

## 福井市中心市街地周辺における地域鉄道の在り方について

### ～高齢化社会に向けた日本一「優しい」鉄道を目指して～

#### 1. 主 旨

福井鉄道とえちぜん鉄道は平成27年春頃に相互乗り入れが予定されている。また、平成28年には福井駅西口に福井鉄道が延伸されるなど、福井市中心市街地における鉄道の役割はますます大きくなる。

しかし、現状のまま相互乗り入れ（鷺塚針原―浅水）や西口延伸の整備等が行われても今後の超高齢化社会に向けた地域の足としての役割は十分ではなく、さらなる利便性の向上が求められる。

福井の地域鉄道が来る超高齢化社会に向けて、利用者にとって「優しい」鉄道となるべく、早急に取り組むべきハード整備についてまとめる。

#### 2. 対象となる区間

田原町駅～木田四ツ辻停留所（約3km）

#### 3. 問題点と対策

##### (1) 停留所について

##### ①「停留所の幅が狭く、バリアフリー対策もされていない」

停留所の幅が狭いため車と接触する可能性があり、危険である（夜間は視認性が悪くなり、さらに危険である）。また、段差があったり、雨風をしのぐ待合所がなかったり、高齢者・障害者・子供には利用しにくい。（幅70～80cm、高さ20cm）

## 対 策

- ・ 交差点の右折車線を超えた位置に停留所設置
  - ・ 車いすと人とがすれ違える通路幅確保
  - ・ 上屋設置、待合スペース確保
  - ・ 道路と電停を壁や柵などで仕切る
  - ・ 停留所にスロープをつけるなどバリアフリー対策を施す。
  - ・ 停留所にランプを点灯または蛍光塗料を塗布することで、夜間の視認性を確保する。
  - ・ スペースの関係で、停留所内に待合スペースを設けられない場合、歩道に待合い場所を設けて、電車接近時にバス停のように電光表示で知らせるようにする。
- ※別紙「停留所イメージ図」参照

### ②「停留所の場所が分かりづらく、アクセスも不便である」

電車を利用する際、停留所までの行き方を示すサイン等が不足しているため分かりにくい。(例えば、JR福井駅前から福井鉄道に乗り換えようとする場合、停留所の位置を示すサインがない。)  
また、道路を渡って停留所に行く際、車両の通過が激しく危険である(特に市役所前は通行帯が設置されていない)。



〔市役所前停留所〕

## 対 策

- ・ 停留所までの誘導サイン充実
- ・ 歩道から停留所までの通行帯の確保

### ③「停留所の設置場所が利用実態に合っていないため、使われにくい所がある。」

近くに企業・観光地などがいないため利用されにくい停留所がある。(例えば、木田四ツ辻停留所など)

## 対 策

- ・ニーズに合った停留所の新設・再配置  
(コンベンション利用を考慮し、「福井商工会議所前」「ホテルフジタ横」など)  
※別紙「中心市街地周辺路線図」「停留所イメージ図」参照

## (2) 電車運行について

### ①「電車と自動車との交通処理が危険な状況にある」

田原町駅からフェニックス通りへの電車の出入は信号処理されていない。ドライバーと電車運転士がアイコンタクトで出入りするので危険である。  
自動車が軌道敷地内に進入することにより電車運行の妨げになる。



〔軌道敷内に進入する車両〕

## 対 策

- ・田原町の電車と車が交錯する地点における信号の設置
- ・電車と車の運行を分離した信号・電車優先信号の設置

### ②「乗車時の快適性・利便性が欠けている」

軌道の整備が不十分なため電車が揺れる。  
大名町交差点でスイッチバックが行われるため時間ロスが生じる。



〔大名町交差点〕

## 対 策

- ・軌道の整備（電車の揺れ防止）
- ・安全面を確認した上での大名町交差点における短絡線の整備。  
(福井駅前停留所まで5分間の短縮効果がある。また、これに伴い大名町交差点右折手前付近に新たに停留所を設置する。)  
※別紙「中心市街地周辺路線図」参照

### (3) 整備の方向性について

平成 27 年春頃に相互乗り入れの実施、平成 28 年には福井駅西口駅前の交通広場が整備される。しかし、前述のようなハード整備が個別に実施されても、利用者にとって使いやすい公共交通機関とはなりにくい。

#### **対 策**

- ・ 相互乗り入れや西口延伸の効果を最大限活かすためにも、全体最適を図るべく、行政主導によるハード整備を一体的に取り組む。