

Z2-345



9810

# 区画整理

10

社団法人

日本土地区画整理協会

## 区画整理 目次

10月号  
9810

都内3橋時代に向けた快適で魅力のある都市づくり …… 伊賀貞雪 … (2)

平成11年度土地区画整理事業関係予算概算要求について  
…………… 建設省都市局区画整理課 … (4)

東京都と区市町の連携による土地区画整理事業の推進に向けて  
～東京土地区画整理事業推進協議会の設置について～ …… 道家孝行 … (46)  
池田匡隆

町名・地番変更による新旧住所の管理システムについて …… 釣雅典 … (54)  
～5万件の住所データをどう管理するか～

「区画整理フォーラム'97」第4分科会報告(その6) …… 小山潤二 … (65)  
「設計・デザイン・環境」

CGによるまちづくり支援 …… 翁長洋子 … (67)  
～共通言語としてのCGの活用～

「はりうち」

趣味の多いことは良いこと? …… 松井直人 … (71)

「今月のまちづくり相談」

道路開発資金の概要 …… 建設省都市局区画整理課 … (73)

ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業 …… 島中源一 … (76)  
— 福知山駅周辺整備事業 —  
【近畿の顔となるまちづくり】

「読論発表」

私と区画整理 …… 森谷徳司 … (94)

県北都市計画事業飯坂南部土地区画整理事業 …… 高木良明 … (98)

「協会だより」

月刊研究会のお知らせ …… (107)

平成10年度講習会等の予定について …… (108)

平成11年度講習会等の予定について …… (109)

編集後記 …… (113)

グラビア 福島県 県北都市計画事業飯坂南部土地区画整理事業

## ふるさとの顔づくりモデル土地区画整理事業

### — 福知山駅周辺整備事業 —

#### 『北近畿の顔となるまちづくり』

福知山市建設部福知山駅周辺整備室

次長 島 中 源

#### はじめに

福知山市は京都府の北西部、由良川が貫流する福知山盆地の中央にあり、丹波・丹後・但馬地方により形成される「三たん地域」の中央部丹波に位置し、市域面積264.24㎢、人口68,532人（平成10年5月末現在）

を擁する都市である。

また、京都市、大阪市、神戸市から約100kmのほぼ等距離にあって、JR山陰本線、福知山線及び北近畿タンゴ鉄道宮福線（KTR）、近畿自動車道敦賀線、国道9号、176号、426号、429号など広域幹線交通網の結節点となっており、京阪神と山陰・

図-1 位置図



地方を結ぶ交通の要衝並びに北近畿の玄関口としての立地条件にある。本市は縄文時代草創期の遺跡などが多数あり、古い歴史を持っているが、天正7年（1579年）に明智光秀が丹波を平定。以降300年近く城下町として繁栄してきた。明治31年に歩兵第10連隊が設置され、軍都としての性格を強める中、昭和12年に府下で京都市に次いで5番目に市制を施行した。その後旧国鉄福知山鉄道管理局（現在JR西日本福知山支社）、陸上自衛隊、建設省近畿地方建設局福知山工務事務所等の設置により行政機能の集積を高めると共に生産基盤の整備に重点を置くこととして昭和49年に内陸工業団地としては国内有数規模の長田野工業団地（約400ha）が完成した。また、昭和63年には高速自動車道の近畿自動車道敦賀線が開通して阪神都市圏と直結。鉄道の高速度化、近畿タンゴ鉄道宮福線の開通等広域交通網の整備にも努めてきた。一方、昭和29年から土地区画整理事業と市ガス事業に、昭和34年度からは公共下水道整備事業にそれぞれ着手、都市基盤整備に努めた結果、現在では市街化区域面積1,900haの内、土地区画整理事業の終了及び施行中の面積が約800ha（長田野工業団地を含む）、下水道は公共下水道、集落排水合わせて整備率83.59%、市民一人当たりの都市公園面積は20.5㎡などの水準を確保するに至っている。また、平成10年4月には市民待望の4年制大学（仮称）京都創成大学が開学することになっており、本市の特性とも言える「広域圏の中心都市」機能の充実に視座を据え、3次にわたる市総合計画（ランドデザイン）をベースに広域事業と内発的な都市基盤整備事業を有機的に組み合わせたまちづくりを推進してきた。こうした結果、減少傾向にあっ

た人口は昭和45年に増加に転じ、以降京都府北部地域では唯一増加を続け、今では都道府県庁所在都市以外にJR支社が設置されているのは鳥取県米子市と本市のみといった鉄道のまちとして、また商工業のバランスのとれた業務都市としての様相を高めており、昼間人口比率も112.3%と広域圏の中心都市としての成長を続けている。1997年版都市データバックの「全都市住みよさランキング」では総合評価11位と高順位に位置付けられているが、反面、市域の発展につれ人口の分散化とモータリゼーションの伸長により中心市街地の空洞化も著しく、その活性化策の推進は現今の大きな課題となっている。

#### 2 福知山駅周辺整備事業の概要

本市は長田野工業団地への工場立地や近畿自動車道敦賀線の建設等市を取り巻く大型プロジェクトが本格化しようとする昭和56年10月に21世紀に対応する福知山駅周辺地域のあるべき姿について検討を進め、その整備構想をとりまとめるため、建設省、副都市計画協会のご尽力により、都市計画の最高峰である東京大学名誉教授八十島義之助先生を委員長として斯界の権威者で構成された「福知山駅周辺整備構想策定委員会」を発足した。昭和56・57年度の2カ年度に亘る調査を経て、駅周辺地域に効果的な都心機能の集積を図ることなどを中心とする構想が策定された。この構想によって本市が現在取り組んでいる最重要プロジェクトの駅周辺整備事業が基本的に方向付けられた。構想は駅周辺地域を北近畿の玄関口と位置付け、それにふさわしい事業として次の3事業が提唱され実現化が図られることとなった。

(1) 福知山駅付近連続立体交差事業

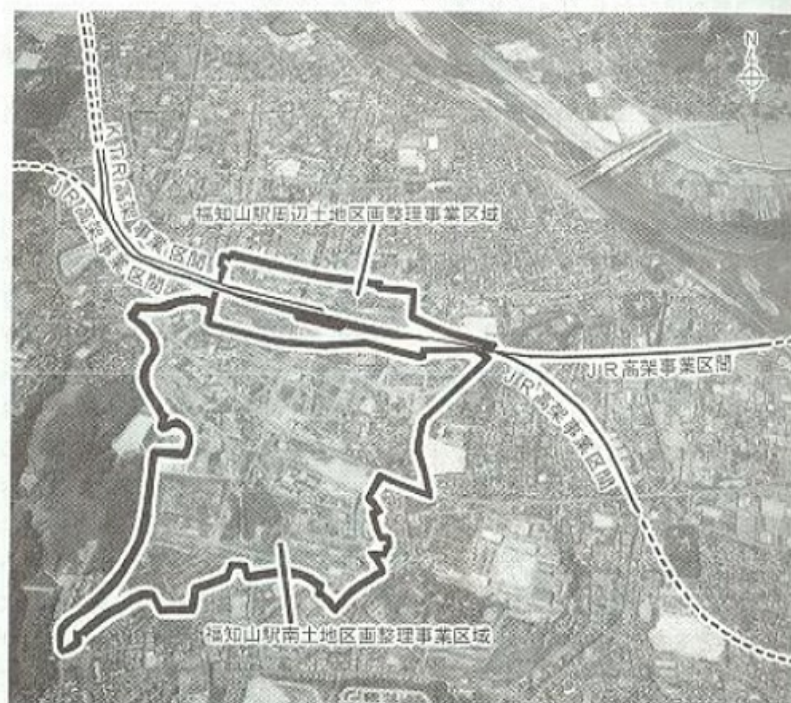
福知山駅周辺は都心地区であるが、広大な平面鉄道によって南北交通が妨げられている。このため駅南北の土地利用較差が著しく、駅南地区は鉄道駅、国道9号等の広域交通施設へのアクセス性が高いにもかかわらず市街化が立ち遅れスプロール化が進行している状況にある。このことから駅付近において鉄道を連続的に立体交差化し広大な鉄道跡地を活用して駅北地域の既成都心地区と一体となった新しい都心地区を形成していく必要があることから、京都府により事業

が施行されることになった。(図-2)

ア 経緯

- ・昭和54年度 連続立体交差事業基礎構想調査
- ・昭和56年度～57年度 福知山駅周辺地区整備構想策定調査
- ・昭和59年度～60年度 連続立体交差事業、福知山駅北地区市街地開発事業補助調査
- ・平成4年度 連続立体交差事業及び福知山駅周辺土地区画整理事業採択

図-2 福知山駅周辺整備区域



凡 例	
—	JR高架事業区間
—	KTR高架事業区間
—	福知山駅周辺土地区画整理事業区域
—	福知山駅南土地区画整理事業区域

- 平成6年4月 連続立体交差事業及び駅周辺土地区画整理事業、関連する都市計画道路の都市計画決定
- 平成8年5月 連続立体交差事業認可
- 平成9年10月 連続立体交差事業及び駅周辺土地区画整理事業の同時起工式

イ 事業の概要 (表-1)

表-1 連続立体交差事業の概要

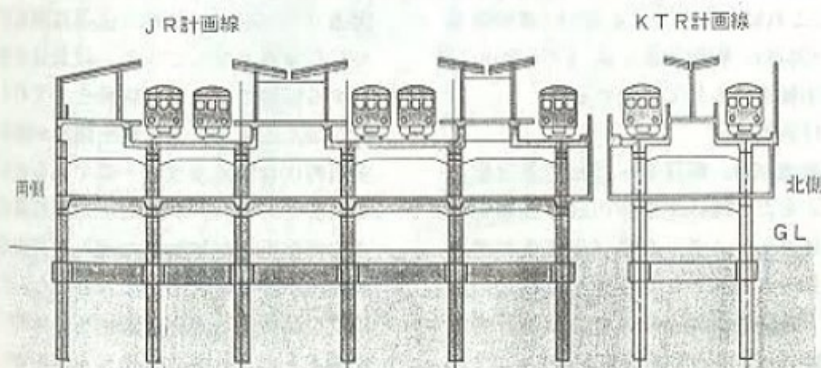
事業主体	京都府
事業区間	全体 L=約6.1km (JR山陰本線約2.6km, JR福知山線約1.3km, JR電車基地通路線約1.0km, KTR宮福線約1.2km)
事業幅員	5.5~54.3m
整備規模	全体 4面7線 (JR=3面5線, KTR=1面2線)
撤除箇所	9箇所
交差道路	都計道路4路線 (厚水内線, 寺町岡篠尾線, 栄町陵北線, 正明寺荒河線)
高架側道	9路線 (幅員4~10m)
駅前広場	北口約7,000㎡, 南口約5,000㎡
全体事業費	約370億円
事業期間	平成8年度~20年度 (予定)

(2) 福知山駅周辺土地区画整理事業

ア 地区の概要

本地区は福知山市の中心部に位置し、中心商業、業務地区と鉄道用地を含む17.8haの地区である。その中心部には、JR及びKTR (北近畿タンゴ鉄道) 福知山駅やバスターミナルがあり交通の結節点となっているが広大な平面鉄道によって市街地は南北に分断されその状況は著しく異なっている。こうした状況により、福知山駅付近連

図-3 高架橋断面図 (駅部)



統立体交差事業に併せて都市基盤を整備し、南北市街地の一体化、都心機能の強化を図り21世紀に向けた総合的な魅力ある都心づくりを行うこととしている。

#### イ 地区整備の方針

##### ・土地利用計画

駅前広場や幹線道路、南北連絡路の整備、街区の再編などによる土地と建物の一体的な整備を行い、土地利用の高度化を促進する。

##### ・人口計画

将来の地区人口は約1,000人、人口密度は約120人/haを計画する。

##### ・道路

###### ① 都市計画道路

福知山停車場長田線他3線(W=25m)と国道9号(W=40m)とでループを形成し「都心環状道路」を築造。広域幹線道路である国道9号から都心への円滑なアクセスを確保する。また、駅を取り巻く駅南東西線(W=20m)、栄町陵北線(W=16~17m)と福知山停車場長田線他2路線とのループにより「駅環状道路」を形成し、南北駅前地区の一体性を強化する。さらに、駅前広場を南北に配置し(南側広場A=5,000㎡、北側広場A=7,000㎡)、これにアクセスする福知山鑄物師線(W=25m)、駅南大通り線(W=30m)を都市軸道路として整備する。

###### ② 区画道路等

区画道路は、幅員6~10mで適宜配置する。また、地区北東部の既存商店街の道路はコミュニティ道路(歩車共有道路W=10~6m)として整備し買物客の利便性・快適性を高める。さらに歩行者専用道路(W=6m)を適宜配置し、コミュ

ニティ道路や都市計画道路の歩道と歩行者ネットワークを形成する。

##### ・公園

2ヵ所の公園を新設する。都心に充ちた緑とオープンスペースを確保すると共に防災面を考慮し、南北それぞれの駅前広場に隣接して配置し、快適で美しい都市景観の形成を図る。

#### ウ 事業経緯

- ・昭和53年4月 事業計画の話しが  
ち上がった
- ・昭和54年度 A調査250ha
- ・昭和56年度 B調査13.1ha
- ・平成6年2月9日 基本計画了承
- ・平成6年4月15日 都市計画決定17.8ha
- ・平成7年7月7日 事業計画決定
- ・平成7年11月13日 ふるさとの顔づくり  
モデル事業地区指定
- ・平成10年度 仮換地指定
- ・平成20年度 事業終了予定

#### (3) 福知山駅南土地地区画整理事業

##### ア 地区の概要

当地区は、JR福知山駅の南側に位置し、福知山駅周辺土地地区画整理事業区域に計る面積62.5haの区域である。地区中央部は国道9号が走っており、国道以南はなだらかな丘陵地となっている。以北は水田が点在する低地で従来から駅裏としてのイメージが強く工場、住宅、業務施設が混在し、多雨時には家屋浸水も一部で見られるような状況であった。全体的に基盤整備が進む中で市街化が無秩序に進み駅北側地区との較差が著しい状態となっていた。そこで鉄道を高架化し南北市街地を一体的に整理することにより国道9号から市街地への

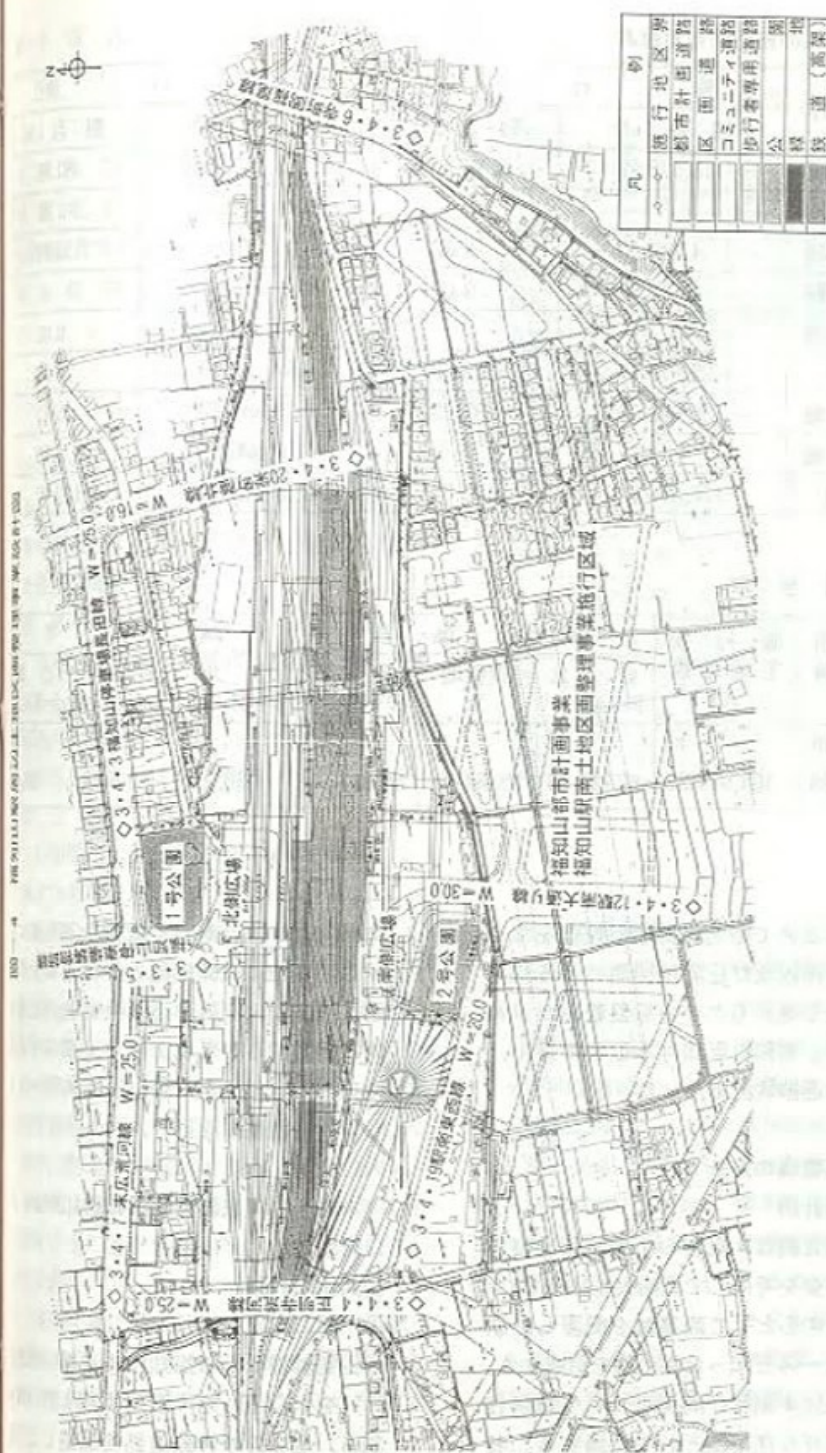


表-2 土地の施行前後対照表

区 分	施 行 前		施 行 後		
	地 積 (㎡)	割 合 (%)	地 積 (㎡)	割 合 (%)	
公 共 用 地	道 路	18,522.92	10.39	53,655.98	30.08
	公 園	-	-	5,450.09	3.06
	広 場	4,140.00	2.32	10,240.05	5.74
	水 路	12.58	0.01	-	-
	緑 地	-	-	53.34	0.03
	計	22,675.50	12.72	69,399.46	38.91
宅 地	155,698.28	87.28	98,884.32	55.43	
保 留 地	-	-	10,090.00	5.66	
合 計	178,373.78	100.00	178,373.78	100.00	

表-3 減 歩 率

施行前 宅地地積 A	施行後 宅地地積 A'	減 歩 地 積			減 歩 率		
		公 共 P=A-A'	保留地 R	合 算 D=P+R	公 共 p=P/A	保留地 r=R/A	合 算 d=D/A
㎡	㎡	㎡	㎡	㎡	%	%	%
155,698.28	108,974.32	46,723.96	10,090.00	56,813.96	30.01	6.48	36.49

アクセス性を高めて南北市街地の較差をなくし、新都心地区及び丘陵地開発による良好な住宅地を形成するための基盤整備が求められていた。昭和61年10月本工事に着工、現在85%の進捗状況となっている。

イ 地区整備の方針

・土地利用計画

本地区北側は、現在の土地利用及び将来の街の姿を考慮して駅南大通り線(W=30m)を中心として商業地を配置し、駅北地区と一体となった都市軸を形成する。また、地区東側及び南側については居住環境の良好な住宅地として計画する。特

に、国道9号の南側で駅南大通り線に面する丘陵地には調節池と一体となった公園を築造し、その付近に公共施設を重点的に配置することにより、一帯を「市民の丘」として、本市のシンボルゾーンとしての機能整備を行う。

・人口計画

本地区の将来計画人口は約4,300人、人口密度は70人/haとする。

・公共施設計画

① 道 路

主要幹線である福知山中央線(国鉄)号)を中心として、駅南大通り線(W=30m)他2線の幹線道路を配置して市街

表-4 収 入

区 分	金 額 (千円)
道 費	5,721,500
府費及び市費	5,117,500
保留地処分金	3,221,000
公共施設管理者負担金	78,000
地方特定道路	1,285,000
その他	17,000
合 計	15,440,000

地へのアクセス機能を高めるとともに、歩行者のネットワーク及び街区の大きさ等を考慮し区画道路及び歩行者専用道路を適宜整備する。

② 河川・水路

本地区の雨水及び排水は道路側溝及び水路を通じて、北西地区界沿いの準用河川西川に流下させ、また洪水対策のため、大谷池を調節池として整備する。

③ 公園

公園面積は地区面積の3%を確保し、地区中央部に調節池、墓地と一体となった近隣公園・大谷公園(面積約1.5ha)を配置し、さらに誘致距離を考慮して児童公園を6ヶ所適宜配置する。中でも6号公園は昭和61年に広峯古墳の存在が確認され邪馬台国論争にも一石を投じ、全国的な話題を呼んだ「盤龍鏡」が出土した所で、開発か保存かで激論が交わされ、最終的には古墳公園としてユニークな整備を行うこととしている。

・その他

事業計画に基づき地区全体に下水道、上水道、市ガス(平成10年10月天然ガスに切り換え)等の管を同時施行で布設する。

表-5 支 出

区 分	単 位	事 業 量	事 業 費 (千円)	
公 共 施 設 整 備 費	幹線道路	m	1,370.0	850,172
	区画道路	m	1,961.5	312,974
	特殊道路	m	692.3	140,139
	水路築造費	m	253.0	47,781
	公園施設費	㎡	5,450.0	38,587
	移転移設費	式	1	8,963,390
	計			10,353,043
	供給施設費	式	1	1,480,586
	整地費	式	1	1,730,753
	工事雑費	式	1	208,000
調査設計費	式	1	706,000	
その他(防火水槽)	式	1	30,000	
損失補償費	㎡	-	-	
借入金利子	式	1	234,652	
事務費	式	1	696,966	
合 計			15,440,000	

ウ 事業経緯

- ・昭和54年5月 事業計画の話しが持ち上がった
- ・昭和54年度 A調査250ha
- ・昭和55年度 B調査62.5ha
- ・昭和58年度 基本計画の了承
- ・昭和59年1月31日 都市計画決定62.5ha
- ・昭和60年12月24日 事業計画決定62.5ha
- ・昭和63年7月15日 仮換地指定
- ・平成7年11月13日 ふるさとの顔づくりモデル事業地区指定
- ・平成9年度末 事業進捗状況約85%
- ・平成12年度末 事業終了予定

図-5 駅南土地区画整理事業完成予想図

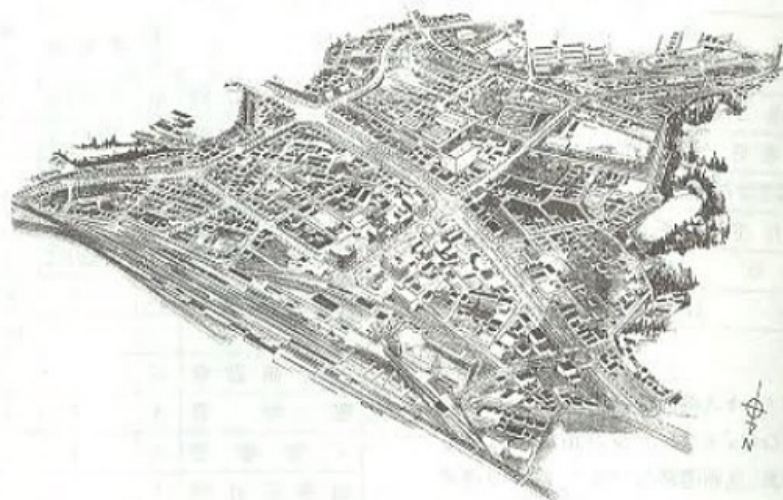


表-6 土地の施行前後対照表

区 分	施 行 前		施 行 後		
	地 積 (㎡)	割 合 (%)	地 積 (㎡)	割 合 (%)	
公 共 用 地	道 路	61,450.04	9.83	198,073.28	31.09
	公 園			20,292.00	3.25
	河 川			13,362.75	2.13
	水 路	16,865.96	2.70	0	-
	公共用地計	78,316.00	12.53	231,728.03	37.07
宅 地	546,739.97	87.47	353,036.38	56.48	
保 留 地			40,291.56	6.45	
合 計	625,055.97	100.00	625,055.97	100.00	

### 3 ふるさとの顔づくり計画について

福知山市は近年、北近畿地方の中核都市として広域的行政や商工・業務面での拠点性も高まっており「人と自然が織りなす交流舞台・福知山」をテーマとして、質の高い10万都市の実現に努めている。特にJR福知山駅を核とした中心市街地では、鉄道の連続立体交差事業を契機とした中心市街

地の活性化に向けて鉄道を挟んだ南北の市街地の一体化を図る駅南地区と駅周辺地区の土地区画整理事業や都市機能の再編・再構築を推進している状況である。このようなか中で、2地区の土地区画整理事業が進められている都心地区においては、ハード面を柱とした基盤整備に加えて、質の高い10万都市の中核として「福知山らしい」あるいは「都心地区にふさわしい」個性や景観を

表-7 支出

区 分	単 位	事 業 量	事 業 費 (千円)
都市計画道路	m	3,281.5	1,470,038
区画道路	m	11,580.0	1,527,347
特殊道路	m	668.0	169,677
水路	m	1,254.7	450,904
公園	㎡	20,292.0	154,284
計			3,772,250
建物移転費	戸	254	6,495,856
塔移設費	基	8	517,989
仮設処理施設	式	1	1,342,031
整地費	㎡	393,327	1,383,425
その他工事費	式	1	235,853
調査設計費	ha	62.5	965,317
損失補償費	㎡	1,320,067	226,140
借入金利子	式		226,065
事務費	式		1,048,351
合 計			16,213,277

のソフト面を重視したまちづくりの実現が図られている。

そこで、平成7年11月にふるさと顔づくり（モデル事業の地区指定を受けたことにより、2地区の土地区画整理事業区域80.3%を対象とする「福知山都心地区ふるさと顔づくり計画書」を作成した。その概要は次のとおりである。

#### 1) 街づくりのテーマと顔づくりの目標、顔の設定

北近畿の商業・業務・文化の中心にふさわしい「にぎわい」と「うるおい」そして「質の高さ」に満ちた都心への生まれ変わりをメインテーマとして、顔づくりの目標を

表-8 収入

区 分	金 額 (千円)	
国庫補助金	2,024,331	
市負担金	1,838,231	
交付金	国費	1,116,500
	市費	913,500
保留地処分金	5,075,000	
公共施設管理者負担金	国道9号	4,100,000
	公園	131,000
地方特定道路	1,007,000	
その他	7,715	
合 計	16,213,277	

「～森の中に現れた未来都市～緑に包まれた文化と賑わいの交流拠点の創造」と設定する。また、福知山都心地区及び北近畿の顔として街づくりを推進すべき区域と施設を次のように設定する。

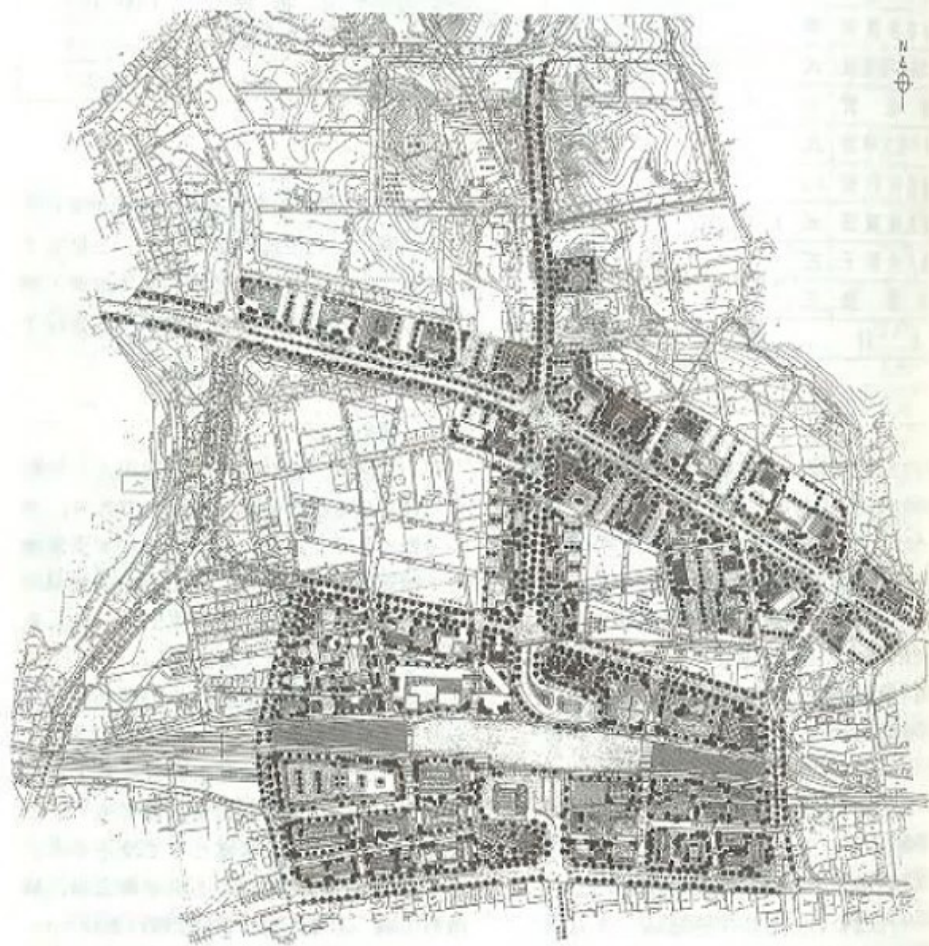
#### ア 都心核

都心地区は、北近畿の中核都市として位置づけられる福知山市の玄関口であり、市の目標である「人と自然が織りなす交流舞台・福知山」を実現していくための先導的な役割を担っている。その中でも、特に駅環状道路に囲まれた「都心核」はポテンシャルが高く、また都心地区全体の開発に対する波及効果も大きいことから、商業・業務・交流等における広域的都市機能を有した魅力ある近代的な都市空間を形成していくために顔づくりの対象区域として設定する。また、都心核内に配置する駅北側広場、駅南側広場、1号公園、2号公園においては、都心核にふさわしい景観形成を図るため、顔づくりの対象施設として設定する。

表-9 減歩率

施行前 宅地地積 A	施行後 宅地地積 A'	減歩地積			減歩率		
		公共 P=A-A'	保留地 R	合算 D=P+R	公共 P/A	保留地 R/A	合算 D/A
m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	m <sup>2</sup>	%	%	%
546,739.97	393,327.94	153,412.03	40,291.56	193,703.59	28.06	7.37	35.43

図-6 福知山都心地区ふるさとの顔づくりイメージ図



イ ハッピープロムナード

都心軸を構成する福知山停車場跡物師線・1号公園・駅北側広場～自由通路～2号公園・駅南側広場～駅南大通り線とこれらの沿道空間では、市民や来訪者が魅力ある交流舞台を体験できる空間整備を行うために、顔づくりの対象施設として設定する。

ウ シビック・キャッスルプロムナード

市街地西部～都心核～シビック・キャッスルゾーンを連絡する末広荒河線、福知山線・長田線とその沿道空間では、都心地区の骨格を形成する軸として、また明智光秀ゆかりの城として知られる福知山城にアプローチする軸としての特性を活かした空間整備を行うために、顔づくりの対象施設として設定する。

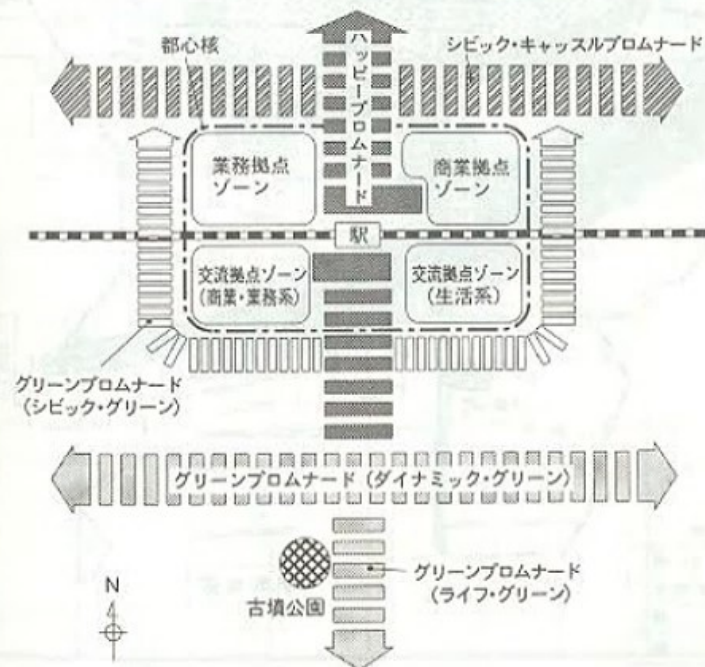
エ グリーンプロムナード

駅環状道路の一端を構成する正明寺荒河線、駅南東西線、栄町陵北線とその沿道空間においては、自然環境豊かな福知山市の特性を創出するため、顔づくりの施設として設定する。(シビック・グリーン)

また、国道9号とその沿道空間では、広域かつ大量の自動車交通の通過に対する沿道市街地の環境保全・環境創造を目的とした空間整備を行うため、顔づくりの対象施設として設定する。(ダイナミック・グリーン)

さらに、駅南大通り線の国道9号以南は、駅南地区の住宅市街地の生活幹線道路にふさわしい空間整備を行うため、顔づくりの対象施設として設定する。また、駅南地区の土地区画整理事業に先行して実施された

図-7 顔づくりの基本的構成





かな自然と共生した都市的景観を形成する。

### (3) 顔づくり計画

#### ア 都心核

都心核の顔として、駅南北に北側広場と1号公園、南側広場と2号公園をそれぞれ隣接して配置する。市民や来訪者にとっては、北近畿の玄関口にふさわしい一つの大きなオープンスペースとして認識され福知山市におけるふるさと顔づくりにおいても重要な位置づけを有するものである。北側駅前空間は1号公園(A=3,000㎡)と北側広場(A=7,000㎡)で構成し、

- ① 広域都市の顔にふさわしい洗練された都市的空間
- ② 賑わいと華やかさのある多目的広場の確保
- ③ 伝統行事(お城まつり、福知山おどり等)、商業関連等各種イベントを中心とした交流舞台の形成
- ④ 福知山の歴史、伝統文化とふれあえる広場

の形成を図る。

南側駅前空間は、2号公園(A=2,450㎡)と南側広場(A=5,000㎡)で構成する。駅南側地域は中遠景に丘陵地景観が展開するといった特性を有することから、

- ① 豊かな自然環境の中で伸びゆく福知山市を象徴する顔～森をイメージした水と緑が豊かな広場
- ② すがすがしさと四季の変化が楽しめる広場
- ③ 自然と共生する都心の核的空間として、緑の存在感の大きな森をイメージする広場

の形成を図る。

#### イ プロムナードの顔づくり計画

- ① ハッピープロムナード～駅南大通り線(W=30m)

緑豊かで街の躍動感が感じられる駅前通り及び新しい街の風格が感じられる道をイメージする。舗装パターンは、風通しと自然を感じさせるものとし、歩行のリズム感も演出する。また、無電柱化に取り組み、建築物等の壁面後退によってゆとりがあり、かつ変化に富んだ歩行者空間を創出するとともに、壁面の素材・色彩の誘導によって洗練された都市的景観を創出する。

- ② シビック・キャッスルプロムナード～福知山停車場長田線(W=25m)、東広荒河線(W=16m)

洗練された都市的街並みの骨格にふさわしい落ち着いた道路空間、福知山城へ誘導する道路空間をイメージする。電線類は地中化するとともに、舗装パターンは、溜り空間をイメージした混合舗装パターンとする。沿道には、商業・業務施設が連続した都市的街並みを誘導する。

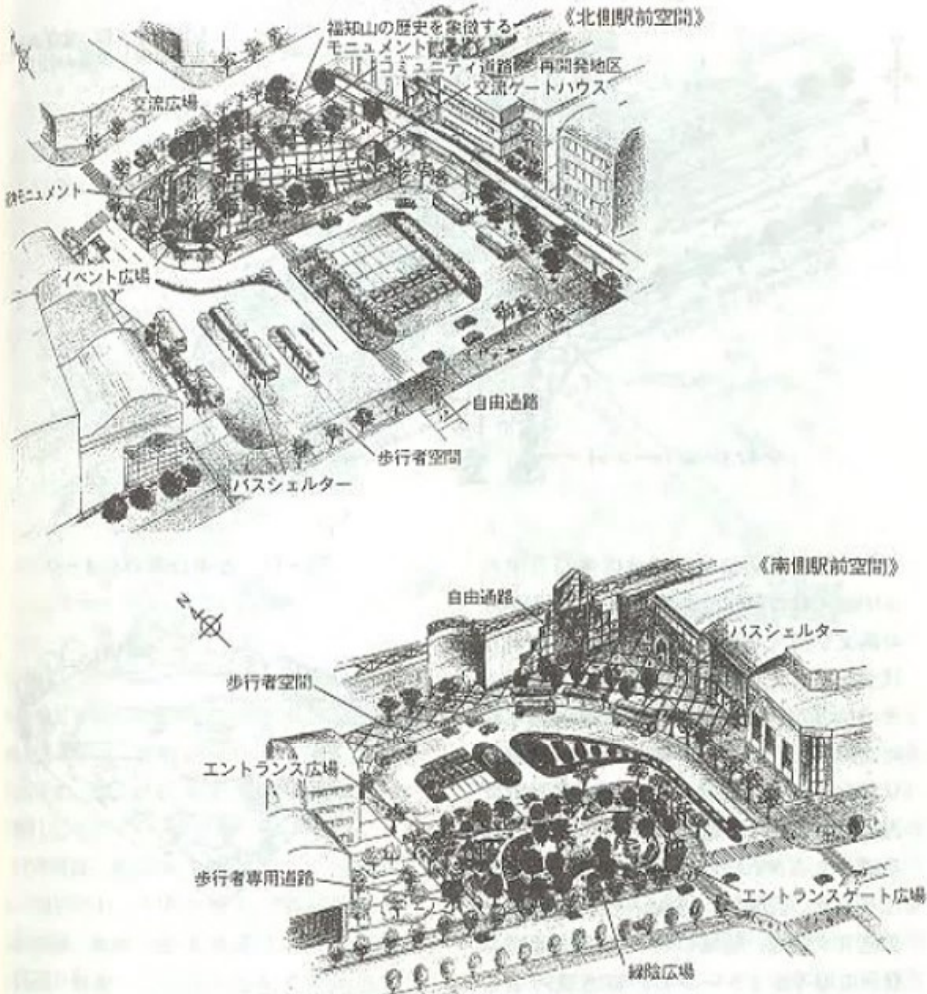
- ③ ダイナミック・グリーン～福知山中央線(国道9号W=40m)

ダイナミックで街の発展と若々しさを感じさせる道路空間、駅前大通りやJR福知山駅へ誘導する仕掛けのある道路をイメージする。

広域的な幹線道路であり、自動車交通量や通行速度が大きいため複断面構成とする。歩道部は片側9m幅員であり歩行者と車椅子の通行部3.5m、自転車通行部2m、植栽部3.5m(車道側2m、中央植栽1.5m)で構成する。

- ④ シビックグリーン～駅南東西線(W=20m)、正明寺荒河線(W=25m)、東

図-11 駅前空間のイメージ



- 河阪北線(W=16m)

福知山都心地区の骨格にふさわしい潤い華やかさが感じられる道路空間、市民の日常的な買物空間に見合った歩行者空間を創出する。

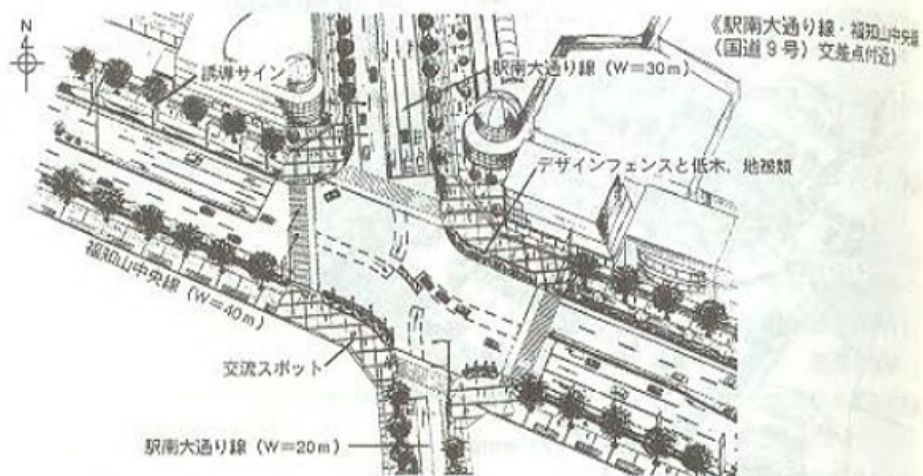
- ⑤ ライフ・グリーン～駅南大通り線(W=30m)

住宅地にふさわしい落ち着いた道路空間、地形を活かした地域の個性が感じら

れる道路空間をイメージする。また、坂道の歩きやすさとすべりにくさに配慮した舗装素材と舗装パターンを用いる。沿道は住宅地の壁面後退と緑化(生け垣等)を推進し、地形特性と調和した緑豊かな空間を創出する。

- ⑥ 古墳公園(A=2,000㎡)  
駅南地区の丘陵地には「<sup>古墳</sup>古墳群」が存在し、区画整理事業に先立って調査

図-12 福知山中央線(国道9号)のイメージ



された結果、昭和61年10月広峯15号墳から中国・魏の年号である景初4年(240年)の銘文を持った盤龍鏡が出土、日本の古代史研究に大きな反響を呼んだ。しかし、その位置がメインルートの駅南大通り線に支障するため開発か保存かで大論争となったが、発掘地点より少しずれた所に古墳公園として整備し、市民の丘の一画を成すふるさとの顔として位置づけることとした。公園は、福知山の歴史に思いを巡らす空間、地域の誇れる歴史遺産の継承の場等をイメージし、前方後円墳を築山として復元することとした。

#### (4) 地区計画による規制・誘導

本地区には、都市計画用途地域が指定されているが、地域指定により許容される建築物用途には幅があるため、駅周辺及び駅南土地区画整理事業の施行地区において地区計画制度を導入し、都心地区にふさわしい土地利用及び街並み景観形成の実現を図るものとする。

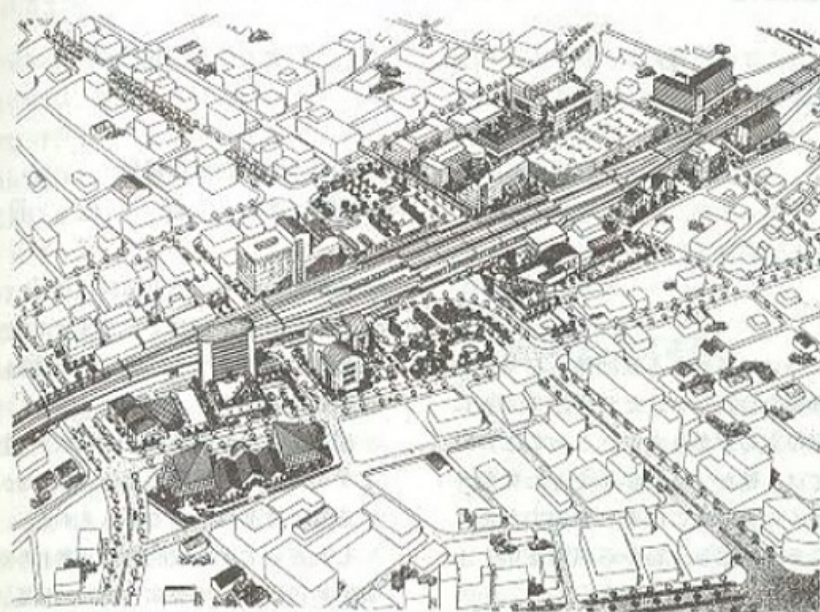
図-13 古墳公園のイメージ



#### 4 おわりに

昭和57年度に八十島委員会によって提議された福知山駅周辺整備事業は「北近畿の玄関口」づくりを目標に約80haに及び広大な地域で2つの土地区画整理事業と鉄道の連続立体交差事業を3点セットで行うというもので、人口7万人弱の地方都市にとっては大規模ともいえる一大プロジェクトです。これだけの大事業を立ち上げながら進行しつつあることは一重に建設省をはじめ京都府

図-14 福知山駅周辺整備完成イメージ図



府にJR等関係諸機関のご指導ご支援と県住民の深いご理解の賜物であると思っております。ここに紙面を拝借して心より陳申し上げます。

この事業は、低地から丘陵地まで起伏に富んだ地形の中、古墳の出土、調節池等水廻りの問題、家屋の密集地帯における玉突き転等々数多くの課題を抱えての出発でした。しかし、3事業の内、駅南土地区画整理事業は約85%の進捗となり、平成2年度末の終了を目指し鋭意努力してまいります。事業が進むにつれ、土地利用も目に見えて進んでおり、本年度からはインストリート駅の駅南大通り線においてふるさとの顔づくり計画に基づく整備にも取り組むなどいよいよ新市街地の全貌が姿を現わしつつある。また、連続立体交差事

業は京都府を中心に用地買収が進められる傍らJR西日本によって本年度より一部工事が着工されるなど逐次本格化が図られております。同時に、駅周辺土地区画整理事業も仮換地の指定作業を終了、同地区内で計画されている駅北地区市街地再開発事業も関係地権者により「駅北地区市街地再開発準備組合」が結成され、長年のご労苦が結実の方向性を見ようとしております。鉄道跡地や高架下の利用、財源問題など大きな課題は多々ありますが連立事業と駅周辺土地区画整理事業の完成予定である平成20年度には福知山駅周辺地域が真に「北近畿の顔」としてまた、ふるさと福知山の誇れる顔として面目を一新することを確信しつつ改めて建設省、京都府、関係機関、市民のご支援ご報捷をお願いするものであります。

(はたけなか げんいち)