

■福井駅西口駅前広場延伸ルート検討資料

検討項目		A案（既存軌道延伸）	B案（中央大通り 移設延伸）	備考
計画の概要		≪既存軌道を延伸して、現在の福井駅前電停から西口駅前広場前まで単線で延伸（延長=約150m） ≪西口駅前広場内（仮称）は福井駅西口電停を新設（2面2線で行き違いを確保） ≪既存の福井駅前電停は、必要に応じて移設	≪中央大通り中央部に軌道を移設し、大名町交差点から西口駅前広場まで単線で延伸（延長=約600m） ≪西口駅前広場内（仮称）福井駅西口電停を新設（2面2線で行き違いを確保） ≪既存の電車通りの軌道、電停は廃止 ≪電停は必要に応じて新設	
計画の概要	線形 (軌道)	≪駅前広場接続部の曲線区間の半径（R=50m） ≪単線区間延長約250m 【西口駅前広場進入部の曲線半径と車両】 ・進入部の曲線区間の半径はR=50m、通行車両の制限がない。	≪駅前広場接続部の曲線区間の半径（R=25m） ≪地下駐車場の出入口部において、S字に屈曲する。（R=90m） ≪単線区間延長約260m 【西口駅前広場進入部の曲線半径と車両】 ・進入部がR=25でよいのかという問題がある。 ・進入部がR=25mとなるため、運行速度や車両開発の制限になる。 ・JR福井駅のコンコース前に電停を設置する案（C案）なら、B案に比べて曲線半径にも余裕ができて電車の足回りにも好影響を与える。 ・現行の大型車両が運行できない。	〔走行性（電車）〕 ・A案：・通行車両の制限がない。 ・B案：・現行の大型車両が通行できない。 ・C案：・委員からB案の線形改良案を提案。
		【大名町交差点の中央分離帯の撤去】 ・中央大通りと駅前線は現在の機能分担を維持するため、中央分離帯は現行と同じ。	【大名町交差点の中央分離帯の撤去】 ・大名町交差点の車線が減少するなら、中央分離帯の撤去が条件となる。 ・中央分離帯には、交通信号、標識の一体柱が設置しており、分離帯を撤去した場合、新たな信号柱、標識柱等の設置が必要となる。	〔走行性（自動車）〕 ・A案：・現状維持。 ・B案：・中央大通りの車線減少。 ・委員から中央分離帯の撤去を提案。 ⇒分離帯の撤去は、信号、標識移設を伴い、新たに大規模な構造物が必要。
		【地下駐車場出入口部の状況】 ・中央大通りと駅前線は現在の機能分担を維持するため、地下駐車場への影響は生じない。	【地下駐車場出入口部の状況】 ・地下駐車場出入付近は、「S」字曲線の線形となり、走行性が低下する。	〔走行性（電車）〕 ・A案：・現状維持。 ・B案：・線形がS字になり走行性低下。
	区 間 内 【福井駅前電停（既設）】 ・既存の福井駅前電停は、移設先がなく、車の動線を妨げないために電停は不要。 ・商店街利用者の為にも現在の電停を維持したい。	【区間内に電停】 ・大名町交差点付近の電停は不要。	〔利便性（電車）〕 ・A案：・中間電停は必要、不要の意見あり。 ・B案：・中間電停は不要。	
	西口駅前広場内 ≪西口駅前広場内の交通島に（仮称）福井駅西口電停を新設 【現在のレイアウト案の交通島に電停を設置】	【B案は、A案同様交通島に配置、C案はコンコースに配置】 ・C案は、天候にも左右されず改札口への距離も近くなることから利便性が向上する。 ・C案は、主要な歩行者動線となるコンコース上に電停を配置するため、歩行者空間を確保できない。 また、コンコースは、西口駅前広場の景観軸となっており、電停が阻害要素になる。	〔利便性（電車）〕 ・A案B案：・同等。 ・C案：・利便性は向上するが、歩行空間および景観軸を確保できない。	
	高頻度運行への対応 【運行本数：6往復/時（オフピーク時）】 ・将来的に高頻度運行ができない。 ・既存の福井駅前電停を残す場合には、6往復/時という高頻度運行は可能か疑問。 ・6往復/時は可能と考えている。	【運行本数：6往復/時（オフピーク時）】 ・将来的に高頻度運行が可能。 ・単線区間長がほぼ同じなので、A、B案で、運行可能本数に差異はない。	〔利便性（電車）〕 ・A案B案：・運行本数は同程度。	
各道路の役割分担	中央大通り	≪中央大通りは現在の機能分担を維持 ≪通過交通の処理やバス利用者に資する幹線道路 ≪地下駐車場入出庫口あり 【現在の機能分担からの変更点】 ・中央大通りは交通幹線として、駅前電車通りは電車優先の通りとなり車の混雑を招く。 ・現在中央大通りに与えられている機能を維持することが可能。	≪中央大通りは、現在の機能に加えて、電車の通行機能を分担 ≪通過交通の処理やバス利用者に資する幹線道路 ≪地下駐車場入出庫口あり ≪新たに電車も通行 【現在の機能分担からの変更点】 ・車線数が減少した場合、通過交通の処理機能が低下し、幹線道路としての機能を果たせない。都市計画変更には、大臣の同意が必要で、相応の理由が必要。	
	駅前線	≪駅前電車通りは現在の機能分担を維持 ≪電車、バス、タクシー、自転車が通行する補助幹線道路 ・歩行者優先の道路ではなくなる。 ・歩行者通行部分は、整備された歩道や横断歩道部であり、現状と変化しない。	≪バス、タクシー、自動車が通行する補助幹線道路 ≪現在の中央大通りの自動車通行機能を補う ・歩行者優先のコミュニティ道路となる。 ・車も電車も中央大通りを通行し、駅前電車通りのスペースが空くことにより車が流入して駅前線の危険な要素が増える。	

検討項目	A案（既存軌道延伸）	B案（中央大通り 移設延伸）	備 考
交通処理の観点（交通容量・交通混雑） ※交通シミュレーション参照	<p>【現在の機能分担から変更点】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央大通り、駅前電車通り共に現在の交通形態から変更しないため、道路の機能は変化しない。 	<p>【現在の機能分担からの変更点】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央大通りの車線減少により、交通容量が低下。 中央大通りは、東西方向の片側2車線の幹線道路。交差点部で直進1車線となると、車線数的に厳しい。 各交差点部で混雑することが予想され、事故の危険性も大きくなる。 電車が中央大通りを通行することにより信号現示が変わり、交通が混雑することが予想される。 中央大通りの通過交通が駅前電車通り等へ流入することが懸念される。 <p>【交通シミュレーション結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央大通りを通行するバスが混雑し、円滑な運行が困難。 中央大通りが混雑し、駅前線に車が入りにくく、商店街目的の車も動けなくなる。 	<p>〔走行性（自動車、バス）〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：・現状と変わらない。 B案：・中央大通りの車線減少により混雑する。 ・バスの定時性の確保が困難。
	<p>【信号処理への影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> 信号現示については交通处理的にはさほど影響はない。 <p>【交通処理能力】</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線減が無く、現在の交差点形態から変更しないため、処理能力も変化しない。 	<p>【信号処理への影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> 信号現示については交通处理的にはさほど影響はない。 <p>【交通処理能力】</p> <ul style="list-style-type: none"> 西進車線が2車線から1車線に減少するため、道路計画上、ネットワーク的にも、容量的にも問題がある。 ゼブラと中央分離帯の花壇を撤去すれば、車線をそれほどいじめないし、車線減少にならない。 <p>【交通シミュレーション結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> フェニックス通りを南進し、大名町交差点を左折する車が混雑する。 	<p>〔走行性（自動車、バス）〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：・現状と変わらない。 B案：・西進車線が2車から1車減少し、混雑する。
	<p>【交通処理能力】</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線減が無く、現在の交差点形態から変更しないため、処理能力も変化しない。 	<p>【交通処理能力】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東進車線が2車線から1車線に減少するため、交通処理能力が低下する。 ゼブラを利用している部分については、車線をそれほどいじめることにはならない。 歩道の一部を削ることで車線を確保できないか。 	<p>〔走行性（自動車、バス）〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：・現状と変わらない。 B案：・東進車線が2車から1車減少し、混雑する。 ・委員から歩道の一部を削ることで車線を確保できないかと提案。 ⇒地下駐車場のエレベータがあるため困難。
	<p>【交通処理能力】</p> <ul style="list-style-type: none"> 車線減が無く、現在の交差点計画から変更しないため、処理能力も変化しない。 <p>【架線による景観】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央大通りは架線等の影響は無く、シンボルロードの景観が保たれる。 	<p>【交通処理能力】</p> <ul style="list-style-type: none"> 東進車線が2車線から1車線に減少するため、交通処理能力が低下する。 交差点間の距離が短いため山下カメラ前交差点との連動が必要となり、複雑な信号処理となる。 <p>【架線による景観】</p> <ul style="list-style-type: none"> JR福井駅の正面に現在の大名町交差点にあるような架線が多く発生する。曲線半径が小さいため支柱の間隔が密になり、駅を降りた観光客や県民に対しても景観が悪くなるという問題がある。 幸橋のようにセンターポール化することが必要。 交差点が大きいので、大名町のような架線を設置することになると思われる。 <p>【交通シミュレーション結果】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央大通りを右折するバスが混雑し、円滑な運行が困難。 	<p>〔走行性（自動車、バス）〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：・現状の計画から変わらない。 B案：・東進車線が2車から1車減少し、混雑する。 ・信号処理が複雑。
<p>【交差点で停止した車両と自動車交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 大型車両は車両の全長（2両編成）が約32m程度となり、ミスタードーナツ前交差点をふさぎ、北進車両の右折を妨害する。 車両が交通島に流入するときに、信号で停止してから交通島までの速度を5km/時程度と考えると、その間他の交通を全て遮断することになり、6往復/時の運行は可能なのか。 ⇒ミスタードーナツ前とかがみや前の2つの交差点は一体的に考える必要がある。現在、かがみや前のスクランブル交差点は90秒サイクルで処理しているが、ミスタードーナツ前交差点で停止して交通島に進入する場合でも信号処理としては可能。 ⇒ミスタードーナツ前の信号交差点での停止から西口広場の交通島まで一気に進入することが可能であり、車両の長さは問題ない。 ミスタードーナツ前交差点を出てから交通島まで20～30秒で通行できると試算している。 <p>【ピーク時の円滑な交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> 南通りからミスタードーナツ前交差点をクランクに抜ける区間が混雑し、シンボルロードまでつながるのではない。 複雑な信号処理となり、各交差点距離が短く、交差点間での停滞が懸念される。 <p>【信号処理】</p> <ul style="list-style-type: none"> 交差点間の距離が短いため県庁前交差点との連動が必要となり、複雑な信号処理となる。かがみや前とミスタードーナツ前を含めた2つのセットをうまく処理するのは難しい。 	<p>【交差点で停止した車両と自動車交通】</p> <ul style="list-style-type: none"> かがみや前交差点での車両の影響はなくなるが、加藤ビル前交差点へ負荷かかる。 <p>【ピーク時の円滑な交通】</p> <p>【信号処理】</p>	<p>〔走行性（自動車、バス）〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：・南通りは、ピーク時に混雑。 ・信号処理が複雑。 B案：・南通りは、ピーク時に混雑。 	
交通処理の観点	<p>【地下駐車場の構造、出入口部への影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> 中央大通りと駅前線は現在の機能分担を維持するため、地下駐車場への影響は生じない。 	<p>【地下駐車場の構造への影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> 軌道荷重による地下駐車場の構造に対する影響については、躯体の壁面から軌道までの距離が0.5m以上確保できれば支障ない。 （交差点での車線減少の課題があって、）地下駐車場の排煙塔がじゃまになるのであればすらすらよい。 ⇒排気口は、躯体と一体構造になっているので、簡単にすらすらしたり曲げたりできるものではない。 <p>【地下駐車場の出入口での影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> 地下駐車場からの出口の安全対策が必要。 遮蔽物を設けることにより出口での安全を確保できないか。 地下駐車場の出口は、現在、加速車線を40m、テーバ長を20mの合計60mを確保している。テーバ長を「道路構造令の解説と運用」にある必要最小長20mを確保すると、加速車線長は標準値の40mから5.3mになり、危険になる。 地下駐車場を出庫する車両と電車が正面で向き合うため、電車に気を取られ本線車両と追突する危険がある。 	<p>〔安全性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：・現状と変わらない。 B案：・出口の安全確保に問題がある。（委員から遮蔽物を設けることで安全性を確保できないかという提案。） ・排気口の移設は構造的に問題がある。

検討項目		A案（既存軌道延伸）	B案（中央大通り 移設延伸）	備考
交通事業者の観点	鉄道 (JR、勝山永平寺線)	—	—	
	軌道 (福鉄福武線、三国芦原線)	<p>【地下駐車場出口付近の安全確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状と変わらない。(鉄道事業者) <p>【駅前商店街への接続】</p> <ul style="list-style-type: none"> 既存のストックを活用できる。(鉄道事業者) 福井鉄道では、駅前商店街への輸送も重視しており、現在も日中には全ての便が福井駅前に入っている。(鉄道事業者) 	<p>【地下駐車場出口付近の安全確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 軌道の線形は、地下駐車場の出入口部が蛇行しており、危険。また、出口では出庫車両に配慮が必要。 地下駐車場付近は、単線であり、自動車の走行と対向する。特に、電車が出庫車両の前にかぶさるような状態になり接触事故を起こす危険性がある。 出口付近では確かに心理的圧迫がある。見えることが問題なら見えなくすればよい。壁でなくてもボラードのような遮蔽物で対応することも可能。 <p>【広場進入時に電車と歩行者の動線】</p> <ul style="list-style-type: none"> 広場に入るときに横断歩道と線路が併設される形になる。お客さんの誘導については、交通島を降りた人に下の横断歩道から出てもらうことになることから、B案については問題がある。 ⇒横断歩道の問題については、C案が可能であれば問題にならない。 広場に進入する際、駅コンコースから加藤ビルに抜ける歩行者の多い横断は極力避けたい。 	<p>〔走行性・安全性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：地下駐車場出口付近は現状と変わらない。 駅前商店街への接続や、既存ストックを活用できる。 B案：地下駐車場出口付近や広場進入時の安全確保に問題がある。
	バス	—	<ul style="list-style-type: none"> 軌道を斜めに横断するため、安全性が低下する。 	<p>〔安全性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：現状と変わらない。 B案：軌道を斜めに横断となり安全性が低下。
	地下駐車場	<p>【利用者の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 現状と差はない。 	<p>【利用者の動向】</p> <ul style="list-style-type: none"> 出庫口の安全性が低下するため、利用者の減少の恐れがある。 	<p>〔安全性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：現状と変わらない。 B案：出庫口の安全性が低下。
来街者の観点	三国芦原線	<p>【輸送力の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> 信号のない横断歩道での停止が増え定時性が守られない。 徐行運行により、歩行者の安全確保に配慮し、定時運行に心がけている。 	<p>【乗換えや便数など利便性】</p> <ul style="list-style-type: none"> 駅での乗換えが不便になる。LRTでは便数は増えるが容量は減る。(商店街) ⇒電車の便数は増えない。容量も減らない。(鉄道事業者) 	<p>〔利便性（自動車、電車）〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：電停の移設により来街者が増える意見と来街者増加には電停不要の意見あり。 B案：既存電停の撤去により来街者が減る意見と既存電停を撤去してコミュニティ道路化することで来街者が増える意見あり。 <p>〔安全性〕</p> <ul style="list-style-type: none"> A案：現状と変わらない。 B案：歩行者の安全性は変わらない。
	勝山永平寺線	—	—	
	福井鉄道福武線	<p>【利便性に配慮した電停の設置】</p> <ul style="list-style-type: none"> 利用者の利便性を考慮すると、目的地の近くで乗降できることが重要。電停は多いほうがよい。福井西武などの施設の前に電停を設置することも考えられる。 	<p>【利便性に配慮した中央大通りでの電停新設】</p> <ul style="list-style-type: none"> 新駅を設置しても効果は少ない。(鉄道事業者) 	
	JR	—	—	
	コミュニティバス	<ul style="list-style-type: none"> 混雑により利用が不便となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 通行が容易となる。(駅前線) 	
	福井鉄道バス	<ul style="list-style-type: none"> 混雑により利用が不便となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 通行が容易となる。(駅前線) 	
	京福バス	<ul style="list-style-type: none"> 混雑により利用が不便となる。 	<ul style="list-style-type: none"> 影響なし。(駅前線) 	
	自転車	<ul style="list-style-type: none"> LRTが導入されると、駅前線が混雑し、横断時の安全確保が問題となる。 信号が長くなり利用者にとって不便。道路の横断が不便。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全性が増し利用者が増える。(駅前線) 	
	タクシー	<ul style="list-style-type: none"> かがみや付近の利用が不便となる。 元々、タクシーの待ちスペースにはなっていない。 	<ul style="list-style-type: none"> 影響なし。(駅前線) 	
	自家用車	<ul style="list-style-type: none"> 電車の大型化により危険性が増し、混雑により利用者が減る。 現在の旧型電車よりは、大きくしない。新型車両は加減速性能が向上。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全性が増し利用者が増える。(駅前線) 	
	家族の送迎	<ul style="list-style-type: none"> 電車の大型化により危険性が増し、混雑により利用者が減る。 現在の旧型電車よりは、大きくしない。新型車両は加減速性能が向上。 	<ul style="list-style-type: none"> 安全性が増し利用者が増える。(駅前線) 	
	徒歩	<ul style="list-style-type: none"> 駅方面からの信号待ちが長くなり不便となる。歩行者優先の道路ではなくなる。 	<ul style="list-style-type: none"> 歩行者優先がさらに進み利用者が増える。(駅前線) 	
	車椅子・ベビーカー・老人	<ul style="list-style-type: none"> 電車の大型化や混雑により危険性が増す。 現在の旧型電車よりは、大きくしない。新型車両は加減速性能が向上。 	<ul style="list-style-type: none"> 線路による障害がなくなり飛躍的に利用しやすくなる。(駅前線) 	
	その他	—	—	
商業・業務施設	—	—		
地下駐車場	—	—		

⇒駅前線では、車が走りやすくなるが、現状も歩車分離されており、歩行者の安全性は変わらない。

検討項目		A案（既存軌道延伸）	B案（中央大通り 移設延伸）	備考
商店街の道路環境	イベント	【イベント時の対応】 ・補償料金が倍となり開催が困難となる。鉄道の幹線となり運行停止が難しくなり、イベント開催が困難となる。	【イベント時の対応】 ・商店街での歩行モール、イベント開催が容易となる。	〔イベントの容易性〕 ・A案：・駅前線でのイベントの開催に課題がある。 ・B案：・駅前線での歩行モール、イベント開催が容易。
	横断者の安全	【横断歩行者の安全確保】 ・駅前線については歩行者と電車の事故の危険性の検証が必要。 ・大型車の運行と信号のない横断歩道があり歩行者の安全が脅かされる。 ・今後の高齢化社会を踏まえ、通行速度は遅いほうが安全。 ⇒駅前線は15～20km/hで運行（法定速度40km/h）。新型車両には急停車可能な安全装置がつかなく。 ⇒電車と車の接触事故は昨年2件発生しているが、人身事故は10年以上発生していない。	【横断歩行者の安全確保】 ・横断歩道には信号があり安全。	〔安全性（横断歩行者）〕 ・A案：・現状と変わらない。 ・B案：・中央大通りの横断歩道には信号がある。
	道路環境	【運行本数や運行速度などによる道路環境】 ・大型車両の通行と車の混雑が悪化する。 ・駅前電車通りの交通環境が現状よりも悪くなるのではないかと。お金をかけて現在よりも不便になるのはおかしい。 ⇒現在も電車が通行している区間であり、こちらを使うほうがよい。	【運行本数や運行速度などによる道路環境】 ・モールの実施、歩道の拡幅により緑の増加、ベンチの設置が容易となり、やすらぎの空間になる。（現電車通り） ・歩行モールがにぎわいの要素の一つになる。（現電車通り） ・路上駐車を認めている訳ではない。来街者の60%は駐車場を利用している。一方電車は通過するものが主で学生さんが中心。学生さんも将来的には大切だが、今現在はなかなか数字に繋がらない。中央大通りは通過交通が中心、駅前電車通りは目的を持った交通が中心である。 ⇒軌道を撤去すれば車の混雑も少しは解消されることになるかもしれないが、車で来ても駐車場に入らないと西武や商店街には買い物客は来ない。 ⇒駅前電車通りのスペースが空くことにより車が流入して駅前電車通りの危険な要素が増える。 ・中央大通りの車線減少による交通容量の低下に伴い、通過交通が電車通りに流入することが懸念される。	〔走行性（自動車）〕 ・A案：・駅前線の混雑が懸念される。 ・B案：・駅前線への通過交通の増加が懸念される。
産業の観点	店舗	【店舗への路面電車の影響】 ・路面電車に面した百貨店に撤退の例が多い。 ・商店街の来街者が減り、立地環境が悪くなる。 ⇒他都市での百貨店の撤退は、郊外店との競争の中で撤退したということが一番の要因と考えられる。交通処理が低下しなければ来街者減少の要因にならない。路面電車が追い出したような誤解を受けるような表現は好ましくない。 ⇒電車が邪魔で百貨店がつぶれるというような飛躍的な話にはならない。百貨店があるから電車も繁盛する、電車があるから百貨店も繁盛するかたちにするための議論が必要。 ⇒交通を阻害しないでお互いが共存できる道を探っている。 ・交通処理が低下しなければ来街者減少の要因にならない。 【現在の荷捌きスペース確保】 ・ユアーズホテル前での荷捌きが難しくなる。 ・信号が設置されても、停止線等の位置が大幅に変更とはならず、荷捌きスペースは変わらない。	【店舗への路面電車の影響】 ・環境が向上し好影響が期待できる。（現電車通り） ・商店街が停滞する要因がなくなり活性化しやすくなる。（現電車通り） ・トランジットモールの社会実験のときに、西武の売上が15%減少し被害を被った。車の台数は現在も伸びており、車を入れることにより売上を伸ばしやすくなる。 ・ほとんどの商店街が駅前電車通りにはりついている。商店街がなくなってしまうと電車も来る目的がなくなる。 ⇒電車が邪魔で百貨店がつぶれるというような飛躍的な話にはならない。百貨店があるから電車も繁盛する、電車があるから百貨店も繁盛するかたちにするための議論が必要。	〔商店街の集客性〕 ・A案：・路面電車が産業の衰退要因にはならない。 ・B案：・駅前線をコミュニティ道路として活用することで、来街者を増やせる。
	駐車場業者	【運行本数や運行速度による影響】 ・利用者が減少する。 ・駅前電車通りの運行条件は変わらないため、駐車場利用者への影響はない。 ・南通りやかがみや前付近の駐車場業者にとっては影響がある。	【運行本数や運行速度による影響】 ・危険な要因がなくなり利用が増える。 ・車を駐車場に入れてもらうのが理想だが、現実的には目的の施設の前に短時間駐車して利用することも多い。 ・どこに駐車場があるかを分かりやすくして、駐車場の料金も安くして使いやすくてできればよい。 ・駅前電車通りの運行条件は変わらないため、駐車場利用者への影響はない。 ・大手ゾーンの駐車場業者に影響がある。	〔駐車場業者の営業の容易性〕 ・A案：・中央1丁目ゾーンの駐車場業者に影響がある。 ・B案：・大手ゾーンの駐車場業者に影響がある。
	テナントリーシング	【集客力の向上】 ・再開発の妨げになっており、附置義務駐車場を確保できないことなどから出店の環境が悪くなる。 ⇒乗りやすい電車、近代的な電車が走るようになれば、福井市の知名度も一気に上がる。	【集客力の向上】 ・開発や出店の環境が飛躍的に向上する。（現電車通り）	〔集客性〕 ・A案：・出店の環境が悪くなる。 ・福井市の知名度が一気に上がる。 ・B案：・出店の環境が飛躍的に向上する。
その他	【既存ストックの活用】 ・現在の軌道が福井駅まで150mのところまできており、平成15年度から17年度の賑わいの道作り事業で約10億円を投資して制振軌道を含む路線整備を行っているため、既存のストックをできるだけ活かす方向で考えるべき。人と電車が共存する観点から検討が必要。	【既存ストックの活用】 ・イニシャルコストだけが問題ではない。どのような経済効果が期待できるかが重要。 ・環境が悪化する3億円よりも、よくなる12億円のほうが望ましい。 ・全体の経済効果を考えると、A案とB案の事業費の差額である8億円がどれだけ取り返せるかという問題になる。取り返せる範囲であれば投資が多くても問題はない。 ・知事も事業費が安いほうが望ましいと発言しているが、経済効果の検討が必要。 ⇒知事は安いほうがよいとは発言していない。現在の軌道があり、福井駅西口広場という同じゴールを目指すならば、現在のインフラストックの有効活用がよいという主旨の発言。今後整備が必要なインフラの量も一つの評価指標にはなる。これを踏まえた検討が必要。 ・現在の駅前線整備に要した補助金の返還が生じる。	〔投資性〕 ・A案：・既存ストックを活用できる。 ・B案：・どれだけの経済効果が期待できるかが重要。	
	費用対効果	●費用：3億6千万円	・センターポールで考えるのであれば、コストダウンのために現在の交通標識を利用して欲しい。 ●12億7千万円 ・経済効果を考えた場合、車を重視したほうが活性化に繋がると考えており、B案のほうが車を入れやすくなる。	

注：「来街者の観点」欄における%は、中心市街地への交通手段の割合である。（平成19年11月まちづくり福井による）

■福井駅西口駅前広場延伸ルート検討資料

検討項目	A案、B案 共通事項
比較の手法等	<p>【専門部会の位置づけ】 ・専門部会は、A案、B案について、いろいろな観点から得失を検討し、協議会に報告する。案の決定は、協議会で行う。</p> <p>【検討する上での観点足】 ・来街者の観点、商店街の道路環境、産業の観点、費用対効果の観点が抜けている。</p> <p>【議論するための枠組み】 ・「支障となるものがあるなら、とってしまえばよい。」では、何でもできるという話になる。議論するための枠を決めておかないと議論が進められない。 ⇒商店街としては、地下駐車場を埋めるとか、地下駐車場に電車を入れろなど、実現不可能な荒唐無稽なことをいうつもりはない。中央分離帯の撤去などは費用は大きくなく、費用よりも効果が大きいと考えて、意見として出した。</p>
商店街の環境整備の方向性	<p>【目指すべきまちづくりの方向性】 ・歩いてみたくなるような魅力を高めることにより、商店街周辺を歩けるまちにすることが平成15年のにぎわい整備事業の目的だった。そうしたまちを目指していく必要がある。</p> <p>・土日は歩行モール、平日はコミュニティ道路としての利用で、自由に歩きまわられる空間にしたい。将来高齢者が増えたときに、自分で歩けるまちにしたい。 ・「安全」で「利用しやすい」駅前にすることが前提条件である。商店街にとって一番は「安全」であり、その次に「利用しやすい」を考えている。</p> <p>【来街者の交通手段】 ・福井鉄道は今年4月の脱線事故により、福井駅前に入らないことで利用者にも不便をかけることになり、5月は1割の減収となった。これは、駅前商店街やJR福井駅などへの利用者も多いことを示している。 ⇒駅前への来街者の車利用は60%あり、電車の割合は4.2%である。また、西武のデータでは、売上に占める車利用者の割合は80%ある。車と電車を比較すると、車利用者を重視せざるを得ないのが現状。 西武は大きなマグネットなので、西武が退店すると商店街自体がおかしくなる可能性が大きい。</p> <p>【LRT化による効果】 ・商店街でも、利用者の意見を聞いたところ、「電車や電停はあってもなくてもよい、車しか乗らない」という意見が多い。 ・西武の前に電停を設置しても、乗降客としては10～20人/日程度で学生が中心ではないか。現在の福井鉄道の電停の中では、市役所前は利用者も多く、商店街としても重要だと考えている。 ⇒利用者数は、市役所前が約1,200～1,300人/日、福井駅前が約1,000人/日であり、福井鉄道としてはいずれも重要な電停と考えている。 ⇒LRT化すると、利用者は2、3割増加すると考えている。これは、LRT化したからではなく、駅前商店街などに行きたい人の足を確保できるため。えちぜん鉄道は、西武や映画館、駅前商店街との共存を重視。駅前商店街が繁栄することが電車利用者の増加にも繋がると考えている。 ⇒今回の計画に非常に期待している。乗りやすい電車、近代的な電車が走るようになれば、福井市の知名度も一気に上がる。</p>
交通シミュレーション	<p>【検証に用いる交通量】 ・福井県の平成17年パーソントリップ調査は交通量が減っているが、西口再開発によって中心市街地が活性化すれば来街者も増加するため、これらを条件として信号処理を検討してほしい。</p> <p>【交通島への流入部】 ・電車が交通島に入るときに電車、バス、歩行者がうまく処理できるのかについての検証が必要。信号処理は可能でも、各待ち時間が長くなるため信号処理は厳しい。</p> <p>【中央大通りの市内バスのりばの自動車交通への影響】 ・西口バスターミナルにバスを乗り入れた後も、現在の市内バス乗り場を大名町交差点寄りに3箇所程度、放送会館前の降車場所も3箇所程度残す計画がある。その場合に、LRTを通すことにより自家用車の交通を妨げないかも、交通シミュレーションで確認したい。</p>
LRT 経路変更	<p>【三国芦原線のJRとの結節】 ・JRとの結節が重要。西口広場の電停は不可欠。</p> <p>【経路変更による波及効果】 ・経路変更によって、フェニックス通りの軌道部の利用が多くなり、西口広場方面にも波及効果がある。（鉄道事業者） ・現在、福井駅の利用者が5,000人/日を超えており、三国方面から約2,500人が乗降している。これらの人々がフェニックス通りの軌道部に移ることになるため、市役所などに勤る人にとっては非常に便利になる。 ・えちぜん鉄道としては、西口広場への乗入れて、まだまだ利用者が増加すると考えている。将来的には現在よりも20～30%増を達成したい。</p> <p>【通学目的への対応】 ・経路変更によって、三国方面から勝山方面への利用者は田原町駅、福井駅で乗換えが2回発生し、不便になるのではないか。 ⇒三国方面から勝山方面への利用者はあまり多くないが、朝夕には越前新保駅近くの福井農林高校や、西福井、田原町、西別院の各駅の近くの高校への通学目的の行き来もあるため、これらをきちんとカバーしなければいけない。</p>
LRT 高頻度運行	<p>【電車の容量拡大】 ・容量を拡大しないと利用者は増加しない。商店街としては、5分間隔程度での運行を実現すれば市民にとっても非常に便利になると考えており、それを実現するための体制を整えておくためにも短絡線が必要と考えている。</p> <p>【運行頻度】 ・高頻度運行の本数を確認したい。 ⇒福井駅を出るのは6本/時で、三国、武生方面がそれぞれ3本。南北軸の強化として新田塚・ハツ島～ベル・江端の拠点間を20分間隔で運行すれば福井駅の3本と合わせて6本/時となる。三国芦原線は、現在の30分間隔から20分間隔の運行になり、1.5倍のサービスアップとなる。 ・B案（C案）では、まるせん前付近の複線部分を退避場として利用すれば、運行本数は多くなるのではないか。 ⇒単線区間の延長が変わらないため、通行可能本数は変わらない。 ⇒運行可能本数の詳細についてはタイヤの検討が必要。 ⇒平成20年3月の第5回協議会において、運行頻度を概ね10分間隔として決定している。これを基本に議論を進める。</p>

検討項目	A案、B案 共通事項
駅周辺の交差点処理	<p>【ピーク時の交通処理】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・南通りからミスタードーナツ前交差点をクランクに抜ける区間が渋滞し、シンボルロードまでつながるのではないかと懸念される。 ・複雑な信号処理となり、各交差点距離が短く、交差点間での停滞が懸念される。 ・交通の円滑化の視点では、車、バス、電車が集中するため、駅周辺の交差点については両案とも円滑な交通処理は困難であり、朝夕のピーク時等には渋滞は避けられないという認識を持っている。 <p>【交差点間隔、信号処理】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点間の距離が短いため県庁前交差点との連動が必要となり、複雑な信号処理となる。かがみや前とミスタードーナツ前を含めた2つのセットをうまく処理するのは難しい。
	<p>【短絡線の設置効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短絡線を設置すれば利用者の利便性が向上し信号処理が容易になる。 ・大名町交差点の短絡線による、スイッチバックの解消は必要。 ⇒運行本数（6往復/時）を考慮すると、短絡線を設置しても本数的には大きな効果はないため、今の段階では考えていない。
	<p>山下カメラ前交差点</p> <p style="text-align: center;">—</p>
	<p>【信号処理】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・交差点間の距離が短いため山下カメラ前交差点との連動が必要となり、複雑な信号処理となる。 ・バスが右折して西口駅前広場に入るということは、信号現示も別々にする必要もあるため、混雑が予想される。交通管理上は好ましくない。
	<p>福井駅北交差点</p> <p style="text-align: center;">—</p> <p>かがみや前交差点 (～ミスタードーナツ前交差点)</p> <p>【周辺交通への影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ミスタードーナツ前交差点に信号機設置が必要となり、周辺での混雑が予想される。 ・交通の円滑化の視点では、車、バス、電車が集中するため、駅周辺の交差点については両案とも円滑な交通処理は困難であり、朝夕のピーク時等には渋滞は避けられないという認識を持っている。
駅前広場のレイアウト	<p>【JRのコンコースの正面の利用方針】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・高齢者が歩ける距離は70～80m程度であり、今後の高齢化社会を考慮しても、電停はコンコースに近い方がよい。 ・軌道敷が歩道内を通行することについて、中部運輸局の意見を聞く必要がある。 ⇒過去の検討でコンコースの正面はオープンスペースとして空けるという強い意向があり、前提条件としている。
	<p>【交通島利用者とバスの動線の交錯】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルが広場南側に配置され、電車からの降車客の多くがバス進入口の横断歩道を渡るため、交通上の問題がないか懸念される。 ・交通島の北側に設けられている横断歩道については、交通島の利用者がどこで待つかも問題であり、交通管理者としては好ましくない。 ・交通島を利用する人が、バスが進入してくる横断歩道を渡ることになり、安全上問題。利用者にとっても渡るのが大変。 ・バスエリアへの進入口でバスと電車で歩行者がクロスし非常に危険性が高い。また、朝のラッシュ時はどの流量もピークの時期であり交通の流れが停滞する可能性が非常に高いと考える。
	<p>【駅西側のターミナル機能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスターミナルについて、西口広場の整備に伴って、織協ビルを発着するバスは広場発着となるのか。 ⇒駅の東西に1箇所ずつと考えているので、駅西側は西口広場に集中させることを考えている。 <p>【加藤ビル前交差点の交通規制】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・西口広場のバスは、加藤ビル前交差点を左折だけになってるが、城町方面のバスはどう考えているのか。 ・広場の出入りを考慮すると、処理上問題があるのではないかと懸念される。 ⇒現時点では決まっていない。城町方面や小松空港行きのバスは東口から出したい。 <p>【バスのレイアウト】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・バスの出入り口を1箇所にすることも含めた検討も必要である。現在の案ではバスが広場に入りたくても歩行者が途切れないと広場に入ることができない。 ・バスにとっては、今の広場のレイアウトよりも、広場の北側に入るほうが交通処理的にはスムーズになる。 ⇒C案：広場内では、電車とバスの動線の交差はない。
	<p>タクシー</p> <p style="text-align: center;">—</p>
	<p>自家用車</p> <p style="text-align: center;">—</p>
	<p>歩行者 (空間・動線)</p> <p>【歩行者空間の確保】</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒C案：主要な歩行者動線となるコンコース上に電停を配置するため、歩行者空間を確保できない。
	<p>景 観</p> <p>【景観への影響】</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒C案：コンコースは、西口駅前広場の景観軸となっており、電停が阻害要素になってしまう。
費用対効果	<p>【期待できる経済効果】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・イニシャルコストだけが問題ではない。どのような経済効果が期待できるかが重要。 ・環境が悪化する3億円よりも、よくなる12億円のほうが望ましい。 ・全体の経済効果を考えると、A案とB案の事業費の差額である8億円がどれだけ取り返せるかという問題になる。取り返せる範囲であれば投資が多くても問題はない。 ・知事も事業費が安いほうが望ましいと発言しているが、経済効果の検討が必要。 <p>【既存ストックの有効活用】</p> <ul style="list-style-type: none"> ⇒知事は安いほうがよいとは発言していない。現在の軌道があり、福井駅西口広場という同じゴールを目指すならば、現在のインフラストックの有効活用がよいという主旨の発言。今後整備が必要なインフラの量も一つの評価指標にはなる。これを踏まえた検討が必要。
その他	<p>計画決定手続きの観点</p> <p>【都市計画決定の手続き】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・いずれの案でも都市計画決定という手続きが必要になる。