

福井駅周辺整備事業について

福井県土木部都市計画課

沢 崎 幸 夫

1 はじめに

人口約25万人の県庁所在市である福井市は、九頭竜川、足羽川、日野川の三大河川の扇状地に位置し、1600年に結城秀康が居城を構えて以来、城下町として、その後県の政治経済の中心都市として発展した都市である。しかし、戦災により市街地の大半が焦土と化し、これを復興するため昭和21年に約557haの区域において、戦災復興土地区画整理事業にいち早く着手した。その事業が軌道に乗りかけた昭和23年、福井平野を襲った福井大震災により市街地が再び壊滅的な打撃を受けた。この二大災害により新たな都市計画の必要性を認識し、この戦災復興土地区画整理事業を昭和41年に完成させた。

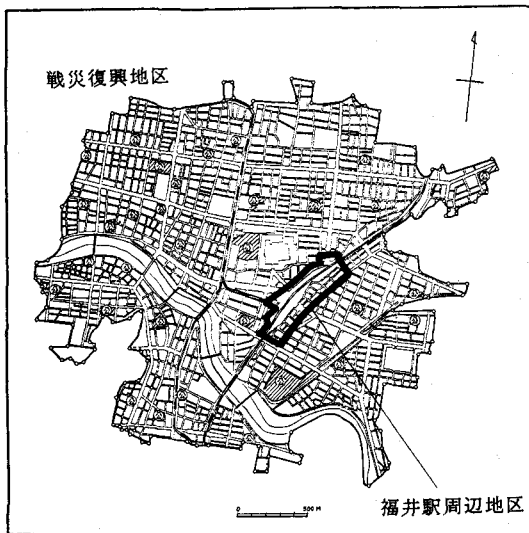
以降この事業の区域を核として公共団体、組合、個人施行による土地区画整理事業を積極的に推進し、現在、市街化区域4,250haの約77%にあたる3,267haの区域において土地区画整理事業による市街地整備が行われており、良好な環境を備えた市街地の形成を図るうえで、土地区画整理事業は極めて重要な役割を果たしてきたといえる。

2 福井駅周辺地区の現況と整備課題

本地区は、JR福井駅及び京福電鉄福井駅を中心とした都市計画道路福井駅北通り線、東口都心環状線、城の橋線及び福井駅豊島上町線に囲まれた南北に細長い形状の地区であり、商業業務施設等が集積し、福井県の経済活動及び交通の拠点として重要な位置を占めてきた地区である。

一方、本地区は、戦災復興土地区画整理事業により地区全域が既に整備された地区であり、土地利用、都市基盤等については次のような現状にある。

図-1 位置図



(1) 土地利用

地区全域が商業地域に指定されており、容積率は駅西側が600%、駅東側が400%に指定されている。地区内の土地利用及び建築物の現況をみると、鉄道施設をはさんで駅西側は一部商店街を含み商業施設と業務施設が集積しており、非木造の中高層建築物の割合が高い。一方、駅東側は専用住宅や併用住宅の割合が比較的高く、住宅と商業業務施設が混在している。建築物の現況は、一部の業務施設を除き小規模で低層のものが大半を占めている。

地区全体の土地利用をみると、商業地が約19%、

住宅地が約9%、業務地が約7%、鉄道施設用地が約36%を占めている。

また、鉄道施設を除き一般宅地の規模をみると、100㎡未満の小規模宅地が全体の約40%を占めている。

(2) 都市基盤

JR福井駅、京福電鉄福井駅に接して西口に約4,000㎡、東口に約3,900㎡の駅前広場が設置されている。街路の状況は、地区西側において、幹線街路として福井駅前線(W=44m)、福井駅北通り線(W=20m)、福井駅豊島上町線(W=20m)がある。駅東側においては、福井駅東口駅前線(W=36m)、東口都心環状線(W=15m)等がある。

前述のとおり、既に一度戦災復興土地区画整理事業により基盤整備は完了しているものの、近年の都市における経済社会の変化のなか、市街地の整備水準が現在の要請にあわないこと等による都市構造、都市機能上の問題が生じており、福井市の駅周辺市街地において次のような課題がある。

a) 在来鉄道の市街地への平面乗り入れによる東西市街地の分断

JR北陸線および京福電鉄越前本線が平面で中心市街地へ乗り入れていることから、都市交通が鉄道により阻害されている。また、東西市街地が分断されていることから、中心市街地としての合理的な土地利用が図られておらず、市街地の均衡ある発展が阻害されている。

b) 中心市街地における商業機能等の活力の停滞

中心市街地における都市基盤や土地利用が現在の経済社会に対応できないこと、および、商業機能の郊外化が進行していることから、中心市街地における商業機能等の活力が停滞している。

c) バスターミナル分散による鉄道とバス等公共交通機関相互の結節機能の低下

中心市街地における路線バスの乗降場が駅前広場内に設置されておらず、離れて分散していることから、各種公共交通機関相互の乗換えに不便をきたしている。

また、福井駅前線の路側に多くのバス乗降場が並列設置されていることから、交通上支障をきたし、道路空間の適正な活用がなされていない。

d) 東西駅前広場の狭小による駅前広場機能の阻害

現在、西口駅前広場は、約4,000㎡で整備されているが、規模が著しく狭小で、タクシーの乗降場、滞留場及び一般車駐車場として利用されているのみで、環境広場もなく、歩行者空間も狭小で、総合的な結節機能を有していない。

一方、東口駅前広場は約3,900㎡で整備されているが、西口駅前広場と同様の機能しか有していない。

e) 将来の北陸新幹線の福井駅乗り入れのインパクトの受入れ

現在、北陸新幹線の整備スケジュールは不透明ではあるが、JR福井駅乗り入れが予定されていることから、このインパクトを的確に受け入れられるだけの交通機能および都市機能を有していない。

f) 県都の玄関口にふさわしい都市景観の形成

福井駅前線は、シンボルロード整備事業により都市景観に配慮した環境整備が行われたが、福井駅周辺地区は、県都の玄関口であり、個性的で魅力ある都市空間の形成が要請されているが、都市景観の観点からみて魅力に欠けている。

g) 快適な歩行者空間ネットワークの形成

福井駅周辺地区は、有するポテンシャルから歩行者量も多く交流の拠点として位置付けられるが、連続性が確保されていない等機能のレベルは低く、快適な歩行者空間が形成されていない。

h) モータリゼーションの進展による都市交通問題

中心市街地における街路網は戦災復興土地区画整理事業により一定の整備水準を有しているものの、鉄道施設により東西間の都市交通が阻害されていること、適正な街路ネットワークが形成されておらず都心部へのアクセスに際し渋滞をきたしていることから、幹線街路ネットワークを再編、強化する必要がある。

また、街路の整備水準が低く高齢化等の現在の社会ニーズに対応仕切れていない。

i) 駐車施設不足による道路交通機能上、都市機能上の問題

モータリゼーションの進展に伴う都心部における駐車需要の増大に対し、駐車施設が必ずしも充足していないことから、路上駐車による都市交通問題及び中心市街地の都市機能の活力の停滞等の問題を生

じている。

3 福井駅周辺地区の整備計画

福井駅周辺地区においては、前述した種々の都市問題が発生していることから、これらの課題に対処するため、次のとおり抜本的な再整備を行うこととした。

- a) J R 北陸線および京福電鉄越前本線による東西市街地の交通および土地利用の分断を解消し、円滑な都市交通の確保および一体的な高度利用、都市機能の高度化による均衡ある発展を図るため、在来鉄道の高架化を目的とした連続立体交差事業を実施する。
- b) 在来鉄道の高架化により鉄道の駅舎機能等が高架下に移転することから、鉄道施設の再編を行う。
- c) 現在の鉄道とバス等各種公共輸送機関相互の乗換えの不便さを解消し、交通結節機能の拡充を図るため、東西駅前広場を拡張整備する。
- d) 都市内の円滑かつ快適な交通を確保するため、都心環状道路および鉄道交差道路を体系的に整備する。また、交流の拠点としてふさわしい歩行者空間を形成する。
- e) 都心の商業機能等の活力の停滞を踏まえ、県都の玄関口としてふさわしい都市機能および都市景観を有する市街地に再編する。

4 福井駅周辺土地区画整理事業の概要

図-2 施行前の地区

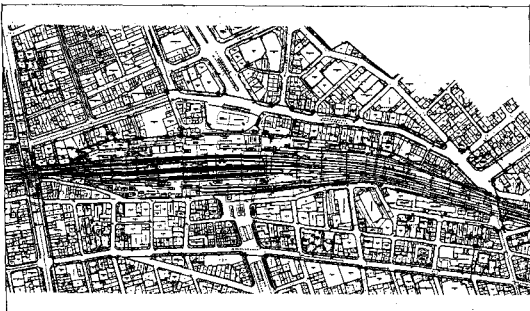
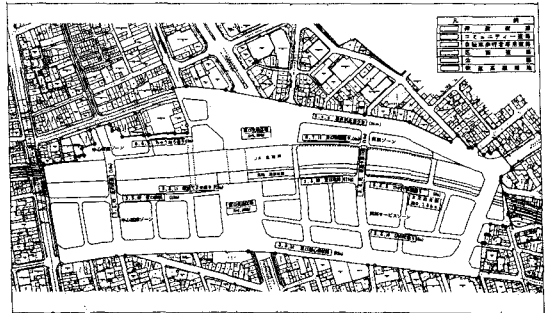


図-3 施行後の地区



(1) 再区画整理の必要性と効果

県都の玄関口としてふさわしい都市機能の更新および都市環境の向上を図るためには、駅前広場、幹線街路等の公共施設の整備と都心にふさわしい土地の高度利用をはじめ土地利用の再編を一体的かつ総合的に行う必要があり、したがって、整備手法としては土地区画整理事業が最も有効であり、今回、当該手法により整備することとした。

土地区画整理事業の手法は次の効果を有する。

- a) 都市拠点として適正な中心商業業務地区の形成や東西市街地の高度利用が可能になるように一体的かつ総合的に都市基盤を整備し、街区の再編を行うことができる。
- b) 飛換地、合併換地、集約換地および共有換地等区画整理の換地手法により、個々の宅地の過小宅地の解消や鉄道残地の有効活用等宅地の利用増進を図ることができる。
- c) 東西市街地のポテンシャルの格差を解消するためには、東西市街地を一体的かつ総合的に基盤整備する必要があり、土地区画整理事業を行うことにより東西市街地の一体化を図ることができる。
- d) 駅前広場、都心環状道路等の公共施設のみを整備する場合、利用価値の低い不整形の街区や変則的な宅地群が残存することとなることから、土地区画整理事業により整形な街区に再編するとともに換地手法により整形な宅地を形成する等都市拠点として適正な市街地が形成できるよう利用価値の高い街区、宅地を形成することができる。
- e) 駅前広場、都心環状道路をはじめ東西市街地の横断道路や区画道路、歩行者専用道路さらには公園、上下水道をも一挙に整備し、都市拠点にふさわしい都市機能を一体的かつ緊急に確保することができる。
- f) 市街地の高度利用を図るため、市街地再開発事

業等建築物の整備を行う必要があるが、これらの事業を実現化するためには地権者の意向を踏まえるとともに換地手法と同時に行うことにより実現化が容易になる。

g) 市街地整備を行うにあたり土地区画整理事業は地権者の代表で構成する土地区画整理審議会の意向を聞きながら進めることとなっており、地権者の意見を事業に反映させながら進めることができる。

(2) 事業の概要

- a) 事業の名称：福井都市計画事業福井駅周辺土地区画整理事業
- b) 施行者：福井市
- c) 施行面積：約16.3ha
- d) 施行期間：平成4年度～平成18年度
- e) 土地利用計画

本地区の土地利用は、高度商業機能を基調とした中心商業業務地区としての土地の高度利用を図ることとし、地区の相当の部分を占める鉄道施設について鉄道の高架下空間は業務・商業、公益的施設等の土地利用を図るとともに発生する鉄道跡地については商業地等への転換を図る。

f) 道路

適正な交通結節機能の確保をはじめ、円滑かつ快適な広場機能を確保するため、西口駅前広場を9,000㎡に、東口駅前広場を6,500㎡に各々拡張整備するとともに西口駅前広場については広場の地下空間を活用し、駅前広場の立体化を図る。

安全で円滑な都市交通を確保するため、既設の福井駅前線(W=44m)を核として都心環状道路として位置付けられている東口都心環状線および福井駅北通り線を幅員25mで整備する。

東西市街地を結ぶ交差道路として北通り東口線、北の庄線を幅員14mで整備する。これを補完する補助幹線街路として東口南線、東口北線を幅員12mで整備する。

快適な歩行者空間のネットワークを形成するため、歩行者優先道路としてちゅうおう通り、ひので通り、ひので高架通りを幅員8mで整備するとともに自転車歩行者専用道路として駅前てよせ通りを幅員8mで、東口御園通りを一部鉄道高架下空間を利用し幅員6～8mで整備する。

これらの道路を基幹として、安全かつ円滑な地区

内の交通を確保するとともに土地利用計画と整合の図られた街区構成を考慮し区画街路を幅員6～11mで整備する。

g) 公園

日之出公園を都心のいこいの場タウンスクエアとして面積0.15haで配置し、東西駅前広場と併せて交流の拠点として位置付ける。

h) 排水施設

本地区は、公共下水道(合流式)により既に整備されており、既設の幹線管渠等を活用するとともに公共施設整備計画に合わせて移設し、安全かつ快適な都市環境の確保を図る。

i) 公益的施設

鉄道の高架化と併せてJR福井駅および京福電鉄福井駅を高架下に配置する。

j) 供給処理施設

電気・電話施設については、魅力ある都市景観の形成に配慮しCAB等による電線類の地中化を図るとともに上下水道・ガスについては既設の施設を活用するとともに公共施設整備計画に合わせて移設し、快適な都市環境の確保を図る。

表-1 公共施設整備計画

名	種別	幅員 (m)	延長 (m)	形状 面積 (㎡)	注	完成年度
街	西口駅前広場	—	—	9,000.00	—	H.3
	東口駅前広場	—	—	6,500.00	—	H.3
	福井駅前線	44.0	36.0	1,784.70	—	H.3
	福井駅前線	36.0	22.0	1,831.87	—	H.3
	福井駅前線	25.0	709.7	18,186.93	4.5-7.5-1.0-7.5-4.5	H.3
	福井駅前線	25.0-27.0	397.5	10,614.67	4.5-7.5-1.0-7.5-4.5	H.3
	福井駅前線	20.0	51.9	1,028.02	5.0-5.0-5.0-5.0	S.45
	福井駅前線	15.0	20.0	288.46	3.0-4.5-4.5-1.5	H.3
	福井駅前線	14.0	188.5	2,618.82	3.5-3.5-3.5-3.5	H.3
	福井駅前線	14.0	184.0	2,572.19	3.5-3.5-3.5-3.5	H.3
	福井駅前線	12.0	308.0	3,576.03	2.5-3.5-3.5-2.5	H.4
	福井駅前線	12.0	183.5	2,148.34	2.5-3.5-3.5-2.5	H.4
	福井駅前線	25.0	8.0	245.59	—	H.3
	小計	—	2,109.1	60,393.62	—	H.3
路	ひので高架通り	8.0	191.5	1,549.55	2.0-4.0-2.0	H.4
	ひので通り	8.0	267.0	2,184.01	2.0-4.0-2.0	H.4
	ちゅうおう通り	8.0	123.0	937.85	2.0-4.0-2.0	H.4
	駅前てよせ通り	8.0	28.7	234.11	—	H.4
	東口御園通り	4.0-8.0	381.0	2,273.38	—	H.4
	歩専 4m	4.0	13.5	64.93	—	H.4
	小計	—	1,004.7	7,243.83	—	H.4
	11m	—	11.0	47.5	—	H.4
	8m	—	8.0	327.5	—	H.4
	6m	—	6.0	224.5	—	H.4
	小計	—	—	599.5	—	H.4
	道路計	—	—	3,713.3	—	H.4
	2.2-6.6-2.2	—	—	1,470.00	—	H.3
	公園計	—	—	1,470.00	—	H.3
合	計	—	—	73,918.09	—	H.3

k) 土地利用の現況および計画

表-2 土地の種別別施行前後対照表

種 目	施 行 前		施 行 後		備 考
	地 積(㎡)	%	地 積(㎡)	%	
国 道 路	44,658.95	27.43	—	—	
公 有					
共 地					
地 道 路	—	—	22,969.85	14.11	
用 方 公	1,470.00	0.90	1,470.00	0.90	
地 共 所					
団 有					
地 体					
計	1,470.00	0.90	24,439.85	15.01	
合 計	46,128.95	28.33	71,920.09	44.17	
民 宅 地	54,293.58	33.34	387		
寺 院 境 内 地	1,473.00	0.90	3		
用 意 水 路	142.00	0.09	1		
鉄 道 敷	1,504.00	0.92	1		
地 鉄 道 用 地	56,694.00	34.82	7		
計	114,106.58	70.07	399		
準 国 有 地 宅 地	984.00	0.60	1		清算事業団
計	984.00	0.60	1		
合 計	115,090.58	70.67	400	90,920.03	55.83
保 留 地	—	—	—	—	
測 量 増 減	1,620.59	1.00			
総 計	162,840.12	100.00	162,840.12	100.00	

1) 減歩率等

表-3 減歩率計算表

整 理 前	同更正地積	整理後宅地地積	差引減歩地積	減 歩 率
宅 地 面 積 (右帳地積)	(測量増減 を加減した もの)	保留地を 含めた 宅地地積	公共減 歩地積	公共保留 地合算 減歩率
㎡	㎡	㎡	㎡	%
115,090.58 (102,374.45)	116,711.17 (103,995.04)	90,920.03 (90,920.03)	25,791.14 (13,075.01)	22.10 (12.57)

() 内は減価補償金により用地取得した場合

表-4 保留地の予定地積

整理前宅地 価格総額 (予想)	整理後宅地 価格総額 (予想)	宅地価格 総額の 増加額	整理後1平保留地とし保留地の 方メートルで取り得る 当り予定最大限地積 価 格	割合	備 考
(円)	(円)	(円)	円/㎡	㎡	%
103,476,123	92,202,002	11,274,121	1,014,100	—	整理前 886,600

表-5 減価補償金

整理前宅地 価格総額	整理後宅地 価格総額	宅地価格 の減少額 (減価補償金)	用地買収費 用買予定地積 単 価	用地買収費 用地買収費	交 付 金
(円)	(円)	(円)	㎡	円/㎡	(円)
103,476,123	92,202,002	11,274,121	12,716.13	886,600	11,274,121

m) 資金計画

図-4 収 入

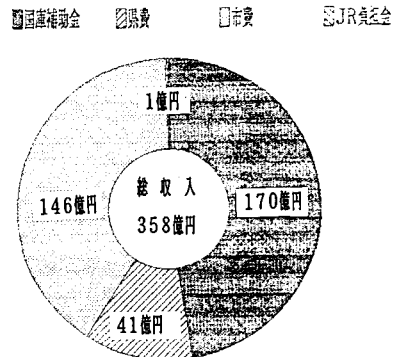
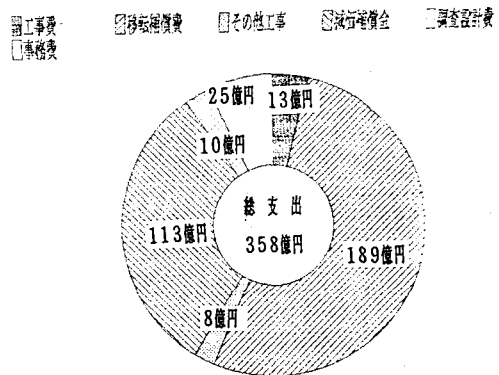


図-5 支 出



(3) 事業の特色

a) 再区画整理

本地区は全域既に一度戦災復興土地区画整理事業により面的整備が済んでいるが、市街地の整備水準が現在の経済社会の要請に適合しない等の種々の課題に対処するため、在来鉄道の連続立体交差事業と併せて、土地区画整理事業の有する特性を十分活かし、全国でほとんど例を見ない再度の土地区画整理事業を施行することにより、駅前広場の拡張整備、都心環状道路の整備等の都市基盤の整備と東西市街地の土地利用の高度化、街区の再編を一挙に行う。

b) 連続立体交差事業との同時施行

J R北陸線および京福電鉄越前本線の連続立体交差事業と同時に施行することにより、地区内の踏切を除却、駅舎等鉄道業務施設を高架下に移設、東西市街地の交通および土地利用等の都市構造の一体性を可能にし、県都の玄関口にふさわしい都心の再整備実現できる。また、両事業の効果を相互に高めるとともに効率的に両事業を実施することができる。

c) 都市景観整備（ふるさとの顔づくりモデル土地
区画整理事業）

福井市は、平成元年5月に都市景観形成モデル都
市の指定を受け、都市景観ガイドプランの中で福井
駅周辺地区は県都の玄関口であり、都市景観上は重
要な地区であることから、重点地区に位置付けられ
ている。福井市都市景観条例が平成3年4月に施行
された。また、福井駅前線は既にシンボルロード整
備事業により整備されている。

よって、平成4年2月にふるさとの顔づくりモデ
ル土地区画整理事業のモデル地区の建設省の指定を
受け、事業の中で魅力ある都市景観に配慮した市街
地の再整備を行う。

d) 減価補償金交付地区

本土地区区画整理事業は、事業の施行により施行後
の宅地の総価額が施行前より減少する減価補償金地
区であることから、減価補償金相当額で公共施設充
当用地を先行買収する。

e) 建築物整備との同時施行

都市拠点として適正な中心商業業務地区の形成や
東西市街地の高度利用を図るため、都市基盤の整備
と併せて建築物の再整備を行う。

（4）事業の課題と今後の展開

a) 再区画整理であることから、事業を円滑に推進
するためには住民の意向を十分踏まえる必要があり、
法に規定されている土地区画整理審議会は換地計画
等に関する審議に限定されていることから、今後の
総合的な市街地形成について検討し事業を円滑かつ
適正に推進する組織を構築し、住民の意向を踏まえ
ながら、事業を推進する必要がある。

b) 北陸新幹線の福井駅乗り入れが予定されている
ものの、形式および整備スケジュール等が不透明で
あることから、今後の状況に即応した整備計画に基
づき事業を施行する必要がある。

c) 現在商業機能等の活力が停滞していることから
都市拠点にふさわしい商業機能に再構築するため
には、地元商店街が郊外SC、専門店に対抗し生き残
るための戦略を構築する必要があるが、そのために
は地元商店街と行政が一体となった研究会等の組織
をつくり、建築物の整備も含めた都心商業機能の活
性化を図る必要がある。

d) 土地区画整理事業による都市基盤の整備と併せ

て建築物の再整備を行う必要があることから、市街
地再開発事業や立体換地制度の導入を検討し、換地
設計と一体的に計画し推進する必要がある。

e) 地区内には、所有権者と借地権者と借家権者が
異なるいわゆるABCが存在すること、居住の用に
供している過小な宅地が多く存在することから、居
住者対策を講じる必要がある。

f) 都市景観に配慮した個性的で魅力ある市街地を
形成するため、現在各界各層の代表からなる委員会
を設置し、顔づくり計画を策定しており、今後、こ
の計画に基づき事業を推進する必要がある。

g) 地区内における駐車場の整備については、民間
における立体駐車場等の路外駐車場および公共空間
を有効に活用した駐車場の整備を都心部における駐
車場の総合的な需給を考慮しながら、検討する必要
がある。

（5）事業の主要な経緯

- ・昭和62年2月：日本鉄道建設公団が北陸新幹線
の駅・ルート発表（芦原温泉・南越間）
- ・昭和63年4月：福井駅付近連続立体交差事業お
よび福井駅周辺土地区画整理事業の新規採択
- ・昭和63年10月：日本鉄道建設公団が福井市に
着工準備作業所を設置
- ・平成3年3月：福井駅付近連続立体交差事業、福
井駅周辺土地区画整理事業、関連街路の都市計画
決定
- ・平成4年2月：福井駅付近連続立体交差事業の事
業認可
- ・平成4年12月：福井駅周辺土地区画整理事業の
事業計画決定

5 関連事業の概要

（1）福井駅付近連続立体交差事業

図－6 横断面図

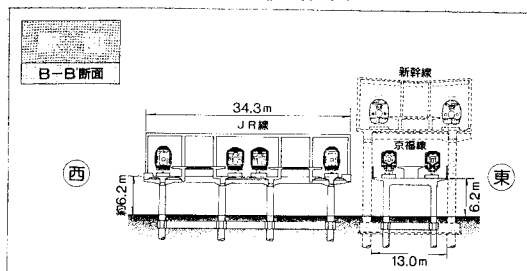


図-7 事業計画図

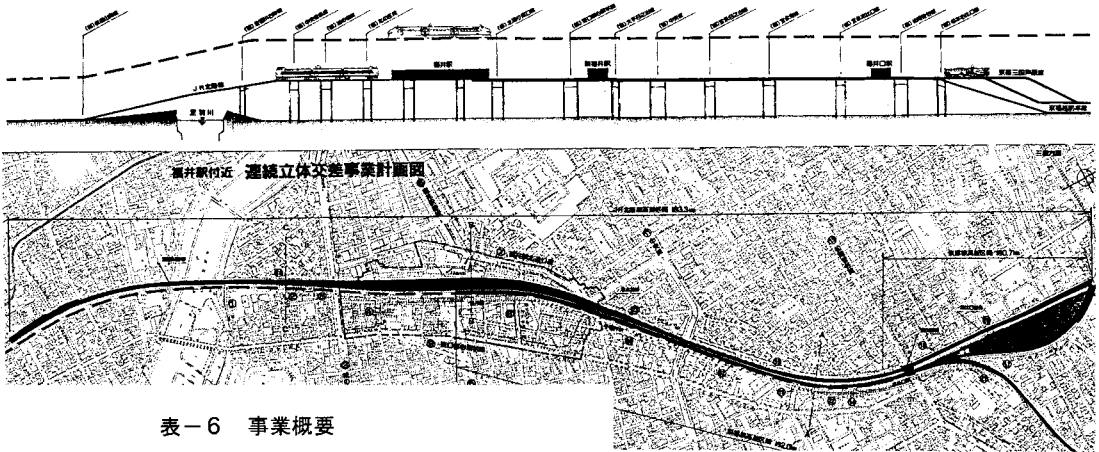


表-6 事業概要

鉄道名 区分	京 福 電 鉄		
	ＪＲ北陸線	越前本線	三国・芦原線
事業区間	福井市みのり1丁目 ～福井市松本1丁目	福井市大手1丁目 ～福井市志比口3丁目	福井市松本上町 ～福井市松本1丁目
延長	約 3.3km	約 2.0km	約 0.7km
駅施設	ホーム長 300m 停車場設備 2面5線	福井駅 ホーム長 90m 停車場設備 1面2線	新福井駅 ホーム長 45m 停車場設備 2面2線
整備される道路	幹線道路8路線 その他の道路18路線		
除却踏切	4箇所（足羽川・宝永・清川・志比口）		
事業主体	福 井 県		

6 おわりに

本土地区画整理事業は、前述した様々な問題や課題を抱えながらも、平成3年3月に都市計画決定、平成4年12月に事業計画の決定ができ事業に着手できましたのも、建設省をはじめ関係機関のご指導とご協力の賜物であり、厚く感謝いたします。

しかしながら、解決しなければならない問題が山積していることから、今後とも建設省をはじめ関係機関のご指導をいただきながら、21世紀をめざした県都の玄関口にふさわしい活力と魅力ある都市拠点の形成を図るため、事業を積極的に推進していくこととしている。