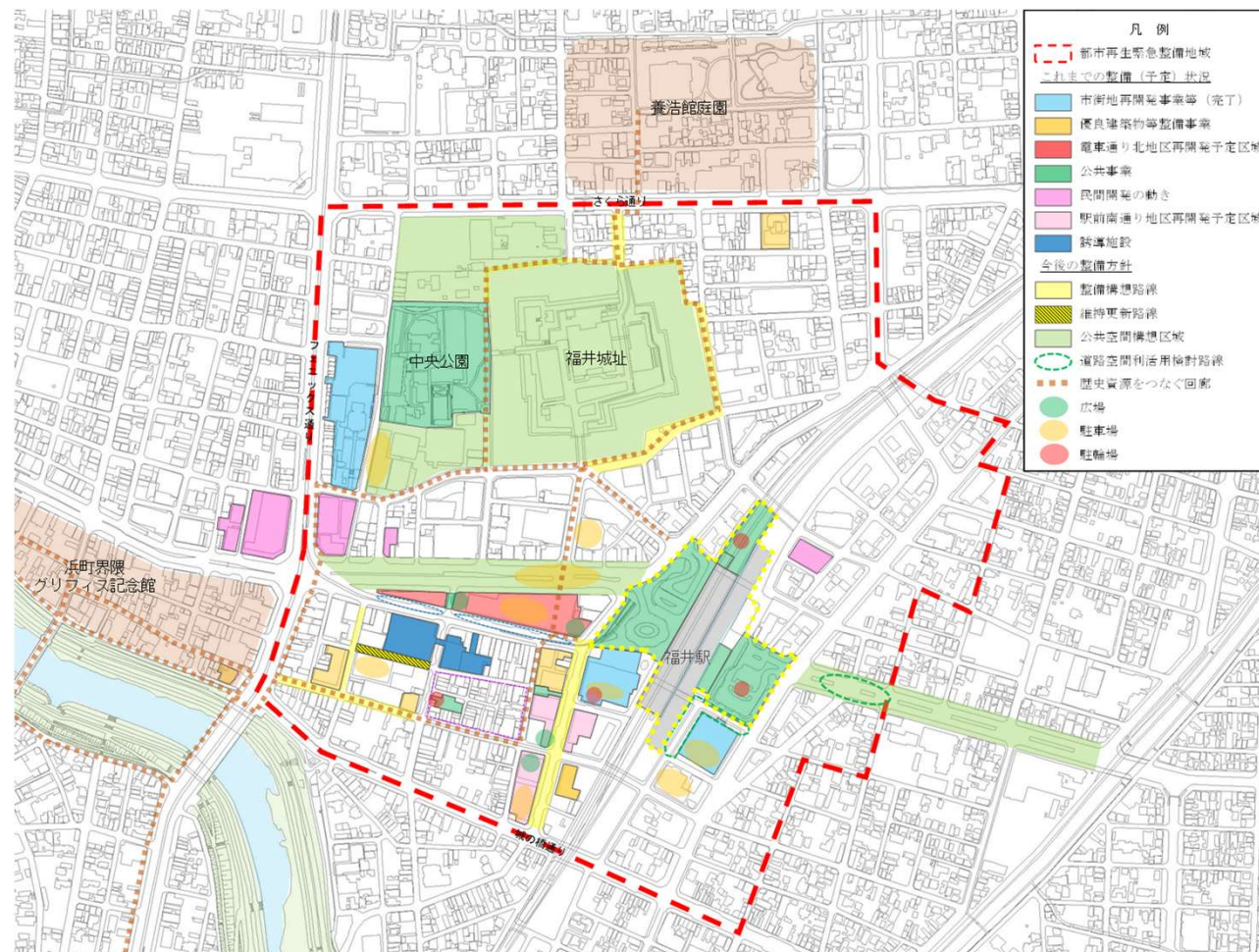
施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
フィーダー交通の見直し （フルデマンド化や効率的な路線統合等）	交通事業者、福井市			
パーク＆ライド（バスライド）、サイクル＆ライド（バスライド）駐車場の整備及び支援	交通事業者、福井市、 民間事業者			
既存施設を利用したパーク＆ライド（バスライド）、サイクル＆ライド（バスライド）駐車場やバス待合環境の整備	民間事業者、交通事業者			
バスロケーションシステムの整備拡充	交通事業者、福井市			
地域拠点周辺の道路における歩行空間や自転車通行空間の整備	福井市、道路管理者			
まちなか、拠点等におけるシェアサイクル（レンタサイクル）の拡充	福井市、民間事業者			
地域拠点におけるカーシェアポート設置、及び支援とカーシェアを利用した観光情報の提供	民間事業者、福井市			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(5) まちなかを快適に回遊できる環境の構築

○多様な交通結節機能を活かした【居心地がよく、歩きたくなる「まち」】の実現

→福井駅周辺地区においては、市街地再開発事業などの民間主体のまちづくりの機運が高まる中で、快適な歩行空間の確保や動線整備、駐車場の適正配置といったハード整備とソフト施策を効果的に進めていく必要があり、交通とまちづくりが連携した戦略的な交通施策の推進を図る必要がある。



① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(5) まちなかを快適に回遊できる環境の構築

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短期	中期	長期
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 ※広場の整備、通路、歩道状空地等	民間事業者			
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 ※広場の整備、歩道状空地等	民間事業者			
福井駅前南通り地区第一種市街地再開発事業 ※広場の整備、歩道状空地等	民間事業者			
中央1丁目10番地地区優良建築物等整備事業 ※通路、歩道状空地等	民間事業者			
福井城址周辺整備事業 ※養浩館庭園へ誘う堀端通りの整備	福井市			
道路の高質化等の推進	福井市			
案内サインの充実 (サインの設置・整備、デジタルサイネージの整備等)	福井市、民間事業者			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

資料3-4

- 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の導入検討

(2) MaaS(Mobility as a Service)の導入

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 運賃のキャッシュレス決済の導入検討

○運賃のキャッシュレス化導入検討の方向性

- ・ 移動の支払いの効率化
 - ・ 観光需要を含む多様な消費者への対応
- 技術革新の進展、国のキャッシュレス決済推進の動向を見極め、
福井に相応しいキャッシュレス決済を継続して検討する

○運賃のキャッシュレス化の効果と課題

主体	キャッシュレス化による効果	課題
交通事業者	・ 乗降時の運賃收受の停車時間の短縮 ・ 現金管理のリスク、コストの軽減 ・ 駅への人員配置の効率化 ・ 利用者データの収集・分析と利活用	・ 導入、維持に係る費用 ・ 多言語に対応したシステムや利用説明等が必要
利用者	・ 手ぶらで公共交通機関等を利用できる (乗車券の購入や両替、小銭の用意が不要) ・ ポイント付与、運賃割引等が受けられる ・ 使用履歴が分かり、管理が簡単に (どの期間にどのくらい使ったか)	・ 利用には携帯端末が必要 ・ 決済方法や手順の理解 (とくに高齢者) ・ 小さな子ども一人でも使用できるため、安全面の検討は必要

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 運賃のキャッシュレス決済の導入検討

○運賃のキャッシュレス決済の種類

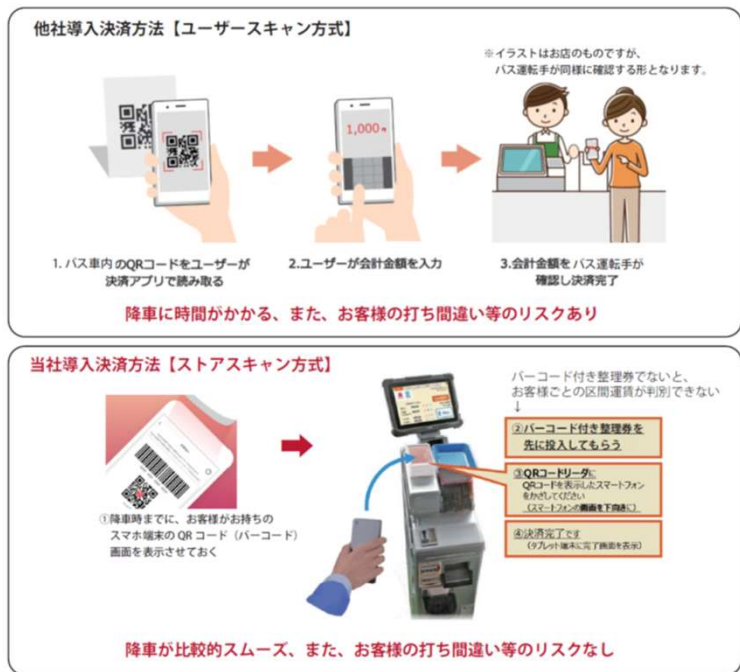
①交通系ICカード全国相互利用サービス (10カード)

- ・ J R東日本等の鉄道会社が発行する電子マネーで、乗車券、定期券と使用することが可能
- ・ 非接触型で改札の読み取り機にかざすことで決済
- ・ 主要な10種類の交通系ICカードは相互利用が可能
- ・ クレジットカードと紐づけすることでオートチャージ可能
- ・ これ以外に、地域独自の I Cカードも多数ある。



②QRコード決済

- ・ 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
- ・ 運賃や乗車区間の入力や読み取りが必要で、降車に時間を要する
- ・ 交通分野以外でも近年、急速に普及している



① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 運賃のキャッシュレス決済の導入検討

○運賃のキャッシュレス決済の種類

③クレジットカード決済

- ・欧米等の海外では、非接触型（コンタクトレス）カードの利用環境（専用読み取り機）が普及し、クレジットカードやデビットカードによる直接決済が多い
- ・日本での非接触型クレジットカードの利用には、高速道路料金等のETCがある
- ・また、MaaSにおける決済方法として、クレジットカードを登録し、スマートフォンアプリを用いたキャッシュレス化に活用

コンタクトレス決済



写真 国土交通省

④顔認証、ミリ波通信を活用した決済

- ・高輪ゲートウェイ駅では、将来的な決済方法を体験できるイベントを実施
(顔認証技術、ミリ波通信技術)
- ・顔認証技術は、あらかじめ登録された顔情報との照合により本人認証を行い、改札の通過、運賃等の決済を行う技術
- ・ミリ波通信技術は、「ミリ波」と呼ばれる高い周波数帯を用いた通信技術で、高速な通信により、ICカード等をかざすことなく改札の通過、運賃等の決済を行う



写真 JR東日本⁴³

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 運賃のキャッシュレス決済の導入検討

○現在、導入（予定・検討含む）されているキャッシュレス決済

→各種交通事業者において、

- ・クレジットカード
- ・商業系ICカード
- ・QRコード

による決済が利用できる環境が整備、検討されてきている

交通事業者	場所	クレジットカード	商業系ICカード	QRコード	対象駅等
えちぜん鉄道	有人駅（窓口）	◎ [定]	◎ [普・企]	△	福井/福井口/松岡/永平寺口/勝山/田原町/ 福大前西福井/あわら湯のまち/三国
	券売機	△	△	△	福井/福井口/永平寺口/勝山/田原町/ あわら湯のまち/三国
福井鉄道	有人駅（窓口）	◎ [定]	◎ [普・企]	△	越前武生/神明/福井/田原町
	券売機	△	△	△	越前武生/北府/サンドーム西/神明/福井/田原町
京福バス	案内センター	◎ [高]、○ [定]	－	－	福井駅東口チケットセンター
	車内	△	－	－	
タクシー	車内	○	○	○	一部車両のみ

※◎：導入済、○：一部導入済、△：導入予定または検討

※[普]：普通乗車券、[定]：定期券、[企]：1日フリー切符等の企画切符、[高]：高速バス

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(1) 運賃のキャッシュレス決済の導入検討

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短期	中期	長期
運賃のキャッシュレス決済の導入検討	交通事業者、福井県、沿線自治体			

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(2) MaaS(Mobility as a Service)の導入

○次世代の交通 MaaSとは...

MaaS(マース: Mobility as a Service)とは、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あり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となるものです。

■MaaSとは(国土交通省日本版MaaSの推進HPより抜粋)

→大きく分けて、「観光型」と「日常生活型」があり、今後様々な発展、可能性がある



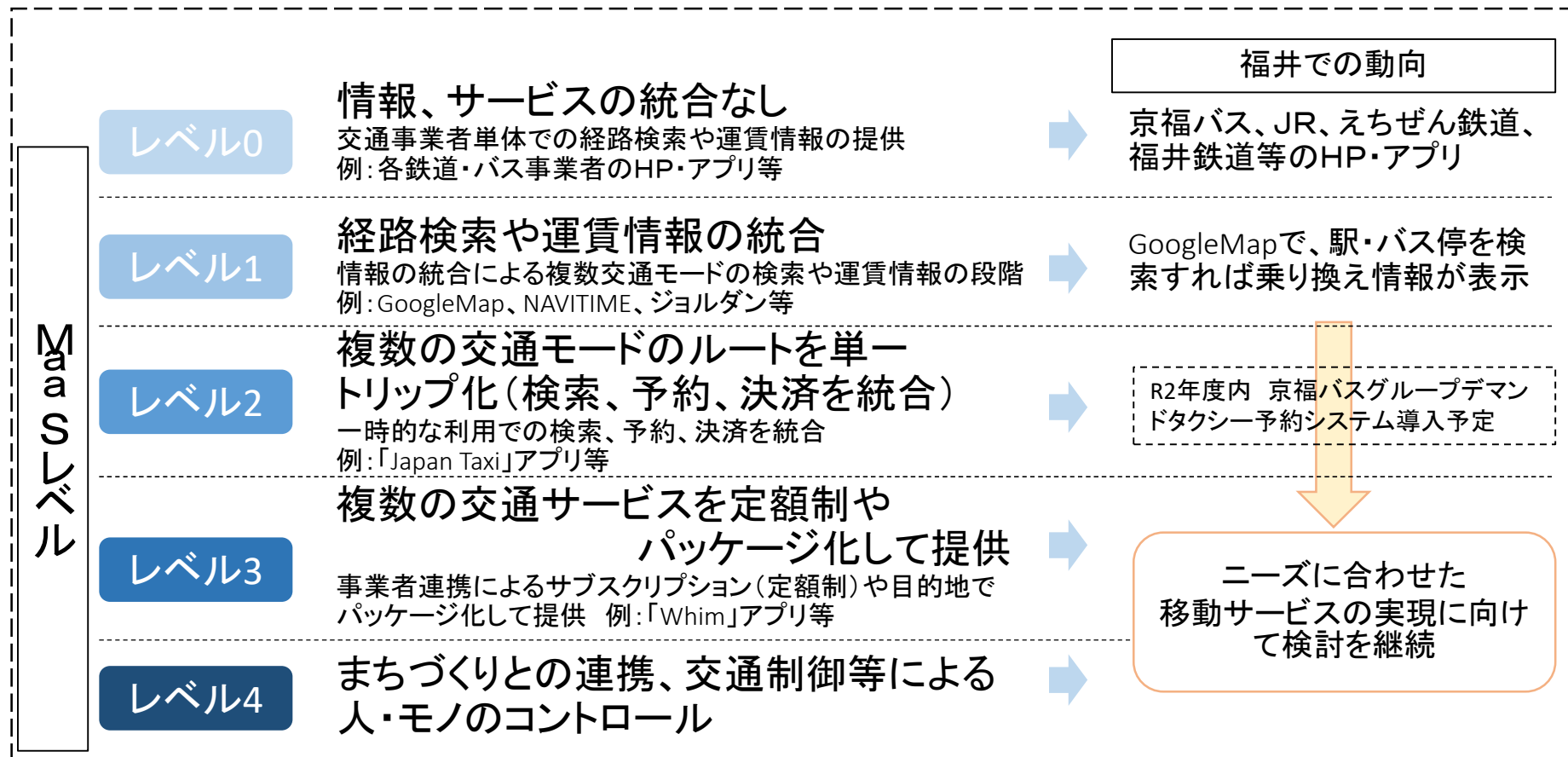
■MaaSとは(国土交通省日本版MaaSの推進HPより抜粋)

① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(2) MaaS(Mobility as a Service)の導入

○MaaS導入の目的

→ニーズに合わせた移動手段を組合わせて一括で利用でき、交通とその他のサービスが連携し、便利で地域の課題解決にもつながる移動サービスを目指す



① 選択性のある都市交通利用環境の構築

(2) MaaS(Mobility as a Service)の導入

●施策・事業の実施プログラム

施策・事業	実施主体	期間（概ね10年）		
		短 期	中 期	長 期
北陸新幹線開業に伴う観光型MaaSの導入検討	交通事業者、民間事業者、福井市			
AIオンデマンドタクシー及びアプリの導入・普及	交通事業者			
日常生活型MaaSの導入検討	交通事業者、ふくい嶺北連携中枢都市圏の各市町、福井県 等			
ふくい嶺北連携中枢都市圏全体でのMaaSによる交通システムの構築	交通事業者、ふくい嶺北連携中枢都市圏の各市町、福井県			