

## ⑥0再生したふたつの地域鉄道の相互乗り入れから 新幹線開業に向けて

受賞機関 福井県、福井市

**キーワード** ソフト施策、複数事業者の連携、インフラ運用の工夫

### 全建賞審査委員会の評価ポイント

福井市における路面電車と鉄道という異なった事業者による全国初の相互乗り入れの取組み。

今まで乗換えが必要だった「越前武生駅（福井鉄道、路面電車）」～「鷲塚針原駅（えちぜん鉄道、鉄道）」のL＝26.9kmの区間における所要時間の短縮と共利便性が大きく向上した点が評価された。

### 1. はじめに

福井県内には福井市から越前市までの南北約21.5kmを運行している「福井鉄道」と勝山市から坂井市三国町までの東西約53kmを運行している「えちぜん鉄道」の2社の地域鉄道会社があるが、2社の運行区間をまたがって利用するには、田原町駅での乗り換えが必要であった。

このため利用者の利便性向上を目的に、両鉄道事業者と連携して「えちぜん鉄道」の鷲塚針原駅から「福井鉄道」の越前武生駅の区間（L＝26.9km）について相互に乗り入れを行うこととし、関係者との協議や必要な施設整備を経て、平成28年3月から相互乗り入れを開始した。

### 2. 事業の概要

主な事業としてホームの整備や線路の接続、信号・電気設備の整備、低床車両の導入がある。特に福井鉄道には軌道区間があり、車両が低床タイプであることから、えちぜん鉄道の施設を低床規格に合わせる必要があった。そのため、鷲塚針原駅や新田塚駅などで低床ホームの整備を行うとともに、低床車両も2台購入した。



新田塚駅の低床ホーム（中央は高床ホーム）

また、軌道区間の定時性確保策として公共車両優先システム（PTPS）や右折車両分離信号も導入した。

財源については、鉄道局や都市局、環境省の補助金を活用した。福井県と福井市においても、主に路線全体で効用を発揮する「広域的施設」を県が、整備箇所単体で効用を発揮する「属地的施設」を福井市が費用負担することで調整を行った。

### 3. 事業の成果

運行開始直後の1週間は、約7割の便で「3分以上の遅延が発生」したため、『相互乗り入れ課題検討会議』を開催し、ラッシュ時の無人駅への駅員配置や路面電車の走行空間確保のための道路の区画線の引き直し等を検討し、実施した。

こうした改良を重ねた結果、越前武生駅から鷲塚針原駅までの所要時間は80分から60分へと「20分」短縮され、相互乗り入れ便の利用者数は前年度比で約2.7倍となり、さらに平成29年度は平成28年度に比べて約1.1倍に増加している。



田原町駅を発車するえちぜん鉄道の低床車両

### 4. おわりに

さらなる利便性の向上策として、駅のナンバリング・路線別カラーリング等を行った他、「ふくい交通フェスタ」を開催する等、さらなる利用促進をPRしている。

今後は、北陸新幹線の敦賀開業が平成34年度末に予定されており、新幹線効果を地域鉄道にも波及できるよう、引き続き利便性向上に努めながら利用者の増加促進を図っていく。