

1 調査名称：福井市都市交通戦略策定調査

2 調査主体：福井市

3 調査圏域：福井都市圏

4 調査期間：平成19年度～平成20年度

5 調査概要：

全国規模での人口減少や超高齢化・少子化社会の到来、地方分権の本格化、地球規模での環境問題の深刻化、経済不況など、都市経営にかかる課題は大きく変化している。

このような情勢のなか、鉄道やバスなどの公共交通のおかれた状況は厳しくなっている。

そのため、行政や交通事業者、市民など関係者が一体となって、公共交通の利用促進に関する取り組みや創意工夫を推進し、公共交通の活性化が必要とされている。

本市においては、JR、福井鉄道、えちぜん鉄道、および路線バスにより充実した公共ネットワークが形成されているが、人口減少や自動車利用の増加に伴い、公共交通利用者数はこの15年間で鉄道は約2.5割減少、路線バスは約5割減少している。

このまま利用者の減少が続けば、減便や路線の廃止により公共交通の衰退が進み、公共交通以外に移動の手段を持たない高齢者や学生等の生活のための移動が制約されることが懸念される。

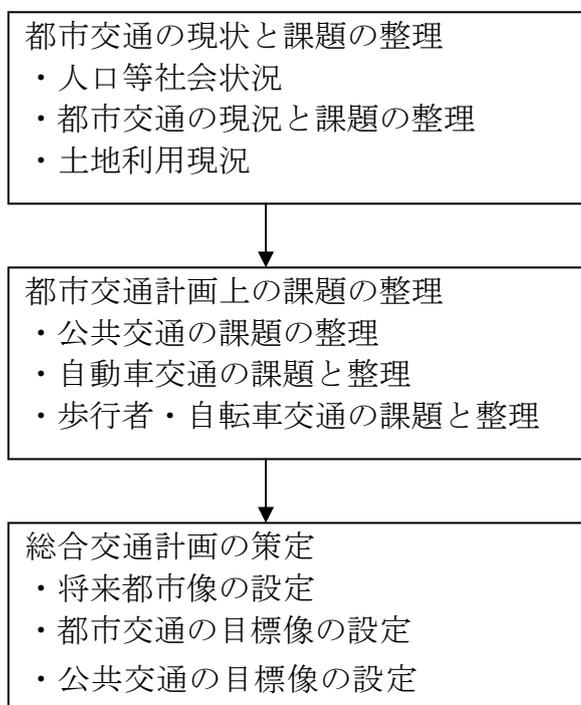
そこで、過度の自動車利用から、地球環境にやさしい鉄道やバスなどの公共交通への利用転換を図り、市民の多様な移動手段が確保された、安全で安心して利用することができる、全域交通ネットワークを目指した交通体系を実現するため、今後の都市交通のありかたを総合的に検討することが必要であるから、学識経験者、市民代表、交通事業者および行政等関係者による協議会(福井市都市交通戦略協議会)を通して、都市交通の目標像、公共交通の目標像、短期、中期、長期に達成すべき目標を明らかにした「福井市都市交通戦略」を平成19～20年度の2ヵ年で策定した。

<調査成果>

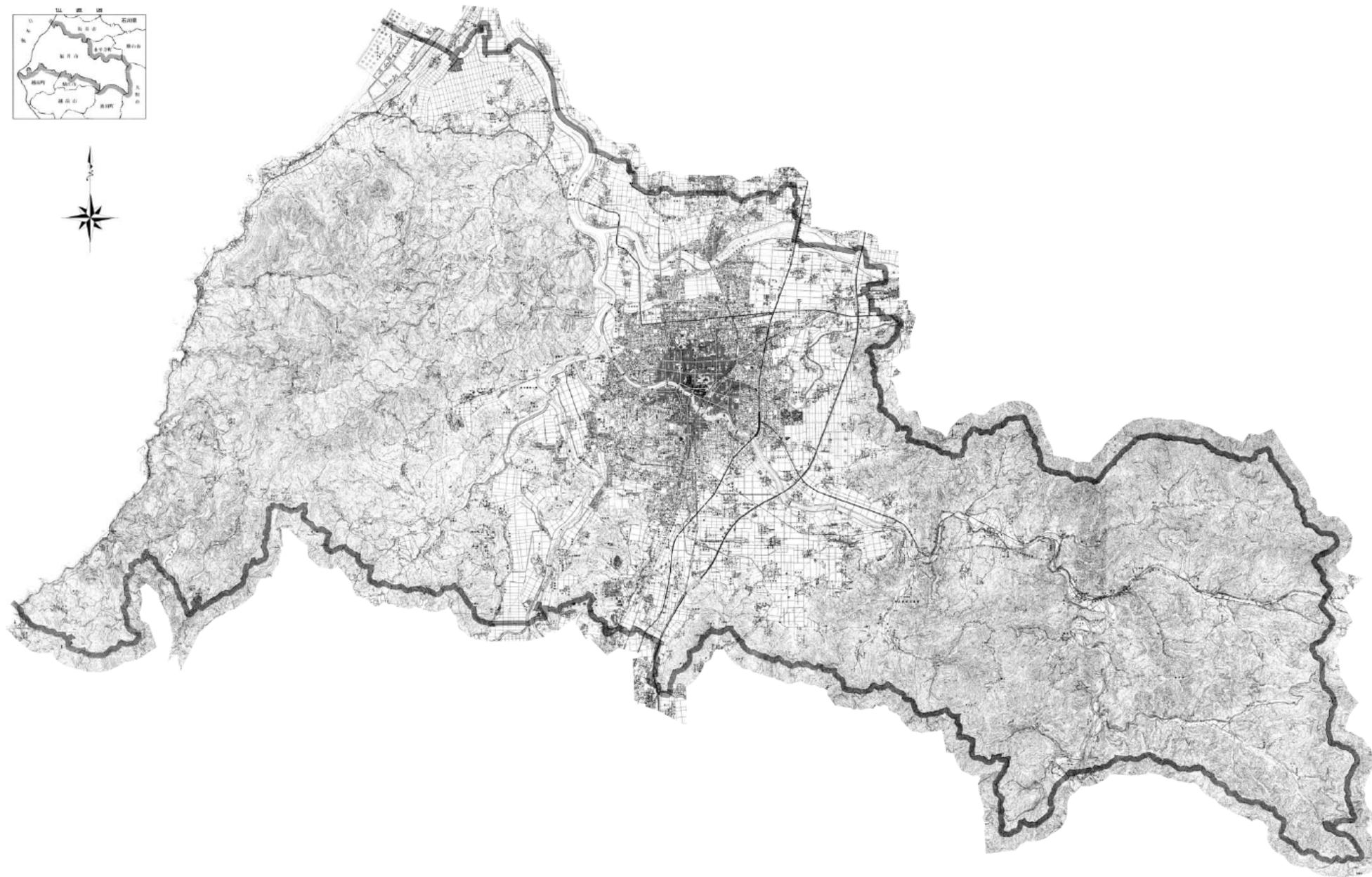
1 調査目的

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、地域の良さを活かした個性的で文化とにぎわいあふれ、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すすめるために都市交通戦略を策定する。

2 調査フロー



3 調査圏域図

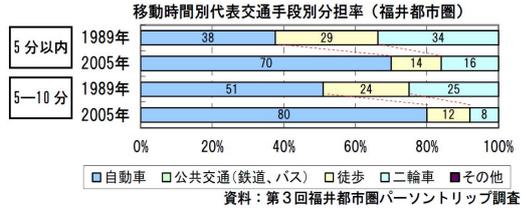
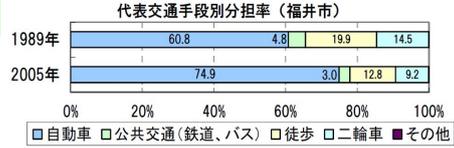


4 調査成果

1. 都市交通戦略の必要性

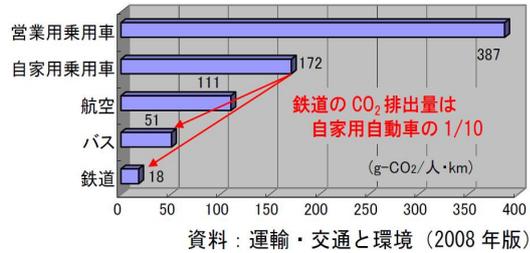
●クルマに過度に依存した移動手段

- ・福井市に関連する交通の移動手段は、クルマ中心の傾向が強まり、自動車の分担率は74.9%、公共交通は3.0%
- ・移動時間が短い移動も、クルマ利用中心が進行



●環境負荷の少ない交通手段への転換

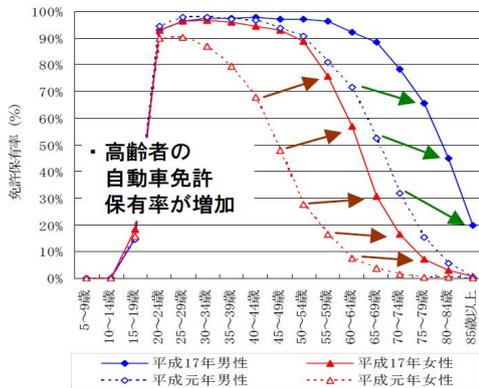
- ・日本の二酸化炭素(CO2)排出量の2割を占める運輸部門のうち9割が自動車に起因
- ・自動車に比べて二酸化炭素の排出量が少なく、環境負荷の小さい公共交通への転換が必要



1. 都市交通戦略の必要性

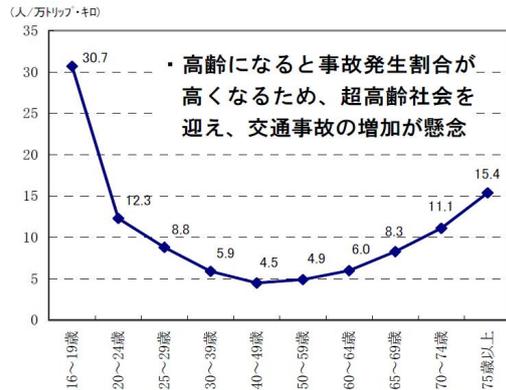
●増加する高齢ドライバー

性別年齢階層別の自動車免許保有率の推移



資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査

自動車運転トリップ1万トリップ・キロ当たりの交通事故加害者数

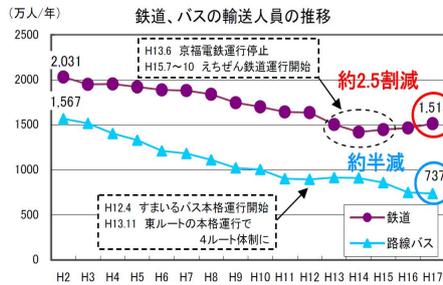


資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査

1. 都市交通戦略の必要性

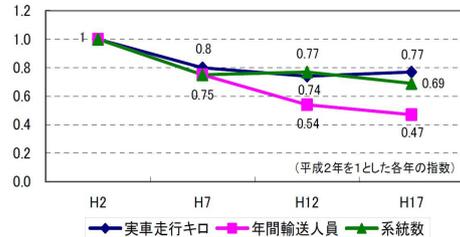
●バス利用者は減少、鉄道は近年増加に転換

- ・鉄道輸送は、平成15年にえちぜん鉄道が運行を開始し、輸送人員は増加に転換
- ・バス輸送は、バス路線の系統数、走行キロ数の減少異状に輸送人員が減少



※福井県全域(鉄道:福井県統計年鑑、バス:福井県バス協会)

福井県におけるバス系統数等の推移

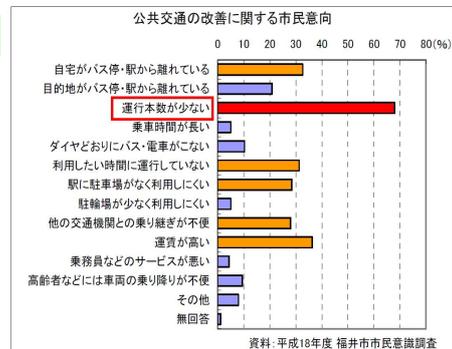


資料:新世紀ふくい生活交通ビジョン

●バス、鉄道の運行本数の増加などが求められています

- ・福井市市民意識調査では、「運行本数が少ない」などの市民意向が多い
- ・これらの市民や利用者のニーズに対応した都市交通戦略が必要

自動車運転トリップ 1万トリップ・キロ当たりの交通事故加害者数
性別年齢階層別の自動車免許保有率の推移



資料:平成18年度 福井市市民意識調査

2. 都市交通戦略の施策展開

(1) 将来都市像の実現に向けた都市交通、公共交通の目標

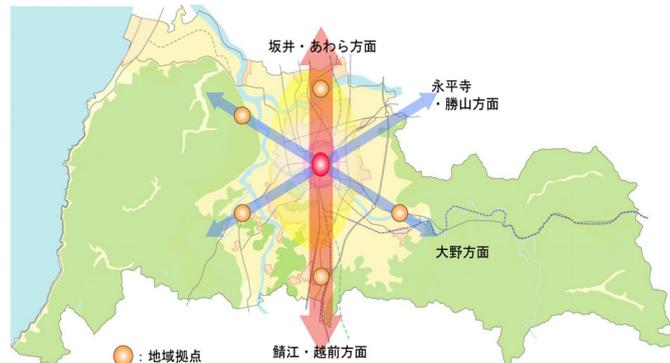
都市交通政策の基本方針

- ・福井都市圏における広域総合交通体系の構築
- ・公共交通を中心とする交通施策への転換
- ・地域バランスのとれた交通環境の構築

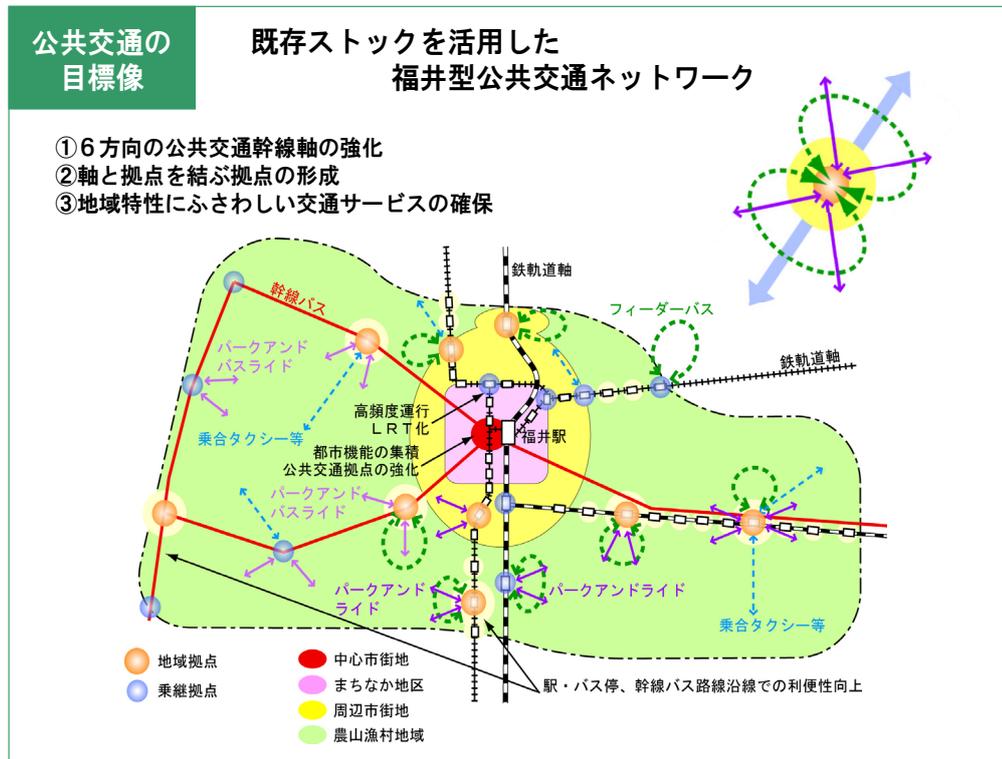
都市交通の目標像

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



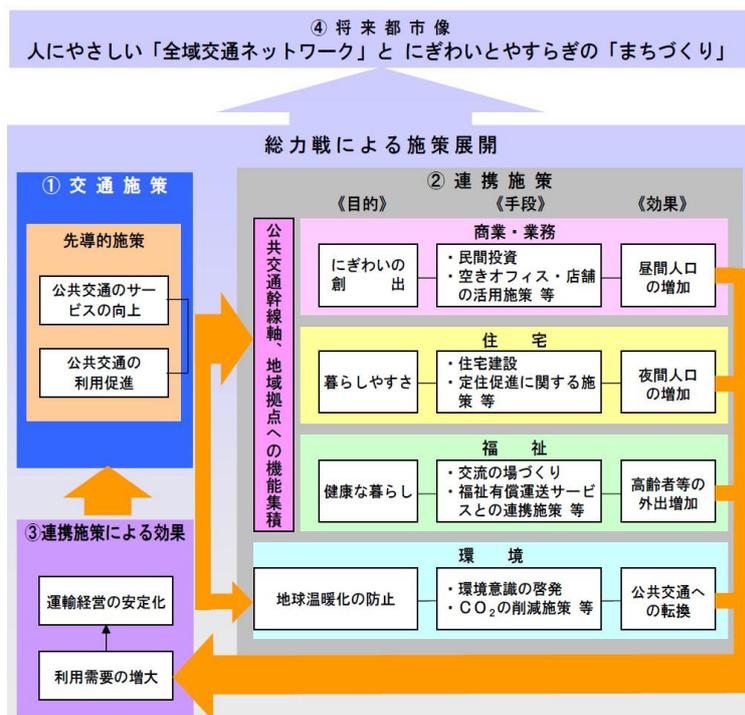
2. 都市交通戦略の施策展開



2. 都市交通戦略の施策展開

■総力戦による戦略的な取り組み

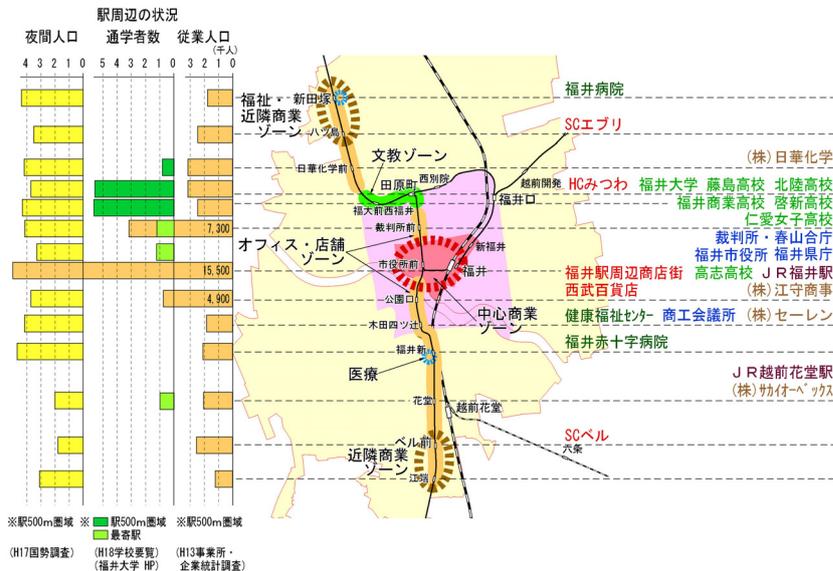
- ① 公共交通中心の交通施策への転換により、先導的に公共交通のサービス向上と利用促進に取り組みます。
- ② サービス向上によって大きな波及効果が期待できる公共交通幹線軸、地域拠点への機能集積を図り、それぞれの連携施策を展開します。
- ③ 連携施策による効果によって、利用需要を増やし、運輸経営を安定化させます。
- ④ 総力戦による良好な循環を構築し、将来都市像の実現をめざします。



2. 都市交通戦略の施策展開

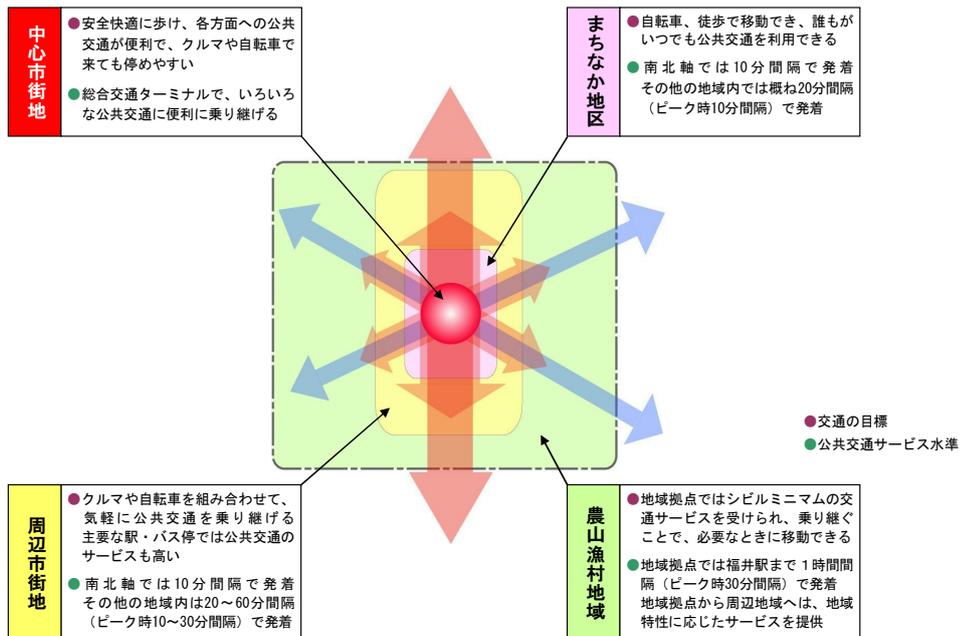
■先導施策：南北の公共交通幹線軸強化と沿線での土地利用の促進

- ・市街地の南北の公共交通幹線軸沿線には、住宅、病院、学校、公共施設、商業業務施設、企業が立地
- ・先導的な公共交通の利便性向上施策により潜在需要を掘り起こし、沿線のまちづくりとの連携により、沿線地域の活性化を図る
- ・長期的には、この先導施策による市民の意識や行動の変化が沿線地域への住宅や企業の立地を促進することになり、公共交通を利用しやすい都市構造への誘導、各地域のまちづくりに貢献



2. 都市交通戦略の施策展開

(2) 地域別の目標とサービス水準



2. 都市交通戦略の施策展開

(3) 施策パッケージ（交通施策）

①南北幹線軸としてのLRTの整備

- ・既存の鉄軌道ストックを活用したLRTの高頻度運行によって、高水準の公共交通サービスを提供する公共交通幹線軸の主軸を形成

②東西幹線軸となる幹線バス路線の整備

- ・東西方向に広がる市域への公共交通幹線軸として中心市街地と各地域拠点を連絡するバスサービスネットワークを形成

③交通結節の強化

- ・公共交通幹線軸と市域各地域を結節し、地域にふさわしいフィーダーサービス等と日常生活サービスの提供によって利用者の利便性を高める地域拠点、乗継拠点を形成

④電車・バスのICT化

- ・公共交通の利便性を高めるため、ICカードの導入や総合情報案内サービスを提供

⑤モビリティ・マネジメントの推進

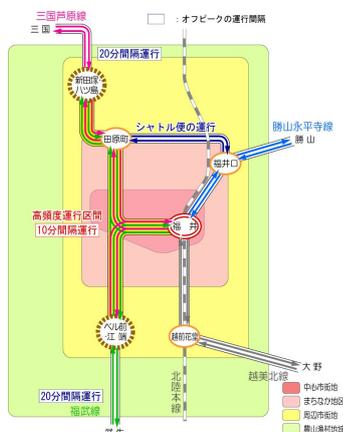
- ・環境負荷の抑制など、過度なクルマ利用から、かしこいクルマの利用への転換を啓発し、市民自ら移動手段について考える「場」を提供

⑥駐車マネジメントの推進

- ・中心市街地のにぎわい、活力の再生に向けて、誰もが使いやすい交通環境をつくるため、クルマ利用の効率化に向けた既存駐車場の活用について検討

①南北幹線軸としてのLRTの整備

| | |
|--------|---|
| 平成19年度 | <ul style="list-style-type: none"> ●南北幹線軸のサービス水準の強化方針の決定 <ul style="list-style-type: none"> ・三国芦原線・福武線の相互乗入による高頻度運行（新田塚・八ツ島ーベル・江端区間） ・福井駅西口駅前広場への路面軌道延伸 |
| 平成20年度 | <ul style="list-style-type: none"> ●福井駅西口駅前広場への延伸ルート決定 |
| 平成21年度 | <ul style="list-style-type: none"> ●軌道区間の整備（路面軌道改良および新設） ●鉄道区間の整備（駅改良他） ●車両の更新 ●相互乗入の具体化（運行形態、ダイヤ、料金等） |



■三国芦原線・福武線の相互乗入による高頻度運行

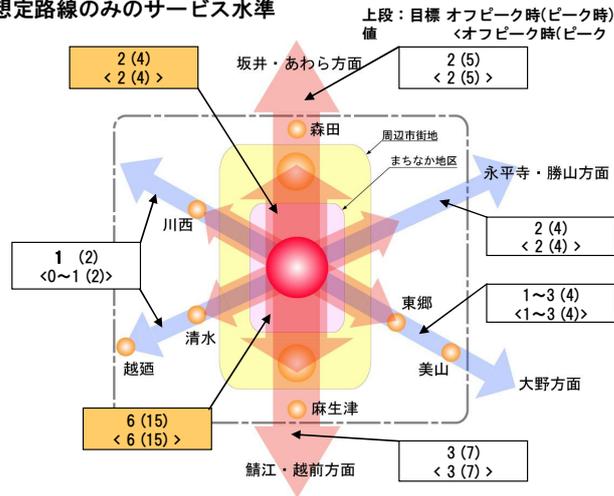


■福井駅西口駅前広場への延伸ルート

②東西幹線軸となる幹線バス路線の整備

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

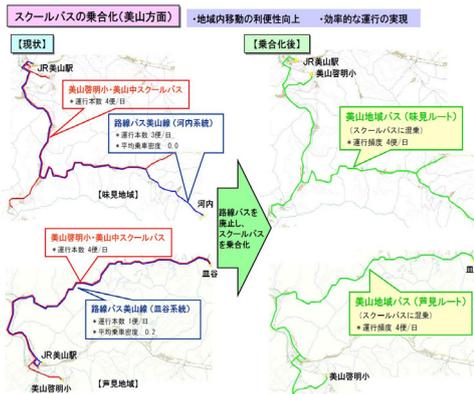
■主要な想定路線のみのサービス水準



②東西幹線軸となる幹線バス路線の整備

■地域特性に対応した生活交通

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



■スクールバスの乗合化（美山地区）



■海岸バスの運行（越前地区）

③交通結節の強化

| | |
|--------|--|
| 平成19年度 | ・ 地域拠点、乗継拠点の機能、候補の抽出 |
| 平成20年度 | ・ 地域拠点、乗継拠点の選定 |
| 平成21年度 | ・ 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 (バスロケーションシステム拡充、パーク&ライド駐車場・サイクル&ライド駐車場整備) |

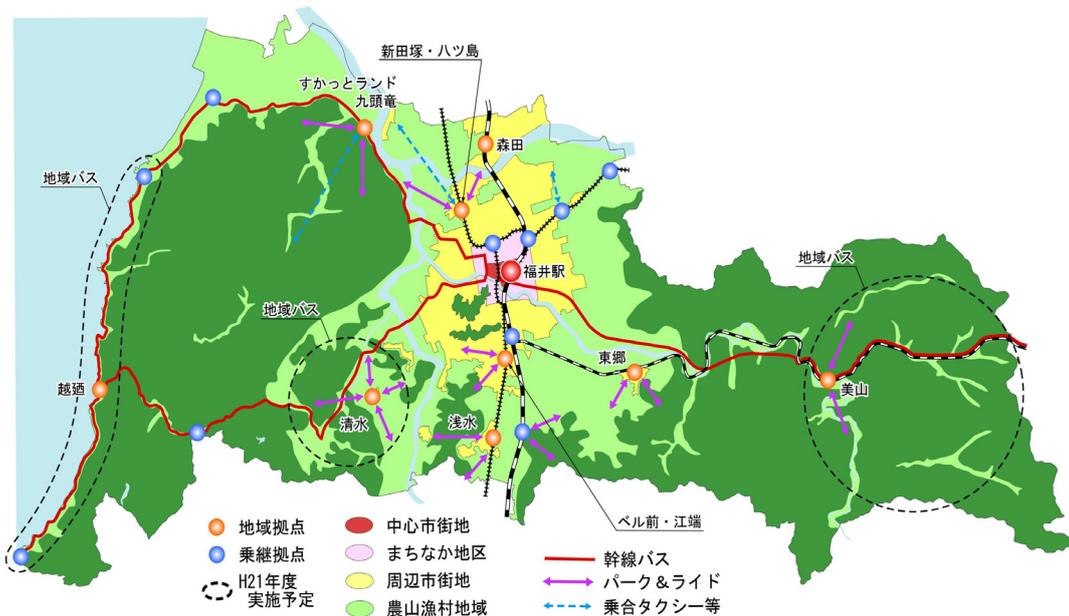
地域拠点：公共交通幹線軸上に駅やバス停があり、地域の生活交通との乗継機能及び、行政窓口、商業、医療、福祉など地域で必要な生活サービス機能を有する拠点

乗継拠点：公共交通幹線軸上の駅やバス停で、自動車や自転車等からの乗継機能を有する拠点

■交通結節点の一覧

| | 中心市街地 | まちなか地区 | 周辺市街地 | 農山漁村地域 |
|-------|---------|------------------|-------------------------------------|---|
| ターミナル | ・ 福井駅周辺 | — | — | — |
| 地域拠点 | — | — | ・ 森田駅周辺 ・ 新田塚・ハツ島駅周辺 ・ ベル前駅周辺 | ・ 美山駅周辺 ・ 清水地区 ・ 越前支所周辺 ・ 越前東郷駅周辺 ・ 浅水駅周辺 ・ すかっとランド九頭竜周辺 |
| 乗継拠点 | — | ・ 田原町駅 ・ 福井口駅 | ・ 越前花堂駅 ・ 越前新保駅 | ・ 大土呂駅 ・ 越前島橋駅 ・ 鷹巣周辺 ・ テクノポート福井周辺 |

③交通結節の強化



■地域拠点、乗継拠点

③交通結節の強化

■地域拠点における導入機能

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

・連携施策の例

| | |
|-------|--------------------|
| 商業・業務 | ・コンビニまたはスーパーマーケット等 |
| 福祉 | ・高齢者の交流施設等 |

④電車・バスのICT化

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



■ICカードの事例

■取組み方針

①交通ICカードの導入

- ・路線バス：先進都市導入事例を分析、ICカードの導入を目指す
- ・鉄軌道：相互乗入を契機に、共通ICカード化を目指す

②位置情報システムの拡充

- ・路線バス：携帯電話を活用した位置情報提供システムの導入を目指す
- ・鉄軌道：福井鉄道⇒平成21年度 ネットワーク音声カメラシステムの導入予定
光ケーブル変換にあわせて位置情報提供システムの導入検討
- ・バス停・電停での表示機器や中央制御機能（サーバー、プログラム等）の更新



■バスロケーションシステム（バス停施設）



■ネットワーク音声カメラシステム

■具体的な施策（施策パッケージ）のまとめ

| <p>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」</p> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
|---|---|---|-----------|------|------|--------------------|-------|--|---------|----|-----------------------------------|---------|----|----|--|-----------|----|---|----------|
| <p>都市交通政策の基本方針</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福井都市圏における広域総合交通体系の構築 ・ 公共交通を中心とする交通施策への転換 ・ 地域バランスのとれた交通環境の構築 | <p>地域別の目標、サービス水準</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 交通の目標 ● 公共交通サービス水準 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>都市交通の目標像</p> <p>地域を軸と拠点でつなぐ「全域交通ネットワーク」づくり</p> | <p>中心市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>公共交通の目標像</p> <p>既存ストックを活用した福井型公共交通ネットワーク</p> <p>① 6方向の公共交通幹線強化 ② 軸と地域を結ぶ拠点の形成 ③ 地域特性にふさわしい交通サービスの確保</p> | <p>まちなか地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車、徒歩で移動でき、誰もがいつでも公共交通を利用できる ● 南北軸では10分間隔で発着 ● その他の地域内では概ね20分間隔(ピーク時10分間隔)で発着 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>周辺市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● その他の地域内では20～60分間隔(ピーク時10～30分間隔)で発着 | <p>農村漁村地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域拠点ではシブ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 | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>総力戦による施策展開</p> <p>1. 南北幹線軸としてのLRTの整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ● 鉄軌道の整備 ● 車両の更新 ● 相互乗入の具体化(運行形態、ダイヤ、料金等) <p>2. 東西幹線軸となる幹線バス路線の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ● 幹線バス路線の活性化 ● フィーダーバス(地域バス)の検討・運行 <p>3. 交通結節の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共交通幹線軸と市域各地域を結ぶ ○ 施設メニュー <ul style="list-style-type: none"> ・ フィーダーバス ・ 地域バス ・ バスロケーションシステム ・ パーク&ライド駐車場 ・ サイクル&ライド駐車場 ● 地域拠点、乗継拠点の機能強化 <p>4. 電車・バスのICT化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 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 ● ICカード導入の検討 ● バスロケーションシステム拡充 ● 電車総合情報システム導入 <p>5. モビリティ・マネジメントの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 環境負荷の抑制など、適度なクルマ利用から、かしこいクルマの利用への転換を導き、市民自ら移動手段について考える「場」を提供 ● 各種整備事業にあわせたモビリティ・マネジメントの実施 <p>6. 駐車マネジメントの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 中心市街地にぎわい、活力の再生に向けて、誰もが使いやすい交通環境をつくるため、クルマ利用の効率化に向けた既存駐車場の活用について検討 ● 駐車場への案内強化 ● 携帯電話を使用した駐車場情報提供システムの活用・拡充 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| <p>連携施策</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>《目的》</th> <th>《手段》</th> <th>《効果》</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td rowspan="2">公共交通幹線軸、地域拠点への機能集積</td> <td>商業・業務</td> <td>にぎわいの創出 ・ 民間投資 ・ 空きオフィス・店舗の活用施策等</td> <td>昼間人口の増加</td> </tr> <tr> <td>住宅</td> <td>暮らしやすさ ・ 住宅建設 ・ 定住促進に関する施策等</td> <td>夜間人口の増加</td> </tr> <tr> <td rowspan="2">環境</td> <td>福祉</td> <td>健康な暮らし ・ 交流の場づくり ・ 福祉有償運送サービスとの連携施策等</td> <td>高齢者等の外出増加</td> </tr> <tr> <td>環境</td> <td>地球温暖化の防止 ・ 環境意識の啓蒙 ・ CO₂の削減施策等</td> <td>公共交通への転換</td> </tr> </tbody> </table> | | | 《目的》 | 《手段》 | 《効果》 | 公共交通幹線軸、地域拠点への機能集積 | 商業・業務 | にぎわいの創出 ・ 民間投資 ・ 空きオフィス・店舗の活用施策等 | 昼間人口の増加 | 住宅 | 暮らしやすさ ・ 住宅建設 ・ 定住促進に関する施策等 | 夜間人口の増加 | 環境 | 福祉 | 健康な暮らし ・ 交流の場づくり ・ 福祉有償運送サービスとの連携施策等 | 高齢者等の外出増加 | 環境 | 地球温暖化の防止 ・ 環境意識の啓蒙 ・ CO ₂ の削減施策等 | 公共交通への転換 |
| | 《目的》 | 《手段》 | 《効果》 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 公共交通幹線軸、地域拠点への機能集積 | 商業・業務 | にぎわいの創出 ・ 民間投資 ・ 空きオフィス・店舗の活用施策等 | 昼間人口の増加 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 住宅 | 暮らしやすさ ・ 住宅建設 ・ 定住促進に関する施策等 | 夜間人口の増加 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 環境 | 福祉 | 健康な暮らし ・ 交流の場づくり ・ 福祉有償運送サービスとの連携施策等 | 高齢者等の外出増加 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | 環境 | 地球温暖化の防止 ・ 環境意識の啓蒙 ・ CO ₂ の削減施策等 | 公共交通への転換 | | | | | | | | | | | | | | | | |

■地域別の施策パッケージと連携施策

| | | | | | | | | | |
|--|--|---|---|--|---|---|---|------------------|-----------|
| <p>交通の目標、サービス水準</p> | <p>施策パッケージ(交通施策)</p> | | | | | | <p>連携施策</p> | | |
| | <p>1. 南北幹線軸としてのLRTの整備</p> | <p>2. 東西幹線軸となる幹線バス路線の整備</p> | <p>3. 交通結節の強化</p> | <p>4. 電車・バスのICT化</p> | <p>5. モビリティ・マネジメントの推進</p> | <p>6. 駐車マネジメントの推進</p> | <p>商業・業務</p> | <p>住宅</p> | <p>福祉</p> |
| <p>中心市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 | <p>南北幹線軸の高頻度運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 軌道区間の整備(踏道軌道改良および新設) ・ 鉄道区間の整備(駅改良) ・ 車両の更新 ・ 相互乗入の具体化(運行形態、ダイヤ、料金等) | <p>幹線バス路線の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ フィーダーバス(地域バス)の検討・運行 | <p>福井駅へのバスターミナル機能の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福井駅西口駅前広場 ・ 福井駅西口駅前広場 | <p>地域拠点・乗継拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ICカード導入の検討 ・ バスロケーションシステム拡充 ・ 電車総合情報システム導入 | <p>駐車場への案内強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 携帯電話を使用した駐車場情報提供システムの活用・拡充 | <p>民間投資</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空きオフィス・店舗の活用 ・ 公共交通幹線軸沿線への施設の立地誘導等 | <p>住宅建設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心居住推進施策等 | <p>高齢者等の外出増加</p> | |
| <p>まちなか地区</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 自転車、徒歩で移動でき、誰もがいつでも公共交通を利用できる ● 南北軸では10分間隔で発着 ● その他の地域内では概ね20分間隔(ピーク時10分間隔)で発着 | <p>南北幹線軸の高頻度運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 軌道区間の整備(踏道軌道改良および新設) ・ 鉄道区間の整備(駅改良) ・ 車両の更新 ・ 相互乗入の具体化(運行形態、ダイヤ、料金等) | <p>幹線バス路線の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ フィーダーバス(地域バス)の検討・運行 | <p>福井駅へのバスターミナル機能の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福井駅西口駅前広場 ・ 福井駅西口駅前広場 | <p>地域拠点・乗継拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ICカード導入の検討 ・ バスロケーションシステム拡充 ・ 電車総合情報システム導入 | <p>駐車場への案内強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 携帯電話を使用した駐車場情報提供システムの活用・拡充 | <p>民間投資</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空きオフィス・店舗の活用 ・ 公共交通幹線軸沿線への施設の立地誘導等 | <p>住宅建設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心居住推進施策等 | <p>高齢者等の外出増加</p> | |
| <p>周辺市街地</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 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 ● その他の地域内では20～60分間隔(ピーク時10～30分間隔)で発着 | <p>南北幹線軸の高頻度運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 軌道区間の整備(踏道軌道改良および新設) ・ 鉄道区間の整備(駅改良) ・ 車両の更新 ・ 相互乗入の具体化(運行形態、ダイヤ、料金等) | <p>幹線バス路線の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ フィーダーバス(地域バス)の検討・運行 | <p>福井駅へのバスターミナル機能の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福井駅西口駅前広場 ・ 福井駅西口駅前広場 | <p>地域拠点・乗継拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ICカード導入の検討 ・ バスロケーションシステム拡充 ・ 電車総合情報システム導入 | <p>駐車場への案内強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 携帯電話を使用した駐車場情報提供システムの活用・拡充 | <p>民間投資</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空きオフィス・店舗の活用 ・ 公共交通幹線軸沿線への施設の立地誘導等 | <p>住宅建設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心居住推進施策等 | <p>高齢者等の外出増加</p> | |
| <p>農村漁村地域</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 地域拠点ではシブ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 | <p>南北幹線軸の高頻度運行</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 軌道区間の整備(踏道軌道改良および新設) ・ 鉄道区間の整備(駅改良) ・ 車両の更新 ・ 相互乗入の具体化(運行形態、ダイヤ、料金等) | <p>幹線バス路線の活性化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ フィーダーバス(地域バス)の検討・運行 | <p>福井駅へのバスターミナル機能の導入</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 福井駅西口駅前広場 ・ 福井駅西口駅前広場 | <p>地域拠点・乗継拠点の整備</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ ICカード導入の検討 ・ バスロケーションシステム拡充 ・ 電車総合情報システム導入 | <p>駐車場への案内強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 携帯電話を使用した駐車場情報提供システムの活用・拡充 | <p>民間投資</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 空きオフィス・店舗の活用 ・ 公共交通幹線軸沿線への施設の立地誘導等 | <p>住宅建設</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 都心居住推進施策等 | <p>高齢者等の外出増加</p> | |

3. 事業プログラム

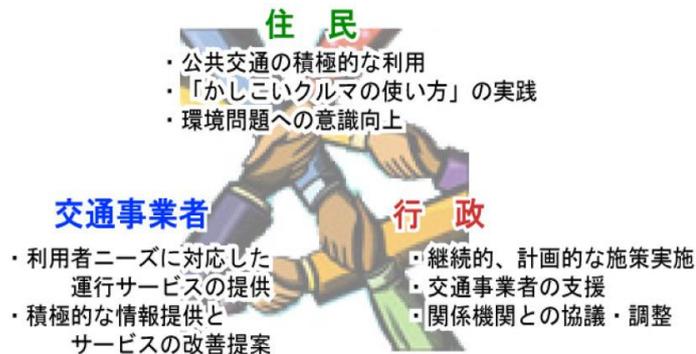
| 施策パッケージ | 事業概要 | 予定時期（概ね10年間） | |
|--------------------|----------------------------|--------------|----|
| | | 前期 | 後期 |
| 1. 南北幹線軸としてのLRTの整備 | 軌道区間の整備（路面軌道改良および新設） | ■ | ■ |
| | 鉄道区間の整備（駅改良他） | ■ | ■ |
| | 車両の更新 | ■ | ■ |
| | 相互乗入の具体化（運行形態、ダイヤ、料金等） | ■ | ■ |
| 2. 東西幹線軸となる幹線バスの整備 | 幹線バス路線の活性化 | ■ | ■ |
| | 地域バスの検討 | ■ | ■ |
| | 地域バスの運行 | ■ | ■ |
| 3. 交通結節の強化 | 西口広場・東口広場へのバスターミナル機能の導入 | ■ | ■ |
| | バスロケーションシステム拡充 | ■ | ■ |
| | パークアンドライド駐車場整備 | ■ | ■ |
| | サイクルアンドライド駐車場整備 | ■ | ■ |
| 4. 電車・バスのICT化 | ICカード導入の検討 | ■ | ■ |
| | バスロケーションシステム拡充 | ■ | ■ |
| | 電車総合情報システム導入 | ■ | ■ |
| 5. モビリティ・マネジメントの推進 | 各種整備事業にあわせたモビリティ・マネジメントの実施 | ■ | ■ |
| 6. 駐車マネジメントの推進 | 駐車場への案内強化 | ■ | ■ |
| | 携帯電話を利用した駐車場情報提供システムの活用・拡充 | ■ | ■ |

4. 都市交通戦略の実現に向けて

●本戦略の実現に向けては、

公共交通を利用する**住民**、
 サービスを提供する**交通事業者**、
 これらを調整し適切な施策を実施する**行政**が、

それぞれの役割を果たしていくことが重要



4. 都市交通戦略の実現に向けて

●戦略が目指すもの

既存ストックを活用しながら、公共交通サービス向上と利用促進に取り組み、中心部のにぎわいと郊外部のやすらぎを結ぶ、誰もが安心して快適に移動できる全域交通ネットワークの構築を図ります。

地域にふさわしい交通サービスの確保と利便性向上を進め、過度にクルマに依存した交通環境からの脱却と、環境負荷の小さい公共交通への転換を目指します。

施策展開にあわせて目標の達成状況を確認し、実現に向けて継続的に施策を実施します。

1. 市民の公共交通の満足度を高めます

誰もが安全で快適に移動できる交通環境を構築するため、中心市街地、まちなか地区、周辺市街地、農山漁村地域それぞれに交通の目標を掲げ、公共交通サービス水準の向上によって、市民の公共交通への満足度を高めます。

2. 市民の生活の足を確保します

「全域交通ネットワークづくり」を目標に掲げており、シビルミニマムとしての公共交通サービスを市域全域に提供するため、地域拠点、乗継拠点におけるフィーダーバス（地域バス）など、地域の特性にあった生活交通施策を展開し、市民の生活の足を確保します。

4. 都市交通戦略の実現に向けて

3. 環境にやさしいまちづくりに貢献します

地球温暖化対策として、低炭素社会への転換が求められています。環境にやさしい公共交通を維持・拡充するとともに、市民一人ひとりに「かしこいクルマの使い方」等の情報提供を行い、交通や環境への関心を高め、クルマから公共交通への転換を促すことで、二酸化炭素（CO₂）の削減を図り、環境にやさしいまちづくりに貢献します。

一人ひとりを運ぶ際に排出されるCO₂の量は、**鉄道が自家用自動車の約1/10、バスが約1/3**です。公共交通サービスが衰退し、クルマ利用が増えればCO₂排出量は増加してしまいます。

現在、えちぜん鉄道、福井鉄道の利用者数は年間480万人になります。仮に鉄軌道利用者がすべてクルマ利用になったとすると、自家用自動車からのCO₂排出量は約3.9t（20.3t-CO₂/日）増加することになります。

また、概ね10年後の鉄軌道利用者数は、えちぜん鉄道では年間利用者数380万人60万人増）、福井鉄道では福井鉄道福武線活性化連携計画において年間200万人40万人増）を目標としています。

これらの目標による年間100万人の利用者増は、クルマからの転換としてCO₂排出量に換算すると、**0.8%（4.2t-CO₂/日）削減に相当することになります。**

