

第2次福井市都市交通戦略

福井駅周辺地区 地区交通戦略検討部会

第3回検討会議

令和3年1月21日

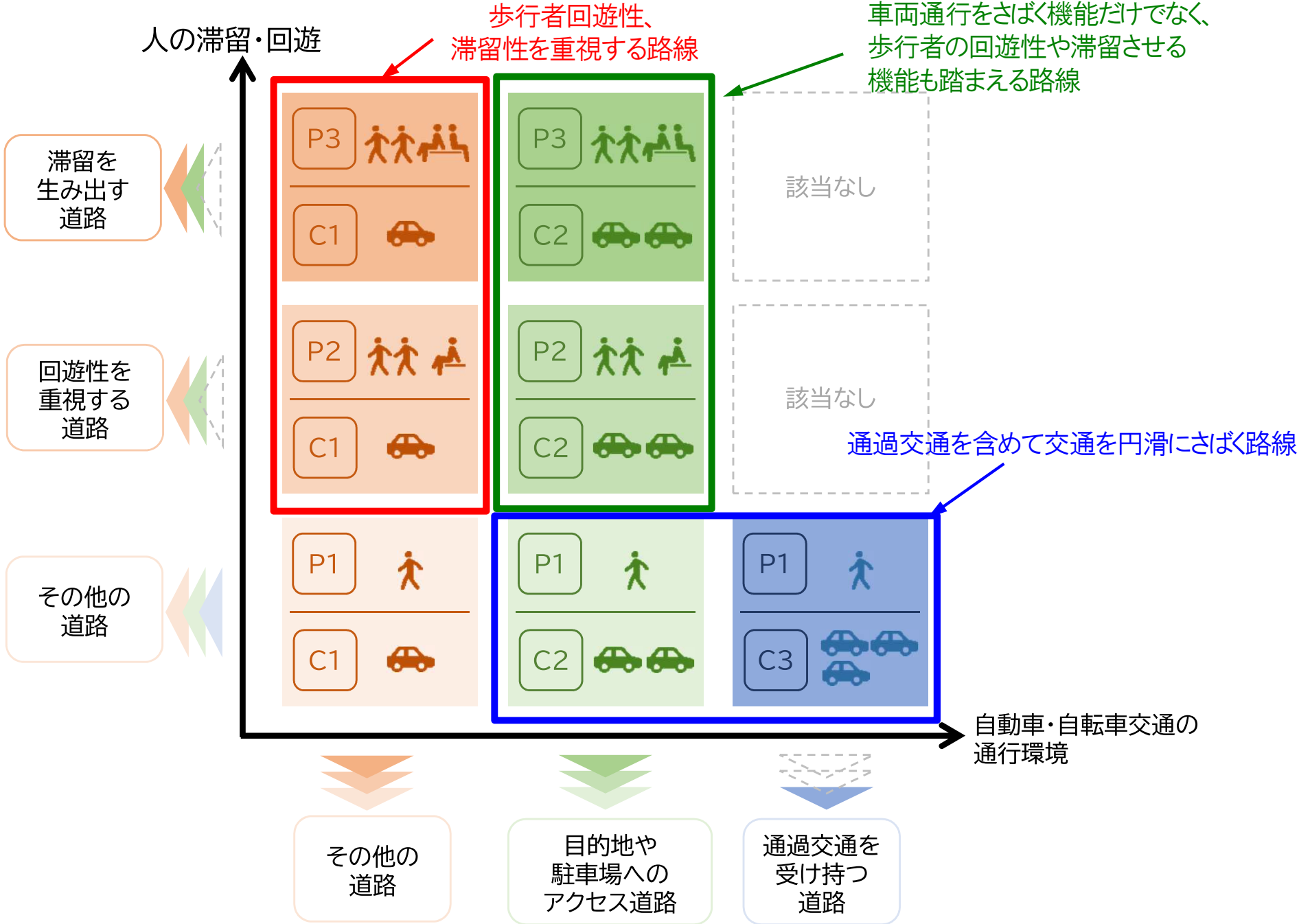


福井市
Fukui City

1. 第2回検討会議の振り返り
2. 施策パッケージ(案)の説明(その2)
3. 評価指標の設定方針について
4. 地区交通戦略報告書の素案について
5. その他




1. 第2回検討会議の振り返り

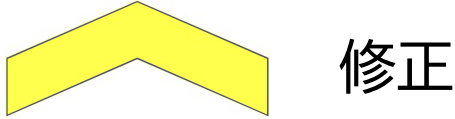
路線の性格付けマトリックスの見直し



路線の性格付けのカテゴリー分けの考え方見直し【歩行者系】

見直し案

	P1 	P2 	P3 
数 (人)	← 500 →		← →
機能		← 人の回遊を促す路線 →	← 人の滞留を促す路線 →



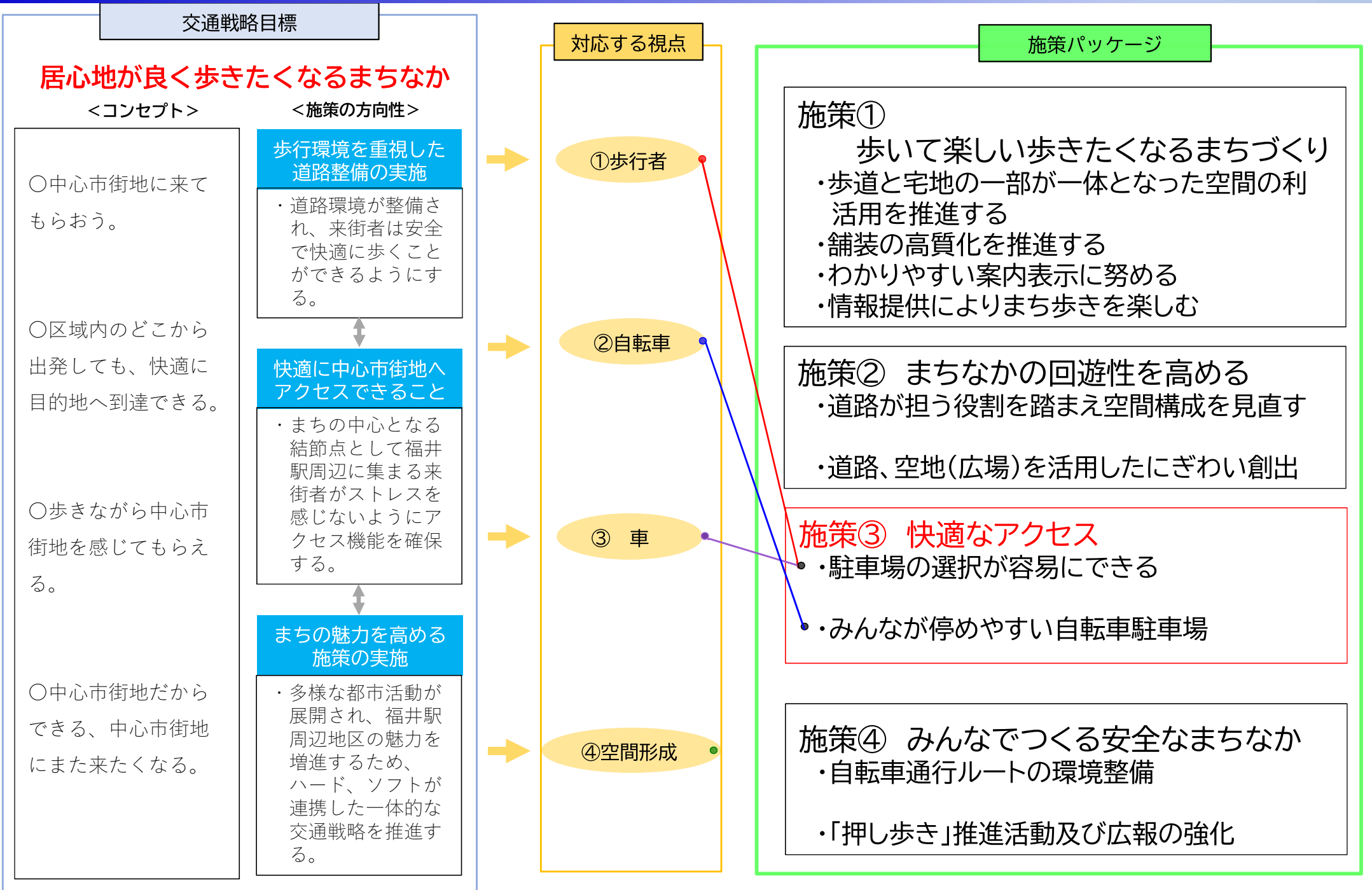
前回説明

	P1	P2	P3
数 (人)	← 500 →	← 1,000 →	← →

2. 施策パッケージ案(その2)について



～第2回検討会議の続き～

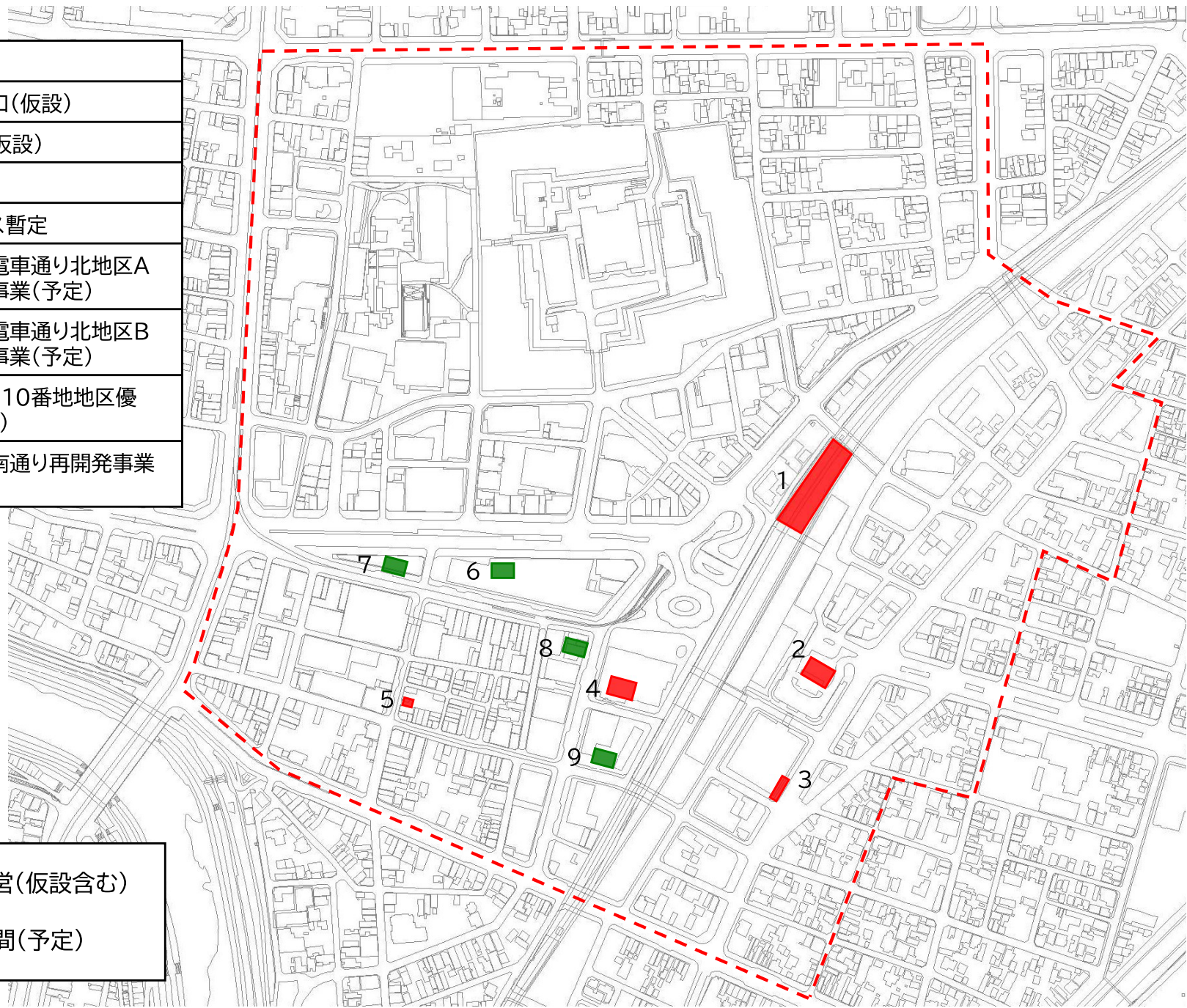
施策と視点との連関【施策③ 快適なアクセス】



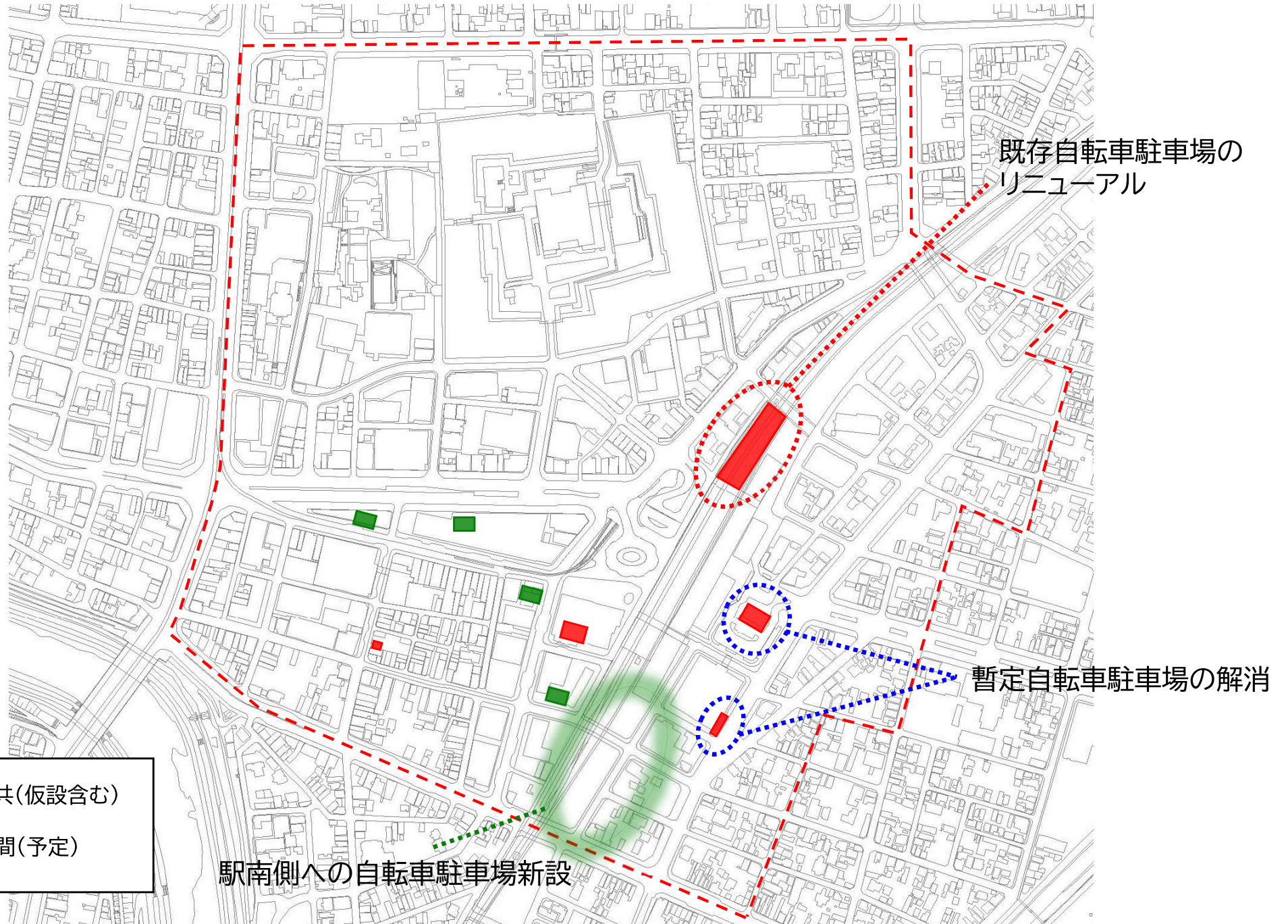
福井駅周辺地区における自転車駐車場の分布状況(再開発事業での設置予定を一部含む)

- ① 高架下
- ② 福井駅東口(仮設)
- ③ アオッサ(仮設)
- ④ ハピリン
- ⑤ 新栄テラス暫定
- ⑥ 福井駅前電車通り北地区A
街区再開発事業(予定)
- ⑦ 福井駅前電車通り北地区B
街区再開発事業(予定)
- ⑧ 中央1丁目10番地地区優
建事業(予定)
- ⑨ 福井駅前南通り再開発事業
(予定)

-  公営(仮設含む)
-  民間(予定)



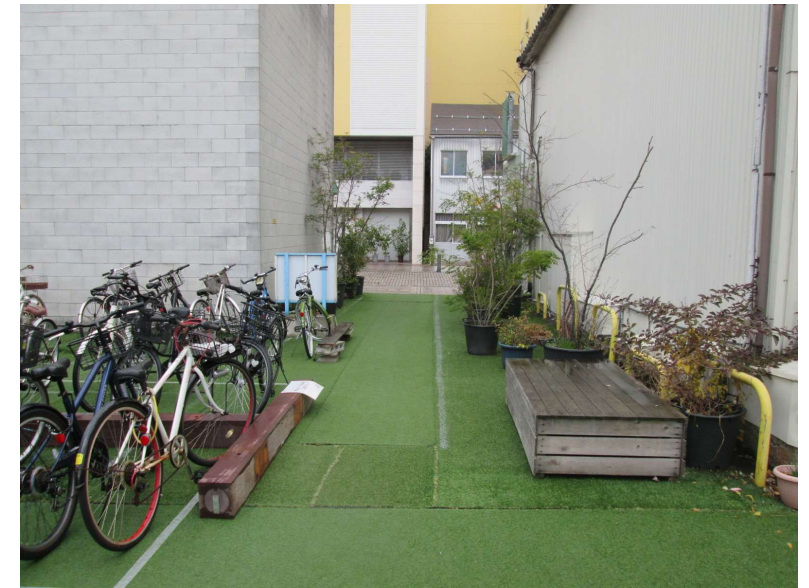
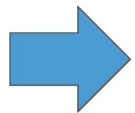
みんなが停めやすい自転車駐車場



外部からの見え方を意識した設えを考える

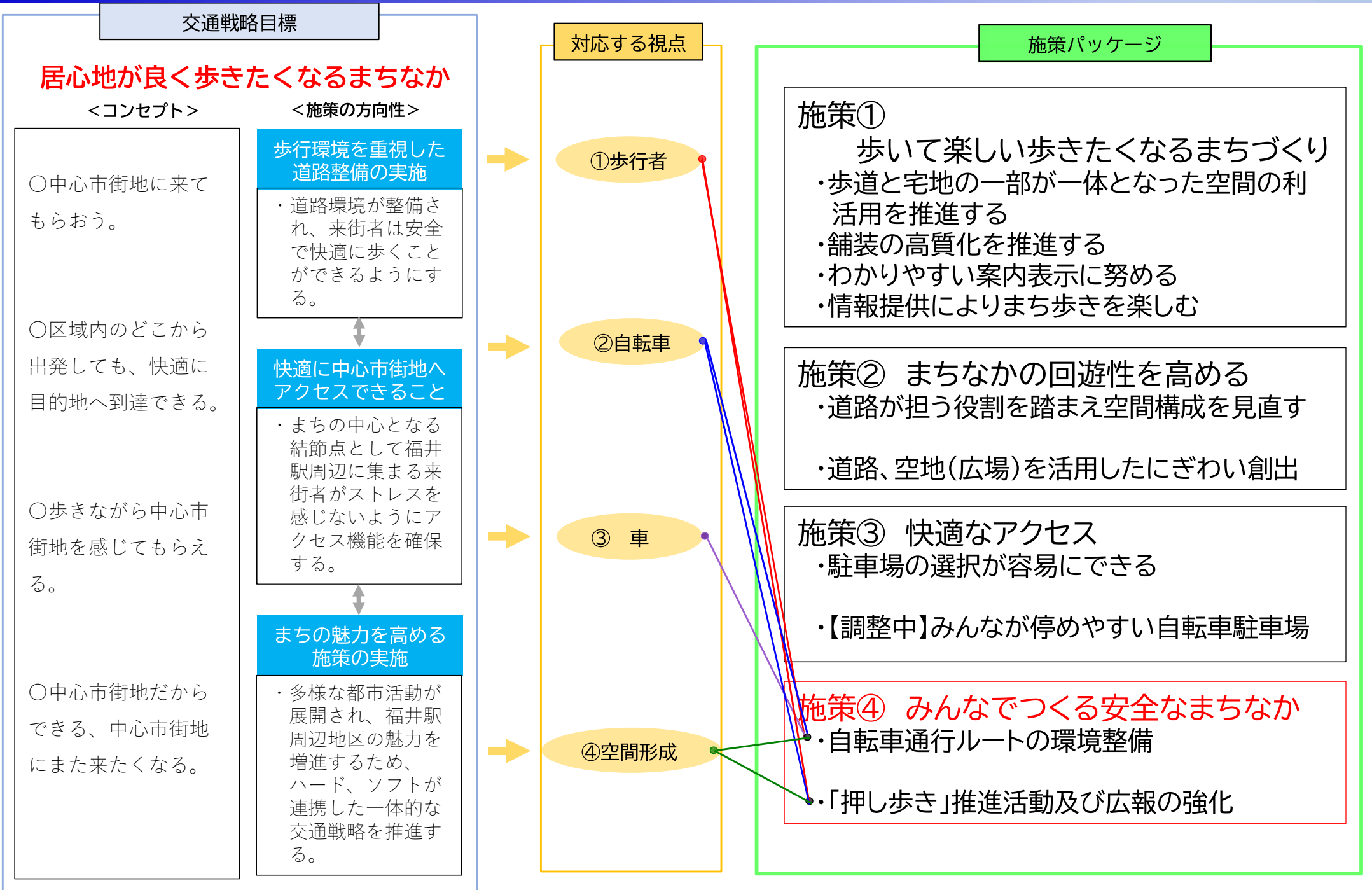


新栄テラス暫定自転車駐車場

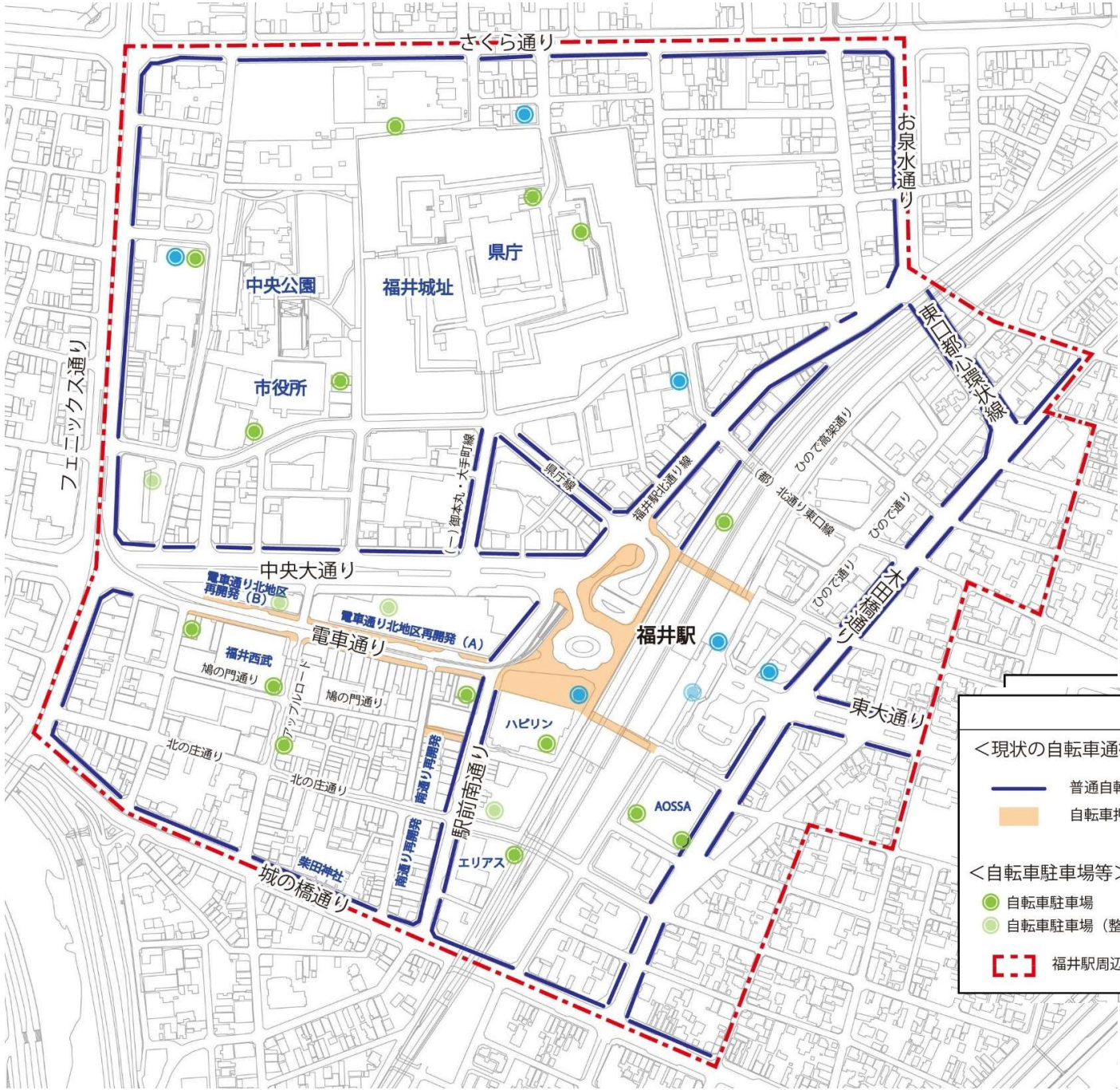


※現在、アップロード側からの視認性と動線確保のため、
実験的に自転車駐車場の場所を変更中

施策と視点との連関【施策④ みんなでつくる安全なまちなか】



現時点における自転車歩行者道規制の状況



凡 例

<現状の自転車通行空間>

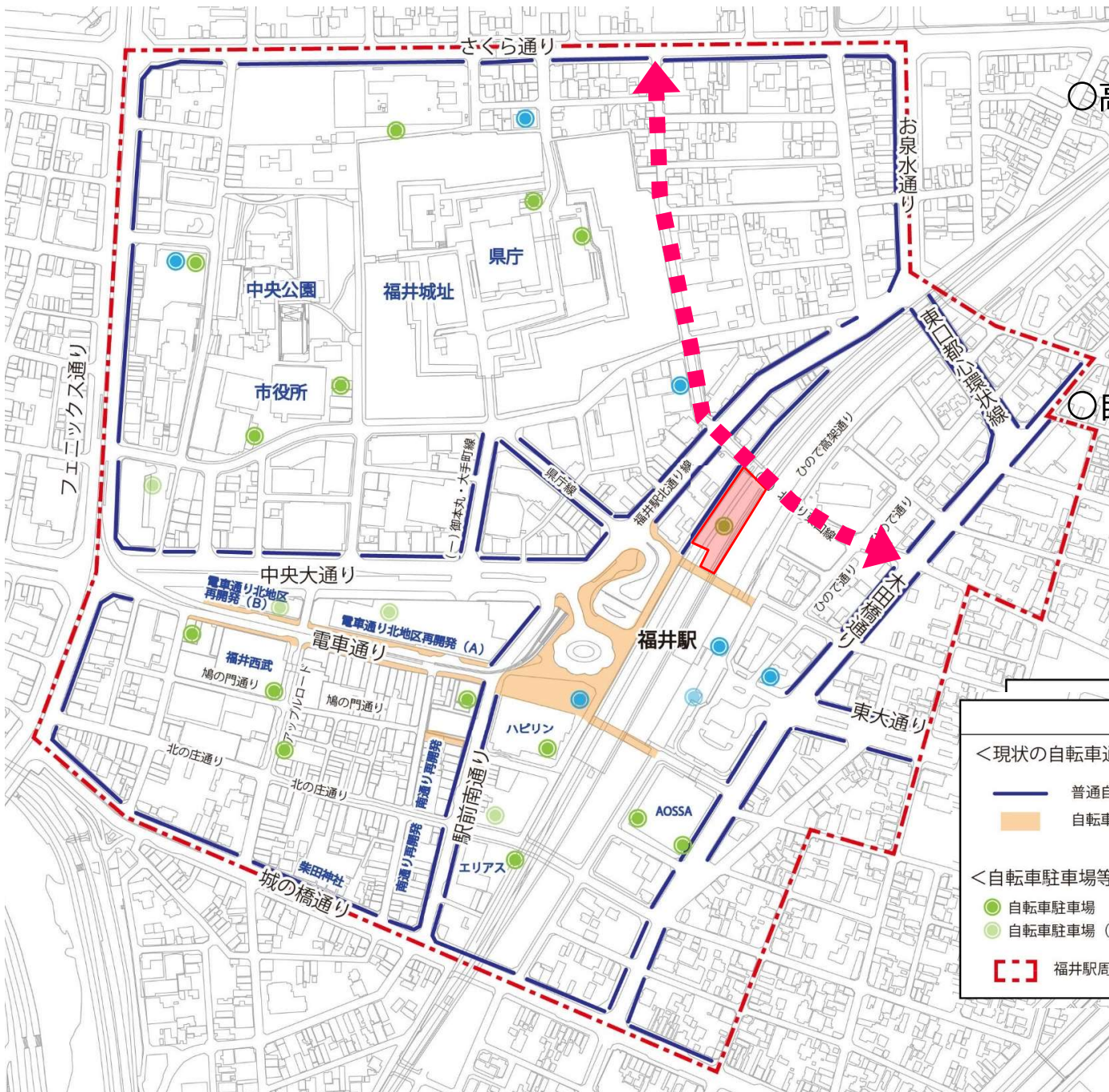
- 普通自転車歩道通行可の区間
- 自転車押し歩きエリア

<自転車駐車場等>

- 自転車駐車場
- ふくチャリ貸出ポート
- 自転車駐車場（整備予定）
- ふくチャリ貸出ポート（整備予定）

福井駅周辺地区交通戦略検討区域

高架下自転車駐車場からの主要動線について



- 高架下自転車駐車場の利用状況
⇒①収容可能台数に対して
約6～7割の利用状況
- ②自転車駐車場利用台数の
うち、約半数強が通学する
高校生等の利用
- 自転車通行の主要動線として、
お堀東側道路の位置づけ
⇒安全対策
(対自転車、対自動車)

凡 例

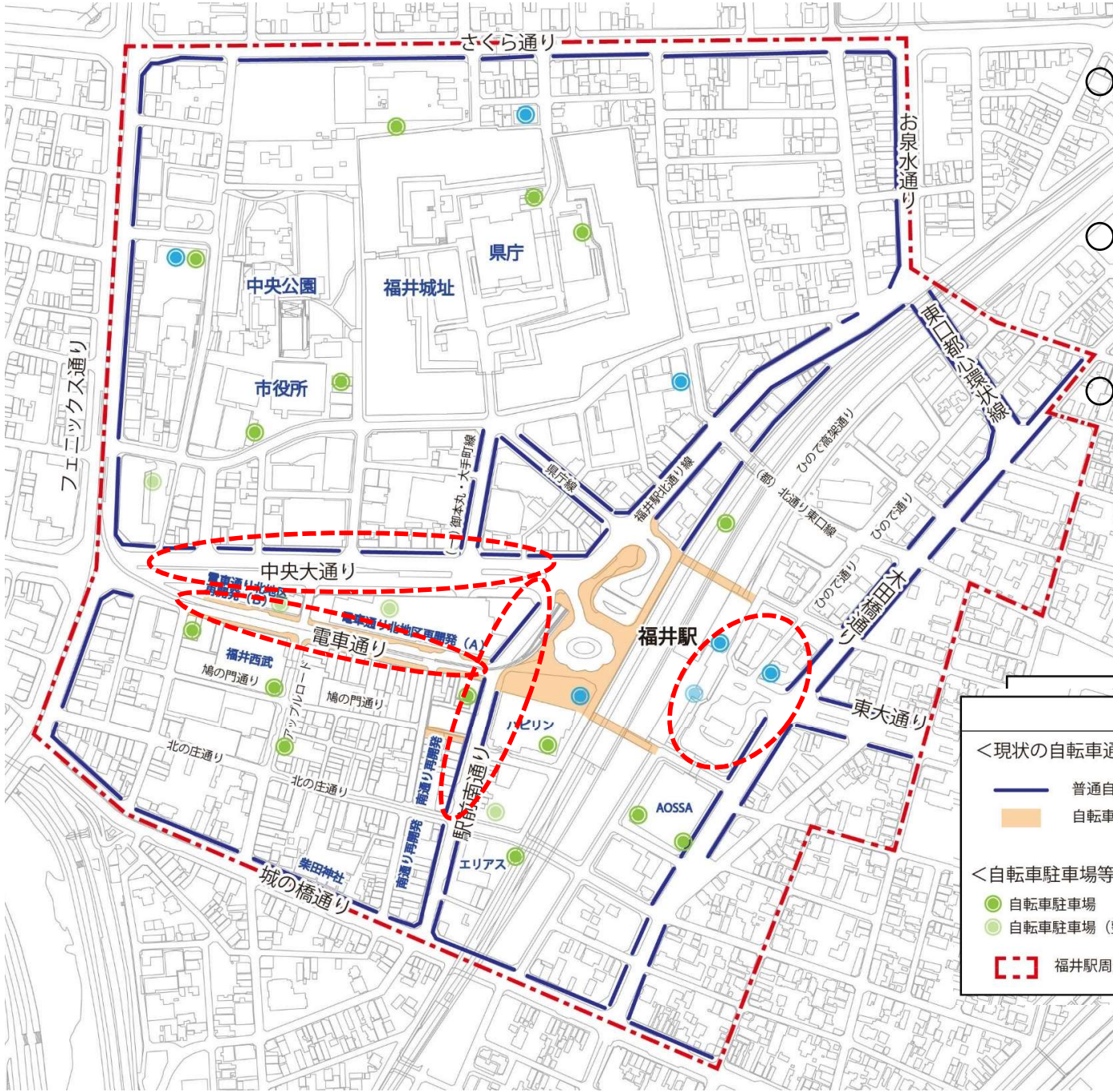
<現状の自転車通行空間>

- 普通自転車歩道通行可の区間
- 自転車押し歩きエリア

<自転車駐車場等>

- 自転車駐車場
- ふくチャリ貸出ポート
- 自転車駐車場（整備予定）
- ふくチャリ貸出ポート（整備予定）
- 福井駅周辺地区交通戦略検討区域

自転車通行空間の現状が抱える課題



- 自転車歩行者道での自転車通行形態
…南通り
- 歩道(自転車歩行者道ではない)を自転車が通行する課題
…中央大通り、電車通り
- 自転車歩行者道の規制がない歩道への「自転車押し歩き」区域の設定
…電車通り、東口広場周り

凡 例

<現状の自転車通行空間>

- 普通自転車歩道通行可の区間
- 自転車押し歩きエリア

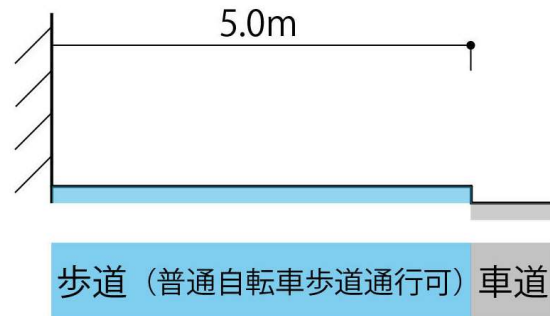
<自転車駐車場等>

- 自転車駐車場
- ふくチャリ貸出ポート
- 自転車駐車場(整備予定)
- ふくチャリ貸出ポート(整備予定)

 福井駅周辺地区交通戦略検討区域

自転車通行空間の現状

【南通りのケース】



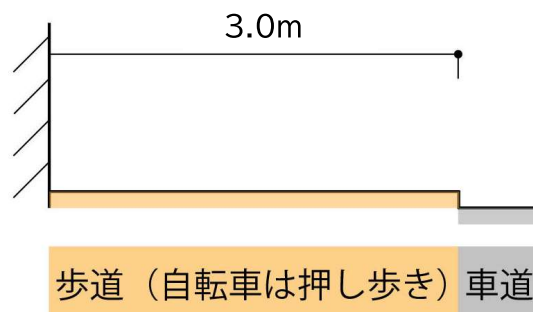
- 歩道幅員5.0mの中に「歩行者と自転車が混在」している。通行帯区分（歩道幅員の中で自転車通行可能区域）の設定がない。

【中央大通り（南側歩道）のケース】



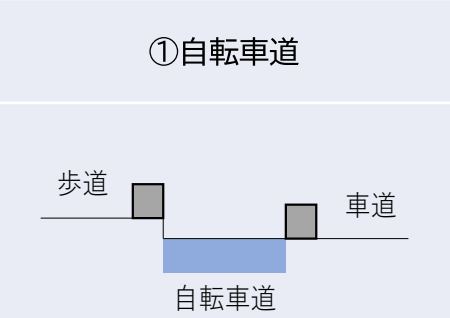
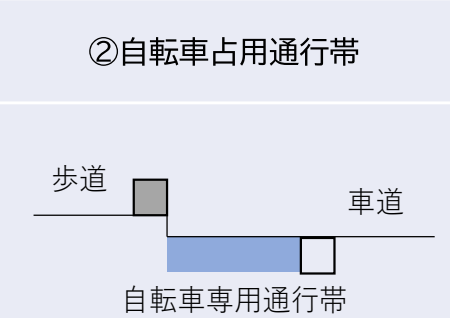
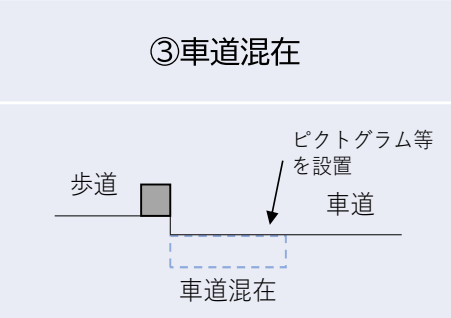
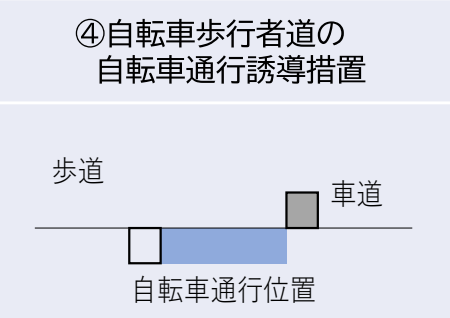




- 歩道幅員8.0mあるが、自転車歩行者道の規制が適用されていないため、自転車は車道を通行しなければならないが、ルールが守られていない状況も見受けられる。

【電車通りのケース】



- 現状では『自転車押し歩き区間』に位置付けられており、歩道幅員3.0mの中に「歩行者と押し歩き自転車が混在」している。
- 自転車歩行者道の規制が適用されていないため、自走する自転車は車道を通行しなければならないが、ルールが守られていない状況も見受けられる。

自転車通行空間の整備方法

整備方法	①自転車道	②自転車専用通行帯	③車道混在	④自転車歩行者道の自転車通行誘導措置
	 <p>歩道 自転車道 車道</p>	 <p>歩道 自転車専用通行帯 車道</p>	 <p>歩道 車道混在 車道 ピクトグラム等を設置</p>	 <p>歩道 自転車通行位置 車道</p>
イメージ図				
自転車の通行ルール	一方通行が基本 (条件により、双方向通行も可)	一方通行	一方通行	相互通行
安全性	○ 高	△ 中	△ 中	△ 中
整備コスト	× 大	△ 中	△ 中	○ 小
自転車通行の快適性	○ 高	○ 高	○ 高	× 低
幅員	2.0m以上 (やむを得ない場合1.5mまで縮小可)	1.5m以上 (やむを得ない場合1.0mまで縮小可)	—	歩道幅員3.0m以上 (歩行者交通量が多い場合4.0m以上)
備考	・自転車以外の車両(原付含む)は通行不可	・軽車両(荷車など)通行可	・車道内で自転車の通行位置を明示(1.0m以上)し、自動車に自転車が車道内で混在することを注意喚起するため、矢羽根型の路面表示及びピクトグラムの設置を検討	・自転車を車道側に誘導するための整備 ・自転車交通量が少ない場合(500台/日)の整備形態の一つ ・歩行者優先で自転車は徐行

※注) 『福井市自転車利用環境整備計画(改定版)(H27.3)』に、『安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン(H28.7国土交通省道路局 警察庁交通局)』を参考に記載事項を追加している。

福井駅周辺における『自転車押し歩き』を呼びかけている区域



出典:福井市HP

『自転車押し歩き』推進活動及び広報普及活動

■福岡市での実施例



■バナーフラッグによる周知
 ※イラストデザインを新規に作成し、広報展開している

■尼崎市での実施例

第4回 押しチャリンピック

2020年
 日時 10月11日 午後2時 START
 場所 三和本通商店街

イベント会場

募集人数 定員 20名【先着・事前申込制】

参加料 100円【保険代含む】
 参加者には三和本通商店街で使用できる商品券300円分をプレゼント！

主催 三和本通商店街内押しチャリンピック委員会

応募方法 事前エントリー制
 (こくちーずからお申し込みください)

Facebookでチェック
 「日本押しチャリ協会」

お問い合わせ先 日本押しチャリ協会 postbicycle.jp@gmail.com

■イベントによる周知



3. 評価指標(案)について

KPIとは:

重要業績評価指標(Key Performance Indicators)の略で、組織の目標達成の度合いを評価する指標。

- ①目標をわかりやすい形で可視化する
- ②取り組み後の検証がしやすい
- ③原因と対策について生産的な議論ができる

評価指標の設定方針:

施策の取組による効果を評価するKPIを設定する。

ガイドラインが示す評価指標(KPI)の設定要領

★交通戦略の大臣認定にかかるKPI設定の条件

- ◎必須3要件
 - ①区域内の歩行者数
 - ②区域内における歩行者の滞在時間
 - ③区域内における小売業年間販売額その他生活サービスに関する事業活動の状況を示す指標

- ◎目標値の設定
 - 必須3要件のすべてで設定時点の数値を上回っていること
 - かつ、上記3つのうち少なくとも一つは
 - 設定時点の数値よりも10%以上の増加であること

★ガイドラインが示す評価指標の設定及び調査方法の例

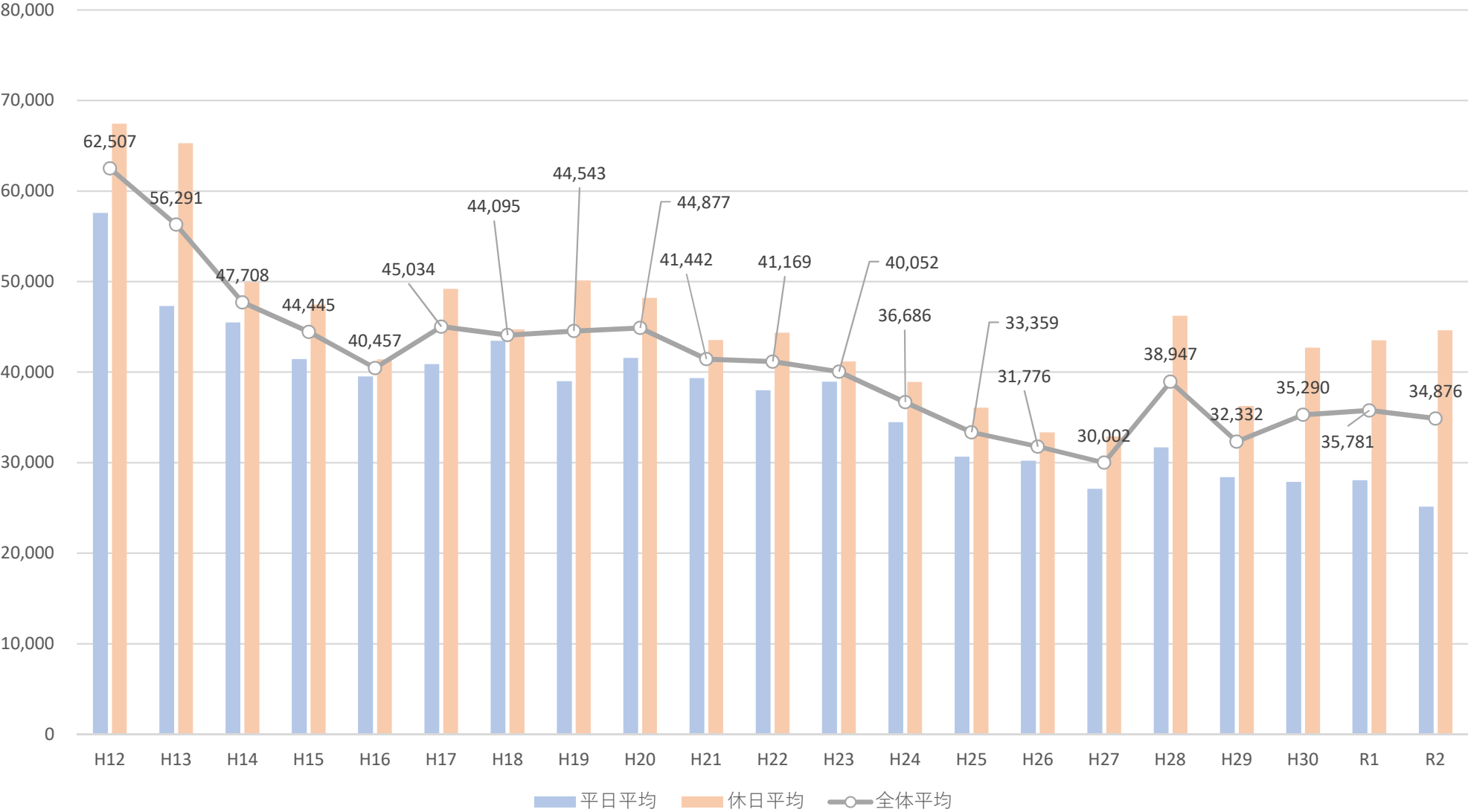
K P I	主な調査方法
歩行者通行量	<ul style="list-style-type: none"> ・ 通行量調査 ・ カウント調査 ・ 携帯電話GPS等の解析
歩行者の滞在時間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 現地観測 ・ アンケート調査 ・ 携帯電話GPS等の解析
生活サービスに関する事業活動の状況 <ul style="list-style-type: none"> ・ 小売業の年間商品販売額 ・ 営業店舗数の増加 ・ 空き店舗率の改善 ・ 利用客数の増加 等	<ul style="list-style-type: none"> ・ 商業統計調査（メッシュ単位、市町単位） ・ 店舗の営業報告資料 ・ 店舗への聞き取り調査

福井駅周辺地区交通戦略におけるKPI案

KPI	基準値 (2019年度)		目標値 (2030年度)
歩行者・自転車 通行量	35,781人/日		
	調査方法：歩行者自転車通行量調査		
来街者一人当たりの 滞在時間	121分		
	調査方法：ハピリンイベント開催時に実施するアンケート調査		
中心市街地活性化 についての満足度	42.1% (満足、ほぼ満足と 回答した者の合計)		
	調査方法：市が実施する市民意識調査		

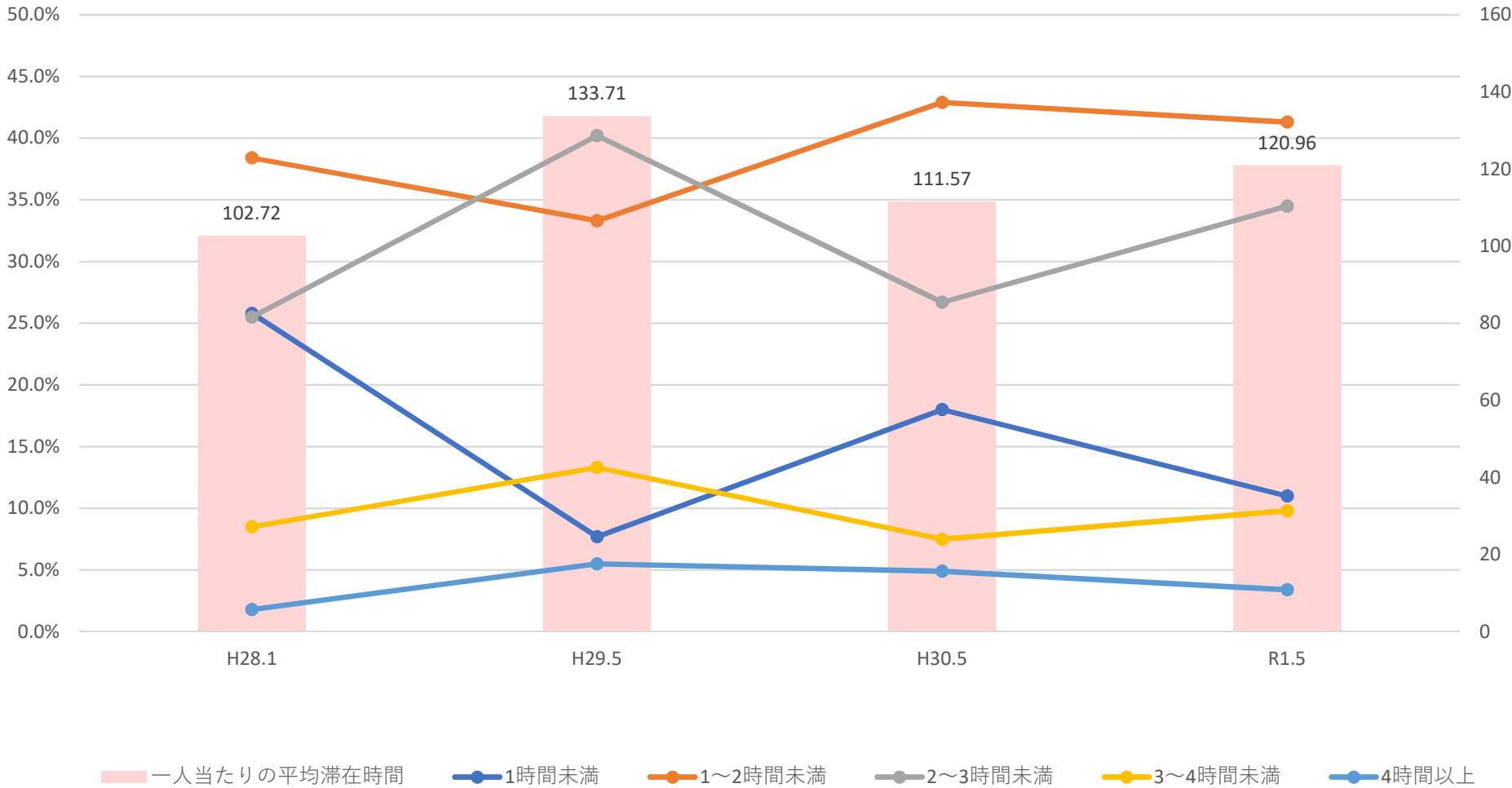
福井駅周辺地区交通戦略におけるKPI設定

歩行者・自転車通行量



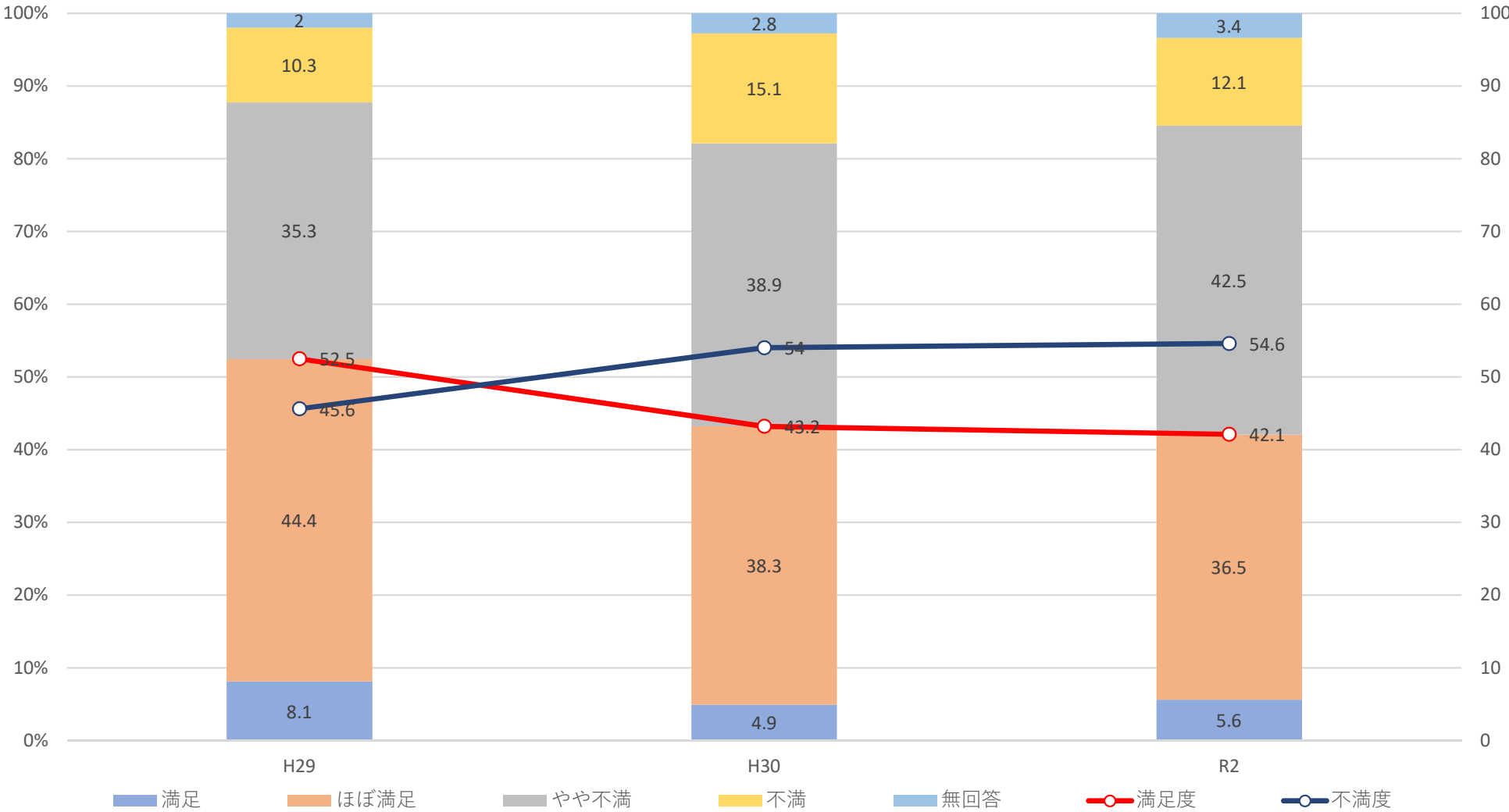
福井駅周辺地区交通戦略におけるKPI設定

福井駅前の滞在時間 (分)



福井駅周辺地区交通戦略におけるKPI設定

市民意識調査－満足度
 (I 快適に暮らすまち－2.中心市街地の活性化)



4. 福井駅周辺地区交通戦略報告書(素案)について

福井駅周辺地区交通戦略の構成

