

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：

本市では、お年寄りや子供、学生など、誰もが手軽に利用できる、人にやさしく便利な「全域交通ネットワーク」を目指すとともに、中心部のにぎわいと郊外部のやすらぎを創出するコンパクトシティを進めている。

このコンパクトシティを実現するため、平成19年度より都市交通戦略の策定に着手し、「福井市の都市交通の現状と課題」を整理するとともに、本市の「将来都市像」について検討し、「都市交通の目標像」および「公共交通の目標像」を設定した。

また、今後取り組む具体的な施策パッケージを示した。

< 調査成果 >

1 調査目的

社会的な要請への対応

- ・人口減少・高齢化に対応したコンパクトシティの推進
- ・中心市街地の活性化
- ・環境負荷の軽減

公共交通の利便性の向上

- ・連続立体交差事業完了および北陸新幹線福井駅開業を視野に入れた、福井駅周辺における交通結節の強化
- ・公共交通の維持・活性化による２次交通手段の確保

2 調査フロー

都市交通の現状と課題の整理

- ・人口等社会状況
- ・都市交通の現況と課題の整理
- ・土地利用現況

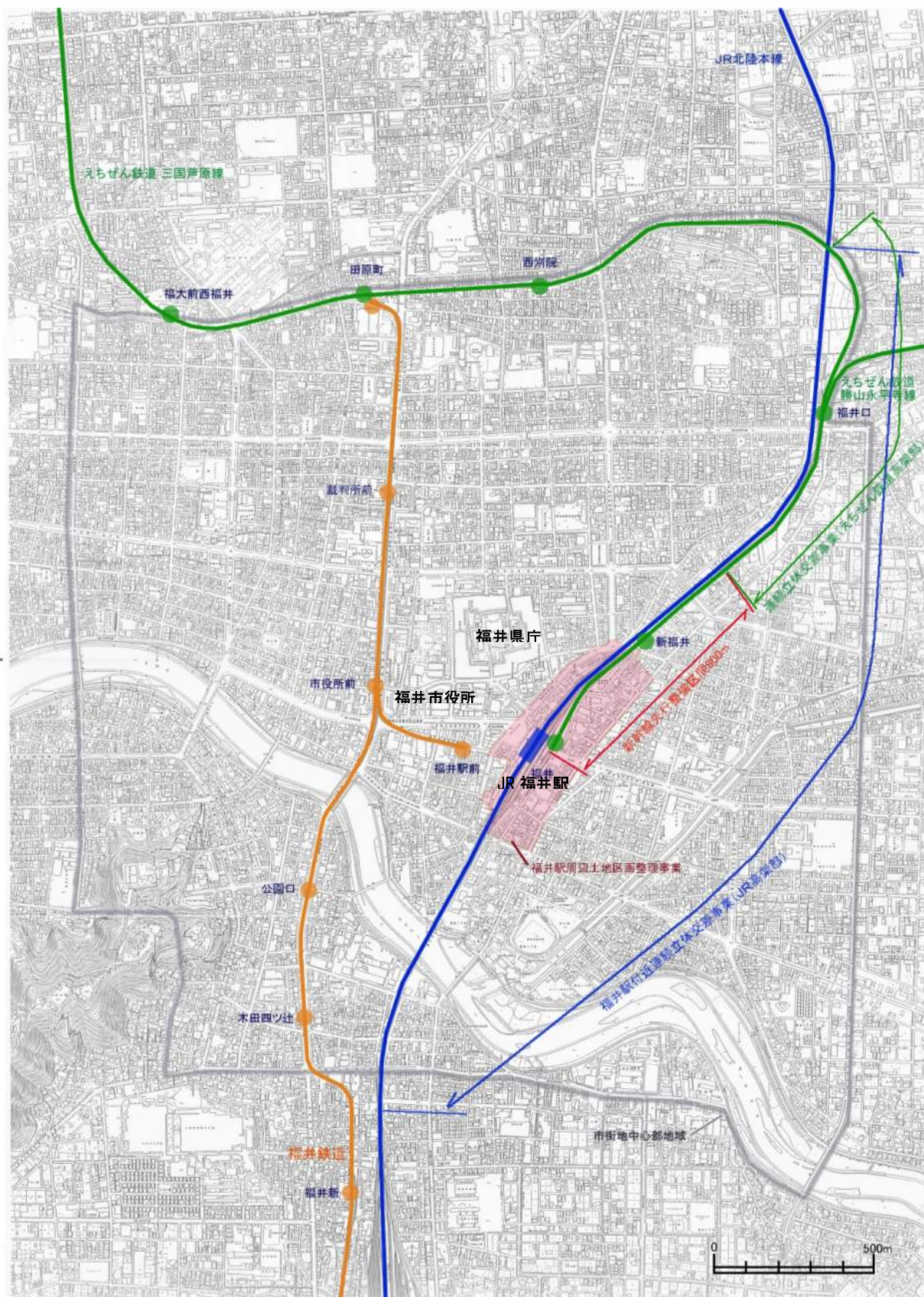
都市交通計画上の課題の整理

- ・公共交通の課題の整理
- ・自動車交通の課題と整理
- ・歩行者・自転車交通の課題と整理

総合交通計画の策定

- ・将来都市像の設定
- ・都市交通の目標像の設定
- ・公共交通の目標像の設定

3 調査圏域図





福井市都市交通戦略

一人にやさしい「全域交通ネットワーク」
にぎわいとやすらぎのまちづくり

中間報告の概要



平成 20 年 3 月

福 井 市

1

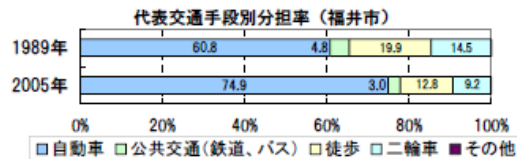
なぜ、今、都市交通戦略が必要ですか？

「にぎわい」と「やすらぎ」のある、だれもが安心して生活できるまちをつくるため、交通施策とまちづくりが連携した戦略的な施策を展開します。

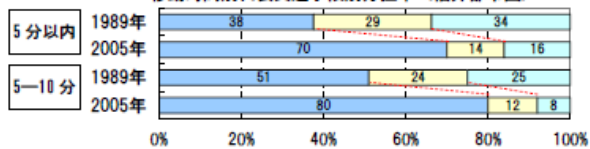
福井市の交通はクルマを使った移動が中心で、クルマを利用できないと、通勤や通院、買い物など日常生活に不便や不安を感じるまちです。

●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%



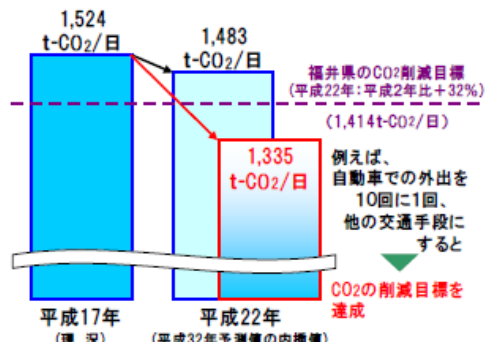
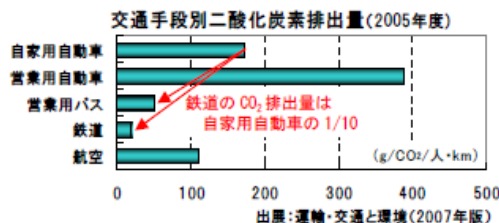
- ・移動時間が短い移動も、クルマ利用中心が進行



資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査

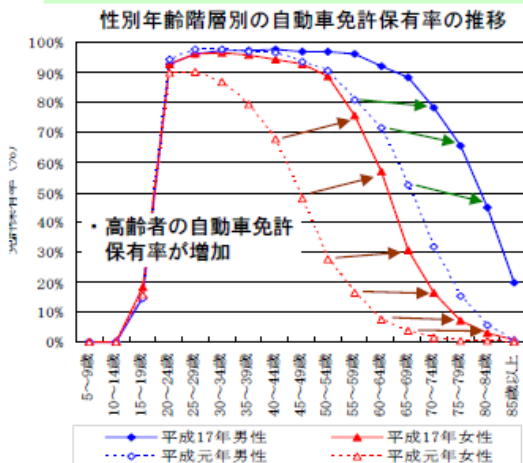
●環境負荷の少ない交通手段への転換

- ・日本の二酸化炭素(CO₂)の排出量の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



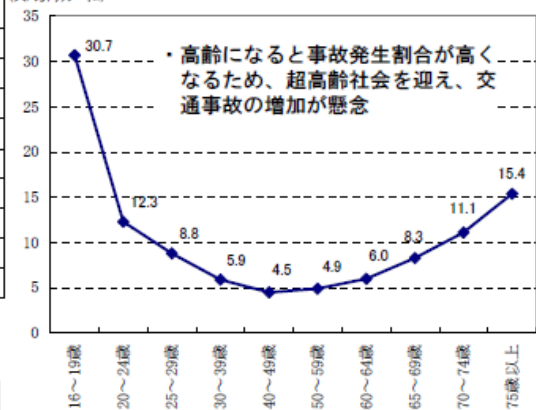
資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査

●増加する高齢ドライバー



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 (人/万トリップ・キロ)



資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査

将来都市像および市域を構成する4地域のめざす生活像を設定し、都市交通施策の基本方針、都市交通戦略の目標を設定します。

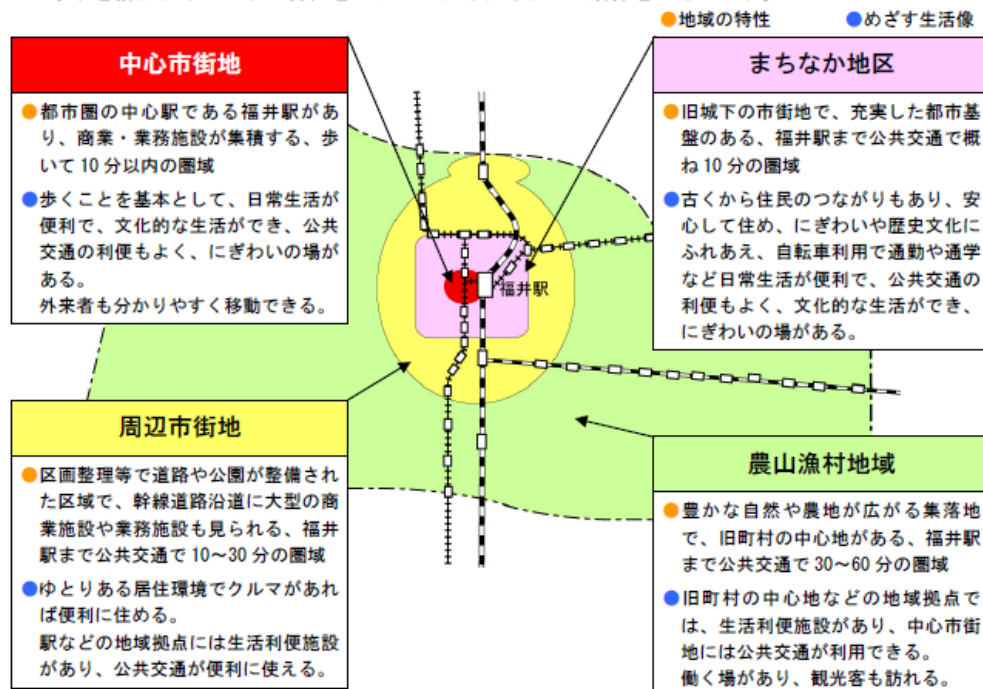
●将来都市像

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」

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。

●地域別のめざす生活像

市域を構成する4地域の特性をふまえた、それぞれの生活像をめざします。



●都市交通政策の基本方針

・福井都市圏における総合交通体系の構築

道路網や鉄道網は、福井市を中心として都市圏全体をみずえた総合交通体系を構築します。

・公共交通を中心とする交通施策への転換

クルマに過度に依存した現状から脱却し、公共交通を中心とする交通施策に転換します。

・地域バランスのとれた交通環境の構築

地域特性に応じて、交通空白地帯では、シビルミニマムとしての交通サービスを確保します。



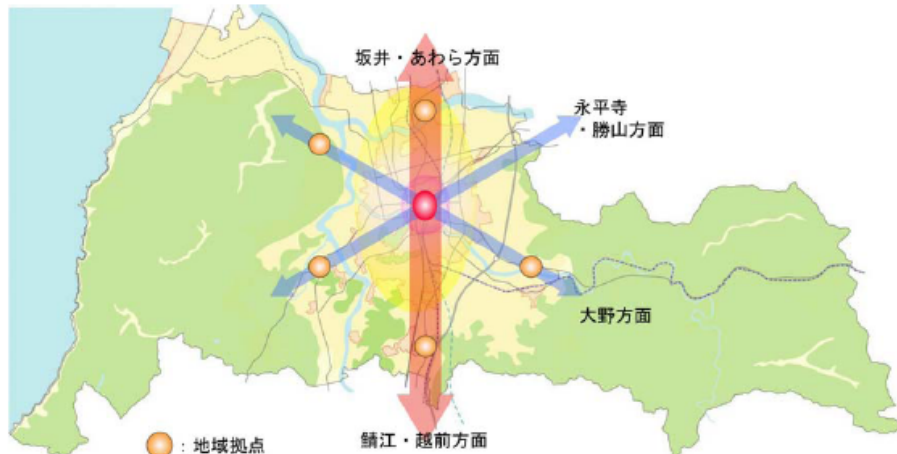
出典：第3回福井都市圏パーソントリップ調査

都市交通の目標

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

- 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



公共交通の目標

既存ストックを活用した 福井型公共交通ネットワーク

(1) 南北2方向、東西4方向の公共交通幹線軸の強化

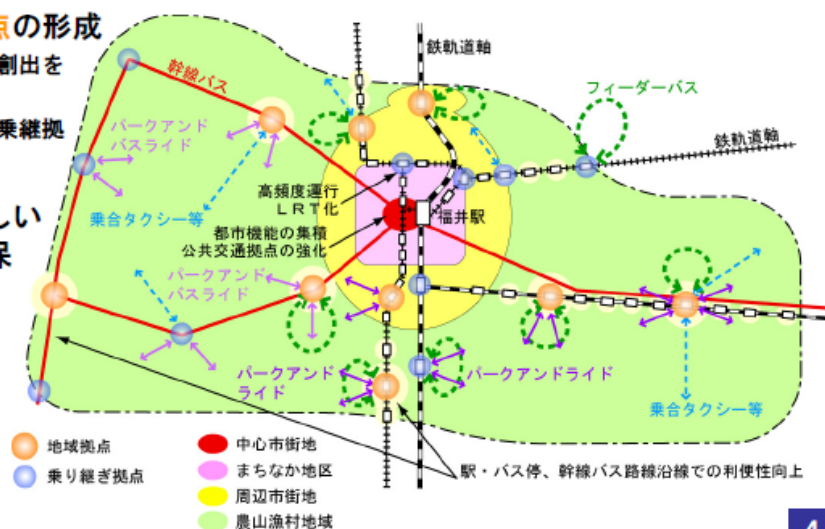
- ・コンパクトな市街地形成を誘導する公共交通幹線軸の強化
- ・6方向の公共交通軸の先導的な構築
- ・核となる中心市街地での都市機能の集積
- ・幹線軸沿線での土地利用の促進（まちなか地区、周辺市街地）

(2) 軸と地域を結ぶ拠点の形成

- ・生活サービスと交通需要の創出を図る地域拠点の形成
- ・移動のシームレス化を図る乗継拠点の形成

(3) 地域特性にふさわしい交通サービスの確保

- ・地域特性に応じた公共交通サービスの確保とクルマとの適正な分担

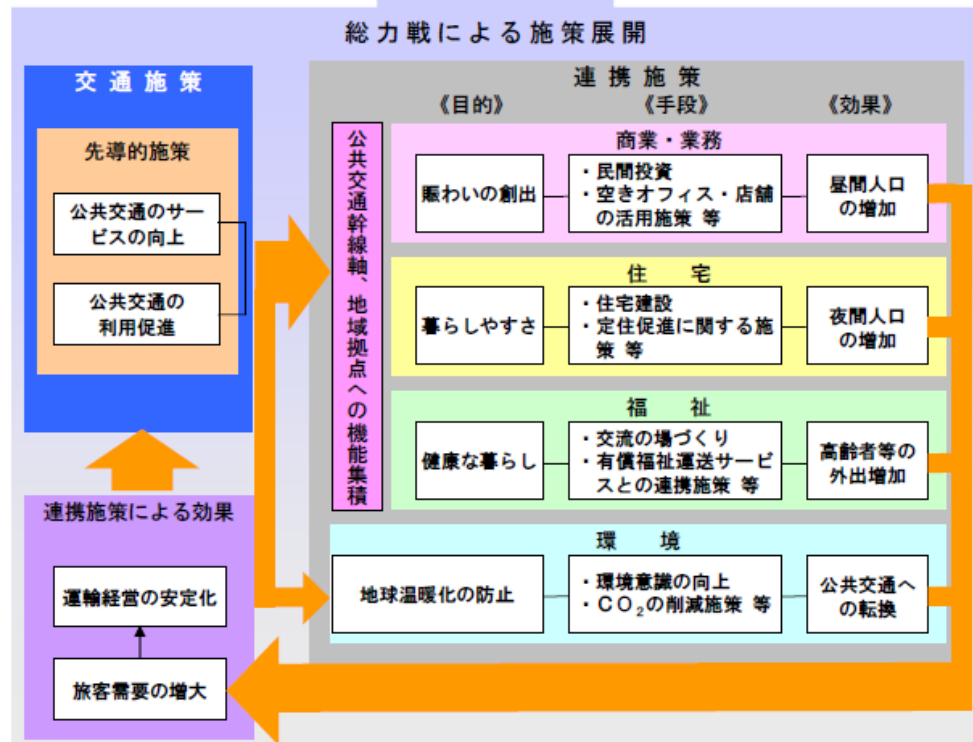


3

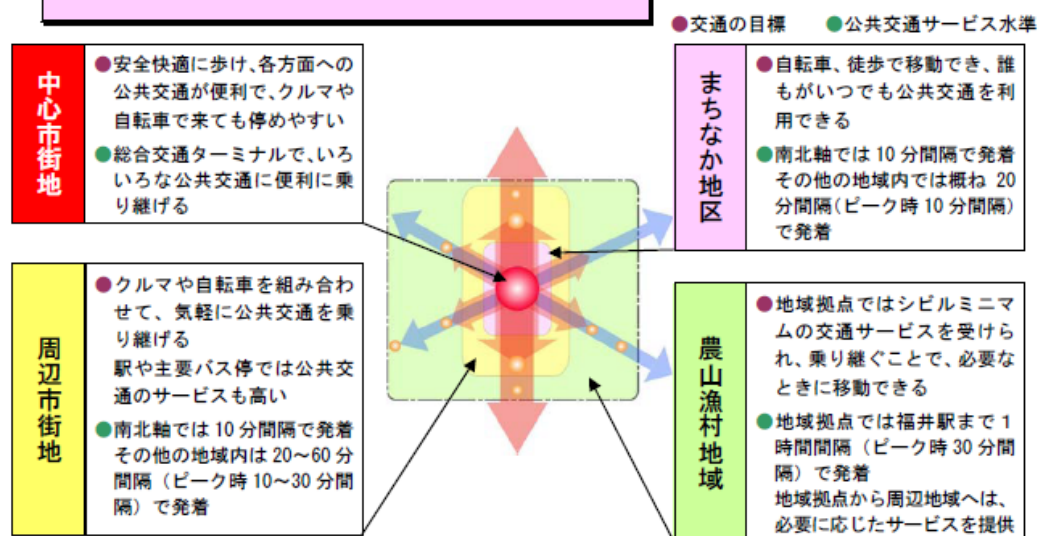
もっと利用したくなる公共交通へ

総力戦による戦略的な取り組み

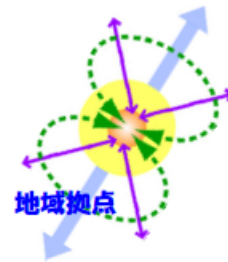
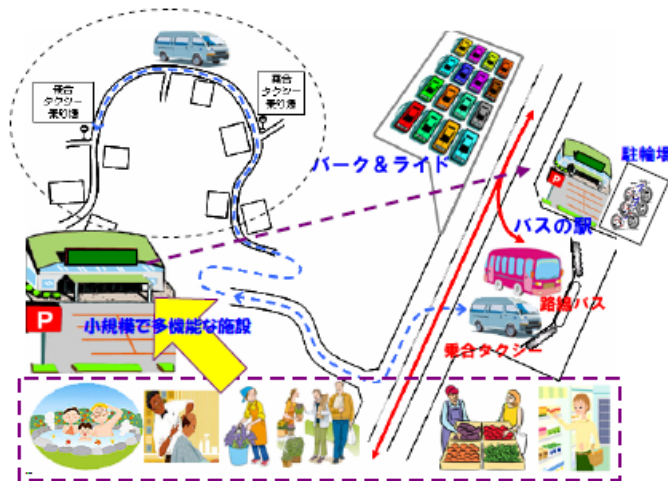
《将来都市像》
人にやさしい「全域交通ネットワーク」とにぎわいとやすらぎの「まちづくり」



地域別の交通の目標とサービス水準



■「地域拠点」における交通結節のイメージ (人口集積が比較的小さい場合)



●地域拠点って？

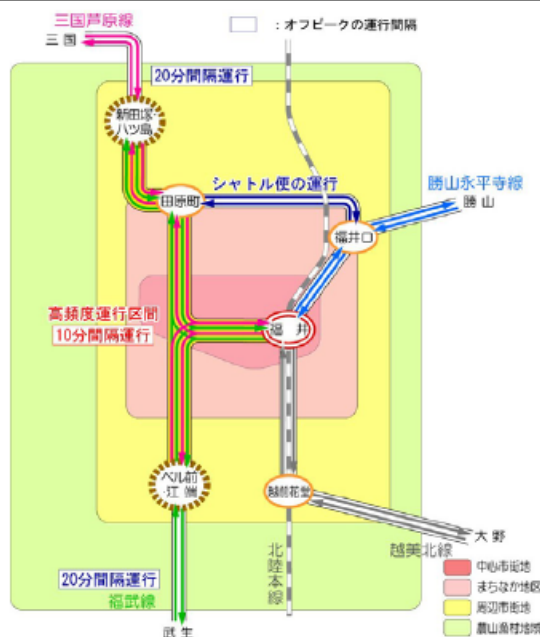
身の回りの生活用品はこ
こで調達できて、やすらぎ・地
元特産品などで地域間交
流を図れる「場」

先 導 施 策

南北方向の 公共交通幹線軸の強化 (LRT※化)

- 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
路面軌道延伸

※LRTとは、Light Rail Transit (ライト・レール・トランジット) の略。振動が少なく低床式で乗降が容易な車両と、専用軌道・優先信号やパークアンドライド等の施策と組み合わせて、人や環境に優しい交通を実現するシステム。



■LRT によるまちづくり

だれでも：段差がなく、ベビーカーや高齢者にも乗り降りしやすい乗り物です

いつでも：大幅な便数アップにより、待ち時間が少なくなります

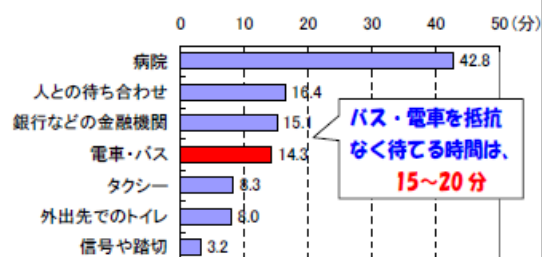
どこでも：まちなかのいたるところで導入が可能であり、どこにでも停留所を設けることができます

車両や電停のデザインに市民の意見を取り入れることにより、**福井のシンボル**となります



ストラスブール(仏)のLRT

イライラせずに待てる時間の平均



バス・電車を抵抗
なく待てる時間は、
15~20分

資料：電通消費者研究センター(2005年3月インターネットによるアンケート)

全域交通ネットワークへのプロセス

- 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、ひいては福井市全体および都市圏に波及し、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します。

- ## ●事業プログラムの検討