

福井駅付近連続立体交差事業 事業誌

えちぜん鉄道高架化

福井駅付近連続立体交差事業 事業誌 えちぜん鉄道高架化



福井県

はじめに

福井駅付近連続立体交差事業は、福井駅周辺の J R 北陸本線約3.3kmおよび、えちぜん鉄道勝山永平寺線約2.3km、三国芦原線約0.7kmを高架化するとともに、5箇所踏切を除去し、新たな交差道路を25路線整備することで、都市内交通の円滑化および、東西に分断された市街地の一体化を図る事業です。

平成17年4月には J R 北陸本線を、平成30年6月にはえちぜん鉄道を高架化し、その後残る交差道路の整備を進めることにより、平成4年3月の事業認可から28年という歳月と、約686億円の事業費を投じ、さらには事業を担当した県の職員総勢約300名のほか、関係する多くの方々のご尽力により、このたび、事業完了の運びとなりました。

事業が無事に完了できましたのも、大切な用地をご提供いただいた地権者や地元自治会の皆様をはじめ、国土交通省、福井市、鉄道事業者など関係者の皆様の多大なるご協力の賜物であり、心から感謝申し上げます。

えちぜん鉄道の高架化については、平成24年3月に北陸新幹線東側に単独高架を建設するという方針が決定された後、工事が進められることになりました。

仮線については、既に完成している北陸新幹線の800mの高架橋を利用し、平成27年9月から運行を開始しました。開業前の整備新幹線の高架を利用した地域鉄道の仮線運行は、全国で初めてであり、新幹線高架を利用することにより、えちぜん鉄道高架化完成前に、仮宝永踏切（東口都心環状線）、仮日之出踏切（中央線）を撤去することが可能となり、当該踏切部における踏切遮断による交通渋滞が解消されました。

また、福井駅舎については、東面を全面ガラス張りで開放感のある明るい駅舎に装いを新たにしました。内装には県産材杉を使用し、ホームの天井は大本山永平寺の傘松閣（さんしょうかく）に見られる格子状の天井をイメージするデザインとしており、随所に、あたたかさや親しみが感じられるよう工夫されております。

平成30年秋に開催された福井国体・全国障害者スポーツ大会では、県内外からの多くの選手や応援される方を、真新しい福井駅でお迎えすることができました。そして、令和元年度末には全ての交差道路が完成し、四半世紀以上にわたって進めてきた事業が完了しました。

平成19年3月に発行した J R 高架化事業誌に引き続き、このたび、えちぜん鉄道高架化の当初からの事業経緯と工事記録を集大成した事業誌を発行できることは、大変意義深いことであり、本事業誌は事業記録にとどまらず、今後のまちづくり事業や鉄道事業にとって貴重な資料として末永く活用されることを期待いたします。

令和2年3月

福井県土木部長 大槻 英治

目次

■巻頭写真・図面

完成写真	P. 1
旧駅舎	P. 5
仮駅舎	P. 8
仮宝永踏切（東口都心環状線）	P. 10
仮日之出踏切（中央線）	P. 11
清川（福井口）踏切（松岡菅谷線）	P. 12
交差道路、側道	P. 13
工事の状況	P. 17
平面図、縦断図	P. 21

■第1編 事業の概要

第1章 事業概要	
1-1 事業の内容	P. 23
1-2 事業の実施方法	P. 23
第2章 えちぜん鉄道高架化	
2-1 県と鉄道事業者の施行区分	P. 25
2-2 事業費の区分と費用負担	P. 26
2-3 えちぜん鉄道高架の概要	P. 29

■第2編 事業の推進

第1章 えちぜん鉄道高架期	
1-1 えちぜん鉄道の発足	P. 31
1-2 北陸新幹線とえちぜん鉄道高架計画（東側単独高架）	P. 31
1-3 新幹線高架での仮線運行	P. 37
1-4 福井駅舎のデザイン	P. 37
1-5 事業損失の検討と補償内容	P. 40
1-6 埋蔵文化財調査	P. 42
1-7 連絡通路の検討	P. 44
1-8 事業の再評価	P. 46
1-9 高架化完成	P. 50
1-10 福井駅周辺整備鉄道高架化事業促進期成同盟会	P. 51
第2章 交差道路、関連側道の整備と事業効果	
2-1 交差道路、関連側道の概要	P. 52
2-2 事業効果	P. 56

第3章 用地の処理	
3-1 新幹線用地の処理	P. 59
3-2 JRとの用地交換	P. 61
3-3 えちぜん鉄道との用地交換	P. 62
第4章 沿線住民への広報・PR	
4-1 説明会・見学会	P. 64
4-2 広報	P. 65
4-3 イベント	P. 67

■第3編 工事施工

第1章 えちぜん鉄道	
1-1 概要	P. 70
1-2 車両基地移転工事	P. 70
1-3 仮線工事	P. 71
1-4 旧線撤去工事	P. 74
1-5 鉄道高架施設工事	P. 75
1-6 建築工事	P. 79
1-7 軌道設備工事	P. 82
1-8 電気設備工事	P. 82
1-9 切替工事	P. 83
1-10 仮線撤去工事	P. 86
1-11 平成30年豪雪の影響	P. 87
第2章 交差道路・関連側道工事	
2-1 えちぜん鉄道の仮線切替後	P. 88
2-2 えちぜん鉄道の計画線切替後	P. 95

■第4編 関連事業

第1章 福井駅周辺の関連事業	
1-1 福井駅周辺土地区画整理事業	P. 102
1-2 福井駅周辺の市街地再開発事業	P. 106
1-3 北陸新幹線建設事業	P. 109

■第5編 各種資料

新聞	P. 114
パンフレット	P. 137
駅周だより	P. 138
事業年表	P. 150
用語集	P. 154

巻頭写真・図面

- 完成写真
- 旧駅舎
- 仮駅舎
- 仮宝永踏切（東口都心環状線）
- 仮日之出踏切（中央線）
- 清川（福井口）踏切（松岡菅谷線）
- 交差道路、側道
- 工事の状況
- 平面図、縦断図

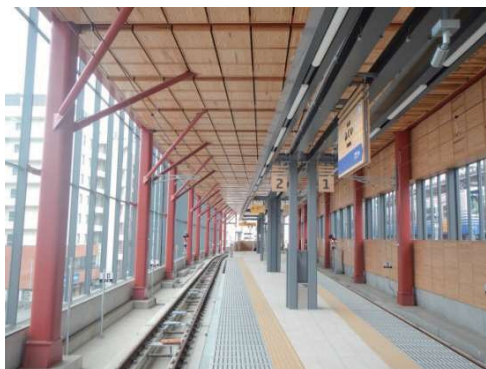
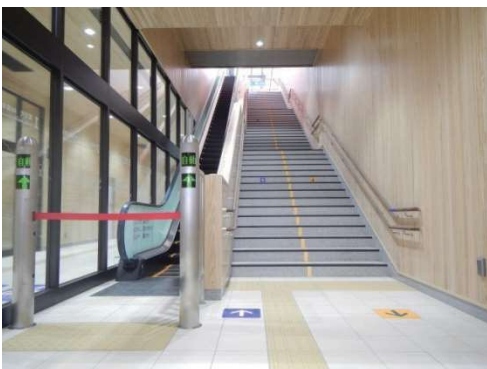
完成写真





完成写真

福井駅（平成 30 年 6 月～）



■ 完成写真

新福井駅（平成 30 年 6 月～）



福井口駅（平成 30 年 6 月～）



旧駅舎

福井駅（～平成9年3月）



新福井駅（～平成9年3月）

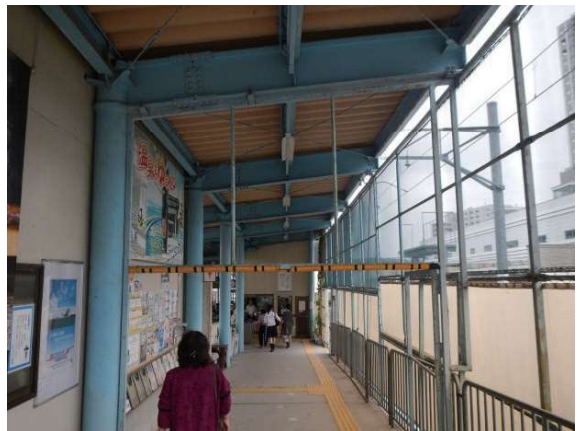


福井口駅（～平成9年3月）



旧駅舎

福井駅（平成9年3月～平成27年9月）



旧駅舎

新福井駅（平成9年3月～平成27年9月）

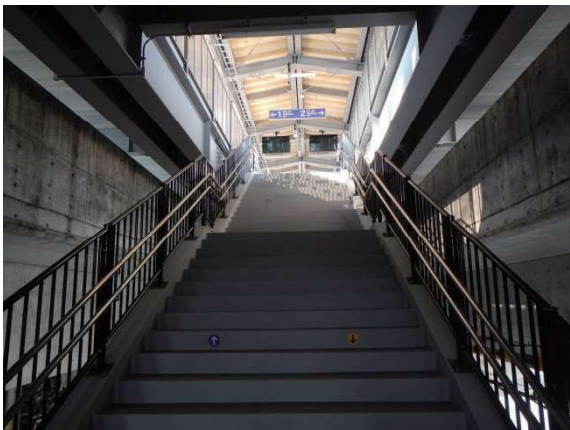


福井口駅（平成9年3月～平成27年9月）



仮駅舎

福井駅（平成 27 年 9 月～平成 30 年 6 月）

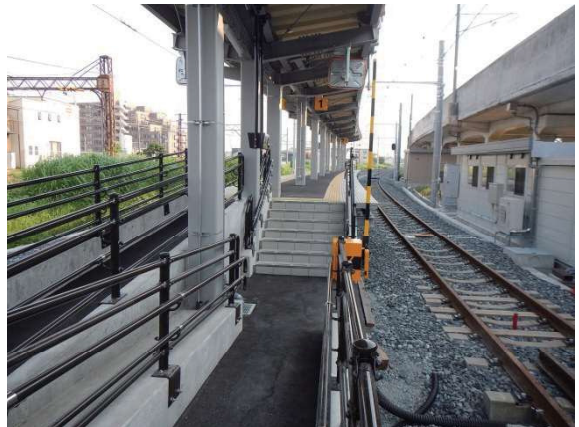


仮駅舎

新福井駅（平成 27 年 9 月～平成 30 年 6 月）



福井口駅（平成 27 年 9 月～平成 30 年 6 月）



■ 仮宝永踏切（東口都心環状線）



平成 21 年 6 月～平成 27 年 9 月（踏切撤去前）



平成 27 年 9 月～（踏切撤去後）

■ 仮日之出踏切（中央線）



平成 16 年 7 月～平成 27 年 9 月（踏切撤去前）



平成 27 年 9 月～（踏切撤去後）

■ 清川(福井口)踏切 (松岡菅谷線)



～平成30年6月 (踏切撤去前)



平成30年6月～ (踏切撤去後)

■ 交差道路、側道



東口御園通り（自転車歩行者道）



北通り東口線



東部 2-7 号線（通称観音町通り）



大手日之出線



中央 1-626 号線（自転車歩行者道）

■ 交差道路、側道



宝永日之出線



宝永東線



中央1-628号線（自転車歩行者道）



宝永志比口線



中央1-627号線（自転車歩行者道）

交差道路、側道



高架側道3号線（起点側）



高架側道3号線（終点側）



松本志比口線



志比口開発線



福井口松本通り（自転車歩行者道）

■ 交差道路、側道



北部 2-575 号線 (自転車歩行者道)



高架側道 2 号線 (起点側)



高架側道 2 号線 (終点側)



北部 2-181 号線



志比口郵便局南側通路

工事の状況

福井駅付近



平成 25 年 8 月



平成 27 年 2 月



平成 27 年 10 月



平成 28 年 7 月



平成 28 年 10 月



平成 29 年 3 月



平成 29 年 9 月



平成 30 年 9 月

工事の状況

新福井駅南側付近



平成 25 年 12 月



平成 27 年 4 月



平成 27 年 10 月



平成 28 年 9 月



平成 28 年 12 月



平成 29 年 4 月



平成 29 年 9 月



平成 30 年 9 月

工事の状況

福井口駅南側付近



平成 26 年 7 月



平成 27 年 9 月



平成 27 年 11 月



平成 28 年 9 月



平成 28 年 11 月



平成 29 年 5 月



平成 29 年 10 月



平成 30 年 9 月

■ 工事の状況

えちぜん鉄道本社南側付近



平成 25 年 8 月



平成 26 年 8 月



平成 26 年 12 月



平成 27 年 3 月



平成 28 年 8 月



平成 28 年 11 月

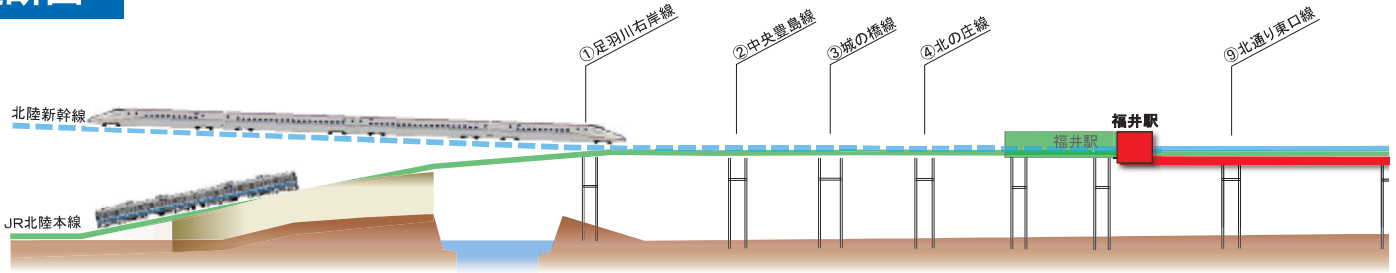


平成 29 年 5 月



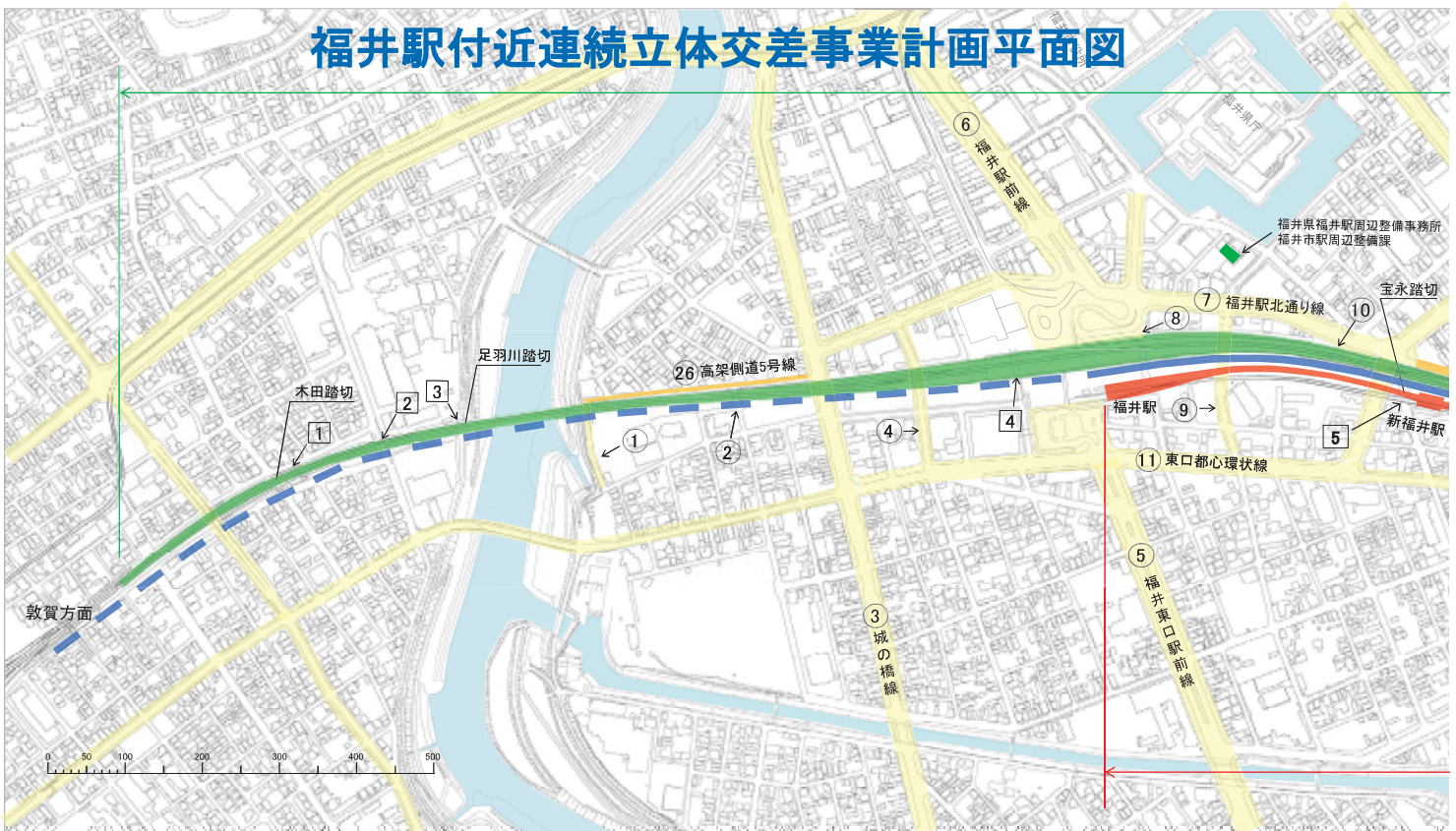
平成 30 年 9 月

縦断面図



平面図

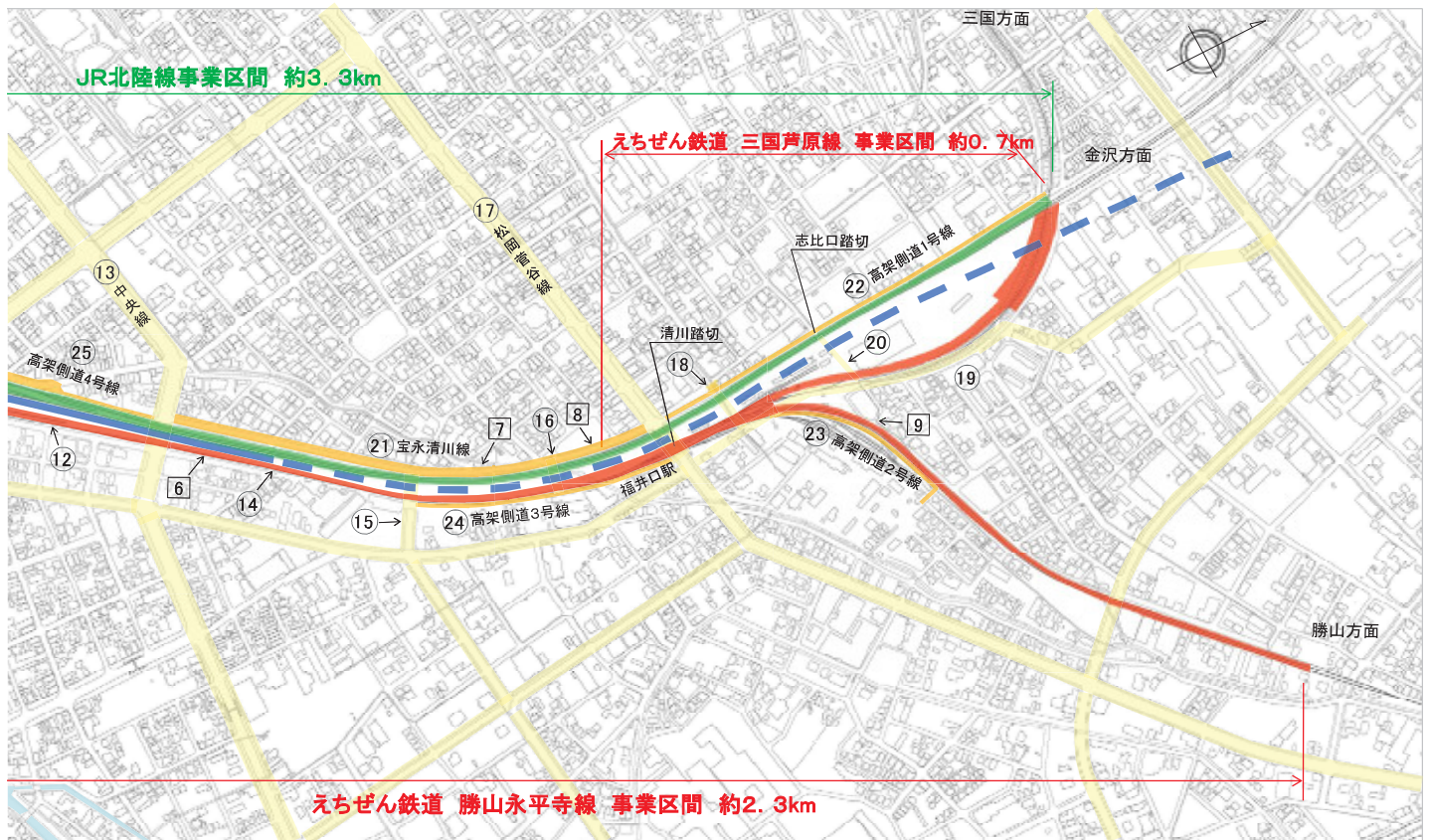
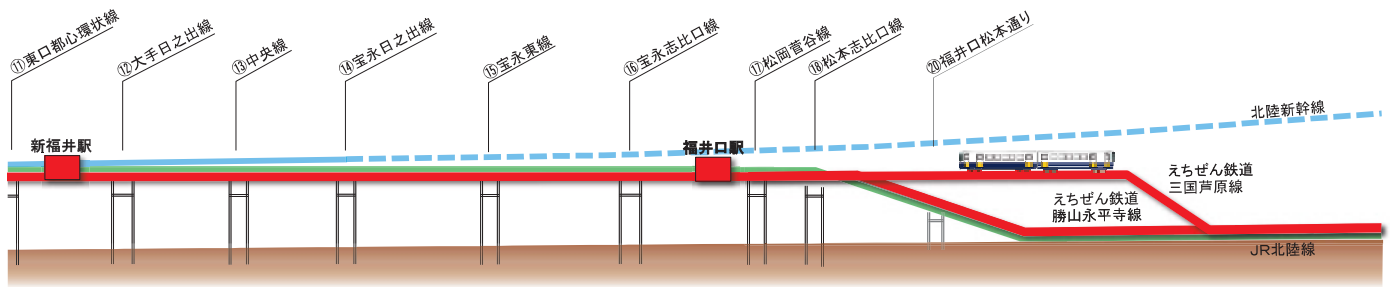
福井駅付近連続立体交差事業計画平面図



都市計画道路

番号	路線名	区分	幅員 (m)
①	足羽川右岸線	区画街路	6.0
②	中央豊島線	区画街路	12.0
③	城の橋線	幹線	27.0
④	北の庄線	補助幹線	14.0
⑤	福井東口駅前線	幹線	36.0
⑥	福井駅前線	幹線	44.0
⑦	福井駅北通り線	幹線	25.0
⑧	東口御園通り	歩行者専用	8.0
⑨	北通り東口線	補助幹線	14.0

番号	路線名	区分	幅員 (m)
⑩	東口御園通り	歩行者専用	8.0
⑪	東口都心環状線	幹線	25.0
⑫	大手日之出線	区画街路	12.0
⑬	中央線	幹線	27.0
⑭	宝永日之出線	区画街路	12.0
⑮	宝永東線	幹線	16.0
⑯	宝永志比口線	区画街路	12.0
⑰	松岡菅谷線	幹線	17.0
⑱	松本志比口線	区画街路	12.0



その他関連計画道路

番号	路線名	区分	幅員 (m)
⑱	志比口開発線	幹線	12.0
⑳	福井口松本通り	歩行者専用	6.0
㉑	宝永清川線	幹線	12.0 ~ 18.0
㉒	高架側道1号線	区画街路	6.0
㉓	高架側道2号線	区画街路	6.0
㉔	高架側道3号線	区画街路	6.0
㉕	高架側道4号線	区画街路	6.0 ~ 10.0
㉖	高架側道5号線	区画街路	6.0

番号	路線名	幅員 (m)
①	中央3-680号線	6.0
②	中央3-277号線	12.5
③	(河川管理道路)	4.0
④	(歩行者専用道路)	8.0
⑤	東部2-7号線	11.0
⑥	中央1-626号線	4.0
⑦	中央1-628号線	6.0
⑧	中央1-627号線	4.0
⑨	北部2-575号線	4.0

凡	例
	JR北陸本線
	北陸新幹線
	えちぜん鉄道
	都市計画道路
	高架側道
	路線名 交差道路 (25路線)

第1編 事業の概要

第1章 事業概要

1-1 事業の内容

1-2 事業の実施方法

第2章 えちぜん鉄道高架化

2-1 県と鉄道事業者の施行区分

2-2 事業費の区分と費用負担

2-3 えちぜん鉄道高架の概要

第1章

事業概要

1-1 事業の内容

福井駅付近連続立体交差事業（以下「本事業」という。）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ために、平成3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、令和元年度までの事業期間と、約686億円の事業費をかけて実施した。本事業の内容を表1に示す。

この事業では、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北陸本線延長約3.3km区間と、えちぜん鉄道延長約3.0km区間において鉄道を高架化することにより、5箇所の踏切を廃止する。そして、福井駅周辺土地区画整理事業と共に、幹線・補助幹線・区画街路・歩行者専用など25路線の道路を整備するものである。

表1 事業内容

	JR北陸本線	えちぜん鉄道		
		勝山永平寺線	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 ～福井市長本町33字	福井市宝永1丁目 ～福井市開発町67字	
延長	約3.3km	約2.3km	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63m 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105m 1面3線
交差道路整備路線	幹線道路8路線、その他の道路17路線			
除却踏切	5箇所（木田・足羽川・宝永・清川（福井口）・志比口）			
総事業費	約686億円（うち えちぜん鉄道分：232億円）			
事業期間	平成3年度～令和元年度			
事業主体	福井県			

1-2 事業の実施方法

福井駅部では、仮線方式による施行方法を採用した。施工順序図を図1に示す。

まず、京福線（現在のえちぜん鉄道）の東側に仮の線路を敷設し、京福線を切替え、今まで京福線があった箇所にJR北陸本線の仮線の線路を敷設し、仮線切替を実施した。（図1②）

その後、従来のJR北陸本線の場所にJR北陸本線の高架本体を建設し、平成17年4月18日に高架切替を実施した。（図1③）

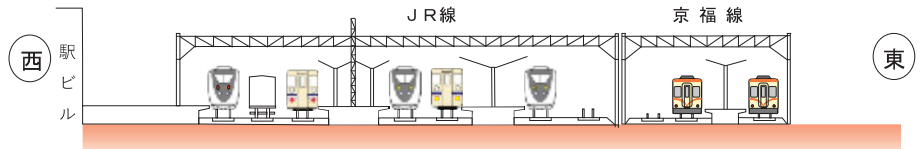
また、JR北陸本線高架切替と同時期に

北陸新幹線福井駅部の認可がなされ、JR北陸本線の仮線があった箇所に新幹線高架が建設された。その後、えちぜん鉄道は、先行整備された北陸新幹線福井駅部高架上に仮線を切替えた。（図1④）

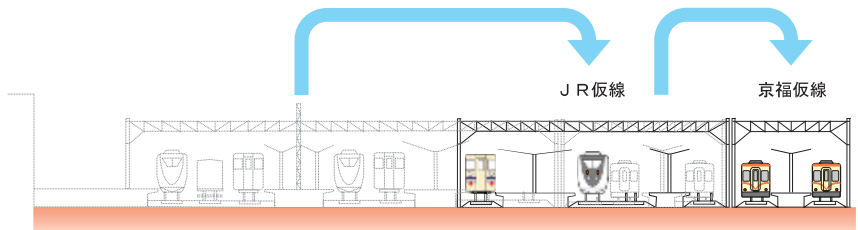
えちぜん鉄道の仮線切替後、北陸新幹線高架の東側に高架本体を建設し、平成30年6月24日にえちぜん鉄道の高架切替を実施した。（図1⑤）

えちぜん鉄道の高架切替後は、北陸新幹線の工事に支障がないよう、仮線の撤去を行った。

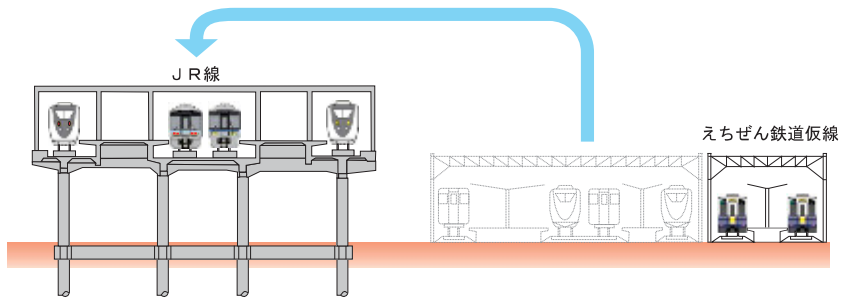
① 着工前



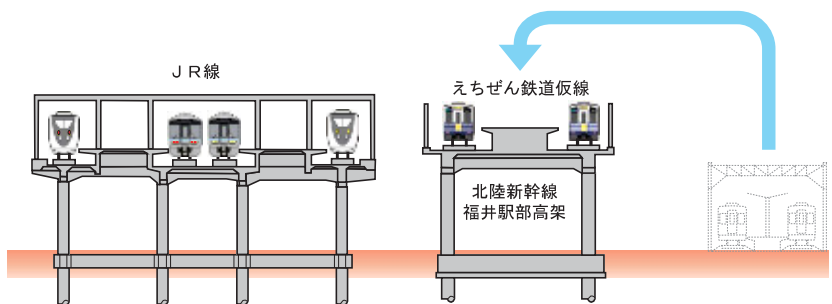
② 京福電鉄仮線切替 (平成9年3月)
JR北陸本線仮線切替 (平成12年6月)



③ JR北陸本線高架切替 (平成17年4月)



④ えちぜん鉄道仮線切替 (平成27年9月)



⑤ えちぜん鉄道高架切替 (平成30年6月24日)

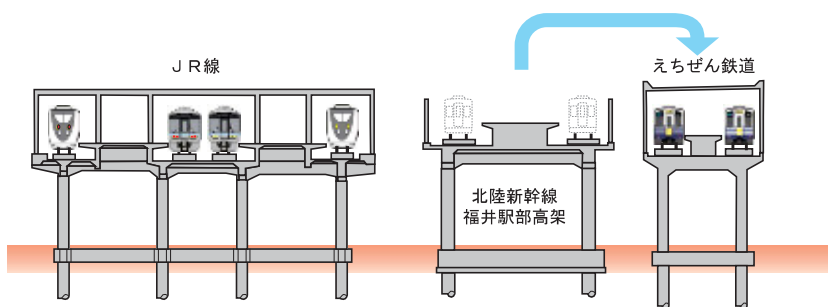


図1 施工順序図

第2章

えちぜん鉄道高架化

2-1 県と鉄道事業者の施行区分

本事業は、福井県が事業主体の街路事業であるが、鉄道の移設を伴うことなどから、福井県と鉄道事業者（えちぜん鉄道株式会社（以下「えちぜん鉄道㈱」という。））が一体となり事業を推進してきた。

この事業は、県と鉄道事業者が、それぞれの施行区分や費用負担について、協定や覚書等を締結し、各々の役割を果たすことで進めてきた。

県と鉄道事業者の施行区分を表1に示す。

なお、えちぜん鉄道㈱が県より受託する業務のうち、高度な技術や経験を要する業務については、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「機構」という。）が、えちぜん鉄道㈱より業務を受託する内容の覚書および確認書を交換し、事業を進めてきた。なお、えちぜん鉄道㈱は切替など、営業線にかかるものを実施した。

	道路施設等	鉄道施設
福井県施行	<ul style="list-style-type: none">道路敷地の用地取得交差道路の整備関連・付替側道の整備里道水路の付替等（鉄道交差部以外）支障物件の移転補償等その他道路施設一式	<ul style="list-style-type: none">新線路敷地の用地取得仮線路敷地、工事用道路等の用地確保
えちぜん鉄道施行	<ul style="list-style-type: none">里道水路の付替等（鉄道交差部）	<ul style="list-style-type: none">鉄道施設の新設（高架本体、駅舎、軌道、電気通信等）仮施設の新設、撤去（軌道・駅舎等）既設の駅舎、踏切等の撤去運転設備、保守基地の移転その他鉄道施設一式

表1 福井県と鉄道事業者の施行区分

2-2 事業費の区分と費用負担

(1) 事業費の区分と費用負担

連続立体交差事業（以下「連立事業」という。）における事業費の区分と費用負担は、「都市における道路と鉄道との連続立体交差化に関する要綱」（以下「要綱」という。）および「同細目要綱」（以下「細目要綱」という。）に定められている。

交差道路を連続立体交差化と同時に新設し、または拡幅する場合
 (ハ) 都市計画事業施行者または鉄道事業者の要請により、鉄道の平面線形等を著しく改良する場合
 (ニ) 鉄道事業者が連続立体交差化と同時に軌道、架線、信号設備または連動装置の著しい改良を行う場合

(連続立体交差化事業費)

要綱 第6条 2項

連続立体交差化事業費を区分して、高架施設費、貨物施設等の移転費、増加費用とし、その範囲はそれぞれ次のとおりとする。

①高架施設費

連続立体交差化事業費のうち貨物設備等の移転費および増加費用を除いた費用

②貨物設備等の移転費

貨物の取扱いに必要な設備、操車場、車両基地、その他現業機関の施設の移転に要する費用

③増加費用

次に掲げる場合の連続立体交差化事業費の増加分

- (イ) 交差道路を新設し、または拡幅するため、支間25m以上の鉄道橋が必要となる場合
- (ロ) 連続立体交差化により掘下げ、嵩上げ、または付替えが必要となる

要綱第6条2項にあるとおり、事業費は高架施設費、貨物設備等の移転費、増加費用の3つに分けられる。

本事業における、えちぜん鉄道の高架化に関する区分と費用負担に関する考えを図1に、各区分の主な内容を表2に示す。

表2 事業費の区分と主な内容

区分		主な内容
高架施設費	鉄道既設分	・ 鉄道高架工事 ・ 交差道路工事(既設幅員分)
	鉄道増強分	・ 新福井駅、福井口駅のホーム上屋(面積増分)
	鉄道増強分 (県が必要と認めたもの)	・ 福井駅のエスカレーター合築部
貨物施設等の移転費	鉄道既設分	・ えちぜん鉄道の車両基地の移転
	鉄道増強分	・ えちぜん鉄道の車両基地用地の取得
増加費		・ 関連側道工事 ・ 交差道路工事(拡幅分) ・ スパン25m以上の橋梁

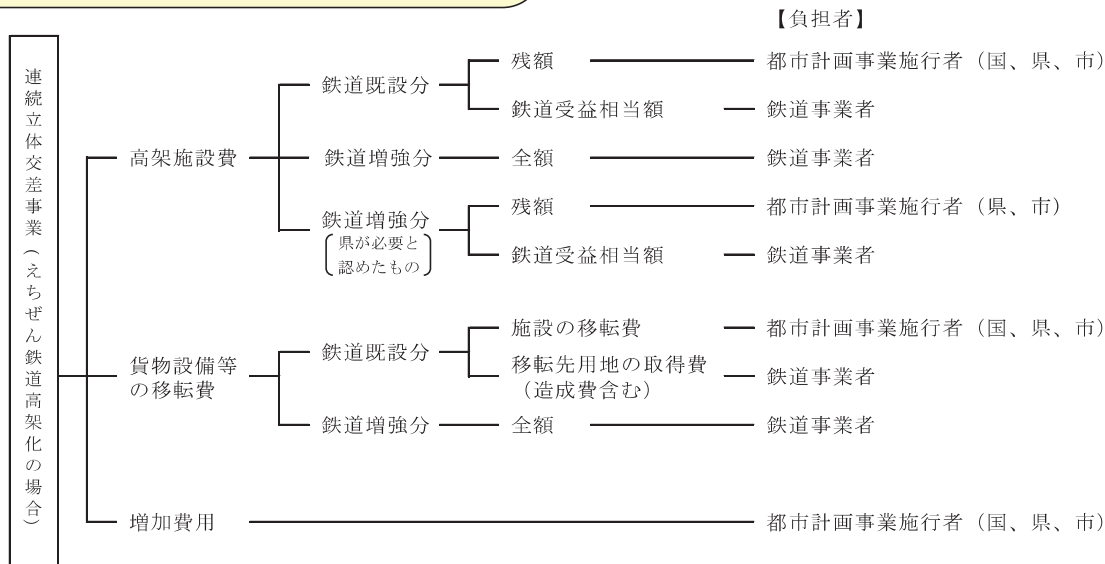


図1 えちぜん鉄道の高架化における事業費の区分と費用負担

高架施設費等の費用負担は、要綱第7条や細目要綱第9条から第12条に示されている。要綱にある鉄道既設分とは既存施設と同等な機能分の高架化に要する費用であり、鉄道増強分とは、高架化に合わせて実施する改良や設備の増、駅舎面積の増等である。

(費用負担)

要綱 第7条

連続立体交差化事業費のうち、高架施設費および貨物施設等の移転費は、都市計画事業施行者と鉄道事業者とが次に掲げるところにより負担するものとする。

		鉄道事業者	都市計画事業施行者
高架施設費	鉄道既設分	鉄道受益相当額	残額
	鉄道増強分	全額	-
貨物施設等の移転費	鉄道既設分	移転先用地の取得に要する額	施設の移転に要する額
	鉄道増強分	全額	-

(増加費用の負担区分)

細目要綱 第9条 1項

(イ) の場合の増加費用のうち、鉄道既設分は都市計画事業施行者が負担し、鉄道増強分は都市計画事業として認可もしくは承認された道路または社会資本整備重点計画の期間中において新設もしくは改築の実施が予定されている国道もしくは都道府県道に係るものは、都市計画事業施行者と鉄道事業者がそれぞれ2分の1を負担し、その他の道路に係るものは鉄道事業者が負担するものとする。

細目要綱 第10条 1項

(ロ) の場合の増加費用のうち、用地費、舗装工事費等は都市計画事業施行者が負担し、その他の費用は鉄道増強分の2分の1を鉄道事業者が、残額を都市計画事業施行者が費用負担するものとする。

細目要綱 第11条

(ハ) の場合の増加費用は、鉄道の平面線形等の改良を要請した者が負担するものとする。

細目要綱 第12条

(ニ) の場合の増加費用は、鉄道事業者が負担するものとする。

要綱に記載があるように、高架施設費については、鉄道既設分は都市計画事業施行者の負担があり、鉄道増強分は鉄道側が全額負担することとなっている。貨物設備等の移転費については、移転費用を都市計画事業施行者が、移転先用地の取得費用を鉄道事業者が負担することとなっている。増加費用は内容に応じて都市計画事業施行者と鉄道事業者のそれぞれが負担することとなる。

なお、図3や要綱にある鉄道受益相当額は、細目要綱において高架下貸付益額等とされており、鉄道既設分の高架化に要する費用に、定められた率を乗じて求められる。率は該当する地域で異なり、えちぜん鉄道高架化の場合、平成19年までは5%、平成20年以降は要綱等の改定により4%となっている。従って、本事業に要する費用の多くが、都市計画事業施行者による負担であった

(2) 鉄道増強分の費用負担

前項において、鉄道増強分は鉄道事業者の負担であると示したが、えちぜん鉄道高架化では、都市計画事業施行者が負担した鉄道増強分がある。

下記に本事業における主な鉄道増強分を記載した上で、それぞれの費用負担を説明する。

- ①福井駅の合築部
- ②福井駅のエスカレーター
- ③新福井駅のホーム上屋の面積増加分
- ④福井口駅のホーム上屋の面積増加分

上記の4項目については、本来鉄道増強分として鉄道事業者が負担するものである。しかし、福井駅舎については、えちぜん鉄道福井駅舎デザイン等検討委員会（構成員：有識者、えちぜん鉄道、県、福井市）を立ち上げ、デザインを決定した経緯がある。そのため、福井駅舎については都市計画事業施行者も費用を負担した。

なお、①合築部（図2参照）は事業認可の範囲外であること、②エスカレーターは、既にエレベーターの整備費用を負担しており、

移動円滑化に必須なものではないことから、県単独事業として県と市が費用を負担した。

③④新福井駅と福井口駅のホーム上屋面積増加分は、鉄道事業者が希望した施設であること、えちぜん鉄道福井駅舎デザイン等検討委員会で決定した施設でないことから鉄道事業者負担とした。

なお、上記の項目とは別に、各駅舎のエレベーターがある。エレベーターは今回整備された3駅に新たに設置された設備であるが、鉄道既設分として取り扱い、都市計画事業施行者も負担している。

これは、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令(平成18年国土交通省令第111号)」において、経路の床面に高低差がある場合はエレベーターを設ける必要があると定められており、細目要綱において、前述のエレベーターの整備費は「都市計画事業施行者が必要と認めた費用は鉄道既設分」との記載を根拠にしている。

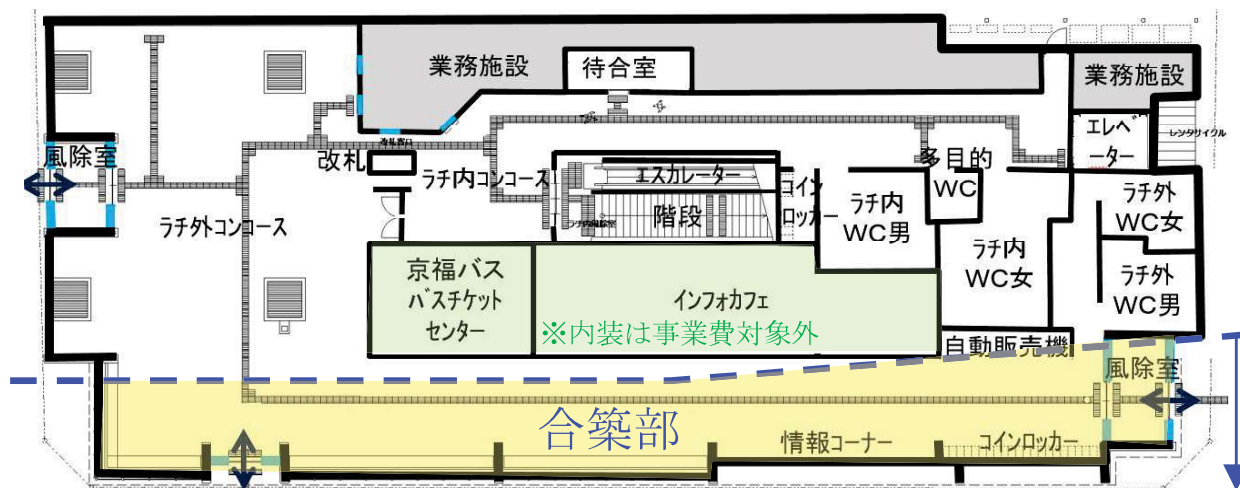


図2 えちぜん鉄道福井駅舎の平面図（1階部）

事業認可範囲外

(3) 国費率と福井市の負担率

本事業は国の補助を受けて実施している事業であり、都市計画事業施行者が負担する事業費に国費率を乗じた額を国が負担し、国費を控除した額の30%を福井市が、残りの70%を県が負担している。

本事業における県と福井市の負担割合については、昭和63年の県都問題会において、関連する福井駅周辺土地区画整理事業への県負担と合わせて、県負担と福井市負担を折半に近づける方針とし、平成4年の県都問題懇談会で割合を決定している。

なお、国の補助が受けられない内容については県単独事業として実施し、その負担は福井市が15%、県が85%としている。

都市計画事業者が負担する費用の計算式を表3に、各年における国費率を表4に示す。

表4 国費率の変遷

	期 間	割 合
国費率	H3 ~ H4	55%
	H5 ~ H21	50%
	H22 ~ H24	60%
	H25 ~ H28	65%
	H29	59.40%
	H30 ~ H31	58.85%

表3 国・県・市の費用負担

事業費	国庫補助事業費 (A)	国 = (A) × 国費率(※別表参照)
		福井県 = (A) × (1 - 国費率) × 70%
		福井市 = (A) × (1 - 国費率) × 30%
	県単独事業費 (B)	福井県 = (B) × 85%
		福井市 = (B) × 15%
	鉄道事業者負担金	

2-3 えちぜん鉄道高架の概要

(1) 設計条件

1) 基本条件

えちぜん鉄道の基本条件を下記に示す。

- ・ 停車場設備は、JR北陸本線高架化後の開業を基本とし、1面2線とする。
- ・ 車両基地は現状規模を基本とし、JR北陸本線と三国芦原線との間の袋地へ移転する。
- ・ 業務施設は、高架下に収容する。
- ・ 雪害対策は、貯雪構造を原則とする。

2) 設計基準

設計条件は「鉄道に関する技術上の基準を定める省令」、「軌道設備実施基準(内規)」に基づき、表5のとおりとした。

3) コントロールポイント

I 前提条件

- ・ コスト縮減と投資効果の早期発現のため、勝山永平寺線の福井駅一越前開発駅間の各駅間の単線化を許容することとする。
- ・ 北陸新幹線福井駅着工までの間、えちぜん鉄道が北陸新幹線福井駅部の高架構造物を利用することは可能とする。

II 平面線形

(福井駅部)

- ・ 既存の鉄道用地内に導入することを基本とし、新たな用地買収は極力避け、必要な場合も最小限となるよう配慮する。
- ・ 北陸新幹線福井駅の既設構造物および旅客上屋等将来の駅施設整備に影響がないものとする。
- ・ 北陸新幹線福井駅と並行する区間の離隔は、上記を考慮し新幹線上屋等の境界とえちぜん鉄道の高架構造の離れを1.0m程度確保し、線間約8.5mで計画する。

表 5 えちぜん鉄道の設計基準

項 目	種 別	基準値
列車荷重		KM-15
軌 間		1,067mm
軌 道		スラブ軌道またはバラスト軌道(50kgレール)
曲 線 半 径	本 路 線	70~90km/h : 250m以上(車庫線 100m以上) 70km/h以下 : 160m以上
	ホームに沿う部分	400m以上(端部除く)
縦 断 勾 配	中 間 部	35-600/R‰以下
	駅 部	5‰以下
	車 庫 線	35-600/R‰以下(通路線 35-600/R‰以下)
縦 曲 線	R=800m以下の曲線	4,000m(3,000m)(通路線 3,000m以上)
	その他の場合	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		3.45m以上

(その他駅部)

- ・既存の鉄道用地内に導入することを基本とし、既存道路、既定の都市計画道路、民地への支障を極力回避する。

(一般部)

- ・従前(連立事業工事着手前)の機能を阻害しないことを基本とする。
- ・北陸新幹線の既設構造物、計画構造物の施工に影響のないものとする。
- ・北陸新幹線と並行する区間の高架構造の離隔は1.0m程度確保し、線間約7.5mで計画する。
- ・えちぜん鉄道の計画線と現在線または仮線との間隔は、列車運行に影響を及ぼさないよう、線間6.0m程度を確保する。

場合は、三国芦原線三国港駅構内こ線道路橋に対する限界であるH=4.693mまで縮小可能とする。

- ・取付部の勾配は、えちぜん鉄道の軌道設備実施基準第15条の最急勾配35‰を基本とした。

III 縦断線形

- ・各駅部は水平とし、宝永、日之出、北福井第二、清川、志比口第一架道橋等の桁下空頭H=4.7mにて決定した。
- ・えちぜん鉄道の計画線、仮線との交差部では、えちぜん鉄道の建築限界(H=5.435m)を確保する。ただし、やむを得ない

第2編 事業の推進

第1章 えちぜん鉄道高架期

- 1-1 えちぜん鉄道の発足
- 1-2 北陸新幹線とえちぜん鉄道高架計画(東側単独高架)
- 1-3 新幹線高架での仮線運行
- 1-4 福井駅舎のデザイン
- 1-5 事業損失の検討と補償内容
- 1-6 埋蔵文化財調査
- 1-7 連絡通路の検討
- 1-8 事業の再評価
- 1-9 高架化完成
- 1-10 福井駅周辺整備鉄道高架化事業促進期成同盟会

第2章 交差道路、関連側道の整備と事業効果

- 2-1 交差道路、関連側道の概要
- 2-2 事業効果

第3章 用地の処理

- 3-1 新幹線用地の処理
- 3-2 JRとの用地交換
- 3-3 えちぜん鉄道との用地交換

第4章 沿線住民への広報・PR

- 4-1 説明会・見学会
- 4-2 広報
- 4-3 イベント

第1章

えちぜん鉄道高架期

1-1 えちぜん鉄道の発足

事業着手時は、京福電気鉄道株式会社(以下「京福電鉄」という。)が、越前本線、三国・芦原線、永平寺線という名称で列車の運行を行っていたが、平成13年10月に営業の継続を断念し、国へ事業廃止届を提出した。

ここで、沿線市町村より鉄道存続の強い要望があり、平成14年1月の知事と沿線市町村長会議において、越前本線と三国・芦原線を第三セクター方式により存続させる方針で合意した。

その後、県は新鉄道会社の支援室や設立準備室等を設置し準備を進め、平成14年9月に第三セクターのえちぜん鉄道(株)が設立された。そして、京福電鉄との営業譲渡契約締結や、中部運輸局への鉄道事業譲渡譲受認可申請、資産譲渡等を経て、平成15年7月19日にえちぜん鉄道の開業記念出発式を開催、翌日から勝山永平寺線(旧越前本線)の一部区間および三国芦原線(旧三国・芦原線)の一部区間で運行が開始された。

三国芦原線は、同年8月に全線開通し、勝山永平寺線は同年10月に全線開通した。

1-2 北陸新幹線とえちぜん鉄道高架計画(東側単独高架)

平成3年3月の都市計画決定の段階においては、図1および図2のように、JR北陸本線の東側にえちぜん鉄道の高架を建設し、北陸新幹線はえちぜん鉄道を跨いだ3階高架構造で建設される計画としていた。

昭和60年頃の概略設計においては、北陸新幹線は3階高架構造で、現JR北陸本線の上部に建設される検討も行っていた。しかし、この時点で北陸新幹線について判明している事は、現福井駅に併設されること、芦原温泉駅—南越駅間のアセスルートの公表のみであった。また、昭和63年8月31日の政府与党申合せにより、新幹線の優先順位が発表され、北陸新幹線の着工時期が不透明となった。

そのため、連立事業の単独先行が可能な計画の検討を行い、図1、図2の構造で都市計画決定を行い、事業の推進を図った。

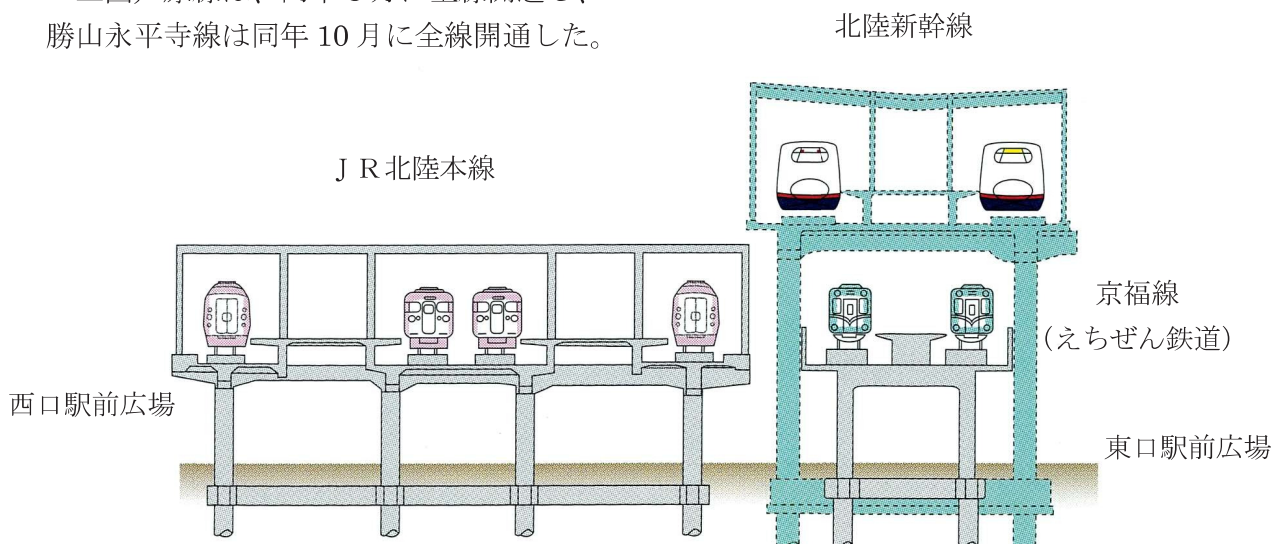


図1 当初案の断面図

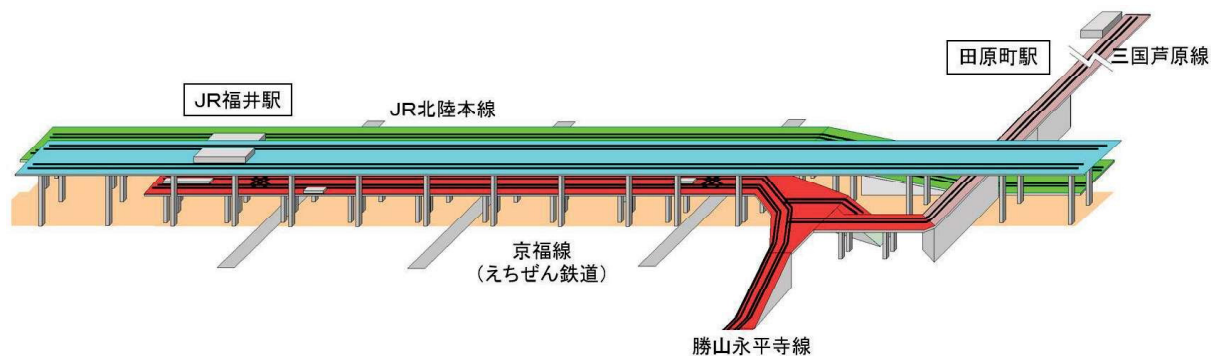


図2 当初案のイメージ図

しかし、北陸新幹線はJR北陸本線高架後の平成17年4月27日に新幹線福井駅部800m区間において、2階高架構造で工事実施計画が先行して認可された。

そして、平成18年9月から福井駅部における北陸新幹線高架橋の先行認可区間の工事が着手され、平成21年2月に完成した。これにより、平成3年当時のえちぜん鉄道高架計画案を見直す必要が生じた。

(1) 新幹線高架への乗り入れ

当初案では、JR北陸本線の仮線を撤去した用地にえちぜん鉄道の高架橋を建設する予定であった。しかし、北陸新幹線高架橋が先行して2階高さに整備された事により、えちぜん鉄道の高架橋だけではなく、仮線を整備する用地も失われた。

しかし、関係機関との協議等を通じて、先行整備された北陸新幹線の高架橋をえちぜん鉄道の仮線として利用する事が可能となった。これにより、北陸新幹線高架の一時的な利用を前提としたえちぜん鉄道の整備が検討された。

検討された主な案としては、並行在来線乗入案と東側単独高架案が挙げられる。

1) 並行在来線乗入案

この案は、えちぜん鉄道を一時的に新幹線高架上に仮乗り入れし、新幹線高架後に並行在来線高架（現JR北陸本線の高架）

に乗り入れる計画である。なお、当計画は下記の2点を前提として立案されている。

- ・北陸新幹線は金沢駅－福井駅間で認可される。敦賀駅開業までの間、新幹線は福井駅止まりの折返し運転となる。その際、新幹線は福井駅部において単線で運行可能。
- ・並行在来線は特急を運行しないため、ダイヤに余裕ができることから、福井駅部において並行在来線は単線（ホームは1面2線）で運行可能。

当計画の手順の概要図を図3に示す。

- ①えちぜん鉄道は北陸新幹線高架の東側を地上走行している。
- ②えちぜん鉄道三国芦原線を全線LRT化し、別線にて福井鉄道福武線に乗り入れる。また、勝山永平寺線を単線で新幹線高架に仮乗り入れする。
- ③北陸新幹線の東側半分を整備し、一時的に単線で新幹線を開業する。
- ④並行在来線を単線運用し、えちぜん鉄道勝山永平寺線の並行在来線高架乗り入れを行う。

北陸新幹線の福井止まりの認可を前提としたこの計画は、平成23年12月に、北陸新幹線の整備について敦賀までの認可とする方針が示された事により実現不可能とな

った。(実認可日は平成 24 年 6 月 29 日)
 新幹線が福井駅に単線で乗り入れる時期が
 なくなったことから、えちぜん鉄道は仮線
 運行ができず、新幹線工事着手時から並行

在来線高架上の整備完了までの約 5 年間、
 えちぜん鉄道の福井駅－福井口駅間を運休
 する必要が生じたためである。(図 4)

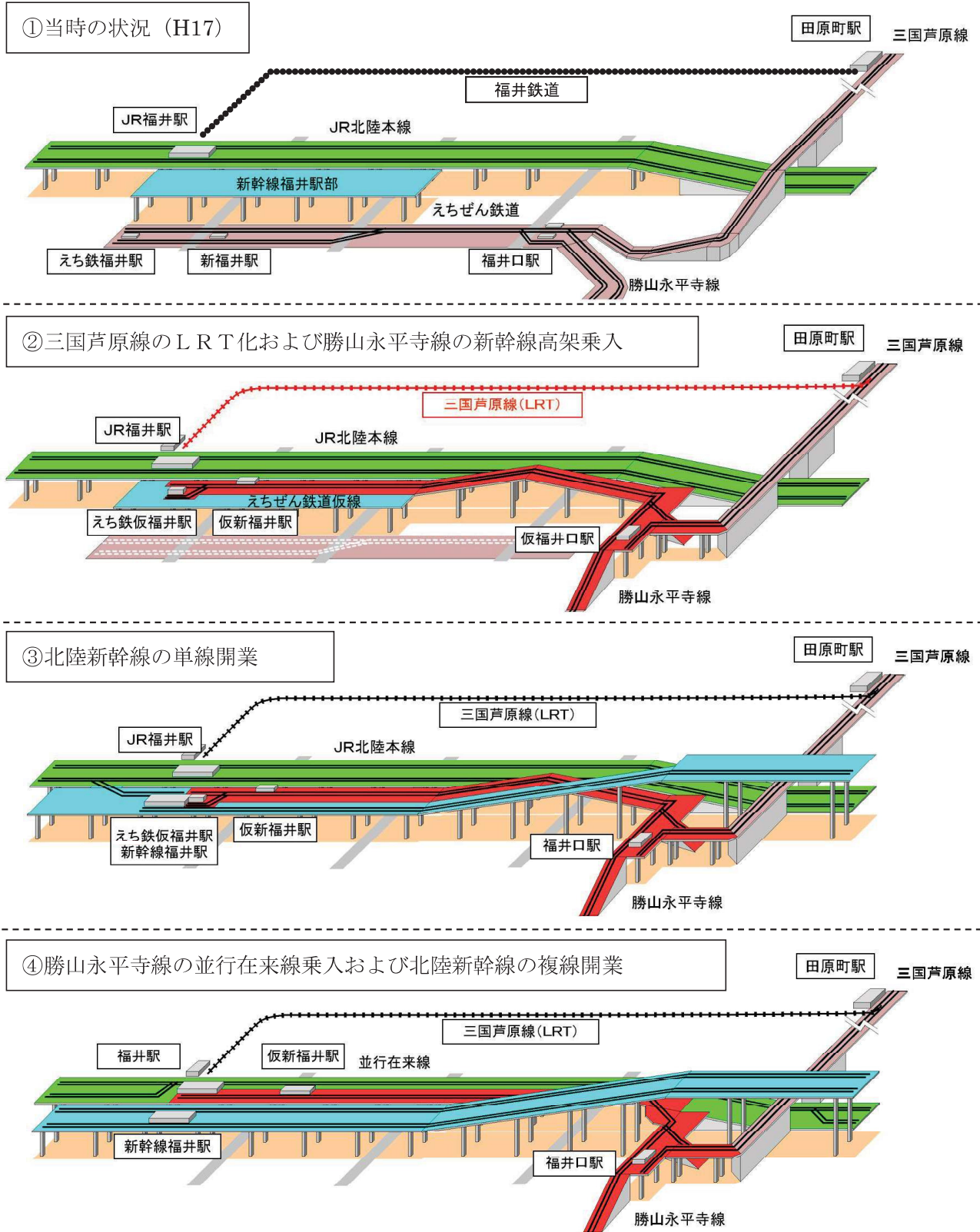


図 3 並行在来線案の整備手順イメージ図

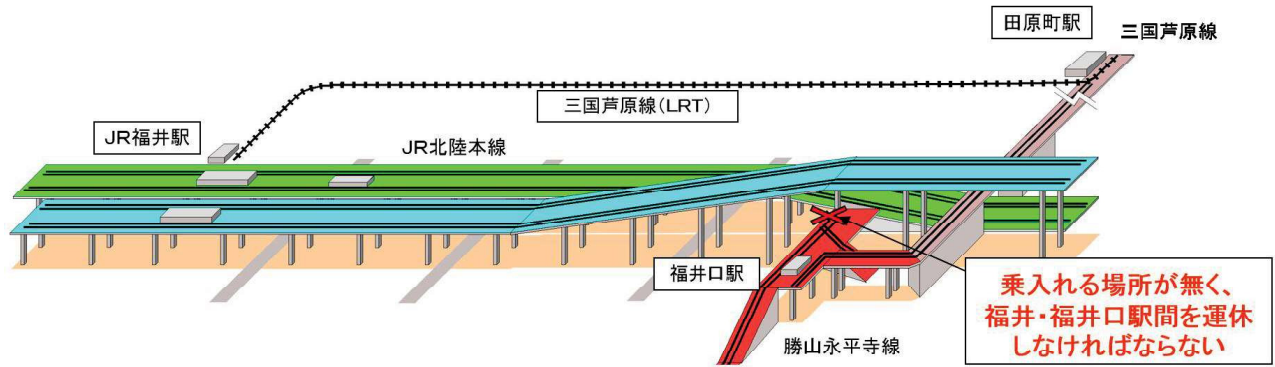


図4 北陸新幹線を複線開業した場合のイメージ図

2) 東側単独高架案

この案は、えちぜん鉄道を北陸新幹線の東側に単独で高架化する計画である。この計画の手順を図5に示す。

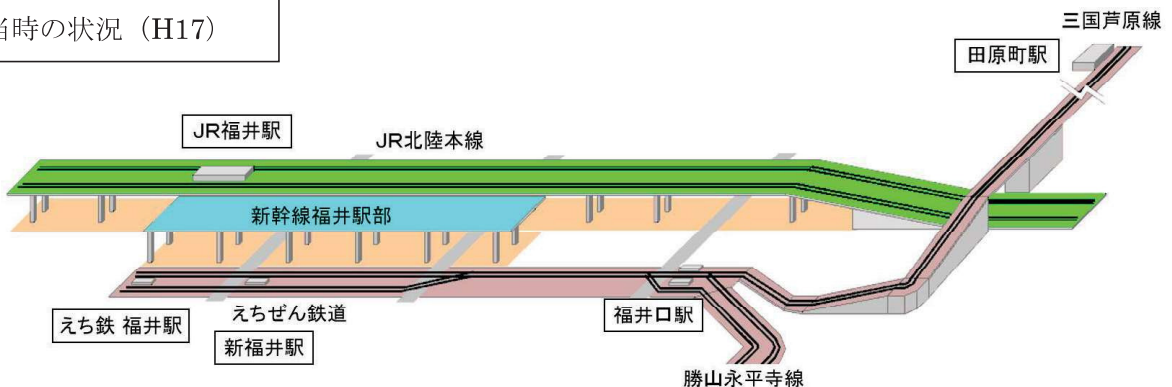
①えちぜん鉄道は北陸新幹線高架の東側を地上走行している。

②えちぜん鉄道を北陸新幹線高架に仮乗り入れし、地上の線路を撤去する。

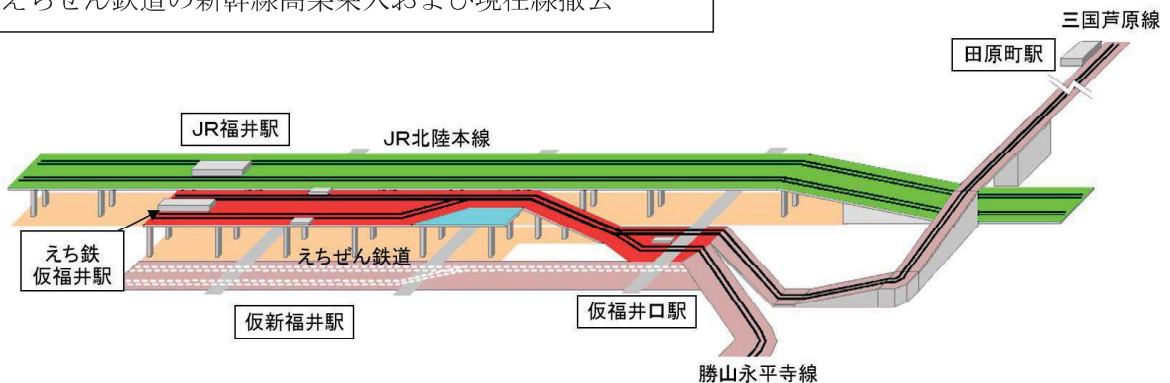
③新幹線高架の東側に、新たにえちぜん鉄道の高架を整備し、えちぜん鉄道専用高架に切り替える。

④北陸新幹線はえちぜん鉄道の高架切替後に整備する。

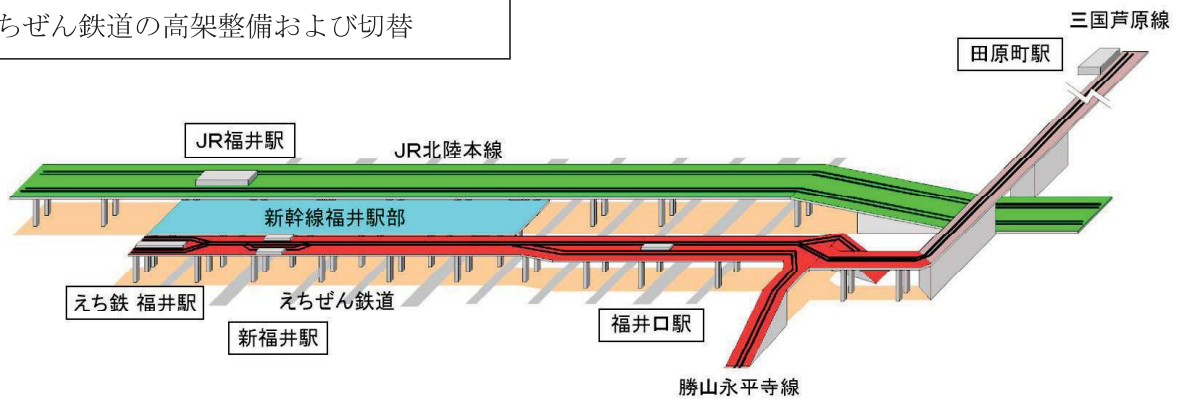
①当時の状況 (H17)



②えちぜん鉄道の新幹線高架乗入および現在線撤去



③ えちぜん鉄道の高架整備および切替



④ 北陸新幹線の整備および複線開業

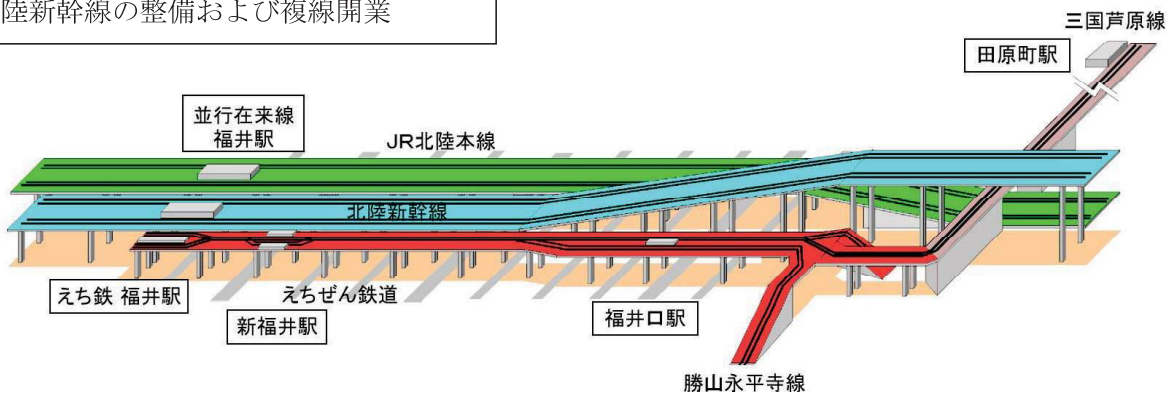


図5 東側単独高架案の整備手順イメージ図

この計画においても、実現するためには解決しなければならない課題があった。

えちぜん鉄道の高架化を東側単独高架案で進める場合、福井駅周辺土地区画整理事業において既に仮換地指定が完了されている区域内に、新たにえちぜん鉄道の高架用地を取得する必要がある。

(2) 東側単独高架案の実現

えちぜん鉄道の高架予定地は、その時点における区画整理事業計画では都市計画道路となっていた。そのため、えちぜん鉄道高架予定地を取得するためには、区画整理区域内における都市計画道路や街区計画の見直し、えちぜん鉄道高架予定地に宅地を換地する仮換地指定の変更を行い、その上でえちぜん鉄道が宅地を買収するという手

続きを踏む必要があった。

仮換地変更の概要の断面図を図6に、平面図を図7に示す。

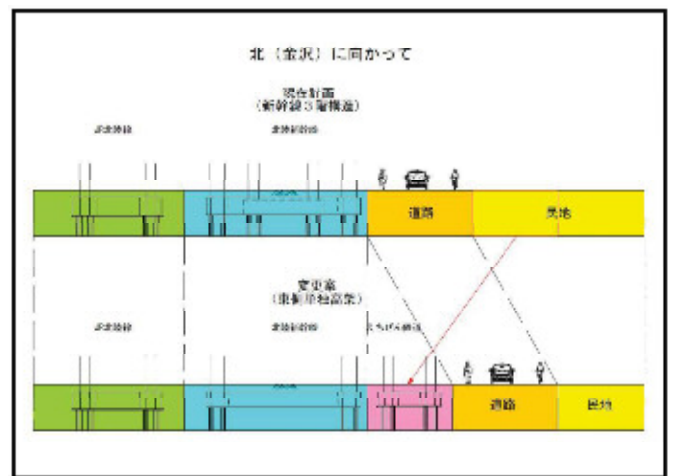


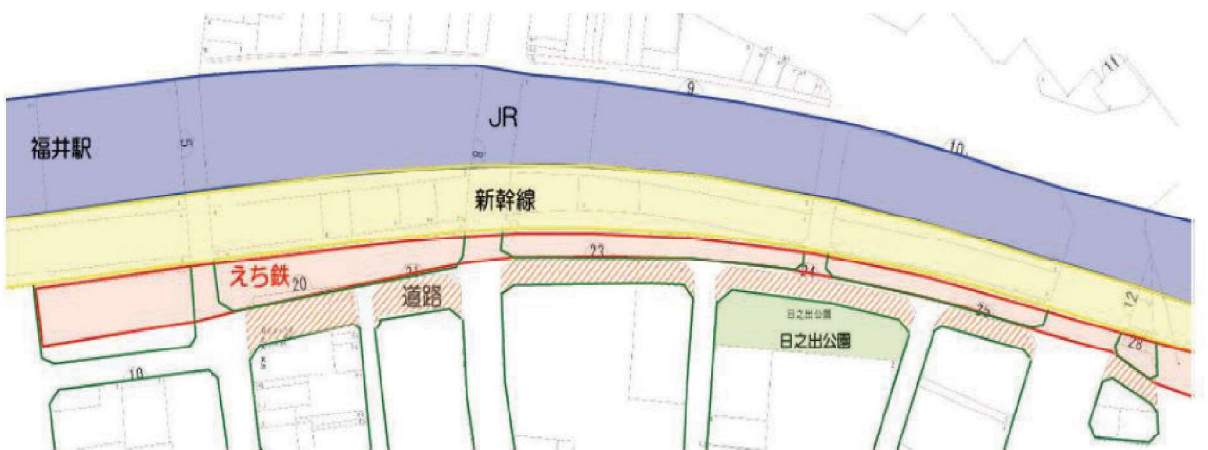
図6 仮換地変更のイメージ断面図



〔当初計画〕 新幹線用地とえちぜん鉄道用地が重複して計画されていた



〔東側単独高架〕 道路を東側に移動し、新たにえちぜん鉄道の用地を生み出した



〔仮換地変更 H25.3〕 えちぜん鉄道用地に宅地を換地し、えちぜん鉄道が宅地を取得

図7 仮換地変更のイメージ平面図

(3) 東側単独高架案への方針決定

前述の問題解決の見通しがたったことや、平成24年2月には、国土交通省（都市局・鉄道局）、機構、JR、福井県の4者協議において、東側単独高架で進めることについて概ね了解を得られた。そして、平成24年3月の予算特別委員会において、知事が東側単独高架案を進めたいと意思表示したことにより、方針が決定した。

1-3 新幹線高架での仮線運行

えちぜん鉄道の高架化は、平成24年3月に北陸新幹線の東側に単独高架を建設するという方針が決定された後、工事が進められることとなった。仮線については、既に完成している幹線福井駅部800m区間の高架橋を利用することとし、平成26年2月に仮線工事に着手し、平成27年9月27日から運行を開始した。

開業前の整備新幹線の高架橋を利用した地域鉄道の仮線運行は初めてのことである。

(写真1,2)



写真1 北陸新幹線高架を利用した仮線運行



写真2 新幹線高架から地上につながるスロープ

1-4 福井駅舎のデザイン

新駅舎を含む都市の風景は、県都である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。

上記を鑑み、えちぜん鉄道の福井駅舎デザイン決定にあたっては、平成26年度に駅舎デザインと東口駅前広場の空間利用等の検討を目的に「えちぜん鉄道福井駅舎デザイン等検討委員会（以下「検討委員会」という。）」を設置した。検討委員会は、県都デザイン懇話会の座長を務めた東京大学教授の西村幸夫先生を委員長に、東京大学名誉教授で建築家の内藤廣先生、えちぜん鉄道、県、福井市の関係者などで構成した。具体的なデザインは、内藤廣先生に助言を頂いた。

(1) えちぜん鉄道福井駅舎デザイン等検討委員会

検討委員会は平成26年12月22日に第1回が開催され、第4回まで開催された。(表1)第1回ではデザイン決定のスケジュール、設計条件、デザイン検討における観点を確認された。第2回においては、内藤廣先生よりデザインコンセプト、設計案が示された。第3回、第4回と、デザインや設計等に関する議論が交わされ、平成27年12月18日にデザイン案を公表した。公表したえちぜん鉄道福井駅舎のデザイン(案)を図8に示す。

駅舎の特徴としては、外観は明るく、まちの玄関口となるようなランドマーク的な駅舎となるようさび色を採用した。また、東側は全面ガラス張りにして光を多く取り入れた開放感のある明るい駅舎とし、東口広場からホームで待っている人や電車の出入り等が見えるようにすることで、地域鉄

道としての存在をアピールした。

内装には、温かみや親しみが感じられるように県産材杉を使用した。また、ホームの天井は、大本山永平寺の格(ごう)天井を

イメージとした杉板仕上げにし、木に囲まれた空間は少し暗めの印象になることから、東側のガラス面の他に、西側にトップライトを設置した。

表 1 福井駅舎のデザイン等検討委員会

	開催日	主な内容
第 1 回	平成26年12月22日	<ul style="list-style-type: none"> 今後のスケジュール デザインを検討する上での観点
第 2 回	平成27年3月31日	<ul style="list-style-type: none"> デザインコンセプト (案) 設計 (案)
第 3 回	平成27年8月28日	<ul style="list-style-type: none"> 設計内容 コスト縮減案
第 4 回	平成27年10月8日	<ul style="list-style-type: none"> 設計内容



図 8 えちぜん鉄道福井駅舎のデザイン (案) 外観 (左) ホーム (右)

(2) 福井市景観審議会との調整

福井市は、市の中心部が都市空間として良好な景観を形成していくには、質の高い調和のとれたデザインの創出・連なりが鍵であると考え、福井市景観基本計画の基本理念、目標、方針に沿った良好な景観の実現のために、「福井市景観デザイン調整ガイドライン」を定め、景観デザインの調整を実施している。デザインの調整は、福井市が調整機関となり、第三者機関である福井市景観審議会に助言を求めながら、対象事業者と協議するという方式で行っている。

ガイドラインでは、デザイン調整の対象エリアを、福井市景観基本計画における「福

井都心地区」および南北、東西景観シンボル軸沿いとして定め、対象事業を、エリア内で行われる都市整備に関する建設事業（土木、建築事業）としている。ガイドラインの対象エリアを図 9 に示す。

えちぜん鉄道福井駅舎は、対象エリア内における建築物であるため、デザインを決定するためには、福井市景観審議会における景観デザイン調整専門部会との調整を要した。景観デザイン調整会議は平成 27 年 5 月 22 日と平成 27 年 10 月 19 日の 2 回実施され、外壁の色彩や彩度等が議論された。

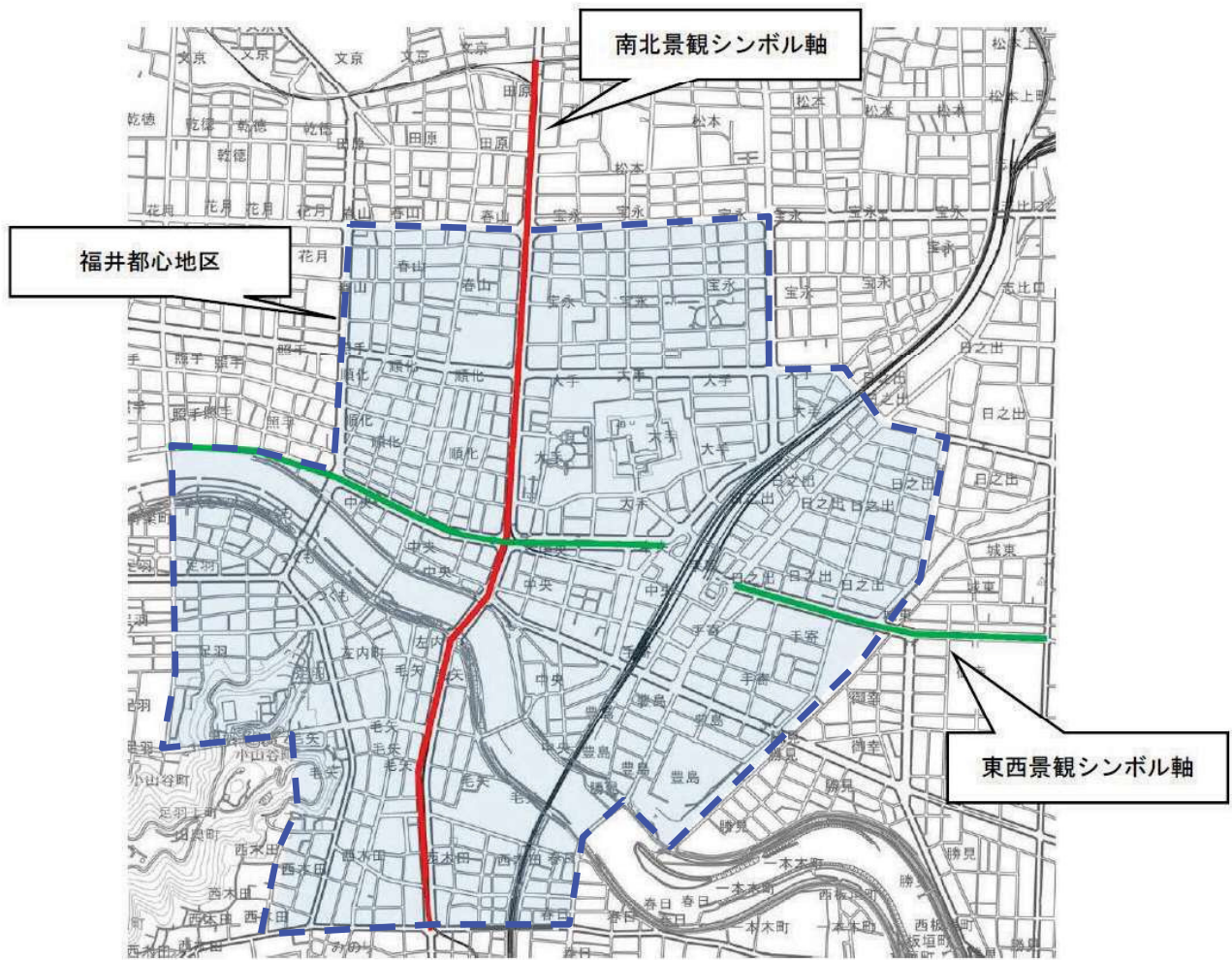


図9 福井市景観デザイン調整ガイドラインの対象エリア

(3) 京福バスのチケットセンター移設
 福井駅舎のデザインの検討にあたり、待ち時間でも快適に過ごせる滞在型駅舎空間の形成を目標に、えちぜん鉄道のインフォカフェの追加や、これまで独立していた京

福バス株式会社のバスチケットセンターを福井駅舎内に移設した。これにより、鉄道とバスとの乗り継ぎ利便性が高まり、交通結節点としての機能が強化された。

(写真 3,4)



写真3 えちぜん鉄道福井駅舎の南側



写真4 福井駅舎内のバスチケットセンター

1-5 事業損失の検討と補償内容

(1) 各事業損失の検討

公共工事によって生じる不利益、損失または損害については、「事業損失」として扱われる。その種類は、水枯渇、騒音、振動、日照障害、電波受信障害、地盤変動等がある。

これらは、本来であれば工事の設計、施工段階において損失が発生しないよう防止に努めるものであるが、損害等の発生が予見される場合には、因果関係を明確にすることで損失補償ができるとされている。

本事業におけるえちぜん鉄道高架化工事においては、以下の通り、事業損失の各項目を検討した。

1) 水枯渇

公共水道が整備されている地域であり、民間の井戸等も認められなかったため、影響はないと判断した。

2) 列車の騒音・振動

工事の騒音振動が懸念されるため、基準に基づき調査地点を定め、調査を実施したが、基準を超える騒音振動は認められなかったため、影響はないと判断した。

3) 日照

高架構造物の方向が南北方向に近い配置であるため、影響はないと判断した。

4) 電波受信障害

えちぜん鉄道の高架はJR北陸本線の高架（平成17年完成）と並走しており、JR高架化の際に発生への報告はなかったため必要ないと判断した。

5) 地盤変動

高架化工事や埋蔵文化財発掘調査において掘削等の地盤に影響を与える工事が予定されており、発生が懸念された。

(2) 地盤変動影響調査

これらを踏まえ、地盤変動による事業損失が想定されたため工事着手前の建物の状態を把握する「事前調査」と工事完了後に建物の損傷状況を把握する「事後調査」を行うことにした。

さらに調査を行う調査範囲、地盤変動の影響が及ぶ範囲については以下のとおりである。

- 1) 調査範囲を、高架工事が行われるえちぜん鉄道福井駅から三国芦原線、勝山永平寺線の分岐付近まで（中央1丁目～西開発付近）の約3kmとした。（図11）
- 2) 地盤影響を与える工事として、掘削、鋼矢板工、場所打杭工がある。それらの工事のうち最も深い位置に影響を与える工事は杭打ち（深さ30m）であるため、杭の設置箇所から45度方向、水平方向に30mを対象範囲とした。（図10）

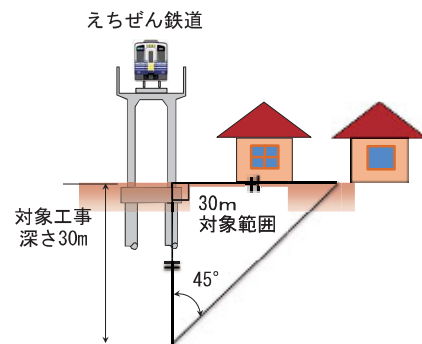


図10 対象範囲

上記の範囲内に存在する、建物・工作物等（以下、「建物等」という。）を調査の対象とした。

なお、えちぜん鉄道高架橋の西側には新幹線予定地、JR北陸本線、緑地及び側道があるため、対象となる建物等は高架のほぼ東側のみとなった。

事前調査時期については、工事の進捗にあわせて仮線設置時と本線高架工事時の大きく2回に分けて実施した。

また、影響範囲が地域全体の建物におよぶわけではなく、マンションや借家等においては建物等の所有者が対象地区に居住しているわけでもないため、自治会長等に断った上で、事業損失にかかる地元説明会は実施しなかった。対象となる建物等の所有者および使用者に対しては、調査内容や補償方法等について個別に説明を行った。

なお、事前調査を拒否された方には、因果関係の認定が困難になり、損失補償を受けられない可能性があることを説明した。幸い、調査拒否者から事後に補償に関する問い合わせ等はなかった。

えちぜん鉄道高架化工事は本線に並行して、仮線を設置することとなっており、仮線はすでに完成していた北陸新幹線福井駅部高架に乗り入れるかたちで設置された。高架へ上がるためのスロープの設置にも杭打ちが予定されており、その範囲内の事前調査対象物件は12件であった。

当該工事は平成25年12月から開始される予定であったことから、平成25年に事前調査業務を行ったが、調査拒否等により、調査できたのは10件であった。

次に、平成27年12月に開始される本線高架工事に先立って、平成27年に残る139件に対し調査を実施したが、調査拒否や空家による所有者不明、音信不通等により

工損事前調査を実施できたのは116件であった。平成28年に追加調査を1件実施した。

年度（工損事前調査）	対象	調査実施
平成25年度（仮線）	12件	10件
平成27年度（本線）	139件	116件
平成28年度（本線追加）	1件	1件

高架の基礎・掘削等の地中工事を実施する土木工事が平成29年5月31日に完了し、その翌日より1年間（平成29年6月1日～平成30年5月31日）を事後調査の申出期間と定め、事前調査を実施した建物等の所有者に対して、周知を行った。

結果、最終的に事後調査を行い補償契約に至った件数は7件であった。

（3）電波受信障害調査（追加）

電波受信障害については、前述したとおり事前調査を行っていなかったが、高架切り替え後に受信障害の申出が1件あった。現地確認を行ったところ、列車走行時に映像の乱れが発生することを確認した。

周辺の建物でも同様の事象が発生していないか聞き取りを行ったが、ケーブルテレビに加入しており、申出にあったようなアンテナによる受信を行っている事例は近隣でなかった。

事前の調査を行っていなかったが、申出がなされたのが高架切り替えの翌日であったことと、アンテナをかさ上げすることによって受信状況が改善されることが判明したことから、因果関係が認められるとした。

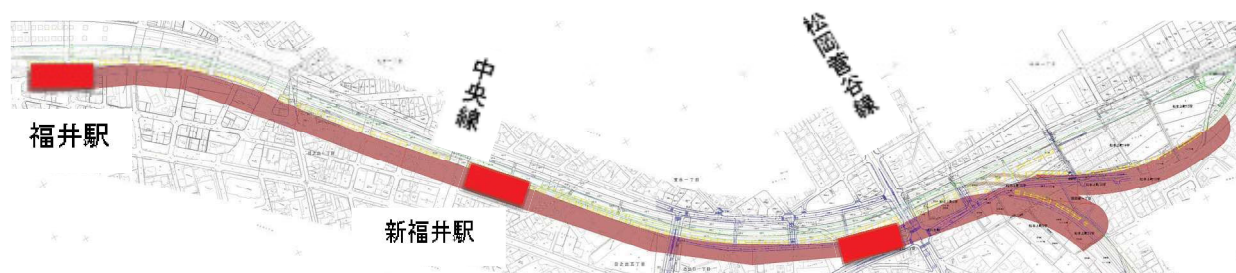


図11 調査範囲（中央1丁目～西開発付近） 福井口駅

1-6 埋蔵文化財調査

(1) 埋蔵文化財調査作業

本事業区域は、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(図12)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および、えちぜん鉄道の線路は福井駅から中央線北側にかけて南北にこの遺跡を貫いていた。

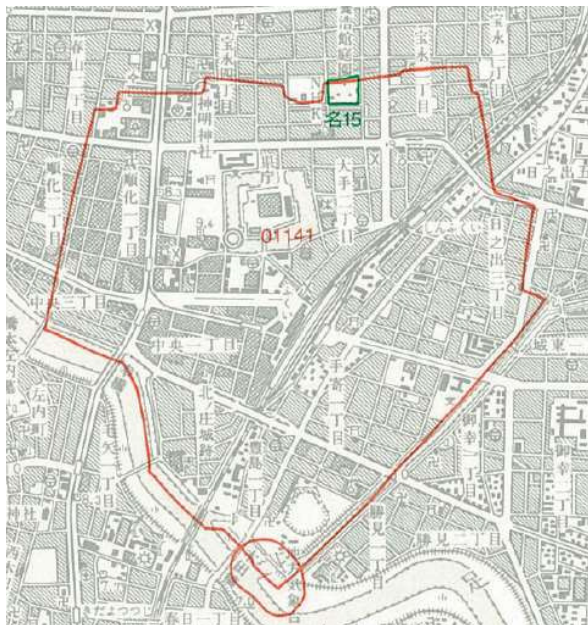


図12 福井県遺跡地図 福井城跡

県教育委員会生涯学習・文化財課との協議により、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ていた。えちぜん鉄道の高架橋構造物建設箇所の埋蔵文化財調査は、東側単独高架としての事業認可変更直後の平成25年度から着手した。

平成27年1月14日の政府・与党の申合せにより北陸新幹線の開業が3年前倒しされ令和4年度になったことから、北陸新幹線建設予定地で仮線走行するえちぜん鉄道計画線工

事の期間は、仮線撤去を含めて平成30年9月末までとされ、計画線工事に起因する埋蔵文化財調査については、平成27年度内に完了することが基本とされた。

約3年間という短い期間に約10,000㎡の面積の埋蔵文化財調査を行うため、調査班数の増加や、冬季間でも調査を行えるようなテントの設置等(写真5)により工期短縮をはかり、計画通り平成27年度内に概ね発掘調査は完了した。



写真5 テント内での冬季間の調査

(2) 発掘調査された遺跡

福井城跡は、福井市市街地の中心部に展開する周知の遺跡である。福井城(北庄城)は、徳川家康の次男結城秀康の入封以降、廃藩に至るまで越前松平氏の居城とされ、城の周辺に発達した城下町は、そのまま現在の市街地の基礎となっている。福井城下絵図(図13)を参照すると、えちぜん鉄道福井駅付近は百間堀の南側、通称「中之馬場」北東部に該当し、南北方向に延びる道路の東西に武家屋敷が立地するが、道路西側の武家屋敷は寛文9年(1669年)の火事、いわゆる「寛文の大火」以降は幕末まで屋敷地として利用されていないことが知られている。



図13 享和3年（1803年）の福井城下絵図を基に作成された図に、調査区・えちぜん鉄道福井駅を合成

（3）調査結果（概要）

検出された遺構について、下記に概説する。

現在のえちぜん鉄道福井駅の東側では、砂利敷道路（写真6, 7）を検出した。砂利敷道路は、福井城下整備以降、近代にいたるまで繰り返し補修が行われており、複数の道路面が存在した。西側は、旧鉄道関連施設等の埋設物により遺構の残りが非常に悪く、屋敷地については不明であった。道路は、後世も道路として利用され続けたため比較的良好に遺存し、道路以外を鉄道関連施設に利用したことが窺える。道路以外の遺構では、10枚以上の土師質皿を伏せて埋めた土坑（写真8）を検出した。この土坑は、幕末頃の道路補修に伴う地鎮の可能性はある。

出土遺物について概説すると、伊万里焼・唐津焼などの肥前産陶磁器や越前焼、土師質

皿が主体であり、17世紀後半代のもものと19世紀代のものに大別できる。その他の遺物として、弾丸と考える鉛玉、銅銭などの金属製品が極少量出土している。

現在、発掘調査で出土した遺物の整理を行っており、今後報告書が刊行される予定である。



写真6 砂利敷道路（東口御園通り北側）



写真7 砂利敷道路（東口御園通り南側）



写真8 土師質皿埋設土坑

1-7 連絡通路の検討

えちぜん鉄道福井駅舎は計画段階から、乗換え利便性向上のため、JRや北陸新幹線へ乗換するための連絡通路や改札増設などについて検討されてきた。

線へ乗換するための連絡通路や改札増設などについて検討されてきた。

(図 14, 15, 16, 17)

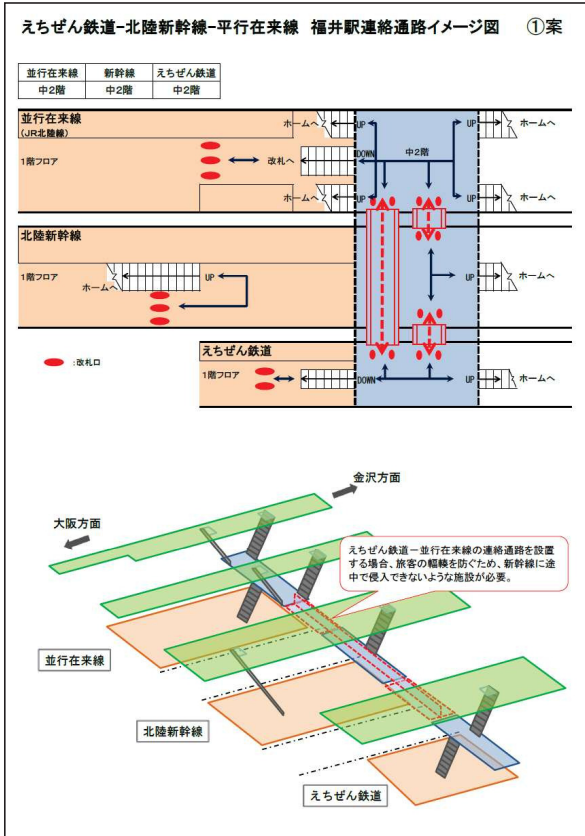


図14 H26年5月 連絡通路①案

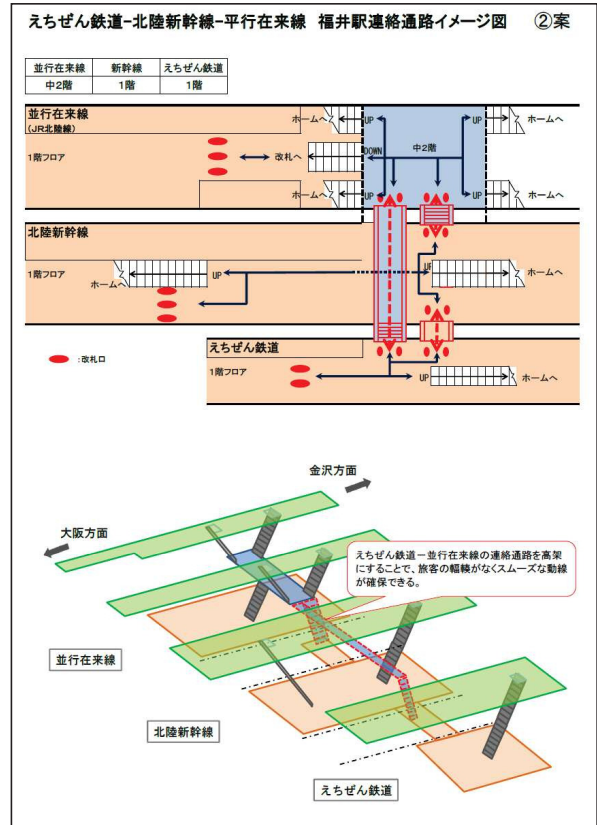


図15 H26年5月 連絡通路②案

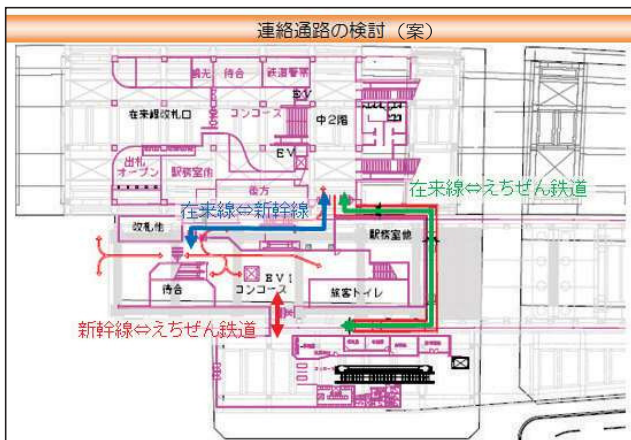


図16 H27年2月 連絡通路案

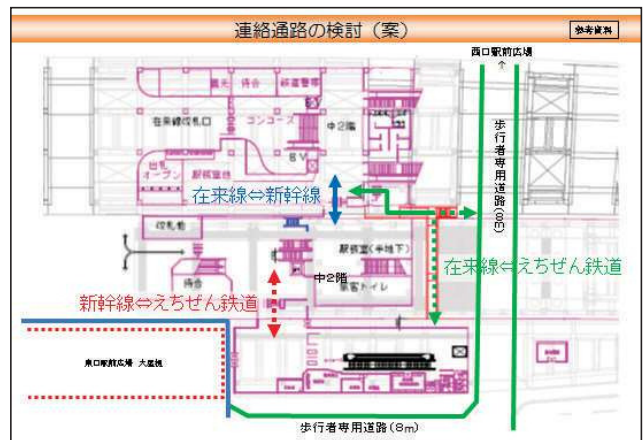


図17 H27年3月 連絡通路案

JRや機構に対して、連絡通路等に関する協議に応じるよう要請してきたが、北陸新幹線工事実施計画（駅舎計画）が未認可であったため、協議・調整ができない状況であった。

鉄道事業者の了解が得られない中で、えちぜん鉄道福井駅舎にこれらの利便向上施設を先行整備することは困難であったことから単独で設計を行い、平成28年10月から着工し、平成30年6月24日に高架開業した。

平成29年10月6日に北陸新幹線福井駅舎の認可が出されたが、認可時点ではえちぜん鉄道福井駅舎の工事が既に進捗している状況であった。このため、駅舎計画を変更する場合には、手戻り工事が生じること、

計画変更のための検討期間を要すること、これに伴いえちぜん鉄道の高架開業および新幹線高架工事の着手が遅れることなど、多くの課題があるため対応は困難であった。

なお、今後連絡通路を設置する場合、えちぜん鉄道福井駅舎改札内の新幹線駅舎側には待合室や駅業務室等が配置されていることから、改札内同士をつないで連絡通路を設けることは構造的に難しく、新幹線駅舎改札内とえちぜん鉄道駅舎改札外をつなぐ連絡通路が、手戻り工事の小さい計画と考えられる。しかし、乗換えに伴う移動距離の短縮は約70mと短く、連絡口に乗換改札を設ける経費等を考慮すると、現時点では整備効果は低いと考えられる。（図18）

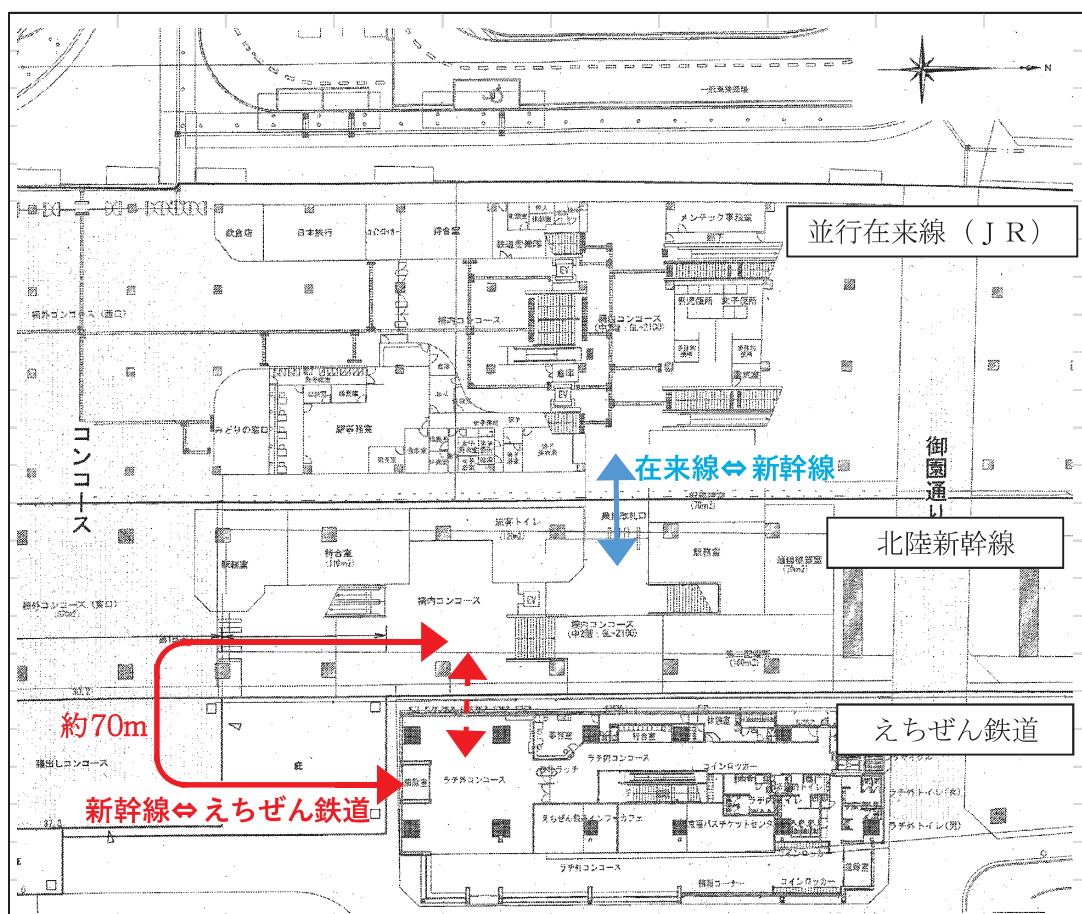


図18 福井駅舎平面図（H30年時点）

1-8 事業の再評価

(1) 事業再評価

県が行う公共事業において、その効率性および実施過程の透明性の一層の向上を図るため、次のいずれかに該当する事業について再評価を実施している。

- 1) 事業費が予算化された後一定期間を経過した時点で未着手の事業
- 2) 事業費が予算化された後一定期間を経過した時点で継続中の事業
- 3) 社会経済情勢の急激な変化等により見直しの必要が生じた事業

再評価は、次の視点から行い、

- 1) 事業の進捗状況
 - 2) 当初の費用対効果分析の要因の変化、地元意向の変化等事業を巡る社会経済情勢等の変化
 - 3) コスト縮減、代替案立案等の可能性
- 県民的視点として次に掲げる視点に立って、継続して整備する必要があるかどうか等が審査される。
- 1) 事業相互間の連携の確保
 - 2) 地域社会または環境に対する影響
 - 3) 財源計画の妥当性
 - 4) 維持管理の妥当性
 - 5) その他必要と認められる事項

本事業において、えちぜん鉄道の東側単独高架が決定した後、平成 24 年度、平成 27 年度、平成 29 年度に事業再評価を実施している。

(2) 本事業における再評価

1) 平成 24 年度再評価

えちぜん鉄道の東側単独高架による高架施設費用および仮線費用が増額になったことから、「社会経済情勢の急激な変化等により見直しの必要が生じた事業」として再評

価を実施した。

	前回計画 (H18 年度)	今回計画 (H24 年度)
全体事業費	608 億円 (並行在来線乗入 費用 25 億円含む)	628 億円
完成予定年度	H29 年度	H30 年度
対応方針	継続	

(詳細は表 2 参照)

2) 平成 27 年度再評価

えちぜん鉄道高架化工事における資材、労務費の高騰や、鉄道事業者との協議による営業線近接工事に伴う保安対策の強化により、事業費が増額になったことから「社会経済情勢の急激な変化等により見直しの必要が生じた事業」として再評価を実施した。

	前回計画 (H24 年度)	今回計画 (H27 年度)
全体事業費	628 億円	683 億円
完成予定年度	H30 年度	H30 年度
対応方針	継続	

(詳細は表 3 参照)

3) 平成 29 年度再評価

えちぜん鉄道高架化工事における資材、労務費の高騰により事業費が増額になったこと、および交差道路整備箇所の用地取得に不測の日数を要したことから「社会経済情勢の急激な変化等により見直しの必要が生じた事業」として再評価を実施した。

	前回計画 (H27 年度)	今回計画 (H29 年度)
全体事業費	683 億円	688 億円
完成予定年度	H30 年度	H31 年度
対応方針	継続	

(詳細は表 4 参照)

表2 平成24年度 再評価調査書

再 評 価 調 書

NO. 1

事業名	福井駅付近連続立体交差事業	事業区間	福井市みのり1丁目～開発町			
事業目的						
福井駅付近のJR北陸本線およびえちぜん鉄道を高架化することにより、踏切を除却し東西交通の円滑化を図るとともに、東西に分断された市街地を一体化させ、活力とるおいのある県都を創造する。						
全体事業内容						
JR北陸本線高架延長 3.3km えちぜん鉄道高架延長 2.5km 踏切除却 5箇所 交差道路 27路線 高架側道 5路線						
事業計画	事業採択年度	用地着手年度	工事着手年度	完成予定年度		
	平成4年度	平成4年度	平成8年度	平成30年度		
事業費（千円）		全体事業費	執行済み額 (H24年度まで)	進捗率 (H24末)	残事業費 (H25以降残額)	備考
予 算 額		62,800,000	49,565,734	78.9%	13,234,266	
財 源 内 訳	国 庫	27,187,550	19,992,550	/	7,195,000	5.5/10 1/2 6/10
	県 他	35,612,450	29,573,184		6,039,266	
費用対効果		1. 04 (総便益897億円 総費用860億円) 【参考:残事業B/C 4. 43】				
事業の進捗状況	H24までの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・H17年度にJR北陸本線の高架切替を行い、3箇所の踏切除却が完了。 ・えちぜん鉄道高架化については、新幹線高架の東側に単独の高架を建設することとし、H24年中の都市計画変更を目指す。 				
	H25以降残事業	<ul style="list-style-type: none"> ・高架構造物等の設計を行い、早期のえちぜん鉄道高架化完成を目指す。 ・新幹線高架に仮線乗入後、宝永・仮日之出踏切の除却および交差道路7路線の整備を行い、東側高架に乗入後、清川踏切の除却および交差道路12路線 ・高架側道2路線の整備を進める。 				
前回との比較	前回計画	今回計画	変更となった理由			
全体事業費	608億円 <small>※並行在来線乗入費用 25億円含む(連立対象外)</small>	628億円	えちぜん鉄道高架化については、新幹線高架の東側に単独の高架を建設することになり、高架施設費用および仮線費用が増額となる。			
完成予定年度	平成29年度	平成30年度	新幹線の認可を踏まえ、えちぜん鉄道高架化については、新幹線高架の東側に単独の高架を建設することになったため、完了年度が平成30年度となる。			
事業を休止した場合の影響						
<ul style="list-style-type: none"> ・現在でも、えちぜん鉄道の踏切により1日3時間以上の踏切遮断が発生しており、踏切による交通渋滞が解消されない。 ・未整備となっている交差道路および高架側道が整備されないことになり、東西市街地の一体化が図られず、福井駅周辺のまちづくりが進まない。 ・福井駅周辺区画整理事業の将来の宅地等となる土地で、えち鉄の現在の地上線が運行を継続することになり、区画整理事業が完了できない。 ・県都の玄関口である東口駅前広場などが暫定形のままとなる。 						
備 考						

表3 平成27年度 再評価調書

再 評 価 調 書

NO. 16

事業名	福井駅付近連続立体交差事業	事業区間	JR北陸線 他2線 福井市みのり1丁目～福井市開発町		
事業目的					
福井市の中心市街地を東西に分断しているJR北陸線とえちぜん鉄道を高架化することにより、踏切事故や交通渋滞の解消、鉄道をまたぐ市街地東西部の均衡ある発展を図る。					
全体事業内容					
JR北陸線高架延長 3.3km えちぜん鉄道高架延長 3.0km 交差道路 27路線 高架側道5路線 踏切除却 5箇所					
事業計画	事業採択年度	用地着手年度	工事着手年度	完成予定年度	
	平成4年度	平成4年度	平成8年度	平成30年度	
事業費（千円）	全体事業費	執行済み額 (H27年度まで)	進捗率 (H27末)	残事業費 (H28以降残額)	備考
予 算 額	68,300,000	56,800,000	83.2%	11,500,000	
財 源 内 訳	国 庫	30,998,000	24,224,000	/	6,774,000
	県 他	37,302,000	32,576,000	/	4,726,000
費用対効果		1.02(総便益1,006.3億円 総費用984.3億円)			
事業の進捗状況	H27までの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成17年度にJR北陸本線の高架切替を行い、3箇所の踏切除却が完了 ・平成27年9月から、えちぜん鉄道は新幹線高架を利用した仮線運行を開始、これにより宝永踏切と日之出踏切での踏切除却が完了 ・現在線撤去工事が終わり次第、計画線工事に着工 			
	H28以降残事業	<ul style="list-style-type: none"> ・新幹線事業の支障にならないよう平成30年までの完成を目指す ・計画線工事完成後、交差道路および高架側道の整備を行う 			
前回との比較	前回計画	今回計画	変更となった理由		
全体事業費	628億円	683億円	<ul style="list-style-type: none"> ・労務費・資材費の高騰 32億円 ・安全対策の強化(電車近接に伴う保安対策等) 13億円など 		
完成予定年度	平成30年度	平成30年度	変更なし		
事業を休止した場合の影響					
現在、新幹線高架橋を利用した仮線運行を行っているため、新幹線事業に影響が出ないよう仮線を撤去する必要がある。事業休止となった場合、福井駅～福井口駅間は鉄道での運行は不能となり、バス代行となるため、利便性、輸送力、定時制の確保の面で多大な影響が発生する。					
備 考					

表 4 平成 29 年度 再評価調書

再 評 価 調 書

NO. 11

事業名	福井駅付近連続立体交差事業	事業区間	JR北陸本線 他2線 福井市みのり1丁目～福井市開発		
事業目的					
福井市の中心市街地を東西に分断しているJR北陸本線とえちぜん鉄道を高架化することにより、踏切事故や交通渋滞の解消、鉄道をまたぐ市街地東西部の均衡ある発展を図る。					
全体事業内容					
JR北陸本線高架延長 3.3km えちぜん鉄道高架延長 3.0km 交差道路 27路線 高架側道 5路線 踏切除却 5箇所					
事業計画	事業採択年度	用地着手年度	工事着手年度	完成予定年度	
	平成4年度	平成4年度	平成8年度	平成31年度	
事業費（千円）	全体事業費	執行済み額 (H29年度まで)	進捗率 (H29末)	残事業費 (H30以降残額)	備考
予 算 額	68,800,000	67,500,323	98.1%	1,299,677	
財 源 内 訳	国 庫	31,315,830	30,620,371	/	695,459
	県 他	37,484,170	36,879,952	/	604,218
費用対効果		1.02(総便益1,088.4億円 総費用1,070.6億円)			
事業の進捗状況	H29までの状況	<ul style="list-style-type: none"> ・平成17年度にJR北陸本線の高架切替を行い、3箇所の踏切除却が完了 ・平成27年9月から、えちぜん鉄道は新幹線高架を利用した仮線運行を開始、これにより宝永踏切と日之出踏切での踏切除却が完了 ・高架橋工事が完成し、駅舎の建築工事や線路、電気などの設備工事を進めている 			
	H30以降残事業	<ul style="list-style-type: none"> ・平成30年夏頃の高架化完成を目指すとともに、新幹線事業に影響が出ないよう仮線の撤去を行う ・仮線の撤去後、交差道路の整備を行う 			
前回との比較	前回計画	今回計画	変更となった理由		
全体事業費	683.0億円	688.0億円	・労務費、資材費高騰等(5.0億円)		
完成予定年度	平成30年度	平成31年度	・交差道路整備箇所の用地取得に不測の日数を要したため、事業期間の1年延長が必要となった。		
事業を休止した場合の影響					
現在、新幹線高架を利用した仮線運行を行っているため、新幹線事業に影響が出ないよう仮線を撤去する必要がある。事業休止となった場合、仮線撤去が出来なくなり新幹線事業に影響が出る。また、交差道路の整備や踏切撤去が出来なくなるため、交通の円滑化や東西市街地の一体化など事業効果が発現出来なくなる。					
備 考					

1-9 高架化完成

(1) 高架切替

平成 30 年 6 月 23 日、最終列車の時間を切り上げてバスでの代行運転を行い、22 時頃から、勝山永平寺線の福井口駅ー越前開発駅、三国芦原線の福井ローまつもと町屋駅、入出庫線車両基地前の 3 箇所切替作業を行い、翌 24 日の 5 時頃から試運転が行われた。

そして、6 時 15 分発の三国芦原線三国港行き始発電車が鉄道ファンらに見守られながら新しい福井駅を出発した。



写真 9 線路切替作業



写真 10 始発電車出発

(2) 高架化完成記念式典

平成 30 年 6 月 24 日、午後 1 時からえちぜん鉄道福井駅舎前で、高架化完成記念式典を開催し、関係者など約 100 名が出席した。西川一誠福井県知事、東村新一福井市長、豊北景一えちぜん鉄道株式会社代表

取締役社長の挨拶の後、来賓や地元旭地区の小学生ら 31 名によるテープカット・くす玉開披で完成を祝った。

また、福井駅 1 階では高架化工事のパネル展示や切替工事の動画上映を行い、県の恐竜ブランドキャラクター「ジュラチック」や沿線市町のご当地キャラも登場し、高架化初日を盛り上げた。

更に、平成 30 年度は福井国体や全国障害者スポーツ大会が秋に開催され、新しくなった県都の玄関口が、県内外からの利用客を出迎えた。



写真 11 西川知事挨拶



写真 12 テープカット・くす玉開披



写真 13 ジュラチックと記念撮影

1-10 福井駅周辺整備鉄道高架化事業促進期成同盟会

(1) 期成同盟会の設立

昭和60年5月14日、福井駅を中心とした本事業と、関連する諸事業の促進を図るため、必要な活動を行うことを目的として、福井駅周辺整備鉄道高架化事業促進期成同盟会（以下「期成同盟会」という。）が設立された。

設立にあたり、本事業のみならず、福井駅周辺の区画整理事業も進める必要があったため、両事業一体の組織が望ましいと考えられた。

そこで、会長は知事、事務局は福井市、費用は折半することで期成同盟会が設立された。

(2) 期成同盟会の会員

会員数 150名

会長（1人）：知事

副会長（4人）：福井市長、県議会議長、
市議会議長、福井商工会議所会頭

理事（23人）：県議会各委員長（総務教育、産業、土木警察）
県総務部長他、福井市副市長他、
市議会各委員長 など

監事（2人）：県会計管理者、市会計管理者

委員（107人）：県議会議員、県職員、
福井市議会議員、市職員、
関係機関、福井市商店街、
地元自治会

幹事（7人）：都市計画課、県駅周辺整備事務所、
福井市都市整備室、福井市駅周辺整備課

顧問（6人）：県選出国會議員

(3) 期成同盟会の活動

期成同盟会の主な活動内容は、国会議員や国土交通省への要望活動や事業パンフレットでの広報宣伝活動、高架化完成時や事業完了後に行う記念事業である。

また、その他の活動として、事業関係者による「福井駅周辺クリーンアップ運動」を平成19年度から平成30年度まで行い、福井駅周辺の美化に努めた。



写真14 福井駅周辺クリーンアップ運動

第2章

交差道路、関連側道の整備と事業効果

2-1 交差道路、関連側道の概要

(1) 道路計画

1) 交差道路計画

鉄道高架構造物との交差道路として、既存踏切道および新設する都市計画道路等がある。

連続立体交差化に関する交差道路の「構造基準」および「都市計画事業の範囲」は、「要綱・細目要綱（平成19年8月9日）」および「連続立体交差事業の手引き（平成24年3月）」に下記の通り記載されている。

(構造基準)

要綱 第5条

連続立体交差化に関する構造は、道路構造令（昭和45年政令第320号）、技術基準省令、軌道建設規定（大正12年内務・鉄道省令）及びこれらに準ずる諸基準によるものとする。この場合において、連続立体交差化後の鉄道又は交差道路の取付勾配および曲線は、当該鉄道又は交差道路の従前の機能を阻害しない範囲のものとする。

(都市計画事業の範囲)

細目要綱 第5条 3項

連続立体交差化のため必要となる交差道路の改築及び連続立体交差化と同時に行う都市計画決定された道路の新設又は改築で鉄道と交差する部分に係るものは、連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含めるものとする。

連続立体交差事業の手引き

第3項は、交差道路の改築及び都市計画決定された道路の新設又は改築について規定したものであり、掘下げ、嵩上げ又は付替えが必要となる場合は、その縦断及び平面線形が変更される範囲を連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含めることはいうまでもない。また、連続立体交差化の際、都市計画の決定をしていない交差道路の新設の計画がある場合に必要となる穴あけは連続立体交差化に関する都市計画事業の範囲に含める。

本事業のえちぜん鉄道高架化区間において、既存踏切道の踏切撤去および改築を4路線（東口都心環状線、中央線、松岡菅谷線、福井口松本通り）計画した。また、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の新たな交差道路を13路線計画した。

2) 関連側道計画

連立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。

I 鉄道高架工事に必要な側道

○仮線敷用地としての側道

…仮線施工方式のとき必要である。

○工事用道路としての側道

…工事進捗および安全性確保に必要なである。

II 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。

本事業のえちぜん鉄道高架化区間では、高架構造物の東側の既鉄道用地が残地として発生する区間について、その残地を利用し、関連側道として2路線計画した。

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側道は必要となる。なお、整備については、区画整理事業で行っている。

(2) 交差道路、関連側道の概要

本事業のえちぜん鉄道高架化区間で整備する交差道路および関連側道の位置を図1に、整備概要を表1に示す。

高架側道3号線については、えちぜん鉄道の東側単独高架により松岡菅谷線との交通処理計画が当初計画から変更となった。平成3年の都市計画決定時は、終点部に交通広場が計画されており、松岡菅谷線へは接続されていなかった(図2)。それは、2

か所の近接した信号交差点の中へ接続させることが出来なかったためである。えちぜん鉄道の東側単独高架に伴い、福井口駅が東に移動することにより、松岡菅谷線東側交差点に横断歩道等の交通機能を集約させ、福井口駅へのアクセス等の利便性を向上させた。それに伴い、松岡菅谷線西側の交差点の信号処理を廃止し、高架側道3号線および宝永清川線から松岡菅谷線への流入を左折専用とすることで、高架側道3号線と松岡菅谷線の接続が可能となった。(図3)

えちぜん鉄道の高架化により撤去される踏切は3箇所あるが、本事業に着手した平成4年から存在する踏切は清川(福井口)踏切のみである。

仮日之出踏切はJR高架化による日之出跨線橋撤去に伴い新たに設置されたものであり、仮宝永踏切は東部2-7号線にあった宝永踏切が東口都心環状線に移設されたものである。

清川(福井口)踏切においては、平成29年1月27日に改正踏切道改良促進法に基づき、改良すべき踏切道として国土交通大臣に指定されている。

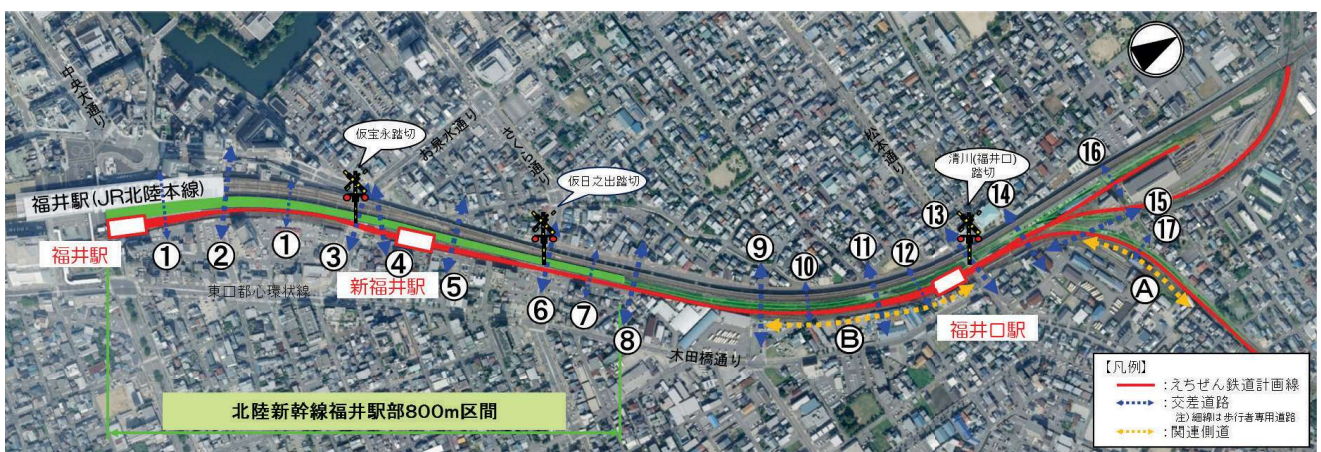


図1 交差道路および関連側道位置図

表1 交差道路および関連側道の整備概要

番号	路線名	整備 延長/幅員	新設・改良 の別	除去踏切	区画整理 区域内外	都市計画決定		都市計画事業の認可				供用開始 年月
						連立事業に伴う 決定公示	最終決定公示	施行者	起点/終点	施行期間	最終 変更期間	
①	(都)東口御園通り※	L=388m W=4.6~8m	新設	—	区域内	H4.8.19 福井市告示 第52号	H24.12.14 福井市告示 第251号	福井市	日之出1丁目 日之出1丁目	H4.12.1 H19.3.31	H31.3.31	H30.4
②	(都)北通り東口線	L=189m W=14m	新設	—	区域内	H3.3.30 福井市告示 第28号	—	福井市	日之出1丁目 大手2丁目	H4.12.1 H19.3.31	H31.3.31	H28.8
③	(都)東口都心環状線	L=710m W=25m	新設	仮宝永踏切	区域内	H3.3.30 福井県告示 第256号	H24.12.14 福井県告示 第535号	福井市	大手1丁目 手寄1丁目	H4.12.1 H19.3.31	H31.3.31	—
④	東部2-7号線	L=47m W=11m	改良	—	区域内	—	—	福井市	日之出1丁目 大手1丁目	H4.12.1 H19.3.31	H31.3.31	H28.6
⑤	(都)大手日之出線	L=44m W=12m	新設	—	区域外	H3.3.30 福井市告示 第28号	H13.9.20 福井市告示 第73号	福井県	大手1丁目 日之出1丁目	H18.3.2 H22.3.31	H31.3.29	H29.9
⑥	(都)中央線	L=60m W=27m	改良	仮日之出踏切	区域外	H3.3.30 福井県告示 第256号	H13.3.6 福井県告示 第154号	福井県	日之出1丁目 大手1丁目	H25.8.5 H31.3.29	—	—
⑦	中央1-626号線※	L=35m W=4m	新設	—	区域外	—	—	—	—	—	—	H29.9
⑧	(都)宝永日之出線	L=30m W=12m	新設	—	区域外	H3.3.30 福井市告示 第28号	H13.9.20 福井市告示 第73号	福井県	宝永1丁目 日之出5丁目	H18.3.2 H22.3.31	H31.3.29	H31.3
⑨	(都)宝永東線	L=100m W=16m	新設	—	区域外	H3.3.30 福井県告示 第256号	H13.2.23 福井県告示 第116号	福井県	宝永1丁目 志比口1丁目	H13.3.27 H21.3.31	H31.3.29	H30.11
⑩	中央1-628号線※	L=35m W=6m	新設	—	区域外	—	—	—	—	—	—	H30.11
⑪	(都)宝永志比口線	L=32m W=12m	新設	—	区域外	H3.3.30 福井市告示 第28号	H13.9.20 福井市告示 第73号	福井県	宝永1丁目 宝永1丁目	H18.3.2 H22.3.31	H31.3.29	H30.12
⑫	中央1-627号線※	L=40m W=4m	新設	—	区域外	—	—	—	—	—	—	H30.11
⑬	(都)松岡菅谷線	L=177m W=27m	改良	清川(福井口)踏切	区域外	H3.3.30 福井県告示 第255号	H13.3.6 福井県告示 第154号	福井県	志比口3丁目 松本1丁目	H13.3.27 H21.3.31	H32.3.31	—
⑭	(都)松本志比口線	L=63m W=12m	新設	—	区域外	H3.3.30 福井市告示 第28号	H13.9.20 福井市告示 第73号	福井県	松本1丁目 松本上町	H18.3.2 H22.3.31	H31.3.29	H31.3
⑮	(都)志比口開巻線	L=810m W=12m	新設	—	区域外	H3.3.30 福井市告示 第28号	H27.3.2 福井市告示 第43号	福井市	志比口3丁目 西開巻1丁目	H27.4.24 R3.3.31	—	R3予定
⑯	(都)福井口松本通り※	L=74m W=6m	改良	—	区域外	H3.3.30 福井市告示 第28号	—	福井県	松本1丁目 松本上町	H18.3.2 H22.3.31	H31.3.29	H31.3
⑰	北部2-575号線※	L=9m W=4m	新設	—	区域外	—	—	—	—	—	—	H31.3
A	(都)高架側道2号線	L=260m W=6m	新設	—	区域外	H3.3.30 福井市告示 第28号	H24.12.14 福井市告示 第251号	福井県	松本上町15字 松本上町10字	H25.3.29 H31.3.29	H31.3.29	H31.3
B	(都)高架側道3号線	L=330m W=6m	新設	—	区域外	H3.3.30 福井市告示 第28号	H24.12.14 福井市告示 第251号	福井県	宝永1丁目 宝永1丁目	H25.3.29 H31.3.29	H31.3.29	H30.6

※自転車歩行者道

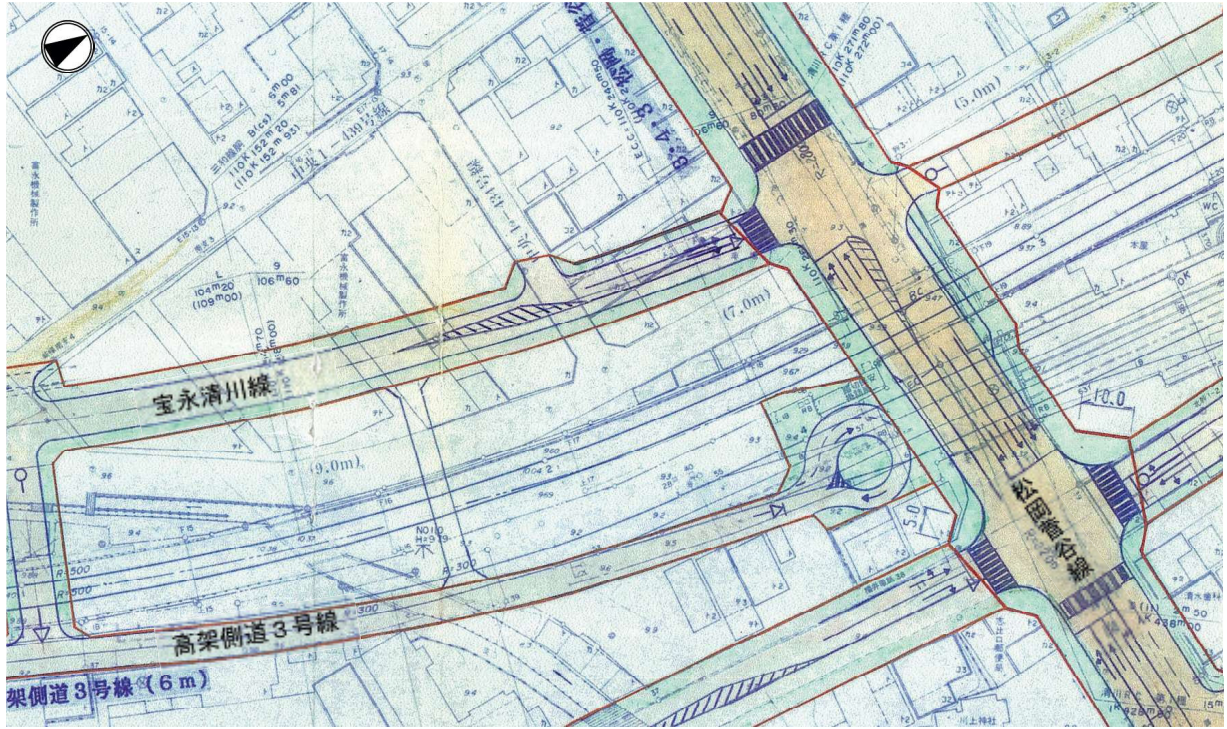


図2 高架側道3号線 計画平面図 (H3年)

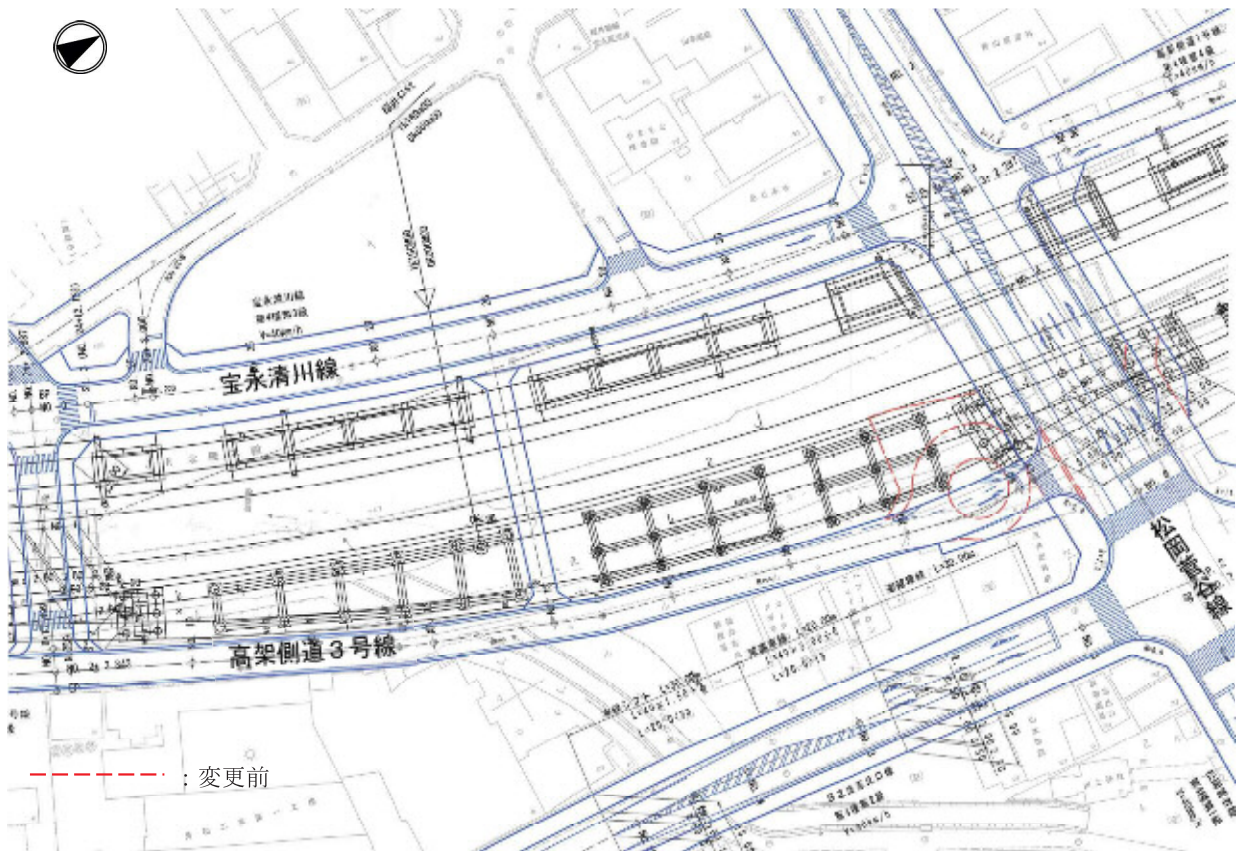


図3 高架側道3号線 計画平面図 (H24年)

2-2 事業効果

本事業において、交差道路や関連側道が整備されることで、次に示す3つの効果が期待できる。

(1) 踏切事故の解消効果

今回対象の除却踏切の中で、昭和63年に清川（福井口）踏切において交通事故が発生（写真1）しており、踏切除却によりこのような事故損失、列車遅延、事故危機感、迂回交通等の発生が解消される。

さらには、福井駅前後の踏切が除却されることにより、列車運行がより円滑化されることが期待できる。



写真1 清川（福井口）踏切交通事故

(2) 道路交通の円滑化効果

本事業により除却される踏切箇所の立体交差化をはじめとして、13本の交差道路が新設整備され、市街地内の東西交通の円滑化が飛躍的に促進される。

平成27年9月27日には、新幹線福井駅部800m区間を利用した仮線切替を行ったことで、仮宝永踏切（東口都心環状線）および仮日之出踏切（中央線）が廃止され、事業完了前に交通渋滞の解消が図られた。（図4）

また、平成30年6月24日にえちぜん鉄道の高架切替をおこない、本事業区間で最後に残る清川（福井口）踏切が廃止されたことで交通渋滞の解消が図られた。（図5）

(3) 関連側道整備による沿道利用効果

本事業に伴う側道整備により延長約590m（区画整理区域を除く）が新設され、沿道利用が可能になった。また、これらの側道は、適切に配置された交差道路、幹線道路により連絡されているため、市街地交通の円滑化に資するとともに、駅付近の側道は新たな都市機能立地を促す空間となり、単純な沿道利用、環境緩衝帯等より高い効果が発揮される。

踏切廃止により交通が円滑化！

平成27年9月27日に、新幹線高架橋を利用したえちぜん鉄道の仮線切替えが行われ、(都)中央線(さくら通り)と(都)東口都心環状線(新福井駅付近)の踏切が廃止されました。

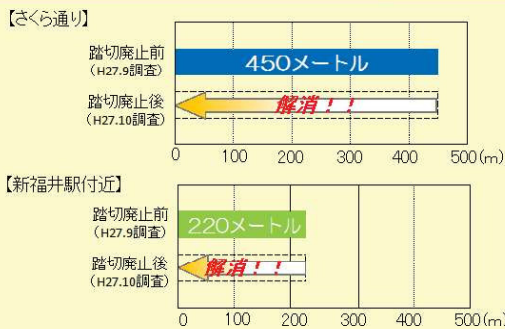
- ・朝夕ラッシュ時の交通渋滞が解消!!
- ・走行速度が向上し、
交通の流れがスムーズに!!



1. 踏切廃止により交通渋滞が解消!!

・さくら通りでは最大450m、新福井駅付近で最大220m発生していた渋滞が、踏切廃止に伴い解消されました。

踏切遮断による最大渋滞長さの変化(路線別)



2. 自動車の走行速度が向上!!

・さくら通りでは約2.3倍、新福井駅付近で約1.5倍の速度で走行でき、スムーズな移動が可能になりました。

自動車平均走行速度(*)の変化(路線別)



関係者・利用者の声も続々!!



【警察】

○110番での緊急出動時、時間短縮に繋がっている。

【消防署】

○踏切での一旦停止がなくなり、以前よりスムーズに走行できている。

【バス会社】

○朝夕を中心に、踏切を通行する路線バスの移動時間が2～3分程度短縮され、定時性の向上に繋がっている。

【沿線住民】

○通勤利用時、踏切待ちがないので、使いやすくなった。

図4 仮線高架切替の事業効果

○高架化したことで、踏切による
渋滞がなくなりました



高架切替前 (H27. 9)



高架切替後 (H30. 8)

高架化により、松本通りを東西に分断していた踏切がなくなりました。それによって、交通渋滞や踏切事故が解消されました。

- ・平均速度 11.5 km/時 → 30.7 km/時 (約 2.7 倍)
- ・遮断回数 162 回/日 → 0 回/日



図 5 清川踏切廃止の事業効果

第3章

用地の処理

3-1 新幹線用地の処理

本事業で取得した用地のなかに北陸新幹線の予定地となった用地があったことから、機構へ用地を譲渡する必要があった。

北陸新幹線は平成17年4月に事業認可された新幹線福井駅部800m区間と平成24年6月に事業認可された金沢・敦賀間があるが、本事業で必要な用地と重複する箇所が多く存在した。

そのため、本事業と北陸新幹線事業、双方の進捗に応じて段階的に用地の処理が進められた。

(1) 新幹線福井駅部800m区間

平成17年の事業認可にかかる用地の大部分は機構による用地取得の必要のないJRの所有地(旧JR北陸本線用地)であったが、本事業で県が取得した用地が一部含まれていた。

その県有地について、機構から取得の意思が示されたが、単純に売却するのではなく、本事業で必要な道路用地を代替地として機構が取得した上で、平成20年7月に交換契約を締結した。

(2) 福井駅以南

平成24年の事業認可にかかる用地としては、本事業で買収した用地のほかに、後述するとおり、JRと用地交換した旧JR北陸本線の用地があった。

しかし、福井駅以北については、えちぜん鉄道の仮線用地と重複し、えちぜん鉄道高架化工事が完了する平成30年度まで譲渡できないため、まずは本事業の進捗に影響のない、福井駅以南の用地について平成26年度と平成27年度の二回にわけて譲渡

が行われた。

福井駅周辺には旧福井城があったことから埋蔵文化財の発掘調査を実施しなければならないため、その対象となる城の橋線から足羽川間について、機構が用地測量を実施し平成27年3月に売買契約を締結した。

売却にあたって、新幹線予定地東側に残地が発生することとなり、機構からは残地補償を受けたが、非常に細長い形状の土地として残ったため残地単独では利用できない状況であった。そのため、残地に隣接して福井市が緑地を整備していたことから、福井市に譲渡し、一括して管理することとした。

平成27年度には、足羽川以南の毛矢、西木田地区について売却することとなったが、残地が狭小であったため、機構が残地も含めて買収したことで残地が発生することなく平成28年3月に売買契約を締結した。

また、平成27年度には区画整理事業区域内にある県有地についても平成28年2月に売買契約を締結している。

(3) えちぜん鉄道仮線部

残る福井駅以北の用地については、えちぜん鉄道の仮線として使用した後でなければ売却できないが、仮線はすでに完成していた新幹線福井駅部800m区間の高架橋に乗り入れる形で計画されており、令和4年度末の新幹線開業に向けて、平成30年9月末までに仮線として利用していた新幹線予定地を引き渡し、新幹線工事に取り掛かることとなっていた。

そのため、新幹線用地の売却については、仮線構造物が撤去され、売却予定地が更地

化される平成30年10月1日を目標とすることとした。

平成28年度に機構が対象箇所の測量業務を実施したが、測量業務の期間内にえちぜん鉄道の高架橋は完成しないため、買収線の確定に必要なえちぜん鉄道の高架端の位置の確定はできなかった。

そのため、えちぜん鉄道の高架橋が完成した平成29年度に、えちぜん鉄道との用地交換を行うための測量を県が実施する中で新幹線の買収線を確定させ、無事、平成30年10月1日に土地売買契約を締結することができた。

今回の対象箇所は、JR北陸本線とえちぜん鉄道、2つの高架橋に挟まれた場所であり、新幹線の高架の左右に離隔があるため、このままでは残地補償を受けたとしても離隔が細長い形状の残地（県有地）として残ることになってしまう。

そのため、機構と協議を重ね、離隔について残地補償ではなく、残地買収ということで整理をすることとなった。

なお、新幹線用地の買収では起業者である機構が売買契約による所有権移転登記請求権を原因として代位による分筆登記を実施するが、平成30年度の売却に関しては、後述するえちぜん鉄道との用地交換と重複する筆が多くあり、機構との契約後に分筆登記を行うと、同時期に実施するえちぜん鉄道との用地交換にかかる登記作業に日数的な影響を及ぼす可能性が懸念されたため、あらかじめ被買収者である県において分筆登記を嘱託することで時間の短縮をはかった。

表1 新幹線用地売却面積

年度	面積(m ²)	箇所
H20年度	201.94	大手
H26年度	3,890.30	中央、豊島
H27年度	2,039.78	足羽川以南
	199.80	区画内
H30年度	11,471.56	えち鉄仮線
合計	17,803.38	

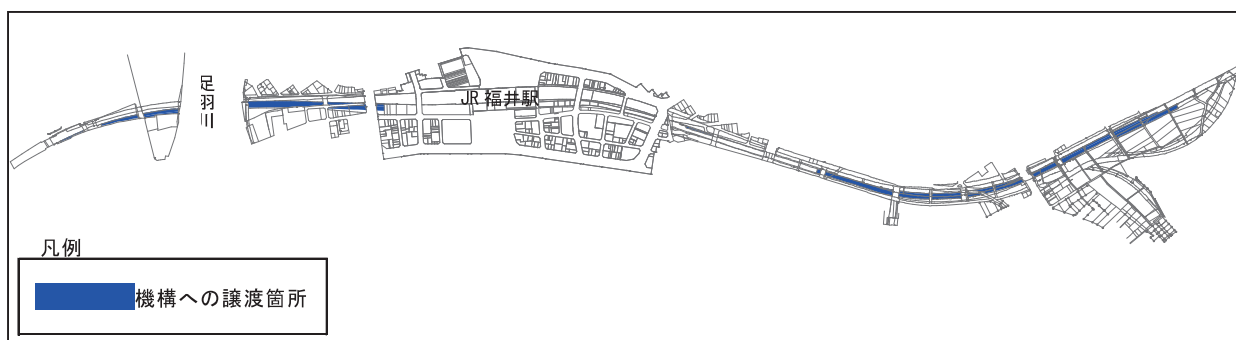


図1 機構への譲渡箇所

3-2 JRとの用地交換

本事業では、平成4年3月の事業認可以降、関連側道および交差道路に必要な用地とともに、新たに鉄道用地となる土地の取得を進めてきた。

県とJRとの間で締結した協定では、用地交換により用地の処理を行うこととなっており、新たに鉄道用地となる土地はJRに帰属し、旧鉄道用地は県に帰属するとされた。

しかし、県が新たに取得した鉄道用地は約17,000㎡であったのに対し、旧JR北陸本線用地が約21,000㎡と、両者の所有地面積にかい離があった。

平成17年4月に新幹線福井駅部800m区間が事業認可され、JR北陸本線とえちぜん鉄道線の2線に挟まれた旧JR北陸本線部分に整備されることとなり、機構による用地取得が進められることとなった。

新幹線にかかるJR所有地は約4,000㎡あったが、当該用地は機構の買収対象とならず、引き続きJRが所有することから面積のかい離は解消された。

そして、平成19年3月にJRと用地交換契約を締結した。

なお、実際に交換を行うにあたって、県が取得した新たに鉄道用地となる土地は、住宅等を移転して取得しているため、筆数が非常に多く、交換のための分筆登記を行うにあたって膨大な手続きが必要になることが懸念された。

〔仮に10筆を分筆する場合、10枚の図面を作成し、10回の登記申請を要する〕
そのため、所在や地目ごとに整理を行い、合筆登記ができる箇所については、いったん合筆登記を行った後に分筆登記を行うことで事務の軽減をはかった。

〔合筆を行う場合には、10筆を1筆にするための図面作成1枚、登記申請1回、合筆後の土地を分筆するための図面作成1枚、分筆のための登記申請1回となる〕

表2 JR用地交換面積

	面積(㎡)
県→JR	17,208.47
JR→県	17,495.54

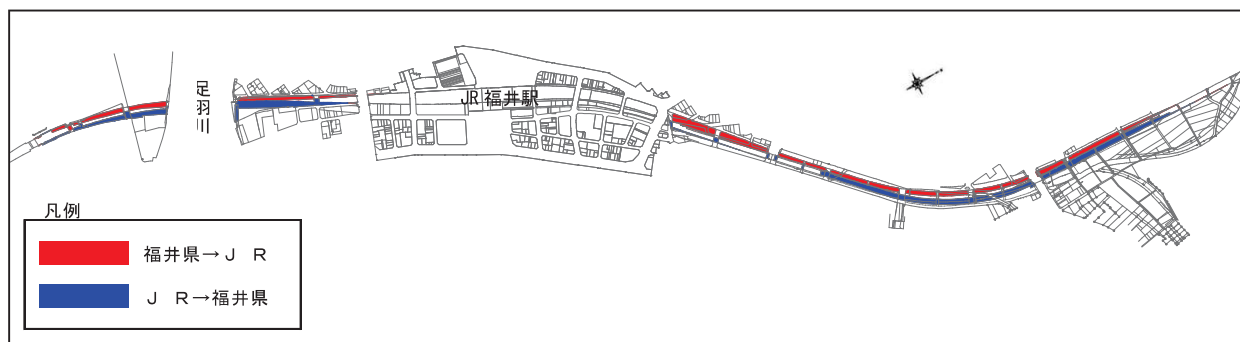


図2 JR用地交換箇所

3-3 えちぜん鉄道との用地交換

本事業に係る関連側道および交差道路の用地については、平成4年3月の事業認可から断続的に進められ、平成30年6月時点で買収が必要な用地に関してはすべて契約済みとなり、残りはえちぜん鉄道と交換により取得する用地のみとなっていた。

えちぜん鉄道との用地交換は、JRとの用地交換と同様に、県が取得した新たに鉄道用地となる土地とえちぜん鉄道が所有する旧鉄道用地について交換を行うことになる。

交換箇所は、本事業のなかで測量等を行うことで決めていくが、用地交換に先行して平成28年度に機構が北陸新幹線にかかる用地測量を実施しており、用地交換と新幹線買収の対象となる筆の多くが重複していることから、機構の測量成果を参考に不足する箇所を補完するかたちで測量を行い確定した。

(1) 第一回

平成30年10月の交換に向けて調整をしていたが、えちぜん鉄道車両基地（松本上町地係）内の新幹線予定地については、一部えちぜん鉄道の施設上を通過することになっていたことから、土地の帰属が問題になった。

協議の結果、えちぜん鉄道の施設上については占有または地上権の設定により処理し、新幹線工事が開始される平成30年10月までに所有権をえちぜん鉄道に帰属させることとなった。

交換用地については、一部の土地で境界立ち合いの不調により確定していない部分があったため、北陸新幹線に関係のある土地についてのみ、平成30年9月に第一回の用地交換契約を締結した。

(2) 第二回

残りの区間についても交換契約の締結を進めていたが、平成29年度に境界立会いが不調となった箇所について、引き続き境界立会いに不測の日数を要していたことから、交換契約の締結に後れを生じる可能性が懸念された。

仮線撤去も完了し、順次交差道路の整備が進む中、平成31年3月までにすべての用地処理を完了させるためには、少しでも処理を進める必要があったことから、立会いが完了していない箇所以外について、平成30年10月に第二回の交換契約を締結した。

(3) 第三回

分筆登記を円滑に行うためには、隣接地権者すべてが筆界に同意していることを証明する筆界確認書が必要になるが、それが用意できない場合には、法務局の筆界特定制度を活用する方法が考えられた。

しかし、立会いが完了していない箇所について、筆界特定制度を活用する場合、多くの時間と費用を要することとなるため、平成31年3月までに用地処理を完了させることは不可能になる。

事業期間内での用地処理を完了させるために、粘り強く説明を続け、何とか隣接地権者すべてから筆界確認を得ることができ、無事、平成30年11月に第三回の用地交換契約を締結することができた。

この交換契約をもって、本事業に係るすべての用地の取得が完了した。

表3 えち鉄用地交換面積

(単位：m²)

	第一回	第二回	第三回	合計
福井県→えち鉄	1,147.70	2,307.22	1,809.11	5,264.03
えち鉄→福井県	776.39	1,725.34	1,684.53	4,186.26

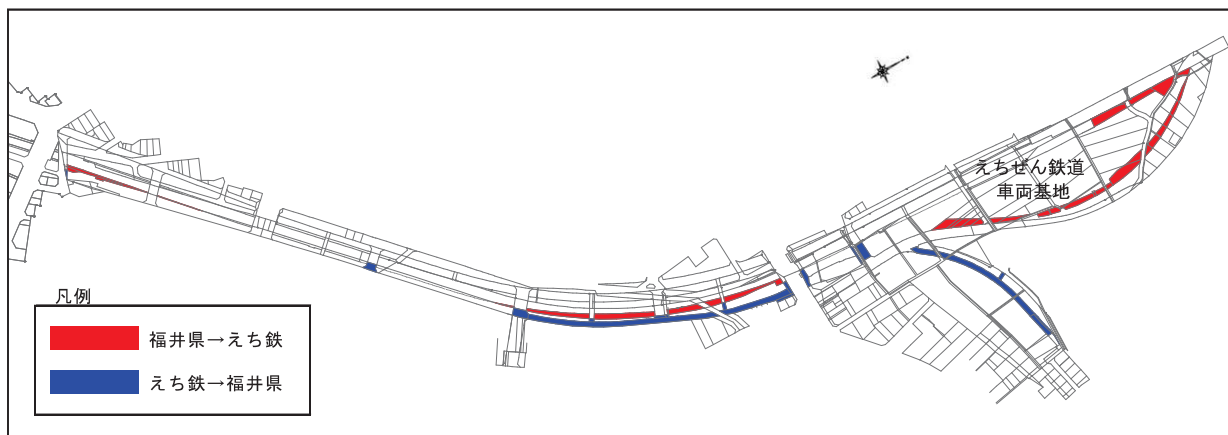


図3 えちぜん鉄道用地交換箇所

第4章

沿線住民への広報・PR

4-1 説明会・見学会

(1) 高架工事地元説明会

平成24年度から平成27年度まで、本事業におけるえちぜん鉄道高架化の都市計画決定の変更や高架工事の内容・工程の説明を周知するため、えちぜん鉄道高架化区間に地区が広がる順化地区、旭地区、日之出地区、宝永地区、松本地区、啓蒙地区（以下、「沿線6地区」という。）で地元説明会を行なった。

表1 高架工事地元説明会の説明内容

	説明内容
平成24年	<ul style="list-style-type: none"> えち鉄高架化基本方針 高架化事業計画 志比口開発線の計画 高架化工事の手順 今後のスケジュール 長本踏切高架化、仮線計画 都市計画変更の説明 新幹線事業説明
平成25年	<ul style="list-style-type: none"> 高架化事業の計画およびスケジュール 志比口開発線について
平成26年	<ul style="list-style-type: none"> 高架化事業スケジュールおよび仮線工事 志比口開発線について
平成27年	<ul style="list-style-type: none"> 高架化事業スケジュールおよび仮線切替、本線工事 志比口開発線について

表2 高架工事地元説明会の参加人数

	開催回数	住民参加人数	議員参加人数	参加総人数
平成24年度	10回	197人	7人	204人
平成25年度	6回	53人	4人	57人
平成26年度	7回	60人	4人	64人
平成27年度	6回	55人	7人	62人
計	29回	365人	22人	387人



写真1 地元説明会(西開発地区)の様子



写真2 地元説明会(旭地区)の様子

(2) 沿線小学校を対象とした現場見学会

平成26年度から平成29年度まで、本事業やえちぜん鉄道の仕事について知ってもらい、より身近に感じてもらうことを目的とし、福井県とえちぜん鉄道の合同で期成同盟会の事業として現場見学会を実施した。

対象を沿線6地区の小学校（順化小、旭小、日之出小、宝永小、松本小、啓蒙小）とし、授業の一環として小学生に見学してもらった。

福井県はえちぜん鉄道の高架工事の説明（写真3）や見学（写真4）、小学校最寄駅からのえちぜん鉄道乗車体験を提供し、えちぜん鉄道は車両基地の見学や車両点検の様子を説明、新型低床車両の見学（写真5）を提供した。

表3 沿線小学校を対象とした現場見学会の参加人数

	児童参加人数	先生参加人数	参加総人数
平成26年度	63人	7人	70人
平成27年度	235人	13人	248人
平成28年度	218人	15人	233人
平成29年度	214人	18人	232人
計	730人	53人	783人



写真3 工事説明の様子



写真4 駅舎見学の様子



写真5 車両基地見学の様子

(3) 福井大学生現場見学会

平成29年12月、新しいえちぜん鉄道福井駅舎建設工事において福井駅東口広場に面する外部足場が撤去され、外観および内装工事の状況が見られるようになったため、建築計画や都市デザインを学ぶ福井大学工学部建築・都市環境工学科を対象に現場見

学会を開催した。

周辺と調和した人に寄り添うようなあたたかいイメージの駅舎をデザインコンセプトにした福井駅舎を見学(写真6)し、駅舎内装に木材が使われることが全国的に珍しいことや、県産杉材がふんだんに活用されている点を参加者24人に説明し、理解を深めた。



写真6 福井大学生現場見学会の様子

(4) えちぜん鉄道高架化視察

平成28年度、29年度には高架工事の進捗が進み、全国からえちぜん鉄道高架化の視察のため、えちぜん鉄道高架化関係者をはじめとする多くの方が訪問された。

表4 連立事業の視察参加人数

	視察団体数	視察参加人数
平成28年度	18 団体	475 人
平成29年度	12 団体	588 人
	30 団体	1063 人

4-2 広報

(1) 駅周だより

平成26年5月から、えちぜん鉄道高架化の工事の進捗状況などを周辺住民の方々に知ってもらうことで事業の円滑な推進を図ることを目的に、広報紙「駅周だより」を発行した。「駅周だより」という名称はJR高架工事の際に配布していたチラシの見出しから採用されている。

年2回程度発行し、号外を含む第1号か

ら第9号までの10号を作成、公民館や自治会を通じて、沿線6地区の住民に毎号約1,400部を配布、回覧した。

駅周だより (第1号)

～えちぜん鉄道の高架化工事のお知らせ～
発行日:平成26年5月15日

日頃より、えちぜん鉄道の高架化事業にご理解とご協力を賜り、厚くお礼申し上げます。えちぜん鉄道の高架化事業は、新幹線福井駅部の建設に伴い、どのような形で高架化を行うか検討され、平成24年3月に新たな方針が決定し、同年12月に都市計画の変更を行いました。現在は、仮線工事に着手しています。新たな方針が決定して以来、皆様にご理解を得られるよう数回の地元説明会を行ってまいりましたが、今後も本紙にて当事業の工事に関する情報をお伝えしていきます。

高架化工事の流れ

都市計画の変更 → 詳細設計 → **仮線工事** (現在) → 埋蔵文化財発掘調査 → 仮線切替 → 現在線撤去 → 福井駅部埋蔵文化財発掘調査 → 高架本体工事 → 高架切替 → 関連道路等の整備

平成30年福井国体

福井あわせ元気国体マスコットはひびゅう


高架化工事の手順

- 現在、えちぜん鉄道は新幹線高架の東側に地上を走行しています。
- えちぜん鉄道は仮線で新幹線高架に乗り入れし、地上の線路を撤去します。
- 新幹線高架の東側にえちぜん鉄道の高架を建設し、切替えます。その後、道路を整備します。

～お知らせ～
福井県福井駅周辺整備事務所のホームページでも、連続立体交差事業に関する「現在の工事状況」や「事業に関するお知らせ」をご覧いただけます。
ホームページアドレス: <http://www.pref.fukui.jp/doc/ekisyuu/>

仮線工事

昨年度は、仮線工事に伴う用水関連の工事を行いました。今年度は、仮線工事や埋蔵文化財の発掘調査を進めています。仮線への切り替えは、平成27年を予定しています。



計画平面図 緑の線:仮線、赤の線:本線

主な工事内容

- ① 新幹線高架部**
新幹線の高架構造物を利用し、レール・枕木等の線路の工事や電柱・信号等の電気設備の工事を行います。
(仮)福井駅や(仮)新福井駅は、ホーム・階段の基礎の工事から行います。
- ② 新幹線高架と地上を結ぶすりつけ部**
鉄橋の基礎となる杭打ち工事から始め、鉄の部材を組み合わせて橋脚を製作し、桁を架けていく工事を行います。
- ③ 地上部**
盛土による路盤の工事を行います。
- ④ 本線と仮線の交差点**
電車が仮線を走行しながら本線工事を行うことが困難な箇所について、高架構造物の工事を先行して行います。

～工事等に関するお問い合わせ先～

○福井県福井駅周辺整備事務所 ☎0776-28-5940
○えちぜん鉄道株式会社 ☎0776-52-7788
○鉄道運輸機構えちぜん鉄道高架化鉄道建設所 ☎0776-43-9740



図1 駅周だより(第1号)

(2) ホームページ

1) 定点観測写真

えちぜん鉄道高架工事着手前から高架完成まで、定点観測写真として毎月写真を撮影し、ホームページ上で閲覧できるよう更新した。

平成25年8月から平成30年9月までの5年あまり撮影を行い、工事の進捗がより身近に感じられるよう定期的な更新を心掛けた。

定点観測写真

新幹線高架(えちぜん鉄道)の進捗状況を掲載しています。各駅からの写真と、各駅周辺の工事の様子を掲載しています。スライド再生、各駅での写真の拡大と縮小が可能です。

スライド (FDP)形式: 43,371x81	スライド (FDP)形式: 30,606x81	スライド (FDP)形式: 42,192x81
スライド (FDP)形式: 38,662x81	スライド (FDP)形式: 42,704x81	スライド (FDP)形式: 35,540x81
スライド (FDP)形式: 37,639x81	スライド (FDP)形式: 38,640x81	スライド (FDP)形式: 37,750x81
スライド (FDP)形式: 39,969x81	スライド (FDP)形式: 33,286x81	スライド (FDP)形式: 42,084x81
スライド (FDP)形式: 21,926x81	スライド (FDP)形式: 42,418x81	

図2 定点観測写真

2) 工事や交差道路開通の周知

えちぜん鉄道高架に関わる交通規制や夜間工事について、ホームページ上で事前に広報した。

また、交差道路の開通を位置図、写真とともに周知し利用を促進することで、東西交通の円滑化を図った。



1.木田地下道

旧木田踏切は、歩行者・自転車専用地下道として整備されました。



2.市道中央3-277号線

鉄道が高架化したあと新たに交差道路ができ、東西の交通の流れが円滑になりました。



3.足羽川右岸線

鉄道が高架化したあと新たに交差道路ができ、東西の交通の流れが円滑になりました。



図3 交差道路の開通のお知らせ

実施した。

福井県、福井市の関係課をはじめ、JR、えちぜん鉄道、福井鉄道の鉄道事業者、バス協会やタクシー協会の西口広場利用団体、ハピリン内やアオッサ内の機関、機構等が清掃活動に参加した。

表5 福井駅周辺クリーンアップ運動の参加人数

	参加人数	ごみ回収量(45L/袋)
平成19年度	82人	37袋
平成20年度	120人	39袋
平成21年度	130人	35袋
平成22年度	227人	38袋
平成23年度	242人	26袋
平成24年度	—	—
平成25年度	247人	36袋
平成26年度	310人	37袋
平成27年度	—	—
平成28年度	339人	27袋
平成29年度	345人	26袋
平成30年度	261人	27袋
計	2,303人	328袋

※平成24年度、27年度は予定日、予備日とも雨のため中止



写真7 福井駅周辺クリーンアップ運動の様子

4-3 イベント

(1) 福井駅周辺クリーンアップ運動

平成19年度から平成30年度まで、福井駅周辺における快適なまちなみ環境を提供することにより、県民に“まち”への愛着心の高揚と、来訪者の福井に対するイメージアップを図ることを目的として、福井駅周辺整備等に携わる各関係団体の参加協力を得て、福井駅周辺クリーンアップ運動を



写真8 福井駅周辺クリーンアップ運動の様子

(2) 福井おもてなしイベント

平成 26 年 6 月、新幹線高架下で J R 主催の福井おもてなしイベントとタイアップし、期成同盟会の事業として連立事業を P R した。

J R、えちぜん鉄道、新幹線の高架完成後の模型展示を行い、訪れた約 800 人の参加者に未来の福井駅周辺のイメージを P R した。



写真 9 福井おもてなしイベントの様子

(3) えちぜん鉄道仮線試乗会

平成 27 年 9 月、新幹線高架部での仮線運行を前に、沿線住民向けのえちぜん鉄道仮線試乗会を実施した。福井駅ー福井口駅間の 1.2km で 5 便を臨時運行し、約 180 人が整備新幹線の高架を電車で体験した。

沿線 6 地区の住民を対象にチラシで広報したところ募集開始とともに応募が殺到し、予定していた 3 便がすぐに定員となったため、急きよ追加の便を設けて対応した。



写真 10 えちぜん鉄道仮線試乗会の様子



写真 11 えちぜん鉄道仮線試乗会の様子

(4) ふくい交通フェスタ

平成 30 年 3 月にハピリン 1 階ハピテラスにて第 2 回ふくい交通フェスタが開催され、連立事業やえちぜん鉄道の新しい福井駅舎の紹介を行なった。

イベントブースでは、えちぜん鉄道車両のペーパークラフト工作体験やバラストイラスト体験を開催し、1,000 人近くの親子連れで賑わった。



写真 12 ペーパークラフト体験の様子



写真 13 バラストイラスト体験の様子



写真 14 バラストイラスト体験の様子

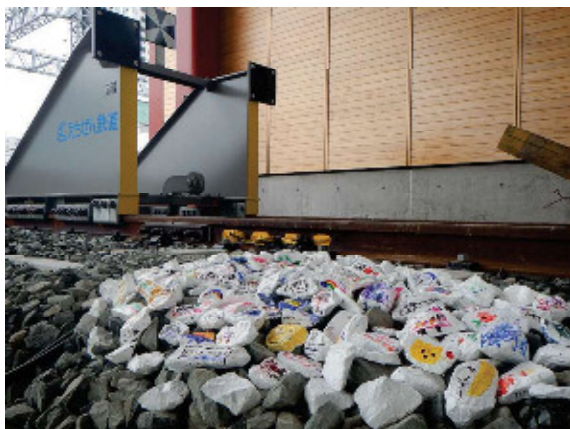


写真 15 イラストが描かれたバラスト設置の様子