第2次
福井市都市交通戦略

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」

令和3年3月

福井市

目　　次

序　章　第２次福井市都市交通戦略について …… 1
序－１　戦略の目的 …… 1
序－２　計画期間 …… 1
序－３　対象区域 …… 1
序－４　戦略の位置付け …… 2
序－５　上位計画、関連計画の整理 …… 2

第１章　福井市の現状と今後の展開 …… 3
１－１　まちづくりの現状 …… 3
（１）人口、世帯数の推移・推計 …… 3
（２）都市機能の集積状況と今後の展開 …… 5
（３）中心市街地のにぎわい …… 8
（４）観光需要の高まり …… 11
１－２　都市交通の現状 …… 12
（１）道路交通の状況 …… 12
（２）地域公共交通網の状況 …… 16
（３）公共交通の担い手不足 …… 22
１－３　交通環境の今後の展開 …… 23
（１）北陸新幹線福井開業と並行在来線の運行 …… 23
（２）ふくい嶺北連携中枢都市圏の形成 …… 25

第２章　「福井市都市交通戦略」の評価・検証 …… 26
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 …… 28
（１）公共交通サービス水準の達成状況 …… 28
（２）公共交通人口カバー率 …… 29
２－２　施策パッケージの評価・検証と課題 …… 33

第３章　まちづくりと都市交通の問題・課題 …… 36

第４章　将来都市像と都市交通の目標 …… 39
４－１　将来都市像 …… 39
（１）将来都市像 …… 39
（２）地域別の目指す生活像 …… 40
４－２　都市交通の目標 …… 46
４－３　「軸」と「拠点」によるネットワーク …… 49
（１）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 」… 49
（２）魅力や活力を高める「多様な拠点」 …… 51
（３）都市交通ネットワークの階層性 …… 52
（４）福井市全域の公共交通ネットワーク …… 53

４－４　目標実現のための施策方針と施策パッケージの設定 …… 56
（１）目標実現のための施策方針の設定 …… 56
（２）施策パッケージの設定 …… 58
４－５　戦略の数値目標 …… 61

第５章　施策パッケージ …… 63
５－１　施策パッケージ …… 63
①選択性のある都市交通利用環境の構築 …… 64
①－１市域全体をカバーする地域公共交通網の形成 …… 64
①－２新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上 …… 66
①－３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 …… 68
①－４市中心部のバス路線網の見直し …… 70
①－５公共交通を維持するための取組み …… 72
①－６北陸新幹線福井開業に伴う交流人口（観光・ビジネス等）
への対応 …… 74
①－７道路交通の円滑化 …… 76
①－８自転車利用の推進 …… 78
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 … 80
②－１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 …… 80
②－２地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善 …… 82
②－３まちなかを快適に回遊できる環境の構築 …… 84
③公共交通機関のシームレス化の推進 …… 86
③－１運賃のキャッシュレス決済の導入検討 …… 86
③－２ＭａａＳ（Mobility as a Service）の導入 …… 90
５－２　実施プログラム一覧 …… 93

第６章　第２次福井市都市交通戦略の推進に向けて …… 95
６－１　戦略の推進体制 …… 95
６－２　戦略の進行管理 …… 96
付　記 …… 97
（１）ｗｉｔｈコロナにおける戦略の推進について …… 97
（２）自然災害時における関係機関の連携について …… 97

巻末資料 …… 98
用語解説 …… 98
福井市都市交通戦略協議会からの報告書 …… 101
第２次福井市都市交通戦略の策定経過 …… 102
第２次福井市都市交通戦略協議会委員名簿 …… 102

序　章．第２次福井市都市交通戦略について

序－１　戦略の目的

福井市では、これからの人口減少、少子高齢社会の更なる進展を見据え、自動車中心の交通体系を見直し、公共交通や徒歩、自転車により、身近な地域で歩いて暮らせることを基本とした環境負荷の小さな持続可能な集約型の都市構造への転換を目指している。

そのため、平成 21 年 2 月に「福井市都市交通戦略」を策定し、自動車に過度に依存した交通状況から脱却し、公共交通を中心とする、自動車と公共交通が共存した交通環境を形成するための交通施策を推進してきた。

第２次福井市都市交通戦略は、これまでの取組みに加え、間近に迫る北陸新幹線福井開業による人や物の移動拡大や経済効果を踏まえながら、市域全体のまちづくりと連携した総合的かつ戦略的な交通施策の推進を図ることを目的とする。

また、福井駅周辺は、北陸新幹線開業により、福井の玄関口としてだけでなく交通結節点としての重要性がさらに高まる地区である。当地区については、まちなかを快適に回遊できる環境を構築するため、エリアを限定して、必要な施策の推進を図ることを目的とした「福井駅周辺地区交通戦略」を策定する。

序－２　計画期間

本戦略の計画期間は、策定の次年度である令和 3 年度を開始年次とし、10 年後の令和 12 年度までとする。

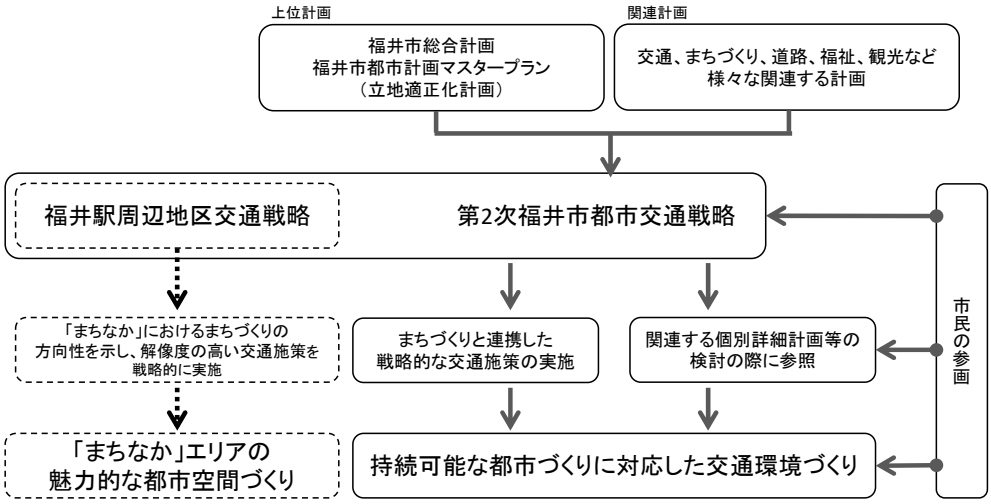
また、本戦略に位置づけた施策事業は、社会情勢・経済情勢の変化等により適宜、見直しを図るものとする。

序－３　対象区域

本戦略は、福井市全域を対象区域とする。

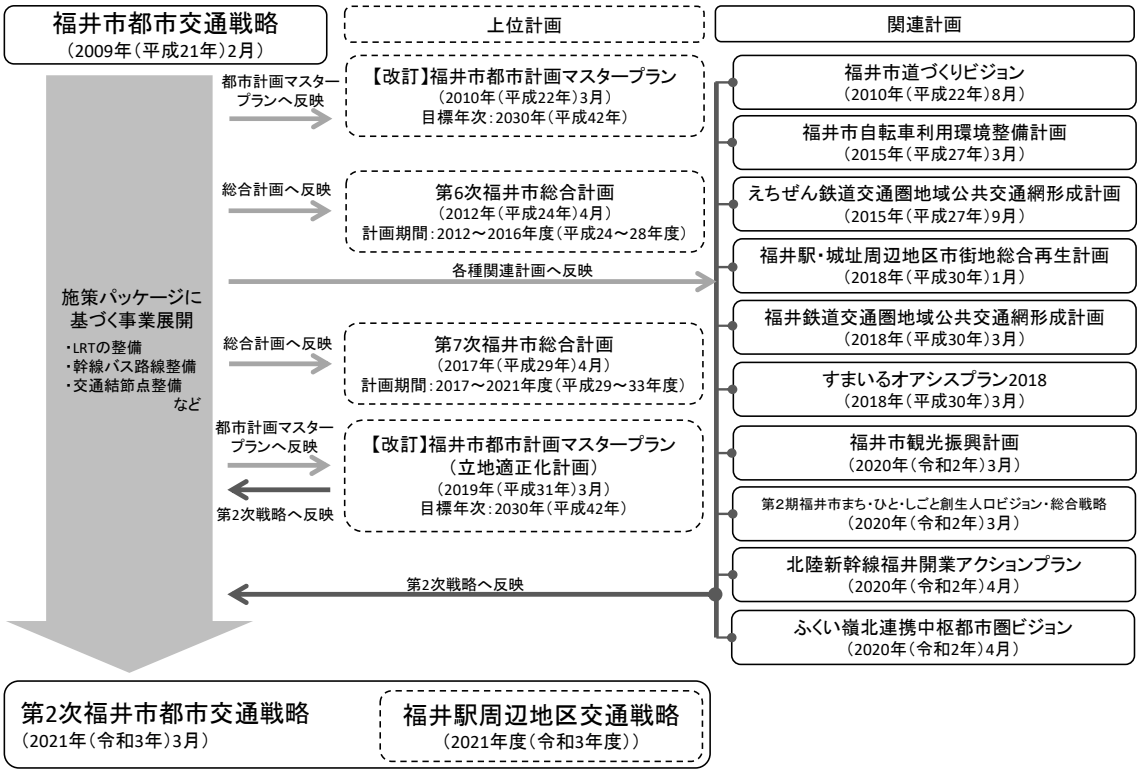
序－４　戦略の位置付け

本戦略は、公共交通や徒歩、自転車、自家用車など、様々な交通モードが関連する計画として、各種上位関連計画と連携し、必要に応じて市民の参画を促しながら総合的かつ戦略的に設定した施策の推進を図り、持続可能な都市づくりに対応した交通環境づくりを進めるものである。



序－５　上位計画、関連計画の整理

本戦略は、以下の上位計画の方針を踏まえて定めた。また、施策等の検討の際には、上位計画に加え、関連計画の内容を踏まえて検討した。



第１章．福井市の現状と今後の展開

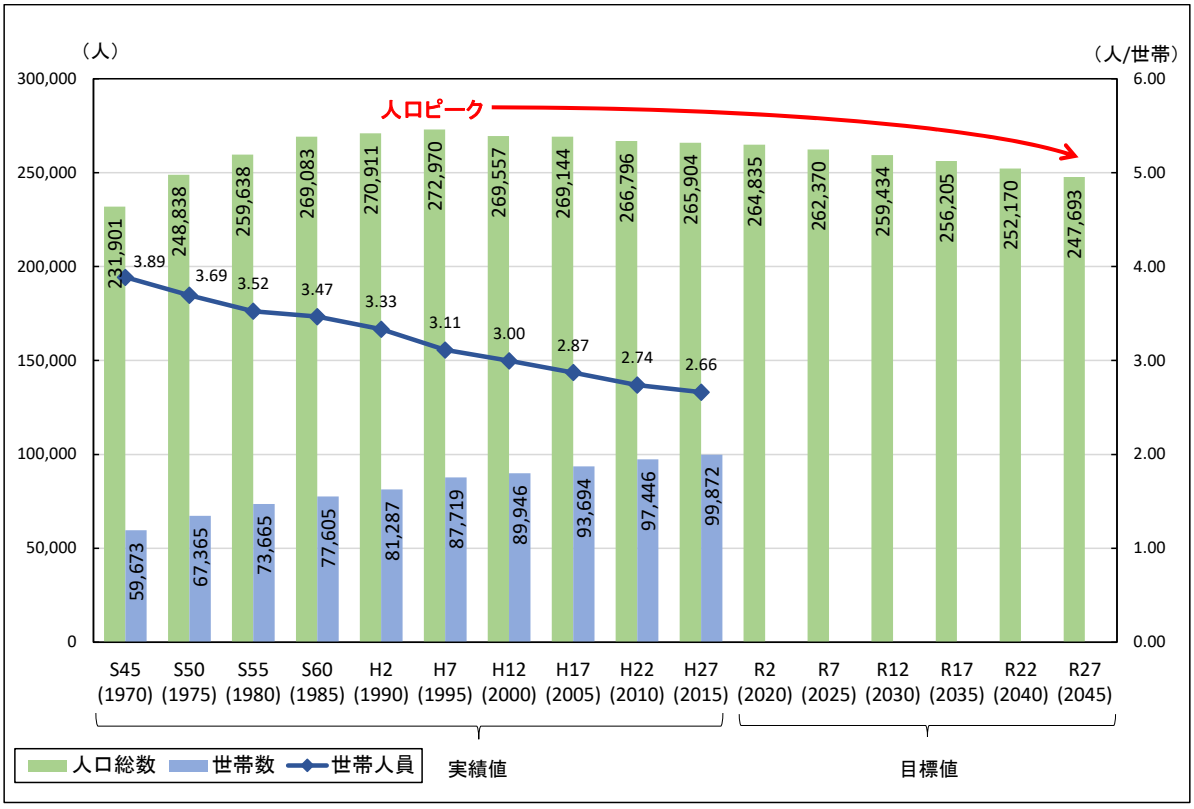
１－１　まちづくりの現状

（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 27 年では約 26 万 6 千人と約 7 千人減少している。

さらに、25 年後の令和 27 年には現在より約 1 万 7 千人減少する見通しである。

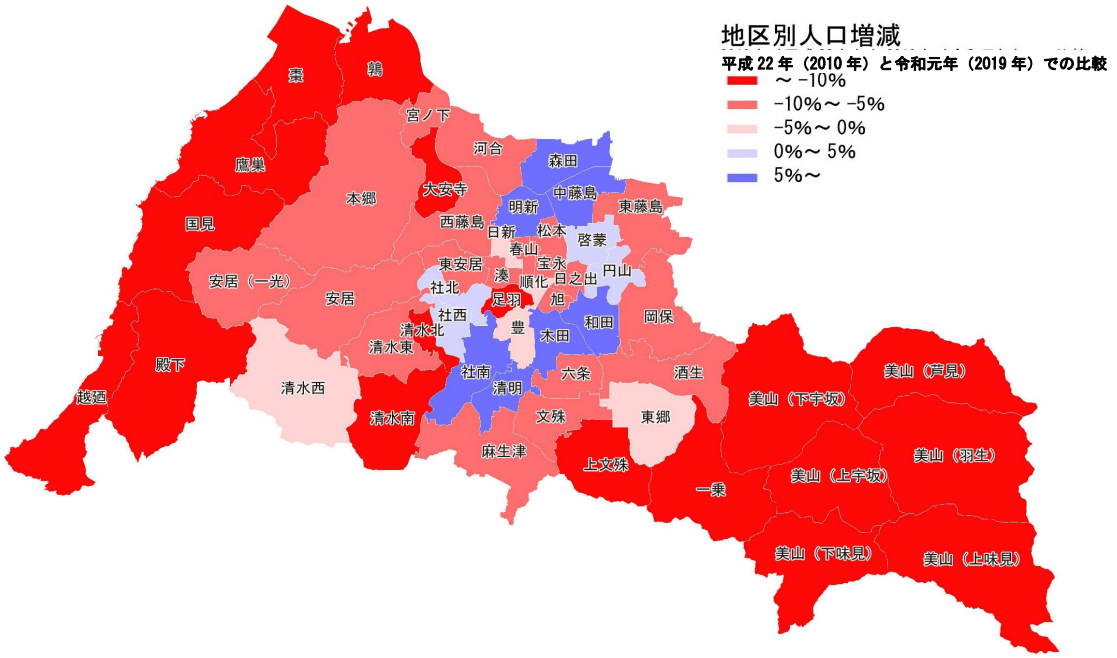


■福井市の人口、世帯数の推移

（出典：国勢調査〔S45(1970)～H27(2015)〕
第２期福井市まち・ひと・しごと創生 人口ビジョン・総合戦略「積極的施策展開継続シナリオ」
（令和 2 年(2020 年）3 月）〔R2(2020) ～R27(2045)〕）

②地区別人口増減

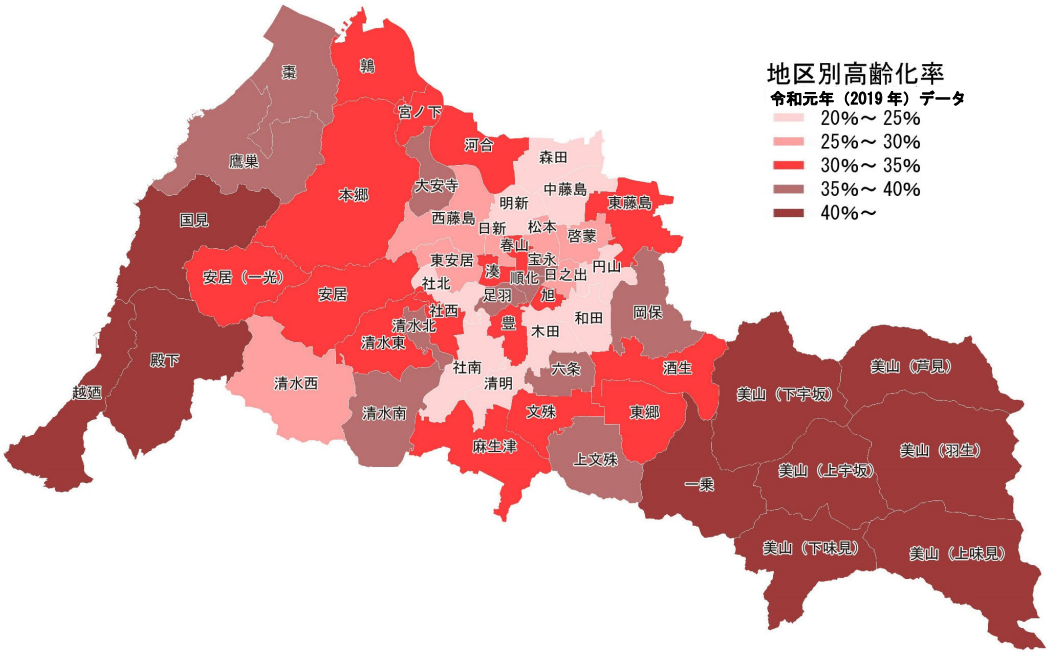
地区別の人口を平成 22 年と令和元年の 9 年間で比較すると、主に周辺市街地で人口が増加し、中心市街地で減少するドーナツ化となっており、まちなかの人口減少が進んでいる。また、農山漁村地域でも人口減少しており、特に沿岸部や山間部は人口減の割合が多くなっている。



■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。

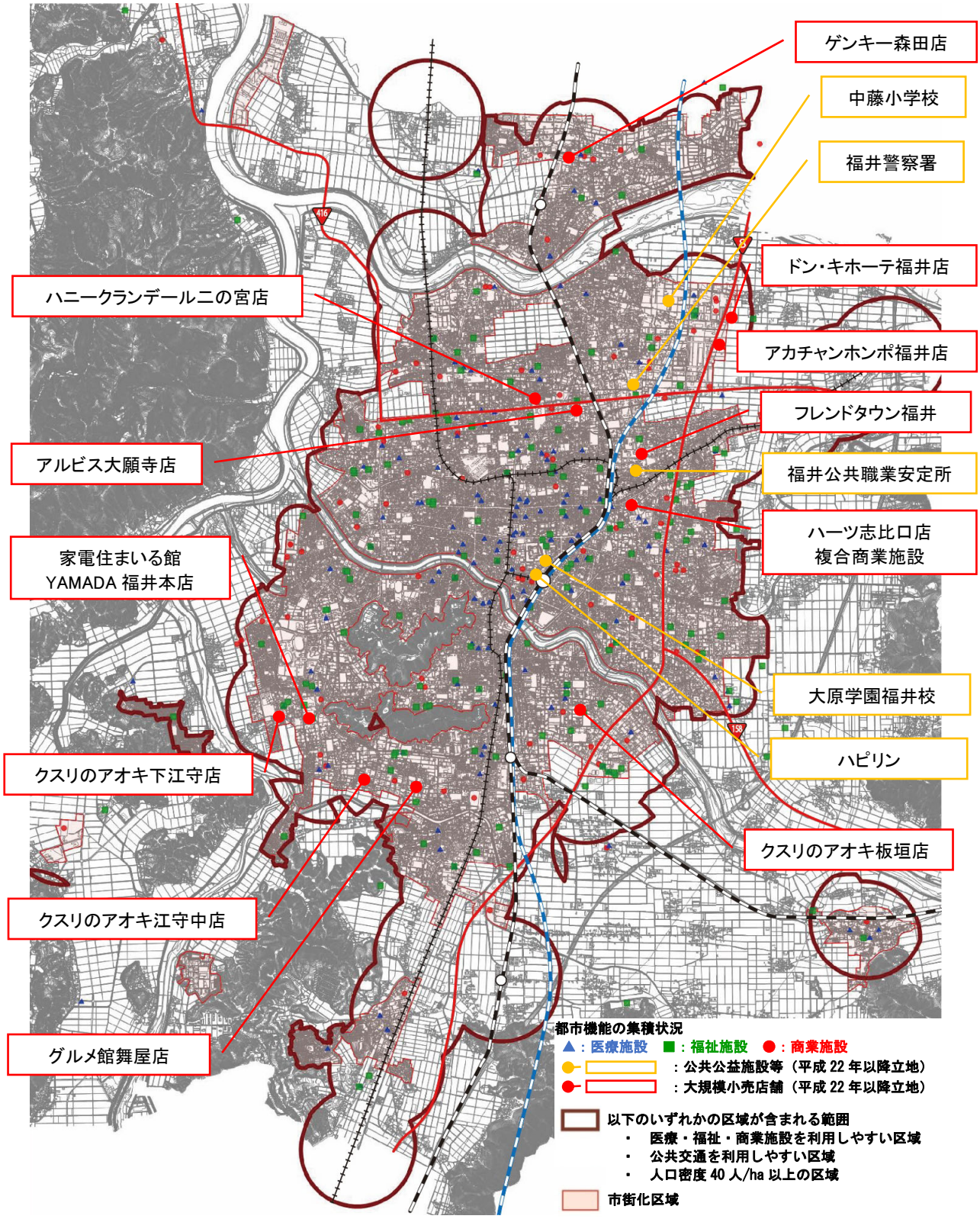


■地区別高齢化率（出典：福井市人口統計より作成）

（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、及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	ハニークランデール二の宮店	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

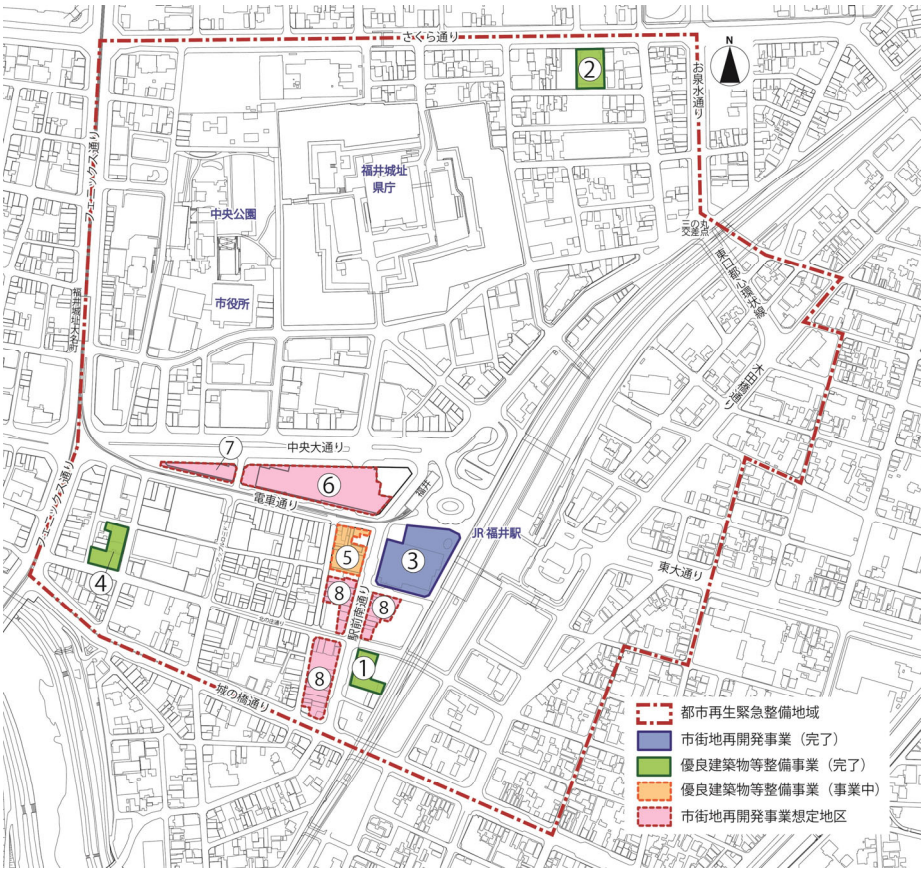
※大規模小売店：1,000m2 を超えるもの
※福井県 HP 大規模届出状況の立地状況一覧表より福井市のみ抜粋

②福井駅周辺の整備状況、及び動向

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いる。

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」が開業した。

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。



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 年度中	中央一丁目 10 番地地区	住宅/商業施設/駐車場　等	中央 1 丁目 10 番地地区 優良建築物等整備事業
⑥	令和 5 年度	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 年度	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 年度	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

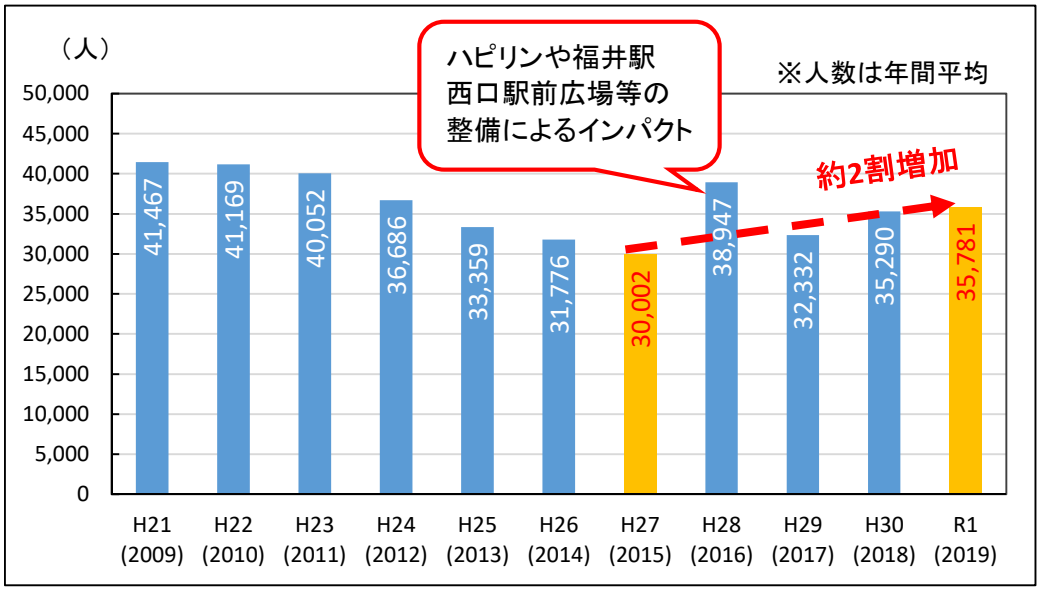
■中心市街地の整備状況、及び動向（出典：庁内資料より作成）

（３）中心市街地のにぎわい

①中心市街地の歩行者・自転車通行者数の推移

福井駅周辺における歩行者・自転車通行者数は平成 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、中心市街地のにぎわいが戻りつつあるが、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・自転車通行者数の推移

（出典：庁内資料より作成）

■調査地点別の歩行者・自転車通行者数（H27 と R1 の比較）

（出典：庁内資料より作成）

調査地点		H27（人/日）	R1（人/日）	H27/R1比較 増減数	H27/R1比較 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%

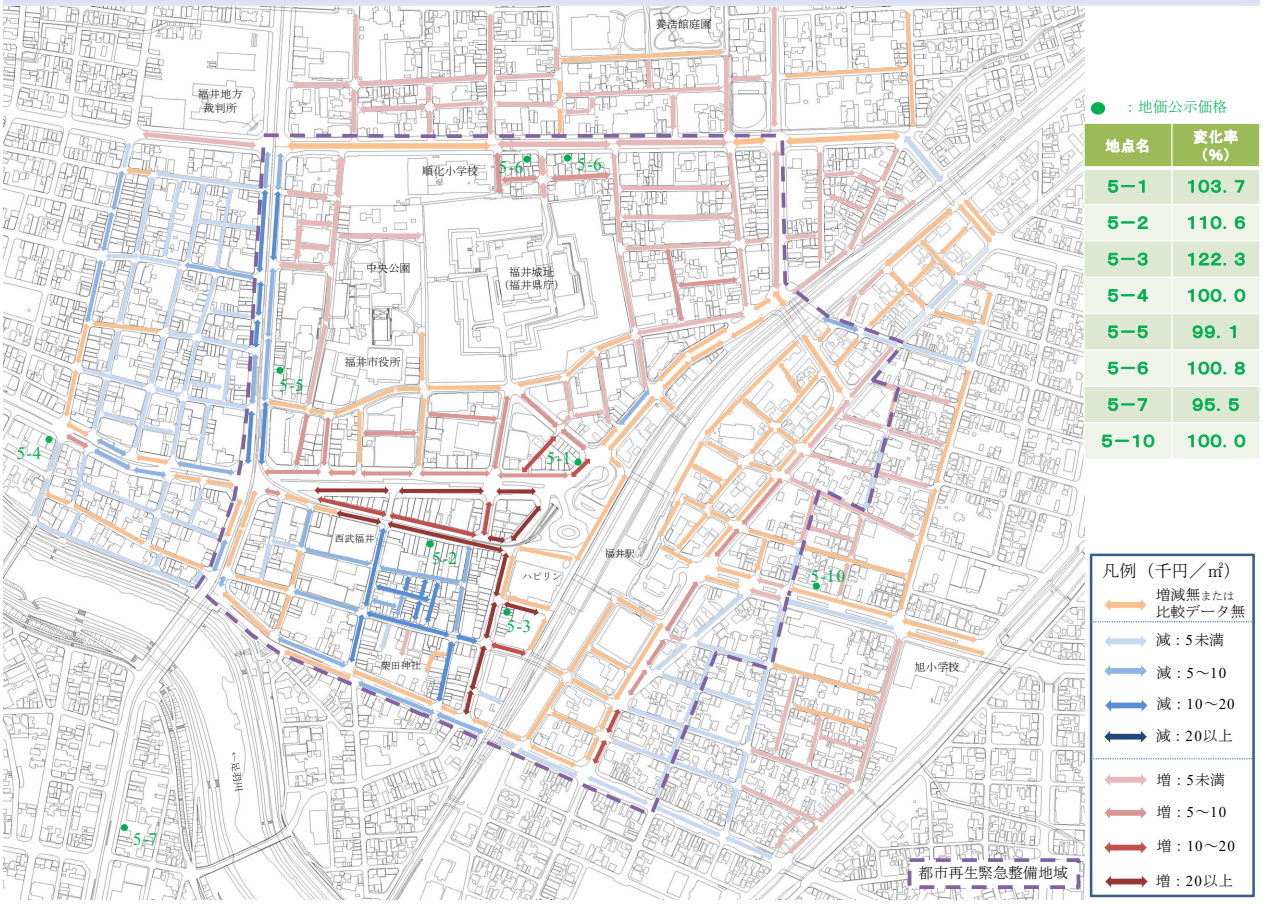
※通行者数の数値は、平日・休日の平均値のため、四捨五入の関係で合計欄と等しくない場合がある

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、駅前南通りで増加傾向にある。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）



地点名	変化率（%）
5−1	103. 7
5−2	110. 6
5−3	122. 3
5−4	100. 0
5−5	99. 1
5−6	100. 8
5−7	95. 5
5−10	100. 0

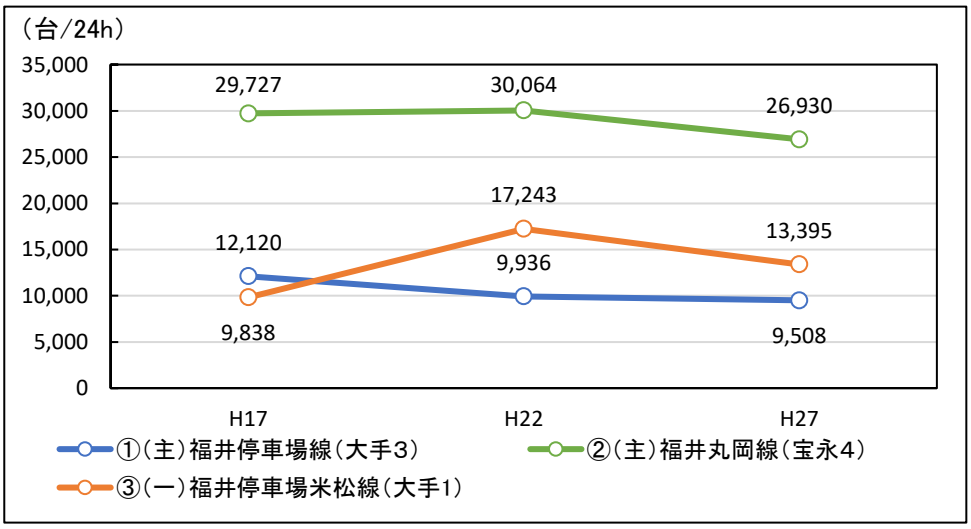
■都市再生緊急整備地域内における路線価の比較（平成 28 年⇒令和 2 年）

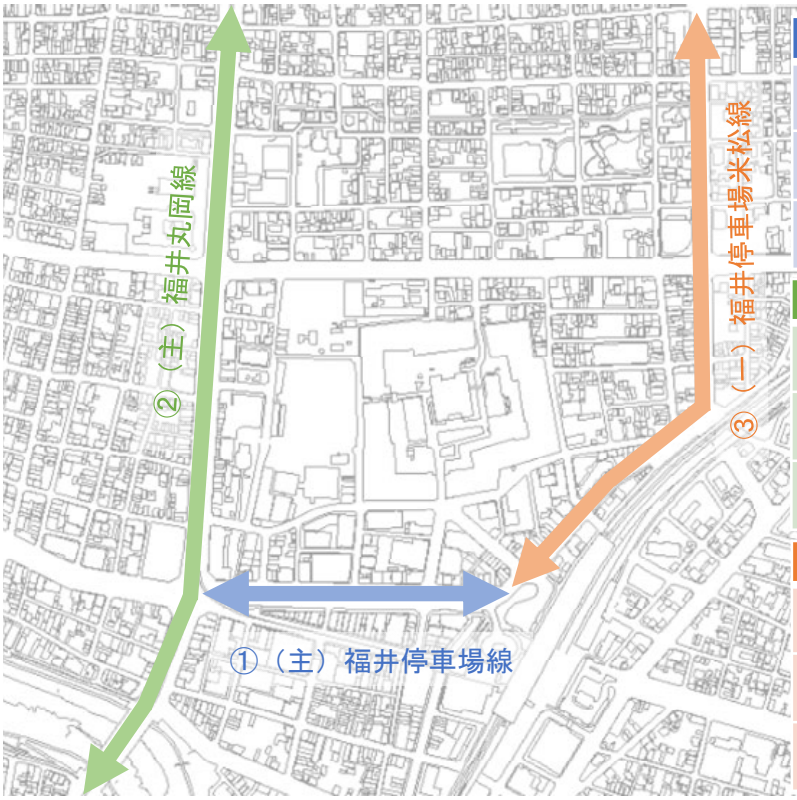
（出典：庁内資料より作成）

③中心市街地の自動車交通量

福井駅周辺における主要な道路での自動車交通量については、（主）福井停車場線（大手 3 丁目）、（主）福井丸岡線（宝永 4 丁目）では平成 17 年から平成 27 年にかけて減少傾向で推移している。また、（一）福井停車場米松線（大手 1 丁目）では平成 17 年から平成 22 年にかけては増加しているものの、平成 27 年では減少傾向がみられる。

平成 28 年のハピリン開業等により、中心市街地のにぎわいが戻りつつあるため、今後予定されている北陸新幹線福井開業や再開発事業の効果を活かしながら、中心市街地におけるにぎわいの創出に継続的に取り組むことが必要である。





①(主)福井停車場線(大手3)		
H17	12h	8,978台
	24h	12,120台
H22	12h	7,415台
	24h	9,936台
H27	12h	7,258台
	24h	9,508台

②(主)福井丸岡線(宝永4)		
H17	12h	21,998台
	24h	29,727台
H22	12h	22,398台
	24h	30,064台
H27	12h	20,226台
	24h	26,930台

③(一)福井停車場米松線(大手1)		
H17	12h	7,453台
	24h	9,838台
H22	12h	12,868台
	24h	17,243台
H27	12h	9,996台
	24h	13,395台

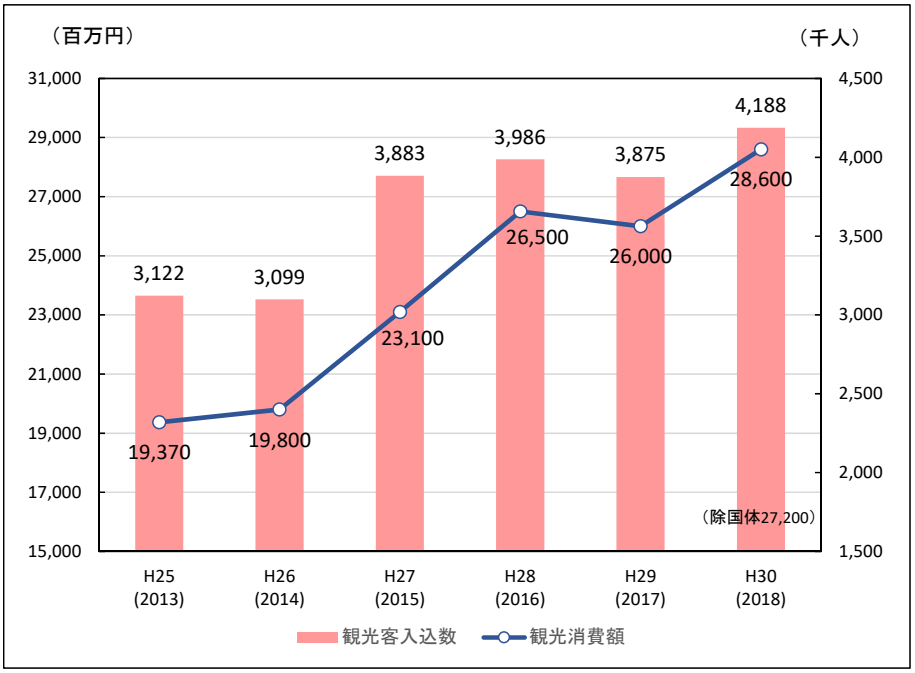
■中心市街地の自動車交通量の推移

（４）観光需要の高まり

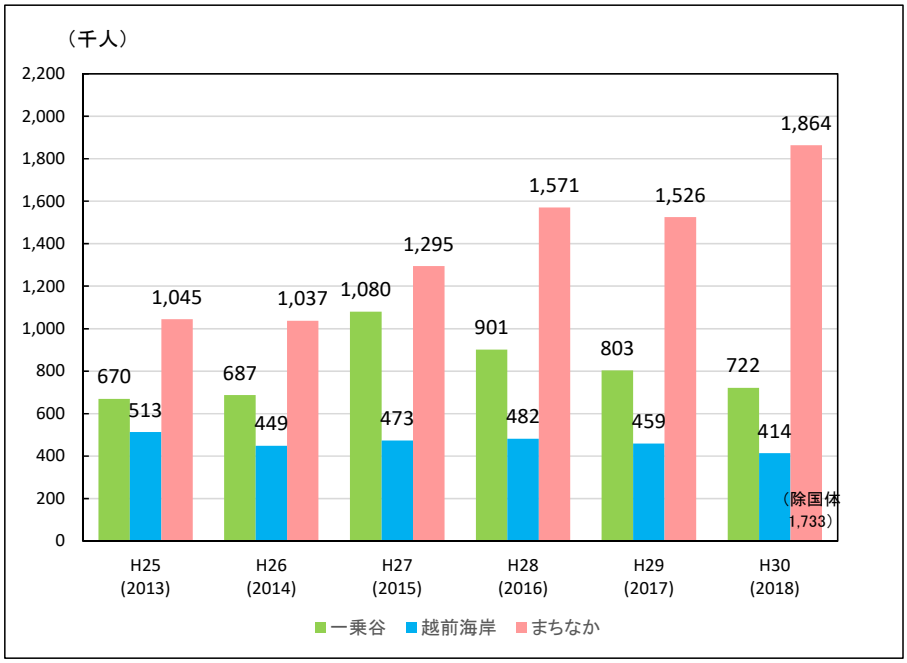
①観光客入込数と観光消費額

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、まちなかの魅力の更なる向上と「まちなか」からさらに他の観光拠点へ人を誘う取組みが必要である。



■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）

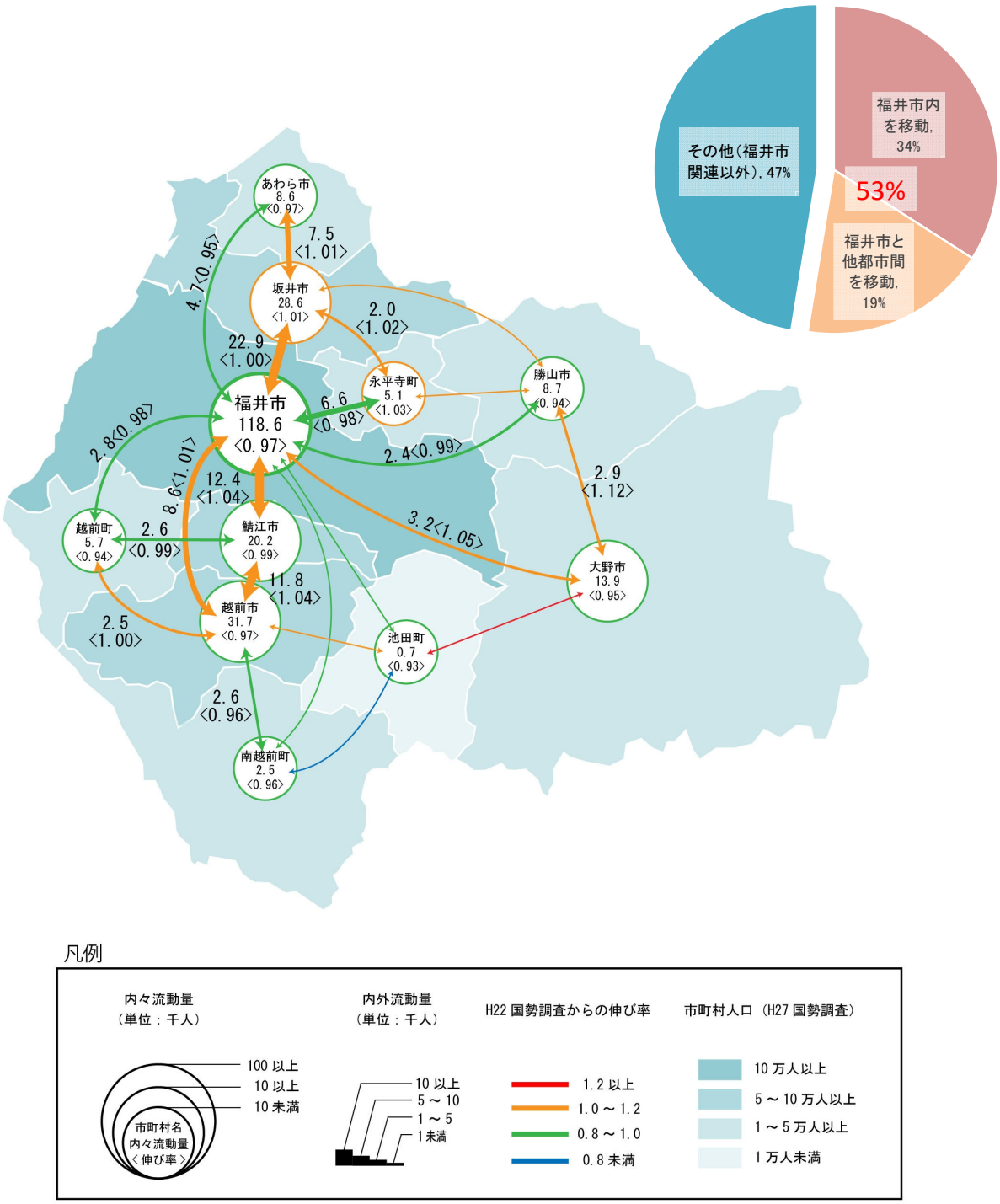
１－２　都市交通の現状

（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。

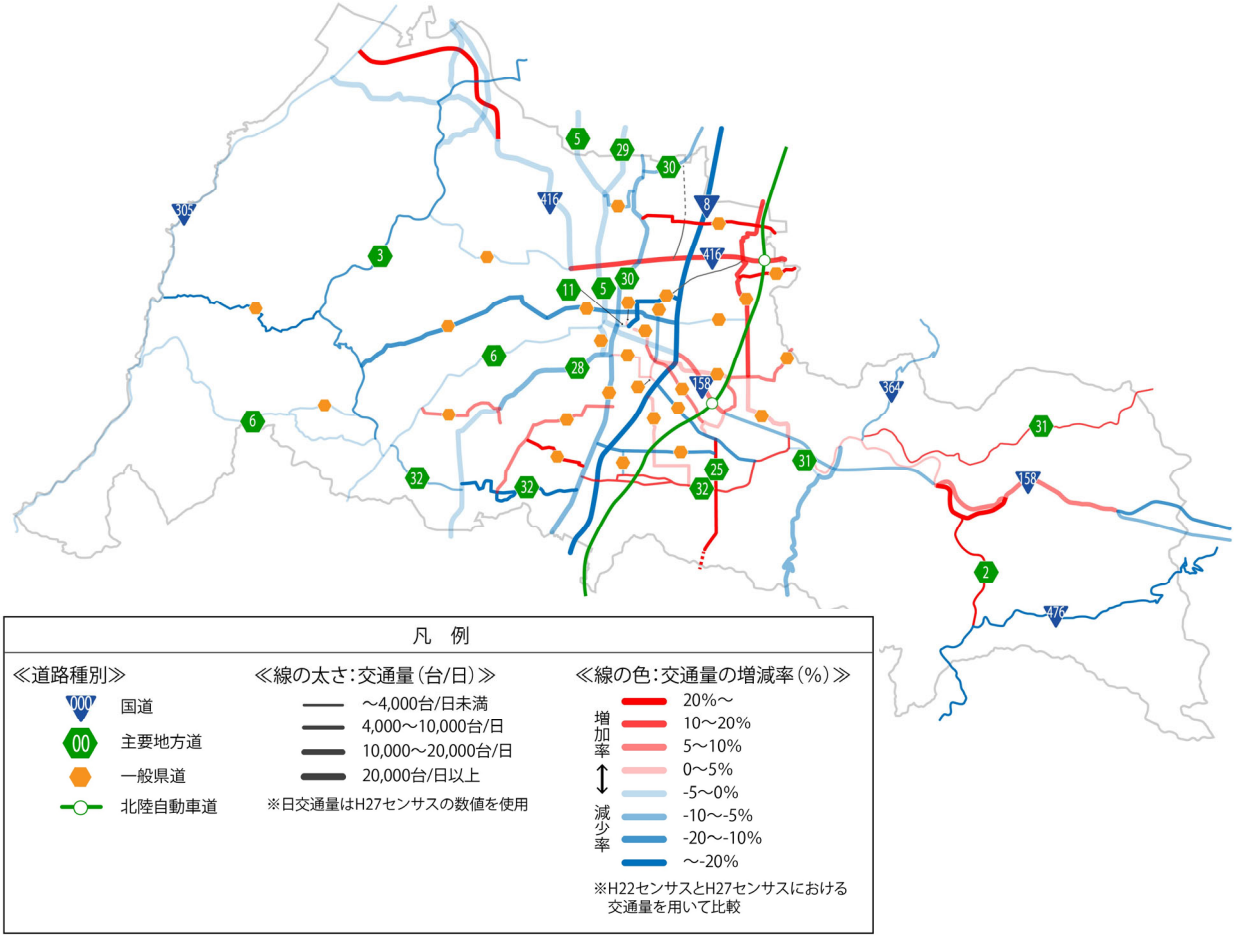
都市間の移動を伴う通勤通学者数は、福井市と他都市間との移動が多く、ふくい嶺北連携中枢都市圏の中心となっている。また、福井市と坂井・あわら方面や鯖江・越前方面を結ぶ流動量が多く、南北方向の交通軸が形成されている。



■ふくい嶺北連携中枢都市圏における通勤通学の流動（出典：H22、及び 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、及び H27 道路交通センサス）

■主要道路の交通量（出典：H22、及び H27 道路交通センサス）

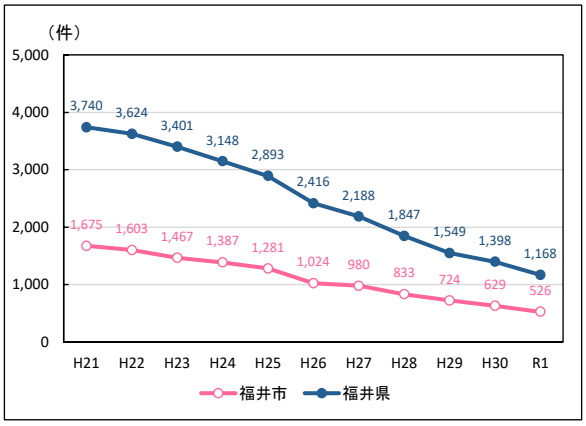
道路種別	道路名	交通量(台/日)			
		H22センサス	H27センサス	増減	増減割合
国道	国道8号	50,913	36,763	−14,150	−27.8%
	国道416号	25,220	28,282	3,062	12.1%
		29,332	29,045	−287	−1.0%
	国道158号	31,053	32,644	1,591	5.1%
		14,006	12,489	−1,517	−10.8%
		7,476	6,345	−1,131	−15.1%
		7,415	6,915	−500	−6.7%
		17,683	15,844	−1,839	−10.4%
		2,488	2,574	86	3.5%
	国道305号	2,960	2,914	−46	−1.6%
		6,841	6,642	−199	−2.9%
	国道364号	934	852	−82	−8.8%
	国道476号	752	597	−155	−20.6%

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
主要地方道	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%
			27,025	28,166	1,141	4.2%
	6	(主)福井四ケ浦線	8,425	8,092	−333	−4.0%
			18,794	18,248	−546	−2.9%
			632	583	−49	−7.8%
			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%
			6,846	6,977	131	1.9%
	28	(主)福井朝日武生線	30,486	29,496	−990	−3.2%
			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%
			8,290	7,463	−827	−10.0%
			12,575	11,341	−1,234	−9.8%
	31	(主)篠尾勝山線	63	72	9	14.3%
			1,751	1,668	−83	−4.7%
	32	(主)清水美山線	6,831	5,407	−1,424	−20.8%
			3,332	3,139	−193	−5.8%
			2,074	2,427	353	17.0%

③人身事故の推移

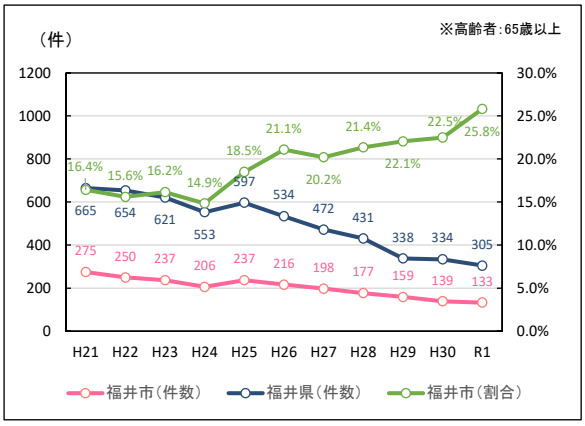
福井県の人身事故の発生件数は、減少傾向にあり、福井市も同様に減少傾向にある。

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）



■高齢者が第一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、及び自動車免許保有率の推移

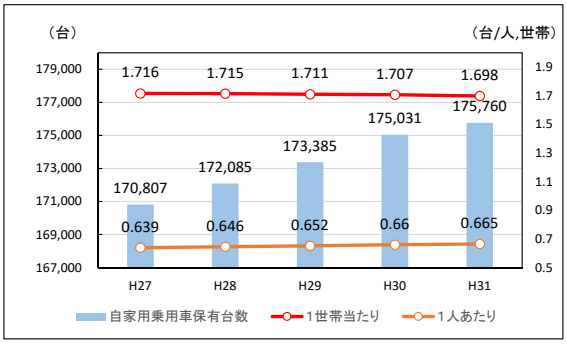
福井市の自家用乗用車の保有台数は年々増加しており、平成 27 年から令和元年の 5 年間では約 5,000 台の増加となっている。

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、自動車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。

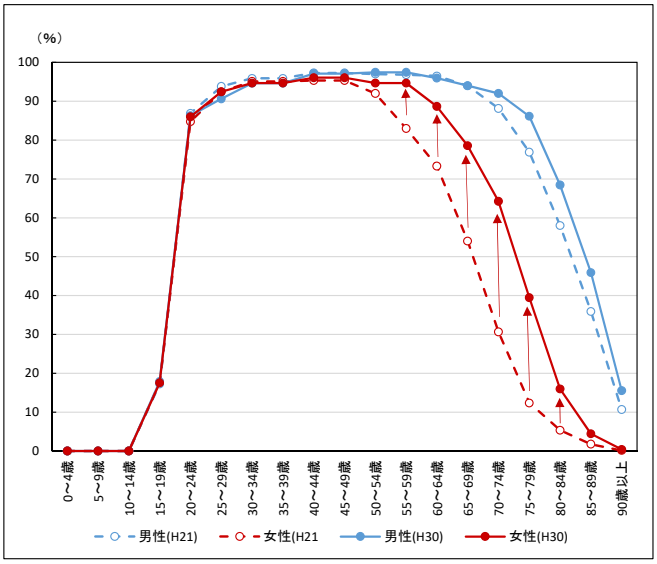
さらに、高齢者の免許保有率についても、男女ともに増加しており、今後も進展する超高齢社会において、高齢者による交通事故が占める割合の更なる増加が懸念されている。

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）

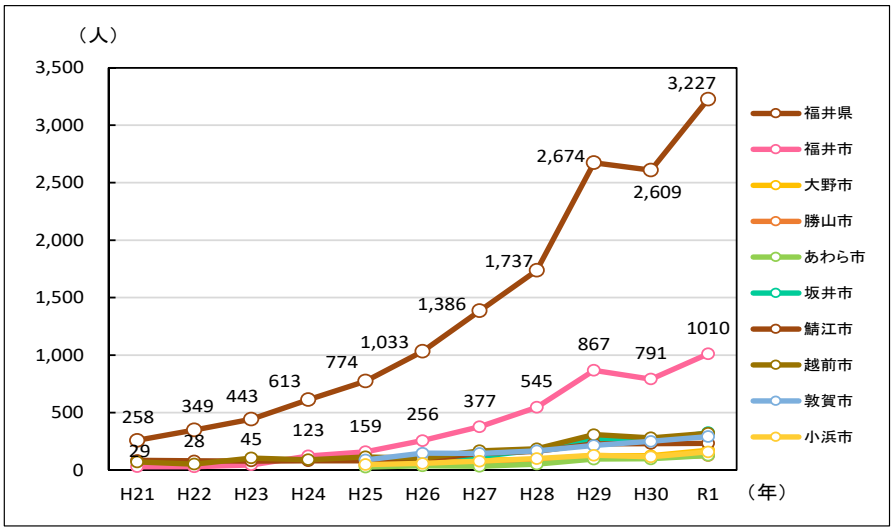


■福井市の性別年齢階層別自動車免許保有率の推移（出典：福井の交通）

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みが求められる。



■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～鷲塚針原駅）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、及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、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（FUKURAM）

■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、及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 デマンドタクシー	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、ジャンボタクシーやセダン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

■デマンドタクシー

≪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。

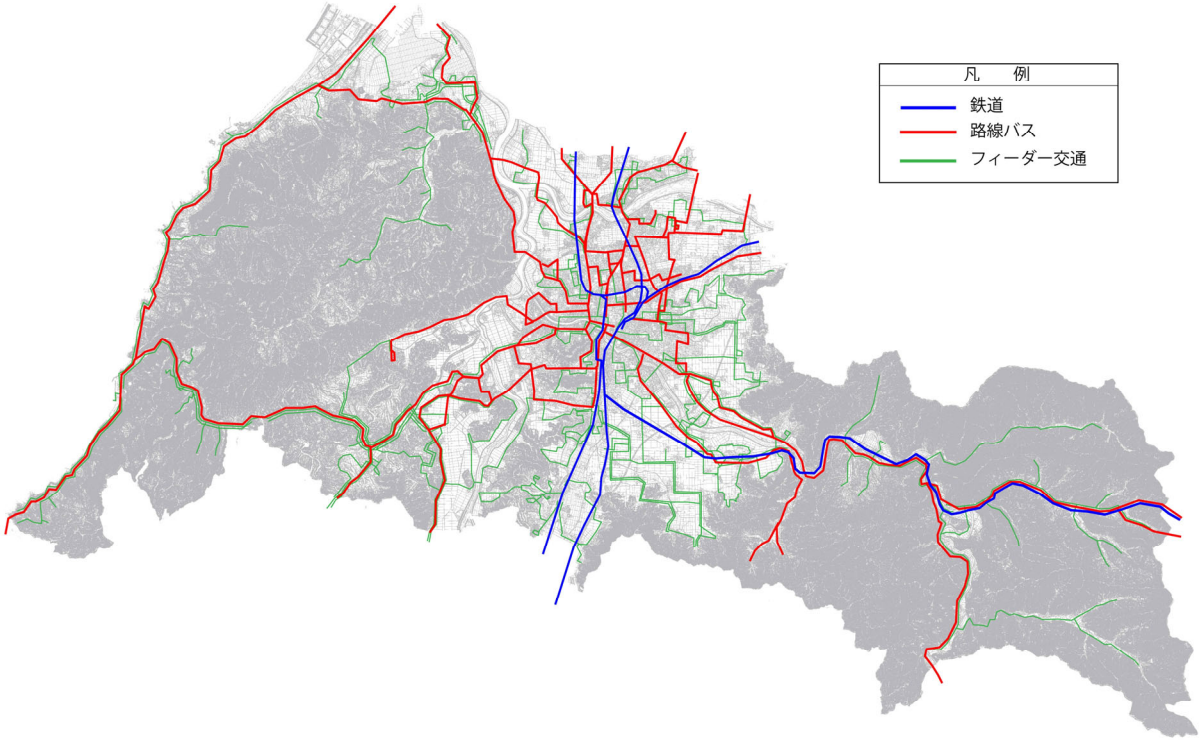
本戦略では、駅などで待機している、電話して呼ぶ、あるいは街中で手をあげて停める一般的な営業タクシーとする。

■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、及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、地域拠点を発着し、地域拠点と周辺地域をつなぐフィーダー交通により、概ね市内全域の移動をカバーしている。



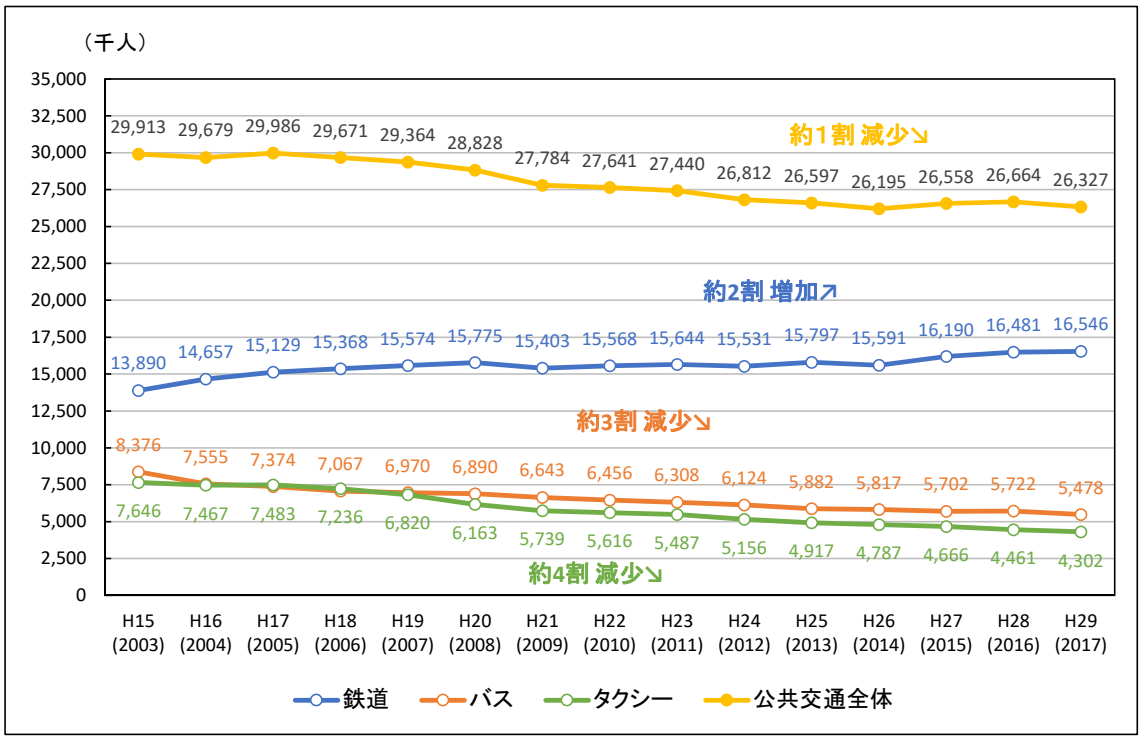
■市全域の公共交通ネットワーク

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 29 年度では約 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。



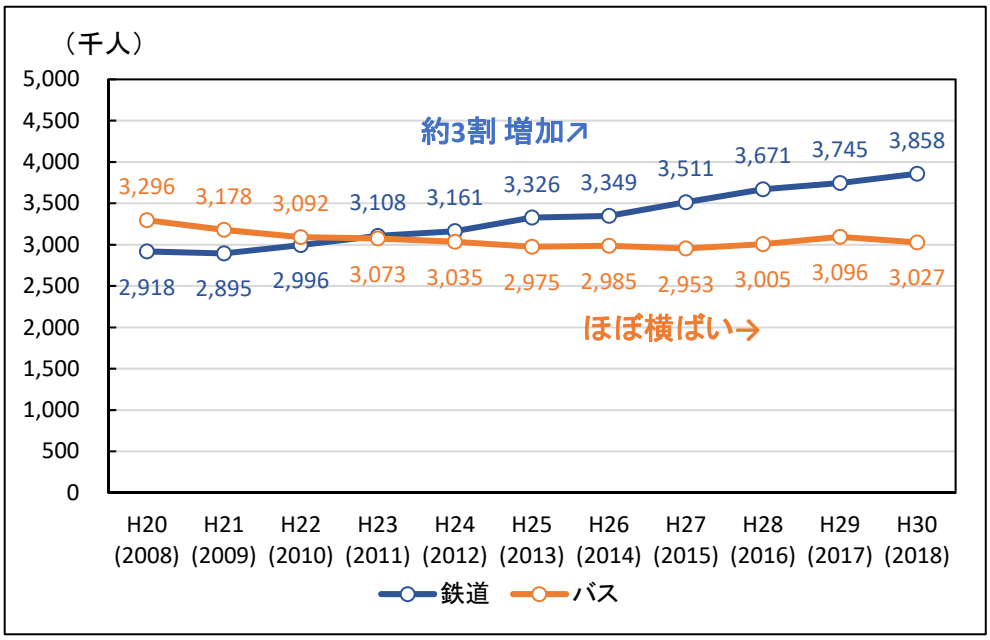
■福井県内の鉄道・バス・タクシー輸送人員の推移（出典：福井統計年鑑より作成）

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 年度までは減少傾向であったが、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

④鉄道駅、バス停におけるパーク＆ライド等駐車場の整備状況

パーク＆ライド駐車場は、交通事業者等により整備され、市内 42 駅、5 電停のうち 13 駅に 344 台、パーク＆バスライド駐車場は 6 つの停留所に 108 台が整備されている。

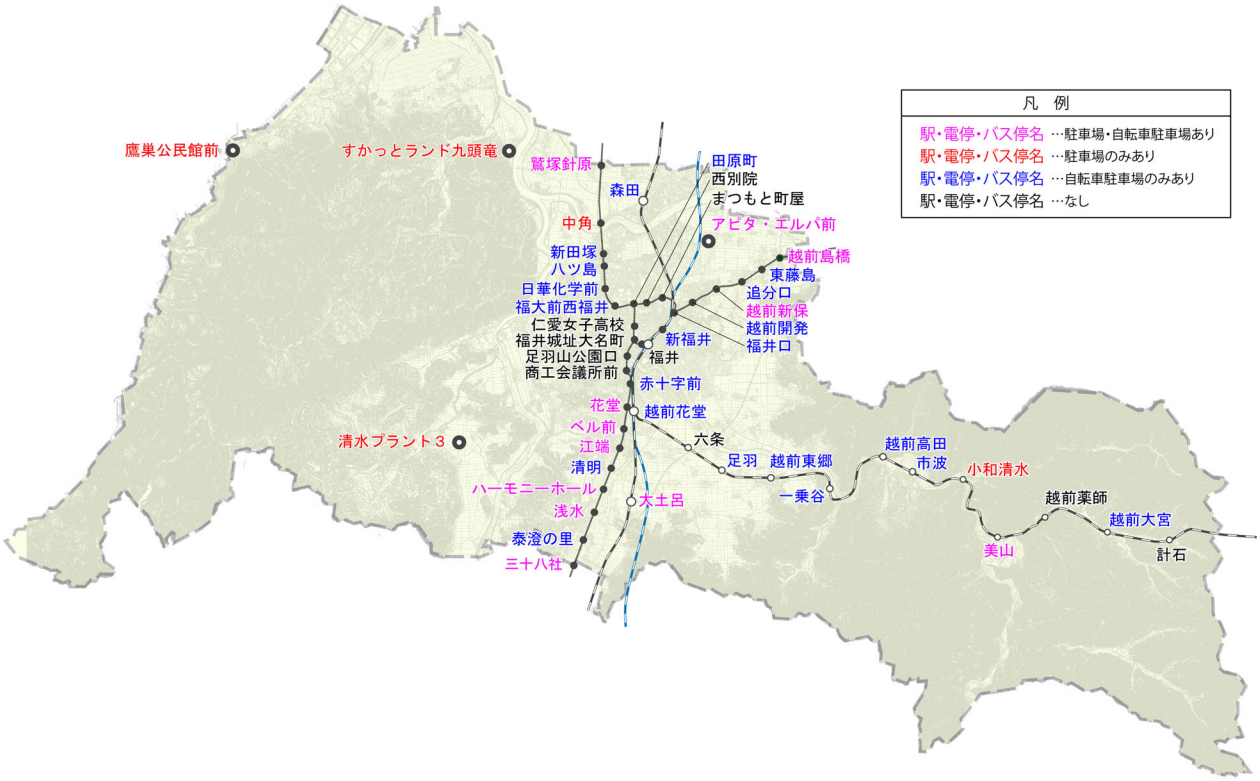
そのうち、福井鉄道福武線のベル前駅と商業施設に付随した京福バスの停留所である清水プラント３、アピタ・エルパ前においては、施設の駐車場の一部を活用したパーク＆バスライド駐車場が設けられている。また、鉄道駅の多くは自転車駐車場が整備され、サイクル＆ライドができる環境が整っているが、バス停での整備は一部にとどまっている。

今後は、既存のパーク＆ライド等駐車場の利用促進や拡充を図ることが必要である。

駅・電停名	パーク＆ライド	サイクル＆ライド
ＪＲ北陸本線		
大土呂	47	●
ＪＲ越美北線		
小和清水	9	－
美山	23	●
えちぜん鉄道（三国芦原線、勝山永平寺線）		
越前新保	9	●
越前島橋	30	●
中角	15	－
鷲塚針原	23	●
福井鉄道福武線		
花堂	22	●
ベル前	50	●
江端	25	●
ハーモニーホール	38	●
浅水	42	●
三十八社	11	●
パーク＆ライド駐車場　合計344台		

停留所名	パーク＆バスライド	サイクル＆ライド
京福バス		
すかっとランド九頭竜	16	－
清水プラント３	20	－
美山駅	23	●
鷹巣公民館前	10	－
アピタ・エルパ前	30	●
小和清水	9	－
パーク＆バスライド駐車場　合計108台		

※美山駅、小和清水はパーク＆ライドと共用



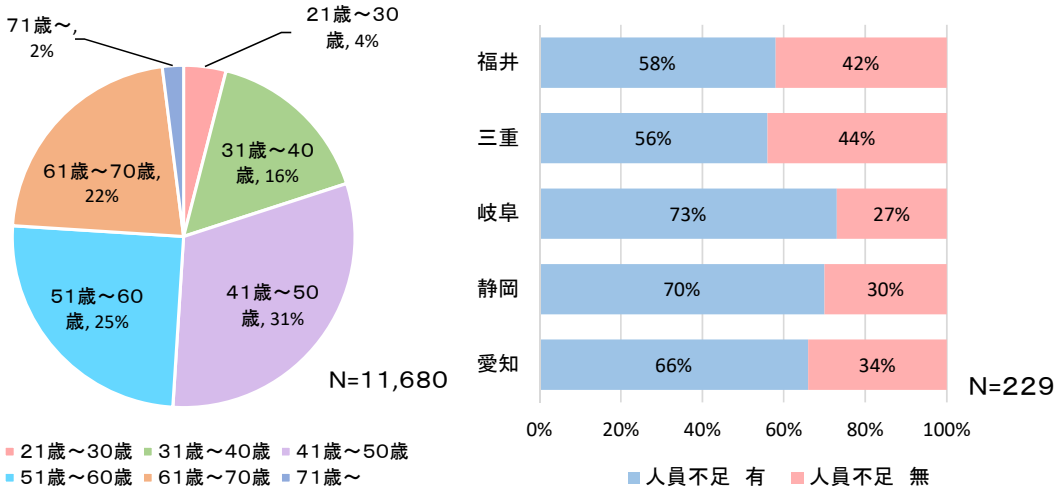
■鉄道駅・路線バス停留所におけるパーク＆ライド等駐車場の整備状況

（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は高く、51 歳以上のバス運転手が約 5 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、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。

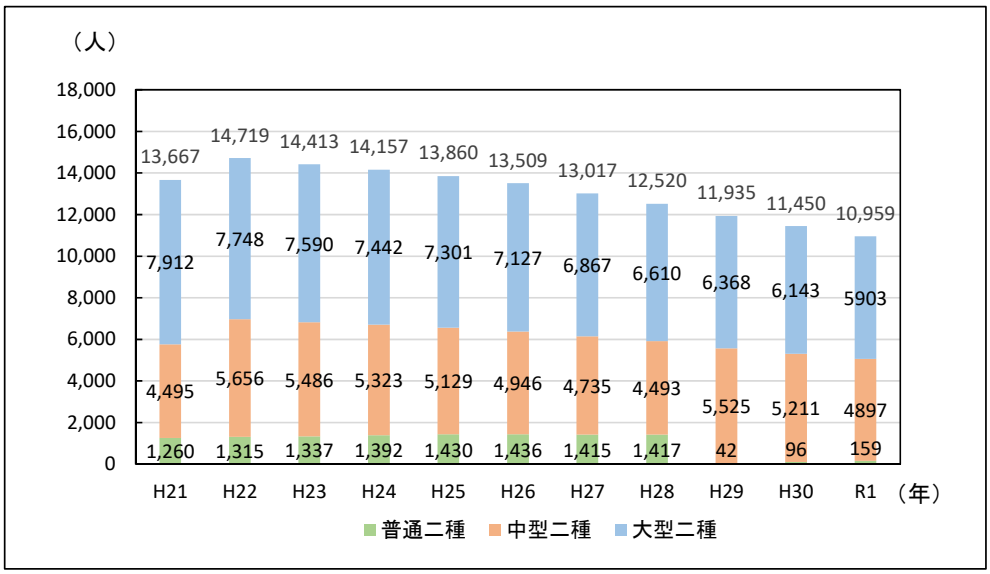


■バス運転者の年齢構成（左）、及びバス事業者の人員不足状況（右）

（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）

※平成 29 年 3 月 12 日に平成 27 年改正道路交通法が施行され、平成 19 年 6 月 2 日から平成 29 年 3 月 11 日までの普通第二種免許は中型第二種免許（運転できる自動車が車両総重量 5ｔ未満、最大積載量 3ｔ未満かつ乗車定員が 10 人以下に限定されたもの）とみなすこととされたため、グラフ中の H29 以降の中型第二種免許には中型第二種５ｔ限定の数が含まれている。

１－３　交通環境の今後の展開

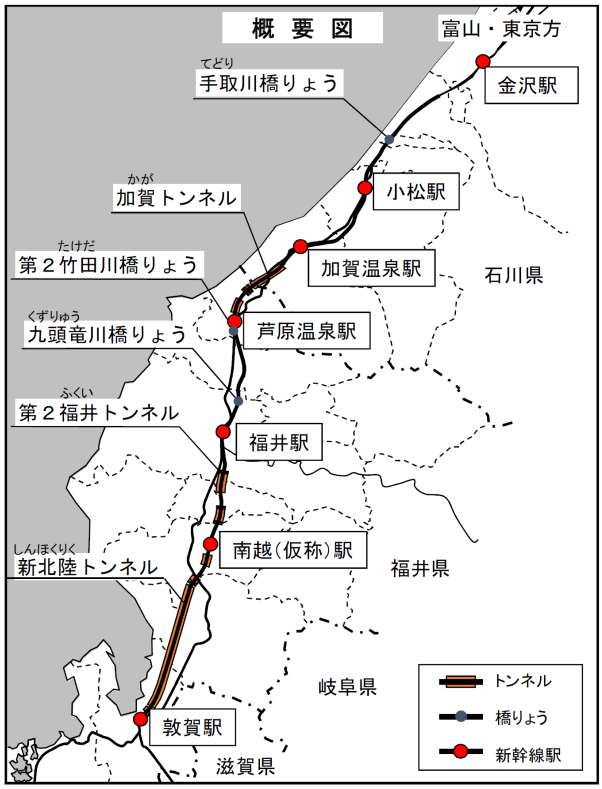
（１）北陸新幹線福井開業と並行在来線の運行

①北陸新幹線福井開業

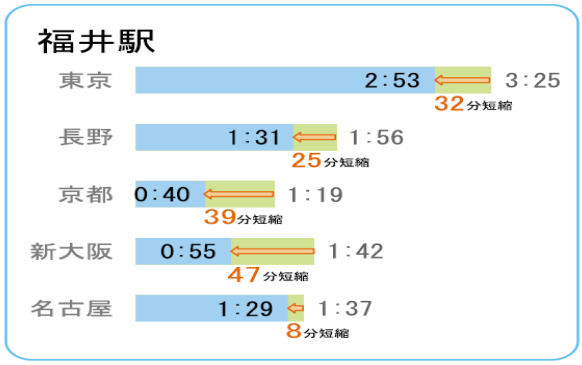
北陸新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備新幹線であり、東京－大阪間の整備計画が定められている。平成 9 年 10 月に高崎－長野間の 117km が、平成 27 年 3 月に長野－金沢間の 240km が開業した。

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。

北陸新幹線福井開業後は、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。



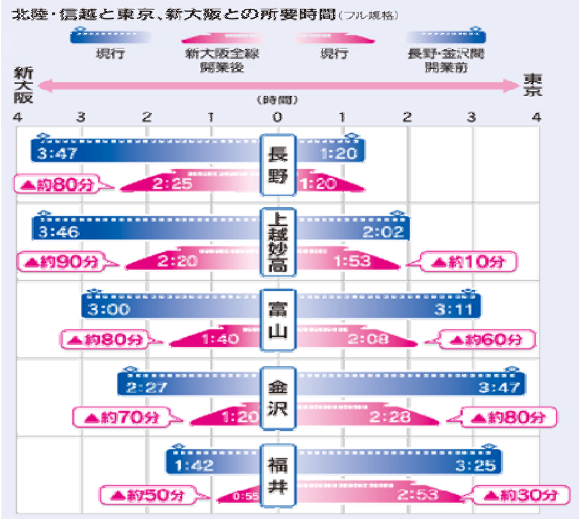
■北陸新幹線の路線図（出典：国土交通省ＨＰ）



【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

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み＞

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みとして、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）

■ＩＲいしかわ鉄道
（出典：ＩＲいしかわ鉄道 HP）

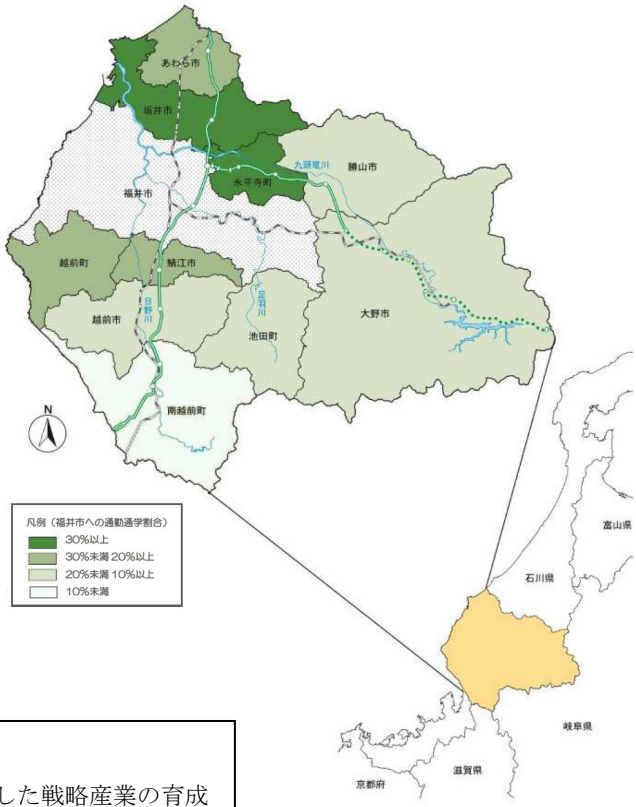
■あいの風とやま鉄道
（出典：あいの風とやま鉄道 HP）

（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
- ＩＣＴ・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。

「福井市都市交通戦略」の概要

○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・八ツ島駅周辺 ・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 ・すかっ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 □すかっ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

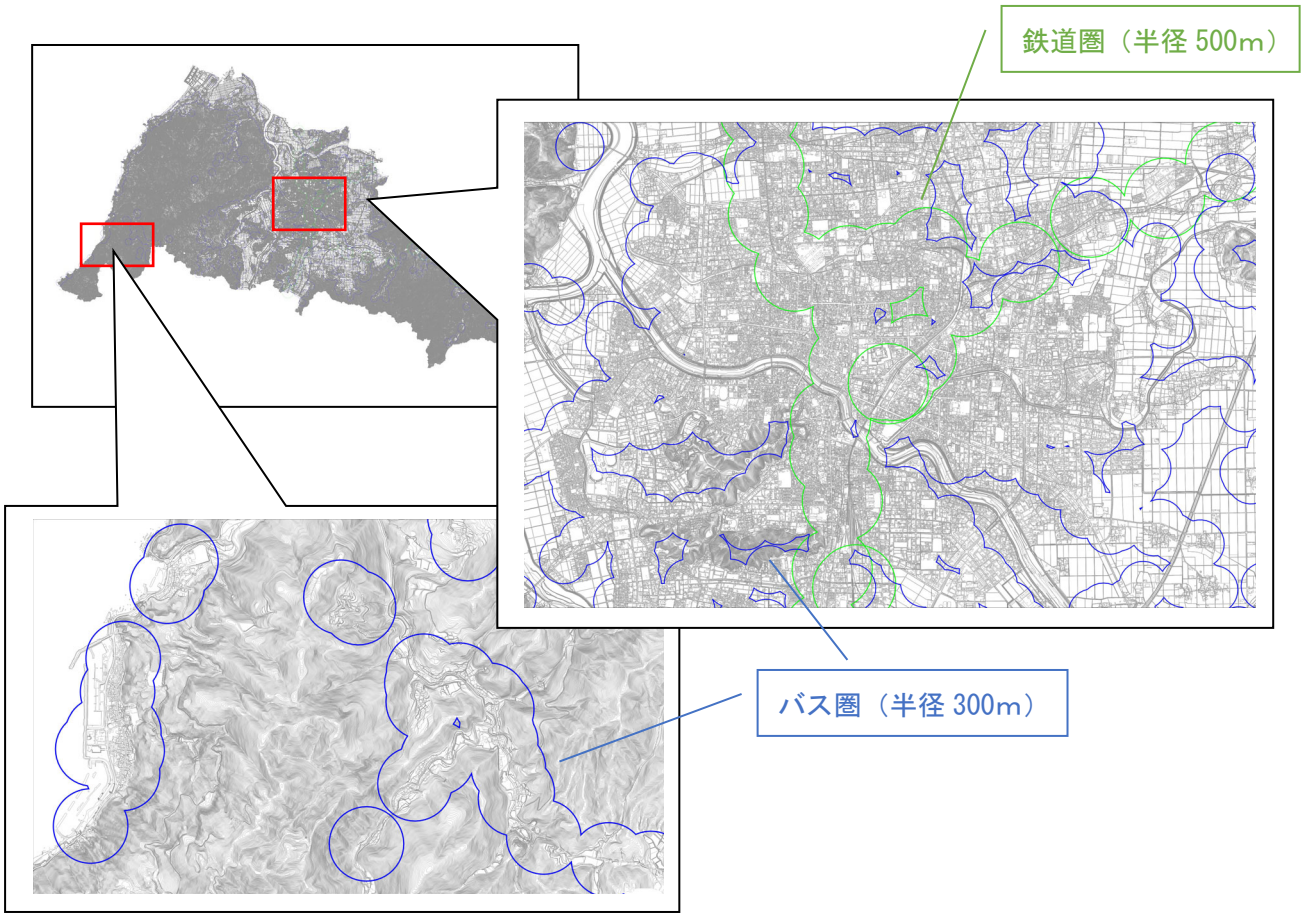
（２）公共交通人口カバー率

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、福井市都市交通戦略策定時 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

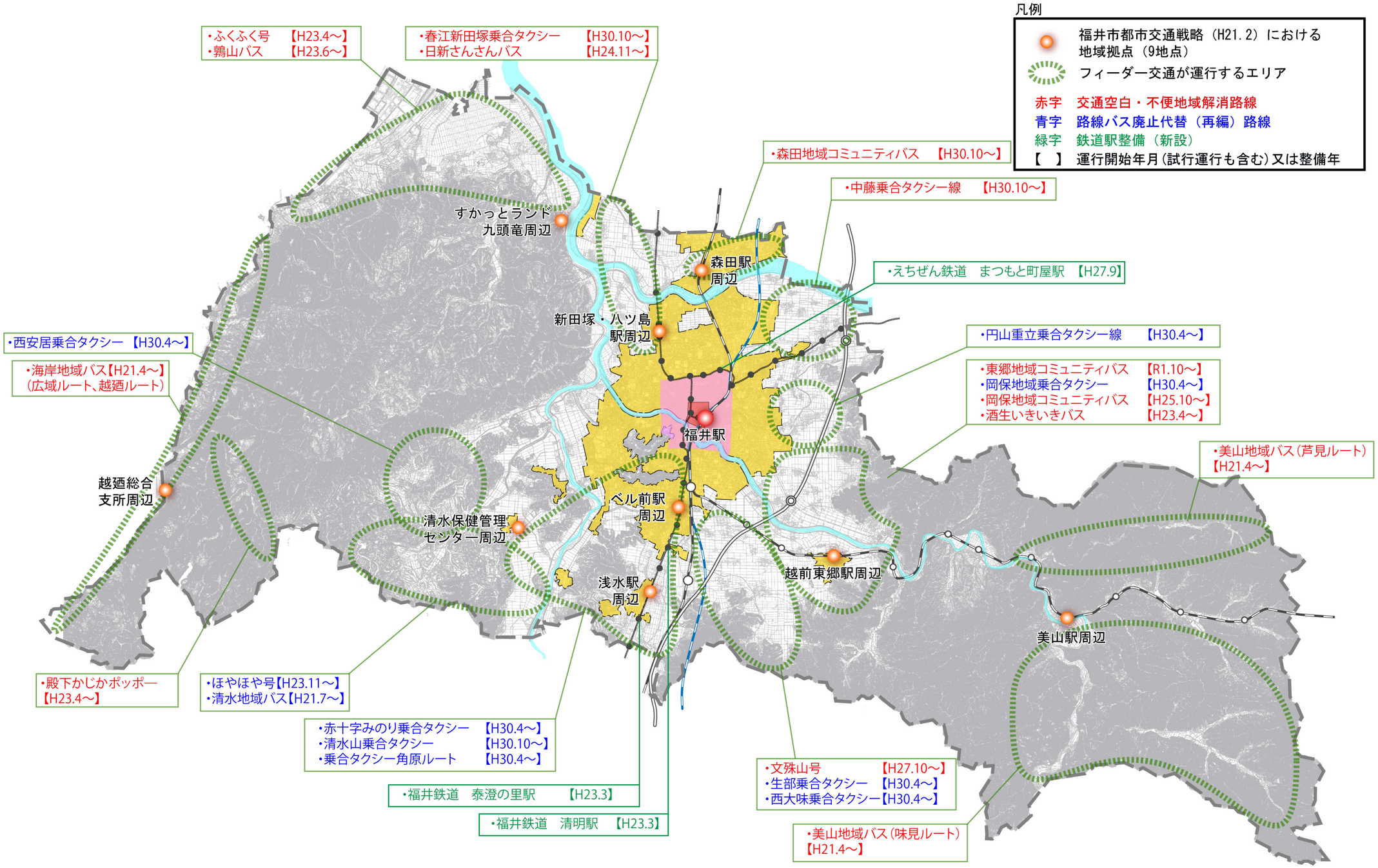
市域全体の公共交通人口カバー率に加え、福井市都市交通戦略で位置づけている 4 地域別の公共交通人口カバー率について検証した。

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、及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、及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



■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

・鷲塚針原～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（鷲塚針原～越前武生間）の実施、及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	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

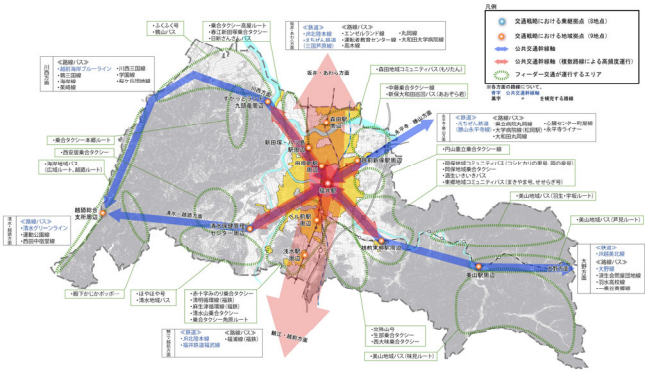
＜実施施策＞

○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



■幹線軸とフィーダー交通の現状

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、及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	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。

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	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」

・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）（左）

■バス停での情報提供（県立病院）（右）

評価検証	ＪＲ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 Map」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	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、お得な切符情報等の提供

○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	継続してＮＰＯ等と協働していくことだけでなく、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	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

（１）人口減少・高齢化への対応と自動車依存からの脱却

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学生、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過度な自動車依存からの脱却

過度に自動車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

北陸新幹線福井開業により、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、福井市都市交通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市民の満足度向上（公共交通サービス水準）

運行頻度は路線毎に様々だが、地域拠点における福井市都市交通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拡がっている。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（CO_2）の削減を図るため、生活交通手段の一部を「自家用車」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化や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みが必要である。

（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

現況

○まちづくりの現状

→人口減少とドーナツ化、高齢化の進展
→福井駅西口周辺の整備の進行
→歩行者・自転車交通量の増加
→観光客入込数の増加

○都市交通の現状

→過度な自動車依存
→高齢ドライバーの増加と交通事故割合の増加
→免許返納者数の増加
→公共交通ネットワークは市全域を概ねカバー
→バス運転手の高齢化と人員不足
→2 種免許保有者数の減少

○北陸新幹線、並行在来線の開業

・北陸新幹線（金沢～敦賀間）開業
→観光・ビジネス交通増加が想定
→JR 北陸本線は並行在来線へ

○ふくい嶺北連携中枢都市圏の形成

・広域圏における中心としての機能・役割

○「全域交通ネットワーク」の形成

・福井駅を中心とする公共交通網
→福井駅を中心とした放射状（6 方向）の公共交通幹線軸
→地域拠点での運行頻度(サービス水準)：概ね達成
→空白地域(カバー率)：約 92%
・フィーダー交通の増加
（地域コミュニティバス、乗合タクシー等）
→地域拠点とその周辺を結ぶ、地域の実情に応じた交通手段の確保
→公共交通に関する市民意識の変化
・公共交通幹線軸である鉄道施設の省エネ化

○地域拠点、乗継拠点の機能

・拠点としての機能
→中心市街地と地域をつなぎ、日常生活の基礎となる地域拠点の生活サービス関連機能は拠点により様々
・交通結節点としての整備
→パーク＆ライド、サイクル＆ライド等の駐車場整備

○公共交通利用環境

・公共交通分野のＩＣＴ化
→キャッシュレス決済の進展
→交通系ＩＣカードが一部導入
・駅やバス停での待合環境整備
→上屋やベンチ等の整備、バスロケーションシステムによる情報提供
・公共交通の担い手の不足

○モビリティ・マネジメント（MM）

・ＮＰＯによる多方面への働きかけ

課題

まちなか地区へ人を呼び戻す
→中心市街地のにぎわい創出
→自転車や歩いて暮らせる、観光できる環境の形成

高齢者の免許返納支援
→高齢者が安心して免許返納できる環境づくり

自動車依存からの脱却
→「所有」から「共有」へ
→持続可能な都市づくりに向けた市民の意識改革

公共交通の担い手の確保

増加する観光・ビジネス交通に対応する公共交通の利用環境整備・向上

並行在来線の利便性向上、地域による維持存続

中心市街地と地域拠点間や地域毎の目指すべき公共交通サービス水準の維持・確保

路線バスやフィーダー交通を活用した公共交通空白地域への対応

環境に優しいまちづくりへの貢献

地域拠点、乗継拠点の整備
→拠点の定義の明確化
→ネットワークを構築するための拠点選定、及び各拠点に必要な機能の見直し

交通結節点としての機能強化
→パーク＆ライド、サイクル＆ライド等の利用促進、駐車場等の整備
→地域内移動手段の充実

キャッシュレス化、ＭａａＳの導入検討

待合環境の改善

バスの定時性確保

市中心部の適正なバス路線の配置

公共交通の担い手の確保（再掲）

ＮＰＯや交通事業者などの多様な主体と協働した働きかけよる利用者の意識改革

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。

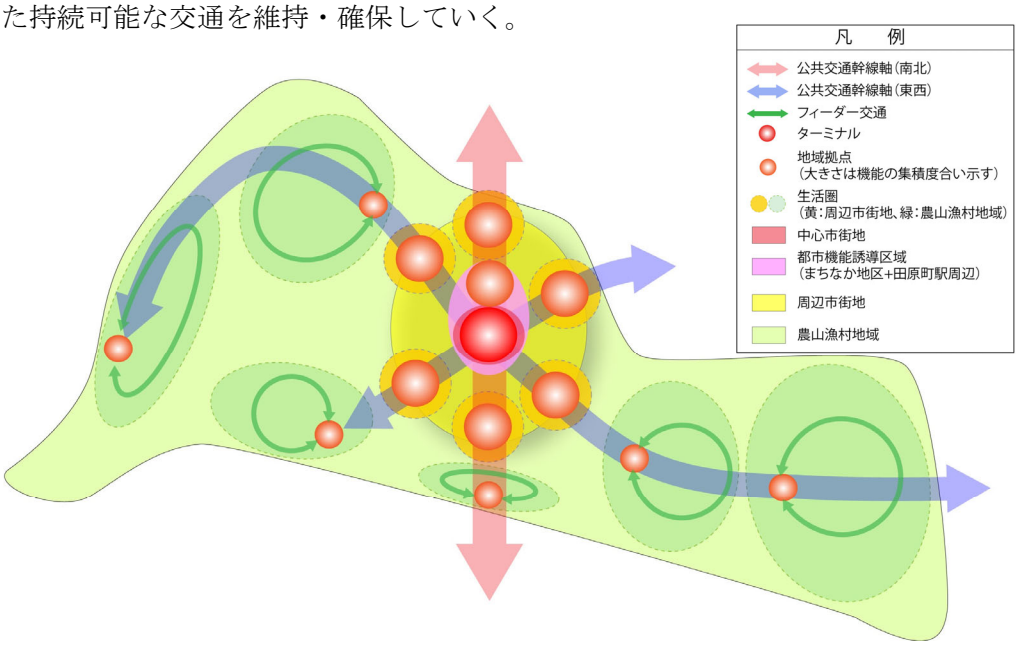
○地域の良さを活かした個性的で文化とにぎわいにあふれ、豊かで美しい自然環境を活かしたやすらぎのあるまちづくりを進めます。

○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、自動車に頼りすぎない「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。そのため、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、市域を構成する各地域における日常の生活圏の中心となる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、及びその周辺を結ぶ公共交通の利便性向上を図り、ネットワーク化を進める。

また、実現に向けては、住民の方と一緒になって考え、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

福井市の都市構造は、「中心市街地」を中心とする同心円状の地域からなり、各地域を鉄道が縦貫している。その沿線には、住宅、病院、学校、公共施設、商業業務施設、企業等が立地しており、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となっている。

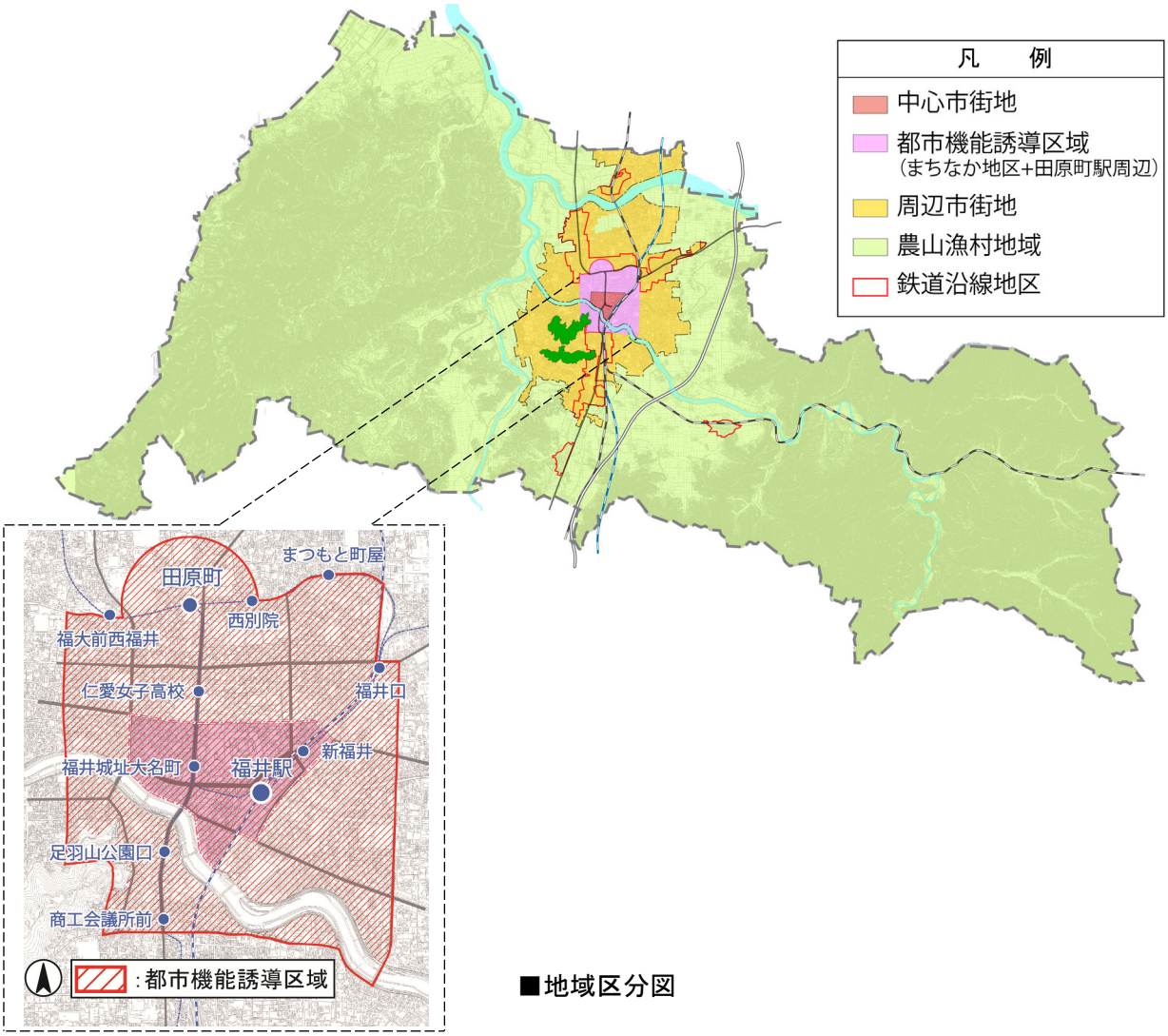
福井市都市交通戦略では市域を地形や市街化、都市施設の集積状況から、「中心市街地」、「まちなか地区」、「周辺市街地」、「農山漁村地域」の４つに区分し、地域ごとに目指すべき生活像や目標を設定し、市内全域の交通ネットワークの形成を図ってきた。

本戦略では、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、「まちなか地区」は隣接する駅で公共施設が集積する田原町駅周辺と合わせて、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。

また、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地域として新たに「鉄道沿線地区」を追加する。

なお、福井市立地適正化計画においても、居住誘導区域の内、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。

以上を踏まえ、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。



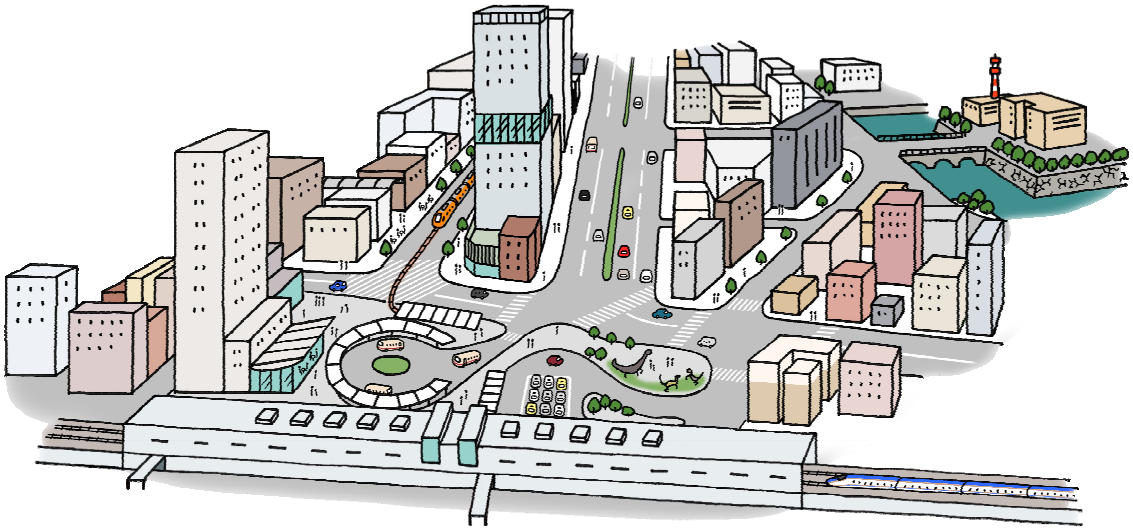
■地域区分図

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「にぎわい交流の拠点」であり、北陸新幹線福井開業に向けて、市街地再開発事業による建物の更新などによりさらなるにぎわいを創出し、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。

特に福井駅周辺は、「歩く」視点から、通過交通の流入をコントロールしつつ、歴史資源や自然景観、夜間景観を活かしながら歩いて楽しめ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	**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



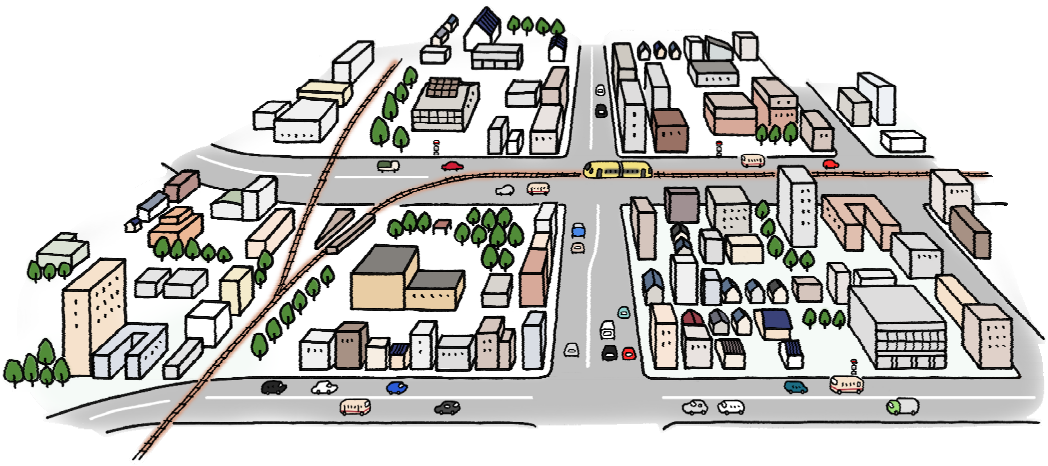
■中心市街地

※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。

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 ・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
生活のイメージ	暮らす	行政・商業・業務・医療・福祉・教育・文化等の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）

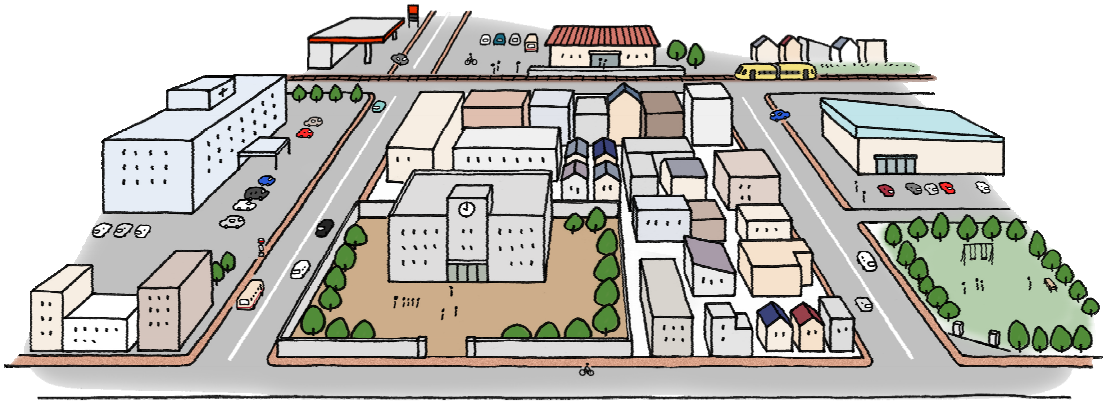
※都市機能誘導区域
福井市立地適正化計画において設定された区域で、医療、福祉、商業等の都市機能を都市の中心拠点や生活拠点に誘導し集約することにより、これらの各種サービスの効率的な提供を図る地域。

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域である。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 ・庭付き戸建て住宅や小規模アパートが立地
生活のイメージ	暮らす	バスや自家用車、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	バスや自家用車、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、バスや自家用車、自転車を利用して人が訪れる



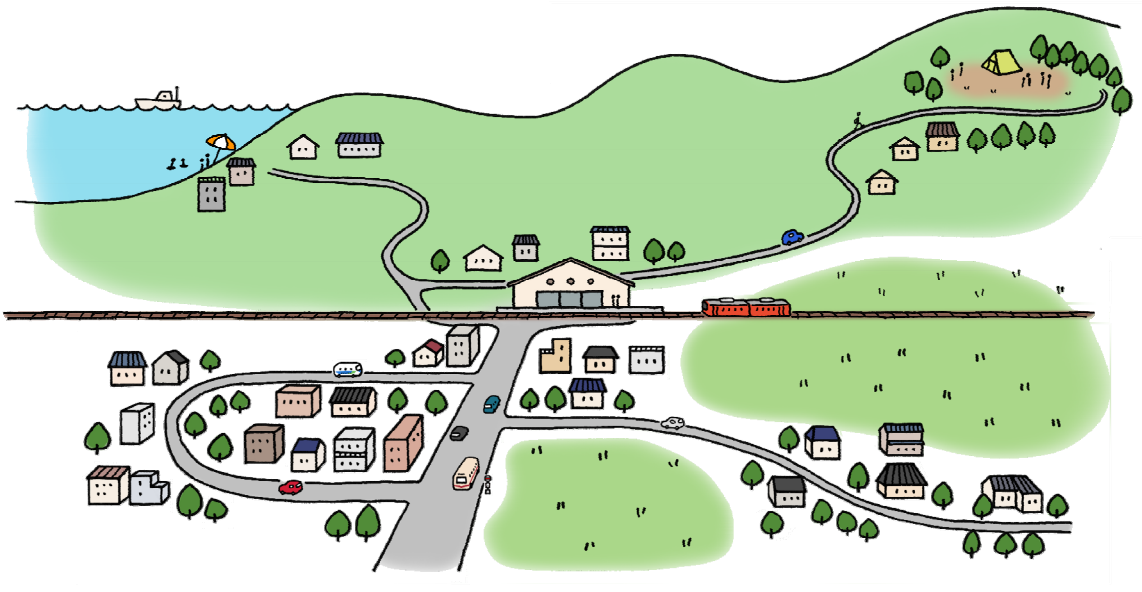
■周辺市街地

④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。

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
生活のイメージ	暮らす	自家用車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



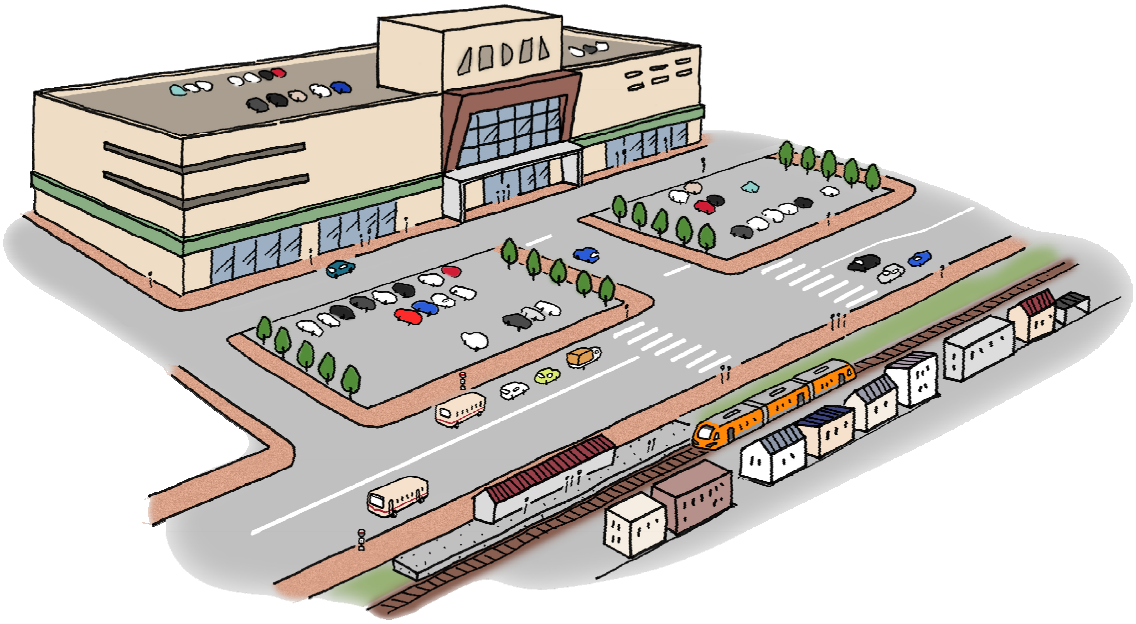
■農山漁村地域

⑤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。

周辺市街地と農山漁村地域のうち鉄道の駅から概ね半径 500m圏であり、その区域は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） ・戸建て住宅や小規模アパートが立地
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
福井市立地適正化計画において設定された、居住誘導区域内のまちなか地区、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。

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

〇福井市都市交通戦略で掲げた 6 方向の公共交通幹線軸の持続的な維持と、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（移動のしやすさ）を支える環境をつくります。

〇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。

〇目的や利用者のニーズに応じて自家用車や公共交通、自転車、徒歩を選択して移動することができる、自動車に頼りすぎない「全域交通ネットワーク」づくりを進めるため、だれもが利用でき、選択性のある都市交通の利用環境を目指すとともに、自動車による移動が中心の暮らしの中で、移動手段を自動車交通から公共交通へ緩やかにシフトしていきます。

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

だれもが、目的やニーズに応じて交通手段を選択して移動することができるようにするため、日常生活の中心となる各地域拠点の特性に応じた必要な機能の集約を図るとともに、市全域のモビリティ（移動のしやすさ）を支える交通ネットワークを構築します。

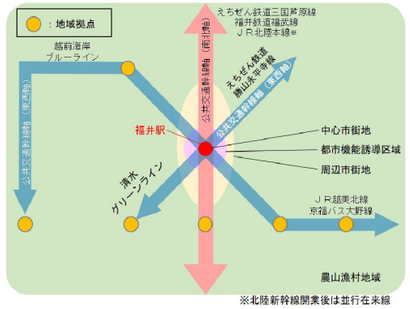
市全域の移動を確保する
「公共交通幹線軸」と「フィーダー交通」による交通ネットワーク

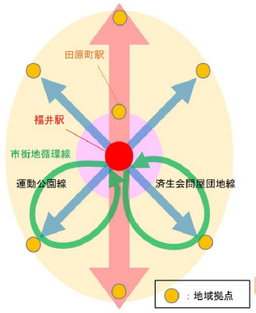
公共交通幹線軸

（広域路線：南北）
（広域路線：東西）
（市街地循環線）

福井駅を起点に地域拠点と接続し、市域全体を移動するための骨格となる鉄道、及びバス路線である。

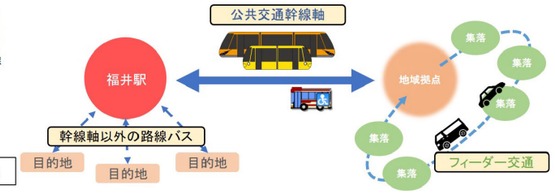
福井駅を中心として、南北２方向、東西４方向からなる６方向の広域路線と、市街地内の移動を補完する市街地循環線により構成される。





フィーダー交通

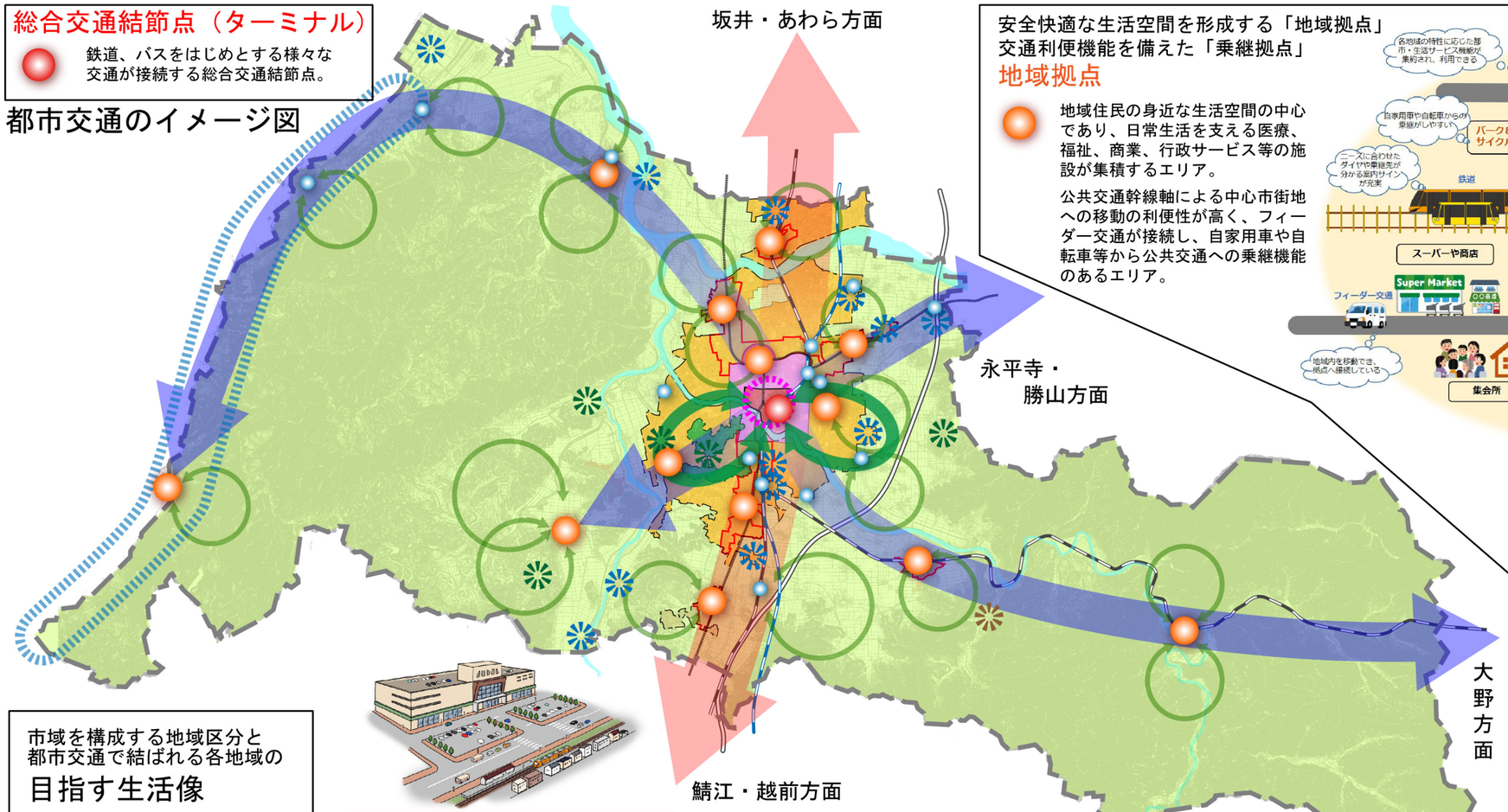
日常生活の中心となる地域拠点とその周辺地域とのアクセスを確保する交通手段。



総合交通結節点（ターミナル）

鉄道、バスをはじめとする様々な交通が接続する総合交通結節点。

都市交通のイメージ図



安全快適な生活空間を形成する「地域拠点」
交通利便機能を備えた「乗継拠点」

地域拠点

地域住民の身近な生活空間の中心であり、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するエリア。

公共交通幹線軸による中心市街地への移動の利便性が高く、フィーダー交通が接続し、自家用車や自転車等から公共交通への乗継機能のあるエリア。

地域拠点のイメージ

※各地域の特性に応じて、必要となる○○。都市機能、生活サービスを誘導

乗継拠点

主要な駅・バス停、病院、商業施設など、公共交通相互や自家用車、自転車等から公共交通への乗継に適した機能のあるポイント。

市全域を支え魅力や活力を高める
多様な拠点

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、中心市街地の活性化を推進する拠点。

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、福井市の産業を支える工業や流通の拠点。

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など、緑と親しむレクリエーションの拠点。

歴史・文化の拠点
周囲の自然環境との調和を図りながら、歴史的・文化的環境を整備する歴史・文化の拠点。

自然海岸と親しむレクリエーション拠点
越前海岸一帯を楽しむ観光・レクリエーションの拠点。

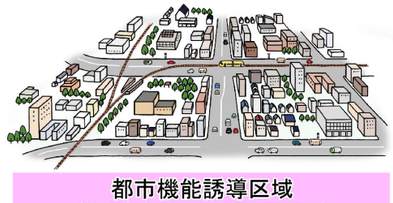
※『多様な拠点』は福井市都市計画マスタープランにて設定

市域を構成する地域区分と都市交通で結ばれる各地域の目指す生活像

農山漁村地域

鉄道沿線地区

周辺市街地



都市機能誘導区域
（まちなか地区+田原町駅周辺）

中心市街地

４－３　「軸」と「拠点」によるネットワーク

本戦略の将来都市像、及び都市交通の目標で掲げる「全域交通ネットワーク」は、交通による「軸」と市全域の「拠点」のネットワークにより実現する。

（１）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」

「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、買い物等）に応じた移動手段を確保し、持続可能な地域を形成するため、身近な生活空間の中心となる機能が集積する「地域拠点」13 箇所と、各種交通モードを乗り継げる「乗継拠点」14 箇所を設定する。

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あり、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するエリア
- 公共交通幹線軸による中心市街地への移動の利便性が高く、フィーダー交通が接続し、自家用車や自転車等から公共交通への乗継機能のあるエリア

■地域拠点のイメージ

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、公共交通相互や自家用車、自転車等から公共交通への乗継に適した機能のあるポイント

地域区分		地域拠点		乗継拠点	
中心市街地		福井駅周辺（総合交通結節点）			
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・八ツ島駅周辺 越前開発・越前新保駅周辺	ベル前駅周辺 森田駅周辺	福井県立病院	福井赤十字病院
周辺市街地		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） 平和堂ﾌﾚﾝﾄﾞﾏｰﾄ開発店 MEGAﾄﾞﾝ･ｷﾎｰﾃ UNY 福井店
農山漁村地域	鉄道沿線地区	越前東郷駅周辺	浅水駅周辺		
農山漁村地域		福井医療大学周辺 清水健康管理センター周辺	越廼公民館周辺 美山駅周辺	大土呂駅 越前島橋駅 鷹巣公民館	テクノポート福井周辺 福井総合病院 福井県済生会病院

※赤字は本戦略で追加した地域拠点、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（13 箇所）、乗継拠点（14 箇所）の一覧

（参考）拠点の位置付けや箇所数等の再設定について

本戦略では、福井市都市交通戦略（平成 21 年 2 月策定）や福井市都市計画マスタープラン（平成 22 年 3 月改訂）における拠点の設定、及び現状の生活に必要な機能、交通結節機能を考慮し、拠点の再設定を行った。

＜地域拠点＞

福井市都市交通戦略からの変更として、乗継拠点であった「田原町駅周辺」、「越前新保駅周辺」の２箇所を地域拠点へと変更し、「パリオ周辺」、「Ａコープやしろ店周辺」を地域拠点として新しく位置付ける。

また、以下の４つの地域拠点については、拠点の中心位置や拠点名称を変更する。

（土地利用や機能集積の状況から拠点の中心位置、及び名称を変更する地域拠点）

○越前新保駅⇒越前開発・越前新保駅周辺　　○すかっとランド九頭竜周辺⇒福井医療大学周辺

（拠点の名称を変更する拠点）

○清水保健センター周辺⇒清水健康管理センター周辺　○越廼総合支所周辺⇒越廼公民館周辺

＜乗継拠点＞

福井市都市交通戦略からの変更として、以下の８箇所を乗継拠点として新しく位置付ける。

○福井県立病院　○福井赤十字病院　○福井厚生病院　○エルパ（ﾌｪｱﾓｰﾙ福井）　○平和堂ﾌﾚﾝﾄﾞﾏｰﾄ開発店

○ＭＥＧＡﾄﾞﾝ・ｷﾎｰﾃＵＮＹ福井店　○福井総合病院　○福井県済生会病院

また、以下の乗継拠点については、拠点名称を変更する。

○鷹巣周辺⇒鷹巣公民館

（２）魅力や活力を高める「多様な拠点」

地域拠点と乗継拠点のほか、福井市には、福井市都市計画マスタープランにおいて設定された、交流、産業、観光などの市の魅力や活力を高める「多様な拠点」が市内全域に分布している。

これらの拠点についても、鉄道や路線バス、フィーダー交通等で結ばれており、公共交通で移動することができる。

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、中心市街地の活性化を推進する拠点

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、福井市の産業を支える工業や流通の拠点

緑と親しむスポーツ・レクリエーションの拠点

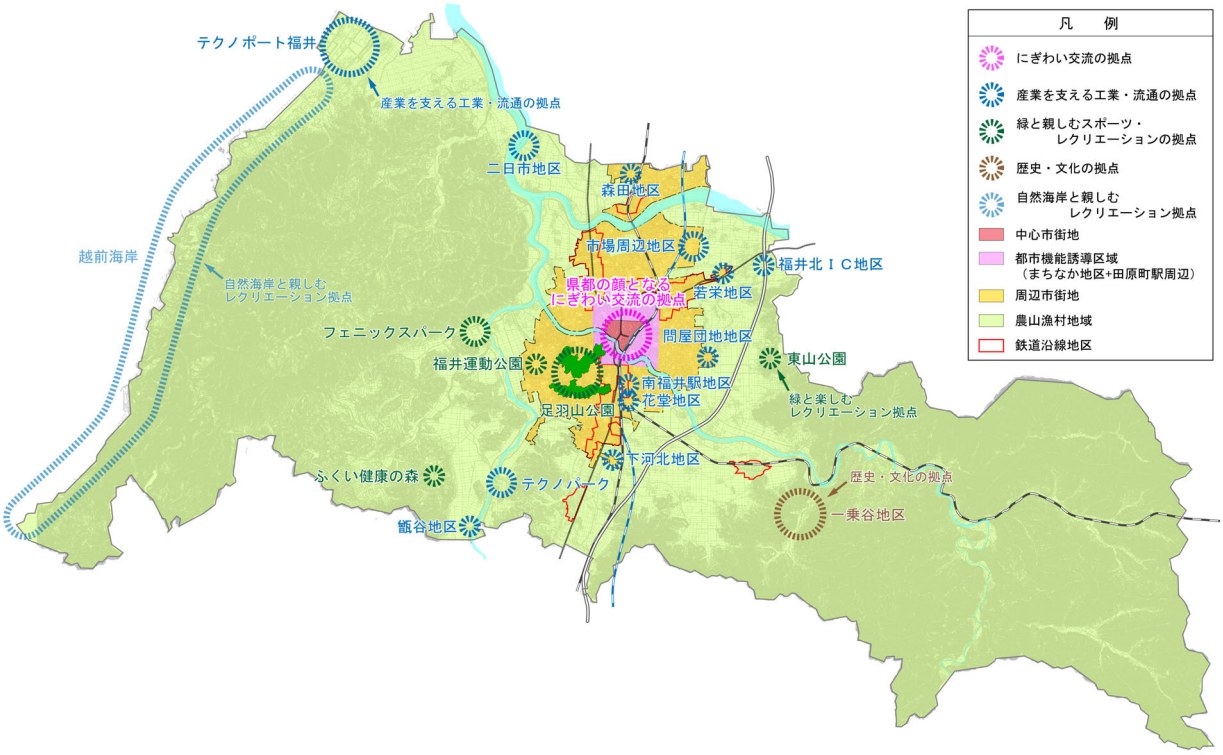
足羽山公園、東山公園、福井運動公園、フェニックスパークなど、緑と親しむレクリエーションの拠点

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・文化的環境を整備する、歴史・文化の拠点

自然海岸と親しむレクリエーション拠点

越前海岸一帯を楽しむ観光・レクリエーションの拠点

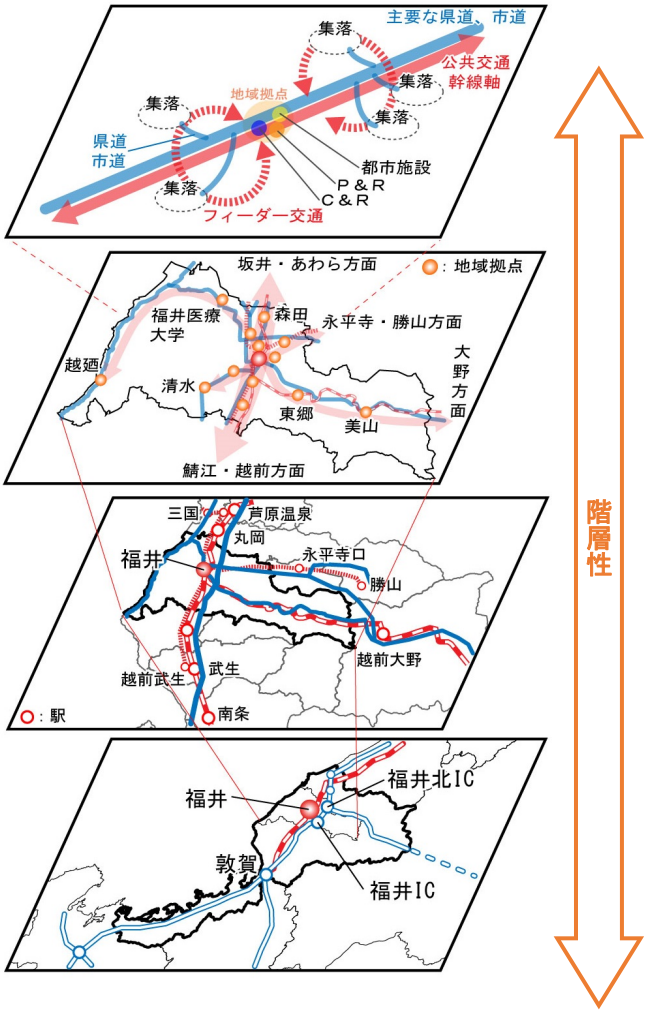


■多様な拠点の配置図（出典：福井市都市計画マスタープランより）

（３）都市交通ネットワークの階層性

福井市の都市交通ネットワークは、その移動の圏域に応じて、ふくい嶺北連携中枢都市圏と他の都市圏との移動を支える**「都市圏間交通ネットワーク」**、都市圏内の市町との移動を支える**「都市圏内交通ネットワーク」**、市内全域をつなぐ**「都市内交通ネットワーク」**、地域拠点とその周辺地域をつなぐ**「地域交通ネットワーク」**の４つの階層に分類される。

これらの４つのネットワークの階層ごとに、移動の目的や利用者のニーズに応じて、公共交通と自家用車を適切に使い分けることができる選択性のある交通サービスを提供し、自動車交通から公共交通への緩やかなシフトを図るとともに、都市内、及び地域内交通ネットワークを結ぶ地域拠点において、必要に応じた機能の誘導を図り、『地域をつなぐ「全域交通ネットワーク」づくり』を実現する。



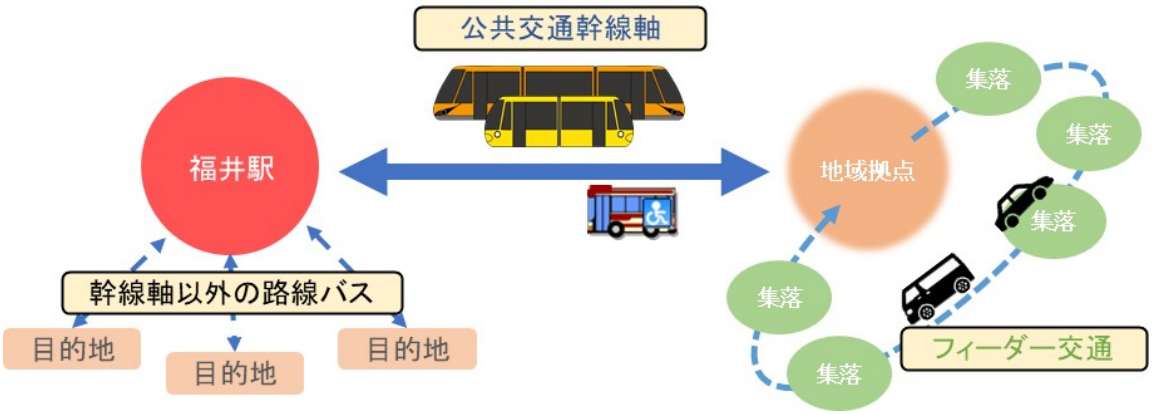
都市交通ネットワークの階層性	
公共交通	**道路**
地域交通ネットワーク	
フィーダー交通 ・地域バス ・地域コミュニティバス ・乗合タクシー ・デマンドタクシー	**地域内道路** ・県道 ・市道　等
都市内交通ネットワーク	
公共交通幹線軸 ・地域鉄道 ・路線バス	**都市内幹線道路** ・国道 ・県道 ・主要な市道　等
都市圏内交通ネットワーク	
地域鉄道 ・並行在来線 ・JR 越美北線 ・福井鉄道福武線 ・えちぜん鉄道	**広域幹線道路** ・国道 ・主要な県道　等
都市圏間交通ネットワーク	
新幹線鉄道 ・北陸新幹線	**高規格幹線道路** ・北陸自動車道 ・中部縦貫自動車道

選択性

■都市交通ネットワークの階層性

（４）福井市全域の公共交通ネットワーク

福井市全域の公共交通ネットワークは、市域全体の移動の骨格となる「公共交通幹線軸」と地域拠点と周辺地域を結ぶ「フィーダー交通」、及び「幹線軸以外の路線バス」の３つの交通手段により構成する。



■公共交通ネットワークの構成要素

①公共交通幹線軸

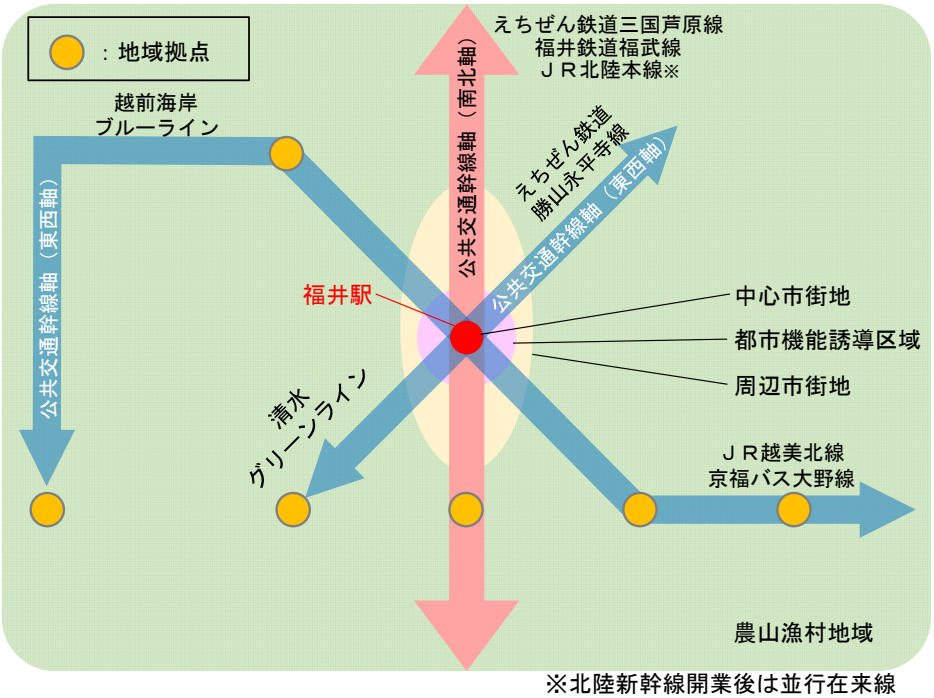
公共交通幹線軸は、総合交通結節点である福井駅と各地域の日常生活の中心となる地域拠点とをつなぎ、市域全体を移動するための骨格となる路線であり、福井駅を中心とした放射状の南北２方向、東西４方向から構築される６方向の広域路線、及び市街地内における移動を補完する市街地循環線から構成される。

【公共交通幹線軸の位置付け】	
広　域 （鉄道、路線バス）	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６方向の広域路線
市街地循環線 （路線バス）	地域拠点と接続し、市街地内における公共交通幹線軸（広域）による移動を補完する路線

■６方向の公共交通幹線軸を構成する主要路線と地域拠点

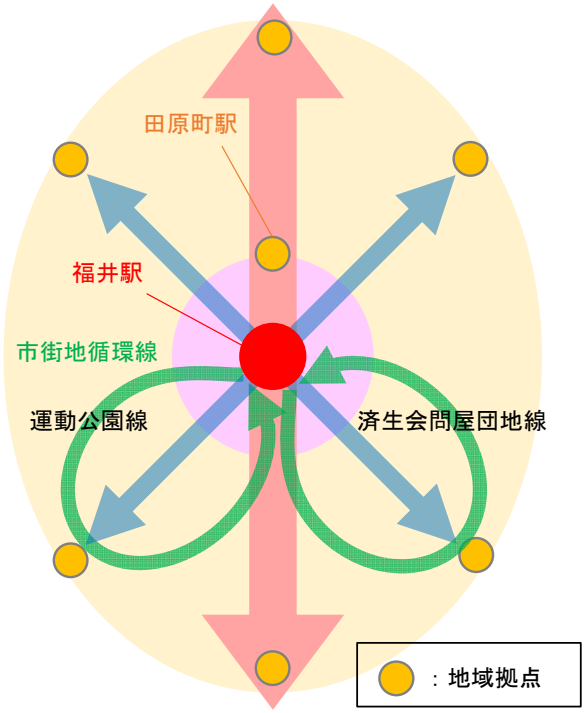
方向	方面	公共交通幹線軸	幹線軸が接続する地域拠点
南北	北	JR北陸本線※	森田駅周辺
		えちぜん鉄道　三国芦原線	新田塚･八ツ島駅周辺
		福井鉄道　福武線	田原町駅周辺
	南	JR北陸本線※	―
		福井鉄道　福武線	ベル前駅周辺、浅水駅周辺
東西	北東	えちぜん鉄道　勝山永平寺線	越前開発･越前新保駅周辺
	北西	京福バス　越前海岸ブルーライン	福井医療大学周辺
			越廼公民館周辺
	南東	京福バス　大野線 JR 越美北線	越前東郷駅周辺、美山駅周辺
		京福バス　済生会問屋団地線	パリオ周辺
	南西	京福バス　清水グリーンライン	清水健康管理センター周辺
		京福バス　運動公園線	Ａコープやしろ店周辺

※北陸新幹線開業後は並行在来線



※北陸新幹線開業後は並行在来線

■公共交通幹線軸を構成する路線（市域全体）



■公共交通幹線軸を構成する路線（市街地部）

②フィーダー交通

フィーダー交通は、日常生活の中心となる地域拠点とその周辺地域とのアクセスを確保する交通手段である。また、地域拠点で公共交通幹線軸に乗り継ぐことで、中心市街地や都市機能誘導区域の高度な都市機能を享受することができる。

■フィーダー交通の一覧（緑字はデマンド運行を含む路線）

フィーダー交通が接続する地域拠点	運行地区	運行するフィーダー交通
田原町駅周辺、新田塚・八ツ島駅周辺	日新地区等	日新さんさんバス
新田塚・八ツ島駅周辺	新田塚地区等	春江新田塚乗合タクシー
	河合地区等	乗合タクシー高屋ルート
ベル前駅周辺	みのり地区等	赤十字みのり乗合タクシー
	文殊地区等	文殊山号
	上文殊地区等	生部乗合タクシー
	清明駅周辺	清明循環線（清明南ルート）
		清明循環線（大島・下荒井ルート）
		清明循環線（江端ルート）
森田駅周辺	森田地区等	もりたん（西東ルート）
		もりたん（東ルート）
		もりたん（東西ルート）
	中藤地区等	中藤乗合タクシー
越前新保・越前開発駅周辺	越前新保駅～大和田周辺等	あおぞらくん
パリオ周辺	円山地区等	円山重立乗合タクシー
	岡保地区等	コシヒカリの里号(北回り)
		岡の泉号（南回り）
		岡保乗合タクシー
浅水駅周辺	角原地区等	乗合タクシー（角原ルート）
	浅水駅周辺	麻生津循環線（江尻ケ丘ルート）
		麻生津循環線（杉の木台ルート）
		麻生津循環線（青葉台ルート）
越前東郷駅周辺	酒生地区等	酒生いきいきバス（北ルート）
		酒生いきいきバス（南ルート）
		酒生いきいきバス（東郷ルート）
	東郷地区等	まきやま号（上東郷ルート）
		せせらぎ号（脇三ヶルート）
福井医療大学周辺	本郷地区等	乗合タクシー本郷ルート
	鷹巣・棗地区	ふくふく号
	鵜、宮ノ下、大安寺地区	鵜山バス
清水健康管理センター周辺	安居地区等	西安居乗合タクシー
	清水地区等	清水地域バス清水畑平尾線
		清水地域バス笹谷志津ヶ丘線
		清水山乗合タクシー
		ほやほや号（織田ルート）
		ほやほや号（西田中ルート）
		ほやほや号（清水循環ルート）
	殿下地区等	殿下かじかポッポー
清水健康管理センター周辺、越廼公民館周辺	清水地区等	ほやほや号（茱崎ルート）
越廼公民館周辺	越廼～鷹巣地区	海岸地域バス広域ルート
	越廼地区	海岸地域バス越廼ルート
美山駅周辺	美山・羽生地区等	美山地域乗合バス羽生宇坂ルート
	美山・芦見方面	美山地域バス芦見ルート
	美山・味見方面	美山地域バス味見ルート
―	文殊地区等	西大味乗合タクシー
―	坂井市～テクノポート	テクノポート号

※地域ｺﾐｭﾆﾃｨﾊﾞｽ：　，地域ﾊﾞｽ：　，鉄道事業者運行路線：　，乗合ﾀｸｼｰ：

４－４　目標実現のための施策方針と施策パッケージの設定

（１）目標実現のための施策方針の設定

将来都市像、都市交通の目標の実現に向けて、交通に関連する分野ごとに、課題から導出される９つの施策方針を設定する。

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

中心市街地と地域拠点を結ぶ公共交通幹線軸を構成または補完する鉄道・バスや地域拠点とその周辺を結ぶフィーダー交通、ドアｔｏドアのサービスを提供するタクシーの維持・確保、及び利便性向上により、交通弱者や免許返納後の高齢者の生活の足を確保するとともに、公共交通空白地域への対応を図りつつ、今後の人口減少等を見据えた持続可能な交通サービスへの転換を目指す。

方針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】

・多様な交通手段を利用するきっかけづくり
・利用促進による公共交通の維持

過度に自動車に依存した生活から、環境や健康などに配慮した公共交通や徒歩などの多様な交通手段を適度に利用する生活へ少しずつ変えていくため、これまでに取り組んできた、ＮＰＯなど多様な主体との協働による多方面への働きかけを継続し、移動手段を変えていくためのきっかけとなる「場」や「機会」の提供を図るとともに、多様な交通手段を選んで利用できる環境を目指す。

また、公共交通の維持に向けて、交通事業者、市民、行政が役割分担しながら利用促進に向けて取り組み、利用者増により交通事業者の経営が安定することで行政支援が減少し、サービスの改善につながるというサイクルへの転換を目指す。

方針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

中心市街地と地域をつなぎ、日常生活の基礎となる地域拠点の生活サービス関連機能は拠点により様々であるため、ネットワークを構成するための拠点選定や必要な機能の見直しにより、地域の状況に応じた必要な生活サービス機能や高齢者の外出目的となる場などが集約された拠点の形成を目指す。

方針④　自家用車の利用が困難な方への移動支援　　【移動支援】

・免許返納した高齢者や免許を持たない人などの生活の足を確保

高齢者の運転免許自主返納に対する支援を継続するとともに、免許返納後の高齢者や子ども、学生、障がいのある方の生活の足となる交通手段を提供し、自家用車の利用が困難な方の移動ニーズに対応した移動環境づくりを目指す。

方針⑤ 来街者が利用しやすい移動環境の確保　【観光・ビジネス】

・北陸新幹線福井開業による観光・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

北陸新幹線福井開業による観光・ビジネス需要に対応した二次交通として、目的地までスムーズな乗継環境などの公共交通の利用環境向上により、来街者が利用しやすい移動環境づくりを目指す。

方針⑥ ＩＣＴ化の推進と新技術の活用　【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

ＩＣＴ化が様々な分野で進展しており、支払いの効率化を図ることができるキャッシュレス決済や交通以外の多様なサービスと連携し移動の利便性向上だけでなく地域課題の解決のツールとなるＭａａＳ(Mobility as a Service)について導入検討し、多様な交通モードやサービスが連携した利便性が高い移動環境づくりを目指す。

また、プローブデータやＭａａＳによる移動関連データの取得・活用により、利用者ニーズの把握を行うとともに、さらなる交通施策の検討やサービスへのフィードバックを図る。

方針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
・人中心の街路空間と利用しやすい多様な交通モードによる回遊

中心市街地のにぎわい創出に向けて、これまでの総合交通結節点としての整備や北陸新幹線福井開業に併せて進行中の再開発事業による整備を活かした、歩行者中心の街路空間や利用しやすい多様な交通モードの提供により、まちなかを快適に回遊できる移動環境づくりを目指す。

方針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

公共交通の遅延要因となる道路混雑等の解消・軽減により、バスや路面電車の定時性確保を図るとともに、安全な自転車通行空間の創出により、安全で快適に移動できる空間づくりを目指す。

方針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、徒歩の利用促進による環境負荷低減

国内でも積極的な取組みが推進されている持続可能な開発目標（ＳＤＧｓ）を考慮し、一人あたりのCO_2排出量が大きい自動車が生活の中心となっている市民の意識を少しずつ変えるとともに、公共交通の利用促進や車両等の省エネ化、自転車、徒歩で通行しやすい空間整備などを図ることで、環境負荷の低減を目指す。

（２）施策パッケージの設定

設定した９つの施策方針を３つの施策パッケージとして体系化する。

①選択性のある都市交通利用環境の構築

誰もが手軽に利用でき、『行きたいところにスムーズに行ける』という移動環境を構築するためには、様々な交通モード、交通サービスの連携が必要である。

今後、人口減少や高齢化の更なる進展が予想される中、交通弱者の生活の足の確保や、北陸新幹線福井開業による交流人口の増加等に対応するための公共交通の利便性向上に加え、健康志向の高まりや環境への配慮をしつつ、自家用車利用とのバランスの確保を図るためには、公共交通、自家用車、自転車、徒歩といった様々な移動手段を利用者が目的や状況に応じて選択できる環境が必要であるため、多様な移動手段やモビリティ・マネジメント、観光、まちづくり、環境などの多様な観点の施策を連携して推進する。

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

暮らしをつなぎ支えるモビリティ・ネットワークを構築するためには、ネットワークの結節点となる地域拠点、乗継拠点での機能の充実が必要である。

特に、各地域の日常生活の中心地となる地域拠点で暮らしに必要な機能を享受することに加え、必要に応じた公共交通へのスムーズな乗り継ぎを可能にするため、各拠点の特性に応じた必要な機能の集約や交通弱者も含めた地域内外への移動支援、乗り継ぎ利便性の向上に関する施策を連携して推進する。

③公共交通機関のシームレス化の推進

①、②の施策パッケージを進めるにあたり、よりスムーズに移動できる環境があることで、より効率的に、便利に移動することが可能となる。

公共交通分野でのＩＣＴ化が進み、更なる技術革新が予想される中、生活、観光など移動におけるスムーズな乗り継ぎが可能な環境を構築するため、キャッシュレス決済の導入検討やＭａａＳ（Mobility as a Service）の導入といった、利便性向上と来街者が利用しやすい移動環境の確保に関わる施策を連携して推進する。

＜課題＞

人口減少・高齢化への対応と自動車依存からの脱却

○まちなか地区へ人を呼び戻す
○高齢者の免許返納支援
○自動車依存からの脱却

北陸新幹線福井開業へ向けた公共交通の充実

○増加する観光・ビジネス交通に対応する公共交通の利用環境整備・向上
○並行在来線の利便性向上、地域による維持存続

「全域交通ネットワーク」の更なる充実

○中心市街地と地域拠点間や地域毎の目指すべき公共交通サービス水準の維持・確保
○路線バスやフィーダー交通を活用した公共交通空白地域への対応
○環境にやさしいまちづくりへの貢献

地域拠点、乗継拠点の整備

○地域拠点、乗継拠点の整備
○交通結節点としての機能強化

公共交通利用環境の向上

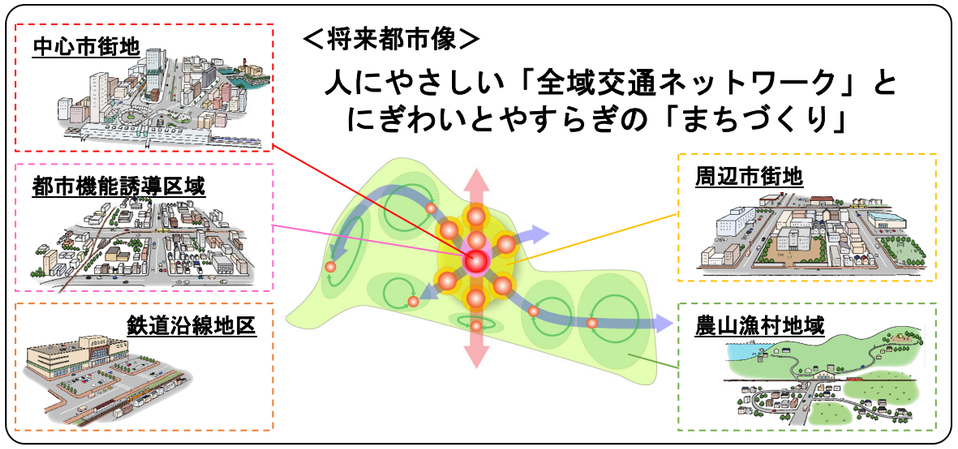
○キャッシュレス化、ＭａａＳの導入検討
○待合環境の改善
○バスの定時性確保
○市中心部の適正なバス路線の配置
○公共交通の担い手の確保

モビリティ・マネジメント

○ＮＰＯや交通事業者などの多様な主体と協働した働きかけによる利用者の意識改革

＜将来都市像＞

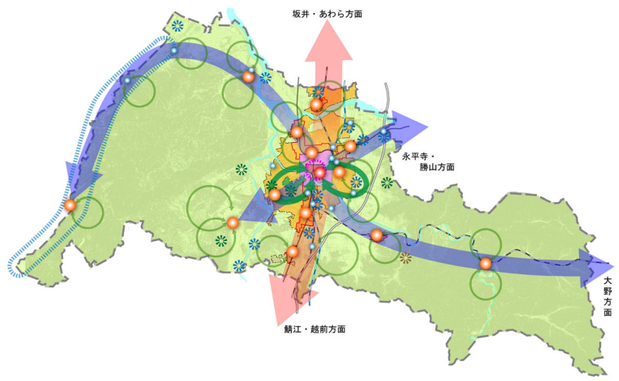
人にやさしい「全域交通ネットワーク」とにぎわいとやすらぎの「まちづくり」



＜都市交通の目標＞

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



＜交通＞

○6 方向の公共交通幹線軸（鉄道、主要路線バス）
○幹線軸以外の路線バス
○フィーダー交通

＋

＜拠点＞

○地域拠点
○乗継拠点
○多様な拠点

＜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】
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】
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】
④自家用車の利用が困難な方への移動支援	【移動支援】
⑤来街者が利用しやすい移動環境の確保	【観光・ビジネス】
⑥ＩＣＴ化の推進と新技術の活用	【ＩＣＴ・新技術】
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】
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】
⑨環境負荷の低減に向けた市民の意識づくり	【環境】

■目標実現のための施策方針と施策パッケージ

＜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、自家用車、自転車といった様々な移動手段がネットワークされ、移動の目的に応じて、それぞれの移動手段を組み合わせて利用できる、利便性の高い都市交通の利用環境を構築

（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）北陸新幹線福井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）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
（2）地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善
（3）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

４－５　戦略の数値目標

第２次福井市都市交通戦略では、将来都市像、及び都市交通の目標を実現するため、数値目標を設定する。数値目標の目標年次は、戦略の計画期間最終年次である令和 12 年度とする。

なお、評価指標、及び数値目標については、社会情勢等の変化や関連計画の見直し等を踏まえ、適宜見直しを行うものとする。

（１）交通分担率

電車、バス、タクシー、フィーダー交通、自家用車、自転車など様々な移動手段を目的に併せて便利に利用できる選択性のある移動環境の構築に向け、「利用者が身近な交通手段を自家用車以外に転換することができているか」について評価するため、交通分担率を数値目標として設定する。

評価指標	基準値			目標値	
通勤、通学時の利用交通手段が徒歩、自転車、公共交通である人の割合（15 歳以上）※ （立地適正化計画との連携）	24.9%	2010 年 （平成 22 年）	維持	25.0%	2030 年 （令和 12 年）

※総務省統計局が 5 年ごとに 10 月 1 日現在で実施している「国勢調査」の 10 年ごとの大規模調査（西暦年の末尾が 0 の年）で実施

（２）公共交通人口カバー率

将来都市像、都市交通の目標に掲げる「全域交通ネットワーク」の実現に向け、「公共交通空白地域が減少すること」について評価するため、公共交通人口カバー率を数値目標として設定する。

評価指標	基準値			目標値	
公共交通人口カバー率	91.6%	2020 年 （令和 2 年）	向上	93.0%	2030 年 （令和 12 年）

（３）交通環境への満足度

自動車に頼りすぎない「全域交通ネットワーク」づくりに向け、「公共交通、自家用車、自転車、徒歩の交通全般の利用環境が向上しているか」について評価するため、交通環境への満足度を数値目標として設定する。

評価指標	基準値			目標値	
交通環境への満足度	24.2%	2020 年 （令和 2 年）	向上	35.0%	2030 年 （令和 12 年）

※基準値の数値は、令和 2 年度実施の「福井市の都市交通に関する市民アンケート」において、交通全般の利用環境に対する満足度の評価として、「とてもよい」、「よい」を合計した割合。

※交通全般の満足度の評価結果

「とてもよい」：3.7%、「よい」：20.5%、「普通」：47.4%、「悪い」：16.6%、「とても悪い」：6.2%、「わからない・無回答」：5.6%

（４）市街地における居住人口・公共交通サービス圏域人口

「全域交通ネットワーク」の結節点となる身近な生活の中心である地域拠点への必要な生活サービス機能を誘導するとともに、交通結節機能を高め、「機能が集積した地域への居住を誘導できているか」について評価する。

評価指標	基準値		維持	目標値	
居住誘導区域の人口密度 （立地適正化計画との連携）	43.7 人/ha （市街化区域の人口密度）	2010 年 （平成 22 年）	➡	43.7 人/ha	2030 年 （令和 12 年）

※福井市立地適正化計画においては、2040 年の目標値は基準値を維持するものとしているため、第２次福井市都市交通戦略においても、戦略の最終年度における目標値は、基準値を維持していくものとする。

（５）都市機能誘導区域に立地する誘導施設の施設数

既存公共施設等の移転の際には、交通ネットワークが充実している都市機能誘導区域への誘導を図り、「機能を集約できているか」について評価するため、都市機能誘導区域に立地する誘導施設の施設数を数値目標として設定する。

評価指標	基準値		維持	目標値	
都市機能誘導区域に立地する誘導施設の施設数 （立地適正化計画との連携）	26 施設	2016 年 （平成 28 年）	➡	26 施設	2030 年 （令和 12 年）

※誘導施設とは、福井市立地適正化計画で設定された以下の施設が該当する。

誘導施設	**■まちなかのにぎわいを生み出す機能** (以下に掲げる施設のうち広域的な機能を有する施設とする。) ○行政サービス施設　：市役所、県庁等 ○教育文化施設　　：国立大学 ：図書館、博物館、美術館 ：大規模ホールを有する複合交流施設 ：体育館(学校体育館、地域体育館などを除く。)等 ○商業施設　　：百貨店 **■高齢化の中でまちなか居住を支える機能** ○福祉施設　　：通所介護施設、通所リハビリテーション施設 (これらの施設のうち、地域密着型サービスを提供する施設を除く。)

（出典：福井市立地適正化計画より）

（※）中心市街地における歩行者・自転車通行者数

にぎわい、交流、商業、業務などの中心で、総合交通結節点である中心市街地を快適に回遊できる環境の構築に向け、「市内外からにぎわいの中心である福井駅周辺にどれだけの人が訪れているか」について評価する。

なお、「福井駅周辺地区交通戦略」にて数値目標を設定する。

第５章．施策パッケージ

５－１　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、自家用車、自転車といった様々な移動手段がネットワーク化され、移動の目的に応じて、それぞれの移動手段を組み合わせて利用することができる、利便性の高い都市交通の利用環境を構築

①－１	市域全体をカバーする地域公共交通網の形成
①－２	新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上
①－３	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
①－４	市中心部のバス路線網の見直し
①－５	公共交通を維持するための取組み
①－６	北陸新幹線福井開業に伴う交流人口（観光・ビジネス等）への対応
①－７	道路交通の円滑化
①－８	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

②－１	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
②－２	地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善
②－３	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

③－１	運賃のキャッシュレス決済の導入検討
③－２	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

電車、バス、タクシー、フィーダー交通、自家用車、自転車といった様々な移動手段がネットワーク化され、移動の目的に応じて、それぞれの移動手段を組み合わせて利用することができる、利便性の高い都市交通の利用環境を構築

①－１　市域全体をカバーする地域公共交通網の形成

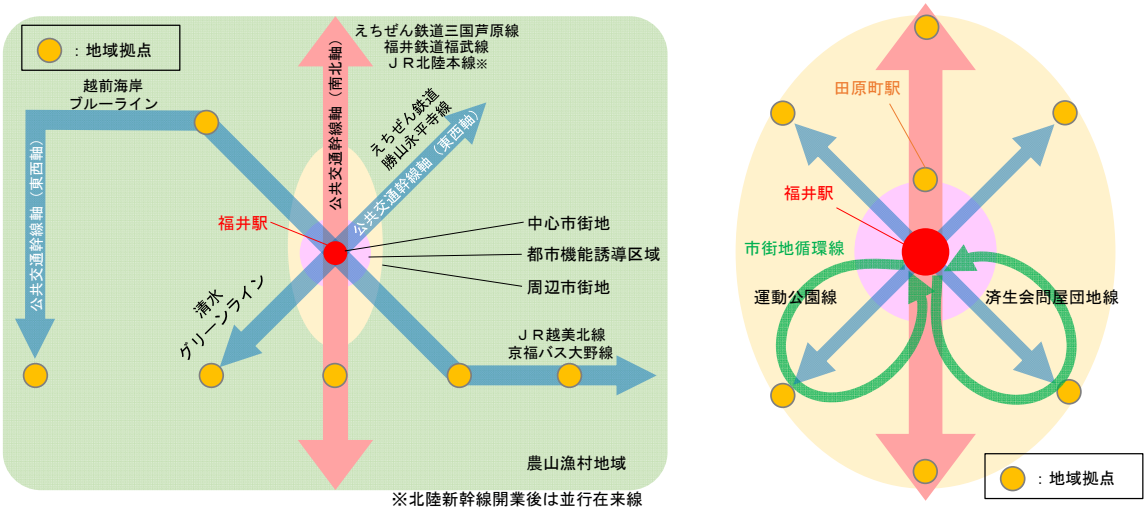
福井市の地域公共交通網は、公共交通ネットワークの骨格となる南北２軸、東西４軸、及び市街地における移動を補完する循環線からなる公共交通幹線軸と、地域拠点とその周辺地域を結ぶフィーダー交通、及び幹線軸以外の路線バスにより構成されている。

市民の移動や暮らしを支える「全域交通ネットワーク」の基盤である公共交通幹線軸の維持、及びフィーダー交通の拡充を図る。

具体的な取組み

＜公共交通幹線軸について＞

- **公共交通幹線軸の維持・確保**
  - ・これまでに設定している公共交通幹線軸（6 軸：南北 2 軸、東西 4 軸）に加え、市街地内における移動を補完する循環線を新たに幹線軸に設定し、公共交通ネットワークの骨格として維持・確保する。

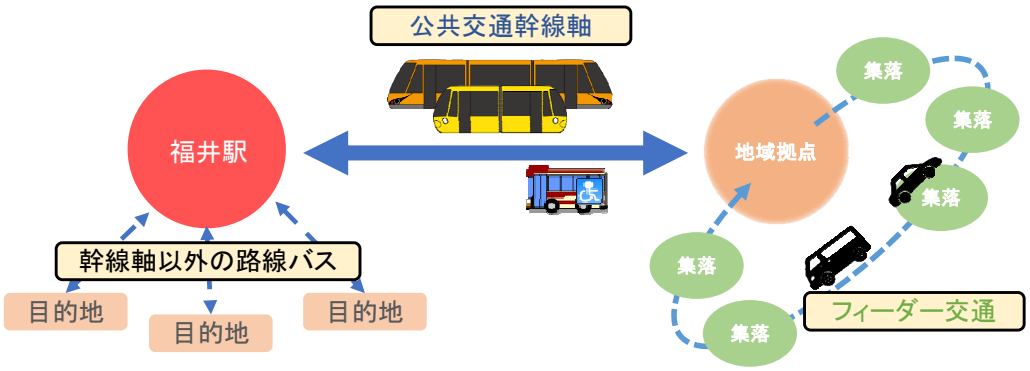


■公共交通幹線軸を構成する路線（左：市域全体、右：市街地部）

＜フィーダー交通について＞

- 地域を発着するフィーダー交通の拡充によるモビリティの強化

・地域拠点とその周辺地域を運行するフィーダー交通を接続し、日常生活に関するサービスを享受できる地域拠点までのアクセスを確保する。



施策・事業の実施プログラム

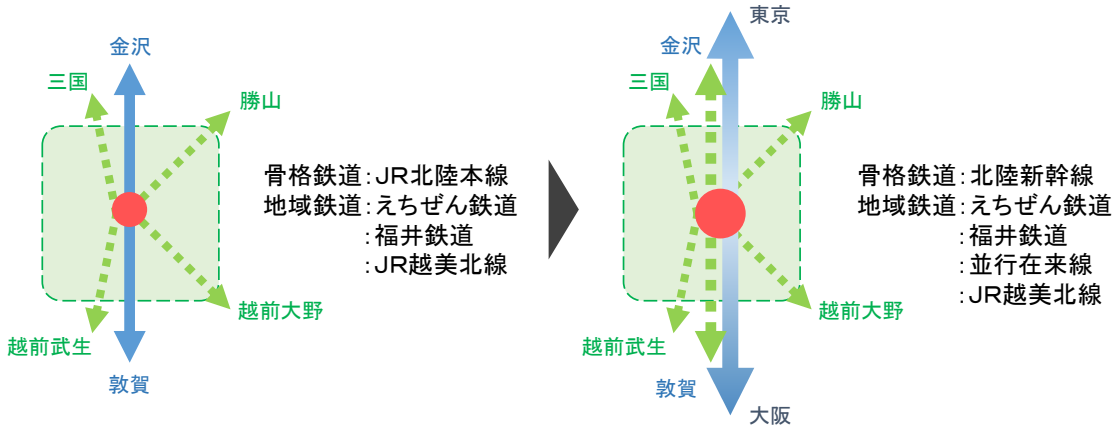
施策・事業	実施主体	期間（概ね 10 年）		
		短 期	中 期	長 期
南北幹線軸（鉄道）の維持・確保のための、行政による支援、及び鉄道の安定的な運営のための利用促進	交通事業者、国、福井県、沿線自治体			
東西幹線軸（鉄道、バス）の追加、維持・確保のための、行政による支援、及びバスの安定的な運営のための利用促進	交通事業者、国、福井県、沿線自治体			
フィーダー交通の拡充	交通事業者、福井市			

※期間の詳細
【短期】概ね 1～3 年
【中期】概ね 4～7 年
【長期】概ね 8～10 年

①－２　新しい時代を迎える地域鉄道の利便性向上

北陸新幹線福井開業に伴い並行在来線となるＪＲ北陸本線を含む地域鉄道は、本市の移動を支える重要な移動手段の一つである。地域鉄道を、地域住民の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としてだけでなく、北陸新幹線福井開業に伴う観光・ビジネス需要にも対応した二次交通とするため、利用者の増加や持続可能な運営に向けた利便性向上や駅機能向上に事業者だけでなく利用者（地域住民）等と連携して取り組む。

また、「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、沿線市町と連携した広域的な公共交通ネットワークの強化を図る。



具体的な取組み

＜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切符の販売等の検討を実施する。
- **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＆ライド駐車場、サイクル＆ライド自転車駐車場機能を拡充する。
  - ・新たな改札口の設置や駅前広場の整備等によるアクセス性向上を図る。
- **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】
  - ・乗換の際、路線バスやフィーダー交通、タクシー、ＪＲ等へと誘導するサインの充実を図る。
  - ・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を図る。
  - ・バスロケーションシステムの整備、拡充等を図る。
  - ・鉄道のロケーションシステムや駅自動放送システムの導入を検討する。
- **利用者のニーズ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るなど、ニーズに合わせたダイヤを設定する。
  - ・地域鉄道間、フィーダー交通間での接続の調整を行う。
- **並行在来線新駅設置の検討**　【並在】
  - ・並行在来線の新駅設置を検討する。

- **地域公共交通計画の策定**　【えち鉄、福鉄】
  - ・見直しの時期となる、えちぜん鉄道、福井鉄道による地域公共交通計画（旧地域公共交通網形成計画）を策定する。
- **福井鉄道の福井駅へのアクセス向上の検討**　【福鉄】
  - ・福井鉄道の福井駅へのアクセス向上を図る。

＜ＪＲ越美北線の維持確保のための利用促進＞

- **ＪＲ越美北線の交通事業者や県、大野市と連携した利用促進**
  - ・ＪＲ越美北線の維持に向け、県や大野市、交通事業者と連携した利用促進を継続的に実施する。

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			
利用者のニーズを考慮したダイヤ設定	交通事業者			
並行在来線新駅設置の検討	交通事業者、福井県、沿線自治体			
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越美北線の交通事業者や県、大野市と連携した利用促進	交通事業者、福井県、沿線自治体			

①－３　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

フィーダー交通は地域拠点を発着点として、地域拠点とその地域内を結びかつ地域内の移動を確保するための移動手段であり、運営主体の違いにより、機能分担している。

北陸新幹線福井開業後は、地域の日常の生活交通に対応するとともに、観光・ビジネス交通に対応するため、運行内容、運行形態について、利用者数や地域の状況に応じた持続可能なサービス内容を検討し、効率的な運行形態への見直しを実施する。

また、今後の更なる高齢化の進展を見据え、より便利な生活の足となる交通の確保に向け、ドア to ドアでサービスを提供できる既存のタクシー（一般）の活用を図るとともに、新技術を活用した身近な交通手段の導入に向けた調査・研究に継続的に取り組む。

■フィーダー交通の種類

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 ・定時定路線型	11 路線
鉄道事業者が 運行する路線 （えちぜん鉄道・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	あおぞらくん、テクノポート号 清明循環線、麻生津循環線

デマンドタクシー

地域バス

■フィーダー交通の例

具体的な取組み

＜フィーダー交通の効率的な配置＞

- **フィーダー交通の見直し**

  ・現状の交通サービスの提供状況を踏まえフルデマンド化や効率的な路線の統廃合等による効率的な運行形態への見直しを実施する。

- **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**

  ・公共交通分野における新技術の動向を把握し、身近な交通手段としての超小型モビリティや自動運転車両等の導入を見据えた継続的な調査・研究を実施する。

- **公共交通空白地域、不便地域におけるタクシー（一般）活用の推進**

  ・７５歳以上の方の運転免許自主返納に対する運賃割引による支援の継続や既存の配車アプリへの対応を図り、公共交通空白地域、不便地域におけるタクシー（一般）の活用を推進する。

■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 ・タクシー（一般）の活用推進 ・自家用有償旅客運送 ・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）

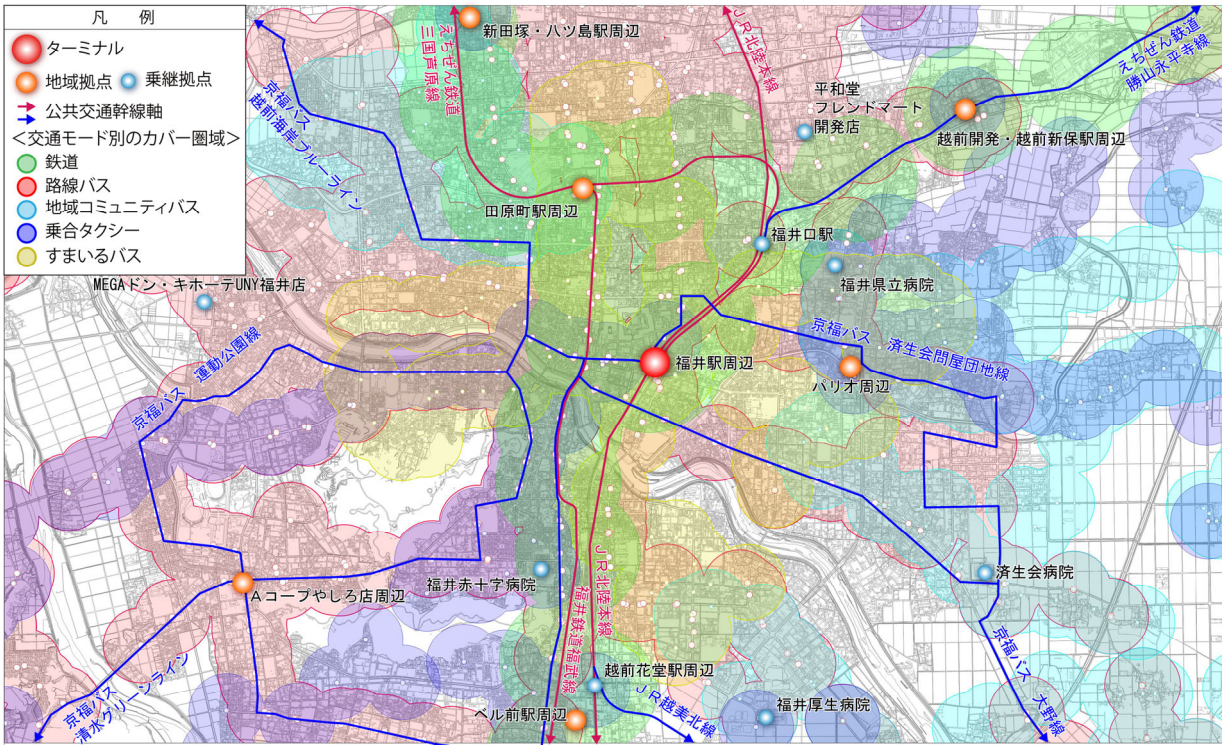
施策・事業の実施プログラム

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、教育機関　等			
公共交通空白地域、不便地域におけるタクシー（一般）活用の推進	交通事業者			

①－４　市中心部のバス路線網の見直し

福井駅周辺におけるバスターミナル移設を含めた西口広場整備、福井鉄道の福井駅への延伸、えちぜん鉄道福井駅整備などのハード整備により、福井駅への公共交通による接続性が向上し、鉄道、及び多数のバス路線が運行する市中心部では、利用者の選択性が高い反面、複数の交通機関のサービス圏が必要以上に重複している部分もある。

今後の更なる人口減少や高齢化の進展を見据え、継続的に交通サービスを提供するため、鉄道との交通分担等も含めた持続可能性の観点から、必要に応じてルート、ダイヤ、運賃等について再編、改正を行うとともに公共交通全体の利用促進策を実施し、公共交通を利用した福井駅周辺への来街促進を図りながら、効率的な路線バス網を構築する。



■市中心部の交通モード別カバー圏域

具体的な取組み

- **すまいるバスのダイヤ・ルートを含めたバス路線網の効率化**
  - ・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、利用者のニーズに応える中で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）へと変化してきたコミュニティバス「すまいる」や多数の路線バス、鉄道路線を含めたバス路線網の見直しについて、関連事業者等での協議等を行いながら再編等によるバス路線網の効率化を図る。
- **見直し路線における路線バスの基準を踏まえた運賃の適正化**
  - ・バス路線網の効率化を図る際には、路線バスの基準を踏まえながら、現行のコミュニティバス「すまいる」の運行区域における運賃の適正化を図る。
- **福井駅周辺でのお買い物と連動した公共交通利用促進策の検討**
  - ・バス路線網の効率化と併せ、利用者にお得感のある買い物等と連動した公共交通料金の割引などの利用促進策を検討する。

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
すまいるバスのダイヤ・ルートを含めたバス路線網の効率化	交通事業者、福井市			
見直し路線における路線バスの基準を踏まえた運賃の適正化	交通事業者、福井市			
福井駅周辺でのお買い物と連動した公共交通利用促進策の検討	交通事業者、民間事業者、福井市			

①－５　公共交通を維持するための取組み

公共交通を広い範囲で一定のサービス水準を満たしながら維持していくためには、従来から取り組まれている新規路線整備や運行ダイヤ・料金の改善等の交通事業者を中心とした提供者側の取組みだけでは限界がある。移動手段として公共交通を選択する人、公共交通に頼らざるを得ない高齢者や子ども・学生等だけでなく、普段から自家用車を利用する人も含めて、市民の一人ひとりが公共交通を支えていくという意識を持つことが必要不可欠であるため、多様な主体が連携し、様々な世代に移動・交通について考えてもらうためのきっかけづくりに取り組む。

また、公共交通の提供者側としても、継続的に公共交通サービスを提供していくため、今後の公共交通の担い手となる若い人材の確保・育成に取り組み、利用者提供者が一丸となって公共交通を維持していく。

具体的な取組み

＜利用者側＞

- **モビリティ・マネジメント（ＭＭ）の推進**
  - ・地域住民・関連団体・ＮＰＯなど多様な主体との協働により、これまでの「乗って残す」取組みだけでなく、その前の「知ってもらって使ってもらう」取組みを合わせて実施することで、様々な世代に移動・交通について考えてもらう「場」・「機会」を提供する。

＜提供者側＞

- **鉄道、バス、タクシー事業における人材確保への取組み**
  - ・鉄道事業者では、並行在来線、えちぜん鉄道、福井鉄道の３社連携による就職合同説明会等、バス・タクシー事業者では、運転体験や採用説明会の実施等により、公共交通を提供する人材の確保に取り組む。
  - ・移住支援や就職支援の事業との連携などを行い、公共交通を提供する人材の確保に取り組む。

■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

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、民間事業者			
〔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、教育機関　等			
〔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、教育機関　等			
〔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、福井市			
〔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、教育機関　等			
〔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			
〔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			

※〔　〕は施策の主なターゲットを示す

①－６　北陸新幹線福井開業に伴う交流人口（観光・ビジネス等）への対応

北陸新幹線福井開業に伴い、観光・ビジネス等で福井へ訪れる来街者に向けて、玄関口である福井駅から市内、県内各地や観光地等への移動に対する、多様なニーズに応える交通手段と情報提供の充実を図る。

また、新幹線開業効果を活かし、福井を知ってもらい、訪れてもらうための地域の魅力の発信や観光事業者、交通事業者を中心に多様な主体が連携した観光施策の推進により、来街者にとって快適で、もう一度訪れたいと思ってもらえる交通環境づくりを目指す。

■福井駅西口ウェルカムセンター

■福井駅を発着する二次交通

（出典：福井市観光振興計画より）

具体的な取組み

＜福井駅を中心とした二次交通の利便性向上＞

- **東口の観光案内所の整備と西口のまちなか案内所との連携**
  - ・北陸新幹線福井開業に合わせ、ＪＲ福井駅東口に整備する拡張施設内に観光案内所を設置し、まちなか案内の福井駅西口ウェルカムセンターとの連携を図る。
- **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、タクシーだけでなく、レンタカー、レンタサイクルなども含めた多様な交通手段とその情報提供を充実させる。
- **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）**
  - ・福井駅以外の駅等も含めた鉄道駅、路線バス乗り場における観光地への路線情報を充実させることで、どこからでも観光地への移動手段が分かりやすい環境をつくる。
- **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**
  - ・福井駅を降り立った来街者が、利用したい移動手段の発着場や観光案内所等へ向かう際に、迷わずに移動できるよう誘導するサインを充実させる。
- **観光バスの発着場所、及び待機場所の整備**
  - ・観光バス利用者のための発着場所や、観光バスの待機場所を福井駅東口周辺に整備する。

＜地域の魅力を高める観光企画の充実＞

- 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
  - ・並行在来線を含む地域鉄道３社の連携による利便性向上を図るとともに、観光等で移動する際に、鉄道、バス、タクシー、自転車などの複数の移動手段を組み合わせた利用を推進する。
  - ・観光やビジネス等の目的と目的地までの移動手段、宿泊がセットとなった乗車券、宿泊プランなどの観光企画を充実させる。

＜観光型ＭａａＳの導入検討＞

- 北陸新幹線福井開業に伴う観光型ＭａａＳの導入検討
  - ・交通事業者や民間事業者、行政等の多様な主体の連携による観光型ＭａａＳ導入に向けた検討を行う。

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
東口の観光案内所の整備と西口のまちなか案内所との連携	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			
観光バスの発着場所、及び待機場所の整備	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			
北陸新幹線福井開業に伴う観光型ＭａａＳの導入検討	交通事業者、民間事業者、福井市、福井県			

①－７　道路交通の円滑化

福井市内では朝夕の通勤ラッシュ時間を中心に交通渋滞が発生している箇所・区間が見られ、特に冬季は降雪・積雪の影響により交通渋滞が発生しやすくなることから、ハード・ソフトの両面から道路混雑の解消・軽減を図る。

一方、公共交通においても、路線バスについては、日常的ではないものの、数分～十分程度の遅れが発生しており、利用者の不安を解消するための運行情報の提供や遅延要因の分析と対策に取り組むほか、路面電車については、自動車と走行空間を共有することから、車両との接触や相互の走行の妨げになることを避けるための整備に取り組み、定時性の確保を推進するとともに、道路交通の円滑化を図る。

具体的な取組み

＜道路混雑要因の解消・軽減＞

- **時差出勤、リモートワークの推進**
  - ・社会の変化に合わせた時差出勤・リモートワークなどの働き方を推進し、集中的な自動車交通の緩和を図る。
- **計画的な幹線道路の整備や交差点の改良**
  - ・幹線道路の計画的な整備を進めるとともに、交差点部では付加車線整備が厳しい場合において、右直複合レーンの拡充で柔軟に対応するなど、必要に応じた改良により渋滞緩和を図る。
- **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**
  - ・消雪装置の計画的な整備、除雪を継続的に実施する。

＜路線バスの定時性確保＞

- **バスロケーションシステムの整備拡充**
  - ・バス停などの待合施設において、バスの走行位置情報等を提供し、待ち時間に対する利用者の不満・不安を緩和する。
- **バスナビ等による運行情報の提供**
  - ・携帯端末等でバスの走行位置情報等を提供し、待ち時間に対する利用者の不満・不安を緩和する。
- **路線バスの遅延要因の分析と対策**
  - ・交通事業者、警察、道路管理者など多様な主体の連携により路線バスの遅延要因を調査・分析し、必要に応じて対策を講じる。
- **運賃のキャッシュレス決済の導入検討**
  - ・キャッシュレス決済の導入により、乗降時間の短縮と併せて運賃収受の効率化を図る。

＜路面電車の定時性確保＞

- 路面電車区間道路の走行空間の拡幅

・路面電車と自動車が並走する区間の道路において、外側線を引き直し、路面電車の走行空間を拡幅することで、自動車、路面電車相互の交通の円滑化を図る。

- 路面電車区間道路の右折だまりの着色化

・路面電車と自動車が並走する区間の道路において、右折滞留スペースを着色して明示することで、滞留時の軌道敷内への侵入を防止し、自動車、路面電車相互の交通の円滑化を図る。

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			
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			
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			

①－８　自転車利用の推進

平成 30 年 6 月に国においては「自転車活用推進計画」が閣議決定され、「自転車交通の役割拡大による良好な都市環境の形成」、「サイクルスポーツの振興等による活力ある健康長寿社会の実現」、「サイクルツーリズムの推進による観光立国の実現」、「自転車事故のない安全で安心な社会の実現」の 4 つの目標を掲げた国の自転車の活用の推進に関して基本となる計画として位置付けられた。

福井市においては、平成 27 年 3 月に「福井市自転車利用環境整備計画～ふくいサイクルプラン～」を改訂し、「はしる　自転車通行空間の整備」、「とめる　自転車駐車場の整備」、「つかう　自転車利用の促進」、「まもる　自転車利用ルール・マナーの啓発」の４つの基本方針を掲げ、各施策に取り組んできている。

今後は、自動車に頼り過ぎない公共交通の利用を図るサイクル＆ライド（バスライド）や、新幹線開業がもたらす交流人口の拡大に対応し、レンタサイクルを活用して観光と連携したサイクルツーリズムを推進するため、安全で便利に利用できる環境整備の計画を策定し、自転車利用の推進を図る。

具体的な取組み

＜自転車活用に関する計画の策定＞

- **自転車活用の推進を踏まえた計画の策定**
  - ・自転車活用の推進にあたり、基本となる計画を策定する。

＜サイクル＆ライド（バスライド）自転車駐車場の拡充による乗継環境の整備＞

- **地域拠点、乗継拠点等の主要な駅、バス停におけるサイクル＆ライド（バスライド）自転車駐車場の確保**
  - ・地域拠点、乗継拠点等の主要な駅、バス停でのサイクル＆ライド（バスライド）自転車駐車場の整備に加え、民間施設等の自転車駐車場活用への支援やバス待合所への併設により、自転車の駐車場スペースを確保する。

＜「自転車の駅」の拡充＞

- **地域拠点、乗継拠点周辺での「自転車の駅」の拡充**
  - ・既設の「自転車の駅」に加え、地域拠点、乗継拠点周辺で新たに「自転車の駅」を設定する。

＜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**
  - ・まちなかレンタサイクル「ふくチャリ」のポート拡充や観光拠点でのレンタサイクル設置、公共交通機関の整備するレンタサイクルの活用を図る。

＜安全な自転車通行空間の整備＞

- **安全な自転車通行空間の整備**
  - ・計画的な自転車専用通行帯等の整備により広域的な移動の安全性向上を図り、地域拠点周辺の移動については、路面表示（矢羽根型等）や路側帯の幅員増等により安全な通行空間確保やルート誘導を図る。

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、乗継拠点等の主要な駅、バス停におけるサイクル＆ライド（バスライド）自転車駐車場の確保	交通事業者、福井市			
地域拠点、乗継拠点周辺での「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			

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

②－１　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

公共交通幹線軸とフィーダー交通の結節点であるとともに地域住民の身近な生活空間の中心である地域拠点には拠点の場所や特性により、多様な日常生活を支える都市機能、生活サービス機能等が集積している。今後、人口減少や高齢化の更なる進展が予想される中においては、各地域拠点の特性や既存の機能集積を活かしながら、各地域の状況に応じて必要となる都市機能、生活サービス機能の誘導により、持続可能な地域を形成するための中心となる拠点づくりに取り組む。

また、拠点づくりには様々な分野との連携が必要であるため、今後、策定する本市の各種計画等においても、拠点づくりに関連する施策を位置づけ、着実な推進を図っていく。

【地域区分別の都市機能、生活サービス機能の考え方】

土地利用やこれまでの経緯､都市機能､交通機能などの地域特性を踏まえ拠点の方向性を設定。

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 ・まちなか地区と隣接
周辺市街地	ベル前駅周辺		複合市街地ゾーン	・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
	越前新保・越前開発駅周辺			・医療、福祉施設が立地 ・永平寺町、勝山市との連携
	新田塚・八ツ島駅周辺			・医療、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、拠り所
	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、拠り所
	森田駅周辺	旧来からの周辺地域の中心的な役割		・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		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、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	・旧町の拠点として市街化区域に指定 ・商業、行政施設が立地 ・越廼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
	越廼公民館周辺	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、越廼定住促進住宅 ）
	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 （木ごころ文化ホール、アンデパンダン広場）

※福井市都市計画マスタープランより

具体的な取組み

＜都市機能、生活サービス機能の誘導に向けた取組み＞

- **地域拠点における店舗等の開業への支援**
  - ・地域拠点において店舗等の開業を行う事業者に向け、開業支援を実施する。
- **地域拠点における地元生産者による農作物等の販売所の設置**
  - ・地域拠点において、地元生産者が気軽に作物を販売できる環境を整備する。
- **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**
  - ・ショッピングセンターなど、高齢者が日常的に立ち寄る既存施設を活用してサロンやよろず茶屋等の気軽に集える通いの場を整備する。
- **公共施設の新設、移設における地域拠点への設置検討**
  - ・公共施設の新設、移設の際には、地域拠点への設置を検討し、機能の集約を図る。
- **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）**
  - ・越廼地区において、既存施設を活用した観光振興施設等の整備を図る。
- **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**
  - ・居住誘導区域内における建替え、リフォーム等の住宅取得等支援を継続的に実施する。

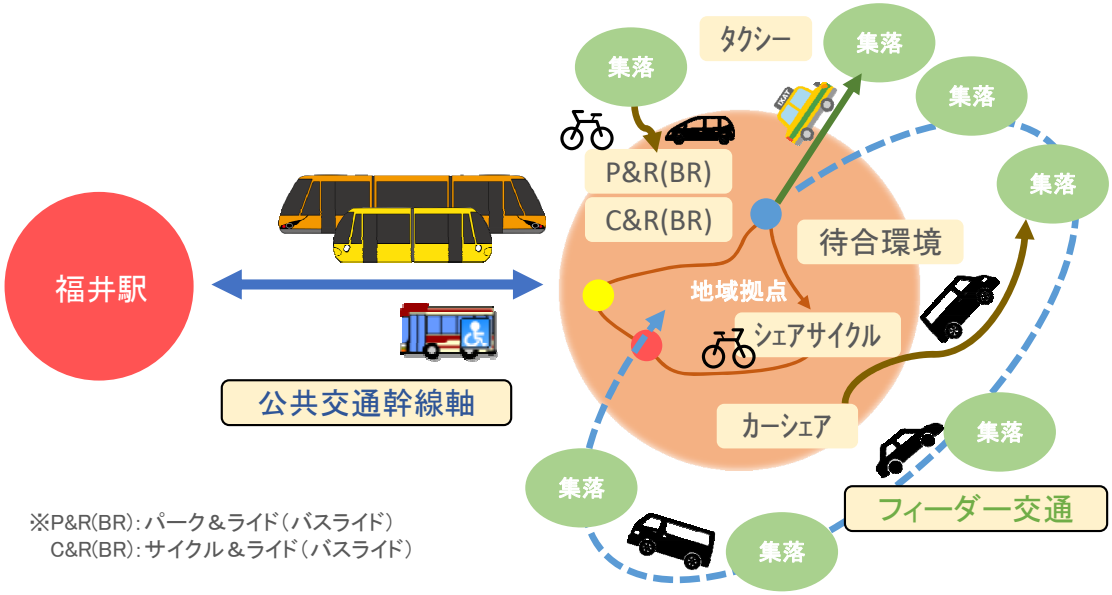
施策・事業の実施プログラム

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農作物等の販売所の設置	福井市、地域住民、民間事業者、市民団体　等			
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、よろず茶屋等）	福井市、地域住民、民間事業者、市民団体　等			
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、地域住民、民間事業者、市民団体　等			
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			

②－２　地域拠点等におけるモビリティ（移動のしやすさ）の改善

地域拠点は、身近な生活空間の中心であるとともに、中心市街地と地域拠点間の移動や地域内を移動する際の交通結節点でもある。そのため、公共交通相互や、自動車、自転車と公共交通の乗り継ぎ、地域内でのスムーズな移動、待ち時間の快適性といった拠点でのモビリティ（移動のしやすさ）が重要である。今後は、公共交通の更なる利用促進や高齢者の外出機会の創出などに向けて、モビリティ（移動のしやすさ）の改善に取り組む。

また、公共交通沿線人口の変化や施設整備等による公共交通需要の変化などを適切に捉え、乗継拠点について適宜見直しを図っていく。



■拠点におけるモビリティの要素

具体的な取組み

＜交通利用環境＞

- **フィーダー交通の見直し**
  - ・現状の交通サービスの提供状況を踏まえフルデマンド化や効率的な路線の統廃合等による効率的な運行形態への見直しを実施する。
- **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）自転車駐車場、待合環境の整備、及び支援**
  - ・地域拠点等の主要な駅、バス停におけるパーク＆ライド（バスライド）駐車場、サイクル＆ライド（バスライド）自転車駐車場の拡充や待合環境の向上に取り組む。
- **既存施設を利用したパーク＆ライド（バスライド）駐車場、サイクル＆ライド（バスライド）自転車駐車場、待合環境の整備、及び支援**
  - ・既存の商業施設等におけるパーク＆ライド（バスライド）駐車場、サイクル＆ライド（バスライド）自転車駐車場の拡充や待合環境の向上について、交通事業者、行政、施設所有者等が連携して取り組む。
- **バスロケーションシステムの整備拡充**
  - ・地域拠点等の主要な駅、バス停において、バスロケーションシステムの整備を拡充する。

- **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**
  - ・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を整備し、拠点内を移動する際の景観性や安全性の向上を図る。
- **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**
  - ・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）を拡充し、快適に拠点内を移動できる交通手段を確保する。
- **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**
  - ・地域拠点で必要に応じてカーシェアを利用できる環境整備、及び支援と情報提供により来街者の移動の選択肢を増やし、効率的で自由に観光できる環境の提供を図る。
- **鉄道駅、拠点における基幹バス停、パーク＆ライド駐車場や乗継情報等の見える化に向けた環境整備**
  - ・鉄道駅や基幹バス停、パーク＆ライド駐車場等の場所等が分かる案内サイン等の整備や駅・バス停等における他交通機関への乗継情報等の発信を行い、交通結節点の見える化を図る。

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合等）	交通事業者、福井市			
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）自転車駐車場、待合環境の整備、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）駐車場、サイクル＆ライド（バスライド）自転車駐車場や待合環境の整備、及び支援	民間事業者、交通事業者、福井市			
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			
鉄道駅、拠点における基幹バス停、パーク＆ライド駐車場や乗継情報等の見える化に向けた環境整備	福井市、交通事業者			

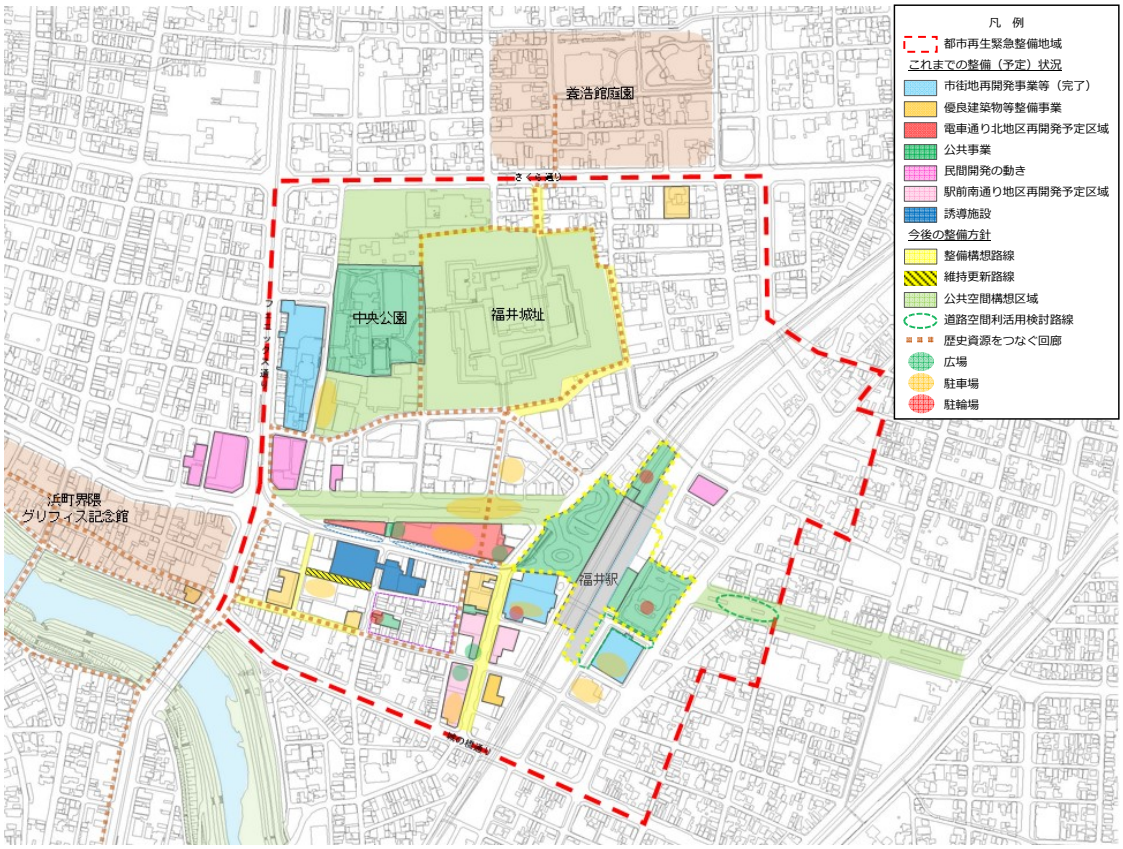
②－３　まちなかを快適に回遊できる環境の構築

福井市では、福井駅周辺を「にぎわい交流拠点」として、周辺の歴史資源や自然景観と調和した良好な景観形成や光を活かした夜間景観の創出、「歴史のみち」などの設定により、回遊性があり、歩いて楽しめる空間づくりを推進してきた。

また、国土交通省が募集するウォーカブル推進都市にも賛同し、「居心地が良く歩きたくなるまちなか」の形成に向けた取組みを進めているところである。

今後は、北陸新幹線福井開業に向けた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、ハード整備とソフト施策を効果的に活用し、ハピリンや再開発施設を中心とする人の溜まりや快適な歩行を促す空間の確保、動線整備により、人の滞留機能と交通のターミナル機能が一体となった中心市街地のにぎわいの核となる空間づくりを目指すとともに、にぎわいの増加など必要に応じて、駐車場の適正配置や案内強化など、自家用車での来街や通過交通のコントロールに配慮した整備を検討する。

なお、福井駅周辺については、「歩く」という視点に主眼を置いて施策を推進し、快適に回遊できる環境を構築するため、エリアを限定した「福井駅周辺地区交通戦略」を策定する。



■福井駅周辺での取組み

具体的な取組み

- **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**
  ・再開発事業に合わせ、広場の整備、通路、歩道状空地、住宅、駐車場の整備を実施する。
- **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**
  ・再開発事業に合わせ、広場の整備、歩道状空地、住宅の整備を実施する。
- **福井駅前南通り地区第一種市街地再開発事業**
  ・再開発事業に合わせ、広場の整備、歩道状空地、住宅、駐車場の整備を実施する。
- **中央１丁目１０番地地区優良建築物等整備事業**
  ・再開発事業に合わせ、通路、歩道状空地等、住宅の整備を実施する。
- **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を実施する。
- **道路の高質化等の推進**
  ・再開発事業に合わせ、周辺道路や通路、歩道状空地等の高質化整備を実施する。
- **案内サインの充実**
  ・サインの設置・整備やデジタルサイネージの整備等により、回遊性の向上を図る。
- **駅周辺の駐車場情報の発信強化**
  ・駅周辺の駐車場情報発信の強化を図る。

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/住宅/駐車場〕	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/住宅〕	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/住宅/駐車場〕	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/住宅〕	民間事業者			
福井城址周辺整備事業	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			
駅周辺の駐車場情報の発信強化	民間事業者			

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

③－１　運賃のキャッシュレス決済の導入検討

ＩＣＴは日々、進歩し、様々な分野で活用されており、公共交通分野においてもＩＣＴ化を推進し、利用者の利便性向上に向けて取り組む必要がある。

特に、運賃のキャッシュレス決済は、公共交通の運賃収受の負担軽減や降りる直前まで運賃が分からないという不安の解消による支払いの効率化や、乗降時間の短縮による運行の定時性向上など、利用者、交通事業者双方にメリットがあるため、今後の技術革新の進展や国・他自治体の動向、費用対効果等を考慮しながら継続的な導入検討を行う。

■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	・乗降時の運賃収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 ・技術革新が進む中で、地域特性に応じた導入システムの見極め
利用者	・乗車券の購入や両替、小銭の用意等をせずとも、公共交通機関等を利用できる ・ポイント付与、運賃割引等が受けられる ・使用履歴が把握できる （どの期間にどのくらい使ったか）	・決済方法や手順の分かりやすい説明 ・決済方法によっては、スマートフォンなどのデジタル機器が必要となり、特に高齢者などは利用のハードルが上がりやすい

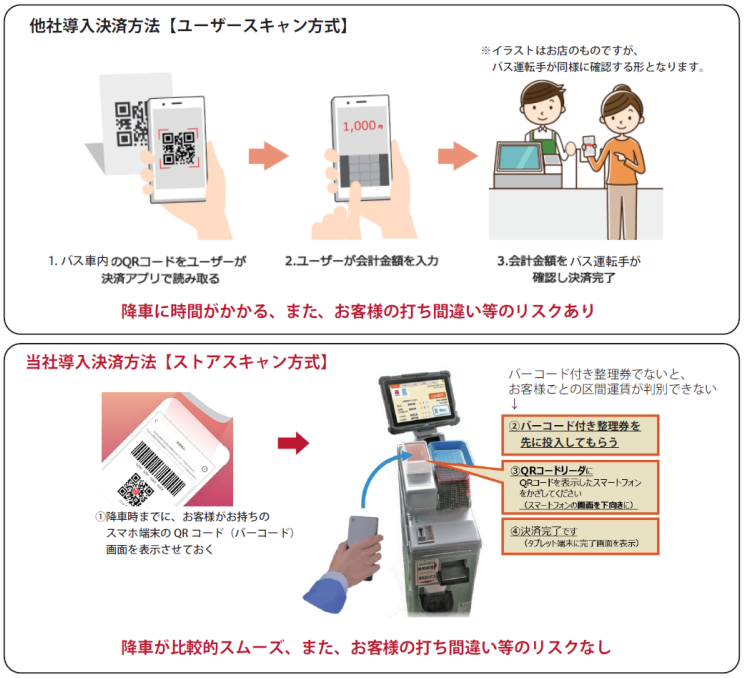
○運賃のキャッシュレス決済の種類

①交通系ＩＣカード全国相互利用サービス（10（テン）カード）

・ＪＲ東日本やＪＲ西日本等の鉄道会社等が発行する電子マネーで、乗車券、定期券として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ＩＣカードも多数あるほか、1 枚のカードで「Ｓｕｉｃａ」と地域独自の交通系ＩＣカードの機能を併せ持つ「地域連携ＩＣカード」も一部の地域で導入が検討されている。

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。



■ＱＲコードによる決済方法（出典：北海道拓殖バス株式会社より）

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

■クレジットカードによるコンタクトレス決済（出典：国土交通省ＨＰより）

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

・Ｏｓａｋａ　Ｍｅｔｒｏ（大阪市高速電気軌道株式会社）では、4 路線の駅で顔認証を用いた次世代改札機の実証実験を開始。

※2024 年度に全駅で顔認証によるチケットレス改札の導入を目指し、実用化に向けた課題抽出や検討基礎データを取得する

【対象路線・駅】

対象路線	対象駅
長堀鶴見緑地線	ドーム前千代崎駅
中央線	森ノ宮駅
堺筋線	動物園前駅
御堂筋線	大国町駅

■次世代改札機のイメージ

左レーン：ＱＲコードリーダー付き改札機

右レーン：顔認証用カメラ付き改札機

（出典：Ｏｓａｋａ　ＭｅｔｒｏＨＰより）

〇現在、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。

■福井市における各交通事業者のキャッシュレス決済導入状況

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/西鯖江/神明/赤十字前/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

具体的な取組み

- **運賃のキャッシュレス決済の導入検討**

  ・交通事業者や行政等の多様な主体によるキャッシュレス決済導入に向けた検討を継続して実施する。

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			

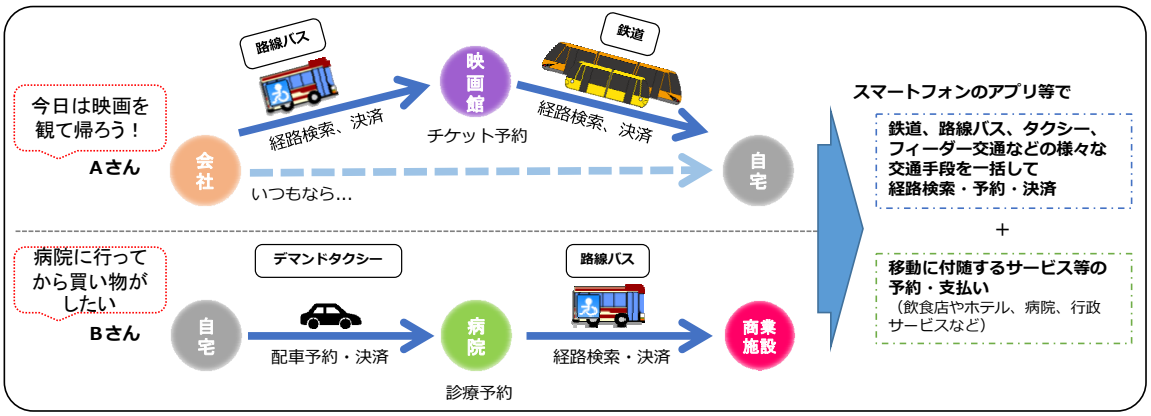
③－２　ＭａａＳ（Mobility as a Service）の導入

ＭａａＳは、地域や観光地の移動手段の確保・充実や公共交通機関の維持・活性化等に資する新たなサービスとして、全国各地で取組みが始まっている。国土交通省においても、日本版ＭａａＳモデルを構築するための実証実験として支援する事業の募集やデータ連携、バリアフリーなど様々な観点での研究会が始動し、継続的に検討されている。

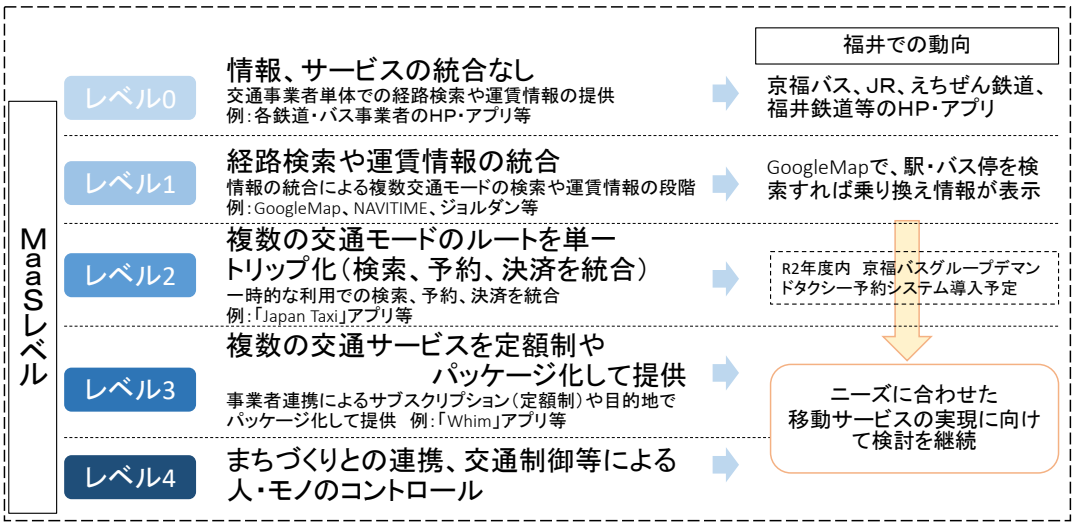
福井市においても、北陸新幹線福井開業による観光やビジネスでの来街者増加や今後の更なる人口減少や高齢化の進展を見据え、公共交通と医療・福祉や観光、物流、小売りなど様々なサービスが連携し、移動の利便性向上や地域の課題解決につながる一つのツールとして、導入に向けた検討を実施する。

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。　（出典：国土交通省日本版ＭａａＳの推進ＨＰより抜粋）



■日常型ＭａａＳのイメージ



■ＭａａＳレベルと福井での動向

具体的な取組み

- **北陸新幹線福井開業に伴う観光型ＭａａＳの導入検討**

  ・交通事業者や民間事業者、行政等の多様な主体の連携による観光型ＭａａＳ導入に向けた検討を行う。

- **ＡＩオンデマンドタクシー、及びアプリの導入・普及**

  ・利用者のニーズに合わせてＡＩを活用してルート設定等を行うデマンドタクシーを導入し、利用促進を図る。

- **日常生活型ＭａａＳの導入検討**

  ・通勤通学、通院、買い物など、日常生活の中で移動する際に公共交通をより簡単かつ積極的に選択できる環境づくりのため、交通事業者や民間事業者、行政等の多様な主体による日常生活型ＭａａＳ導入に向けた検討を行う。

- **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**

  ・自動車に頼りすぎない住みよいまちを目指し、利用者の移動ニーズに応じ、公共交通やタクシー、自転車など、多様な交通サービスを組合わせて利用しやすい環境整備が求められる。そのため、ふくい嶺北連携中枢都市圏全体での交流人口増加や交通ネットワークの構築に向けて、福井市だけでなく、都市圏全体でＭａａＳ等の交通システム構築に取り組む。

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
北陸新幹線福井開業に伴う観光型ＭａａＳの導入検討	交通事業者、民間事業者、福井市、福井県	■		
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		■	■

５－２　実施プログラム一覧

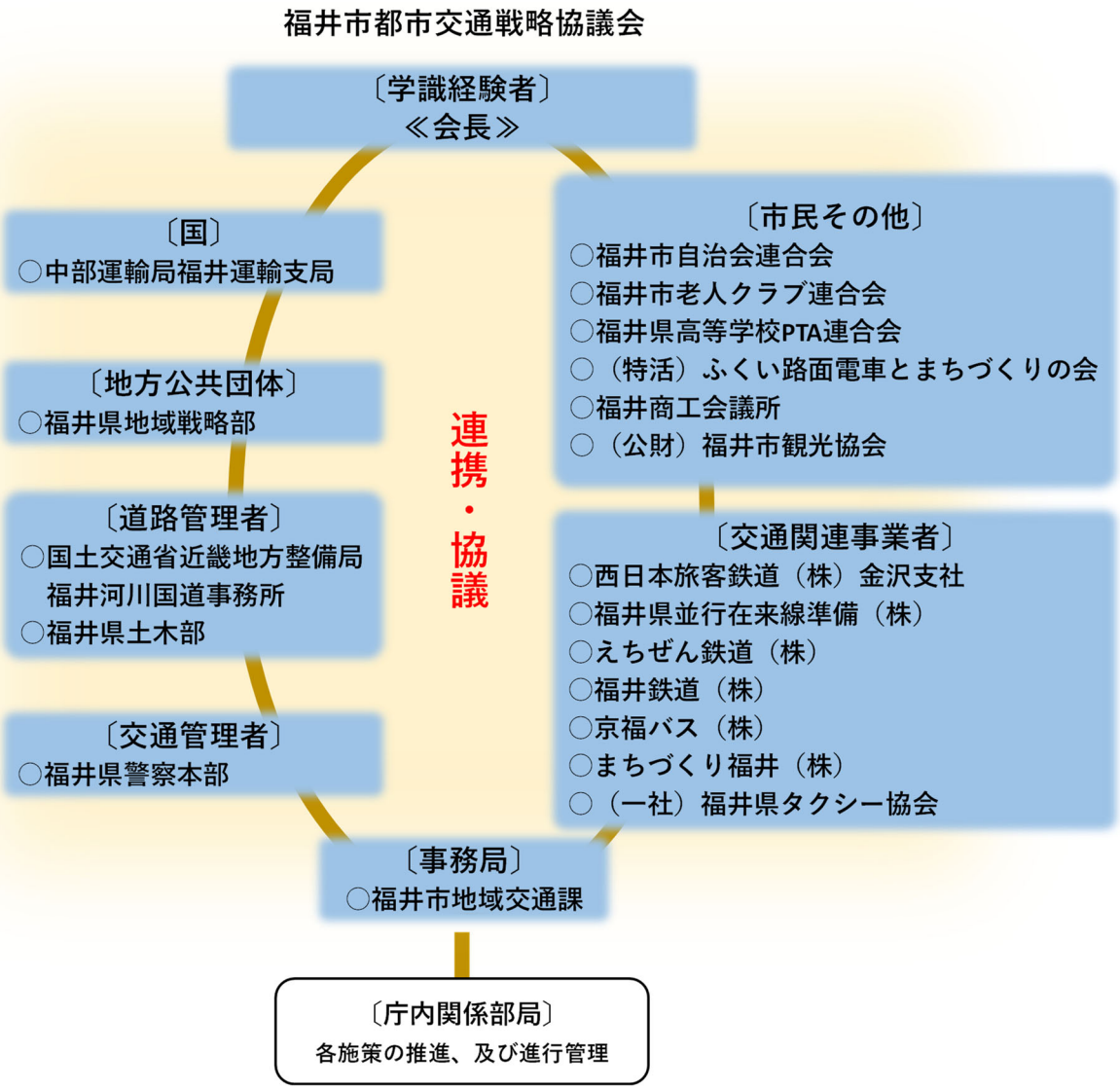
施策項目		実施施策	短期			中期				長期			実施関係機関
			令和３年	令和４年	令和５年	令和６年	令和７年	令和８年	令和９年	令和10年	令和11年	令和12年	
① 選択性のある都市交通利用環境の構築													
①-1	市域全体をカバーする 地域公共交通網の形成	南北幹線軸（鉄道）の維持・確保のための、行政による支援、及び鉄道の安定的な運営のための利用促進											交通事業者、国、福井県、沿線自治体
		東西幹線軸（鉄道、バス）の追加、維持・確保のための、行政による支援、及びバスの安定的な運営のための利用促進											交通事業者、国、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
①-2	新しい時代を迎える 地域鉄道の利便性向上	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
		利用者のニーズを考慮したダイヤ設定											交通事業者
		並行在来線新駅設置の検討											交通事業者、福井県、沿線自治体
		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越美北線の交通事業者や県、大野市と連携した利用促進											交通事業者、福井県、沿線自治体
①-3	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、教育機関　等
		公共交通空白地域、不便地域におけるタクシー（一般）活用の推進											交通事業者
①-4	市中心部のバス路線網の見直し	すまいるバスのダイヤ・ルートを含めたバス路線網の効率化											交通事業者、福井市
		見直し路線における路線バスの基準を踏まえた運賃の適正化											交通事業者、福井市
		福井駅周辺でのお買い物と連動した公共交通利用促進策の検討											交通事業者、民間事業者、福井市
①-5	公共交通を維持 するための取組み	〔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、民間事業者
		〔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、教育機関　等
		〔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、教育機関　等
		〔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、福井市
		〔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、教育機関　等
		〔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
		〔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
①-6	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	東口の観光案内所の整備と西口のまちなか案内所との連携											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
		観光バスの発着場所、及び待機場所の整備											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
		北陸新幹線福井開業に伴う観光型ＭａａＳの導入検討											交通事業者、民間事業者、福井市、福井県
①-7	道路交通の円滑化	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
		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
		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
①-8	自転車利用の推進	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、乗継拠点等の主要な駅、バス停におけるサイクル＆ライド（バスライド）自転車駐車場の確保											交通事業者、福井市
		地域拠点、乗継拠点周辺での「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
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													
②-1	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農作物等の販売所の設置											福井市、地域住民、民間事業者、市民団体　等
		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、よろず茶屋等）											福井市、地域住民、民間事業者、市民団体　等
		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、地域住民、民間事業者、市民団体　等
		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
②-2	地域拠点等におけるモビリティ （移動のしやすさ）の改善	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合等）											交通事業者、福井市
		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)自転車駐車場、待合環境の整備、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)駐車場、サイクル&ライド(バスライド)自転車駐車場や待合環境の整備、及び支援											民間事業者、交通事業者、福井市
		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の設置、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
		鉄道駅、拠点における基幹バス停、パーク＆ライド駐車場や乗継情報等の見える化に向けた環境整備											福井市、交通事業者
②-3	まちなかを快適に回遊できる 環境の構築	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/住宅/駐車場〕											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/住宅〕											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/住宅/駐車場〕											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/住宅〕											民間事業者
		福井城址周辺整備事業											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
		駅周辺の駐車場情報の発信強化											民間事業者
③ 公共交通機関のシームレス化の推進													
③-1	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導入検討											交通事業者、福井県、沿線自治体
③-2	ＭａａＳ（Mobility as a Service） の導入	北陸新幹線福井開業に伴う観光型ＭａａＳの導入検討											交通事業者、民間事業者、福井市、福井県
		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

第６章．第２次福井市都市交通戦略の推進に向けて

６－１　戦略の推進体制

施策パッケージを構成する施策を推進するため、行政、学識経験者、交通事業者、市民等の施策の実施主体で構成される協議会によって、協力体制を構築し、着実な施策展開を図る。

また、地域の交通サービスの具体的なあり方や、維持確保、活性化策に関する協議等を行う既存組織である「福井市地域生活交通活性化会議」と連携し、施策の進行管理、効果検証を実施するとともに、必要に応じて戦略の見直しに取り組むものとする。

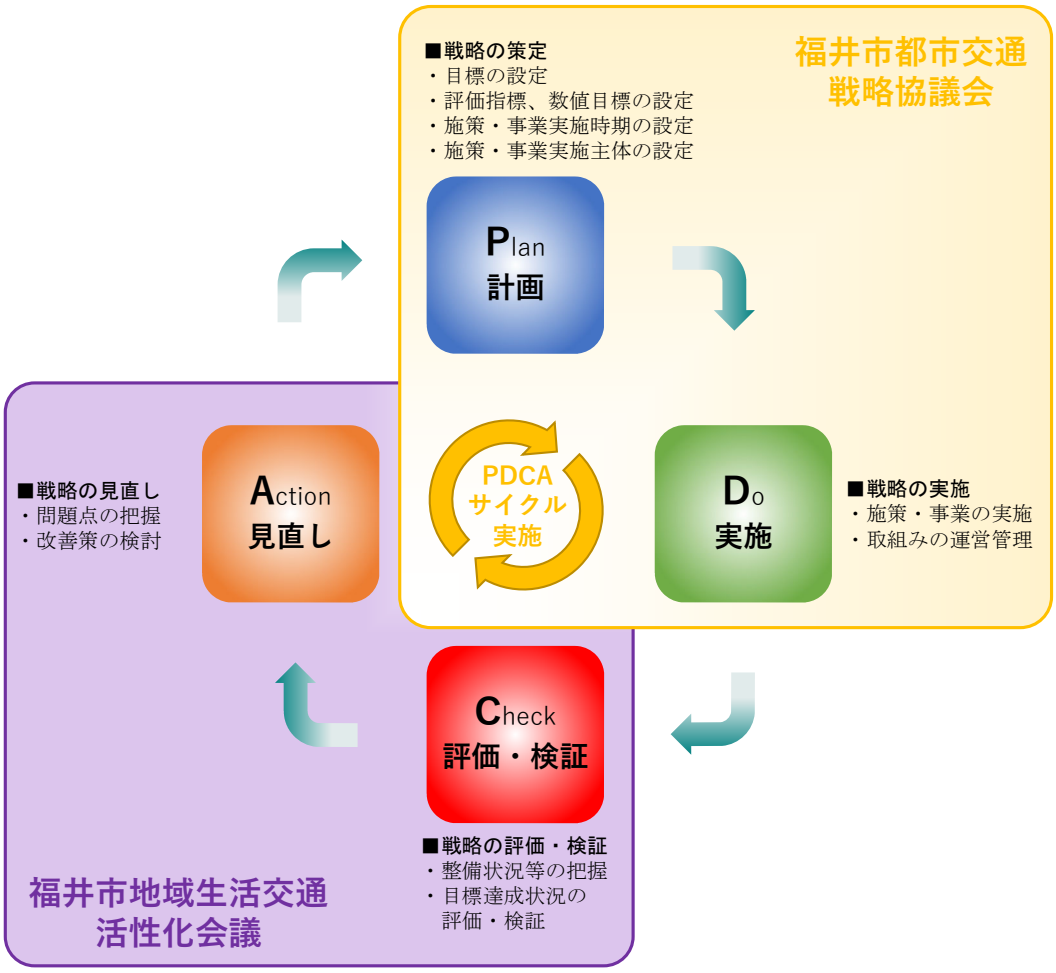


■福井市都市交通戦略協議会の構成

６－２　戦略の進行管理

第２次福井市都市交通戦略は、施策の推進や定期的な計画見直しのため、福井市都市交通戦略協議会、及び福井市地域生活交通活性化会議のもとＰＤＣＡサイクルによる進行管理を行い、必要に応じて市民とのコミュニケーションを図り、目標の実現に向けて取り組む。

ＰＤＣＡサイクルの実施においては、役割分担を図り、福井市都市交通戦略協議会が**戦略の策定「Ｐ」**（将来都市像等の目標設定やその実現に向けた戦略の策定）、及び**戦略の実施「Ｄ」**（総合的かつ戦略的な交通・まちづくり施策の実施）について取り組む。**戦略の評価・検証「Ｃ」**、及び**戦略の見直し「Ａ」**については、福井市地域公共交通活性化会議で取り組むものとする。



■戦略の進行管理

付　記

（１）with コロナにおける戦略の推進について

新型コロナウイルスの世界的な流行は、感染拡大に伴い社会、経済など多方面に影響を及ぼしており、その終息が長期化することも予想されている。

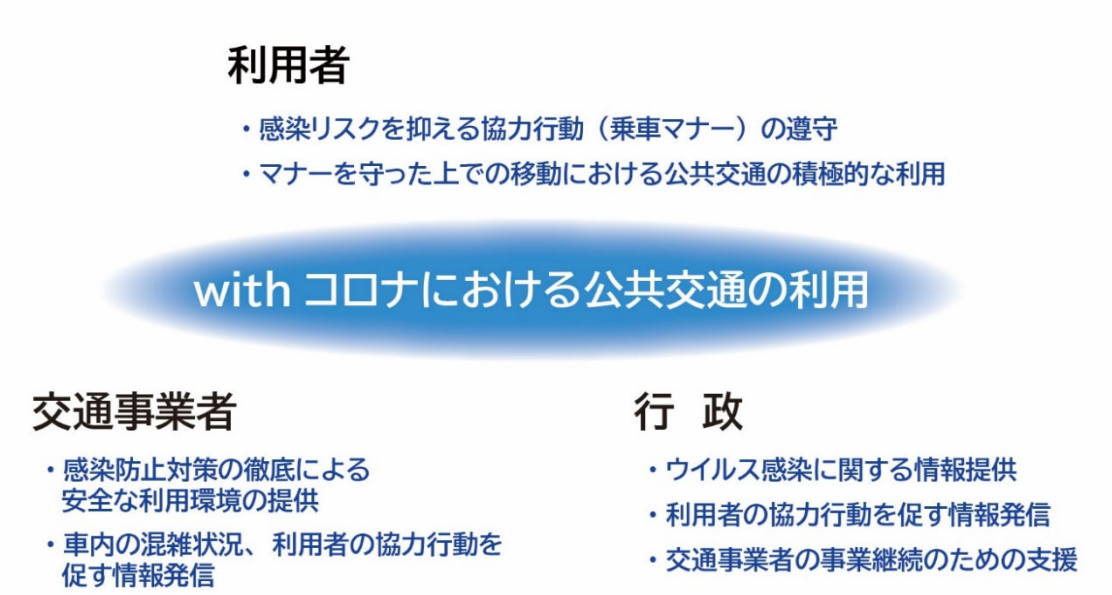
行動制限やマスク着用等の感染拡大に対応する新しい生活様式によって、ライフスタイル、ワークスタイルが大きく変化している。

これによって、日常の移動に関する考え方にも変化がみられ、移動量そのものの減少や他者との接触を避ける目的等から自転車や自家用車利用が増加したことで、電車、バス等の公共交通の利用が減少している。

公共交通利用者の減少は、公共交通のサービス水準の維持だけでなく、事業継続自体に大きな影響を与えていく。

本戦略では、公共交通の利用環境の改善によって過度な自家用車利用を是正し、公共交通と自家用車のバランスのとれた選択性のある交通環境の構築を目指しているところであるため、戦略の基盤である公共交通を維持していくことが重要である。

そのためには、利用者、交通事業者、行政が、それぞれ主体的に考え、行動し、地域の公共交通の確保に努め、持続可能な全域交通ネットワークづくりを推進していく。



■with コロナにおける公共交通の利用

（２）自然災害時における関係機関の連携について

近年、気候変動等により自然災害が激甚化し、社会、経済など多方面に影響を及ぼす事態が全国的に発生している。

福井市においても、平成３０年、令和３年と平野部でも大雪となり、数日にわたり交通機能が十分に機能しない状況が発生している。

災害時においては、例えば、大雪時の不要不急な外出自粛などの市民の協力を仰ぐとともに、福井市国土強靭化地域計画に基づき、公共交通の安全で安定した運行を確保するため、交通事業者や県、沿線市町との連携体制を強化するとともに、市民への公共交通の運行状況等の情報を速やかに提供していく。

巻末資料

用語解説

○交通分野

フィーダー交通	該当ページ	18, 20, 27-29, 33-34, 36, 38-39, 46, 49, 51-53, 55, 59-61, 63-66, 68-69, 80, 82-83, 90, 93-94

・フィーダーとは「枝」という意味で、交通分野では「幹線」に対する「支線」という意味。
・福井市では、中心市街地から地域拠点までを結ぶ移動手段の「公共交通幹線軸」に対し、地域拠点とその周辺地域を結ぶ移動手段を「フィーダー交通」としている。
※フィーダー交通の種類については、Ｐ６８にて詳細に説明。

二次交通	該当ページ	36, 57, 66, 74

・二次交通とは複数の交通機関を使用する場合の２種類目の交通機関のこと。
・観光においては、主要な鉄道駅等から観光地までの交通のこと。

超小型モビリティ	該当ページ	69, 93-94

・超小型モビリティとは、自動車よりコンパクトで小回りが利き、環境性能に優れ、地域の手軽な移動の足となる１人～２人乗り程度の車両のこと。
・高齢者を含むあらゆる世代に新たな移動手段を提供し、生活・移動の質の向上をもたらす、「新たなカテゴリーの乗り物」である。

■超小型モビリティの例

（出典：地域から始める超小型モビリティ導入ガイドブック 国土交通省自動車局より）

シームレス化	該当ページ	37, 58, 59-60, 63, 86, 93-94

・シームレスとは「継ぎ目のない」という意味。
・複数の移動手段の「継ぎ目」となる乗り継ぎ、乗り換えへの抵抗感をハード・ソフト両面から解消することにより、出発地から目的地まで円滑で利便性の高い移動ができることを指す。

パーク＆ライド（Ｐ＆Ｒ） パーク＆バスライド（Ｐ＆ＢＲ）	該当ページ	21, 24, 34, 37-38, 49, 66, 82-83, 93-94

・パーク＆ライド（パークアンドライド）とは、駅や停留所の近くの駐車場まで車を利用して移動し、そこから公共交通機関に乗り換えて移動する方法。
・鉄道へ乗り継ぐ場合がパーク＆ライド。
・バスへ乗り継ぐ場合がパーク＆バスライド。

■パーク＆ライド駐車場（浅水駅）

サイクル＆ライド（Ｃ＆Ｒ） サイクル＆バスライド（Ｃ＆ＢＲ）	該当ページ	21, 34, 37-38, 49, 66, 78-79, 82-83, 93-94

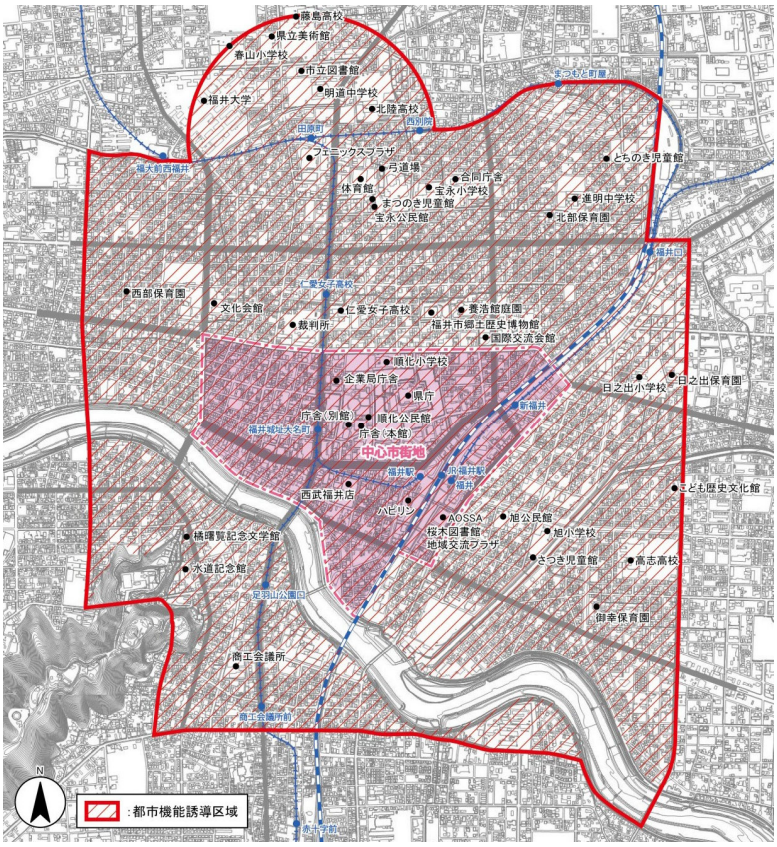
・サイクル＆ライド（サイクルアンドライド）とは、駅や停留所に設置されている駐輪場まで自転車を利用して移動し、そこから公共交通機関に乗り換えて移動する方法。
・鉄道へ乗り継ぐ場合がサイクル＆ライド。
・バスへ乗り継ぐ場合がサイクル＆バスライド。

■サイクル＆ライド駐車場（浅水駅）

ＭａａＳ（マース）	該当ページ	34, 37-38, 57-60, 63, 75, 88, 90-91, 93-94
・ＭａａＳ（マース）とはMobility as a Service（モビリティ アズ ア サービス）の略で、移動する際にスマートフォンなどから、自家用車以外の移動手段（電車、バス、タクシー等）やそれ以外のサービスを組み合わせて検索、予約、支払い等をまとめて行うことができる、次世代の移動サービスのこと。		
モビリティ・マネジメント	**該当ページ**	27, 33, 35, 37-38, 56, 58-60, 72
・モビリティ・マネジメントとは、「過度に自動車に頼る状態」から、「公共交通や徒歩などを含めた多様な交通手段を適度に（＝かしこく）利用する状態」へと少しずつ変えていくため、移動の主体である人とのコミュニケーションを中心とした交通施策により一人一人の行動を自発的に変化させること。		
プローブデータ	**該当ページ**	57
・車両をセンサーとしてとらえ、位置や速度など、走行中の車から通信ネットワーク等を通じて得られる様々な情報のこと。		

○まちづくり分野

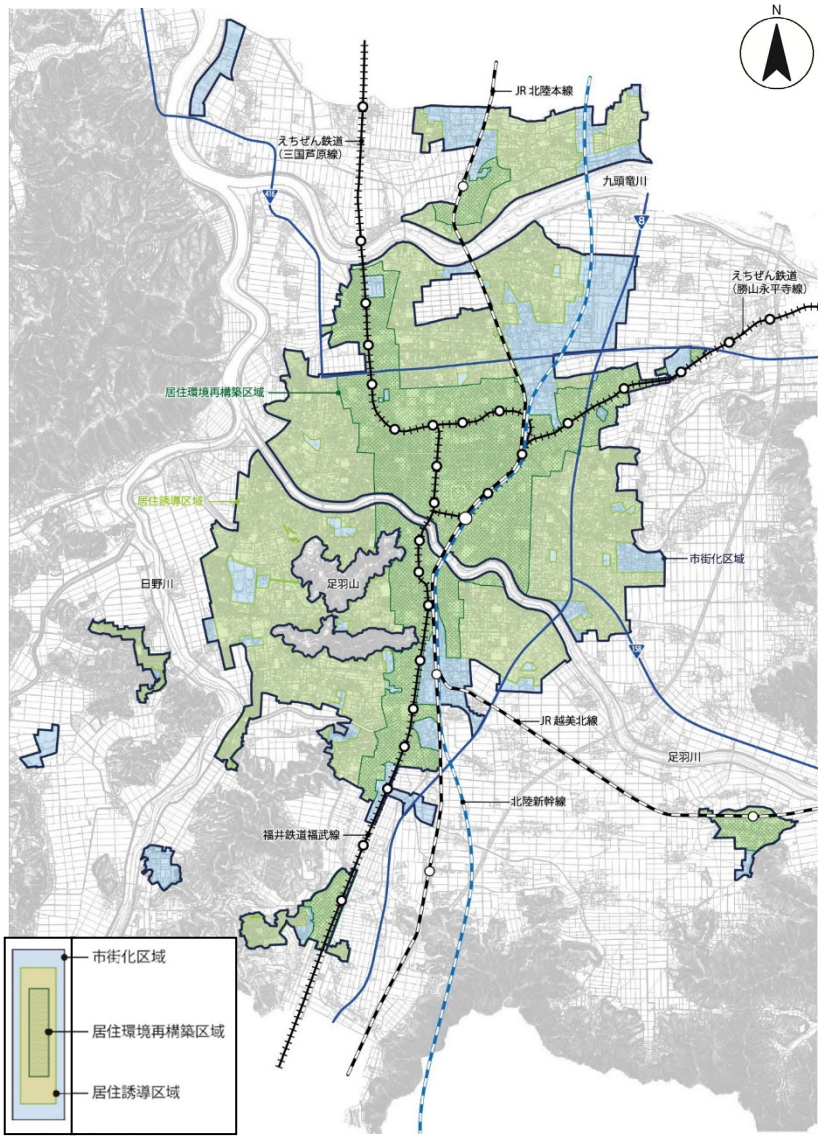
福井市立地適正化計画	該当ページ	2, 30, 40, 42, 45, 61-62
・立地適正化計画とは、居住や必要な都市機能の適正な誘導を図ることで、人口減少の中でも一定の人口密度を維持しながらコンパクトなまちづくりと公共交通の確保を図り、持続可能な都市づくりを推進していくための計画であり、福井市では、集約型都市構造への転換を目指し、「都市機能誘導区域」、「居住誘導区域」、「居住環境再構築区域」の３つの区域を設定している。		
都市機能誘導区域	**該当ページ**	39-40, 42-44, 50, 54-55, 59-60, 62, 64, 80
・福井市立地適正化計画で設定された区域の一つで、まちなか地区と田原町駅周辺からなる。 ・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区域である。		



■都市機能誘導区域
（まちなか地区・田原町駅周辺）
（出典：福井市立地適正化計画）
※都市機能誘導区域内の市街化調整区域は除く。

居住誘導区域/居住環境再構築区域	該当ページ	30,40,43,62,81,93-94

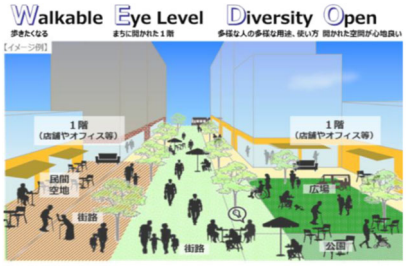
・居住誘導区域とは、土地利用の経緯や特性から分類した区域を踏まえて設定した、都市基盤ストックを活かした生活利便性の高い市街地において一定の人口密度を保つ区域のこと。
・居住環境再構築区域とは、居住誘導区域の内、まちなか地区、及び鉄道の駅から概ね半径５００ｍ圏の「鉄道沿線地区」であり、人口減少、高齢化の進展の中にあっても、既存の都市基盤や鉄軌道などのストックを有効に活用しながら次世代にも引き継ぐため、居住環境の再構築に取り組む区域のこと。



■居住誘導区域（出典：福井市立地適正化計画）

ウォーカブル推進都市	該当ページ	84

・まちなかを車中心からひと中心の空間へと転換し、人々が集い憩い多様な活動を繰り広げられる場へと改変するため、“ＷＥ ＤＯ”～Walkabke,Eyelevel,Diversity,Open をキーワードとするまちづくりの方向性に賛同した都市。
・２０２０年１２月３１日時点で、福井市を含め、全国で２８８の地方公共団体が賛同。



■“ＷＥ ＤＯ“に基づくまちづくり
（出典：国土交通省ＨＰ）

福井市都市交通戦略協議会からの報告書

令和３年３月８日

福井市長　東 村 新 一　様

福井市都市交通戦略協議会

会 長　　川 本 義 海

「第2次福井市都市交通戦略（案）」の策定について（報告）

福井市都市交通戦略協議会では、令和2年度において、今後10年間の都市交通の目標や、目標実現のための施策について協議してまいりました。

ここに協議結果がまとまりましたので、「第2次福井市都市交通戦略（案）」として、次の意見を付して報告いたします。

記

１．さらなる高齢化と人口減少期を迎えるにあたり、都市交通はより安全・安心で持続可能な地域づくりを支える重要な社会基盤であることを再認識するとともに、鉄道やバスによる公共交通ネットワークを軸とした過度にクルマに依存し過ぎない社会づくりにつながる多様な交通施策に対する理解促進と、その着実な推進に努めていただきたい。

２．施策の推進に当たっては、関係機関相互の適切な役割分担と連携の下、関連する各種まちづくり施策との整合と協調を図り、その効果を最大限に享受できるように努めるとともに、施策の継続的な検証と改善を十分に行っていただきたい。また北陸新幹線福井開業を大きな契機と捉え、急速に進むＩＣＴ化に対応した次世代型移動サービスの動向に注視しつつ、先取性をもって柔軟かつ挑戦的な取組みを推進していただきたい。

３．地域の実情を十分に反映した選択性と円滑性のある分かり易く使いやすい移動手段の確保をめざして、市民、交通事業者、民間企業、行政が日常的に協働し意欲的に取り組んでいくことができるような意識の醸成を積極的に図っていただきたい。

第２次福井市都市交通戦略の策定経過

■策定経過

日　時	会議名等	主な協議事項等
令和２年７月３日	第１回 第２次福井市都市交通戦略協議会	・福井市の現状と今後の課題 ・「福井市都市交通戦略」の検証と課題 ・まちづくりと都市交通の問題・課題 ・将来都市像、都市交通の目標 ・施策パッケージの全体像
令和２年９月 30 日	第２回 第２次福井市都市交通戦略協議会	・第１回協議会の振り返り ・第２次福井市都市交通戦略における施策パッケージ案
令和２年 12 月 25 日	第３回 第２次福井市都市交通戦略協議会	・第２回協議会以降の意見反映箇所等 ・施策パッケージ ・推進体制
令和２年 12 月 28 日 ～ 令和３年１月 18 日	パブリックコメント	・第２次福井市都市交通戦略（素案） （意見提出者なし）
令和３年２月８日	第４回 第２次福井市都市交通戦略協議会	・第２次福井市都市交通戦略（案）

第２次福井市都市交通戦略協議会委員名簿

■委員名簿

区　分	所属機関、及び役職等	氏名
学識経験者	福井大学大学院教授【会長】	川本　義海
	福井県立大学教授【副会長】	浅沼　美忠
	福井大学大学院助教	浅野　周平
交通関連事業者	西日本旅客鉄道株式会社 金沢支社地域共生室交通企画室長	鹿野　剛史
	えちぜん鉄道（株）営業開発部長	佐々木　大二郎
	福井鉄道（株）鉄道部長	澤﨑　幸夫
	京福バス（株）常務取締役	矢﨑　孝明
	福井鉄道（株）自動車部長	福山　真也
	まちづくり福井（株）代表取締役社長	岩崎　正夫
	（一社）福井県タクシー協会専務理事	佐々木　貞明
道路管理者等	国土交通省近畿地方整備局福井河川国道事務所長	宮本　久仁彦
	福井県土木部都市計画課長	増田　幹雄
交通管理者	福井県警察本部交通部交通規制課長	三ツ井　忠男
市民その他	福井市自治会連合会副会長	遠田　公一
	福井市老人クラブ連合会副会長	西川　征男
	福井県高等学校 PTA 連合会事務局長	直正　修一
	特定非営利活動法人ふくい路面電車とまちづくりの会副会長	畑　みゆき
	福井商工会議所地域振興部長	春日野　道治
	（公財）福井市観光協会専務理事	中川　伸一
国	国土交通省中部運輸局福井運輸支局首席運輸企画専門官	神戸　英至
地方公共団体	福井県地域戦略部交通まちづくり課長	西野　光
	福井県地域戦略部並行在来線課長	大石　秀昭
事務局	福井市都市戦略部地域交通課	―

第2次福井市都市交通戦略

令和3年3月発行

福井市都市戦略部地域交通課

〒910-8511　福井市大手3丁目10番1号

TEL　(0776)20-5138

FAX　(0776)20-5139

https://www.city.fukui.lg.jp/dept/d360/koutu-s/index.html

いまの時代、
自分からアピールしなきゃ！
福井市