

福井バイパスと地域開発*

遠藤元一**

橋本拓巳***

要旨

福井バイパスは、昭和43年の部分供用から漸次段階供用を行い、平成4年度末にはほぼ全線の暫定供用を終え、現道及び関連道路の混雑解消はもとより、沿線市町の市街地整備や企業立地を促進するなど地域開発に果たした役割にはかなり大きなものが見られる。特に、供用後20年以上経過した福井市内では、バイパス整備と連動した面的整備事業により市街地はバイパス沿線方向へと拡大し、既に沿線は既成市街地化され、沿道には流通系を主体とした企業立地が進んでいる。また、その他の市町でもバイパス沿線への市街化の進展がみられると共に、沿線市町間の交流が活性化され、北部の金津町や丸岡町は福井市のベッドタウンとして、鯖江町や武生市では企業立地による工業化が進展し、福井市は問屋団地などの流通系や核店舗を中心としたショッピングセンターなどの立地により三次化の傾向を強め、各市町の機能分担が進んでいる。本稿は、この様にバイパス整備による時間短縮と都市の外郭形成という即時的効果から波及する、市街地整備と都市構造の変化、及び企業立地と地域振興という観点から福井バイパスが地域開発に果たした役割について考察したものである。

1. 福井バイパスの概要

(1). 沿革

一般国道8号は、新潟市を起点として、北陸3県を縦貫し、滋賀県湖東地域を経て、一般国道1号と重複し、京都市へ至る実延長約560kmの北陸地方と近畿圏及び中部圏を結ぶ幹線道路である。

福井バイパスは、一般国道8号の交通混雑を緩和し、併せて地域開発の基盤整備を図るため計画された道路であり、福井平野を金津町～丸岡町～福井市～鯖江市～武生市と約42kmにわたり南北に縦貫する大規模幹線道路である。

福井バイパスに建設を要望する声は、昭和35年頃から強くなり、昭和37年に先ず福井県によって、丸岡町から武生間の調査が進められ、その後昭和40年度より、建設省の直轄事業となり、福井工事事務所が本格的な事業の推進を図ってきた。

*キーワード：市街地整備の誘導と都市構造の変化、企業立地と地域活性化

**建設省福井工事事務所 所長

〒910 福井市花堂南2丁目14-7

***建設省福井工事事務所 調査第二課長

〒910 福井市花堂南2丁目14-7

バイパスの計画路線の決定にあたっては、土地区画整理事業、沿道市町の計画並びに北陸自動車道、主要地方道等の関連道路計画との調整を図り、有機的な開発効果が期待できるように配慮している。

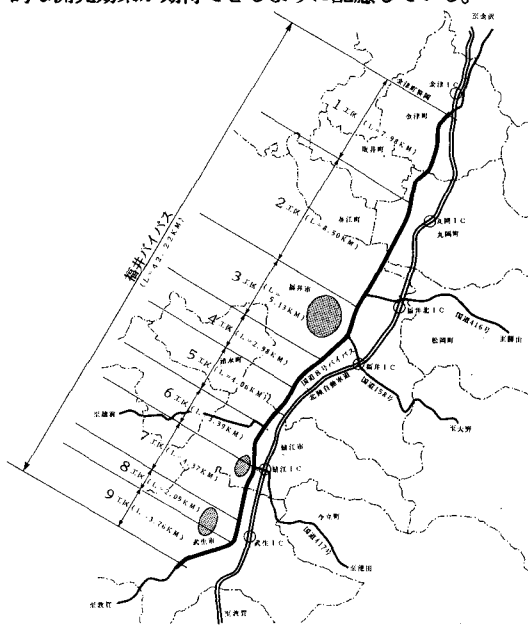


図-1 福井バイパス路線及び工区図

(2).事業概要

福井バイパスは、坂井郡津町笹岡から武生市塚原までの間約4.2kmを9工区に分けて事業を進めており、昭和41年より福井国体関連事業として施行を開始し、4車線計画の内、先ず暫定2車線先行で整備を進め、その後の交通量の状況等を勘案しつつ4車化整備を併せて行っている。

平成4年度末までに、当初事業化区間約3.8km全線暫定2車供用済みであり、その内4車供用延長は約1.8kmである。

2. 道路交通の変化

(1).道路混雑の改善

福井地域はその地理的位置から南北方向の交通が多く、地形的には九頭流川が東西に流れるため九頭流川断面に於ける交通混雑が問題となっていた。福井バイパスの整備は、通過交通の市街地中心部からの排除と共に市街地への流入交通の分散導入により九頭流川断面を始めとする南北方向の交通混雑の緩和に効果を果たした。又、旅行速度の向上により、北陸自動車道ICへのアクセスの利便性が向上し、路線バスの定時性が確保される等の効果をもたらした²⁾。

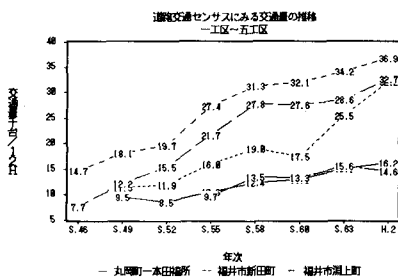


図-2 交通量の推移その1 (一工区～五工区)

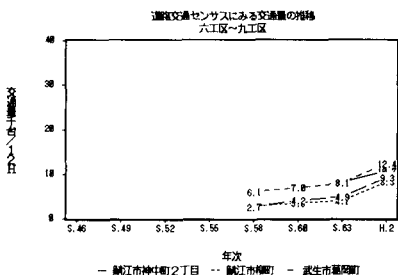


図-2 交通量の推移その2 (六工区～九工区)

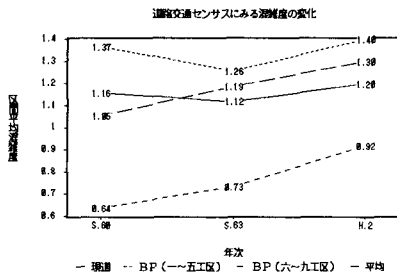


図-3 混雑度の変化

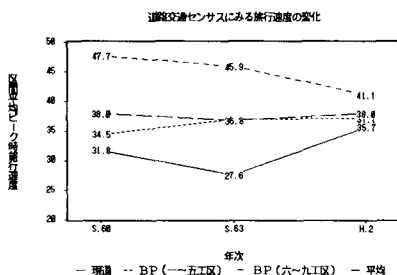


図-4 旅行速度の変化

(2).交通流動の変化

福井地域の広域な南北交通は、主に国道8号と北陸自動車道の2路線で分担されており、福井バイパスが沿線市街地の外郭を通過する為、同バイパスは沿線市町の通過交通の為のバイパスと流入交通の分散導入路としての機能を果たしている。そこで、

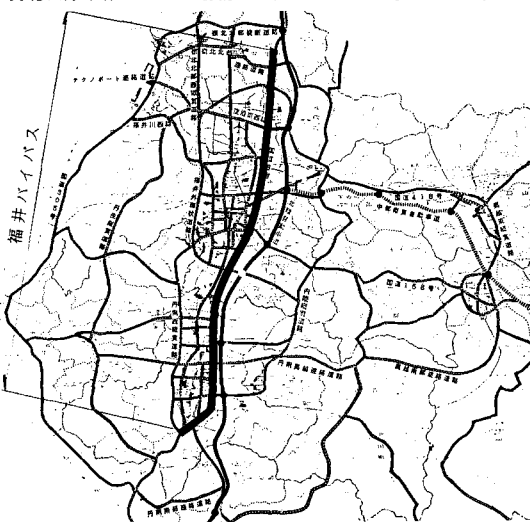


図-5 広域道路網図

バイパスが段階供用されるに従って、福井市を始めとして市街地内では東西方向の流出入交通が増加し、J R北陸本線の断面での負荷が強まり、福井市に於いては北陸本線の連続立体化の必要性が高まった。これを受けると共に、中心市街地の再整備も兼ねて、平成3年度に福井駅付近連続立体交差事業が都市計画決定を受け、平成17年完成を目指して事業が進められている。

又、福井バイパスは、北陸自動車道と併走した大規模バイパスであり、自動車交通量が増加してもまだ混雑の程度は余り高くない為、広域交通による同バイパスの負荷が増加している。

さらに、交通の利便性の向上により、福井市から周辺市町へマイホームを求めての転出が増加し、通勤・通学交通も増加している。

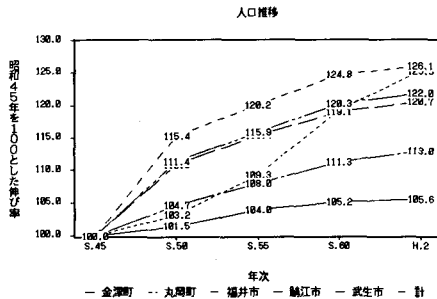


図-6 沿線市町の夜間人口の伸び

3. バイパス整備と沿線開発

(1). 市街地整備と土地利用の変化

a). 福井市

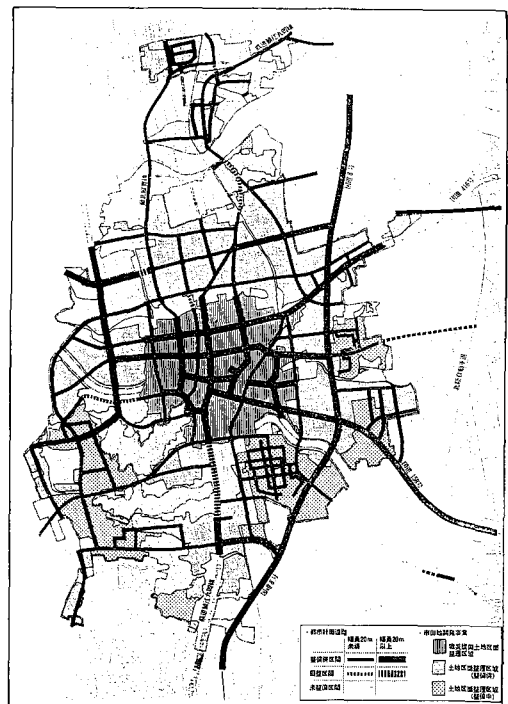
福井市では、昭和43年の部分供用から20年以上を経ているために、バイパス整備による影響が沿線市町の中で最も顕著に現れている。特に、最初の三工区の部分供用区間では、沿道は既に既成市街地化され、市街地の東側への拡大は北陸自動車道に迫る勢いを見せている。これは、バイパス整備と連動して計画的な面的整備を行ったことにも起因しており、既に福井市の面的整備率は70%を越え、これが都市計画道路の整備率の高さにも表れている³⁾。

又、バイパス沿線の開発は、商業・工業系の土地利用が顕著であり、住宅地の開発はあまり見られない。特に、問屋団地、中央卸売り市場を始めとして流通系の事業所の立地が多く見られ、福井地域の中

核の商業・業務基地として成長していることを伺わせる。尚、既成市街地化された沿道地区の企業敷地の間にスポット的に農地が残っている。

表-1 福井市の面的整備の状況⁴⁾

指標		値
面的整備率		74.0%
都市計画道路	改良率	78.4%
	市街化区域内改良率	82.1%
	市街化区域内改良済延長密度	2.75 km/km ²



平成3年3月31日現在

図-7 福井市の面的整備の状況

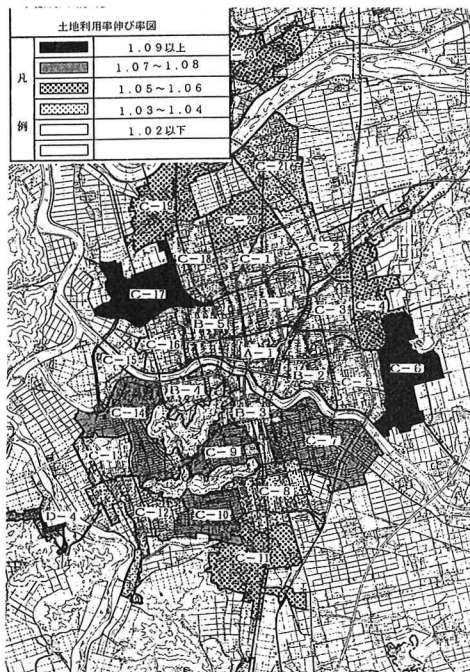


図-8 福井市の地区別土地利用率の伸び⁵⁾

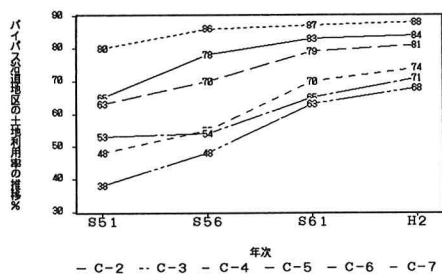


図-9 福井市のバイパス沿線の土地利用率の推移⁵⁾

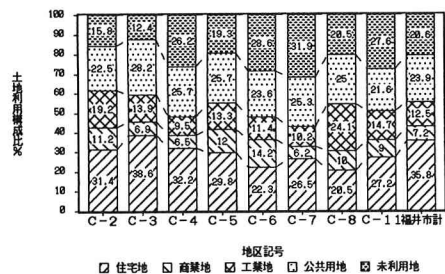


図-10 福井市のバイパス沿線の土地利用構成⁵⁾

b). 鯖江市

鯖江市では、平成5年3月に全通したこともあって、これまでの動きはバイパスの全通を予定した染色団地（工業団地）の造成・誘致や都心商店街からバイパス沿線への店舗の移転等が見られるが、バイパス整備のインパクトはまだあまり顕著ではなく、これから進展するものと予想される。

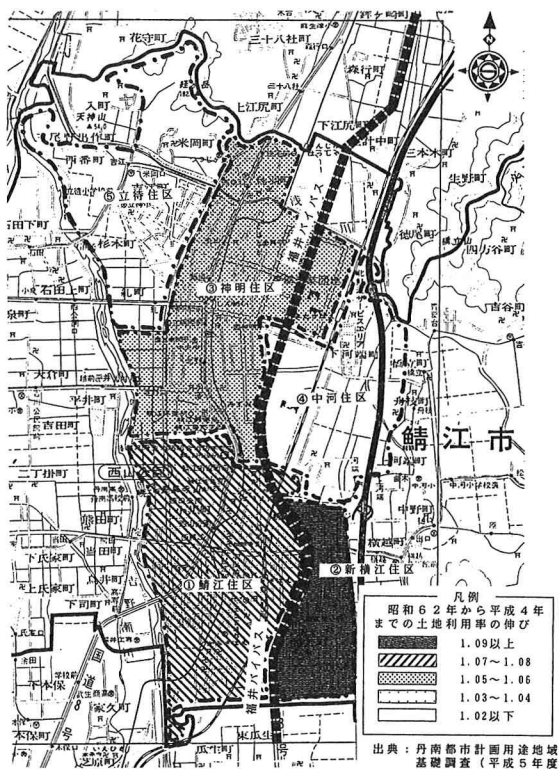


図-11 鯖江市の住区別土地利用率の伸び⁵⁾

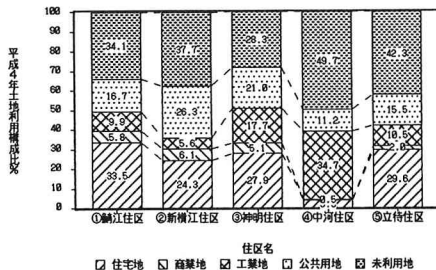


図-12 鯖江市のバイパス沿線の土地利用構成⁶⁾

C). 武生市

武生市では、県内及び県外資本による工場立地が顕著であり、製造業出荷額等は県都の福井市をも凌いでいる。この様な工場立地の1つの要因として福井バイパスの整備が寄与したものと考えられる。又、バイパス整備に伴い、人口と市街地の川東への拡大が促進されつつある。

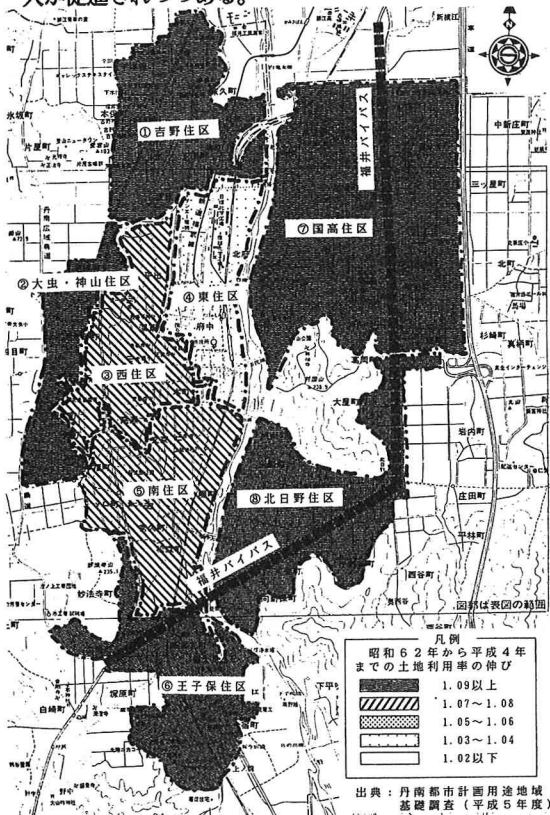


図-13 武生市の住区別土地利用の伸び⁶⁾

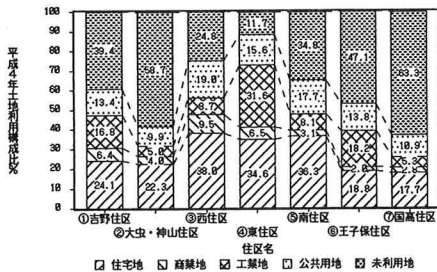


図-14 武生市のバイパス沿線の土地利用構成⁶⁾

(2). 地域構造の変化

a). 企業立地と産業構造の変化

福井バイパスの沿線開発は、全線的に見ても、商・工業系の開発の割合が高く、福井市で流通系、武生市を始めとした周辺市町で工業系の開発と言う様に分化している。これは、福井市では、臨海部にテクノポート（工業団地）が整備され、工場が移転団地化され、バイパス沿道は工場を除く商業・業務系に傾斜して来ているのに対し、鯖江市、武生市では北陸自動車道と福井バイパスの相乗効果を期待した工場団地の造成等により、県内資本の集約及び県外資本の転入が促進されてきたことによると考えられる。又、交通の利便性に加え、従来の主産業であった繊維産業等の不況から、安価な女子労働力が余ってきたこと（福井の共稼ぎ率は県庁所在都市の中で最も高い。）や地価の安さ等が立地を促進した理由と考えられる。この結果、県内生産額の60%程度、後背地を加えると70%以上を占めると見られる県内発着の輸送量は漸増の傾向を示し、品目構成では化学工業品が減少し特殊品等が増加している⁷⁾。

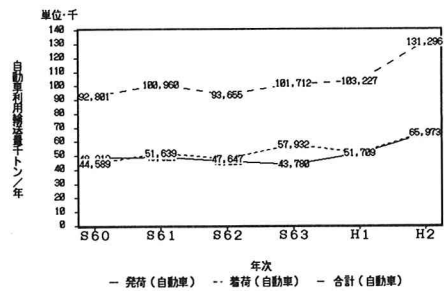


図-15 自動車輸送量の推移（福井県）⁷⁾

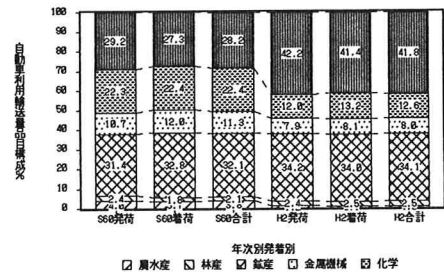


図-16 自動車輸送量の品目構成（福井県）⁷⁾

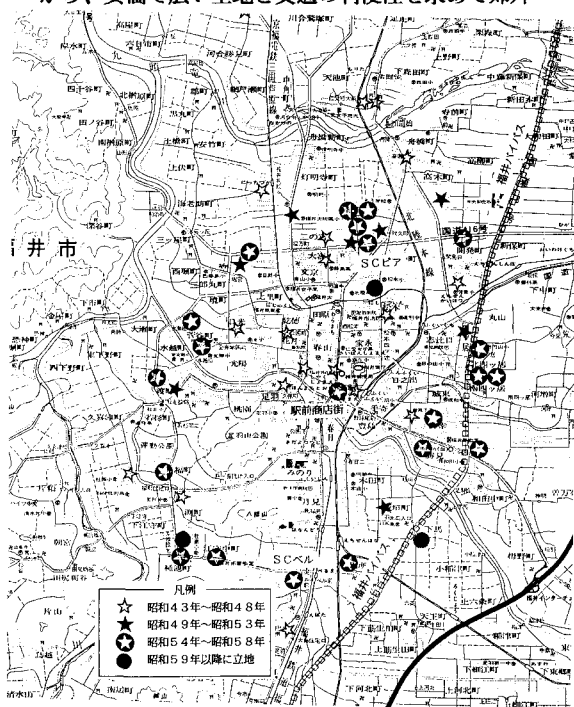
b). 商業立地と商圈構造の変化

福井市商圈を全商品の購買流入率5%以上でみると、圏域人口は約70万人にも及び、バイパス沿線市町はもとより、後背地を含めた広域圏を形成している⁸⁾。又、福井バイパス及び福井市の都市計画道路網の整備により、福井市に環状機能が備わった為、福井市内では、従来の駅前集中型の立地形態から、交通の利便性が高く地価の安い郊外立地型の形態へとバイパスの部分共用を契機として立地構造が変化して来た。昭和55年、南部のベルの開店で、駅前、ピア（北部）の3極時代に入ったと言われたが、50年代後半からは家電を始めとした専門店の郊外進出が相次ぎ、その後もレストラン、喫茶店等の関連サービス業の郊外立地が進んでいる。尚、郊外立地の立地先は、前述の様に福井バイパス及び同バイパスに連絡する環状の都市計画道路沿道であり、バイパス供用による周辺市町村からの購買需要がこの様な立地構造の変化を生み出し、商圈の拡大をもたらしたものと考えられる。又、鯖江市や武生市に於いても、駐車場が無く道路事情も悪い中心商店街から、安価で広い土地と交通の利便性を求めて郊外

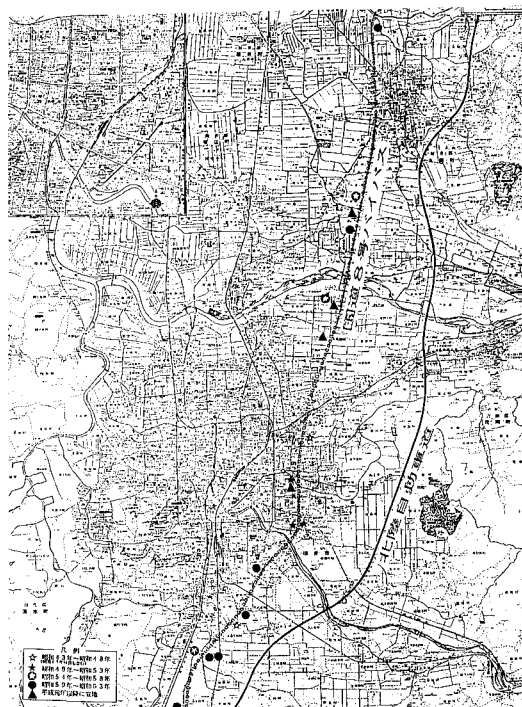
への移転、特にバイパス沿線への立地が進みつつある。

c). 問屋団地の形成と流通の再編合理化

福井県内の貨物自動車運送業の免許を受けた事業所は年々増加しており、昭和56年～平成3年の間に事業所は1.5倍、保有車両は1.9倍に増加しており、この内福井市に事業所の50.3%、保有車両の54.4%が集中し⁹⁾、これらの事業所の大部分は福井バイパス沿道に立地している。又、流通団地として、バイパス沿いに（協同組合）福井問屋センターが昭和43年4月に設立され、約2haを区画整理事業で整備し、現在会員数80で運営されている。この問屋団地は、主に旧市街地にあった事業所が交通の利便性の確保と協業化による合理化を目指して団地化したものである。武生市に於いても、バイパス沿道に問屋センターが整備され、既に協業化を始めている。この様に、福井バイパス沿線地域には、県内資本、県外資本の流通業が立地すると共に、問屋団地に見られる様に協業化による流通の合理化と再編成が進みつつあると見られる。



図－17 大型店の立地状況



図－18 貨物自動車運送業者の分布状況

4. 地域間交流の活性化と連合都市圏の形成

(1). 地域間交流の活性化

福井地域に於いては、坂井郡～福井市～鯖江市～武生市の南北軸に沿った交通流動が卓越しており、経年的に見てもより集中する傾向にある。又、市郡間交通の中では、福井市～坂井郡の交通が最も多く、経年的な交通の伸びも最も大きい。主要3市間では、鯖江市～武生市の交通の伸びが著しく、福井市と坂井郡、鯖江市と武生市の結びつきが強まりつつある¹⁰⁾。この様に、福井県内に於いて地域間交流が活性化されつつあり、中でも南北軸の交流化が促進され、福井バイパスがその動脈として機能している。

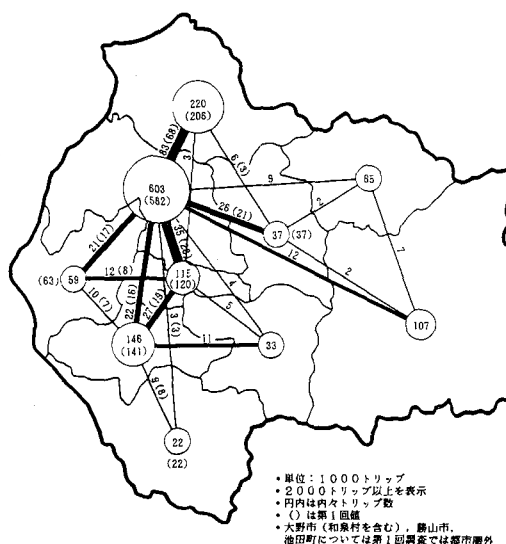


図-1 9市郡間の結びつき¹⁰⁾

(2). 連合都市圏の形成

福井地域では、福井市、坂井郡及び丹南地域の郊外部（特に、市街地区域外）での人口増加が著しく、これが地域のバランスある発展を阻害している要因にもなっている。このため、人口増加圧力の高い福井市、坂井郡及び丹南地域では、交通施設等の社会基盤のしっかりしている南北軸に計画的に人口集積を図っていく必要が生じている¹⁰⁾。又、国際化とボーダレス化が進行している中で、国際間の都市

間競争、地域間競争にも対応できる都市づくりや地域づくりが求められている。そこで、バイパス整備と連動して、南北軸に沿った都市の連携による高次都市機能の更新・強化と中枢管理機能の積極的集積により、国内、国外に対し、都市間競争力、地域間競争力を備えた連合都市圏の形成が望まれる。（尚、第2回福井都市圏総合都市交通体系調査では、南北軸をリニアポリスと定義し、その連携・強化を提案している。）

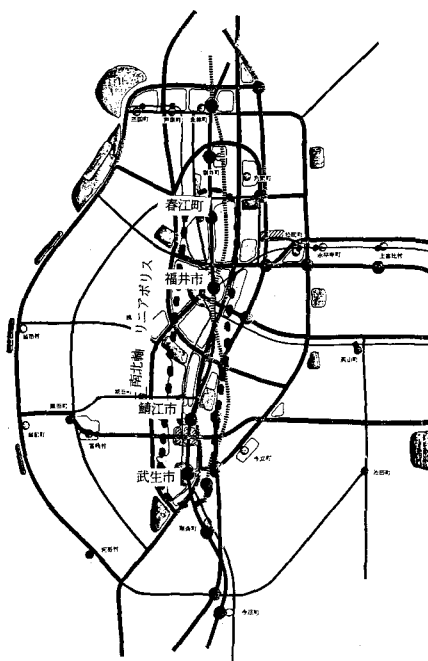


図-2 0 将来の都市圏構造とリニアポリス¹⁰⁾

5. 地域活性化とバイパス整備の課題

(1) 市街地の拡大と都心部の衰退

福井市において顕著に現れているように、福井バイパス及び関連道路網の整備により、駐車場の確保が容易な郊外への商業施設の進出が進み、駅前地区等既成市街地が地盤沈下を起こしている。

これは、福井バイパスをはじめとする道路網の整備と連動した計画的な面的整備による市街地の広がり、交通手段における自動車の分担比率が60%を越え、公共輸送機関であるバス、鉄道の分担比率が5%以下と、非常に自動車交通に依存した社会であることに起因していると考えられる。¹⁰⁾

各都市がそれぞれの機能を分担した都市構造を形成している福井市、鯖江市及び武生市が、嶺北地方の中核都市として更なる発展を遂げていくためには、福井バイパスを軸とした連携の強化を進めるとともに、駅前地区を中心とした既成市街地において、バイパス沿線地域の開発と調和のとれた、魅力と活力のある町づくりを進めることが重要な課題と考えられる。

(2)地域振興に果たすバイパスの役割

福井バイパス沿線地域は、商業・工業系の開発割合が高く、また、問屋団地の形成による流通の合理化が進み、地域構造に大きな変化がみられる。

これは、福井バイパスが福井市、鯖江市及び武生市を連絡する南北軸の機能を果たしていることと、北陸自動車道路とほぼ平行していることにより、高速道路の整備による開発ポテンシャルの高まりがインターチェンジ周辺にとどまらず、バイパス沿線地域に広く波及している結果と考えられる。

6. おわりに

福井バイパスは、福井平野を約42kmにわたり南北に縦貫する大幹線道路であり、嶺北地方における道路交通環境の改善及び沿線市町の都市構造の大きな変化をもたらし、沿線地域の開発など地域の発展に大きく寄与してきた。

今後の、沿線地域の開発の進展に伴い、バイパスの沿道利用型交通の増加が予想されることから、福井バイパスが、嶺北地方の幹線道路としての機能を果たし、快適な道路交通環境を保持するためには、沿線地域の適正な土地利用の誘導を図るとともに、都市構造、道路交通需要に適切に対応した計画的なネットワークの整備が必要である。

福井バイパスの整備にあたっては、土地利用計画及び関連ネットワークの計画と調整を図りつつ、完成供用に向け整備を進めて行きたい。

参考文献

- 1)建設省 福井工事事務所編：一般国道8号 福井バイパス バンフレット
- 2)建設省：全国道路交通情勢調査 S60 S63 H2
- 3)福井市：福井市特定商業集積整備基本構想等作成調査事業報告書 平成4年2月
- 4)都市計画協会：都市計画年報

5)福井県、福井市：福井都市計画基礎調査報告書 平成4年3月

6)武生市、鯖江市：丹南都市圏都市計画基礎調査 武生市 鯖江市 平成5年

7)運輸省：貨物地域流動調査

8)福井市：福井市商業地域振興整備基本計画 平成4年1月

9)中部運輸局：陸運要覧

10)福井都市圏総合都市交通体系調査委員会：第2回福井都市圏総合都市交通体系調査報告書