

福井鉄道 LRT 整備計画

【平成24年度～平成28年度】

平成24年3月 作成

平成25年7月 一部追加

福井鉄道福武線活性化連携協議会

目 次

1. 現状と課題	1
(1) 交通ネットワーク	1
(2) 福井鉄道福武線	2
(3) 中心市街地の活性化	3
(4) 輸送人員の推移	4
2. 整備の目的及び基本的方向性	5
(1) 慢性的交通渋滞の解消	5
(2) 車両の老朽化対策と乗降負荷の軽減	5
(3) 中心市街地の活性化	5
(4) 他の鉄道との接続による利便性向上	5
3. 計画の実施による効果	6
(1) 交通渋滞の解消、環境汚染防止と環境負荷の軽減	6
(2) 車両の安全性の確保、高齢者・障害者対応のバリアフリー化	6
(3) 中心市街地の活性化	6
(4) 地域鉄道の経営安定化	6
(5) 輸送力及び定時性の確保	6
(6) 他の鉄道との接続による利便性向上	6
(7) 駅前線延伸による交通結節機能の強化	6
4. LRT 整備計画の具体的内容及び資金計画	7
5. 関連事業等の内容	10
(1) 低床車両導入の推移	10
(2) 利用促進への取組	10
6. 収支採算性	15
7. 推進体制	16
(1) 組織体制	16
(2) 下部組織	16
(3) 相互乗り入れに関する組織体制	16
(4) 駅前線延伸に関する組織体制	17
8. その他必要な事項	17
【再構築計画について】	17

1. 現状と課題

(1) 交通ネットワーク

① 現状

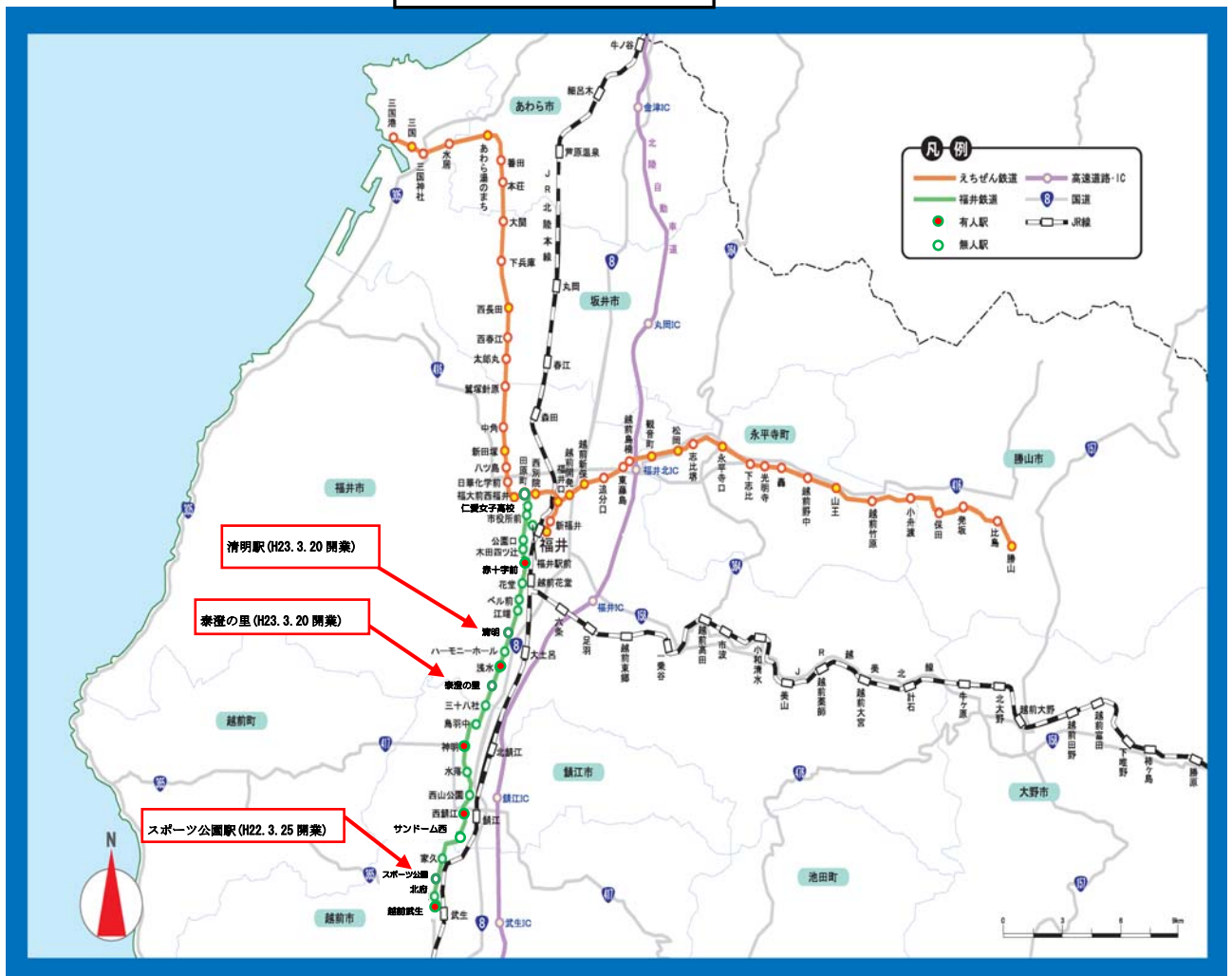
福井鉄道福武線沿線の公共交通網として、鉄道は福井鉄道福武線以外にJR北陸線・越美北線、えちぜん鉄道三国芦原線・勝山永平寺線が運行している。路線バスは福井市中心部より郊外に向けて放射線状に延びてそれぞれ運行している。路線バスでカバーしきれないエリアは沿線各市のコミュニティバスがそれぞれ運行している。

また、道路網としては北陸自動車道と国道8号線が南北にほぼ並行して縦貫している。それらのアクセス道路として国道158号、416号、417号が東西に整備され、更に県道・市道の整備が進んでいる。

こういった公共交通網、道路網の整備にも拘わらず、モータリゼーションの進展と公共交通機関の利用の減少により各幹線道路の交通量は飽和状態が続いており、特に朝夕を中心に慢性的交通渋滞が発生している。

※ 福井県嶺北地域の鉄道網簡略図

福井県鉄道網図



② 課題

こうした交通渋滞の発生は交通事故の増加、CO₂排出量増加に伴う環境悪化など社会に及ぼす負荷は計り知ることが出来ない。

交通渋滞の問題を解決し、高齢化社会への対応を図っていくためには公共交通機関の整備、利用促進が不可欠な課題となっている。

(2) 福井鉄道福武線

① 現状

福井鉄道福武線は越前市、鯖江市、福井市を結ぶ鉄道18.1Km、軌道3.3Kmを直通運転する鉄道で、1日当たり上下合わせて108本を運転しており、通勤、通学、通院、買い物など沿線住民の生活を支える交通手段としての役割を果たしている。

② 課題

福井鉄道福武線は、平成17年～平成18年にかけて、LRV及び小型軽量車両の導入、鉄道区間のホーム改良工事を行っており、LRT導入の環境整備が既に整っている。しかし、一部の大型車両は更新されずに残っており、製造から40～50年経過し老朽化して部品調達など車両整備が課題となっている。また、老朽化による乗り心地の悪さとともに、高床式であることから運行面では車両側面に付設したタラップを使用し、高齢者・障害者には大きな負担をかけるとともに、健常者であっても降雨・降雪時には相当注意を要する状況である。

形式	車両数	規 格						製造年	摘 要
		長さ(m)	幅(m)	重量(t)	床面高(cm)	定員(人)	座席数		
200	2	30.6	2.75	48	115	200	112	S35	
	2	30.6	2.75	48	115	200	112	S35	
	2	30.6	2.75	48	115	200	112	S37	
610	2	31.2	2.75	55	113	200	92	S49	
600	1	15.6	2.75	30	113	92	40	S49	
770	2	20.2	2.11	26	87	90	52	S62	H17 導入
	2	20.2	2.11	26	87	90	52	S62	H17 導入
	2	20.2	2.11	26	87	90	52	S63	H17 導入
	2	20.2	2.11	26	87	90	52	S63	H17 導入
880	2	20.6	2.24	27	80	100	48	S55	H18 導入
	2	20.6	2.24	27	80	100	48	S55	H18 導入
	2	20.6	2.24	27	80	100	48	S55	H18 導入
	2	20.6	2.24	27	80	100	48	S55	H18 導入
	2	20.6	2.24	27	80	100	48	S55	H18 導入
800 (LRV)	1	14.8	2.22	19	38	72	30	H12	H17 導入
	1	14.8	2.22	19	38	72	30	H12	H17 導入
F1000 (LRV)	3	27.2	2.65	37	39(33)	155	53	H25	H25 導入
合計	32					2,051	1,029		

(3) 中心市街地の活性化

中心市街地の活性化における現状と課題は、沿線各市で共通している。

① 現状

中心市街地は従来から交通ネットワークの結節点として重要な拠点であり、社会資本や産業資源のみならず、歴史的・文化的資源、景観資源としても整備が進められてきたが、人口の減少、事業所数・従業員数の減少に伴い衰退している。

② 課題

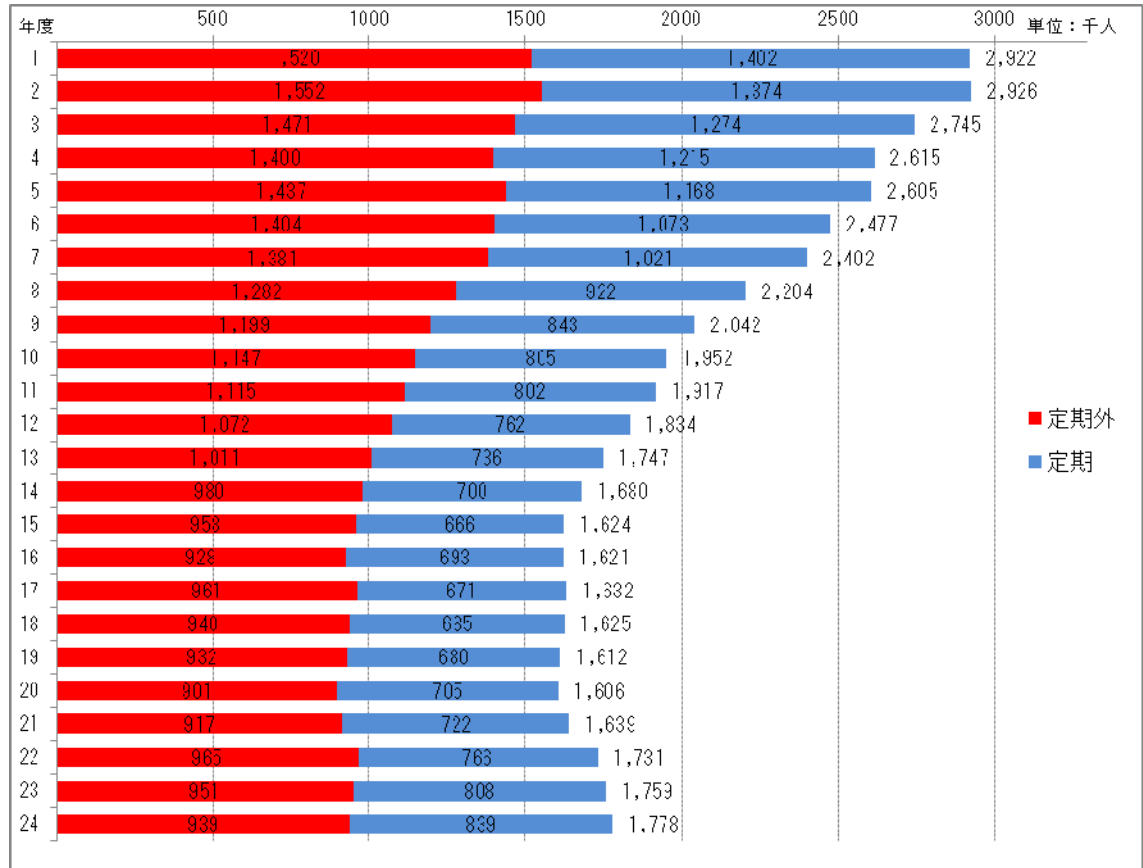
中心市街地の賑わいを取り戻すためには、高齢化社会を迎えるにあたって高齢者等の弱者に優しいLRTの導入が不可欠であるとともに、中心市街地が交通ネットワークの重要な拠点であることを活かした活性化を行っていくためには、街のシンボルとしてのLRT整備を進め、中心市街地での交流人口を増やしていくことが求められている。

(4) 輸送人員の推移

① 現 状

利用者数はモータリゼーションの進展や少子化などの影響により年々減少し、平成20年度は1,606千人とボトムとなった。しかしながら、鉄道事業再構築事業計画が平成21年2月24日に認定され各種の利用促進策を講じた結果、平成21年度からは増加に転じ平成22年度には1,731千人と9年ぶりに1,700千人台を回復し、対前年比増加率は5.6%と47年ぶりの高水準となった。

○ 輸送人員の年別推移



単位:千人

年 別	定期外	定 期	合 計	別 年	定期外	定 期	合計
平成 1 年度	1,520	1,402	2,922	平成 13 年度	1,011	736	1,747
平成 2 年度	1,552	1,374	2,926	平成 14 年度	980	700	1,680
平成 3 年度	1,471	1,274	2,745	平成 15 年度	958	666	1,624
平成 4 年度	1,400	1,215	2,615	平成 16 年度	928	693	1,621
平成 5 年度	1,437	1,168	2,605	平成 17 年度	961	671	1,632
平成 6 年度	1,404	1,073	2,477	平成 18 年度	940	685	1,625
平成 7 年度	1,381	1,021	2,402	平成 19 年度	932	680	1,612
平成 8 年度	1,282	922	2,204	平成 20 年度	901	705	1,606
平成 9 年度	1,199	843	2,042	平成 21 年度	917	722	1,639
平成 10 年度	1,147	805	1,952	平成 22 年度	965	766	1,731
平成 11 年度	1,115	802	1,917	平成 23 年度	951	808	1,759
平成 12 年度	1,072	762	1,834	平成 24 年度	939	839	1,778

2. 整備の目的及び基本的方向性

(1) 慢性的交通渋滞の解消

交通ネットワーク関係では慢性的交通渋滞の解消がL R T整備の上で大きな目的になる。

こうした交通渋滞を解消するためには自動車交通から公共交通機関への転換促進が必須であり、現行の路面電車の仕組みを活かしつつ、より利便性の高いL R Tシステムを整備していくことが必要である。

(2) 車両の老朽化対策と乗降負荷の軽減

高齢化社会の進展に伴って高齢者・障害者にとっても利用しやすい公共交通網の整備は避けて通れない課題となっている。

現行の大型車両は製造から40～50年経過し老朽化していると共に、高床式であることから健常者であっても降雨・降雪時には注意を要する状態である。ましてや高齢者・障害者には通常でも大きな負担となっていることから、L R Tを導入することにより交通弱者にとっても利用しやすい環境を整備することが必要である。

(3) 中心市街地の活性化

高齢化社会を迎えるにあたって高齢者にとっても利用しやすく、利用者全般にとっても利便性の高いL R Tの導入により中心市街地の活性化に寄与する必要がある。

また、郊外での大型商業施設の立地、郊外における住宅開発などから中心部の商店街の地盤沈下が進んでいる。中心市街地を活性化するためには街のシンボルとしてのL R Tシステムを整備し、中心市街地における人々の交流を活発にして、利用促進と中心市街地活性化を図っていく必要がある。

ここで、福井駅周辺は、高次の都市機能が集積し、公共交通機関の主要な結節点となっている。

中心市街地が活気のある誇りに満ちたまちとして将来的に持続するためには、これらのストックを活用しつつ、にぎわいと交流の核としての機能を強化していくことが必要不可欠である。

(4) 他の鉄道との接続による利便性向上

市街地の南北の公共交通幹線軸沿線には多くの住宅、病院、学校、公共施設、商業業務施設、企業が立地しており、通勤・通学、買い物、企業活動等のニーズを掘り起こし、南北移動の利便性向上を図ることが課題である。

このためには田原町駅において福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線を接続し、L R Vによる相互乗り入れや運行頻度の増加などにより利便性を高める必要がある。

3. 計画の実施による効果

(1) 交通渋滞の解消、環境汚染防止と環境負荷の軽減

LR T導入により自動車交通から公共交通への転換を図り、通勤時間帯の慢性化した交通渋滞の解消及び環境汚染防止と環境負荷の軽減が図れる。

(2) 車両の安全性の確保、高齢者・障害者対応のバリアフリー化

乗降性能に優れた低床車両(LRV)の導入、車庫の整備による車両点検の充実及び電停の改良により運行環境を整備し安全性・利便性の向上が図れる。

福武線各駅のホームについては平成17年度の低床車両導入時に嵩下げが完了しており、現行の高床式大型車両は付設のタラップを利用して乗降しなければならない状況となっていることから、LRV車両に入れ替えることによってバリアフリー化を促進して高齢者・障害者の移動円滑化が図れる。

(3) 中心市街地の活性化

中心市街地では空洞化が進展しているが、LR T導入に伴いまちの賑わいを取り戻して利用促進と中心市街地の活性化が図れる。

(4) 地域鉄道の経営安定化

利用者に優しいLR Tを導入することにより利用者の増加が図られ、再構築実施計画により再建中である福井鉄道の経営の安定化が図れるとともに交通弱者などを含めた鉄道利用者への利便性が継続して提供できる。

(5) 輸送力及び定時性の確保

大型新型車両(LRV)を導入することにより、現在の需要に応じた輸送力が確保できるとともに、現在乗降に使用しているステップ利用がなくなり、乗降時間の短縮が可能で安定した定時性が確保できる。今後、さらにPTPS導入や電停の改良等を目指して県警・行政当局及び事業者との協議を積極的に実施し、更なる定時性・速達性の確保を実施したい。

(6) 他の鉄道との接続による利便性向上

えちぜん鉄道三国芦原線との相互乗り入れと運行頻度の増加により、南北交通ネットワークの形成・充実が図られることとなり、移動時間の短縮や自動車から公共交通への転換が促進される。

(7) 駅前線延伸による交通結節機能の強化

福井国体や北陸新幹線開業を視野に入れ、市内全域における交通・まちづくりを一体的に進めていく必要があり、最重点プロジェクトとして進めている福井駅周辺整備にあわせて駅前線延伸による交通結節機能の強化を図る。

4. L R T整備計画の具体的内容及び資金計画

事業・施策の具体的内容

①L R V導入

導入から40～50年経過し老朽化し乗降に不便な高床式大型車両から、交通バリアフリー法に基づいた低床車両（L R V）を導入し、高齢者・障害者が安心して利用できる社会環境を整備するとともに健常者にとっても利用しやすい環境整備を行う。

また、車両基地については大型で新型の低床車両（L R V）導入に伴って、点検車両の長さが15mから30mに変更になるため、現在の建物では、車両基地の長さが不足する。また、現在の設備（ジャッキ・走行（天井）クレーン等）は車両長15mまでの高床車両用の設備であり、保守・修繕作業に対応できないため、大型で新型の低床車両（L R V）に対応できる車両基地に更新する。さらに車両基地の更新により車両の保守点検の安全対策面でも環境整備が図れる。

L R V導入計画及び資金計画

(単位：百万円)

年 度	車両導入計画	車両基地 更新計画	総事業費		資金調達			実 施 主 体
	編 成 数		車 両	車 庫	国 費	県 費	福井鉄道	
平成24年	1		346.9		115.6	207.0	24.3	福井鉄道
平成25年	—	更 新		338.0	112.6	225.4		福井鉄道
平成26年	1		316.9		105.6	207.0	4.3	福井鉄道
平成27年	1		316.9		105.6	207.0	4.3	福井鉄道
平成28年	1		316.9		105.6	207.0	4.3	福井鉄道
合 計	4							

鉄道事業再構築事業計画に基づく設備計画及び資金計画であり今後の価格変動等により、調整変更しうるものとする。

②相互乗り入れ

相互乗り入れ計画はえちぜん鉄道と福井鉄道が接続している田原町駅を經由して、えちぜん鉄道が福井鉄道の越前武生駅まで、福井鉄道がえちぜん鉄道の鷺塚針原駅までの区間を走行する。

田原町駅で線路接続を行い、えちぜん鉄道の福大前西福井、日華化学、八ツ島、新田塚、鷺塚針原の各駅を低床ホームにする。折り返し施設は福井鉄道の浅水駅、えちぜん鉄道の福大前西福井駅、鷺塚針原駅に設置する。これに伴い車両運用上不足する低床車両（LRV）をえちぜん鉄道に導入する。

③電停の改良

軌道の運行定時性を確保するとともに、バリアフリー化、交通円滑化を図るため、仁愛女子高校、市役所前、公園口、木田四ッ辻の電停を改良する。

相互乗り入れ計画、電停改良計画及び資金計画 (単位：百万円)

年 度	鉄道施設 7 駅改良 4 電停改良	車両導入	総事業費		資金調達			実 施 主 体
			鉄道施設	車両	国 費	県 費	福井市費	
平成25年	【福井鉄道】 田原町 【えちぜん鉄道】 福大前西福井 日華化学前、八ツ 島、新田塚	—	426.0	—	141.7	179.7	104.6	福井鉄道 えちぜん鉄道
	【電停改良】 仁愛女子高校		27		9		18	福井鉄道
平成26年 以降	【福井鉄道】 田原町、浅水 【えちぜん鉄道】 田原町、 新田塚、鷺塚針原 福大前西福井	LRV 2編成	871.1	621.0	493.6	827.8	170.7	福井鉄道 えちぜん鉄道
	【電停改良】 市役所前、公園口 木田四ッ辻		253		71	40	142	福井鉄道
合 計	駅改良		1,297.1	621.0	635.3	1,007.5	275.3	福井鉄道 えちぜん鉄道
	電停改良		280.0		80.0	40.0	160.0	福井鉄道
	計		1,577.1	621	715.3	1,047.5	435.3	

④駅前線延伸

駅前線延伸と短絡線整備では、駅前線を、現在の福井駅前電停から福井駅南交差点を左折して福井駅西口交通広場内に新設する電停に約 150m延伸し、最重点プロジェクトとして進めている福井駅周辺整備にあわせて駅前線延伸による交通結節機能の強化を図る。

⑤短絡線整備

延伸する駅前線の距離（往復約 300m）分、所要時間が増えることになることから、緩和策として、大名町交差点における短絡線の整備について検討を行う。

駅前線延伸・短絡線整備スケジュール

方 策	実施主体	施策実施スケジュール									備 考		
		H20	H21	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28			
JR 福井駅への延伸	福井鉄道 福井県・福井市												
短絡線整備の検討	福井鉄道 福井県・福井市												

⑥ P T P S（公共車両優先信号）・右直分離信号の導入

交通管制センターでの信号制御を行い、公共車両を優先的に走行させることによる運行時間の短縮、及び定時性の確保を図るため、P T P Sの導入について検討を行う。また、交差点での右折車による列車運行阻害や接触事故の防止を図るため、右折直進分離信号の導入について検討を行う。

⑦制振軌道の整備

軌道の一部を、走行時の騒音・振動の低減や維持管理面に優れた制振軌道で整備する。

⑧中長期計画(検討中)

・低床車両（LRV）への更新

福井鉄道は平成18年に導入した2編成と今回計画の4編成を併せた6編成の低床車両（LRV）を保有することとなる。

すでに、福井鉄道は乗降場等全ての設備が低床車両用に改善されており、今後、導入する車両は全て低床車両（LRV）とする予定。これに伴い、平成17年、18年に他鉄道会社から車両を譲り受けた低床である小型軽量車両9編成（昭和55年～昭和63年製造）については、老朽化による更新時期に合わせ、更に利便性、快適性の高い低床車両（LRV）に更新を検討していく。

・ICカードシステム導入

5. 関連事業の内容

(1) 低床車両導入の推移

福井鉄道は、平成17年～平成18年にかけて、LRV及び小型軽量車両の導入、鉄道区間のホーム改良工事を行っており、LRT導入の環境整備が既に整っている。

① 平成17年度

○ LRV車両及び小型軽量車両導入

- ・ LRV車両 単車 2両導入
- ・ 小型軽量車両 2両連接車 4編成導入

○ 鉄道線内のホーム改良

- ・ 小型車両に合わせてホームの高さ、880mmを320mmとし、併せてバリアフリー化を考慮した改良を実施した。

② 平成18年度

○ 小型軽量車両導入

- ・ 小型軽量車両 2両連接車 5編成導入

(2) 利用促進への取組

福井鉄道福武線の「鉄道事業再構築事業」では、平成29年度までに利用者数2,000千人を達成し、自立した経営を目指すため下記事業を実施し、利用促進を図る。

① 現在取り組んでいる事業

ア) 企画乗車券の充実

・ 企画乗車券発売実績

項目	実施時期	平成21年度 実績	平成22年度 実績	平成23年度 実績	平成24年度 実績
電車deランチ	平成21年4月	586枚	365枚	283枚	239枚
電車de温泉	平成21年8月	70枚	110枚	129枚	116枚
グループフリー	平成21年4月	1,201枚	742枚	629枚	507枚
ハーモニー割引券	平成21年4月	4,375枚	5,238枚	4,037枚	3,095枚
エレファントフリー	平成21年8月	—	22枚	—	—

イ) 高齢者外出支援事業の導入

- ・ 70歳以上の高齢者を対象として「毎日！400円で1日乗り放題」の「ハッピー1日フリー乗車券」を導入

・ ハッピー1日フリー乗車券発売実績

項目	実施時期	平成21年度 実績	平成22年度 実績	平成23年度 実績	平成24年度 実績
ハッピー1日 フリー乗車券	平成22年4月	—	26,937枚	34,694枚	34,554枚

- ・ 70歳以上の高齢者は住所・年齢確認のため会員制としており、会員数は下記の通り順調に増加している。

・ ハッピー会員数

市別会員数	平成23年3月現在	平成24年3月現在	平成25年3月現在
越前市	932人	1,349人	1,687人
鯖江市	939人	1,363人	1,728人
福井市	557人	860人	1,064人
合計	2,428人	3,572人	4,479人

ウ) 曜日限定乗車券の導入

- 福井県のカーセーブ運動に協賛し、通勤等の利用促進を図るため金曜日のみ利用できる「フライデーフリーパス」（1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月）を導入

・ フライデーフリーパス発売実績

項目	実施時期	平成21年度 実績	平成22年度 実績	平成23年度 実績	平成24年度 実績
フライデーフリーパス	平成23年4月	—	—	675枚 (利用者換算： 15,440人)	704枚 (利用者換算： 17,880人)

エ) 地域との連携事業

● 沿線自治体との連携事業

- ・ 有人駅における駅員雇用と利用促進活動、沿線観光PR活動
 - ※ 利用促進グッズ、お買い物券、沿線イベント広告、電車&バスミニ旅行、電車利用者のコミュニティバス無料制度、駅から無料タクシーなど
- ・ 線路沿線美化に取り組むための線路沿線植栽事業
- ・ 野外活動支援事業
 - 沿線3市在住の高校生までを対象に5人以上の団体に電車を利用して体験学習を行う場合に運賃の2分の1を補助する制度
- ・ 野外活動利用実績

項目	実施時期	平成21年度 実績	平成22年度 実績	平成23年度 実績	平成24年度 実績
野外活動 補助事業	平成21年4月	(延べ人員) 9,555人	(延べ人員) 15,555人	(延べ人員) 14,231人	(延べ人員) 15,684人

・高齢者外出支援事業

沿線3市在住の70歳以上の高齢者を対象に「毎日！400円で1日乗り放題」の「ハッピー1日フリー乗車券」に対し、1枚当たり100円を補助
実績はP11イ) 高齢者外出支援事業の導入中、「ハッピー1日フリー乗車券の発売実績」及び「ハッピー会員数」の実績表を参照。

● その他

サポート団体、NPO法人、地域の駅を愛する会など様々な団体・組織と連携して利用促進活動を行っている。

オ) 利便性向上

● 運行ダイヤ

上り・下りとも平日の終電を繰り下げ利用者増に繋げるとともに、大型商業施設近隣駅に急行を停車するなど運行ダイヤの見直しを行った。

・ 実施時期

項目	実施時期	摘要
急行停車駅増加	平成22年3月25日	該当駅 ベル前駅
上り終電繰下げ	平成22年3月25日	田原町駅 22時51分発
下り終電繰下げ	平成23年3月20日	越前武生駅 22時18分発

● シャトルバス

郊外の団地との循環バス（麻生津循環線）、線路沿線基幹病院との循環バス（赤十字線）の運行を開始し、鉄道利用者の利便性を向上して利用者増に繋げている。

・ 実施時期

項目	実施時期	摘要
麻生津循環線	平成21年8月10日	平日28便・土休日12便
赤十字病院	平成22年4月1日	平日34便
清明循環線	平成24年10月1日	平日17便・土休日12便

● パークアンドライド駐車場

13駅に387台の駐車場を整備し通勤客等の利便性を向上させている。

・ 実施時期及び実施駅名

実施年度	駅名	摘要
平成16年	浅水・水落	両駅とも県営・浅水駅は有料
平成20年	ハーモニーホール・ベル前	
平成21年	家久・サントーム西・スポーツ公園駅・神明	
平成22年	北府・鳥羽中・三十八社・江端・花堂	北府駅は県営

カ) サービスの改善

● 駅舎改善

老朽化した13駅で待合室、トイレ、案内看板等の新設、改修や全駅対象に旅客案内放送や防犯カメラの設置を計画的に行っている。

・ 実施時期及び実施駅名(実施予定を含む)

項目	平成22年度	平成23年度	平成24年度以降
待合室	西山公園・水落 ベル前	北府・神明・江端 三十八社前・赤十字前	家久・サントーム西 鳥羽中・花堂・田原町
トイレ	西山公園・水落 ベル前	北府・神明・江端 三十八社	家久・鳥羽中・花堂 田原町
案内看板等	西山公園・水落 ベル前	北府・神明・江端 三十八社	サントーム西・鳥羽中 花堂・田原町
案内放送・防犯カメラ	鉄道線全駅(スポーツ公園除く) 市役所前・駅前・田原町	スポーツ公園 泰澄の里・清明	

キ) 新駅設置

平成21年度に1駅、平成22年度に2駅を新設し利用者数も増加している。

・ 実施時期及び実施駅名

実施時期	駅名
平成22年3月25日	スポーツ公園駅
平成23年3月20日	泰澄の里駅・清明駅

- ク) えちぜん鉄道との乗継利便性向上策の実施(相互乗入れに先行)
えちぜん鉄道との乗継ダイヤ改善は平成23年3月ダイヤ改正で実施済みであるが、平成24年10月から連絡運輸(乗継割引適用)を開始し、ダイヤ、運賃について乗継における利便性を向上し、利用促進の環境整備を行う。

(主な内容)

【連絡運輸割引適用】

- ・「福井鉄道福武線」と「えちぜん鉄道三国芦原線」連絡運輸
普通運賃、定期運賃を最大25%割引
- ・「福井鉄道福武線」と「えちぜん鉄道勝山永平寺線」連絡運輸
福井鉄道福井駅前駅とえちぜん鉄道福井駅で乗継利用する場合、定期運賃の合計額を10%割引

【運賃改定】

- ・福井鉄道の福井市内均一運賃及び最低運賃の改定
福井市内均一区間(木田四ツ辻・福井駅前～田原町)の運賃を「180円」から「160円」に改定
赤十字前～福井市内の運賃を「180円」から「170円」に改定
赤十字前～越前武生間の最低運賃を「180円」から「170円」に改定

② 新たな利用促進策等

鉄道事業再構築事業の認定(平成21年2月24日)後、種々の利用促進策を実施し、目標値を上回る成果を収めてきたが、更なる利用者数増加を目指して既存施策の告知強化を図るとともに以下の利用促進策を新たに展開する。

ア) 新駅設置

「鉄道事業再構築事業」では平成28年度に「家久」駅・「サンドーム西」駅間に新駅設置を計画し、既に新設した3駅と合わせて利用促進活動を行っていく。

・新駅設置計画

設置及び計画年	駅名	設置駅間	記事
平成28年度	未定	家久駅・サンドーム西駅間	

イ) バスとの結節強化

郊外の団地と循環バス(麻生津循環線)や沿線基幹病院と最寄駅との間を循環バス新設など鉄道との結節を強化し、利便性向上を図ってきたが、新たに福武線沿線の大型ショッピングセンターを中心とした循環バス(清明循環線)との結節を行い、利便性を向上して更なる利用促進活動を図っている。

ウ) 高齢者外出支援事業の強化

平成22年4月から高齢者外出支援事業として、70歳以上の高齢者を対象として「毎日400円で1日乗り放題!」の「ハッピー1日フリー乗車券」を導入し好評を博しているが、平成24年度からは沿線3市居住の65歳以上～70歳未満を対象に500円で乗り放題の新たな高齢者支援事業「ラッキー1日フリー乗車券」を実施し、今後利用拡大が有望な高齢者に対する更なる利用促進活動を行っている。

6. 収支採算性

再構築事業における利用人員の進捗

項 目	平成22年度 実 績	平成23年度 実 績	平成24年度 見 込	平成25年度 見 込
輸送人員 (千人/年)	1,730	1,758	1,877	1,924
1日平均 (人/日)	4,742	4,818	5,128	5,271

項 目	平成26年度 見 込	平成27年度 見 込	平成28年度 見 込
輸送人員 (千人/年)	1,930	1,936	1,944
1日平均 (人/日)	5,288	5,304	5,311

※ 輸送人員見込みは、平成21年2月に福井県・福井市・鯖江市・越前市及び福井鉄道が認定を受けた「鉄道事業再構築実施計画」を基に記載している。

7. 推進体制

(1) 組織体制

福井鉄道福武線活性化連携協議会

設立	平成20年5月30日
目的	福井鉄道福武線地域公共交通総合連携計画の策定及び実施に係る連絡調整。
組織	会長 福井市長 副会長 鯖江市長及び越前市長
委員	学識経験者、サポート団体、福井県（交通部局、道路管理部局） 福井県警（交通部局）、福井鉄道
オブザーバー	中部運輸局鉄道部長
審議事項	● 総合連携計画の進捗状況の把握 ● 連携計画の見直しに関すること ● 利用者等の意見を反映した推進策の協議 ● LRT整備計画の策定 ● LRT整備計画に基づく事業の進捗状況や整備効果の把握 ● 計画の見直しに関すること

(2) 下部組織

福武線再建スキーム管理部会

設立	平成21年4月24日
目的	鉄道事業再構築事業の進捗状況及び維持修繕費の使途を含む福武線の経営状況をチェックする。
組織	部会長 学識経験者
委員	公認会計士 福井県、越前市、鯖江市、福井市の交通部局、福井鉄道

年2回鉄道事業再構築事業の進捗状況及び維持修繕費の資金使途のチェック、並びに福井鉄道の経営全般にわたるチェックを行っている。

(3) 相互乗り入れに関する組織体制

福井鉄道福武線とえちぜん鉄道三国芦原線との
相互乗り入れに関する事業検討会議

設立	平成22年5月27日
目的	相互乗り入れの計画策定に係る連絡調整。
組織	事務局 福井県（交通部局）
委員	中部運輸局、近畿地方整備局、福井市、勝山市、鯖江市、 あわら市、越前市、坂井市、永平寺町、えちぜん鉄道、 福井鉄道、福井県警、福井県（道路管理部局）
審議事項	● 相互乗り入れの運行形態・運行区間 ● 事業費・事業手法 ● 収支採算性・費用対効果 ● 費用負担

(4) 駅前線延伸に関する組織体制

福井鉄道駅前線関係者会議

設 立	平成23年7月20日
目 的	駅前線延伸計画策定に係る連絡調整。
組 織	事務局 福井市（新幹線推進室）
委 員	福井県警本部（交通部交通規制課）、福井警察署（交通二課） 福井県（都市計画課、交通まちづくり課、土木部道路保全課） 福井市、福井鉄道、京福バス
審議事項	●交通戦略の再検証 ●駅前広場延伸計画案 ●周辺交通への影響の検証 ●路面電車活性化策の検討 ●事業スキーム及びスケジュールの検討

8. その他必要な事項

【再構築計画について】

福井鉄道福武線は平成21年2月24日に「鉄道事業再構築実施計画」の国土交通大臣認定を受け10箇年計画で、鉄道事業の再構築を進めているところである。

再構築実施計画の進捗状況は下記のとおり順調に推移している。

① 安全対策投資 単位:千円

年 度	計 画	実 績
平成20年度	149,600	149,263
平成21年度	318,000	317,903
平成22年度	359,073	358,874
平成23年度	324,300	322,789
平成24年度	547,400	538,895

② 維持修繕投資 単位:千円

年 度	計 画	実 績
平成20年度	120,000 以上	145,429
平成21年度	120,000 以上	185,293
平成22年度	120,000 以上	182,511
平成23年度	120,000 以上	149,471
平成24年度	120,000 以上	140,447

③ えちぜん鉄道との相互乗り入れの実施。