

# 3. 福井都市圏の都市交通の問題

## 1. 都市交通の特性と問題

- 1章 都市交通の実態、2章 都市交通の将来予測から、下図のように特性と問題点を整理し、さらに都市交通の課題を見出しました。
- 現状のまま放置しておく、都市交通体系においてモータリゼーション・スパイラル（自動車社会化による悪循環）がさらに進展し、ますます悪循環に陥るという問題が考えられます。

### 問題点①健康への悪影響

- ・ 徒歩による移動機会が減少し、体を動かす機会が減少することで、健康にも悪い影響を及ぼす可能性がある

⇒課題①自動車利用の適正化

### 問題点③高齢者の交通事故増加

- ・ 交通事故を起こす確率が高い高齢者の自動車利用が増加することで、交通事故が増加する可能性がある

⇒課題③高齢化社会への対応

### 特性①自動車社会化・自動車利用の進展

- ・ 自動車の利用割合は、平成元年61.2%→平成17年76.6%→平成32年80%超へ
- ・ 自動車利用が、短距離、高齢者、私用目的の移動で増加

自動車のない生活は到底考えられない  
ライフスタイルが進展する

### 特性②公共交通利用者数の減少

- ・ 鉄道利用者は、平成17年には平成元年の0.7倍、平成32年にはさらに平成17年の0.8倍に
- ・ バス利用者は、平成17年には平成元年の0.5倍、平成32年にはさらに平成17年の0.7倍に
- ・ 主たる利用者である就学者は今後ますます減少

公共交通利用者数は減少を続け、  
いずれサービス維持が困難になる

モータリゼーション・スパイラルが  
(自動車社会化による悪循環)  
都市交通、都市構造に悪影響

### 問題点④公共交通の衰退

- ・ 公共交通の利用者数が減少し続けることで、公共交通事業者が経営を維持できなくなり、公共交通の維持が困難な地域が増加する可能性がある

⇒課題④公共交通の維持・活性化



## 問題点②環境負荷の増大

- ・自動車利用がさらに増加することで二酸化炭素排出量は依然として高い水準にあり、県の環境目標を達成できない可能性がある

⇒課題②地球環境への対応

## 特性③市街地の拡大

- ・郊外部での大規模商業施設の立地、宅地開発進展の結果、福井駅周辺部では来訪者が平成元年に比べ平成17年は3割減少、郊外部での自動車利用が増加
- ・福井市大和田周辺部への自動車による移動が9割以上

自動車利用が前提の、  
郊外化した都市構造が進展する

## 問題点⑤中心市街地の活力低下

- ・中心市街地では、郊外部商業施設の相対的な魅力の高まりなどにより、来訪者が減少する可能性がある

⇒課題⑤中心市街地の魅力・活力向上

## 都市交通の課題

- ①自動車利用の適正化
- ②地球環境への対応
- ③高齢化社会への対応
- ④公共交通の維持・活性化
- ⑤中心市街地の魅力・活力向上

次ページでは、これらの課題を放置した場合や、対策を講じた場合を想定し、その結果生じる状況を予測して、望ましい都市交通体系のあり方についての検討を行います。

## 2. 望ましい都市交通体系のあり方

- ここでは、前述の都市交通の特性と問題点および課題を踏まえ、望ましい都市交通体系のあり方を見出しました。
- 3つのシナリオの都市交通体系を想定し、4つの評価指標でそれぞれのシナリオの評価を行いました。

### シナリオA（自動車社会化）

自動車社会化や都市の郊外化がさらに進展し、公共交通がなくなったケース



- 都市構造：平成元年から平成17年にかけて人口が1割以上増加した郊外のエリアについては、平成32年にかけてさらに1割増加すると想定する
- 都市交通：公共交通がなくなった状態を想定する

### シナリオB

現在の状況で推移したケース



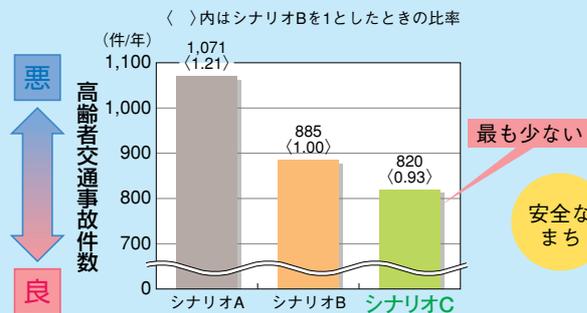
- 都市構造：現在整備中の区画整理の想定する
- 都市交通：平成32年までに供用が想定する

- 4つの評価指標ごとに都市交通体系における3つのシナリオにおける値を比べてみました（平成32年の予測結果）

#### 【評価指標1】高齢者の交通事故件数

課題③ 高齢化社会への対応

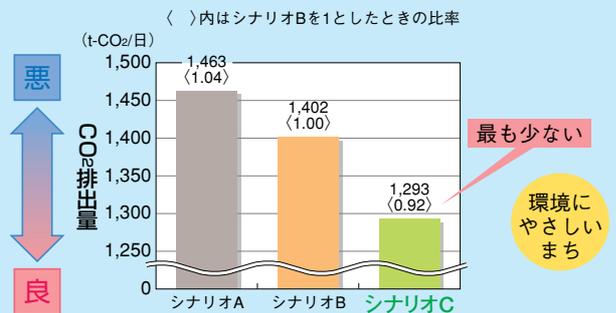
- シナリオBと比較して、シナリオAは約2割多い。
- 一方、シナリオCは約1割少ない。



#### 【評価指標2】CO<sub>2</sub>排出量

課題② 地球環境への対応

- シナリオBと比較して、シナリオAは約4%多い。
- シナリオCは、約1割少なく、福井県が定めたCO<sub>2</sub>排出量の削減目標を達成できる。



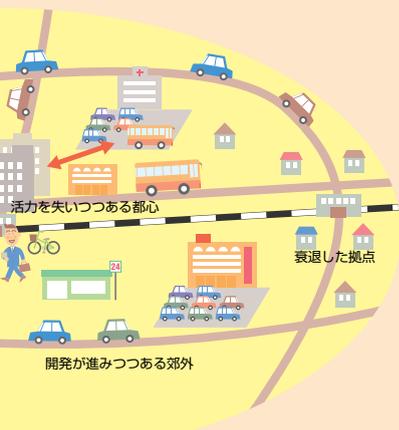
◎4つすべての評価指標で、「シナリオC」がもっともよい評価結果となりました。

- 今後、福井都市圏においても人口減少や高齢化社会が進展し、一方で地球環境問題への対応や財源的な制約が厳しくなるものと見込まれます。
- この様な中で、これからの都市交通にとって、市民のモビリティ（移動）の確保と使いやすさの向上、環境負荷の低減とエネルギー効率の向上、中心市街地の魅力・活力の向上が必要であることがわかりました。



## (現状推移)

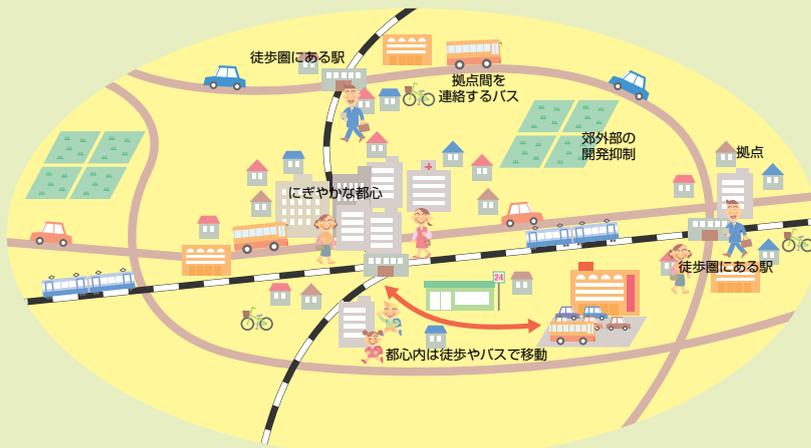
特別な対策がなされず、ス



エリアにおいて人口が増加すると見込まれる道路がすべて完成すると

## シナリオC (コンパクトな都市)

都市の郊外化を抑制し、公共交通利用促進に取り組んだケース

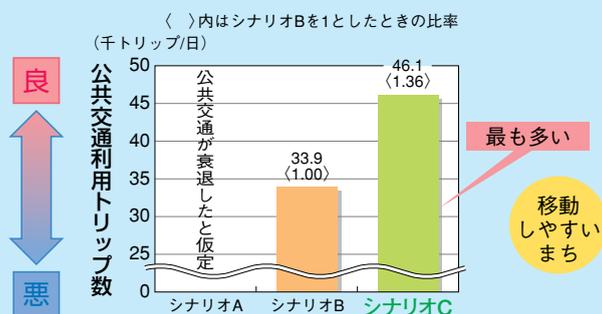


- 都市構造：昭和45年当時の市街地の状況（市街地の人口密度が概ね昭和45年時点のDID人口密度まで回復した状態）を想定する
- 都市交通：公共交通の利便性が向上（所要時間が2割程度短縮）し、市民の公共交通利用意識が高まった状態を想定する

### 【評価指標3】公共交通利用トリップ数

#### 課題④ 公共交通の維持・活性化

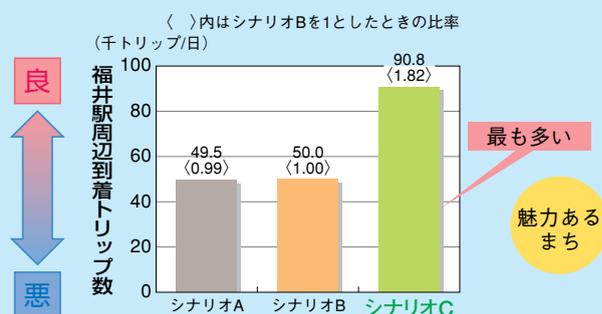
- シナリオAでは、公共交通がなくなった状況を予測している。
- シナリオBと比較して、シナリオCは約4割多い。



### 【評価指標4】福井駅周辺到着トリップ数

#### 課題⑤ 中心市街地の魅力・活力向上

- シナリオBと比較して、シナリオCは約8割多く、福井駅周辺を訪れる人が増える。



望ましい都市交通体系のあり方

現在取り組んでいるコンパクトな都市づくりは、高齢者の交通や地球環境などの面で好ましいことがわかりました。

そこで、福井都市圏では、過度な自動車利用意識を見直し、徒歩、自転車、公共交通の利用が中心の交通体系に転換する

## コンパクトな都市

を目指す必要があります。

### 3. 都市交通体系の目標

- 福井都市圏の都市交通の特性と問題点、都市交通の課題「①自動車利用の適正化」「②地球環境への対応」「③高齢化社会への対応」「④公共交通の維持・活性化」「⑤中心市街地の魅力・活力向上」を踏まえ、福井都市圏の都市交通体系の目標を、委員会では以下のように設定しました。

#### 福井都市圏の都市交通体系の目標

### 人と環境にやさしい福井都市圏の交通 ～多様な交通手段を安心して利用する都市圏を目指して～

#### 誰にでも使いやすく、安全で安心して利用できる交通体系 <Mobility>

- 高齢者や自動車運転免許を持たない人にとっても、自由に移動できる交通体系が整備されている。
- 目的地や移動目的に応じて、複数の交通手段を選択できる。
- 冬期を含め、快適・便利・安全な交通手段が確保されている。



#### 環境負荷の少ない、持続可能な都市圏の構造と交通体系 <Ecology>

- 鉄道などの既存の公共交通基盤が有効に活用されている。
- 環境負荷の少ない、エネルギー効率の良いコンパクトな市街地が形成されている。
- 環境負荷の少ない、エネルギー効率の良い徒歩や自転車等による健康的な交通手段の選択が行われている。



#### 地域の魅力・活力の向上を促すまちづくりと交通体系 <Vitality>

- 地域内、地域間、都市間などの様々な移動のため、利便性や快適性の高い交通網が整備され、運用されている。
- 既存の公共交通機関が、地域の魅力と活力の向上に貢献している。

