

福井駅付近連続立体交差事業 事業誌



目指したのは、
元気で魅力あふれるまち、ふくい。

福井駅付近連続立体交差事業
事業誌



いま、まちが動きだす。

福井県
福井市
西日本旅客鉄道株式会社
えちぜん鉄道株式会社

目次

■巻頭写真

完成写真
旧福井駅
工事の状況

■第Ⅰ編 事業の概要

第1章	事業地域の概要	P.23
第2章	事業の背景と必要性	P.27
第3章	事業の内容	P.32
第4章	事業の経緯	P.34
第5章	事業の推進	P.38
第6章	施行区分と都市側施行	P.50
第7章	鉄道側施行	P.53
第8章	事業費と費用負担	P.58
第9章	交通対策	P.61
第10章	高架下利用	P.69
第11章	景観設計	P.75
第12章	埋蔵文化財調査	P.81
第13章	市民参加のイベントの開催	P.85
第14章	福井豪雨	P.92
第15章	関連事業	P.94

■第Ⅱ編 都市施設工事

第1章	日之出・豊島跨線橋撤去工事	P.109
第2章	交差道路・側道の整備	P.125

■第Ⅲ編 鉄道施設工事

第1章	構造設計	P.133
第2章	土木工事の概要	P.139
第3章	建築工事の概要	P.172
第4章	機械工事の概要	P.178
第5章	電気工事の概要	P.179
第6章	軌道工事の概要	P.182
第7章	線路切替工事の概要	P.184

■第Ⅳ編 事業効果

P.195

■第Ⅴ編 資料関係

P.199



東西市街地の一体化



事業着工前（全景 西方面より撮影）



JR北陸線完成後（全景 西方面より撮影）

魅力的な玄関口



駅の西口側



東口側

交通渋滞の解消

before



after



除却された松岡菅谷線「清川踏切」(東方面より撮影)

before



after



除却された「宝永踏切」(西方面より撮影)

活気ある市街地



城の橋線（東方向より撮影）



中央線（東方向より撮影）



木田地下道（東方向より撮影）



宝永清川線（南方向より撮影）

快適な駅施設



全覆のホーム



モニュメント「越前幸幸」



柵外コンコース



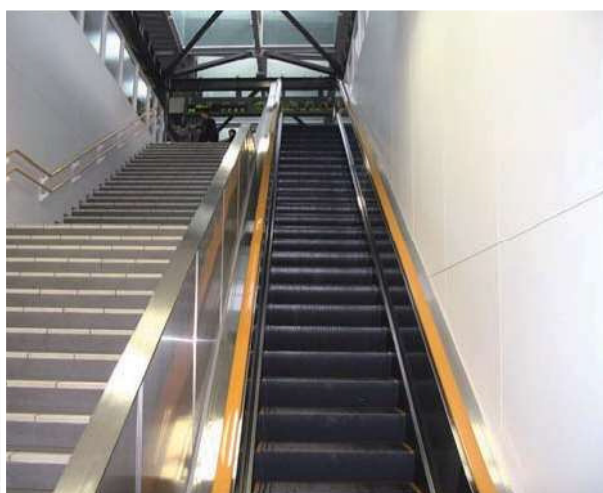
コンコース



有人改札



自動券売機



エスカレーター



みどりの窓口



エレベーター

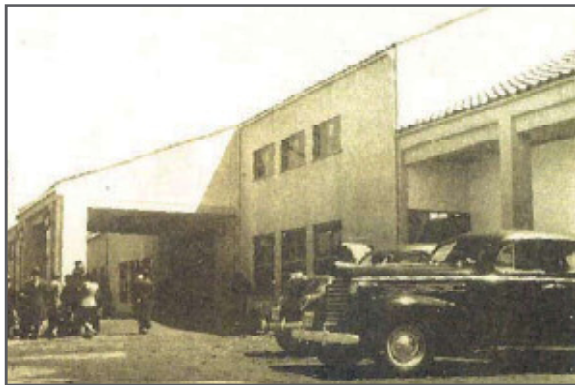
福井駅の歴史



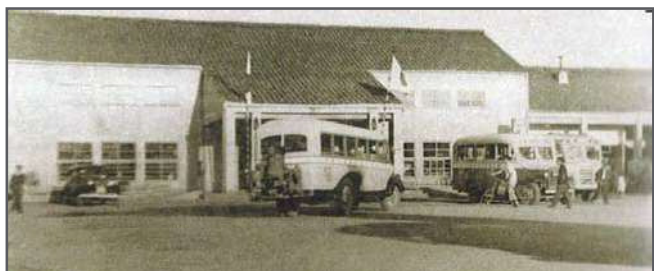
東宮殿下行啓当時の駅（明治42年9月）



今上天皇御召列車到着前の駅（昭和8年10月）



戦災復興後の駅（昭和22年11月）



福井地震復興後の駅（昭和25年4月）



待合室（昭和25年4月）



火災により半焼した駅（昭和26年7月）



全国6番目の民衆駅として完成した駅
（昭和27年4月）



駅舎内部（2階まで吹き抜けのモダンな構造）
（昭和27年4月）



福井駅構内
(昭和27年4月)



福井駅
(駅前広場が整備、時計台が設置 昭和30年頃)



駅全景
(南方向より撮影 平成2年)



駅全景
(北方向より撮影 平成2年)



東側からの駅構内
(平成2年)

福井駅の歴史



ホームと渡り栈橋
(平成2年)



1番ホーム
(平成2年)



京福電鉄（えちぜん電鉄）の駅舎
(平成2年)



京福電鉄の福井駅ホーム
(平成2年)



高架切替前の駅



1888年ごろ製造された古いレールは
照明支柱に再利用予定



キャンメル社（イギリス）製造



旧福井駅舎の面影を後世に伝える
(駅内部の看板は博物館へ)



旧駅舎のタイル□150×300は駅前交番所の
壁に再利用された

工事の状況

足羽川橋梁付近



下部工構築
(平成12年5月)



上部工架設
(平成13年3月)



軌道敷設
(平成16年4月)



軌道敷設
(平成16年11月)



旧架橋撤去
(平成17年5月)



旧架橋撤去
(平成17年8月)



完成
(平成18年2月)

豊島跨線橋、福井駅付近



着工前
(平成10年4月)



仮線敷設
(平成12年3月)



埋蔵文化財調査
(平成13年6月)



駅部高架橋構築
(平成14年11月)



豊島跨線橋撤去、高架切替前
(平成17年4月)



高架切替後、豊島跨線橋撤去
(平成17年5月)



完成
(平成18年2月)

工事の状況

日之出跨線橋付近



高架橋構築・日之出跨線橋着工前
(平成13年3月)



高架橋構築・日之出跨線橋2車線化
(平成15年8月)



日之出跨線橋撤去
(平成16年2月)



日之出架道橋構築
(平成16年4月)



日之出架道橋完了・仮踏切4車線に
(平成16年11月)



高架切替・中央線整備
(平成17年5月)



完成
(平成18年2月)

福井駅東口側



着工前
(平成10年4月)



駅部高架橋構築（柱）
(平成14年9月)



駅部高架橋構築（床版）
(平成15年6月)



駅部上屋建方
(平成16年4月)



高架切替前
(平成17年4月)



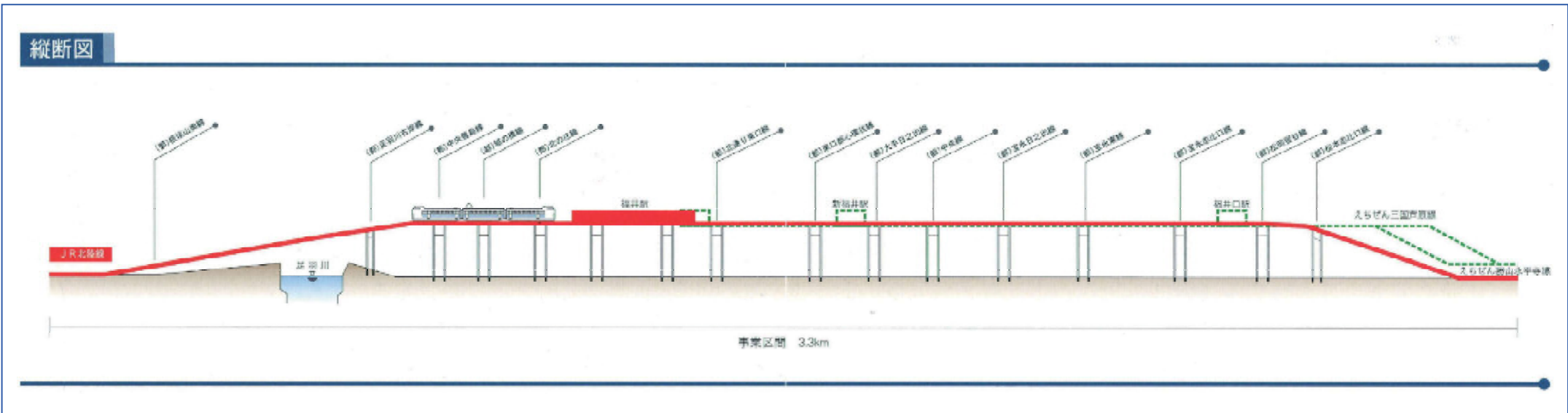
高架切替後、旧駅撤去
(平成17年7月)



北陸新幹線埋蔵文化財調査
(平成18年6月)

全体計画図

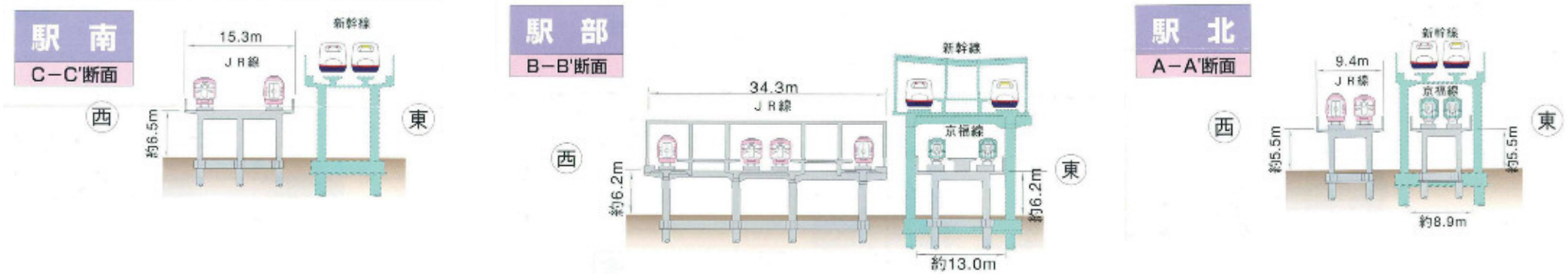
【縦断面図】



【平面図】



【横断面図】



第I編 事業の概要

- 第1章 事業地域の概要
- 第2章 事業の背景と必要性
- 第3章 事業の内容
- 第4章 事業の経緯
- 第5章 事業の推進
- 第6章 施行区分と都市側施行
- 第7章 鉄道側施行
- 第8章 事業費と費用負担
- 第9章 交通対策
- 第10章 高架下利用
- 第11章 景観設計
- 第12章 埋蔵文化財調査
- 第13章 市民参加のイベントの開催
- 第14章 福井豪雨
- 第15章 関連事業

第 1 章 事業地域の概要

1-1 福井市の概要

福井市は、本州日本海側のほぼ中央、福井県の北西部に位置し、近畿地方の中心都市である大阪市から約 165 km、中部地方の中心都

市である名古屋市から約 115 km の距離にある。福井市の概要は、表 1-1 福井市概要及び図 1-1 福井市位置図のとおりである。

表 1-1 福井市概要

福井市の概要(市役所位置)	
東経	136° 13' 6"
北緯	36° 3' 2"
東西	23.9 km
南北	15.2 km
海拔	9.4m(道路面)
面積	340.60k m ²
人口	271,645(H18.12 現在)



図 1-1 福井市位置図

(1) 地勢

福井市は、九頭竜、足羽、日野の三大河川の扇状地である福井平野に発達してきた。福井平野は、今から 3,000 年ほど前の縄文時代後期から晩期にかけて、河川活動によって形成されたといわれる沖積平野で、弥生時代中ごろには、ほとんど現在のような形状となり、農耕も可能な平野になっていたといわれている。また、1,500 年ほど前、この地にゆかりの深い男大迹皇子(おおとのおうじ)、後の継体(けいたい)天皇の治山治水事業によって、一面の沼沢地が肥沃な平野に生まれ変わったとも伝えられている。約 1,200 年前の奈良時代には、この広大な平野が、穀倉地として注目され、東大寺荘園、道守荘や糞置庄などが開かれている。

(2) 気候

福井県の気候は、冬期に曇りや雪の多い日本海式気候に属し、地形や季節風の影響の違いなどにより、嶺南地域は、山陰海岸型の気候

で、冬の降水量は少なく温暖であるが、嶺北地域の奥越は北陸山地型の気候で、気温は低く、冬期の降雪が多い。また、福井平野は、海岸に近い位置にありながら、海の影響の少ない内陸性気候を示している。一方、対馬暖流の影響で海岸沿いは温暖で真冬に咲く越前海岸の水仙は有名である。太平洋側で概ね同じ緯度に位置している東京都と福井市を 1 月で比較すると、福井市は東京都に比べ平均気温で 2.7℃低く、日照時間は 36%と少なく、降水量は約 6 倍と多くなっている。また、8 月の平均気温は 0.3℃低く、降水量は 88%、日照時間は 114%と天候に大きな差はない。

(3) 歴史

福井市は、文化の発達に伴って北陸の要衝として栄え、中世には、市街地の南にある一乗谷に居を構えた朝倉氏が、五代にわたり越前国守護としてこの地を治め、小京都と呼ばれるほどの栄華を極めたといわれている。一

乗谷朝倉氏の居城は、天正元年に焼失したままの姿を今日までも残し、日本中世史上きわめて貴重な遺跡として昭和 46 年 7 月、国の特別史跡に指定され、また平成 3 年にはその庭園が国の特別名勝に指定された。

現在の市の中心部は、室町時代のころには北ノ庄と呼ばれ、街づくりの始まりは柴田勝家の北ノ庄城築城が始まりといわれている。その後は、丹羽長秀、堀秀政らがこの地に城主として任ぜられた。

徳川家康の天下平定後は、その二男である結城秀康が 68 万石の城主として慶長 5 年(1600)に任ぜられた。福井の地名については、北ノ庄から福居となり、3 代藩主忠昌のとき、福

井と改められた。幕末の藩主は、名君の誉れ高い松平慶永(春嶽)で、その時代には、橋本左内、由利公正、橘曙覧、笠原白翁ら多くの人材が輩出し、活躍している。また、慶永は、産業振興事業として織物を取り入れ、これが織物王国福井の礎となった。

明治 22 年に市制が施行され、福井市となった。当時の人口は約 4 万人、面積は 4.43 km²であった。その後、鉄道の開通や織物産業等の興隆によって、福井県における中心都市となり、平成 12 年に特例市に移行し、平成 18 年 2 月 1 日に、隣接する美山町、越廼村、清水町の 3 町村と合併した。

1-2 社会条件

昭和 60 年の人口は 250,261 人、平成 17 年の人口は 252,224 人(いずれも国勢調査)とこの 20 年間ほぼ一定である。合併後の平成 18 年 12 月現在の人口は 271,645 人(福井市市民課)で約 19,000 人増加している。人口の推移は、表 1-2 に示すとおり。

産業別就業者(平成 12 年国勢調査)は、第 2 次産業が 40,336 人(構成比 30.4%)、第 3 次産業が 87,803(構成比 66.3%)と全産業の約 97%を占めている。産業別就業者等は、表 1-3 に示すとおり。

表 1-2 人口指標(国勢調査)

(人口単位:人,構成比:%)

区分	S.60		H.2		H.7		H.12		H.17	
	人口	構成比	人口	構成比	人口	構成比	人口	構成比	人口	構成比
総人口	250,261	100	252,743	100	255,604	100	252,274	100	252,224	100
男	121,516	48.6	122,777	48.6	125,015	48.9	122,987	48.8	122,237	48.5
女	128,745	51.4	129,966	51.4	130,589	51.1	129,287	51.2	129,487	51.5
世帯数	73,135		76,944		83,384		85,380		88,867	

表 1-3 産業別就業者数(国勢調査)

(人口単位:人,構成比:%)

区分		H.7		H.12		H.17	
		就業者人口	構成比	就業者人口	構成比	就業者人口	構成比
産業別就業者数	第 1 次 産 業	5,043	3.7	3,483	2.6	3,470	2.7
	第 2 次 産 業	43,543	31.7	40,336	30.4	35,226	27.4
	第 3 次 産 業	88,042	64.1	87,803	66.3	88,098	68.5
	分 類 不 能 の 産 業	676	0.5	866	0.7	1,841	1.4
	総 数	137,304	100	132,488	100	128,635	100

1-3 福井市の交通事情

福井市の道路で骨格をなす路線は、東縦貫線(国道 8 号)および福井縦貫線、嶺北縦貫線、福井川西線が南北に縦断している。東西の路線としては明治橋吉野堺線、松岡菅谷線、中央線等が都市計画決定され、その事業もほぼ完了している。

福井市全域における都市計画道路は、これらの路線を含め延長 228,820m であり、その整備率は約 75.9%となっている。

福井市の中心市街地を南北に走る「JR北陸線」及び「えちぜん鉄道勝山永平寺線と三国芦原線」は、市の発展にきわめて重要な役割を果たしている。しかし、これらの鉄道路線による地域分断は自動車交通の増加する中で、東西交通の円滑な横断を妨げ、都市の効率的な土地利用をも阻害し、市街地の一体的発展の大きな妨げとなっている。

このため、東西交通の円滑化や、東西市街地の均衡ある発展を図り、活力と潤いのある県都を創造するため、「JR北陸線」および「えちぜん鉄道勝山永平寺線と三国芦原線」の高架化を行う本事業が平成 3 年 3 月に都市計画として決定された。

広域交通ネットワークとして、

- ① 北陸自動車道は福井市東部地域を走り、福井及び福井北の 2 ケ所のインターチェンジが開設され、それぞれ国道 158 号及び国道 416 号と連絡している。なお、北陸自動車道は昭和 55 年には名神高速道路と直結し、関西、中京、首都経済圏との交通の大動脈となっている。
- ② 国道 8 号は、もともと福井市街中心部を貫通していたが、そのバイパスが昭和 48 年に東部地域に完成し、市街地交通を緩和するとともに、北陸地域間道路として重要な役割を果たしている。このバイパス完成により、

これまで既成市街地内にあり機能低下に悩んでいた流通機能が相次いで沿道地域に移転している(問屋団地、中央卸売市場)。さらに南部の鯖江、武生市へ延伸している。

- ③ その他幹線道路としては、奥越の諸都市と連絡する国道 158 号及び国道 416 号、嶺北縦貫線、福井臨海工業地帯と連絡する福井川西線、福井市西郊を結ぶ環状西線等がある。新たに構想中の道路としては、坂井郡地域との交通改善のための九頭竜新橋線や市街地交通を緩和し発展を支えるための第 2 環状線等がある。
- ④ JR北陸線は、明治 29 年に開通し昭和 37 年には複線電化を果たし、北陸主要都市を連絡するとともに関西中京方面との旅客面での大動脈となっている。北陸線福井駅の開業により、以後この周辺西側一帯が都心機能集積地として決定付けられることとなった。なお、昭和 49 年には湖西線が開通し、さらに輸送力が強化された。また、地方交通線ではあるが昭和 35 年に開通した越美北線が奥越方面と連絡している。
- ⑤ その他、私鉄線として大正 3 年に開通したえちぜん鉄道勝山永平寺線(京福電鉄)、大正 14 年に開通した福井鉄道福武線、及び昭和 3 年に開通したえちぜん鉄道三国芦原線(京福電鉄)が現在でもそれぞれ勝山市、鯖江・武生市、坂井郡諸都市と福井市を結び地域交通において重要な役割を果たしている。

えちぜん鉄道は、以前、京福電鉄が福井県下で運営していた越前本線(現在の勝山永平寺線)・三国芦原線(福井県福井市から勝山市、坂井市への路線)を引き継いで運営するため福井市・勝山市などが出資する第三セクター方式の鉄道会社である。京福電鉄が越前本線

の東古市(現在の永平寺口)～勝山間と永平寺の廃止・バス転換を表明。これに対し平成 9 年、福井県と沿線市町村が越前本線・永平寺線存続のために京福越前線活性化協議会を設立し、行政支援や利用促進策を講じる事になった。そんな中、平成 12 年 12 月越前本線志比堺～東古市間、平成 13 年 6 月越前本線保田～発坂間でと、半年間に 2 度も電車同士の列車衝突事故を起こし、全線の列車運行を停止することとなった。そのため収支悪化により福井鉄道部の事業継続が困難になったとして平成 12 年 10 月に廃止届を国土交通省に提出した。

福井県は越前本線・三国芦原線を地域の足として第三セクター方式で存続させることを決め、平成 14 年えちぜん鉄道株式会社を設立した。平成 15 年 2 月 1 日京福電気鉄道から越前本線・三国芦原線の鉄道事業の譲渡を受け、越前本線は勝山永平寺線と改称した。なお、永平寺線は収支が見込めないことから同日付で廃止された。

平成 15 年 7 月 19 日事故以来休止していた勝山永平寺線の福井～永平寺口間、三国芦原線の福井口～西長田間で特別列車を運行し、翌 20 日から正式に営業を再開した。平成 15 年 10 月に三国芦原線・勝山永平寺線の残る区間も正式に営業を再開した。

- ⑥ 関東、北陸、関西を結ぶ北陸新幹線は、東京・長野間がすでに開業している。また、長野・金沢間については平成 26 年度末の開業を、福井駅部については平成 20 年度末の完成を目指し、現在着々と工事が進んでいる。
- ⑦ 福井臨海工業地帯の中核施設として重要港湾福井港が昭和 53 年、福井市北部三国町に開港した。
- ⑧ 「鉄道」の時代においては、主として鉄道の福井駅舎配置の影響もあり、その西側が発展し都心機能も形成されてきた。しかし、「自動車」の時代が訪れ、幹線交通路が相次いで東側に整備されたことにより、最近では東側地域の発展が著しい。また、主として駐車場問題から自動車アクセスに難がある従来の都心地域の地盤低下が現れ、郊外部への、特に商業機能の流出が目立っている。
- ⑨ これら幹線道路のロケーションもあって、東部地域は工業流通系、西部地域は居住系の土地利用が卓越し、従来の中心部及び道路交通の要衝に商業系の土地利用が現れているというのが福井市の一般的概観である。

第 2 章 事業の背景と必要性

2-1 事業化に至る背景

福井駅周辺地区は福井駅を中心として、また、商業・業務の集積地として発展してきたが、都市が大きくなるにつれ、県庁等のある線路西側と東側との間で都市の発展に大きな差異が生じている。また、幹線道路をはじめとした都市基盤の整備が十分でなく、最近のモータリゼーションの発達等に対応できず、交通アクセスの悪い中心市街地は停滞し、都心機能が低下している。

また、鉄道網のJR北陸線やえちぜん鉄道により市街地が東西に分断されていることにより、踏切による交通遮断が長時間にわたり、交通渋滞の発生や一体的な市街地の形成を阻害している等大きな課題となっている。流通機能についても分散型となっており、必ずしも合理的な機能配置とはいえない。中心部における駐車場不足が深刻であり、これらが上記都心部の地盤沈下を引き起こしている要因といえる。

具体的な現状の問題点として、以下の内容が挙げられる。

(1) 地域の状況

- ① 駅付近の踏切部において、特に交通混雑が激しい。
- ② 自動車が普及しているが、都心部には駐車場が不足している。
- ③ 駅前広場が非常に狭小貧弱であり、必要な機能を充たしていなく、「都市の顔」としての景観上に問題がある。
- ④ 鉄道とバスの連絡が不十分である。
- ⑤ 駅前商店街は、多様な空間構成、アメニティに欠け、また、連続した商業空間も小さく、奥行きもない。また、中心商店街としての資質を欠いている。
- ⑥ 都心地域が足羽川や鉄道、城址等が壁となり拡張発展が阻害されている。

⑦ JR北陸線等が連続性を分断しており、駅周辺で本来持っているポテンシャルに対応した機能立地がなされていなく、東西地域の連携がとりにくくなっている。

⑧ 近年東部地域の発展が著しく、発生交通量が増大したことにより、特に駅西地域への鉄道横断道路(立体交差、踏切含む)の交通混雑が激しくなっている。

⑨ JR北陸線沿線地域は、特に、東側地域において、一部を除き、戦災復興事業以来の老朽建築物が多く更新時期に来ている。

(2) 街路整備状況

- ① 福井市は市街化区域の約 70%が土地区画整理事業済であり、これが大きく寄与して都市計画道路の総延長 228.82 kmのうち改良済が約 69.0%、既成済が約 6.9%と全国水準に比較すれば極めて高い水準にある。しかし、郊外から市街地へ入る付近での未整備区間が比較的多い。また、駅前広場は計画決定通り整備されているものの、著しく狭隘である(約 4,000 m²)。
- ② 郊外バス、市内バスともに駅周辺を中心とする一点集中型のルートが組まれており、前者が 34 系統 457 本、後者が 30 系統 738 本運行されているが、輸送人員は減少傾向にある。また、市街地部においては、時間制のバスレーン(延長 17.9 km)が設置されている。

現状の街路網の主要な問題点は次のように整理される。

- ・ 踏切箇所をはじめ、鉄道横断交通で混雑が生じ隘路となっている。
- ・ 駅前広場が著しく狭隘であり、交通結節機能を十全に果していない。
- ・ 郊外部から市街地への境界付近におい

て混雑が激しく、特に、九頭竜川付近で混雑が激しくなっている。

- ・ 既存の環状線は飽和状態となっている。

(3) 鉄道状況

- ① JR北陸線福井駅は乗降客、列車運転本数ともに昭和 50 年前後にピークを記録し、その後漸減傾向が続いている。
- ② 福井駅は昭和 27 年に貨物設備を南福井駅に移して以来貨物を取扱っていないが、南福井駅でも貨物取扱いの減少は続いている。
- ③ えちぜん鉄道においても、昭和 40 年前後にピークを記録して以来、現在まで長期減少傾向が続いている。

(4) 現況の都市計画上の問題点整理

- ① 従来の都心部からの商業機能や一部業務機能の郊外流出が著しく、集積されて発揮できる都心機能が低下している。また、流通機能等についても分散型となっており、必ずしも合理的な機能配置とは云えない。
- ② 中心部における駐車場不足が深刻であり、都心部の地盤沈下問題を引き起こし

ている。

- ③ 駅前広場が交通結節機能を十全に果していない。また、市内踏切部や市街地流入部付近での道路交通が混雑している。
- ④ 電車、バス等の公共交通機関の利用者が減少して、サービス改善を求められている。
- ⑤ 従来の都心部の発展が鉄道、河川等に阻まれている。
- ⑥ 駅東地域は相当のポテンシャルを持つべき地域であるが、鉄道に分断、阻害されて本来持つべき機能配置の役割を果していない。
- ⑦ 戦後事業以後、基盤投資が周辺郊外部に集中した結果、都心部の施設が老朽陳腐化して、時代に対応できなくなりその結果活力の低下を引き起こしている。

そこでこれらの課題を抜本的に解決するため、JR北陸線とえちぜん鉄道勝山永平寺線・三国芦原線の両鉄道を高架化する「福井駅付近連続立体交差事業」(図 2-1 参照)を福井県が事業主体となって平成 4 年に着手した。



図 2-1 福井高架概略図

2-2 事業の必要性

福井駅付近連続立体交差事業は、福井駅周辺の交通の円滑化や安全化を図るだけでなく、東西の地域分断の解消による市街地の一体的発展や都心整備や都市機能の向上といった沿線地域の発展に寄与する。

また、この事業に伴って駅施設(JR西日本・えちぜん鉄道)、店舗、連絡通路などが配置される他、トランジット駐車場、コミュニティバスの発着場など交通機関の配置・充実が図られる。福井市の公共交通網の発着拠点(ターミナル)としての機能も向上して、都市機能の増大と潤いのある街づくりの推進に貢献するものと大きく期待される。

福井駅周辺の踏切位置は図 2-1 に示すとおりであり、高架化前(昭和 62 年)の踏切遮断

時間等は表 2-1 のとおりとなっている。高架化前では、24 時間の踏切遮断時間はいずれの踏切も 6.0 時間以上となっており、清川踏切では踏切交通遮断時間が 113,556 台時/日となっている。

また、昭和 63 年には清川踏切においては、交通事故が発生している。平成 4 年から平成 9 年の 5 年間には、表 2-2 のような踏切事故が発生している。

鉄道の高架化により、道路と鉄道の平面交差を排除し、長時間の踏切遮断が無くなることや踏切における事故をなくして、車や人の流れがスムーズになり、円滑な都市内交通が確保されることが期待できる。

表 2-1 踏切遮断時間図 (踏切交通量)

番号	交 差 道 路		踏 切	現況道路幅員		24時間交通量				備考
	(都市計画道路名) 道 路 名	道路 種別		踏切部 の幅員	踏切前 後幅員	交通量 (自動車類)	列車 回数	踏切遮 断時間	踏切交通 遮断量	
1	中部2-286号線 南部2-4号線	市道	木 田	m 3.8	m 4.0	台/日 1,890	回/日 353	時間 4.0	台時/日 143	
2	河川管理道路		足羽川	3.8	4.0	1,997	353	4.0	-	
	(3.4.15城の橋線) 福井加賀線	県道				27,300	313			跨線橋
3	東部2-7号線	市道	宝 永	10.0	11.0	9,119	313	7.2	66,657	
	(3.4.7中央線) 吉野福井線	県道				29,600	312			跨線橋
4	(3.4.3松岡菅谷線) 福井停車場米松線	県道	清 川	16.0	20.0 27.0	18,926	312	6.0	113,556	
5	農道		志比口	1.5	2.0	-	158	7.5	-	
	合 計								179,213	

表 2-2 踏切事故発生状況

踏切名	事故発生日	事故内容
宝永踏切	平成 4 年 3 月 5 日	支障ボタンの誤使用
	平成 4 年 4 月 10 日	自動車支障
清川踏切	平成 5 年 10 月 23 日	自動車衝突
	平成 7 年 4 月 22 日	大型トラック過載によるスパン線の切断
	平成 9 年 3 月 29 日	監視員のひき逃げ

この連続立体交差事業の事業効果として、次の諸点が考えられる。

- ① 年間の費用便益費(B/C)は、1.43 である。
- ② 東西市街地の一体化により、地域の発展が図られる。
- ③ 踏切がなくなり、事故や交通渋滞が解消される。
- ④ 高架下空間の有効利用ができる。

- ⑤ 鉄道沿線の土地有効利用ができる。
- ⑥ 福井市の玄関口にふさわしい街並みになる。
- ⑦ バリアフリー化により誰でも安全で快適な駅施設が利用できる。
- ⑧ 北陸新幹線の福井駅乗入れとともに、鉄道高架化を図ることにより、中心市街地に活気が生じ、関連事業を含め抜本的再整備が図られる。

踏切事故



清川踏切交通事故



清川踏切交通事故

着工前の踏切 5箇所



木田踏切



足羽川踏切



宝永踏切



清川踏切



志比口踏切

第3章 事業の内容

3-1 事業の内容

福井駅付近連続立体交差事業は、道路と鉄道の平面交差により阻害されていた福井駅周辺の都市機能の回復を図る(西側と東側の市街地の健全ある発展を図る)ために、平成4年度に福井県を事業主体とする都市計画事業として着手され、平成21年度完成予定の事業期間と約583億円の事業費をかけ、実施している。また、JR北陸線の高架化切替は平成17年4月に行なった。

この事業は、福井駅を中心に、福井市みのり1丁目から開発町57字までの区間でJR北陸線延長約3.3km区間とえちぜん鉄道延長約2.7km区間において鉄道を高架化することにより、5箇所の踏切を廃止し、幹線・補助幹線・区画街路・歩行者専用など27箇所の道路を整備するものである。

本事業の内容は、下表の表3-1に示すとおりである。

表3-1 事業内容

項目	内 容			
事業名称	福井駅付近連続立体交差事業			
事業主体	福井県			
路線名	JR北陸線	えちぜん鉄道勝山永平寺線	えちぜん鉄道三国芦原線	
事業区間	福井市みのり1丁目～ 福井市開発町57字	福井市大手2丁目～ 福井市松本上町11字	福井市宝永1丁目～ 福井市開発町67字	
事業延長	約3.3km	約2.0km	約0.7km	
駅施設	福井駅 ホーム長300m 2面5線	福井駅 ホーム長90m 1面2線	新福井駅 ホーム長45m 2面2線	福井口駅 ホーム長45m 2面2線
除却踏切	5箇所(木田・足羽川・宝永・清川・志比口)			

この事業の特徴として、

- ①宝永、清川は、JR北陸線とえちぜん鉄道が併走しているため踏切遮断時間が長く、東西交通の大きな妨げとなっていた。両線の高架化により、踏切を除却し、踏切遮断を解消できる。

- ② 事業区間内の2本の既設跨線橋(日之出・豊島)は、鉄道高架の支障となるため、撤去工事が必要であった。撤去工事中は仮踏切(日之出)や足羽川河川敷道路(豊島)を整備するなどし、道路交通への影響を配慮しつつ工事を進めた。

3-2 事業の実施方法

福井駅部は、仮線方式による施工方法を採用した。えちぜん鉄道の東側に仮線を建設し、

えちぜん鉄道を仮線に切替える。その後、えちぜん鉄道があったところに、JR北陸線の仮線を

敷設し、従来のJR北陸線の場所に高架本体を施工する。JR北陸線高架切替後、JR仮線跡にえちぜん鉄道の高架を整備する。

福井駅南部は、福井駅部と同様に仮線方式による施工を行なった。また、福井駅北部は、在来のJR北陸線の西側に高架本体を施工する別線方式を採用した。

平成12年5月からJR北陸線高架本体工事に着手し、平成17年4月18日にJR北陸線の高架切替をむかえた。現在、えちぜん鉄道の高架化の取組みを行なっている。

福井駅、福井駅北部、福井駅南部の実施手順を図3-1 実施手順図で示す。

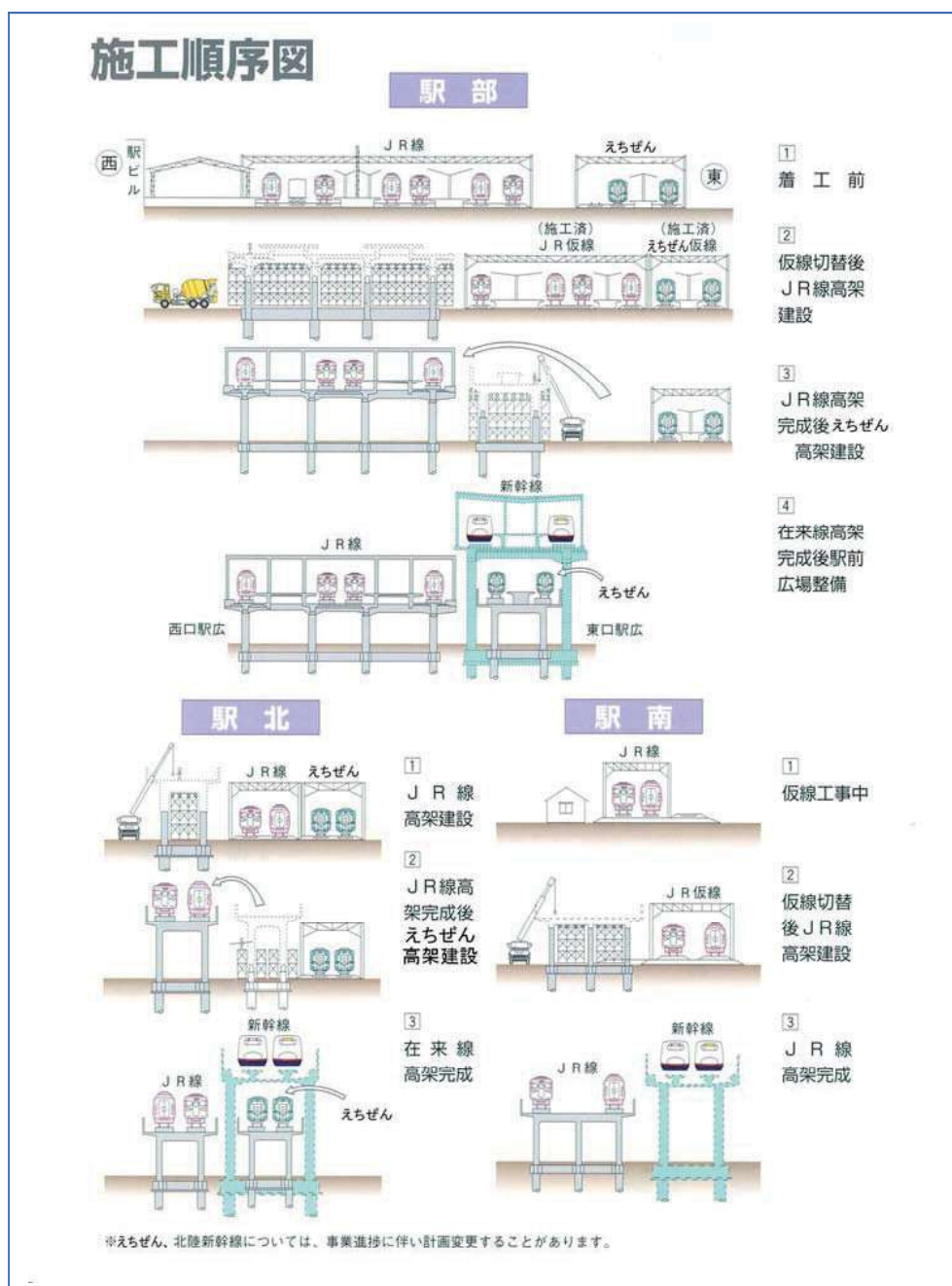


図3-1 実施手順図

第4章 事業の経緯

4-1 事業の経緯

福井駅付近連続立体交差事業は、鉄道で分断された既成市街地の一体化および福井駅周辺土地区画整理事業と併せた都市基盤整備を目的として計画された。

昭和63年度に新規事業として採択され、平成3年3月に都市計画決定、平成4年3月事業認可を受けた。

平成4年度から補償交渉開始、平成12年5

月からJR北陸線高架本体工事に着手し、平成17年4月にJR北陸線の高架化切替を行なった。

本事業によりJR福井駅は、バリアフリーをはじめとする駅舎機能の充実をさせるため、全覆の上屋を有するホーム、エレベーター設置、エスカレーター増設等乗降環境が整備された。

本事業の経緯は、表4-1のとおりである。

表4-1 詳細事業経緯

年・月・日				事項・出来事	参照資料
昭和	57	3	31	日本鉄道建設公団、北陸新幹線の停車駅・ルート of 公団案を発表	
	57	12	6	鉄道建設公団、北陸新幹線県内ルートを提示。福井・芦原は現駅併設	
	59	5		「福井駅周辺整備構想策定調査委員会」設置	
	59	5		福井駅周辺整備構想策定(S59.05～)	
	60	5	14	福井駅周辺整備鉄道高架化事業促進期成同盟会結成	新聞-1
	61	3	28	福井駅周辺整備構想策定調査委員会、北陸新幹線福井駅の二重高架・別線案を決定	
	61	5		福井駅周辺整備構想の公表	
	62	1	30	政府、整備新幹線の凍結解除を閣議決定	
	62	2	17	鉄道建設公団、北陸新幹線芦原・南越間のルート細部計画を公表	
	62	3		福井駅付近連続立体交差事業調査完了	
	62	4	1	JRグループ各社開業、国鉄精算事業団発足	
	62	6	13	県、福井駅付近連続立体交差事業の基本計画を発表	
	62	10	7	鉄道建設公団、北陸新幹線小松・南越駅間の環境アセス案を公表	
	63	4	1	福井駅周辺整備事務所開設	
	63	4		連続立体交差事業、事業採択	
	63	9	1	政府、北陸新幹線着工順位を決定	
	63	10	25	鉄道建設公団、北陸新幹線着工準備作業所を開設	新聞-2
	63	10	31	現況鉄道沿線での騒音・振動測定	

年・月・日				事項・出来事	参照資料
平成	1	9	19	計画案(在来線高架先行方式)の策定	新聞ー3
	1	11		連続立体交差事業に関するアンケート実施	
	2	5	16	地元説明会の開始	新聞ー4
	2	5	25	福井市、福井駅周辺整備事業計画案を公表	新聞ー5
	2	9	19	模型・パネル展	
	3	2	15	都市計画案の縦覧	
	3	3	30	都市計画決定	新聞ー6
	4	2	20	京福電鉄、越前本線東古市・勝山間と永平寺線の廃止を発表	
	4	2	26	建設省、福井駅付近連続立体交差事業を認可	新聞ー7
	4	3	11	事業認可告示	
	4	9	24	最初の用地買収契約	
	5	3	27	福井駅周辺整備事務所移転(福井市松本3丁目→大手2丁目)	
	5	4	1	新事務所開所式	
	6	12	19	政府、整備新幹線の着工計画見直しを決定	
	7	3	15	京福電鉄仮線工事協定	
	7	10	2	高架側道1号線着工	
	8	3	10	日之出跨線人道橋廃止	
	8	3	28	JR西日本工事協定	新聞ー8
	8	3		京福仮線工事	
	8	5		宝永清川線埋蔵文化財発掘調査開始	
	8	6	30	JR福井工事事所完成	
	9	3	23	京福福井駅移転、仮線供用開始	
	9	3	28	高架側道1号線完成	
	9	6		JR仮線工事着手	新聞ー10
	9	7	10	起工式	新聞ー9
	9	9		福井駅東口埋蔵文化財発掘調査	
	10	3		高架側道5号線完成	
	10	4	25	福井駅東口跨線橋完成	
	10	5	8	高架側道4号線(一部)完成	
	10	6	1	宝永踏切通行止(仮線工事による)	
	10	9		豊島地下道延伸工事	
	11	1		新足羽川橋梁工事着手	
	11	3		高架側道4号線完成	
	11	3	29	豊島跨線橋嵩上げ工事	
	11	12	20	JR上り線仮線切替(仮線、仮ホーム一部供用開始)	新聞ー11
	12	4	10	終点取付部付近で仮線切替完了	
	12	4	25	駅舎デザイン発表(景観検討委員会案)	
	12	5		高架本体工事着手	
	12	6	5	JR下り線仮線切替(仮線切替完了)	

年・月・日				事項・出来事	参照資料
	12	6		足羽川橋梁下部工事終了	
	12	9	4	駅部埋蔵文化財発掘調査開始	
	12	10		駅部埋蔵文化財発掘調査本格化	
	12	11		足羽川橋梁上部工仮設工事着手	
	12	12	14	最後の用地買収契約(高架用地)	
	13	3		京福電鉄仮線工事協定変更	
	13	4	18	足羽川橋梁上部工 桁架設完了	
	13	6	24	京福電鉄2度目の衝突事故により、運行停止	
	13	10	19	京福電鉄から国へ事業廃止届を提出	
	14	3	10	高架下施設供用開始	
	14	3	20	事業認可変更告示	
	14	3	20	JR西日本工事協定変更	
	14	3	20	高架下利用計画策定委員会報告書	
	14	6		駅部埋蔵文化財発掘調査終了	
	14	7	11	足羽川橋梁上部工 床板打設完了	
	14	9	17	「えちぜん鉄道株式会社」設立	
	15	1	15	福井駅仮設連絡通路供用開始	
	15	2	1	京福電鉄からえちぜん鉄道に鉄道事業譲渡譲受	
	15	3	5	京福電鉄と仮線工事協定(清算)締結	
	15	6	2	足羽川踏切 廃止	
	15	6	4	JR福井駅舎のデザイン発表	新聞－12
	15	7		えちぜん鉄道運行開始	
	15	9	16	日之出跨線橋片側1車線規制	
	15	11	4	仮日之出踏切歩行者・自転車通行	
	15	11		駅舎工事着手	
	15	12	4	日之出跨線橋撤去工事着手	
	16	7	6	豊島北側地下道廃止	
	16	7	9	日之出跨線橋仮踏切による4車線通行	
	16	7	30	日之出跨線橋撤去完了	
	16	8	17	木田踏切廃止	
	16	9	16	豊島跨線橋撤去工事着手・足羽川河川敷道路供用開始	
	17	3	20	鉄道高架ウオーク	新聞－13
	17	3	30	えちぜん鉄事業認可変更(事業期間をH16年度末からH21年度末まで延伸。)	
	17	4	18	高架開業(JR)	新聞－14
	17	4	20	コンコース平面開放	
	17	4	27	北陸新幹線福井駅部工事実施計画認可(2階高架構造 800m)	
	17	4	28	豊島南側地下道廃止・南側仮歩道供用開始	
	17	5	23	北の庄線暫定供用開始	
	17	6	4	北陸新幹線起工式	

年・月・日				事項・出来事	参照資料
平成	17	6	6	城の橋線暫定2車線供用開始・河川敷道路廃止	
	17	6		豊島跨線橋撤去完了	
	17	7	20	連区11-1号線(セーレン本社、体育館南側を連絡する市道)開通	
	17	7	27	城の橋線4車線供用開始	
	17	7	28	北の庄線通行止	
	17	9	5	中央豊島線供用開始	
	17	10	15	高架下駐輪場オープン	
	18	4	3	足羽川左岸管理用通路供用開始	
	18	4	28	木田地下道供用開始	
	18	6	22	JR 福井工事所撤退	
	18	6	30	北の庄線供用開始	
	18	8	2	北陸新幹線福井駅部「福井鉄道建設所」開所式	
	18	8	24	北陸新幹線福井駅部 旭公民館にて地元説明(～H18.9 上旬)	
	18	9	17	北陸新幹線福井駅部 高架橋工事着工	
	18	9		北陸新幹線福井駅部 埋文調査終了	
	18	12	20	中央線・城の橋線 道路整備終了(全面供用開始)	

第5章 事業の推進

福井駅の鉄道高架は、福井都市計画にとって戦前からの懸案であり、戦後直後から議論が再開、北陸線の複線電化事業が進行して

いた昭和36年の福井県総合開発計画にも明記されている。それから実に44年をかけ、平成17年4月北陸線の高架が開業した。

5-1 北陸新幹線福井駅計画促進

昭和39年東海道新幹線の開業・成功により、昭和42年山陽新幹線が起工となり、全国に新幹線の採択運動が高まった。北陸新幹線においても、昭和44年新全国総合開発計画が閣議決定され、「北回り新幹線」が位置づけられた。

全国新幹線鉄道整備法が制定され、昭和47年6月に基本計画が決定され、北陸新幹線と改称された。昭和48年6月には福井県北陸新幹線建設同盟会が設立され、福井県におい

ても促進運動が高まってきた。

しかし、石油ショック後の経済不振から、政府は公共投資抑制策を打ち出し、昭和50年度予算編成では、北陸新幹線予算は見送られたが、昭和52年度には緩和され再び福井駅問題の議論が活発となってきた。

整備新幹線全体の事業進捗がはかばかしくなかったことや福井県内停車駅の確保問題、さらには福井駅問題と一時膠着状況に陥っていた。

昭和52年当時の北陸新幹線駅の福井駅併設問題に対する関係者の考え方は概ね次のようであった。

(1) 日本鉄道建設公団

福井駅周辺は、戦災復興事業等で都市計画をすでに完了しており、北陸新幹線建設により、密集市街地での膨大な家屋移転が発生するとともに騒音問題を解決しなければならない。また、大きな事業費を必要とし、現駅併設には消極的であった。

(2) 福井県

福井県内に、4～5駅の停車駅を確保するのが優先課題であり、「福井駅問題」は次の段階のテーマであった。また、福井駅併設は膨大な事業費を要することなど、「福井現駅併設問題」には消極的であった。

(3) 福井市、福井商工会議所、駅前商店街

福井市のような都市規模では、二心型都市構造は困難として、福井現駅併設を主張していた。福井駅乗り入れによるスペースや騒音等の解決策としては、二重高架方式とかえちぜん鉄道の上空案などがとりざたされていた。

また、福井駅分離案としては、森田駅や花堂駅への設置、大きく市街地西側へ迂回するルートなどが論議され、それぞれが綱引きを展開していた。

しかし、日本鉄道建設公団は、昭和57年3月に高崎・南越間の駅・ルート概要を公表（北陸新幹線の停車駅・ルートの公団案を発表）し、

新幹線福井駅に関しては、都市計画事業者との協議・調整のもとに現駅併設するとの基本方針を打ち出した。そして昭和57年12月の高崎・小松間の環境アセスメント公表では、福井県内では芦原・福井・南越の3停車駅となり、芦原駅は併設、南越駅は新設とされたものの、福井駅を含む福井市街地ルートは先送りとなった。

5-2 福井駅周辺整備構想策定調査委員会(五者委員会)の設置

昭和 57 年 12 月の北陸新幹線環境アセスメントで福井県区間が除外され、福井県においては、大きなショックとなった。この状況を打開するために、鉄建公団側の要請をうけ、鉄建公団・福井県・福井市の関係三者による調整委員会(福井駅周辺整備構想策定調査委員会)が昭和 58 年 5 月に設置され、福井県では福井駅連続立体交差事業の正式要望に本格的に取り組むこととなった。

昭和 58 年 11 月には、建設省・鉄道事業者(国鉄・京福)・鉄建公団・福井県・福井市の五者による勉強会を開催し、福井都市計画や福井駅問題の認識を深めた。

昭和 59 年度に正式な五者委員会が設置され、学識経験者として東大名誉教授八十島義之助氏(全国総合開発計画審議会計画部会長)を委員長とし、建設省都市局技術参事官、都市局関係課長、国鉄建設局長、新幹線局長、金沢鉄道管理局長、岐阜工務局長、鉄道

建設公団理事、京福電鉄社長、福井商工会議所会頭、福井県県民生活部長、同土木部長および福井市助役等 24 名の委員で構成された。

福井県の問題意識は、福井駅の南北には 4 車線単独跨線橋が整備済みで、都市計画による基盤整備をほぼ終えていたが、郊外への商業施設等の分散拡大により、福井駅を含む中心市街地の衰退を危惧していた。また、新幹線サイドでも、手戻りがない福井駅乗り入れの合理的・経済的方法を決定しなければならない状況であった。

整備された密集市街地での連続立体交差事業と新幹線乗り入れの技術的調整、沈滞した中心市街地に対しての最も効果的にインパクトを与える事業構想・計画の樹立、事業に消極的な鉄道事業者の積極的な協力を得なければならない、等の観点から「五者委員会」が組織された。

5-3 福井駅周辺整備構想

「五者委員会」は、昭和 59 年度から 60 年度の 2 ケ年にわたって継続開催・審議された。新幹線受け入れやこれに伴う鉄道高架計画のみならず、これを契機として福井駅周辺都市計画の諸課題を解決するべく福井駅周辺整備構想を策定した。

(1) 土地利用と都市機能集積について

都心ゾーンにおける都市機能集積は伸び悩みを示し、また立地機能としても、卸売・運輸・電気等が減少し、飲食店・サービス業が増加している。また低層高密な土地利用で、魅力的な商業環境を形成できておらず、北陸線東西でも極端に都市機能集積の格差がある。

(2) 交通機能について

バス施設が駅から離れており、連絡性の強化が課題であるとともに、駅前広場が著しく狭

小である。また商業環境の向上に向けて福井鉄道線の改善が必要である。

さらに道路交通としては、主要道路福井加賀線が混雑し、都心に宝永踏切が残されるなど円滑なアクセスが確保されていない。

駐車場も月極や無料駐車場はともかく、時間制駐車場が極端に少ない。

(3) 基本方針について

- ① 福井駅周辺地区と郊外拠点地区との機能分担
- ② 新幹線整備によるインパクトの的確な受止め
- ③ 情報化社会等新しい社会・経済環境への対応
- ④ 既成都心地区の都市機能の高度化

- ⑤ 都心の発展的拡大
- ⑥ モータリゼーションへの対応
- ⑦ 公共輸送体系の強化
- ⑧ 歩行者空間の充実
- ⑨ 積雪時への対応

(4) 都心ゾーン整備戦略について

- ① 都心ゾーン活性化の基礎的事業として、北陸新幹線乗り入れと在来線の高架化事業に期待する。
- ② 鉄道施設の再編を契機として、鉄道残用地を利用するなど、福井駅直近ブロックを再編する。
- ③ 都心機能集積の受け皿として、東口開発を推進する。
- ④ 交通結節点機能充実のため、駅前広場の拡張・整備を行う。

- ⑤ 積雪時に配慮した公共軸送体系や歩行者空間整備を行う。
- ⑥ 駐車場整備を重要な活性化戦略とする。
- ⑦ 土地利用高度化に向けた再開発の促進
- ⑧ 「福井らしさ」の演出

(5) 交通施設の整備について

- ① 東西交通の円滑化を図るために、鉄道の高架化と都心環状道路の整備
- ② 快適な周遊性を確保するため、歩車共存型道路やモールの整備
- ③ 再開発事業や高架下利用による駐車場の確保
- ④ 鉄道残用地等を利用した駅前広場の拡充整備
- ⑤ 歩行者空間ネットワーク整備による大名町交差点の分断克服

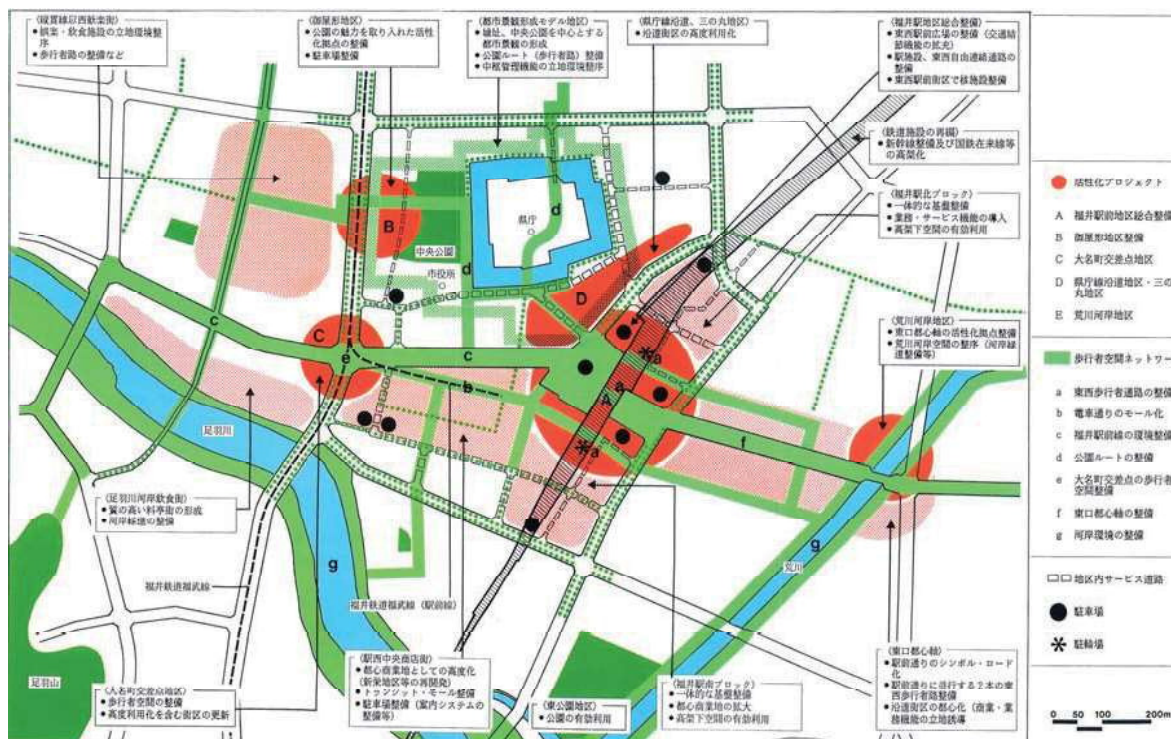


図 5-1 福井駅周辺整備構想図

5-4 連続立体交差事業の原型

五者委員会では、さまざまな鉄道計画が検討された。

福井駅西側には鉄道残用地をできるだけ多く発生させること、新幹線の受入に関しては時間的・物理的に支障がないことを原則とし、また、新幹線・北陸線の事業中は京福電鉄（えちぜん鉄道）にはさわらない、との基本方針のもとに、3案が検討された。

- ① 二重高架案(新幹線 1 面 2 線または 2 面 4 線)
- ② 並列高架案(新幹線 1 面 2 線)
- ③ 並列高架案(新幹線 2 面 4 線)

いずれも現北陸線の西側に別線方式とするものであった。

このうち、③の並列高架案(新幹線 2 面 4 線)は、公共施設や都市施設に充当する土地が不足してしまうことより、検討対象から外された。さらに、鉄道残用地が有効な規模で発生すること、新幹線及び在来線高架化について物理的・時間的に柔軟性があることなどから①二重高架案(新幹線 1 面 2 線または 2 面 4 線)を基本として、検討が深められた。

最終的には、日照障害の影響を緩和し、また、鉄道線形として望ましい案として、図 5-2 のような案が委員会で採択された。

福井駅付近連続立体交差事業の原型とされるものであるが、次のような特徴がある。

- ① 在来線先行、もしくは新幹線と同時施工となるので、二重高架構造物は一体構造物とする。
- ② 中間部は現北陸線の西側に別線方式で

建設、駅部では西側に仮線でふり、その東側、京福電鉄（えちぜん鉄道）との間に二重高架構造物を構築する。

- ③ 京福電鉄（えちぜん鉄道）高架構造物は、現在の北陸線の位置に建設、現在の京福電鉄（えちぜん鉄道）は基本的には側道用地とする。

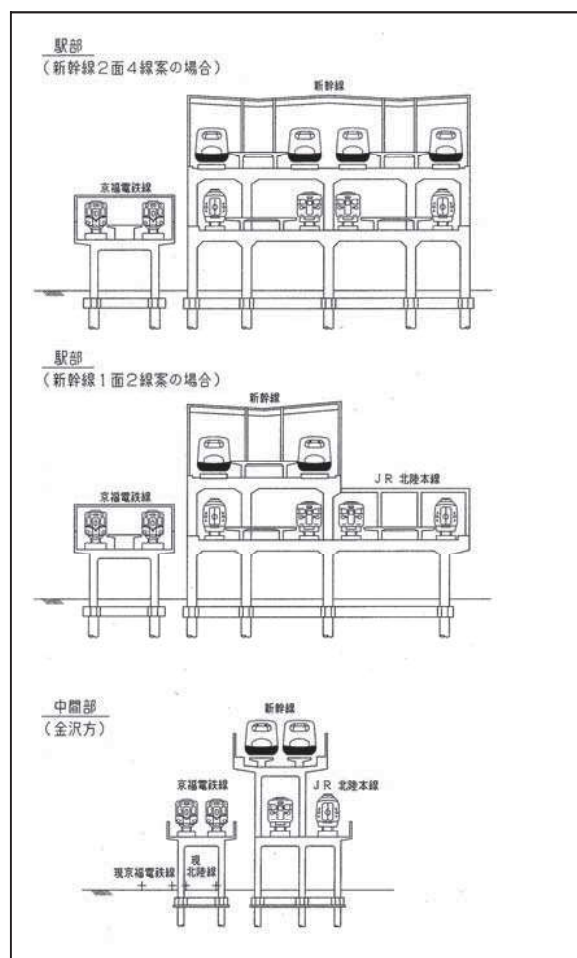


図 5-2 鉄道高架計画の原型案

5-5 事業採択条件クリア

連続立体交差事業は、本来、踏切除却事業であり、複数の踏切を除却するときに単独立体交差よりも鉄道施設を高架化または地下化した

方が全体として経済的である。あるいは、副次的効果が大きい場合に実施されるものである。

当時の福井駅付近の状況は、福井駅の南

北にそれぞれ4車線の日之出及び豊島跨線橋が整備済みで、大きな踏切としては清川踏切及

び宝永踏切の2ヶ所しかない状況であった。

連続立体交差事業は平成4年3月に当時の運輸省と建設省の間で締結された「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」に基づき実施されている。

連続立体交差事業の国庫補助の「採択基準」は次のとおりである。

まちづくりの上で効果のある事業費10億円以上のもの。

- ① 鉄道と交差する両端の幹線道路の中心間距離が350m以上ある鉄道区間について、都市計画街路を含む道路と同時に3カ所以上で連続に立体交差し、かつ2カ所以上の踏切道を除却すること。
- ② 高架区間のあらゆる1,000mの区間の踏切道において5年後における1日踏切交通遮断量の和が20,000台時／日以上であること。

問題は②の基準である。すなわち、日之出跨線橋をはさみ、清川踏切と宝永踏切間の距離は、約930mであり、②の基準である1,000m以上であれば、採択不可で門前払いとなるとこ

ろであった。「踏切除却事業」に関しては、福井駅付近連続立体交差事業は、かろうじて採択基準をクリアしたものであり、非常に効率が悪いものであった。

5-6 事業の採択運動

連続立体交差事業は、全国で1年に2ヶ所程度の採択であり、福井駅付近連続立体交差事業を要望した昭和60年前後では、全国で十数件が採択を要請しており、激烈な新規採択運動が展開された。

特に、福井駅は、「すでに整備済み4車線単独跨線橋2橋」「踏切除却数が2ヶ所」「鉄道残用地の発生量が少ない」「弱小私鉄線が並行している」「戦災復興都市計画が完了している」などのハンディキャップを背負っていた。このような事情から、京福電鉄はもとより国鉄当局もた

いへん消極的で、採択運動は非常な苦戦を強いられた。そのため、鉄道高架化に対する都市計画上の理論武装はもとより新幹線とともに経済効果を強調したシナリオを作成したうえで、地元選出国会議員を中心として、当時の大蔵省や建設省、さらには国鉄当局に対して猛烈な陳情活動が展開された。

その結果、昭和59年12月に連続立体交差事業調査都市として採択内定、2ヶ年の調査を経て昭和63年4月に連続立体交差事業新規着工都市として採択された。

5-7 高架化事業促進期成同盟会の発足

福井市が連続立体交差事業調査都市として採択された機会として、昭和60年4月に、土木部計画課内に高架対策室を設置、執行体制を強化した。

新幹線関係の新幹線建設促進期成同盟会は既に発足していたが、連続立体交差事業関

係の建設促進同盟会は無かったため、その設立が検討された。また、福井駅高架化期成同盟会は、昭和33年と43年にそれぞれ結成されたがいずれも所期の目的を果たせず自然消滅の形になっていた。昭和60年度には国庫補助調査費も採択され、全力を挙げて事業

の新規採択と事業促進に取り組むべきだとして、再々度結成機運が盛り上がった。結成にあたり、連続立体交差事業のみならず、福井駅周辺の困難な再区画整理事業にも取り組む必要があるため、両事業一体の組織が望ましいと考えられた。

また、この時点で連続立体交差事業は福井県事業として行うことは決定されていたが、関連の土地区画整理事業の施行主体を福井県と福井市いずれにするかは、両者の間で合意されていなかった。福井県・福井市の間で相当の調整協議が行われ、会長は知事、事務局は福井市、その費用は折半することとする

事で妥協が図られた。

こうして、地元選出国會議員・福井県會議員・福井市會議員・関係団体・関係自治会・県市の関係部局等 100 名余を構成メンバーとして、昭和 60 年 5 月に「福井駅周辺整備鉄道高架化事業促進期成同盟会」が発足し、現在まで活動が続いている。

また、昭和 61 年より、福井県・福井市・福井駅周辺整備鉄道高架化事業促進期成同盟会の連名で、連続立体交差事業の実現とアピールのため、パンフレットを作成している。(パンフレットの遍歴は資料編 パンフレットを参照)

5-8 連続立体交差事業調査結果

連続立体交差事業調査は、国庫補助を得て国岐岐阜工事局および京福電鉄(えちぜん鉄道)に委託して、鉄道建設公団とも連絡調整しながら、昭和 60～61 年度の 2 ケ年に亘り実施された。調査では、基本案を①二重高架別線案、②二重高架仮線案、③並列高架別線案の 3 案とし、それにいくつかのバリエーションを加えた合計 8 案が検討された。また、①・②案は新幹線高架と北陸線高架化で新幹線を先行するか同時施工とすることを前提とし、③案は北陸線の高架化を先行するものであった。

これら 8 案を比較検討した結果、支障物件が少なく、鉄道残用地が多く発生する①二重高架別線案が採用された。駅設備規模については、北陸線は現状の 3 面 7 線を 2 面 4 線、京福電鉄(えちぜん鉄道)は現状 1 面 3 線を 1 面 2 線として整理してスリム化する事としたが、問題は新幹線の設備規模となった。

調査が実施された昭和 60 年前後は、東北・上越新幹線が開業していたが、国鉄の民営化論議が盛んに行われていた時期であった。東北・上越新幹線の停車駅では、待避線ホームがあるとか通過専用配線が採用されて、通常

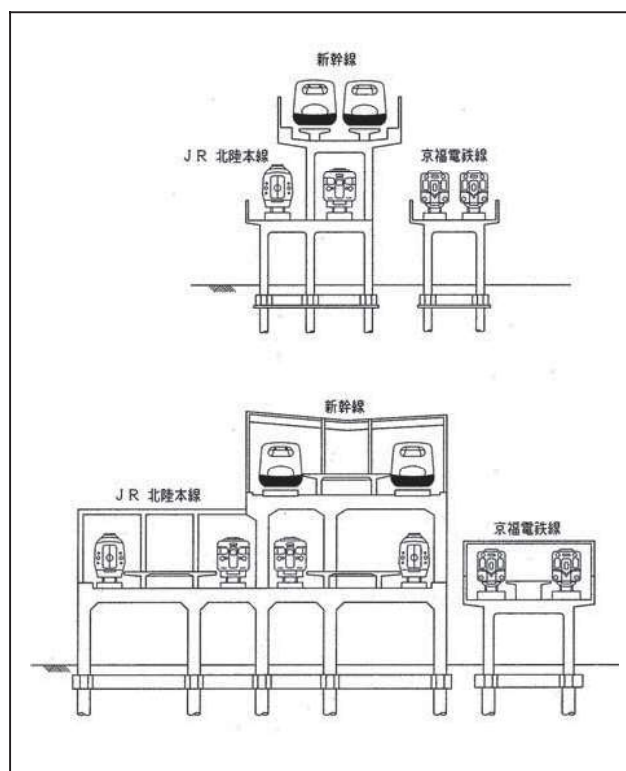


図 5-3 連立調査・採択時点の鉄道高架計画案

時ダイヤのみならず、混乱時においてもフレキシブルに対応できる駅設備となっていた。しかし、東北・上越新幹線の設備はほとんど活用されなくて、「過大設備」との意見が出されており、

国鉄民営化論議もあって、駅設備は必要最小限の規模とすべきとの意見が大勢を占めるようになった。

新幹線福井駅の鉄道設備規模は、当初は 2 面 4 線の規模が前提とされていたが、密集市

街地でこの規模設備では、無用な投資額を増大させることとなり、新幹線福井駅規模は 1 面 2 線を前提とすることとなった。

この時点での高架計画案は図 5-3 のとおりである。

5-9 連続立体交差事業と土地区画整理事業

建設省は、当初より連続立体交差事業と土地区画整理事業はセットの事業であるとの指導方針であったが、両事業の新規採択にあたってもその方針に変化はなかった。福井県・福井市ともに連続立体交差事業は歴史的大事業であり、これを機会として、福井都市計画の積年の課題を一挙に解決すべきとの認識では一致していた。しかし、下記の 2 点の問題があった。

1 点目の問題は、区画整理事業の施行者をするかが大きな問題となった。福井市は本事業が福井県都の浮沈に係わる大事業であり、連続立体交差事業と密接な関係を有することから鉄道事業と一元的に福井県施行を強く主張した。

一方、福井県は、区画整理事業の実務ノウハウの蓄積が十分でなく、区画整理では全国トップレベルの水準にある福井市施行が妥当であるとして譲らなかった。

この問題は容易に解決しなかったが、全国的に連続立体交差事業は都道府県、関連区画整理事業は市施行とする例がほとんどであることや、それぞれの執行事務所を県市合同事務所

として設け、両事業の密接な協議連携を図ることとして、両事業の施行者問題は決着した。

2 点目の問題は、費用分担問題であった。国庫補助や鉄道事業者負担に関しては、明確なルールがあるが、連続立体交差事業や区画整理事業に関して、その費用の県市分担ルールはなかった。

福井県施行の街路事業ルールでいけば、福井市は全体事業費の 1/6 を負担し、市町村施行の区画整理事業に対しては、県費負担はないのが従来方式であったが、区画整理事業への県費助成制度を行なっている都道府県のケースもみられた。結局、この問題は連続立体交差事業では街路事業の 1/6 ルールを適用し、区画整理事業では県道整備相当分について、県が負担することとしたが、福井市の事業費の方が県を上回る結果となった。

最終的にはこのような方式を踏襲しながらも、「両事業の福井県・福井市負担額を限りなく折半に近づける」努力をすることと、昭和 63 年第 3 回県都問題懇談会で決着が図られ、福井市が 3/20 を負担することとなった。

5-10 福井駅周辺整備事務所の設置

昭和 62 年 4 月、国鉄の分割民営化が実施され、民営化に向けて国鉄は組織の整理統合と職員の配置転換と政府・自治体への職員の受入れ要請を続けていた。福井県においても、鉄道関係プロジェクトである連続立体交差事業を間近に、鉄道関係事業のノウハウ等をもつ職員も必要と考えられ、62 年 1 月国鉄職員 28 名

を受け入れた。

一方、連続立体交差事業の執行体制は、福井土木事務所の 1 部門として「高架鉄道課」を設置することも考えられた。しかし、その事業は、膨大な用地物件補償を含み全体事業費、20 年以上に及ぶ全体事業工期の規模であり、執行体制としては、常に福井市事務所と連携を

図る必要があることなどに配慮して、単独事業事務所を設立することとなった。

また、その事務所の職員構成は、福井県事業とはいうものの費用負担のみならず、人員面でも協力を得ることが相当と考えられ、人員・経費ともに県市折半で構成することとなった。

このような経緯を経て、福井駅周辺整備事務所は、昭和 63 年 4 月に、連続立体交差事業の新規採択と同時に、福井県松本合同庁舎内に設置され、平成 5 年 4 月に、県庁お堀端に新築移転し、名実ともに独立事務所となった。



福井駅周辺整備事務所開設

5-11 計画案(在来線高架先行方式)の策定

昭和 63 年度に新規採択を受けた福井駅付近連続立体交差事業の基本的な鉄道高架方式は、在来線と新幹線が二重高架一体構造で、在来線が先行または同時施行を前提とするものであり、この方式により都市計画決定手続に向けて準備が進められた。

昭和 63 年 9 月の政府自民党による整備新幹線の着工優先順位決定は、本事業に大きな影響を及ぼした。整備新幹線の優先順位は第一を高崎・長野間、第二を盛岡・青森間、第三を高岡・金沢間とするもので、福井駅乗り入れは十数年先になると見込まれた。

従来高架方式で新幹線の着工決定を待っていればいつまでも着工できなくなり、先行着工するとすれば新幹線相当施設部分を立て替

え負担しなければならなくなる。

この問題は、昭和 63 年 4 月に採択を受けた連続立体交差事業の出鼻をくじく問題となり、理事者・福井県議会等を巻き込んで大きな議論となった。

結局、在来線・新幹線二重高架一体方式では膠着状態を打開できなく、在来線単独高架先行、京福電鉄(えちぜん鉄道)と新幹線を 2 階 3 階構造(構造体は分離)とする現在の高架方式に変更する方針となった。

その後 1 年間、福井県議会においては、新幹線建設運動に悪影響を及ぼすとした反対意見等さまざまな議論が繰り返され、平成元年 9 月の議会で、現方式に変更することで決着を見た。

5-12 基本線形の検討

高架方式の基本構造変更を受けて、都市計画決定案の現実化が進められた。線形計画のコントロールポイントは次のとおりであった（詳細は第7章鉄道側施行を参照）。

縦断線形案として、起終点のうち、北側は県道福井停車場米松線（清川踏切）を所定のクリアをもって交差した後、京福（えちぜん）三国芦原線との立体交差までに所定の勾配をもって現在線に取り付けた。南側は市道東部2-7号線（宝永踏切）を所定のクリアをもって交差した後、福井駅をレベルで通過し、主要地方道福井加賀線（豊島跨線橋）を所定のクリアをもって交差した後、足羽川を渡り、貨物車牽引勾配を踏まえて福井操車場の鉄道施設に支障なく現在線に取り付けた。

平面線形案としては、従来の鉄道線形を少しでも改善することも考え、福井駅両端の北陸電力ビルと三谷商事ビルを支障せず、用地補償を最少にし、かつ西側に少しでも鉄道残用地を発生させるとの条件により作成された。

その結果、駅部では、京福電鉄（えちぜん鉄

道）を現在線の東側に仮線として移設し、その跡にJR線の仮線を敷設して、現在のJR線跡地にJR高架構造物を築造するという現在のような福井駅付近連続立体交差事業の基本構想が固まった。

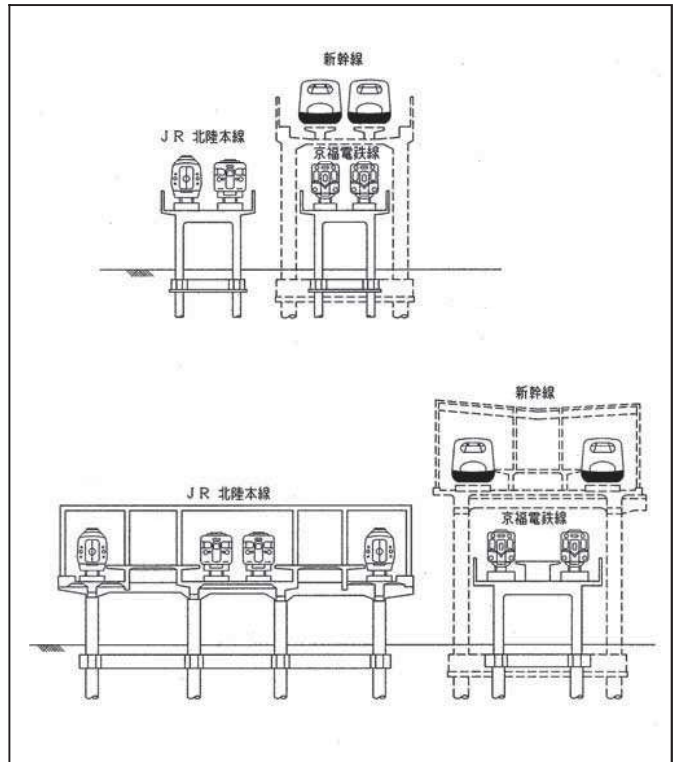


図 5-4 見直し後の高架構造基本計画

5-13 都市計画決定

福井駅付近連続立体交差事業の概要については何度も地元説明会を開催していたが、都市計画決定案に基づいた説明会は平成2年5月から模型等も利用して地区ごとに本格的に開始した。同時に福井駅近くでも、福井市施行の駅周辺区画整理事業についての説明会を行った。

両事業合わせて約1,000億円の事業費、支障戸数も600戸を上回る大事業であり、住民の関心も高かった。説明会では、用地補償方法、

代替地問題、騒音対策、電波障害、事業完成見通し、新幹線関連など多岐に渡る質疑応答がなされた。

困難な用地関連問題等も提起されていたが、事業遂行のなかで解決することと、先送りされ、両事業は「意見書」提出もなく、平成3年3月に都市計画決定された。

都市計画決定諸元

JR北陸線高架	約 3.3 km	交差道路幹線	8 路線
京福勝山永平寺線	約 2.0 km	交差道路その他	19 路線
京福三国芦原線	約 0.7 km	区画整理面積	16.3 ha

「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」において連続立体交差事業は都市側を事業主体とする都市計画事業であることが明確に示されている。

また、連続立体交差事業は都市計画法第 11 条に定める都市施設の内、都市高速鉄道であり、同法第 15 条 1 項により都道府県知事が都市計画決定を行うこととなるが、同法第 18 条による国土交通大臣の認可、同法第 23 条第 6 項に基づく鉄道事業者への事前協議、都市計画案の縦覧、都市計画審議会への付議、といった手続きを必要とする。

5-14 事業認可をめぐる

平成 3 年 3 月の都市計画決定後、福井県は国や鉄道事業者等と精力的に協議を続け、全体事業費、費用負担、事業スケジュール等に

ついて合意をみて、平成 4 年 3 月建設省は、福井駅付近連続立体交差事業を認可し、新年度から本格的な用地買収に着手した。

「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」の主な内容は、

- ① 連続立体交差事業は、都市側と鉄道側の両方で費用を負担し実施される。また、事業費のうち高架施設費については、14～5 %を鉄道事業者が受益相当分として負担し、これを除く都市側負担は、国庫補助金(補助率 1 / 2)及び地方自治体の一般財源などでまかなわれる。(東京区部 14%、指定都市・大都市圏域 10%、人口 30 万以上都市等 7%、その他地域 5%とするもので、福井市には 5%が適用された。)
- ② 連続立体交差事業によって創出される高架下の貸付可能面積のうち、既設線の 15 %に相当する面積までについては、高架施設に賦課される公租公課相当分で国または地方公共団体が利用できる。
- ③ その他設計協議、費用負担の方法、事業費の財産帰属などに関する簡素化されたルールを定めている。

事業認可諸元

施 行 者	福井県	用買面積	約 34,000 m ²
事業期間	平成 4～16 年度	移転戸数	約 220 戸
総事業費	約 474 億円	JR 駅ホーム	二面五線 300m
内 用 地	約 160 億円	京福駅ホーム	一面二線 (えちぜん)

5-15 工事協定

平成4年度から本格的に用地買収を開始し、この間、JR西日本及び京福電鉄(えちぜん鉄道)との工事協定締結交渉を続けていた。用地買収の進捗状況から、平成8年度からの工事着手が見込まれ、それまでに工事協定を締結しなければならなかった。

決定した高架方式では、まず京福電鉄(えちぜん鉄道)を東側に仮線移転する必要がある、JR西日本よりも京福電鉄(えちぜん鉄道)と工事協定を締結する必要があった。しかし、京福電鉄(えちぜん鉄道)はその経営状態や平成4年2月の勝山永平寺線廃線表明などで、連続立体交差事業に慎重な態度となっており、福

井県としては、京福電鉄(えちぜん鉄道)との工事協定は仮線工事だけを対象とし、本工事協定は先送りすることで局面打開を図った。

平成7年3月、仮線工事に限定した工事協定を京福電鉄(えちぜん鉄道)と締結し、平成8年1月には仮線工事に着手、平成9年3月には仮線運行に切替えられた。

JR西日本とは、阪神大震災の影響や耐震設計変更の問題で工事協定締結が遅れていたが、事業執行分担、土地等財産取り扱い、高架下利用等について、基本的な合意を見て、平成8年3月に総額480億円の協定を締結した。平成8年7月に起工式を挙行了した。



平成8年7月10日「安全祈願祭・起工式」

●都市計画法第23条6項

国土交通大臣、都道府県又は市町村は、都市施設に関する都市計画又は都市施設に係る市街地開発事業等予定地域に関する都市計画を定めようとするときは、あらかじめ、当該都市施設を管理することとなる者その他政令で定める者に協議しなければならない。

●都市における道路と鉄道との連続立件交差化に関する細目協定第3条

都市計画事業施行者は連続立体交差化に関する都市計画の案を作成しようとするときは、あらかじめ鉄道事業者と協議するものとする。

●工事協定諸元

京福電鉄(えちぜん鉄道)

仮線事業期間	平成7～12年度
仮線延長	約650m
仮線事業	約9億円

JR線

事業期間	平成8～16年度
総事業費	約480億円
内鉄道費	約319億円

5-16 用地買収と代替地確保

平成4年3月事業認可を受けて、本格的な用地買収に着手した。(JR西日本と京福電鉄の鉄道事業者とは、工事協定に先立ち、用地先行取得に関する覚書を締結)全体として移転戸数 220 戸・買収面積 34,000 m²に及び約 160 億円が見込まれる膨大な対象であり(区画整理区域を除く)、ほとんどが代替地を要求していた。

このため平成2年頃から、福井県土地開発公社や市土地開発公社は代替地の先行取得に乗り出していた。福井県公社による先行買収は平成9年まで行われ、約 18,000 m²に達したが、代替地等実際に利用されたのは約 8,000 m²に過ぎず、大半が処分できずに残ってしまった。

高架部の用地買収については、さまざまな対応、ドラマがあったが、地権者のご理解とご協力のおかげで、おおむね順調に推移した。

ただし、駅部の仮線区間において一部の地

権者との交渉が難航した。しかし、当工区の高架工事は、現在線を東側へ移設し、その跡地に高架橋を構築した後、駅舎や駅務施設等の工事が順次進められることから、工事の遅延は、高架開業のコントロールポイントになった。このため、いつまでも交渉を継続することは、事業効果を早期に発現することや、関連事業への影響が多大となるため、代執行もやむを得ないとして、その準備を始めた。

また、当該地権者とねばり強く交渉を重ねる一方で、事業認定・裁決申請等の土地収用法の手續も進めた。その結果、平成11年4月裁決が出され、同年6月権利取得、同年11月明け渡し期限とされた。しかし、JR線の仮線工事は、これを前提として進行しており、行政代執行の準備を進めていたが、明け渡し期限直前に地権者と仮移転で合意が図られ、代執行は回避された。

第6章 施行区分と都市側施行

6-1 施行区分と事業遂行体制

本事業は、福井県が事業主体であるが、鉄道高架工事や福井市のまちづくりに係わることなどから、福井県、福井市、JR西日本の三者

が一体となり事業を推進してきた。この事業の基本協定書、覚書等による二者の施行区分は下記に示すとおりである。

施行区分

(1) 福井県施行

1) 道路施設等

道路敷地の土地取得
交差道路の新設改築
関連・付替側道の新設
里道水路の付替等(JR西日本施行を除く)
豊島跨線橋の桁こう上(JR西日本施行を除く)
豊島・日之出跨線橋の撤去(JR西日本施行を除く)
支障物件の移転変更
その他道路施設一式

2) 鉄道施設

新線路敷地の土地取得
仮線路敷地・工事用通路等の土地確保

(2) JR西日本施行

1) 道路施設等

木田第1・足羽川跨道橋の新設(鉄道交差部分)
里道水路の付替等(鉄道交差部分)
豊島跨線橋の桁こう上(鉄道交差部分)
豊島・日之出跨線橋の撤去(鉄道交差部分)

2) 鉄道施設

高架橋・跨道橋・駅設備・軌道・電気その他鉄道施設及び付帯設備の新設改築
仮線路・仮設備の新設撤去
踏切設備・既駅設備及び付帯設備の撤去
運転設備の移転変更
保守基地の移転変更
その他鉄道施設一式

本事業について、福井県、福井市、JR西日本の三者は、都市側と鉄道側との調整を図り、

連続立体交差事業と周辺市街地整備事業等を円滑かつ効果的に進めてきた。

6-2 用地の処理

福井県は、事業許可を受け、JR西日本と京福電鉄（えちぜん鉄道）と工事協定に先立ち、用地先行取得に関する覚書を平成4年6月に締結し、本格的な用地買収に着手した。また、福井県は、締結した基本協定書の中で、新たにJR鉄道用地として取得した第三者の土地等と道路用地となる旧JR鉄道用地等を等価交換することも定めた。主な内容は下記のとおりである。

- ① 福井県が取得する道路予定地約 5,700 m²は、福井県に帰属するものとする。
- ② 鉄道施設のため福井県が取得する第三者の土地約 13,500 m²と、鉄道敷地となる福井県の土地約 3,100 m²は、これに対応して生じるJR西日本の残存土地約 21,400 m²の一部と等価交換するものとした。
- ③ 道路敷地となるJR西日本の土地約 2,600 m²

は、前項のJR西日本の残存土地に含めて処理するものとする。

- ④ 里道水路の付替えに伴う土地の処理は、福井県が新旧土地の交換により行なうものとし、その細目については別途協議するものとする。
- ⑤ 仮線路及び工事用通路等としてJR西日本が必要とする第三者の土地は、工事に支障のないよう福井県が措置するものとする。
- ⑥ 福井県及びJR西日本は、工事の施行に伴い相互の土地を必要とする場合、あらかじめ協議のうえ相互無償使用できるものとする。
- ⑦ 工事後、JR西日本は鉄道施設のため使用する道路敷地、河川及び水路敷地を施設物存続中、無償使用できるものとする。

6-3 側道と交差道路の整備

(1) 側道計画

1) 側道計画

連続立体交差事業に伴って設置する側道には、その役割によって次のような種類がある。

① 鉄道高架工事に必要な側道

仮線敷用地としての側道……仮線施行方式のとき必要である。

工事用道路としての側道……工事進捗及び安全性確保に必要である。

② 市街地の環境保全に必要な側道

関連側道……住居の用に供している土地が連続している区間に日照、騒音、電波障害等の影響が考えられる場合に必要である。

付替側道……鉄道高架化により阻害された道路の機能回復に必要である。

2) 側道が必要な区間

別線新線方式施工のため、高架構造物の東側の既鉄道用地が残地として発生する日之出5丁目から志比口1丁目（松岡菅谷線）の区間は関連側道として、その残地を利用し、連続立体交差事業に取り組み、鉄道側負担対象に含めた。

ただし、セーレン工場区間及び豊島1丁目東側足羽川から三谷ビル間は、隣接の土地利用に影響を及ぼさないので、側道は設置しない。

区画整理区域内については、中心市街地として整備し、土地利用の高度化を促進するため、必要となる。なお、整備については、区画整理事業で行う。

(2) 交差道路計画

鉄道高架構造物との交差道路としては、既存踏切道及び都市計画道路等があるが、鉄道をはさむ東西市街地の一体化を促進し、買物、

通学、通勤等の東西交流の活発化を図り、潤いと触れ合いのある街づくりのために新たに交

差道路を設置した。

6-4 環境対策

騒音・振動の環境問題の発生を未然に防止するため工事着手前（現況の騒音・振動測定、高架工事完了後の騒音・振動予測）及び工事の段階毎にこれらの定点観測を実施し、必要に応じて住民に観測結果を報告し理解を求めた。

(1) 環境基準

在来線における環境基準は、騒音についてのみ平成7年12月に「在来鉄道の新設または大規模改良に際しての騒音指針について」が環境庁より制定されている。連続立体交差化等の大規模改良においては現状より改善することが「目標となる当面の指針」として定められている。

(2) 列車騒音

- ① 仮線供用時の環境保全対策としては、用地境界に工事用消音壁等を設置し、かつ、列車速度を下げること等の諸対策によって列車騒音音源の音圧レベルの減少を図った。
- ② 高架完成時においては、防音壁の設置、ロングレール化、着脱式弾性マクラギ直結軌道等の騒音・振動を低減する工法を採用した。また、民家に近接した沿線に高架側道を設けることにより騒音の減

少を図った。

(3) 列車振動

高架完成時の振動は高架以前より下回り、沿線住民の居住環境が改善された。

(4) 日照障害

「公共施設の施設に起因する日陰により生じる損害等に係る費用負担について」（昭和51年2月）に基づき、判定した。本事業での高架構造物の方向が南北方向に近い配置であるため、5時間日陰線の範囲は高架端から0m～5mであり、高架側道を設けたため日照障害の住民への影響はほとんどなかった。

(5) 電波受信障害

「公共施設の設置に起因するテレビジョン電波受信障害により生じる損害等に係る費用負担について」（昭和54年10月）に基づき、事前調査として高架工事に先立ち、テレビ電波受信障害についての調査を電波関係の専門会社に委託し、その調査結果の妥当性については、NHKに精査を依頼した。また、高架化後の事後調査として、電波受信状況を調査し、特に、障害発生等の苦情はなかった。

第 7 章 鉄道側施行

7-1 鉄道概要

(1) 事業区間

●JR北陸線

福井市みのり 1 丁目～福井市開発町

約 3.3 km(107 km 587.0m～110 km 887.9m
の 3,300.9m)

●えちぜん鉄道勝山永平寺線

福井市大手 2 丁目～福井市松本上町 11 字

約 2.0 km(ー0 km 111m～1 km 834m の 1,945m)

●えちぜん鉄道三国芦原線

福井市宝永 1 丁目～福井市開発町 67 字

約 0.7 km(ー0 km 111m～0 km 711m の 822m)



図 7-1 鉄道全体図

(2) 鉄道高架工事の概要

鉄道高架の概要は表 7-1 のとおりである。

表 7-1 鉄道高架概要表

事項	線路名	施工内容
工事延長	JR 北陸線	・盛土部: 746.6m
		・高架部: 2,554.3m
	えちぜん鉄道(勝山永平寺線)	・1,945m
	えちぜん鉄道(三国芦原線)	・711m
駅施設	JR 北陸線	・福井駅 ホーム長 300m 2 面 5 線
	えちぜん鉄道 (勝山永平寺線) (三国芦原線)	・福井駅 ホーム長 90m 1 面 2 線
		・新福井駅 ホーム長 45m 2 面 2 線
		・福井口駅 ホーム長 45m 2 面 2 線

(3) 貨物施設等の移転

福井駅構内の電留線及び保守用基地等は南福井信号場に移転した。

7-2 設計条件

(1) 基本条件

1) JR北陸線

- ・福井駅構内配線は、仮線・計画線とも2面5線とした。
- ・北陸線高架開業は、上下線同時とした。
- ・えちぜん鉄道に原則として支障せず、単独で施工可能な計画とした。ただし、えちぜん鉄道福井駅構内の留置線1本に対する支障は許容した。
- ・業務施設は、高架下に収容した。
- ・雪害対策としては、消雪構造を原則とした。

2) えちぜん鉄道

- ・停車場設備規模は、北陸線高架化後の開業を基本とし、1面2線とした。なお、車両基地は、現状規模を基本として移転した。
- ・業務施設は、高架下に収容した。ただし、車両基地関連施設は併設した。
- ・雪害対策としては、貯雪構造を原則とした。

(2) 設計条件

1) JR北陸線の設計基準

設計条件は「普通鉄道構造規則(省令)」、「軌道構造基準(内規)」、「軌道整備心得(内規)」に基づき下表(表7-2)とした。

表7-2 JR北陸線設計条件

項 目	種 別	基 準 値
線 路 等 級	北 陸 線	2級線
列 車 荷 重		EA-17
軌 道 種 別		スラブ軌道(60kg レール) 分岐部は、木枕木直結構造 仮線は、50kg レール
曲 線 半 径	本 線 路 分 岐 付 帯 曲 線 ホ ー ム に 沿 う 曲 線	600m以上 320m以上 600m以上
縦 断 勾 配	中 間 部 部 駅	10‰以下 レベルを基本
縦 曲 線	R=800m 以 下 の 曲 線 そ の 他 の 場 合	4,000m 3,000m
施 工 基 面 幅	高 架 区 間 盛 土 区 間	軌道中心～高欄の内側まで 2.60m以上(スラブ軌道) 2.60m以上(バラスと軌道)
軌 道 中 心 間 隔	中 間 部 部 駅	3.80m以上 4.00m以上
設 計 速 度		全区間 V=120 km/H (仮線は、可能な限り高速度を確保)

2) えちぜん鉄道の設計基準

設計条件は「普通鉄道構造規則(省令)」、「軌道構造基準(内規)」を基に作成した「えちぜん

ん電気鉄道福井駅付近立体交差事業建設基準(案)」に基づき、下表(表7-3)とした。

表 7-3 えちぜん鉄道設計条件

項 目	種 別	基 準 値
列 車 荷 重		KM-15
軌 間		1,067 mm
軌 道		スラブ軌道またはバラスト(50kg レール)
曲 線 半 径	本 線 路 ホ ー ム に 沿 う 部 分	70～90 km/H 250m以上(車庫線 100m以上) 70 km/H以下 160m以上 400m以上(端部除く)
縦 断 勾 配	中 間 部 駅 部 車 庫 線	35-600/R‰以下 5‰以下 35-600/R‰以下(通路線 35-600/R‰以下)
縦 曲 線	R=800m 以下 の 曲 線 そ の 他 の 場 合	4,000m(3,000m)(通路線 3,000m以上) 3,000m(2,000m)(通路線 2,000m以上)
施 工 基 面 幅		軌道中心～高欄の外まで 2.75m以上(貯雪型構造) 軌道中心～高欄の内まで 2.75m以上(バラスト軌道)
軌 道 中 心 間 隔		3.40m以上

(3) 高架化の範囲

福井駅付近高架化の範囲は、市街地状況、在来踏切道、都市計画街路および河川等を考慮して、北陸線は 107 km 587m 現春日架道橋付近から、110 km 888m 現北陸線とえちぜん鉄道の立体交差部の区間を、えちぜん鉄道はえちぜん鉄道福井駅(0 km 111m)から 1 km 834 m までと、三国芦原線の 0 km 711 m の区間を高架化範囲とした。

なお、取付部の松本架道橋、木田架道橋は桁下空頭制限を行った。

(4) コントロールポイント

1) 前提条件

- ・投資効果を早期に発揮するために、JR北陸線を施工した後、えちぜん鉄道の施工を予定とした。
- ・JR北陸線高架は、上下線同時に開業することとした。
- ・工事期間中における福井駅を中心としたローカル列車の折返し、越美北線の始終着、既設跨線橋撤去等による交通混雑の期間

短縮を図った。

2) 平面線形のコントロールポイント

① JR北陸線

駅 部:

- ・新JR北陸線上り線と仮北陸線下り線との間隔は、施工時の列車運行に影響を及ぼさない範囲での最小値(7.4m)とした。

中間部起点方:

- ・新設する足羽川橋梁は、現JR北陸線橋梁と平行とし、新上り線と現下り線との間隔を、下部工施工時の列車運行に支障を及ぼさない範囲での最小値(10.0m)とした。

中間部終点方:

- ・新JR北陸線と現 JR 北陸線が並行する区間における新上り線と現下り線との間隔は、列車運行に影響を及ぼさない範囲での最小値(7.4m)とした。
- ・現えちぜん鉄道に原則として支障しない。

②えちぜん鉄道

- ・JR北陸線上り線と新えちぜん下り線の並行区間については、極力 JR 線に沿ったものとした。
- ・車両基地は、北陸線とえちぜん三国芦原線との間の袋地へ移転した。

3) 縦断線形のコントロールポイント

①JR北陸線

- ・駅部はレベルとし、起点側取付部は普通鉄道構造規則第 17 条により 10.0‰、終点側取付部は現存の最急勾配 13.0‰で取付けた。高架橋の高さは、豊島・北福井第 4 架道橋の桁下空頭H=4.7mにて決定した。
- ・起点側取付部は、普通鉄道構造規則第 17 条により 10.0‰(ただし、曲線補正によ

り $10-600/800 = 9.2‰$)で取付けることとなるが、平面線形(緩和曲線)と競合するため 8.5‰で取付けた。

- ・終点方取付部は、清川架道橋の桁下空頭H = 4.7m を確保して最急勾配の 13.0 ‰ (ただし曲線補正により $13-600/1600=12.6‰$)で取付けた。
- ・足羽川橋梁の桁下空頭は関係法令「河川管理施設等構造令」に従った。

②えちぜん鉄道

- ・駅部はレベルとし、宝永・日之出・北福井第 4・清川・えちぜん第一架道橋等の桁下空頭H=4.7mにて決定した。
- ・取付勾配については、普通鉄道構造規則第 17 条の最急勾配 35.0‰を基本とした。

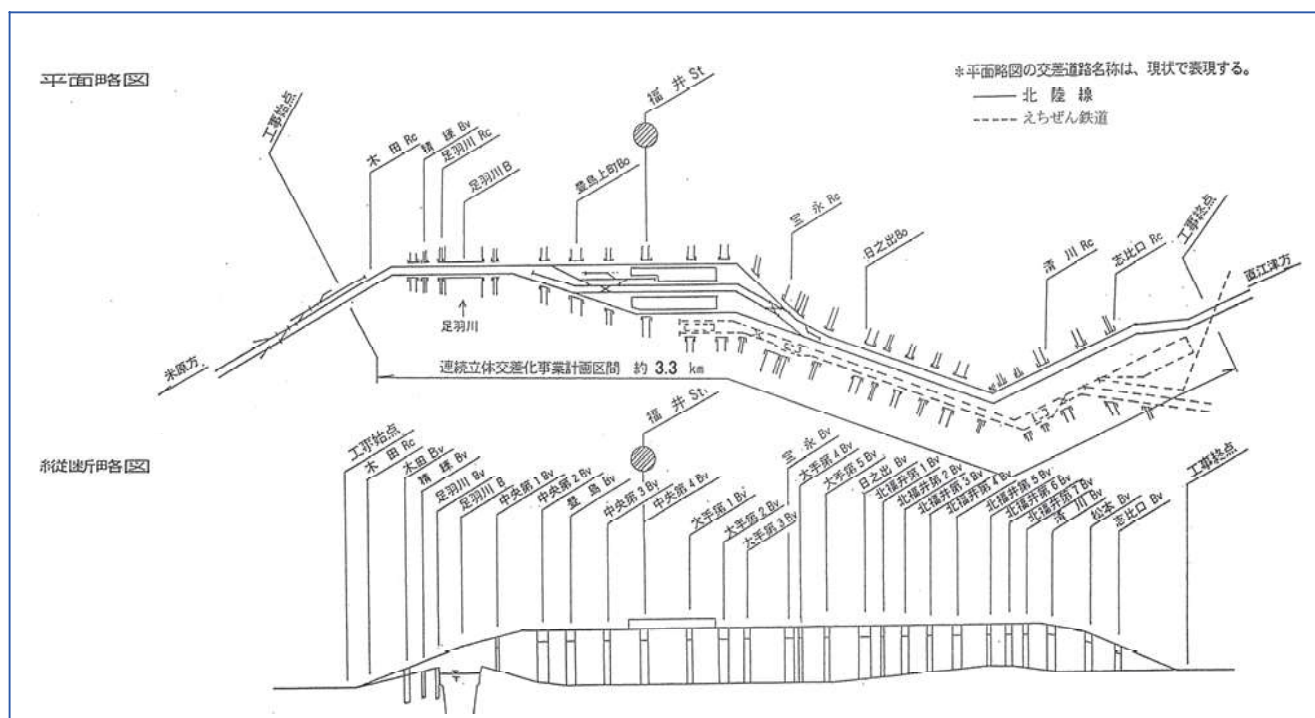


図 7-2 北陸線福井駅付近高架化計画平面・縦断略図

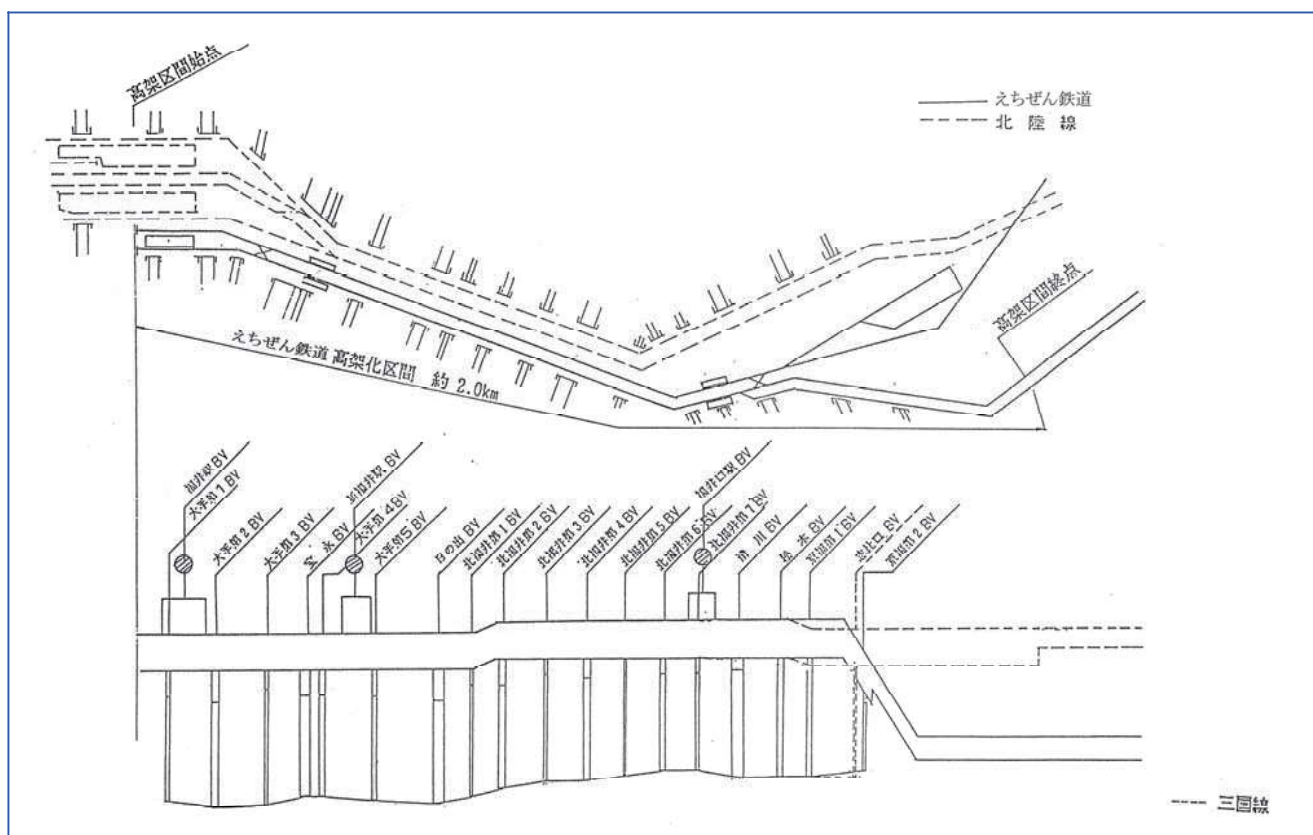


図 7-3 えちぜん福井駅付近高架化計画平面・縦断略図

第8章 事業費と費用負担

8-1 事業費の構成

連続立体交差事業にかかる事業費の構成は、JR西日本が主に施工する高架施設費と、福井県が主に施工する道路施設費からなる。総事業費約583億円の内、JR北陸線に関しては、都市計画事業者・福井県と鉄道事業者・J

R西日本の間で工事施工に関する協定書を締結して事業着手することとなっており、JR西日本との費用負担が伴う工事協定の総事業費は約473億円となっている。総事業費の内訳は下図(図8-1)のとおり。

H14.1 連立詳細設計協議書および、H14.3.20JR工事協定(変更)より

連立総事業費	58,266,660,000	高架工事費	31,103,375,000	高架施設費	29,607,843,000
JR	47,222,340,000	JR	24,499,275,000	JR	23,513,643,000
えち鉄(京福)	11,044,320,000	えち鉄(京福)	6,604,100,000	えち鉄(京福)	6,094,200,000
		貨物施設移転費	2,750,274,000	駅舎費	1,495,532,000
		JR	458,874,000	JR	985,632,000
		えち鉄(京福)	2,291,400,000	えち鉄(京福)	509,900,000
		側道工事費	226,410,381		
		JR	186,690,381		
		えち鉄(京福)	39,720,000		
		測量および試験費	4,586,922,927		
		JR	4,112,316,897		
		えち鉄(京福)	474,606,030		
		用地補償費	14,162,385,000		
		JR	13,547,471,000		
		えち鉄(京福)	614,914,000		
		工事費(側道以外)	3,508,712,952		
		JR	2,834,332,000		
		えち鉄(京福)	674,380,952		
		営繕費	79,563,106		
		JR	63,650,485		
		えち鉄(京福)	15,912,621		
		事務費	1,475,451,708		
		JR	1,206,078,049		
		えち鉄(京福)	269,373,659		
		消費税	373,564,926		
		JR	313,652,188		
		えち鉄(京福)	59,912,738		

【凡例】

えち鉄(京福) = えちぜん鉄道(京福電鉄)
JR = JR西日本

図8-1 総事業費の内訳

8-2 費用の負担区分

高架施設費と増加費からなる事業費の負担区分は、「建運協定」及び「同細目協定」に基づき算定している。

高架施設費の内鉄道既設分は、国庫補助の対象となり、既設分に対する都市側負担率は当事業の場合、95%である。(P.47 「都市における道路と鉄道との連続立体化に関する協定」参照) 補助対象(基本)額の内 10/20 を国庫、補助対象額の 3/20 を福井市が、残りを福井県で負担しており、国の財源は石油揮発油税、石油ガス税、自動車重量税等で構成される道路特定財源からなる。

また、両鉄道事業者の鉄道既設分に対する

負担は 5%である。

高架施設費の内、鉄道側増強費は、主に従前の施設面積を上回る量的改良を行うものに対する費用であり、この費用は鉄道事業者の負担となる。

増加費は、都市側・鉄道側それぞれの増加費に区分され、都市側増加費は側道等である。また、鉄道側増加費は鉄道施設の著しい改良を行った場合(主として質的改良をするもの)の費用で、鉄道事業者の負担となる。

以上の負担区分の費用負担は、以下のとおりである。

① 都市側負担額

- | | |
|-------------|----------------------|
| i) 高架施設費既設分 | 高架工事費の鉄道既設相当額の 95% |
| ii) 増加費 | 関連側道工事費・スパン 25m 以上橋梁 |

② 鉄道側負担額

- | | |
|-------------|-------------------------------|
| i) 高架施設費既設分 | 高架工事費の鉄道既設相当額の 5% |
| ii) 鉄道増強費 | 高架工事費の鉄道施設面積増強分 |
| iii) 鉄道増加費 | 鉄道施設の著しい改良(差額方式)及び設備増加と設備の追加。 |

また、在来施設の撤去に伴い発生する物件は、その評価額を高架施設の費用割合により精算した。

費用負担模式表を表 8-1 に示す。

表 8-1 費用負担模式表

総事業費	国庫補助 事業費 (A)	国庫 = (A) × 10/20
		福井県 = (A) × 7/20
		福井市 = (A) × 3/20
	鉄道事業者負担金 + 増強費・増加費	
	県単独事業費	

注 1: 鉄道側増強費は、従前の施設面積を上回る量的改良を行うものに対する費用

注 2: 鉄道側増加費は鉄道施設の著しい改良を行った場合の質的改良に対する費用で、いずれも鉄道側の負担となる

工事費の負担区分を図 8-2 に示す。

		(単位:千円)						(単位:千円)					
総工事費		負担額		施工額		平成13年度まで				平成14年度以降			
		甲	乙	甲	乙	負担額		施工額		負担額		施工額	
						甲	乙	甲	乙	甲	乙	甲	乙
J R	47,222,340	45,082,140	2,140,200	20,221,240	27,001,100	28,365,100	1,355,500	17,439,400	12,281,300	16,717,040	784,700	2,781,840	14,719,800
え ち 鉄	11,044,320	9,966,720	1,077,600	1,617,820	9,426,500	0	0	0	0	9,966,720	1,077,600	1,617,820	9,426,500

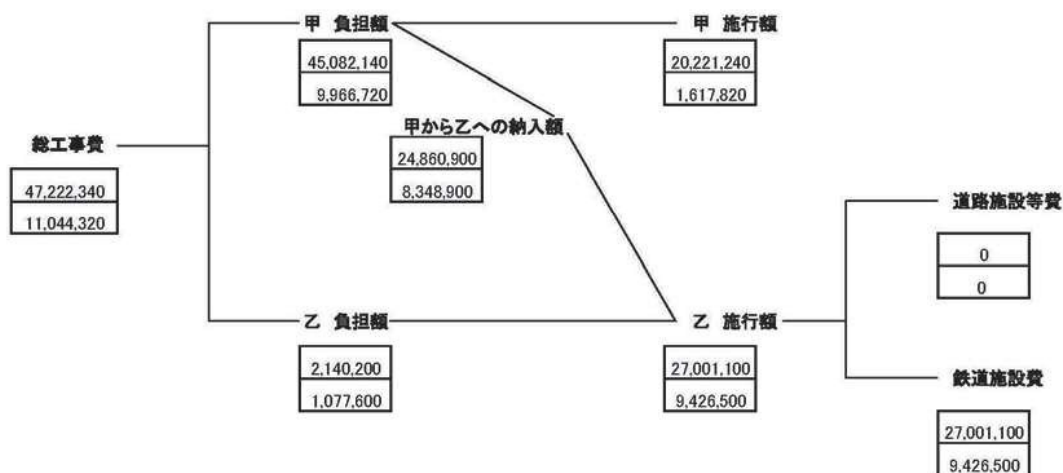


図 8-2 工事費負担区分

第9章 交通対策

JR北陸線及びえちぜん鉄道は福井市内を東西に分断している。そのため、福井市内の道路交通は、西側の福井中心市街地と東側の北陸自動車道及び国道8号等の幹線道路とを結ぶ鉄道と交差する道路の交通量が多いことが

特徴である。

高架化工事に伴い、これら交差道路の中で最も交通量の多い2つの4車線道路(日之出・豊島跨線橋)の撤去による通行止めには綿密な検討が必要であった。

9-1 工事連絡会の設置

平成13年度、福井駅部の高架工事も本格化してきた頃から懸案であった大名町地下歩道改良、駅前線地下駐車場や幸橋架け替え工事などの福井県の関連事業、さらには駅周辺区画整理事業や賑わいの道整備事業等の福井市事業も着工・継続中となった。

周辺の商店街等からは、日之出跨線橋・豊島跨線橋の撤去工事工程も目前に迫り、工事に伴う交通規制等に苦情が出始めていた。そのため、当面の錯綜する工事に伴う交通規制を円滑に行うとともに、来るべき両跨線橋の撤去時交通対策の策定のための関係者による連

絡組織が不可欠となった。

連絡組織として、福井県・福井市のそれぞれの事業関係者、地下埋設物関係者、県警本部交通部と福井・福井南署等を構成メンバーとする福井駅周辺工事連絡会が平成14年7月発足した。この連絡会では、福井駅周辺の工事調整や交通規制調整、さらには交通処理作戦を立案するとともに、工事状況や交通規制状況を看板やチラシ、ホームページを利用した広報活動により大きな効果を発揮した。現在も、継続運営されている。

表9-1 通行止及び代替道路供用開始時の広報活動

時期	実施した広報活動
5ヶ月前	パンフレット(県内全域配布)
4ヶ月前	ホームページ、交通情報センターによる告知
3ヶ月前	横断幕、予告看板設置、ポスター(県内全域配布)、チラシ(市内全戸配布)、新聞広告、市政広報掲載
2ヶ月前	ラジオ、テレビCM放送
1ヶ月前	案内看板設置

(図9-1 日之出・豊島跨線橋全面通行止パンフレット、図9-2 案内看板設置図、図9-3 ホームページ交通情報を参照)

平成17年

9月16日(木)正午から 6月まで

豊島跨線橋 城の橋 陸橋 全面通行止め

工事期間中は渋滞が予想されますので

- 公共交通機関の利用
- 徒歩や自転車での移動
- 混雑時を避けた通勤通学
- 周辺の幹線道路への迂回

等のご協力をお願いいたします。

ペンリー博士

豊島跨線橋全面通行止

歩行者・自転車：地下道を通行出来ます。
車・オートバイ：側道は利用できますが、
線路は通れません。

足羽川河川敷道路（片側1車線）

- 自転車専用道路のため、歩行者や自転車は通行できません。
- 高さ3.4m以上の車両は通行できません。
- 河川の増水により道路が冠水するおそれがある場合には、通行止めとなります。

福井駅西口方面への主な幹線道路の迂回路例

福井県福井駅周辺整備事務所

TEL 0776-28-5940
〒910-0005 福井県福井市大字2丁目4-13
URL: <http://info.pref.fukui.jp/toshi/renrakukai/>
E-mail: ekisyuu@ain.pref.fukui.jp

福井警察署 TEL 0776-21-0110
〒910-0854 福井市御幸4丁目9-1

福井南警察署 TEL 0776-34-0110
〒910-0805 福井市江中町16-18-2

「道路立体交差事業」は「ガソリン税、自動車重量税」等の道路特定財源をもとに、国土交通省の国庫補助により、福井県の都市計画事業として施行するものです。

図 9-1-① 日之出・豊島跨線橋全面通行止パンフレット

平成16年

12月4日(木)正午から8月まで

日之出跨線橋 全面通行止め

車と人の通行形態

跨線橋は **全面通行止** になります

側道 は 片側1車線、歩道有り ※踏切が設置されます

跨線橋下の側道踏切通行になります
(工程により夜間通行止めになることがあります。ご協力をお願い致します。)

周辺の幹線道路へ迂回して頂くようお願い致します。

日之出跨線橋

工事期間中は渋滞が予想されますので

- 公共交通機関の利用
- 徒歩や自転車での移動
- 混雑時を避けた通勤通学
- 周辺の幹線道路への迂回
- 大型車の側道通行自粛

等のご協力をお願い致します

ペンリー博士

福井県福井駅周辺整備事務所

TEL 0776-28-5940
〒910-0005 福井県福井市大字2丁目4-13
URL: <http://info.pref.fukui.jp/toshi/ekisyuu/jmasyo.html>
E-mail: ekisyuu@ain.pref.fukui.jp

福井警察署 TEL 0776-21-0110
〒910-0854 福井市御幸4丁目9-1

図 9-1-② 日之出・豊島跨線橋全面通行止パンフレット



図 9-3 ホームページ交通情報

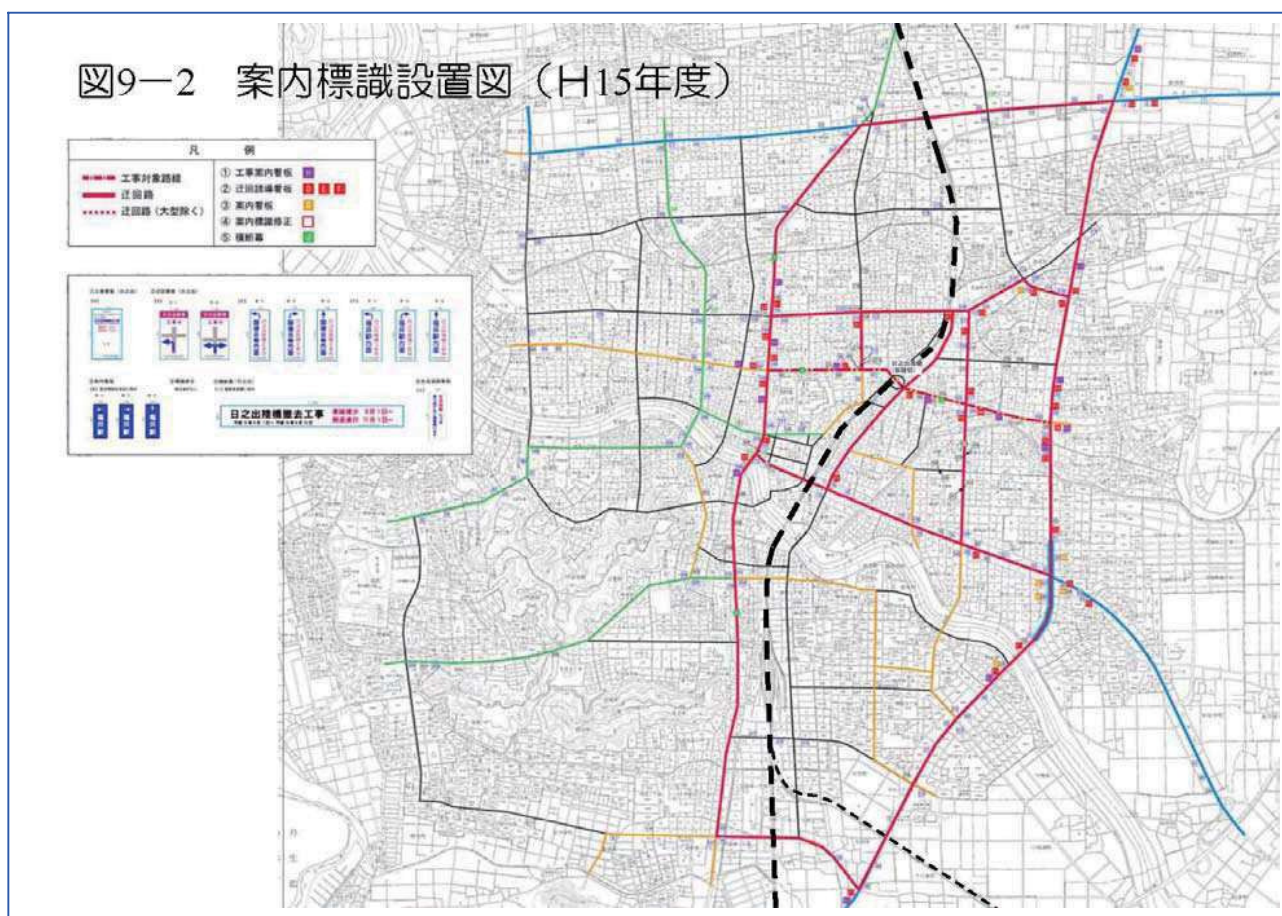


図 9-2 案内看板設置図

9-2 日之出跨線橋・豊島跨線橋の撤去

日之出跨線橋の撤去作業は、平成 15 年 9 月に着工したが、事前に、交通規制や迂回を呼び掛ける大々的なPRを行った。日之出跨線橋は、全面通行止めとし、両側の側道と仮設踏切による片側1車線を確保し、通行制限を最小限に食い止め、自動車交通を確保した。平成 16 年 7 月には、S字型の橋梁上部工が撤去され、4 車線平面仮踏切が復活した。この「日之出踏切」の前後には近接して道路交差点があり、少しでも交通混雑を緩和するために、踏切遮断信号回路と交差点の交通信号を連動させる等の工夫も行なった。

豊島跨線橋においては、豊島跨線橋の直下には鉄道分岐設備があり、この部分に仮設踏切を設置することができなかった。そのため、日之出跨線橋撤去のように、両側側道と仮設踏切を利用した横断交通を確保しながらの撤去工事はできなかった。主要地方道福井加賀線は大動脈であるが、全面通行止めとすることが必要あり、迂回を確実にするための足羽川河川敷道路を設置した。

福井県は、日之出跨線橋・豊島跨線橋の撤去工事に伴う、高架橋の建設において、福井市や警察、JR西日本等と協力して、以下のような具体的な工事計画を実施し、円滑な横断交通の確保に努めた。

(1) 通行止め時期に配慮した高架工事工程の策定

日之出跨線橋を平成 15 年 12 月に通行止にすると同時に仮踏切(2 車線)を供用し、平成 16 年 4 月の鉄道高架桁(日之出架道橋)架設完了後に仮日之出踏切の 4 車線化を行い、平成 16 年 7 月に供用開始した。この期間、豊島跨線橋直下での高架橋(H鋼埋込桁)の架設を完了、足羽川河川敷道路を平成 16 年 9 月から供用開始した。豊島跨線橋は、平成 16 年 9 月から通行止、撤去工事を開始した。

踏切新設などの交通切替の際には、迂回ルートが十分に認知され交通の流れが落ち着くまでに一定の時間が必要であり、一時的に一部ルートに交通が集中する可能性が高い。そのため、仮日之出踏切 4 車線を先行開通し、豊島跨線橋撤去のための豊島跨線橋通行止を 1.5 ヶ月遅らすことにより、迂回路利用を促す期間(平成 16 年 8 月～平成 16 年 9 月 15 日)を設けた。

あわせて、踏切に交通整理員を配置し、踏切利用者に一旦停止の徹底をお願いするとともに、遮断機が降り取り囲められた場合にも確実に列車防護を行う体制をとった。

各交差道路の工事工程を表 9-2 に示す。

表 9-2 交差道路等工程

	H14年度	H15年度	H16年度	H17年度
清川踏切	PC桁架設 ←→			★高架開業 H17.4.18
日之出跨線橋 仮日之出踏切		4車線	2車線 仮踏切2車線	仮踏切4車線 交差道路4車線
宝永踏切	H鋼埋込桁架設 ←→			
豊島跨線橋		4車線	通行止め期間 (H16.9～H17.7)	撤去時期を半年程度繰り下げ
足羽川 河川敷道路				2車線
木田踏切		踏切2車線		起点方軌道こう上 ←→

(2)足羽川河川敷道路の設置

足羽川高水敷に豊島跨線橋代替道路を設置し、通行止めに伴う渋滞緩和を図った。迂回道路は、約 350m 起点方の足羽川高水敷を利用して、鉄道工事を伴わない足羽川橋梁下立体交差の仮設道路を設置した(図 9-4 参照)。

仮設道路は、木田橋通りから足羽川右岸高水敷に降りて、JR北陸線鉄橋及び泉橋をくぐり、幸橋手前で主要地方道福井加賀線にもどるルートである。この道路は、河川の縦断占用であり、河川管理者との慎重な調整や交差点協議を経て、極力阻害面積を小さくすること、占用期間を短くすることや洪水時交通制限な

どの条件をクリアして、平成 15 年末着工した。

融雪装置や交通・河川状況を監視するカメラも備えた。また、平成 16 年 7 月の福井豪雨により仮設道路は冠水したが、それを受け、「足羽川河川敷道路管理要領」により、仮設道路を通行する車両の安全確保を図るとともに、仮設道路の進入口からの洪水流出を防止する管理方法を定めた。更に、「足羽川河川敷道路通行規制等実施要領」により、仮設道路の通行禁止の措置及び通行禁止の解除の措置、準備体制の措置ならびに警戒体制の措置を定め管理した。なお、仮設道路は、占用期間中である平成 16 年 10 月の台風 23 号出水により一時通行止めとなった。



図 9-4 足羽川河川敷道路

(3)日之出跨線橋撤去の工期短縮

当初、高架橋施工に支障するJR北陸線仮線直上の径間の撤去については、防護桁を設置し、昼間での小分割施工を考えていたが、550tクレーンを使用して桁を大分割(5 分割)して撤去することで工程短縮を行った(25 日短縮)。

(4)豊島跨線橋撤去の工期短縮

豊島跨線橋は、平成 16 年 8 月から通行止する予定であったが、平成 16 年 7 月の福井豪雨に伴う被災地復旧に伴う通行止開始延期要望を受けたため、豊島跨線橋直下で、高架本体のH鋼埋込桁の架設を完了後、更に、軌道工事の一部等、跨線橋直下での施工を増やして工期を確保することとし、平成 16 年 9 月から通行止、撤去工事を開始した。

(5)仮日之出、宝永踏切遮断時分の短縮

仮日之出踏切及び宝永踏切は構内踏切であるため、従来の下り出発信号が進行定位の制御では、下り列車が福井駅構内に進入した時点で踏切が鳴動するため遮断時分が長かつ

た。これを軽減するため、下り列車が福井駅を発する時点で踏切が遮断するように(下り出発信号を停止定位)改修し、下り旅客列車の遮断時分の短縮を図った。

これにより、仮日之出路切においては、進行定位では平均遮断時分 127 秒と予想されたのに対し、停止定位では平均 60 秒となり、約 70 秒の短縮(ホームへの進入時間の減+客扱い時間の減)となった。

(6)仮日之出踏切の交通信号機との連動化

仮日之出路切においては、踏切を挟んで両側に交差点が存在するため、渋滞が増幅される。

そこで、警察及び道路管理者と協議し、道路施設として、踏切と交通信号を連動させるシステムを導入した。具体的には、警報機に添架したビデオカメラで警報機の鳴動を捕らえることにより、踏切が鳴動すれば踏切進入側にある交通信号の青の時間が短くなるように制御、踏切が鳴動するまでは路切進入側の交通信号の青の時間が長くなるように制御した。

9-3 交差道路交通量

(1)交通量の移り変わり

工事に伴う通行規制による影響を把握するため、交通量調査並びに渋滞予測を行った。

日之出跨線橋・豊島跨線橋の撤去時の福井駅付近の交差道路交通量をまとめたものを表 9-3 交差道路の交通量に示す。

表 9-3 を見ると、宝永踏切と清川踏切は日之出跨線橋通行止後(H.16.3.2)に一旦

交通量が増加しているが仮日之出踏切4車線化後(H.16.8.10)に交通量が収束している。また、豊島跨線橋通行止後(H.16.10.6)は、足羽川河川敷道路利用への転移のほか、各踏切に適度に分散しており、迂回ルート認知度が高く、比較的早期に利用が定着したものと考えられる。

表 9-3 交差道路の交通量

	12時間自動車交通量(台)							
	H15.9.9	H15.9.30	H16.3.2	H16.8.10	H16.9.8	H16.10.6	H17.6.21	車線数
大町跨線橋	8,660		8,302	9,093	8,783	9,257	8,642	4
春日架道橋	12,949		12,932	13,832	13,893	15,274	15,076	2
豊島跨線橋	23,629	25,659	25,740	26,042	24,990	0	18,957	4
宝永踏切	4,673	5,347	8,490	7,944	6,990	8,477	7,016	2
日之出跨線橋	25,579	22,387	10,104	15,130	14,865	19,597	21,193	4
清川踏切	16,784	18,394	19,717	18,098	17,148	18,195	17,056	4
町屋跨線橋	13,311		14,130	14,515	14,298	12,584	13,445	2
大願寺跨線橋	26,401	26,453	26,832	27,713	25,824	23,117	26,799	4
計	131,986	98,240	126,247	132,367	126,791	106,501	128,184	—

(2) 計画交通量と実際の交通量の比較

表 9-4 計画交通量と実測交通量の比較に示すとおり、実測混雑度は足羽川河川敷道路と宝

永踏切では 2.0 を超えているが、混雑度予測より概ね低い値となっている。

表 9-4 計画交通量と実測交通量の比較

	交通容量	交通量(台/時)								
		日之出跨線橋 通行止時 交通量 (予想)	混雑度 (予想)	豊島跨線橋 通行止時 交通量A (予想)	混雑度 (予想)	豊島跨線橋 通行止時 交通量B (換算予想)	交通量C (実測) (H16.10)	実測と 予想の 比 A/C	実測と 予想の 比 B/C	実測 混雑度
		予測結果				予測と実測の比較				
大町跨線橋	1,514	1,758	1.2	2,074	1.4	1,588	1,300	0.63	0.82	0.86
春日架道橋	737	1,051	1.8	1,598	2.2	1,224	1,273	0.80	1.04	1.73
足羽川河川敷道路	—	—	—	1,195	2.0	915	1,264	1.06	1.38	2.14
豊島跨線橋	2,103	3,904	1.9	—	—	—	—	—	—	—
宝永踏切	332	727	2.2	815	2.5	624	706	0.87	1.13	2.13
仮日之出踏切	332	755※1	2.3	2319※2	2.5	1,776	1,633	0.87	0.92	1.73
清川踏切	946	2,036	2.2	2,410	2.5	1,846	1,517	0.63	0.82	1.60
町屋跨線橋	737	1,094	1.5	979	1.3	750	1,047	1.07	0.72	1.42
大願寺跨線橋	2,103	2,295	1.1	2,538	1.2	1,943	1,926	0.76	1.01	0.92
計	8,804	13,620	—	13,920	—	10,666	10,666	—	—	—

注)※1は、仮日之出路切2車線、※2は仮日之出路切4車線

注)実測交通量は、H16.10時点での7:00～19:00までの12時間交通量の平均値である。

表 9-4 を見ると交通量の総計は、予測が 13,920(台/時)に対し、実測は 10,666(台/時)となっており、その間には、約 3,000(台/時)の隔差がある。また、平成 12 年の交差道路と豊島跨線橋の交通量の総計は 14,741(台/時)であり、交通量の総計が大きく減少している。この原因としては、データの信頼性の問題、他交差道路への迂回、他交通機関への転移、中心市街地の空洞化に伴う東西交通量の減少等が考

えられる。

他方、仮に交通量総計が一定であると仮定すれば、ほとんどの交差道路で予測値と実測値は近い値を示している(表 9-4 参照)。従って、交通量総計の予測モデルは別として、交通量の配分について見れば、今回の予測は概ね妥当であるものと考ええる。なお、実測値は予測結果よりも市街地中心部付近の交差道路に集中する傾向にあると言える。

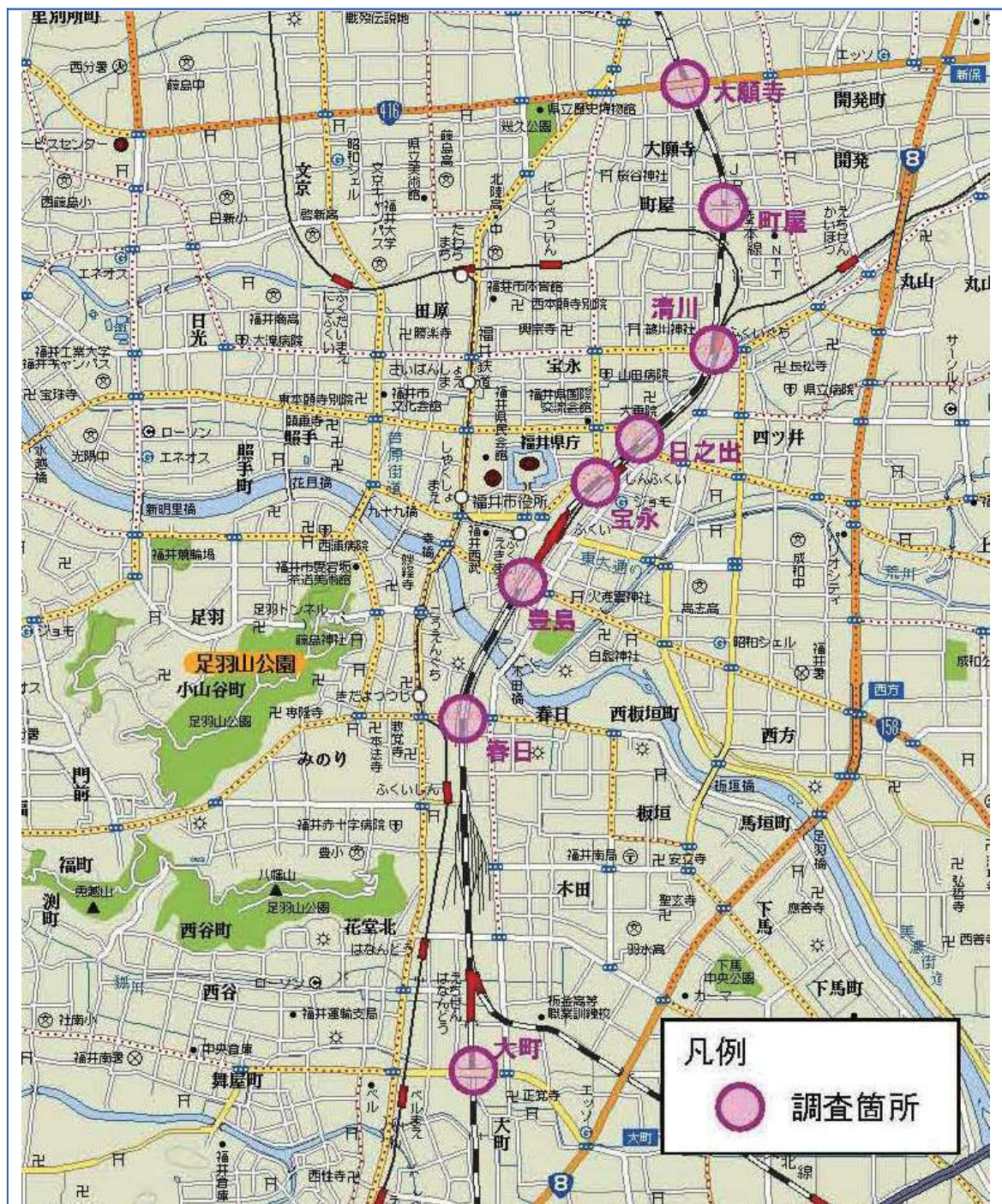


図 9-5 交通量調査位置図

第 10 章 高架下利用

10-1 高架下利用方針

連続立体交差事業によって生み出された高架下空間は、福井駅周辺のような空間的余裕のない中心市街地において、高架下空間はきわめて貴重な空間であり、中心市街地の活性化に不可欠であり、有効に活用する必要があった。

特に、駅周辺においては、福井市の顔にふさわしい魅力ある高架下として、広場、公園、通路、駐車場、駐輪場等の公共的空間に対する地域住民の要望は高く、また商業立地ポテンシャルに優れていることから商業空間としての需要も大きく、高架下空間を多目的に利用することにより市民の利便や福祉の向上及び地域の産業、経済活動の発展に寄与することが期待されていた。

平成 13 年度に福井県・福井市が有効に利用するため公共性の高い施設及び商業施設等を誘致、設置することを視野に入れ本連続立体交差事業、及び駅前土地区画整理事業との整合のとれた街づくりを考慮した高架下利用計画を策定することとなった。

駅直近部は、駅・鉄道業務施設、駐輪場、駐車場、南側を中心とする商業施設の配置構想が都市側でまとまった。一般部の高架下は一部鉄道業務施設（保線区等）とされるだけで、なかなか利用計画は固まらなかったが、当初締結した工事協定では、高架下利用について福井県・福井市は協力することとなった。

(1) 利用可能面積

JR北陸線高架下全体面積	約 33,800 m ²
うち区画整理区域内面積	約 19,600 m ²

(2) 主な経緯

平成 13 年 5 月	福井駅高架下利用計画策定委員会を設置(福井県、福井市) 福井駅周辺土地区画整理事業区域内の高架下空間について検討
平成 14 年 3 月	福井駅高架下利用計画案の策定
平成 16 年 12 月	市議会で「より賑わいを創出できる施設整備を検討する」と説明 庁内各機関に対し、利用意識調査・関係課長会議等の実施
平成 17 年 3 月	JR西日本と賃貸借契約締結(公共施設契約、一般賃貸契約)
平成 17 年 9 月	市庁内各機関で福井駅高架下利用促進検討会を設置 高架下 7,8 ブロックの具体的な利用の素案作成
平成 17 年 11 月	計画素案を市民に示し市民アンケートを実施
平成 18 年 8 月	福井駅高架下利用基本構想(案)(7,8 ブロック)の公表

(3) 高架下の利用方針

① 公的施設のための利用

駅前行政センター、多目的広場、公民館、自転車置場等に利用した。

② 駅南側の利用

駅南側ブロックは、東西地区が一体となった商業ゾーンの形成を基本とするが、南側の高架下空間を東西地区の要として位置づけ、市民、観光客を対象とした魅力ある専門店街等の形成を図った。

③ 駅北側の利用

駅コンコースに接する部分は鉄道業務施設の整備が考えられるが、駅北側ブロックでは、城跡周辺の都市業務地区に関連する各種業務、サービス、飲食店などの集積が展望できるためそれらの商店街化を図った。

④ 高架下駐車場

道路、歩行者ネットワークの整備によって都心環状道路の「歩く」システムを確立するとともに、駅から一定の距離で、都心機能導入の障害とならない部分において駐車場に利用した。

(4) 計画概要

1) 全体計画

ブロックNo	施設名称	完成時期
1	月極駐車場(公共施設等管理公杜)	平成 18 年 3 月
2～5	プリズム福井及びJR施設	平成 17 年 4 月
5	観光案内所(観光課)(コンコース内)	平成 17 年 4 月
6	高架下公衆トイレ(都市整備推進室) 駐輪場(総合交通課)	平成 17 年 4 月 平成 17 年 10 月
7	検討中	
8	検討中、新幹線工事で鉄道運輸機構に21年3月まで賃貸	
9～12	JR施設	
13	新幹線工事で鉄道運輸機構に21年3月まで賃貸	
14～20	未定	

2) 7,8 ブロックの検討

7 ブロック北側に(仮称)ふくい市民活動センター、ブロック南側については商業開発等エリアとして位置づけ、今後、ネオ屋台、高架下横丁、チャレンジ横丁等の商業施設について事業可能性を含めて検討を進める。

8 ブロックについてはイベント、グランドゴルフ等として利用できる芝生の多目的広場の空間と、フリーマーケット、ミニバスケットや

スケートボードの可能性を含めたオープンなアスファルトの空間とし、今後事業化の検討をする。

3) 14～20 ブロックの検討

新幹線建設工事に伴いえちぜん鉄道の高架化の資材置き場や作業ヤードとして使用したいとの打診がある。

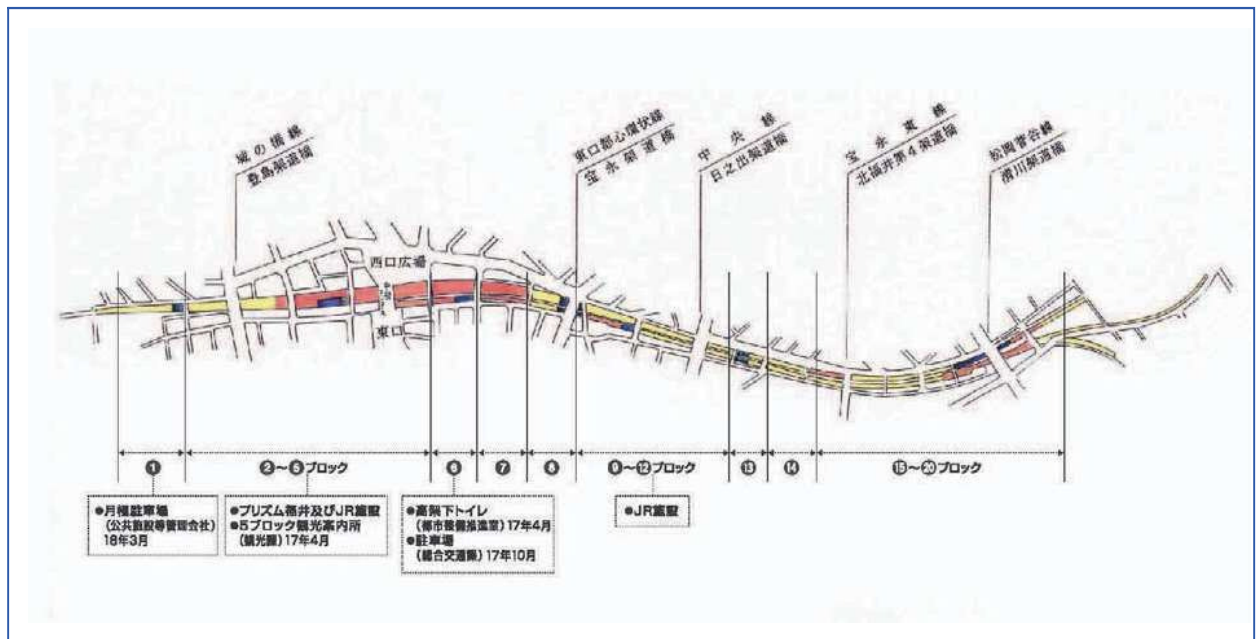


図 10-1 高架下利用計画平面図

10-2 公共利用

高架下用地の公共利用区分については、建運協定第 10 条及び同細目協定第 15 条に定められており、都市側は鉄道事業者の事業に支障のない限り、自ら運営する利益を伴わない公共施設を設置することができる。当事

業の場合は、高架下貸付可能面積約 24,200 m^2 であり、平成 17 年 3 月に福井県、福井市、JR西日本による協議において決定された。

高架下利用状況は以下のとおりである。

「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する協定」第 10 条(高架下の利用)

都市計画事業施行者は、連続立体交差化によって生じた高架下に、国又は地方公共団体が自ら運営する(料金徴集等一部の業務を委託することを含む。)公共の用に供する施設で利益の伴わないものを設置しようとするときは、高架下の利用につきあらかじめ鉄道事業者と協議するものとし、鉄道事業者は、その業務の運営に支障のない限り協議に応ずるものとする。

細目第 15 条(高架下使用料)

基本協定第 10 条の規定により、国又は地方公共団体が高架下を利用する場合の使用料は、鉄道事業者が定める貸付規則により算定するものとする。ただし、鉄道施設の増強部分以外の部分に係わる高架下貸付可能面積(鉄道事業用部分及びけた下空高 3.2m 以下の部分を除く。)の 15%に相当する部分までについては、公租公課相当額とする。

(1) 観光案内所

コンコース西側の改札口横のブース(約 24 m²)に観光案内所を設置した。入り口はガラス張りの自動ドア、床にはピンク色のカーペットを敷き、明るく清潔感に溢れた雰囲気を演出し、利用しやすくしている。

福井市内や県内観光地のパンフレットのほか、窓口にはパソコンとプリンターを設置し、インターネットによる観光情報を提供している。

身障者や高齢者が座ったまま案内を受けられるよう、カウンターは部分的に低くする配慮もしている。壁には薄型テレビを取り付け、観光PRビデオなどの放映や、市内の地酒や和菓子などを並べた陣列ケースも備えている。

案内所は、雰囲気が明るく、場所も分かりやすく、多くの観光客に気軽に利用してもらい、市街地のにぎわい創出に役立っている。



観光案内所全景



観光案内所内部

(2) 高架下トイレ

高架下トイレは鉄筋コンクリート造りの平屋で広さ約 155 m²の面積を占め、福井駅コンコース北側の歩行者専用通路沿いの高架下に設置した。外壁は、新駅舎と合わせ淡いグレーを基調としたデザインとし、床などの内装には落ち着いた御影石を使った。

男性用個室は和洋計 6 室、女性用は同 11

室とし、それぞれ車いすのまま入れる多目的個室を備えた。女性用には授乳室や、化粧直し用の壁で仕切ったパウダーコーナー4箇所、個室には「フィッティングボード」を設けた。ベビーカーも整備しており、すべての個室には体調が悪くなったときや防犯対策としての「非常用通報装置」も設けた。



トイレ全景



トイレ内部

(3) 駐輪場(無料)

福井駅の北側直近のブロックに平面で約

139 m²の面積、約 2,000 台の自転車を無料で駐車する。

10-3 一般貸付高架下

高架下利用については、明確な方針の決定が遅れたが、平成 15 年 10 月に、高架下空間の内、北の庄通りまでの南側 8,000 m²については、生活密着型ショッピングセンターを整備する方針を決定した。

JR西日本の子会社である「金沢ターミナル開発(株)」が管理運営する生活密着型ショッピングセンターは、テナント募集等を行い、平成 16 年 10 月着工し、高架切替と同じ平成 17 年 4 月 18 日開業した。

(1) ショッピングセンター「プリズム福井」

プリズム福井は、新しいJR福井駅の高架下の核となる商業テナントとして設置された。プリズム福井は、福井県初となる「駅ナカ」となり、約 3,500 m²の売り場面積に 44 の専門店が入っている。専門店として、食品スーパー、ドラッグストアを核に、和洋菓子、土産物店など物販、ラーメン店、そば店、居酒屋などの飲食店、エステティックサロンや英会話教室といった滞在

型店舗が営業している。

福井駅改札の真正面に位置する玄関は、福井らしさを演出する越前和紙と竹で飾り付けられ、行灯風の照明で照らされた店内は明るく、落ち着いた雰囲気です。「圧迫感がないようゆっくりと買い物を楽しめるよう」天井を高く、廊下を広めた配置となっている。

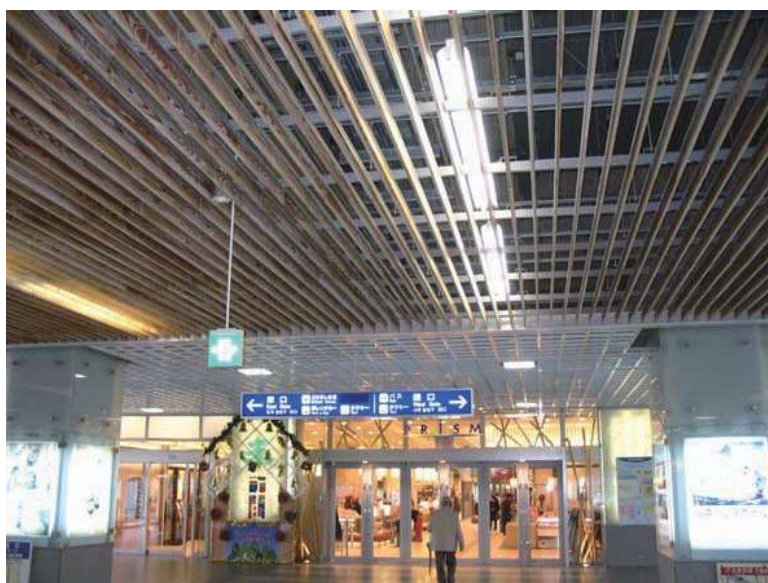
正面入り口付近の土産品を中心としたコーナーには、銘菓や地酒、土産物店などのテナントが並び、福井の名物であるお菓子から海鮮類まで土産物がそろい、にぎわいを作り出している。

専門店 5 店で構成する食品スーパーでは、厳選した生鮮品や日常生活品を揃えて、より多くのお客様に来てもらえるよう、常に発見がある店づくりをしている。

駅高架下は、単なる通過点でなく、ゆっくり楽しめるスペースに変わり、地域活性化にもつながる、にぎわいのある場所となった。



駐車場



「プリズム福岡」入口



「プリズム福岡」内部

第11章 景観設計

11-1 景観検討会

人々が駅に求める感性は、「美しさ」だけでなく、「やすらぎ感」、「親しみやすさ」、「芸術性」、「安定感」、「統一感」等、さまざまである。

福井駅は、連続立体交差事業により、福井県都の新しい玄関口として、福井市の象徴となり、魅力ある景観を育てる必要があった。県民の感性に合った、周辺の環境に調和した美しい駅設備の設計が求められた。このような景観

美に対する問題認識のもとに、平成9年度、学識経験者、地元代表者、福井県・福井市の担当者ら14人でつくる「福井駅付近連続立体交差事業景観検討会」(会長・故玉置伸吾福井大学教授)が設置された。検討会では、シンポジウムなどを開催し、広く県民の意見を聞きながら、高架一般部および駅部に分けて2ケ年に渡り、景観について検討を行った。

11-2 高架一般部

高架一般部においては、福井の中心市街地に延長3.3kmにわたって、巨大な「コンクリート壁」が登場することとなる。また、これまでの鉄道構造物設計においては、主として安全性、耐久性、機能性、経済性が追求され、景観や環境との調和性についての考慮が十分なされてきたとは言えない。そのため、高架橋の形を、地域特性や課題点、改善点を踏まえて、全体的な景観、細かい構造上のこと、コスト面、地元からの要望などいろいろな観点から比較評価して検討を行った。高架橋全般において、景観に配慮するため、高架橋柱角部・

上層梁の角部は丸み、ハンチ部はハンチに沿った曲線をつけて、高欄部分には3本の横スリットを刻み、やさしいデザインとした。更に、区画整理事業区域内の高架橋柱区間では、これに加えてコンクリート柱脚に化粧型枠を利用した意匠とした。(表11-1 ラーメン高架橋の景観メニュー表 参照)

また、県道福井停車場米松線等の幹線道路を跨ぐ高架区間では、ゲートとしての意味を込めて柱脚や桁に装飾を施すことにした。(表11-2 架道橋景観メニュー表 参照)

表11-1 ラーメン高架橋の景観メニュー表

部 位	区画整理区域内	そ の 他
柱	R=100 mm	
	縦方向スリット	な し
縦 梁	ハンチ部曲線化	
高 欄	下端部丸み付け(R=100)	
	横方向スリット	
架 線 柱	パイプ柱	

表11-2 架道橋景観メニュー表

	豊島架道橋・日之出架道橋
桁 側 面	化粧パネル・化粧型枠
下 部 工	化粧型枠



架道橋下部工



高欄横方向スリット



架道橋桁側面



柱縦方向スリット



擁壁部化粧型枠

11-3 福井駅舎

新駅舎を含む都市の風景は、福井市の顔になるため、その品格と落ち着きの中にも生き生きとした賑わいが創出され、自然と共生する福井の活気ある都市の姿が、景観として育まれていくことが望まれた。

(1) 基本デザイン

福井県民・市民の福井駅舎に対する思い入れはことのほか強く、そのデザインに関して大きな議論となった。「福井らしさ」をどう表現するか、「シンボリックと明るいイメージ」「シンボリックと地域性」「地域性とシンプル」の3つのコンセプト・デザイン案が「景観検討会」で集約された。

福井県は、平成11年10月「みんなの福井駅シンポジウム」を開催し、「シンボリックと明るいイメージ」をキーワードにして明るい色調でまとめられたデザイン案に、委員の意見を基に修正を加えて基本デザイン案を作成し、平成12年4月にJR西日本に提案し、公表した。

駅舎デザインの方針性としては、周辺からのランドマークになる、認識しやすく、親しみの持てる安定感のある形を目指し、福井県のシンボルである「不死鳥」を象徴的にとらえ「明るく光り輝くイメージ」「温かみのある白っぽい色」などをデザインテーマにした。

駅の外観は、中にいても天候や季節を感じ取れるように透明感のある素材で、内部から外が見通せるデザインとし、地域の素材である笏谷石や越前がわらといった、新しい素材を組み合わせ活用することを目指した。

駅舎の上屋やコンコースの庇はドーム状の屋根など曲線的な造形とリズムカルな直線造形を組合せて、不死鳥の跳躍感を象徴的に表し、これからの県都の玄関口にふさわしいものとした。



図 11-1 駅西口



図 11-2 駅東口

(2) 最終デザイン

JR西日本は、福井県により提示された基本デザインを十分に踏襲したうえで、福井県立大学の福井・小浜両キャンパスもデザインした川崎清京都大学名誉教授に作成を依頼し、最終案を平成15年6月に福井県に提示し、公表した。福井県が要望した明るくシンボリックという基本理念を踏まえ、採光にも配慮し、夜間もライトアップで象徴的に見え、維持管理も容易なデザインとした。駅舎は越前海岸の柱状節理や九頭竜川上流の河岸段丘をモチーフに、ガ

ラス面を大胆に張り出す外観になっている。連続的に並ぶガラスの窓、天窓が造形的にも強い印象を与える一方、採光の役割を果たしている。外からは駅構内の骨組み構造が透けて見え、内部の明かりや構造が雪景色の中の民家や雪つりを連想させる効果を狙っており、全体として白色中心の温かみのある配色としている。当初のドーム型の屋根では、積もった雪が落ちる危険性や構造的に破断する可能性を解消するため、ガラス面を垂直にすることで積雪が落下しにくくした。



図 11-3 福井駅外観

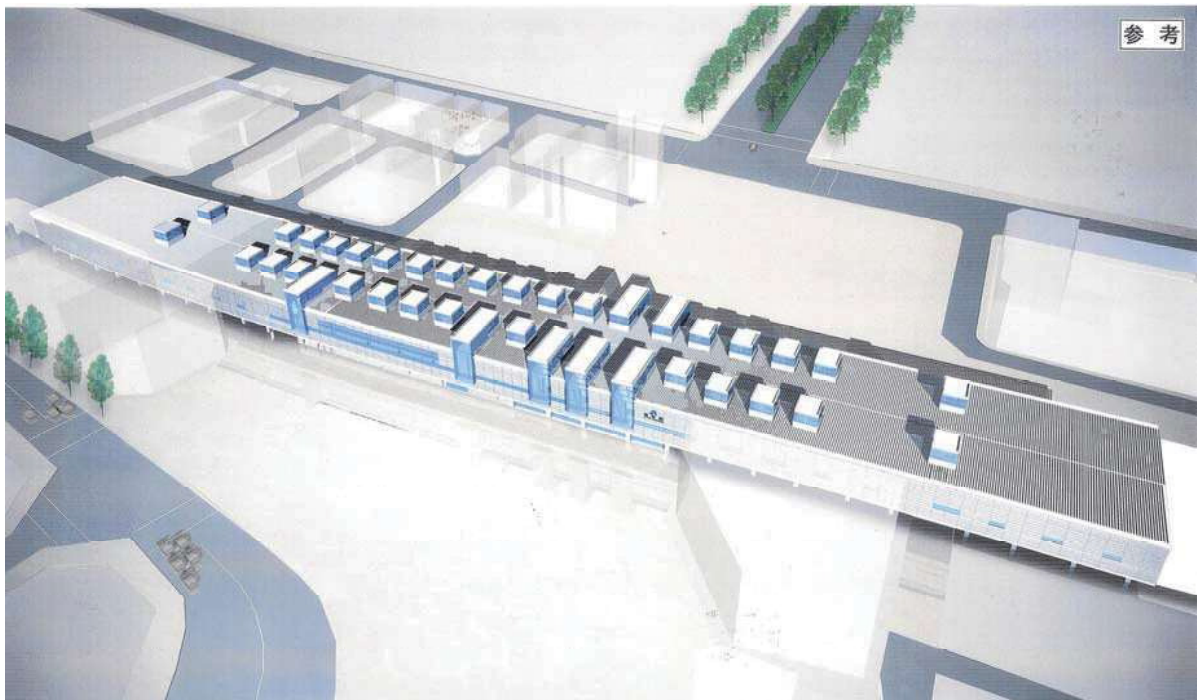


図 11-4 駅西口



図 11-5 駅東口

11-4 足羽川橋梁

足羽川橋梁は、遠く白山への眺望が開け、ランドマークともなる透過性のある3径間トラス構造とした。技術的な検討でコスト面と桁下確保も踏まえてトラス構造とPC下路橋の2タイプ

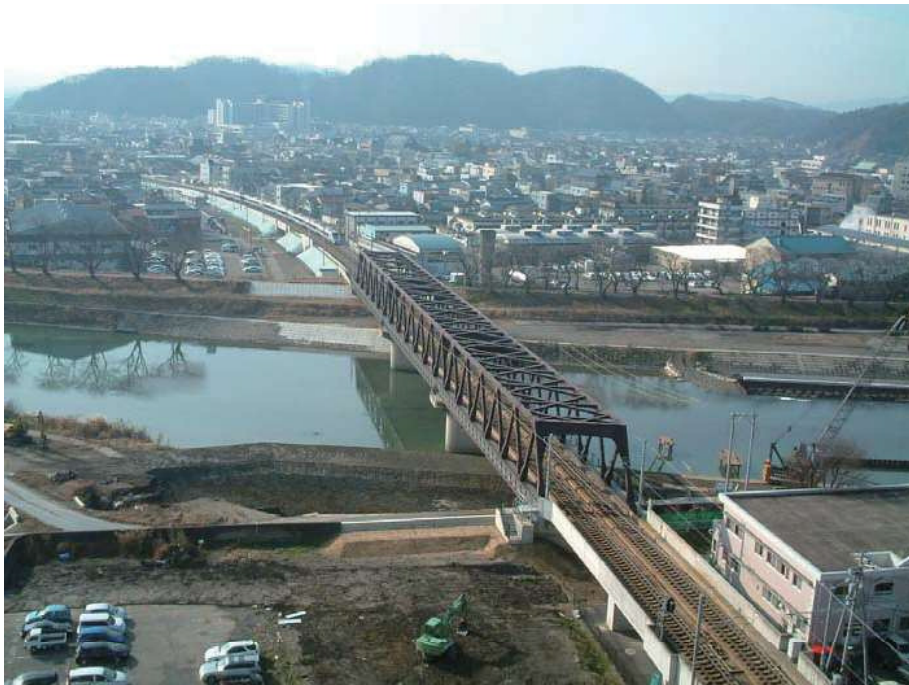
の橋梁形式に絞込み、福井を実感できる車窓からの足羽川・桜並木の展望を考慮してトラス構造とした。



足羽川橋梁(下流より撮影)



足羽川橋梁(桜の時期)



足羽川橋梁(北方向より撮影)

第 12 章 埋蔵文化財調査

12-1 埋蔵文化財調査作業

福井駅付近連続立体交差事業区域は、福井城跡をはじめとし、埋蔵文化財の包蔵地であった。福井県遺跡地図では、現在の県庁のまわりに残る堀を中心にした広い範囲が福井城跡として認識されていた。その範囲は、東は荒川から西は片町通りに及び、JR線路は足羽川右岸堤防から日之出跨線橋北側にかけて南北にこの遺跡を貫いていた。(図 12-1 参照)

福井県教育委員会文化財当局との協議により、福井城は近世の城郭として重要な遺跡に位置付けられているため、鉄道高架橋の建設により破壊される部分の全面調査を行うこととなった。

足羽川橋梁部や宝永北高架橋等の「別線」方式で施工する箇所は、平成 7 年から先行して埋蔵文化財調査を行い、平成 11 年から鉄道高架橋工事に着手した。

鉄道高架橋構造物を「仮線」方式で、現線跡に構築する福井駅部付近は、中央 2 丁目地係(豊島跨線橋南方)から大手 2 丁目地係(宝永踏切付近)までの延長約 940m の範囲となるが、在来線を仮線に移し、在来線のレールを撤去してから埋蔵文化財調査の発掘に着手することとなる。

仮線等の仮設工事では、地下を乱す恐れがないことより、その時点では調査を行わず、鉄道高架橋工事着工前に発掘調査を実施することとなった。

平成 12 年 6 月 JR 北陸線の上下仮ホームが完成後、旧駅の設備を撤去、平成 12 年 9 月から埋蔵文化財発掘調査を一斉に開始した。

用地問題等からも工程が遅れていたため、発掘調査に割くことができる期間は限定されていた。また、その時期は、近敦線や中部縦貫道、県立図書館等の大規模プロジェクトが準

備進行中で、埋蔵文化財調査員も手薄な状況にあった。

福井駅部で行う発掘調査の対象は、時代ごとに異なる遺構面であった。調査期間算定の基準となる調査面積は、表面積ではなく、それに遺構面の層数を掛け合わせた数字となる。以前に行われた周辺部での試掘調査や局所的な発掘調査の結果を踏まえ、層数は 2 層(一部 3 層)、駅構内に設けられた構造物により遺構の一部が破壊されていることを考慮して一定量除外し、駅部の総調査面積が約 28,000 m²であることが、当初より予想されていた。

しかし、発掘調査の進捗により、遺構面の層数が最高 4 面に達していることが判明、面積にして 3 割以上の増加となった。それまでの調査方式では、発掘調査終了が大幅に繰り下がり、平成 13 年内の JR 北陸線の駅部高架工事着手が不可能と考えられた。

そのため、教育委員会文化財当局や JR 西日本とも協議を進め、これまでにない規模の調査班を投入することにした。平成 12 年 9 月に第 1 陣として 1 班 30 名の調査員が駅部に乗りこみ、10 月中旬からは 5 班 150 名体制に増強した。多くの市民の目に止まり、福井駅構内が大規模埋蔵文化財発掘現場として注目を集めた。

異例の 5 班 150 名調査員の体制や、降雨・積雪時にも調査をすることができるよう特殊なテントを設営したり、掘削後の調査測量をラジコンヘリコプターによる空中写真測量とすることなどで、工期短縮を図り、予定通り、平成 13 年度には発掘調査を終了することができた。

12-2 発掘調査された遺跡

福井駅部は百間堀と三重目の堀に囲まれた「中の馬場」と呼ばれる場所に位置する。この地区は江戸時代の「福井城下絵図」類によると、1,000 石クラスの上級武士の屋敷が立ち並んでいた場所で、特に、慶長年間(1596～1615)作成と伝えられる絵図では藩祖結城秀康の養父結城晴朝の屋敷も記載されていた。

発掘調査により、次のようなことが判明した。

- ①福井城創建期から17世紀終わり頃までの短期間に何度も盛土・整地がされ、建築ラッシュの様相を呈していた。
- ②17世紀後半の大火(寛文の大火)は、創建以来の城下を大きく改変するきっかけとなり、新たな都市計画に基づき復旧された。
- ③16世紀末の北の庄城時代の遺構が濃厚に存在し、福井城築城以前から吉野川東側の開発が始まっていた。

また、遺物として、肥前陶磁器(伊万里焼・唐津焼)、瀬戸・美濃焼、京・信楽焼の椀・皿等主に食器類中心となった。越前焼は甕・壺・播鉢等、貯蔵具や調理具が中心となった。土師質土器はほとんどが灯明皿として使用されたものであった。

遺構として、百間堀と石垣、堀を場内へわたる土橋などの跡を確認した。百間堀は、その名のとおり、かなりの幅をもって、現在の鉄道線路を横切る形で流れていた。当時、付近を流れていた吉野川の河道を利用して、慶長6(1601)年からの福井城建設と同時期に作られた。

発掘は、百間堀の南端(中ノ馬場地区)と土橋を北東に結ぶ形で行い、石垣が五面出土した。現地の地表面から堀の底までの高さは5.5mで、百間堀を埋めている土は明治中ごろの

鉄道敷設以降のもので、堀の底にはごみなどがほとんどないことが分かった。大きな堀にもかかわらず土砂などで水深が浅くならないように掃除が行き届いていたことがうかがえた。このほか、堀の底は墓石等を用いて平らに整地されており、天文19(1550)年の銘が残る五輪塔の破片も見つかった。

堀の両側の石垣は高さ2～3m。いずれも笏谷石で4段ほど組まれ、南端から土橋まで約50mあり、百間堀の幅はそれに近かったとみられた。

また発掘時、四段目の石垣最下段の石が堀側へ飛び出している部分が数ヶ所あり、飛び出した石の裏側には砂の層が広がっており、地表に向かって噴き出した跡があり、福井地震で起きた液状化現象に伴う側方流動で石垣が動いた可能性があった。年代がはっきり分かる地層(城築城当時の石垣)で液状化を確認できるのは珍しいと分析された。

また、発掘の調査区分ごとに、市民に対する説明会も行なわれた。

福井駅構内の発掘調査で出土した遺物の量は極めて多く、今後の現地での発掘調査が終わったあと、そこで得られた遺物の整理を行い、報告書が刊行される予定となっており、この大規模な調査結果が詳細に公表されるのはまだ先の話になる。

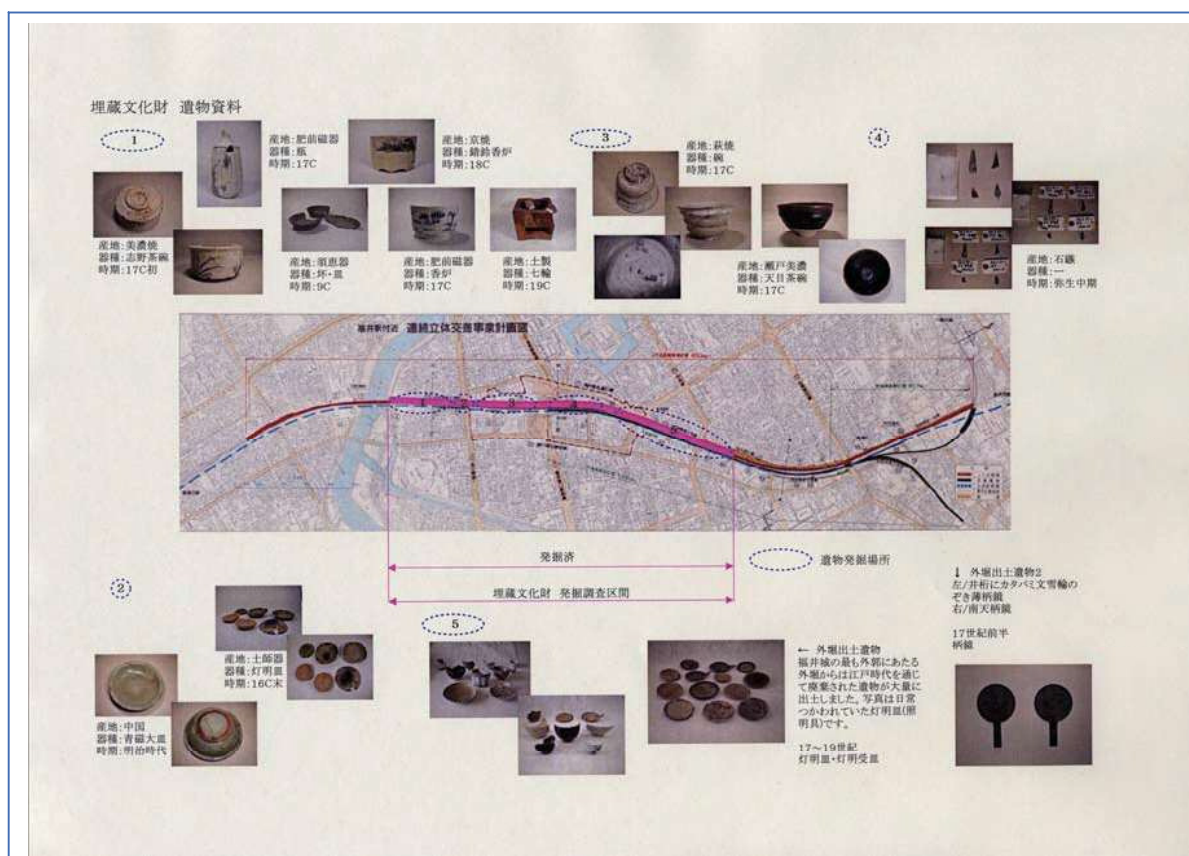


図 12-1 埋蔵文化財調査平面図

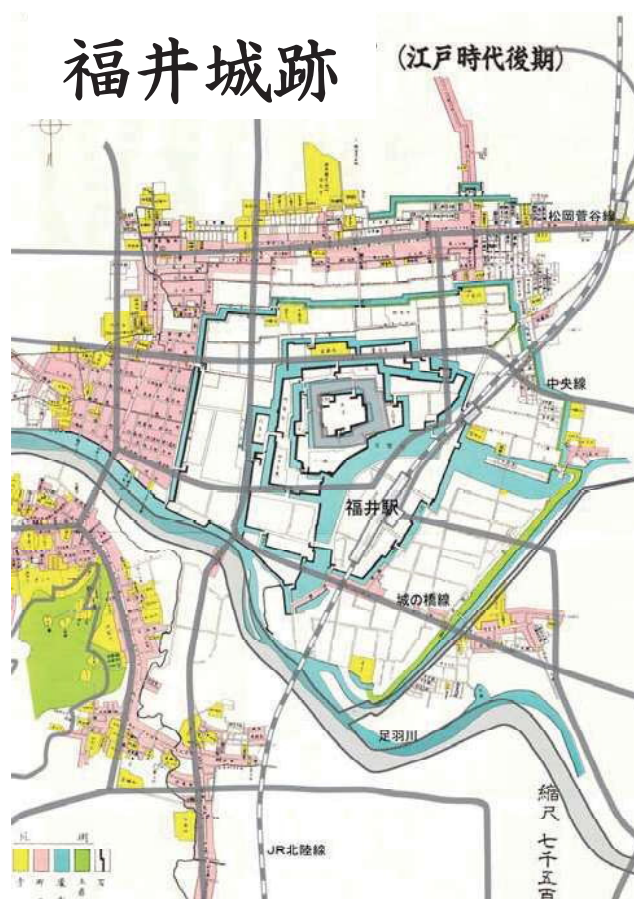


図 12-2 福井城跡平面図 (参考…松原信之著「若越城下町古図集」)



テント設営



調査状況



ラジコンヘリコプター



遺構(石垣)

第 13 章 市民参加のイベントの開催

13-1 鉄道高架ウォーク

新しい福井駅舎や高架橋上を歩いて見学するイベント「鉄道高架ウォーク」を平成 17 年 3 月 23 日に開催した。福井駅周辺の JR 北陸線が平成 17 年 4 月 18 日に高架走行へ切り替わるのを前に、事前に応募した市民約 1,600 人が、開通前の駅舎内や高架橋上を歩いた。

イベントは、福井県と福井市が企画したもので、福井駅高架化が地域経済に果たす役割を積極的に PR し、産業活動の拠点であると同時に地域の「まちづくり」といった視点から、鉄道と駅の役割や必要性を参加者に理解していただき、鉄道の重要性を再認識してもらうことなどを目的として、開催した。

今回のウォークは、約 2,800 人の応募があったが、先着順約 1,600 人で締め切った。

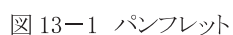
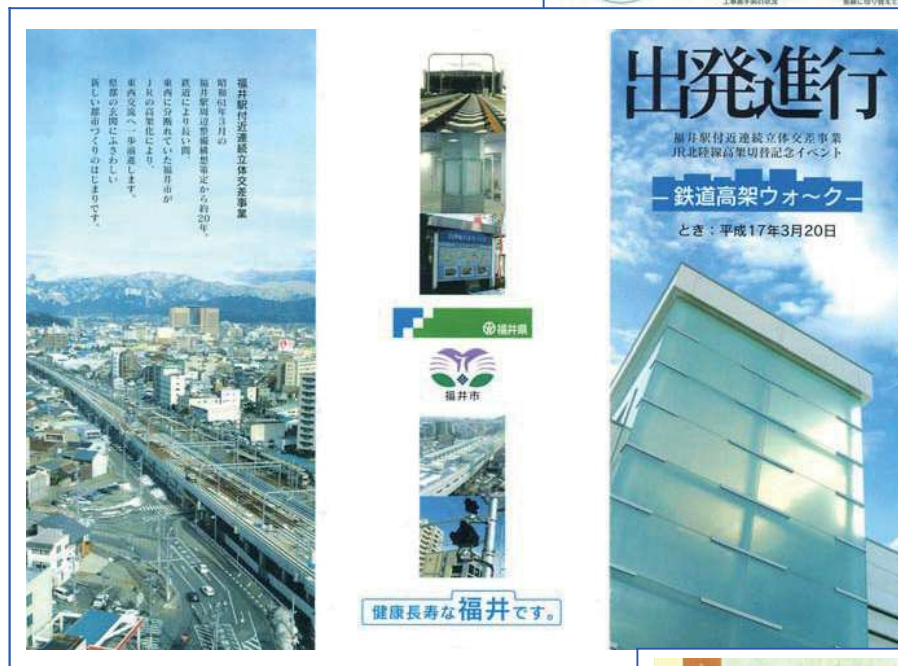
コースは①駅舎～足羽川橋梁付近 約 230 人／班 ②駅舎～旧日之出跨線橋付近 約 140 人／班 ③新駅舎見学 約 30 人／班 の 3 コースで、それぞれ 1 班 9:00～9:30、2 班 10:30～11:00、3 班 12:00～12:30、4 班 13:30～14:00 の 4 回に分けて行った。

ヘルメット姿の参加者は、真新しい駅舎を見学した後、コンコースから改札口を通過して高

架駅ホームから高架橋軌道に下り、約 1.5 km を見学した。高架橋の脇に設けられた管理用通路に敷かれた養生シートの上を慎重に歩いた。南北 2 方向にわかれ、片道約 750m のコースの折り返し地点に設置した仮設の展望台では、県都の中心部を背景に記念写真を撮ったり、展望台から市内の景観を見渡していた。カメラを手にした親子連れの姿が目立ち、日ごろ見慣れない高架上からのわが町の風景を珍しそうに見学していた。

見学者は、現場を見ることにより事業への理解を深めて、県都の顔づくりが出来上がりつつある様子を確かめて、4 月の開通を心待ちにしていた。

このほか受付を終えた後のウォーク開始時間までは、連続立体交差事業等の紹介のパネル展示や高架橋上の軌道に敷く碎石に落書きできるコーナーもあり、出発前の参加者らが自分の名前や日付を思い出として色ペンで書き込んでいた。





新駅舎



受付



落書きコーナー



高架ウォーク状況



高架ウォーク状況



高架ウォーク状況

13-2 開通式と記念列車

平成 17 年 4 月 18 日の午前 10:45 から福井駅上りホームで出発式を執り行った。宇都宮JR西日本金沢支社長と西川福井県知事の挨拶の後、西川福井県知事ら 5 名によるテープカットやくす玉割で、記念列車の出発を祝った。サンダーバード型の記念列車は、福井駅を出発して岡崎城や館山寺温泉を巡る観光ツアーで約 200 名が参加した。乗客代表の 2 人に、福井市キャンペーンレディのお市の方から花束が贈呈され、ホームに入ってきた記念列車

に乗り込んだ後、福井駅長が出発の合図を行い、演奏と拍手のなか出発した。

その後、近くのホテルにて記念式典を催した。約 350 人の出席のもと、11 時 20 分より開式、西川福井県知事、酒井福井市長や垣内JR西日本社長の主催者挨拶のあと、来賓の祝辞と続いた。福井県による事業経過の説明の後、高架切替等を記念して万歳三唱で、幕を閉じた。



テープカット



記念列車



記念式典

13-3 「プリズム福井」開業を祝う

JR福井駅の新駅舎と同時に高架下のショッピングセンター「プリズム福井」が平成 17 年 4 月 18 日に開業し、開業を祝う協賛イベントが、福井駅構内や駅周辺で繰り広げられた。駅構内ではそばや餅が乗降客らに振る舞われたほか、コンサートが開かれ、駅前商店街でも多彩なイベントを展開、生まれ変わった“まちの玄関口”の完成を祝った。駅周辺は祝賀ムード一色に染まった。

福井駅コンコースには特設ステージが設けられ、開業記念イベントが聞かれた。福井県警察音楽隊は「いい日旅立ち」など新駅舎のスタートにふさわしい曲目を次々と演奏し、それにあわせて福井県警察マスコットである「リュウピー君」が演奏に合わせてダンスを披露し喜びを盛り上げた。

地元の若草保育園の園児 38 人は太鼓やシ

ンバル、木琴を演奏して、元気な歌声をコンコースに響かせ開業を祝った。近くの小鳩幼稚園の園児 32 人も元気よく太鼓を打ち鳴らして祝賀ムードを一層盛り上げた。

福井駅西口広場にも特設ステージが設けられ、朝から家族連れや買い物客でにぎわい、午前 11 時半からは餅つきがあり、買い物客や利用者につきたての餅が配られた。餅は、JR 職員がつき、一口サイズにまるめてあずきときなこをまぶして振り舞われた。会場には、餅を求める多くの利用客が詰めかけ、行列ができた。

正午すぎには、ネギやかつお節がたっぷり入った冷たい今庄そば 200 食が提供され、多くの市民がおいしく食べて、休日のひとときを楽しんだ。



開業記念イベント



開業状況



開業記念イベント

13-4 工事用フェンスのイメージアップ

福井県は、平成 10 年 6 月、連続立体交差事業の工事フェンス(高さ2m、長さ50m)に絵を描き、フェンスに囲まれた冷たいイメージを振り払うイメージアップの企画を行った。えちぜん鉄道東側に設置されている鋼製の鉄板に、沿線市町村のシンボルキャラクターが描かれ、乗降者や道行く人の目を楽しませ、工事現場のイメージアップと連続立体交差事業

のPRにもつながった。

絵は、水仙の花やカニ、上志比村特産のニンニクをあしらった「ニンキー」、勝山市の恐竜を模した「チャマゴン」、芦原町の「セントピー」など沿線の市町村にちなんだ 18 のキャラクターが描かれ、特に、登下校する小学生には好評であった。



工事用フェンス



工事用フェンス

13-5 高架事業先進地視察

福井県は、福井駅周辺整備を進めるにあたり「福井駅周辺整備鉄道高架化事業促進期成同盟会」を設置し、多方面の方々の参画を得て、意見をいただいているが、その一環として、全国の駅周辺整備の先進地へ視察に行つて、今後の福井駅周辺整備に関する意見交換に大いに役立てようと平成元年から実施した。

連続立体交差事業で駅周辺整備を実施し

た先進地の現地では、駅周辺の市街地再開発事業等の概要説明を受け、駅前広場の整備状況や高架化された鉄道の高架下部分の利用状況などを現地視察した。参加者は、現地担当者の説明に熱心に耳を傾け、駐車場対策や開発における地元の関わり方、事業費、景観の考え方等について理解を深め、今後の福井駅周辺整備に期待を高めた。

表 13-1 高架事業先進地視察一覧表

年月日	視察場所	
平成元年 10 月 7 日	浜松市	
平成 2 年 10 月 18 日	名古屋市・浜松市	大曽根
平成 3 年 10 月 5 日	金沢市	金沢駅
平成 4 年 11 月 6 日	岐阜市・一宮市	
平成 5 年 9 月 22 日	枚方市	
平成 6 年 9 月 22 日	豊田市	
平成 7 年 9 月 25 日	川西市	
平成 8 年 9 月 20 日	岐阜市	
平成 9 年 11 月 20 日	京都市	
平成 10 年 11 月 5 日	大阪市	天下茶屋駅
平成 11 年 11 月 4 日	一宮市	一宮駅
平成 12 年 11 月 2 日	蒲郡市	蒲郡駅
平成 13 年 11 月 20 日	名古屋市	八田駅
平成 14 年 11 月 18 日	小松市	小松駅



概要説明(平成7年度川西市)



現地視察(平成7年度川西市)

第 14 章 福井豪雨

14-1 福井豪雨

平成 16 年 7 月 18 日に発生した福井豪雨は未曾有の局地的短時間豪雨となり、県内各所において越水や破堤による甚大な被害が発生した。

日本海から北陸地方(福井県)に延びる梅雨前線の活動が活発化し、強い雨雲が福井県嶺北地方に流れ込み、18 日の 0 時過ぎから所々で激しい雨を観測し始め、特に 18 日の明け方から昼前にかけては嶺北北部を中心に 1 時間に 80 mm 以上の猛烈な雨を観測した。18 日昼頃からは、雨は小康状態となったが、降り始め(17 日 15 時)からの総降水量は、嶺北北部の美山町では 285 mm、福井市では 198 mm に達した。

特に足羽川では、現況の流下能力を大きく上回る洪水が発生し、破堤により福井市街地が甚大な被害を受けた。また、河和田川、鞍谷川においても、計画高水位を上回る水位を記録し、土石流等の発生により、多大な被害を受けた。

本連続立体交差事業においても、平成 16 年 9 月に豊島跨線橋撤去開始をおこなうための代替道路として足羽川高水敷に設置した仮設道路は完全に冠水、泥だらけとなった。

足羽川河川敷道路は福井豪雨時にはほぼ完成していたが、まだ供用はされていない状態であった。

嶺北地方は、総面積約 3,000 km²、人口 70 万人弱で、県都福井市を含む 6 市 7 郡 12 町 3 村からなる。
— 嶺北地方市町村 —

福井市、武生市、鯖江市、あわら市、大野市、勝山市、足羽郡美山町、吉田郡松岡町、永平寺町、上志比村、坂井郡三国町、丸岡町、春江町、坂井町、今立郡今立町、池田町、南条町、南越前町、丹生郡越前町、越廼村、清水町、大野郡和泉村



足羽川河川敷通路



東口南線



春日地下道



足羽川破堤



足羽川河川敷道路

第 15 章 関連事業

15－1 福井駅周辺土地区画整理事業

旧福井駅周辺地域は鉄道線路の東西ともに、戦災復興事業により、一度は整備された地域であったが、最近の都市機能集積発揮の基盤施設としては、交通処理、土地利用の両面で実情にそぐわなくなり、むしろ、発展の制約条件ともなっていた。

このため、駅前広場整備および都心現状道路の整備を含め、鉄道横断道路の新設等の基盤の再整備やより高度の土地利用を図るための街区の再編さらには鉄道残用地の効果的な活用等を目的として、駅周辺地域約 16.3ha について土地区画整理事業を実施している。



図 15－1 福井駅周辺土地区画整理事業計画図

事業名	福井都市計画事業福井駅周辺土地区画整理事業		
事業主体	福井市		
施行地区	中央1丁目、大手1丁目、大手2丁目、 手寄1丁目、日之出1丁目、日之出2丁目の各一部		
施行面積	約 16.3ha		
駅前広場	西口交通広場	約 9,000 m ²	
	東口交通広場	約 9,140 m ²	
都市公園	日之出公園	約 1,470 m ²	
道路	都市計画道路	15 路線	延長 約 3,070m
	区画道路	14 路線	延長 約 610m
全体事業費	約 417 億円		
完了年度	平成 21 年度(予定)		

(1) 駅前広場整備

旧福井駅前広場は、西口約 4,000 m²、東口約 3,900 m²と、いずれも戦災復興事業により整備されたものであるが、著しく狭隘であり、機能上においても、景観上においても問題を提起されていた。このため、バス等の駅前広場への乗入れを実現して、交通結節機能の強化を図り、また県都の玄関口としての風格ある景観をつくり出すため、連続立体交差事業の実施を契機として、西口を約 9,000 m²、東口を約 9,140 m²に、それぞれ従来の約 2～3 倍に拡張し、再整備を図った。

なお駅前広場の拡張に伴う用地確保については、着工前から、すでに周辺は密集市街地であるため、連続立体交差事業の実施により発生する鉄道残用地等を活用することとし、その手法としては、土地区画整理事業によることとした。

駅前広場として、西部市街地と駅東地区の連絡性の強化、地区サービス道路網の形成、東西地区の一体化や高度利用化に対応した都心街区の形成等を考慮し地区幹線道路や区画道路を整備し自動車動線を確保した。また、街路整備に伴い、歩行者動線の確保を図った。

駅前広場周辺部については、次のような動線を考慮した。

1) 西口広場

- ・駅中央通路から駅前広場に、バスターミナルと一体となった歩行者空間を配置し、駅前線に連続的につながる歩行者動線を確保した。
- ・凸型の緑地帯の北側にはタクシー及び送

迎車関連の施設を配置し、南側にはバス関連施設を配置し、北側には県庁線の延長上に、南側には駅前線から、それぞれ専用の出入口を設け、ループ状の動線を形成した。

- ・中央通路と駅前地区との間の歩行者動線の連続性に配慮した。
- ・自家用車駐車場は、駅前広場に面した駅ビル、再開発ビルの駐車需要も含めて整備した。

2) 東口広場

- ・出入口は 1 箇所とし広場内のループ状の動線に沿って施設を配置した。
- ・バス関連施設は広場南側に配置し、駅中央通路の正面にタクシー関連施設と自家用車の乗降バースを配置した。
- ・自家用車駐車場は、駅前広場に整備した。

(2) 都心環状線等の整備

鉄道高架化による東西市街地の一体化および北陸新幹線の関連等により、福井駅周辺は、飛躍的にポテンシャルが向上したが、これによる都市機能の集積を支え、かつ促進し、また、都心交通の整序を図るため、都心環状線を整備した。

このため、4車線の鉄道横断道路を新設するほか、都市計画道路福井駅北通り線、福井駅東口志比口線及び福井駅東口木田線を幅員 25m の4車線道路として再整備した。

なお、本事業に関しても、福井駅周辺土地区画整理事業により、用地確保を図ることとした。

表 15-1 幹線・補助幹線道路一覧表

区分・規模・番号	路線名称	幅員	道路形態
3・4・6	福井駅北通り線	25m	地区の骨格を形成する幹線道路
3・3・59	東口都心環状線	25m	地区の骨格を形成する幹線道路市の都心環状道路の一端を担う
3・5・62	北通り東口線	14m	幹線道路を相互に連絡する補助幹線道路
3・5・63	北の庄線	14m	〃
3・5・68	東口南線	12m	地区内の補助幹線道路
3・5・69	東口北線	12m	〃

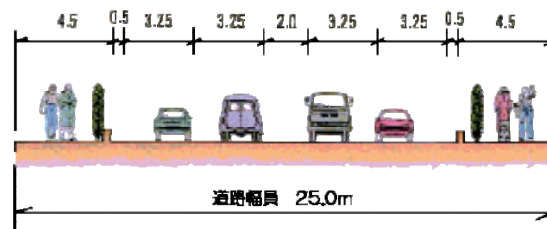


図 15-2 横断面図【福井駅北通り線・東口都心環状線】

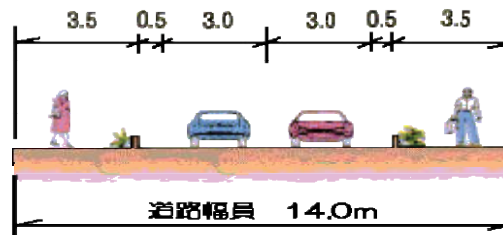


図 15-3 横断面図【北通り東口線・北の庄線】

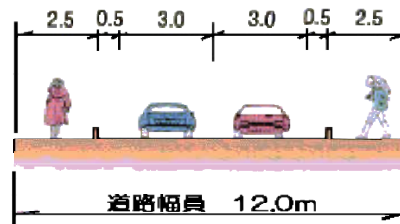


図 15-4 横断面図【東口南線・東口北線】

表 15-2 コミュニティ道路

区分・規模・番号	路線名称	幅員	道路形態
8・6・8	中央通り	8m	都心商業地内の歩行者主体の道路
8・6・9	日之出高架通り	8m	地区内の回遊性を向上させる歩道及び車道共存の道路
8・6・10	日之出通り	8m	〃

表 15-3 歩行者専用道路

区分・規模・番号	路線名称	幅員	道路形態
8・7・12	東口御園通り	4～8 m	駅利用者のアクセス向上や買い物等に利用される歩行者専用道路

15-2 福井駅周辺の整備

福井駅周辺では、土地区画整理事業を実施し、新たな時代への脱皮を図るが、とりわけ東西駅前広場に面する拠点的な街区では、老朽施設の機能更新、さらに一層の高度利用を図るとともに、宅地不足を補うために、市街地開発事業を強力に指導推進した。

今後においても市街地再開発事業の推進にあたっては、福井市都市計画マスタープラン及び福井市中心市街地活性化基本計画、福井駅周辺市街地総合再生計画の方針に基づき、新しい福井市の都市文化を生み出すまちづくりに取り組むこととしている。



図 15-5 福井駅周辺の主な事業

福井市における再開発事業は、建築物防災不燃化の建設促進を目的とした防災建築街区造成事業により昭和 38 年に大名町ロータリー

街区で 4 棟を整備したのが始まりで、その後福井駅前街区 4 棟、元町街区 1 棟、及び駅前南街区で 2 棟を整備した。

昭和 44 年には既成市街地を一体的、総合的に整備することを目的とした都市再開発法が制定され、福井市では昭和 47 年に御屋形地区の再開発基本計画が策定された。その後、昭和 59 年には同地区で再開発組合が設立され、昭和 63 年に工事着工、平成 4 年 4 月に施設建築物がオープンした。本地区は従前、佐佳枝廼社の境内に仲見世商店街(約 80 棟)があったところで、これを神社施設にホテルを核とした商業棟及び事務所棟とを一体的に整備した。

(1) 三の丸地区第一種市街地再開発事業

三の丸地区は、県都福井市の一翼を担う地

区にありながら、土地の利用状況が低く、まちとして衰退化が進み、活気を失いつつあった。

平成 15 年 3 月、当地区は第一種市街地再開発事業により、土地の合理的かつ健全な高度利用を図り、新しい都市型サービスを提供する設備を備えた「三の丸ビル」として生まれ変わった。

平成 3 年 8 月に再開発組合が設立され、県都福井の玄関口にふさわしい土地利用を図り、周辺地域と調和した環境整備と合理的かつ健全な高度利用、都市機能の更新を目的に医療・福祉・住宅・商業からなる複合ビルとして、平成 13 年に工事着工し、平成 15 年 3 月に完成した。

事業名	福井市三の丸地区第一種市街地再開発事業
施行者	福井市三の丸地区市街地再開発組合
地区面積	約 0.5ha
採択年度	平成元年度
併設事業・制度等	高度利用地区
地区の性格	商業地域、防火地域
事業の経過	
準備組合設立	昭和 61 年 7 月
都市計画決定	平成 2 年 3 月
事業計画認可	平成 3 年 8 月
権利変換計画認可	平成 13 年 7 月
施設建築物工事着工	平成 13 年 8 月
施設建築物工事完了	平成 15 年 3 月
組合解散認可公告	平成 16 年 1 月



三の丸地区市街地再開発事業

(2) 手寄地区第一種市街地再開発事業

福井駅周辺市街地総合再生計画に基づき、土地区画整理事業と一体となった再開発を目指すため、平成 15 年 8 月に手寄地区市街地

再開発組合を設立し、公共公益施設と民間施設が一体となった都市型複合施設として、平成 18 年度の工事完了を目標とした取り組みを行っている。

事業名	手寄地区第一種市街地再開発事業
施行者	手寄地区市街地再開発組合
地区面積	約 0.45ha
採択年度	平成 14 年度
併設事業・制度等	地区計画、高度利用、都市再生推進事業
地区の性格	商業地域、防火地域
事業の経過	

準備組合設立	平成 13 年 3 月
都市計画決定	平成 14 年 8 月
事業計画認可	平成 15 年 8 月
権利変換認可	平成 17 年 2 月
施設建築物工事着工	平成 17 年 3 月



手寄地区市街地再開発事業

(3) 福井駅前地下駐車場(仮称)整備事業

福井駅前通り道路下に駐車場を整備することにより、

- ・ 中心市街地の駐車場の不足を解消し活性化に役立てる。
- ・ 周辺道路を安心して通行するため路上駐車をなくす。
- ・ 障害者やお年寄りの方々に利用しやすい駐車スペースを確保し高齢化社会に

備える。

の改善を図ることを目標とした取組みを行っている。

平成 13 年度秋に工事着工し、土留め壁工事を行い、引き続き埋蔵文化財の調査を行った。調査と平行し掘削工事を行い、平成 17 年度夏から本体コンクリート工事に取り掛かり、設備工事、路面復旧工事等を経て、平成 19 年 10 月完成の運びとなっている。



地下駐車場イメージ



福井駅前地下駐車場

(4) 幸橋整備事業

福井の大動脈の一部として活躍している幸橋(さいわいばし)は、昭和の初期につくられたため、今の状況に合わなくなっていた。幸橋を整備することにより、

- ・ 洪水からみんなの生命と財産を守る。
- ・ 前後の道路と同じ幅員にし、今後も福井市街地の動脈の一部としての役割を果たす。

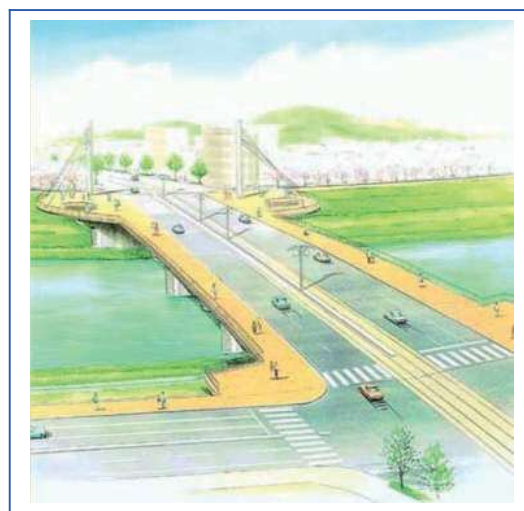
- ・ 今の基準にあった災害に強い橋にする。
 - ・ お年寄りや障害のある方々の社会進出にこたえ、広い歩道を備えたバリアフリーの橋にする。
 - ・ まちなみの景観に溶け込んだ美しい橋にする
- の改善を図ることを目標とした取組みを行っている。

路線名 3.4.1 福井縦貫線(フェニックス通り)
架橋位置 福井市中央1丁目～毛矢2丁目
(大名町交差点付近～毛矢交差点付近)

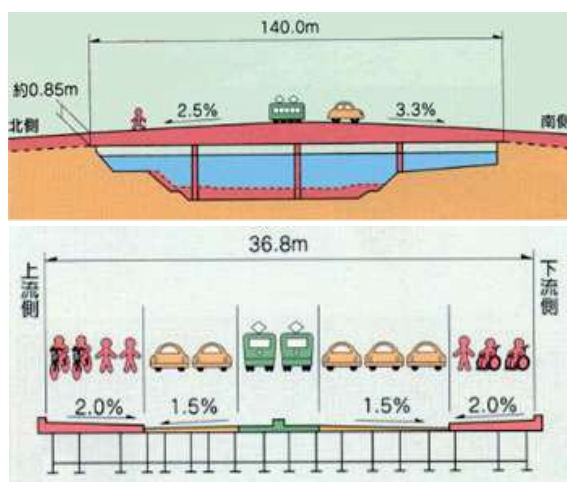
橋長 140.0m(4@35.0m)
幅員 36.8m(広場部分で最大 76.8m)
上部工構造形式 4径間連続鋼床版鈑桁

事業の経過

地元説明会開始	平成3年12月
予備調査・設計開始	平成4年4月
詳細調査・設計開始	平成6年4月
基本設計案公示	平成7年1月
都市計画決定	平成11年8月
事業計画認可	平成12年10月



幸橋整備事業イメージ



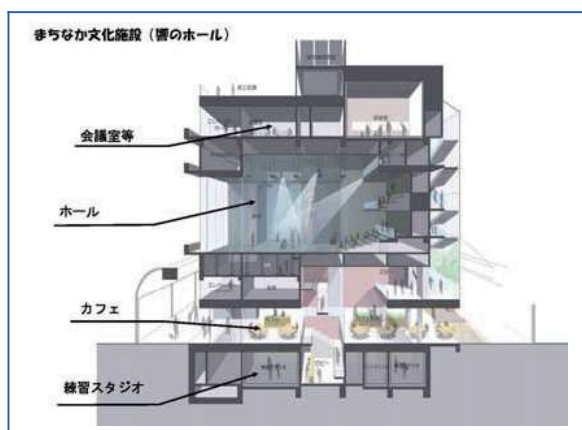
概要図

(5) まちなか文化施設整備事業

音楽・演劇などを楽しめ、発表できる空間の整備、また様々な人が集う交流空間の創出を図り、既存商業者とともに中心市街地への集客力を向上させる目的で整備した。響のホー

ルは、ホール・レコーディングスタジオ・リハーサルスタジオ・パフォーミング BOX・会議室を備え、福井駅前に位置する文化施設となっている。

施行地区	中央1丁目
面積	敷地面積:約 448 m ² 建築面積:約 380 m ² 延床面積:約 2,200 m ²
模 構 造	地下1階・地上6階 S造(一部SRC造)
主要用途	商業施設、軽音楽会などのできるホール、研修室、その他
事業期間	平成14年度～平成15年度
事業主体	まちづくり福井(株)



概要図



まちなか文化施設整備

15-3 中心市街地整備改善事業(賑わいの道づくり事業)

第五次福井市総合計画(平成14年4月～平成24年3月)及び福井市都市計画マスタープランに基づき実施しているもので、中心市街地活性化基本計画では、中央1丁目周辺の目標像として「～何かある”時間遊び”の舞台～」というテーマを設定した。これは、歩きたくなるような環境をつくることにより、みんなで協働して楽しい時間を過ごすステージを創り、演じていくことを表している。その中で、次の4つの整備方針を定めている。

- ・ポテンシャルを更に強化するため集客力の向上と来街者の滞留を誘発していく。
- ・永続的に福井文化が発信されるような環境づくりを図る。
- ・歴史的資源を活かしながら土地の有効利用を積極的に推進する。
- ・楽しく快適に回遊できるようヒューマンスケールの連続性ある街並みを形成する。



駅前南通り



駅前南通り



鳩の門通り



北の庄通り



北の庄通り



北の庄城跡



柴田神社



ガレリアポケット



ガレリアポケット

15-4 北陸新幹線建設事業

北陸新幹線は、日本海国土軸の形成や東海道新幹線の代替補完機能を確保するための重要な国家的プロジェクトであり、整備計画を踏まえてその推進を図っている。

また、北陸新幹線は、都市圏はもとより沿線各県との交流を飛躍的に活発化させ、地域の産業や経済の発展に大きく寄与する。現在、福井県においては、福井駅部の認可、着工が行われ、新幹線建設に対する県民の期待は、これまで以上に高まっている。

今後は、平成 16 年 12 月の政府・与党申合せにおける「必要に応じ随時見直しを行う」との見直し条項に基づき、整備スキームについて早期に見直しを行い、一日も早い福井での開業と敦賀までの整備促進が実現されることを

要望している。

関東、北陸、関西を結ぶ北陸新幹線は、東京・長野間がすでに開業しており、長野・金沢間については平成 26 年度末の開業を、福井駅部については平成 20 年度末の完成を目指し、現在着々と工事が進んでいる。

北陸新幹線福井駅は現駅に併設して構築が進められており、えちぜん鉄道と並行区間においては、えちぜん鉄道の連続立体交差事業とのいわゆる二重高架方式となる。このため、えちぜん鉄道の高架工事、側道工事にあつては、新幹線事業との慎重な調整を要するとともに、上述の関連事業の施行にあつても、新幹線事業のインパクトを最大限に活用しなければならない。

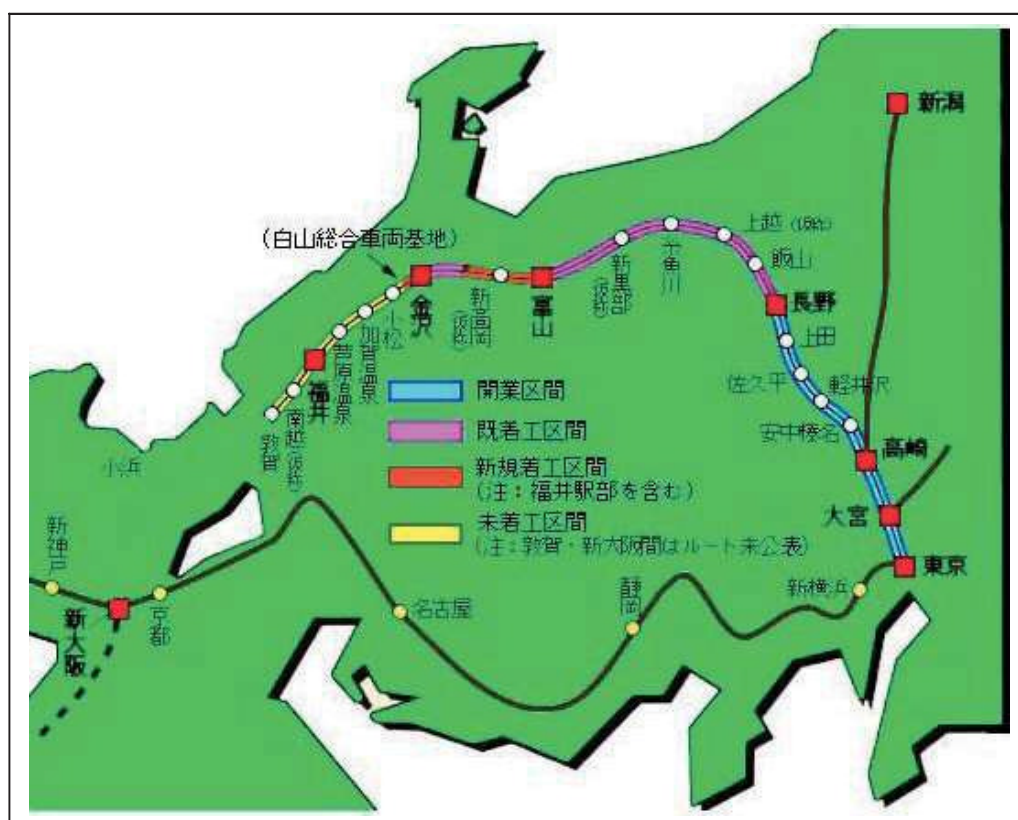


図 15-7 北陸新幹線ルート



図 15-8 平成 21 年頃のイメージ

