



# 福井市道づくりビジョン

平成22年 8月

福井市





# 【 目 次 】

## 序章 はじめに

---

1. 背 景	-----	1
2. 計画の役割と位置付け	-----	2
3. 福井市の道路網	-----	3
4. 目標年次	-----	3

## 第1章 現状と課題

---

1. 地勢及び気象	-----	4
2. 広域的にみた福井市の位置	-----	5
3. 人口減少と高齢化	-----	6
4. 道路改良率と満足度	-----	8
5. 自動車依存の拡大と公共交通利用の衰退	-----	10
6. 利用サービス圏（近づきやすさ）	-----	14
7. 福井市に関連する移動の状況	-----	16
8. 市街地の道路	-----	20
9. 郊外地域（中山間地域）の道路	-----	26
10. 道路の維持管理状況	-----	28
11. 解決に向けた方向性	-----	31

## 第2章 道づくりの目標

---

1. 道づくりの理念	-----	32
2. 道づくりの基本方針と基本目標	-----	33

## 第3章 これからの道づくりの進め方

---

1. 多様な主体との連携・協働	-----	52
2. 道づくりの進め方	-----	54

# 序章 はじめに

## 1. 背景

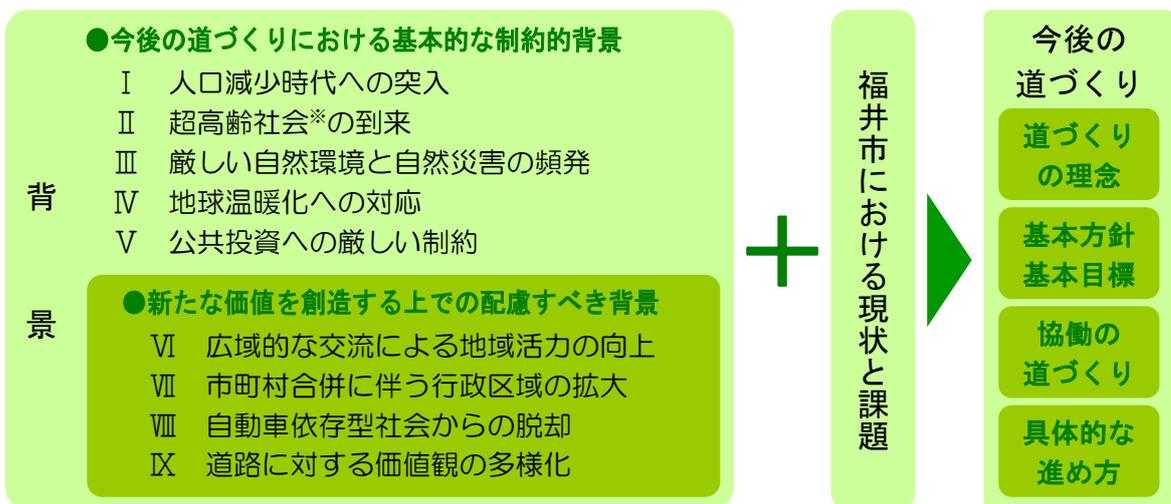
現在、国土交通省では、本格的な人口減少と少子高齢社会の到来、我が国の GDP の約 1.7 倍の長期債務を抱えている現状を不安要因として直視しつつ、大規模な公共事業の必要性を検証し、国民の安全を守り、国際競争力を強化する上で真に必要な社会基盤整備を戦略的かつ重点的に進めていくこととしています。

特に、暮らしの利便性、にぎわいや活力のある地域経済社会の実現に向けて、総合的かつ戦略的な交通施策の推進、集約型都市構造への転換、観光振興の推進等を必要としており、地方都市においては、高規格幹線道路だけでなく、合併市町村の中心地や公共施設等の拠点を結ぶ道路、農山村地域と市街地とを結ぶ道路の整備が重要とされています。

また、道路構造令に関する条例化の動きや一括交付金化のながれなど、地方分権の潮流の中で、今後は地方自治体の独自性を踏まえた道づくりが強く求められています。

一方、福井市は、戦災、震災により道路をはじめとした多くの社会基盤が未曾有の被害を受けましたが、戦後策定された戦災復興都市計画に基づき、様々な社会基盤の整備を計画的に進めてきました。また、自動車が一般の家庭にも普及した高度成長期においては、道路の量的不足の解消に取り組み、本市の道路網は目に見える形で整えられてきました。

しかしながら、戦後 60 年余りを経て、この間に営々として築きあげてきた社会基盤は更新期を迎え、近年では、人口減少・超高齢社会<sup>※</sup>の到来をはじめ、地球規模での環境問題への対応、自然災害の頻発、公共投資への厳しい制約など、道路を取巻く社会情勢は大きく変化しています。また、地域活力の衰退、市町村合併に伴う行政区域の拡大、自動車依存型社会の形成による公共交通の衰退といった行政としての新たな課題も浮上しています。



<sup>※</sup>超高齢社会とは、一般的に、高齢化率（65歳以上の人口が総人口に占める割合）が21%以上の状態を言う。（高齢化社会という用語は、1956年の国際連合の報告書において、当時の欧米先進国の水準を基に、7%以上を「高齢化した（aged）」人口と呼んでいたことに由来するのではないかとされているが、必ずしも定かではない。）

さらに、個人の価値観が多様化する中、道路に求められるニーズも車を中心としたものから歩行者・自転車など道路を利用する全ての立場のものへと変化しており、ユニバーサルデザイン<sup>\*</sup>や景観など、公共空間としての質の高さも求められています。

本市がこれまでに築きあげてきた道路ストックは、まさにこれからの道づくりにおける資源と言えます。「造る時代」から「造ってきたものを活かし、守る時代」に軸足をシフトし、これらの資源を活かしながら、市民とともに人々の生き活きとした生活や交流を支える道づくりに取り組む時期に来ています。こうした背景を踏まえ、今後の道づくりのあり方について、捉えるべき課題を明らかにし、将来を見据えた方向性や具体的な進め方などを、『福井市道づくりビジョン』として取りまとめることといたしました。

<sup>\*</sup>ユニバーサルデザインとは、あらかじめ、障がいの有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

## 2. 計画の役割と位置付け

「道づくり」とは、社会情勢の変化や本市の実情を踏まえ、「造る」ことを基本とした従来の道路整備に加え、これまでに築きあげてきた道路を「使う・守る」という視点を持って、より良い姿に造り替えて行くことを意味しています。

「福井市道づくりビジョン」は、こうした基本的な考えのもと、「福井市総合計画」や「福井市都市計画マスタープラン」などと整合を図りながら、都市の将来像を実現するための「道づくり」のあり方や具体的な進め方などを示すものであり、道路の分野における市の基本的な方針となります。

「福井市道づくりビジョン」が有する役割は、以下のとおりです。

### ①都市の将来像の実現に向けた 道づくりのあり方を明らかにする

福井市都市計画マスタープランにおいて都市の将来像として掲げる『暮らしの豊かさを実感できる「歩きたくなる」まち』の実現に向けて、道づくりのあり方やこれからの道づくりの進め方を明らかにします。

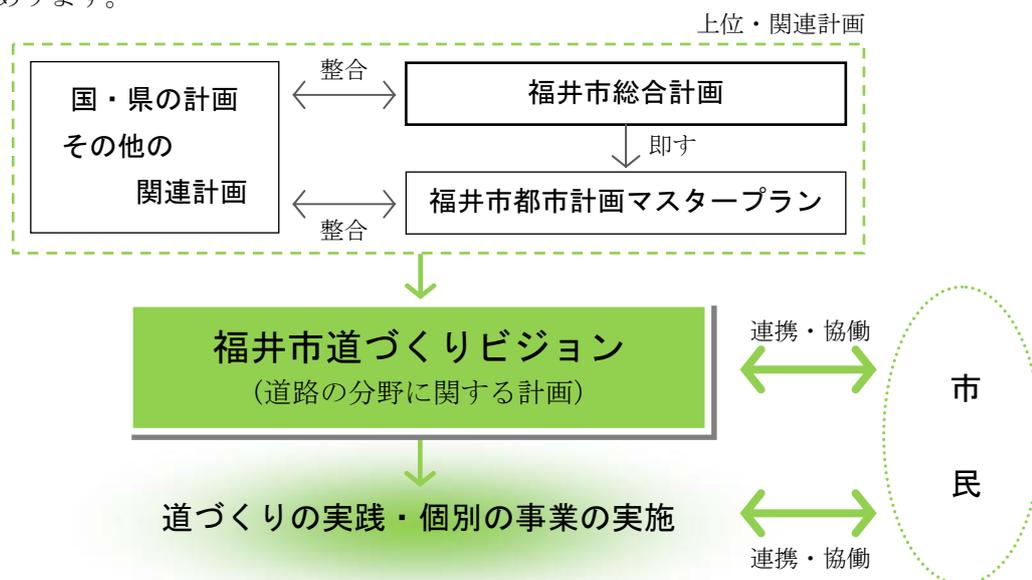
### ②具体的な道づくり事業の指針となる

具体的な道づくり事業を進める上での指針となるものです。

### ③市民や事業者の理解と協力、円滑な合意形成を図る

道づくりのあり方や具体的な進め方を、市民、事業者、行政が共有することにより、市民、事業者の道づくりに対する理解を深め、円滑な合意形成や道づくり事業への連携・協働を実践します。

そして、「福井市道づくりビジョン」は、関連する計画や施策の中で以下のような位置づけにあります。



なお、「福井市道づくりビジョン」が対象とする道路は、道路法に位置付けられる道路を中心としており、基本的に農道や林道を含まないものとしています。

### 3. 福井市の道路網



こうした道路の種類他に、都市計画法では、都市計画に道路、公園等の都市施設で必要なものを定めるものとしており、都市の基盤施設として、あらかじめ位置や区域などを都市計画に定めた道路を都市計画道路といいます。

### 4. 目標年次

道路は、都市の骨格を形成する重要な社会基盤です。都市づくりには非常に長い時間が掛かることから、「福井市道づくりビジョン」は、20年後の平成42年(2030年)を目標年次として定めます。

また、今後の社会情勢の変化などを踏まえ、概ね10年ごとに見直しの必要性を検討します。

# 第1章 現状と課題

## 1. 地勢及び気象

### (1) 地 勢

福井市の地形は、市街地中心部を含む平坦な地形部分と、東西の山地部分の大きく2つに分かれています。

また、海岸線に連なる南西部には越知山、国見岳、東部には吉野ヶ岳、南部には文殊山が連なっています。市の中央を足羽川、北方を九頭竜川が東西に流れ、西方を日野川が南北に流れ、北西部においてこれら三大河川が合流し、北方の三国港へ注いでいます。



図 1-1-1 福井市の地形

### (2) 気 候

本市の気候は、雨の日や曇り空の日が比較的多く、冬季に多量の降雪を伴う気候となっています。

平均気温は 13~15℃、平均湿度は 80%前後、年間降水量は 2,000mm を超えます。また、日照時間が少なく、年間総日照時間は 1,800 時間となっています。

最大積雪深は、近年、約 50cm となっていますが、積雪が 1 m を超えることもあり、豪雪地域対策特別措置法に基づく豪雪地域の指定を受けています。



図 1-2-1 福井市の月別平均気温  
(資料：福井地方気象台)

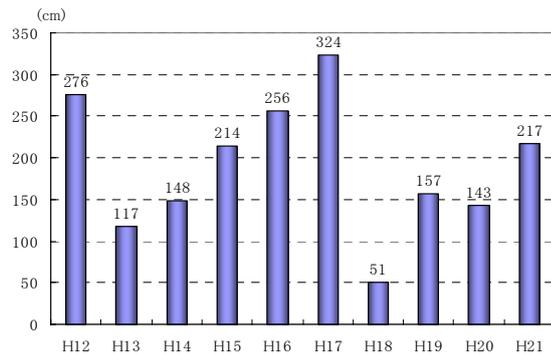


図 1-2-2 福井市の年次別降雪量  
(資料：福井地方気象台)

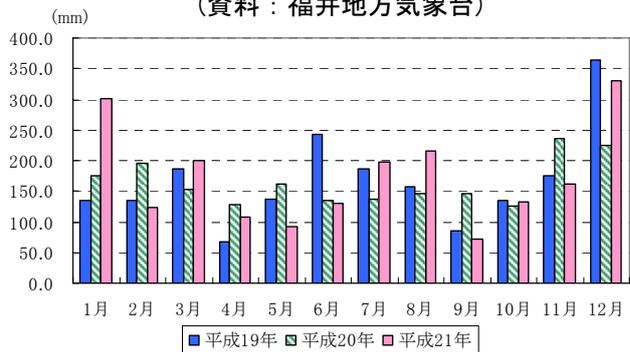


図 1-2-3 福井市の月別降水量 (資料：福井地方気象台)

### (3) まとめ

本市の平地部の大部分は、沖積層で形成されていることから、地盤の亀裂や変状、液状化など、地震時の影響を受けやすく、また、急峻な山地部においては、大雨による斜面崩壊や土砂災害が起きやすくなっています。さらに、限られた河川(九頭竜川水系)に頼っているため、局地的な大雨に対して、脆弱な地勢となっています。

近年多発する集中豪雨への対応、冬期間の雪や凍結に対する対策が必要となっています。

## 2. 広域的にみた福井市の位置

### (1) 広域連携社会の形成

現在、国においては、東アジア地域をはじめとする海外の成長や活力を国内に取り込む必要性を強く認識しており、その実現に向けて、地域と地域を結ぶ総合的な交通ネットワークを形成し、アジア諸国を取り込んだ継ぎ目のない交流(シームレスアジア)の促進が重要と考えています。

また、平成21年8月に閣議決定された北陸圏広域地方計画では、北陸圏が一体となった日本海中枢拠点の形成や北陸観光交流圏の形成を広域連携プロジェクトとして掲げています。



図 2-1-2 社会資本に係る北陸地方の将来の姿  
(資料：国土交通省 北陸地方整備局)



図 2-1-1 北陸圏広域地方計画の概要

(資料：国土交通省 北陸地方整備局)

福井市は、日本海沿岸地域のほぼ中心部に位置し、その地理的な要因から、南北方向に依存した交通体系となっています。また、近畿圏、中部圏といった2つの圏域と密接な関わりがあり、福井の経済を支える原動力の一つとなっています。

東アジアとの連絡、国内の物流中継や生産拠点施設の立地に対して、重要な拠点となり得る可能性を有する都市の一つと言えます。

### (2) まとめ

将来の都市間競争に勝ち抜き、経済的な成長を持続していくためには、中部縦貫自動車道など東西交流ルートの整備によって、関東圏をはじめとする各圏域とのネットワーク強化を図っていくことが重要となっています。

また、福井都市圏においては、都市内交通の円滑化、地域間交流・連携の強化による地方の活性化や観光振興を支える道路の整備が重要となっています。



南北に依存した交通体系

図 2-2-1 高規格幹線道路概要図  
(資料：福井県土木部高規格道路推進課)



### 3. 人口減少と高齢化

#### (1) 人口の推移

福井市の人口は、平成 17 年時点で 269,144 人となっていますが、近年減少傾向にあり、平成 37 年には 250,000 人を下回ることが予測されています。

また、本市の高齢者(65 歳以上)人口や高齢化率は、調査年ごとに増加しており、全国的な傾向と同様に、本市においても、高齢化が急速に進展しています。21 世紀半ばには、平成 17 年の 5 人に 1 人(21.4%)から 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者という『超高齢社会』を迎えることが予測されています。

※推計手法は、平成 12 年と 17 年を基準年としたコーホート要因法による。

※平成 22 年 3 月現在の高齢化率は 23.37% (長寿福祉課資料)。

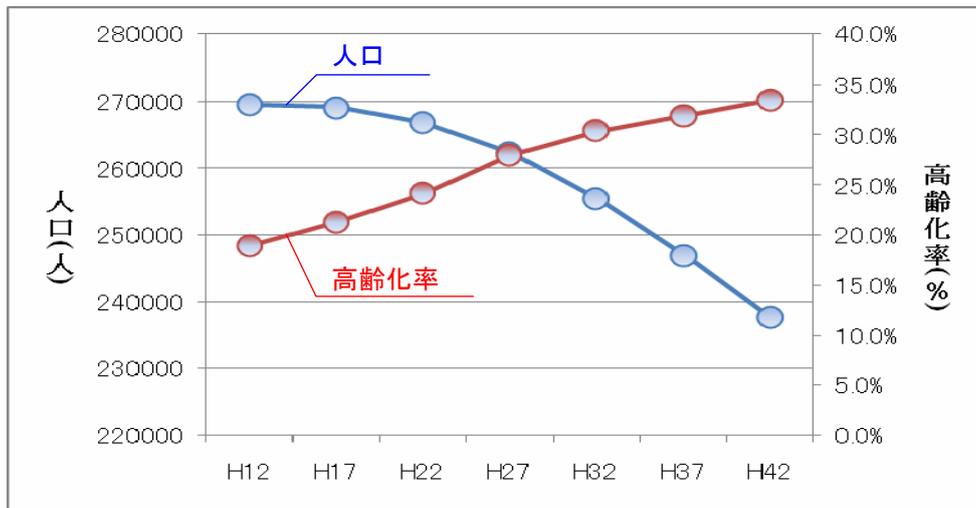


図 3-1-1 福井市の人口の推移 (資料: 国勢調査)

#### (2) ブロック別人口と高齢化状況

本市を 8 つのブロックに分けると市街化区域内に人口が集中し、その一方で中山間地域や沿岸部においては高齢化率が高くなっています。

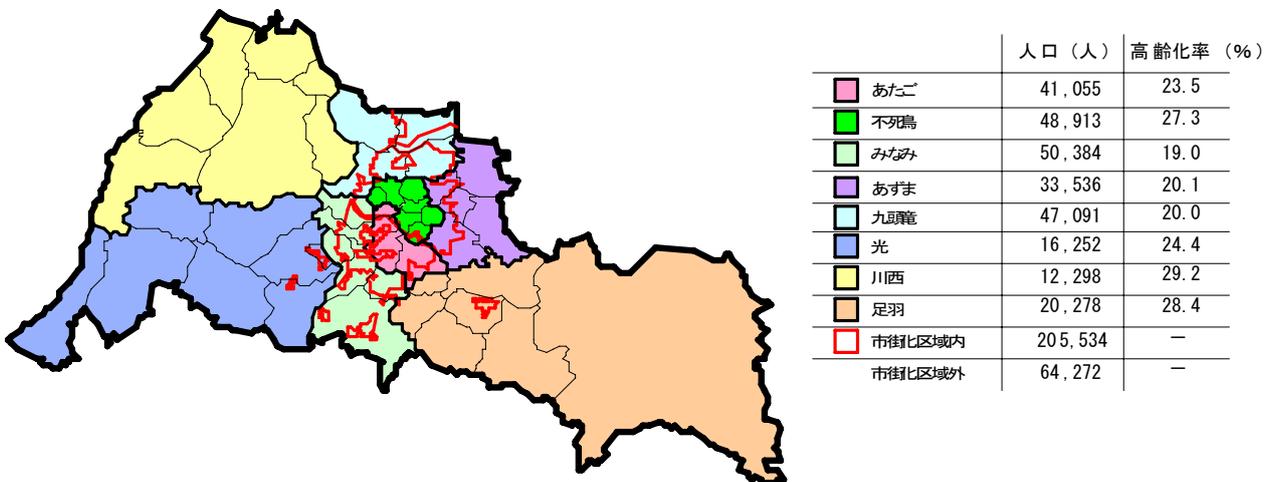


図 3-2-1 ブロック別の人口と高齢化状況 (資料: 福井市人口統計 平成 21 年 4 月現在)

### (3) 地区別人口、高齢化率の状況

地区別（公民館単位）にみた人口推移は、市街地の外縁部で増加傾向にあり、中山間地域や沿岸部、市街地の中心部においては減少傾向にあります。

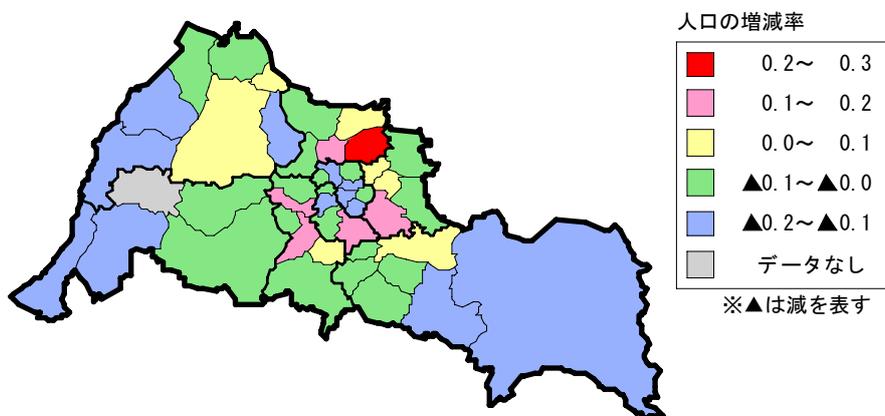


図 3-3-1 地区別人口の推移(資料：福井市人口統計)

(平成 11 年 8 月⇒平成 21 年 8 月 ※増減率：平成 21 年 8 月の人口/平成 11 年 8 月の人口)

また、高齢化の進展については、市全体で高齢化率が高くなっている中、越廼地区や国見地区などの沿岸部や中山間地域、市街地の中心部において高齢化が著しく進展していることが見てとれます。

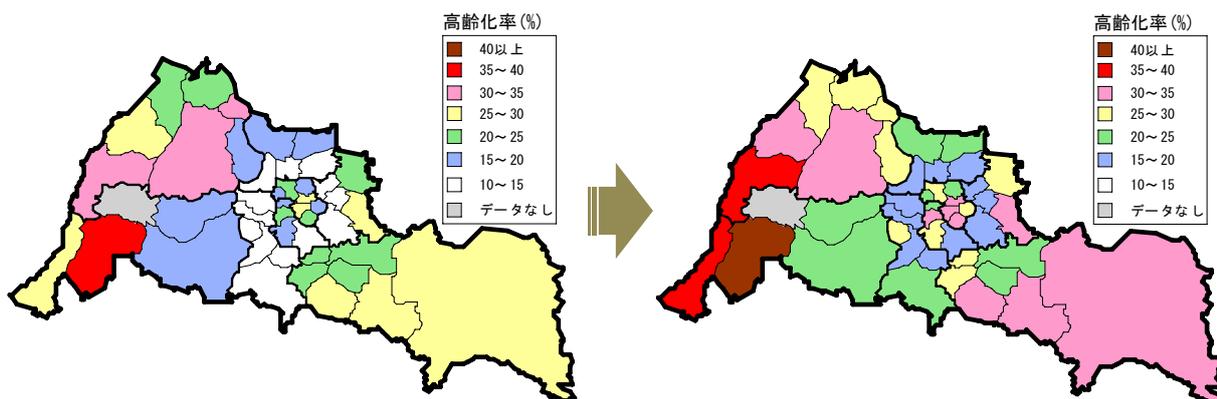


図 3-3-2 地区別高齢化率の状況(平成 11 年 8 月)

図 3-3-3 地区別高齢化率の状況(平成 21 年 8 月)

(資料：福井市人口統計)

### (4) まとめ

本市は、本格的な人口減少、超高齢社会への突入は回避できない状況にあります。

特に、中心市街地においては、空洞化、高齢化が進展しており、また、中山間地域や沿岸部においては、「限界集落<sup>※1</sup>」となる集落が増えていくことも懸念されています。

現在、中心市街地では、ユニバーサルデザインの考え方に基づいた再整備を行っています。より一層暮らしやすさや魅力を高めるため、市街地においても歩道のバリアフリー<sup>※2</sup>化等の計画的な推進が求められています。一方、中山間地域や沿岸部の地域においては、高齢化などの現状を踏まえ、地域間の交流や連携を促進し、人々の安全・安心な暮らしを支える社会基盤の整備、公共サービスの維持・強化を図る必要があります。

※1:人口の50%以上が65歳以上の高齢者になり、社会的共同生活の維持が困難になった集落のことを指す。

※2:バリアフリーとは、障害のある人が社会生活をしていく上での障壁(バリア)を除去するという意味。もともと建築用語として使用され、段差の解消などの物理的障壁の除去という意味が強かったが、最近では社会的、制度的、心理的及び情報面での障壁の除去という意味でも使われている。

## 4. 道路改良率と満足度

### (1) 都道府県別の道路改良率

福井県の道路改良率※は、70.6%で全国6位となっています。(平成18年)。

道路改良率が70%以上の都道府県は、大阪、富山、石川、東京、北海道、福井であり、北陸地域の3県の道路改良率※はそろって高くなっています。

70%以上の都道府県		
順位	都道府県	道路改良率(%)
1	大阪府	76.1
2	富山県	75.7
3	石川県	73.2
4	東京都	71.5
5	北海道	71.1
6	福井県	70.6

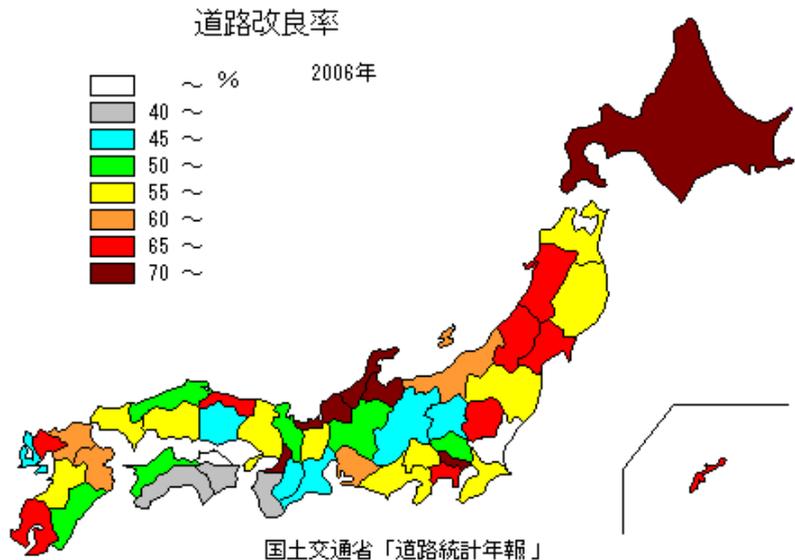


図 4-1-1 全国の道路改良率の状況(平成18年)

(資料：国土交通省道路統計年報2006)

※道路改良率＝一般国道、都道府県道改良済み延長(車道幅員5.5m以上)、市町道の改良済(幅員5.5m未満を含む)延長÷道路実延長

### (2) 福井県内の道路改良率

本市の道路改良率は76.0%となっており、福井県内で6位となっています。

嶺北北部や奥越地方においては、あわら市の87.4%、鯖江市の83.4%をはじめ、改良率が全般的に高くなっていますが、嶺南南部や嶺南地方においては、平地部が少ないなど地形的な要因等が影響し、相対的に低い道路改良率となっています。

上位10位までの道路改良率		
順位	市町名	道路改良率(%)
1	あわら市	87.4
2	鯖江市	83.4
3	大野市	81.3
4	坂井市	77.3
5	永平寺町	76.6
6	福井市	76.0
7	勝山市	72.7
8	越前市	70.3
9	おおい町	69.4
10	敦賀市	66.1

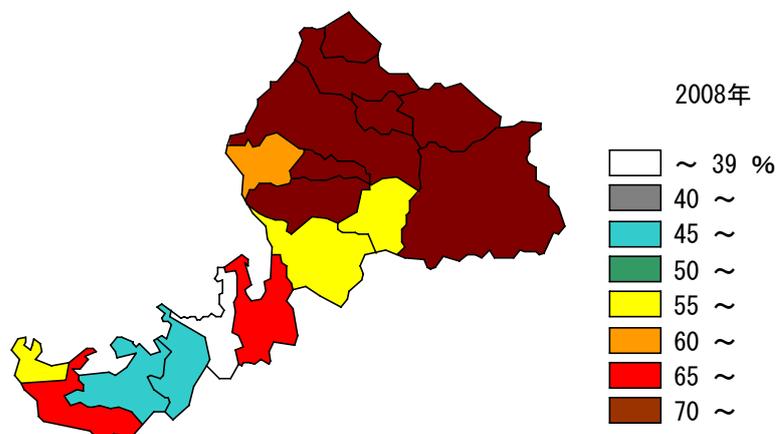


図 4-2-1 福井県の道路改良率の状況(平成20年)

(資料：福井県土木部道路保全課 H20 道路現況表)

※市町道改良率＝市町道の改良済延長/市町道実延長

### (3) 都市別道路の改良率と平均旅行速度

本市をはじめとする北陸3県の県庁所在地や豊田市、掛川市といった自動車保有台数が高い地方都市では、道路改良率及び平均旅行速度\*が高くなっています。

特に、北陸の3都市が全国的にみても高い平均旅行速度となっている中で、本市の35km/hを超える平均旅行速度は、金沢市や富山市よりも高い速度となっています。

また、道路改良率については、金沢市と富山市と同様、70%を超えています。

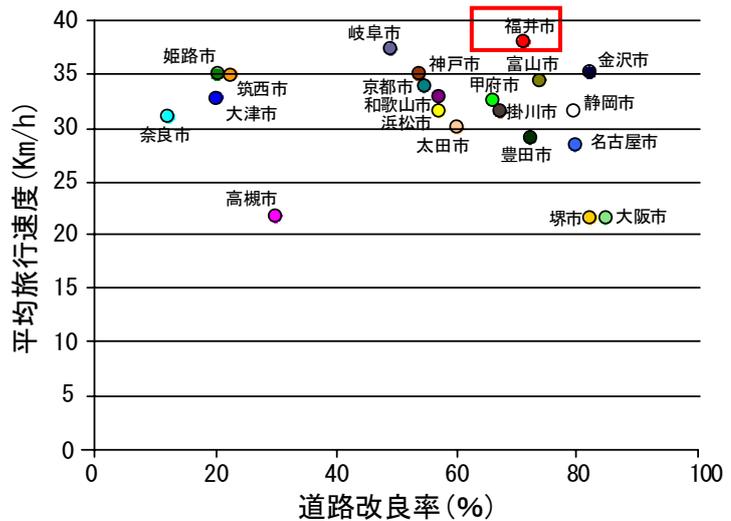


図 4-3-1 都市別道路の改良率と平均旅行速度  
 (資料：平成 17 年度道路交通センサス、道路改良率は平成 20 年 4 月)  
 ※平均旅行速度：調査区間長を混雑時\*所要時間で除した平均速度  
 混雑時：平日は朝又は夕方混雑する時間帯  
 休日は 1 日の中で最も混雑する時間帯

### (4) 道路満足度調査

国土交通省が行った「道路満足度調査\*」によると、富山県の道路への満足度は、全般として全国の中でも最も高いものとなっています。また、道路改良率の高い北陸3県を比較すると福井県における道路についての満足度が、相対的にやや低いことがわかります。

中でも「よく利用する国道、県道などの幹線道路」、「異常気象時の家の周りの道路状況」、「よく利用する道路の路上工事のやり方」などの項目について、満足度が低い結果となっています。

#### ※国土交通省「道路満足度調査」について

- 平成 20 年 12 月 11 日から平成 20 年 12 月 17 日にかけて道路利用者の道路サービスに対する満足度調査をインターネットを用いて調査が実施し、全国より 2 万人の回答が得られました。

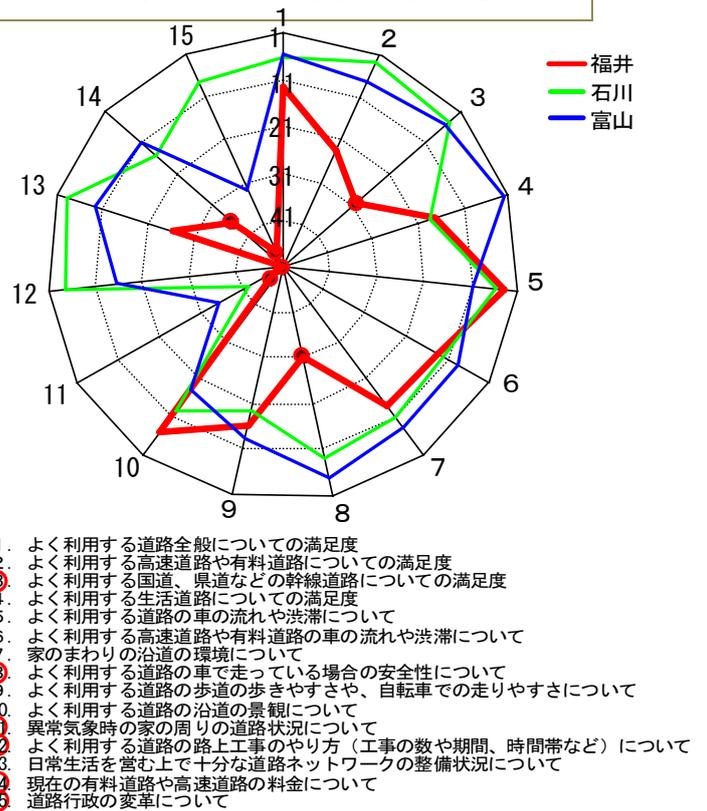


図 4-4-1 道路に関する満足度の都道府県比較 (順位)  
 (資料：平成 19 年 国土交通省道路満足度調査)

### (5) まとめ

道路改良率や平均旅行速度からみると、本市の道路整備状況は他都市と比べて高い整備率となっていますが、道路の満足度については未だ十分とは言えない状況となっており、今後は、量的な充足から多様な利用者の視点に立ち、道路の質を改善していく必要があります。

## 5. 自動車依存の拡大と公共交通利用の衰退

### (1) 都道府県別の1世帯当たり自家用乗用車台数と1,000人当たりの自家用乗用車数

福井県の1世帯当たりの自家用乗用車の台数は、1.751台（平成20年3月末現在）で全国1位となっています。

また、1,000人当たりの自家用乗用車数も577.821台（平成20年3月末現在）と全国8位となっています。

表 5-1-1 都道府県別の1世帯当たり自家用乗用車数 表 5-1-2 都道府県別の1,000人当たり自家用乗用車数  
（平成20年3月末現在）

順位	都道府県	世帯当たりの保有台数 (自家用乗用車)
1	福井県	1.751
2	富山県	1.725
3	群馬県	1.686
4	岐阜県	1.677
5	山形県	1.653
...	...	...
11	石川県	1.512
...	...	...
22	愛知県	1.353
...	...	...
46	大阪府	0.705
47	東京都	0.510

（資料：（財）自動車検査登録情報協会）

順位	都道府県	1000人当たりの台数 (自家用乗用車)
1	群馬県	630.503
2	栃木県	604.636
3	富山県	596.767
4	茨城県	595.719
5	長野県	587.666
...	...	...
8	福井県	577.821
...	...	...
10	石川県	564.590
...	...	...
15	愛知県	531.460
...	...	...
46	大阪府	310.654
47	東京都	252.269

（資料：（財）自動車検査登録情報協会）

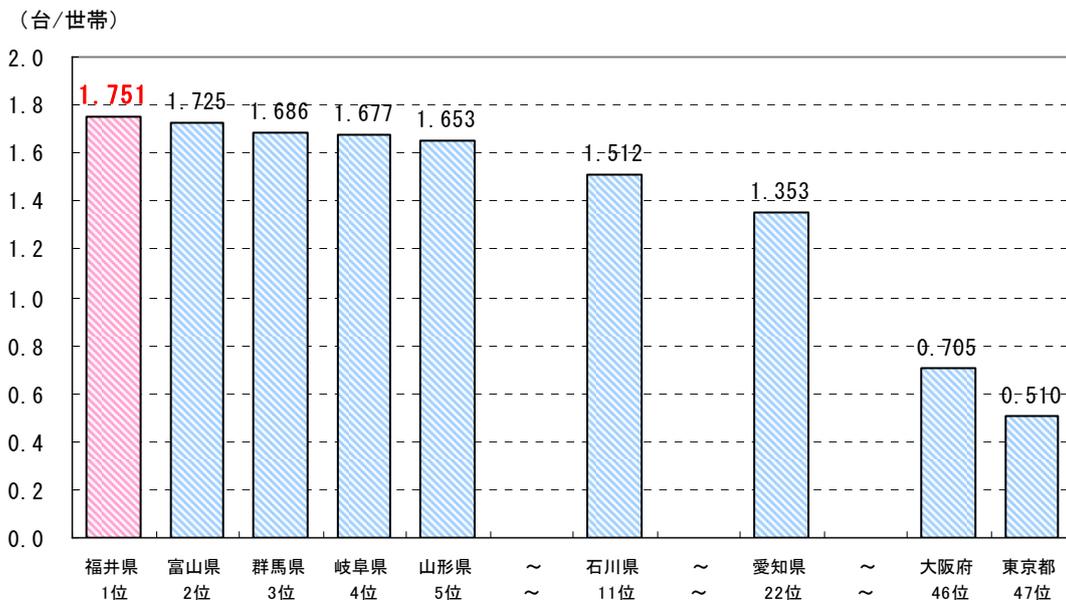


図 5-1-1 都道府県別の1世帯当たり自家用乗用車数（平成20年3月末）

（資料：（財）自動車検査登録情報協会）

## (2) 福井市の1世帯当たり自家用乗用車台数の推移

福井市の1世帯当たり自家用乗用車台数は、1.739台/世帯で第10位となっています。また、本市の1世帯当たりの自家用乗用車台数、総乗用車数は共に増加傾向にあります。

表 5-2-1 都市別の自家用乗用車1世帯当たり台数（平成20年3月末現在）

順位	都市	世帯当たりの保有台数 (自家用乗用車)
1	筑西市(茨城県)	1.935
2	西尾市(愛知県)	1.927
3	掛川市(静岡県)	1.836
4	伊勢崎市(群馬県)	1.826
5	白山市(石川県)	1.814
6	太田市(群馬県)	1.783
7	磐田市(静岡県)	1.771
8	東近江市(滋賀県)	1.752
9	鹿沼市(栃木県)	1.747
10	福井市(福井県)	1.739

(資料：(財)自動車検査登録情報協会)

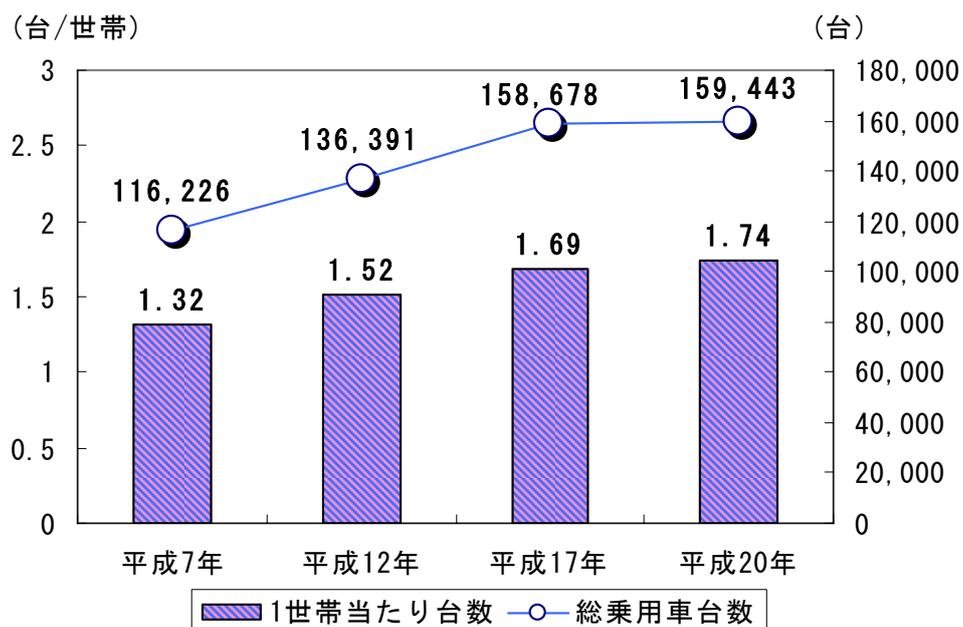


図 5-2-1 福井市の1世帯当たり自家用乗用車台数と総乗用車数の推移

(資料：福井市統計書(総乗用車台数)、国勢調査(世帯数))

※自家用乗用車台数、総世帯数とも旧美山町、旧越廼村、旧清水町の値を含む

※自家用乗用車とは普通乗用車、小型乗用車及び軽自動車を指す

### (3) 自動車依存の拡大

本市に関連する交通の移動手段は、自動車中心の傾向が強まり、自動車の分担率は 74.9%、公共交通は 3.0%となっています。また、移動時間が短い移動においても、自動車利用中心が進行しています。

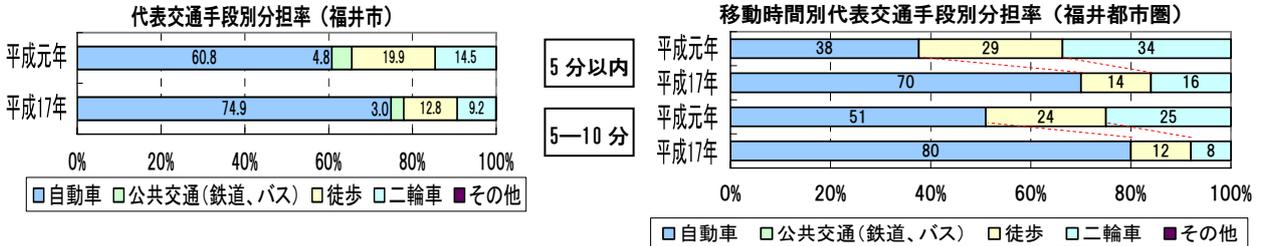


図 5-3-1 福井市における交通手段

(資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査)

### (4) 鉄道、バスの利用者の推移

鉄道輸送は、平成 15 年にえちぜん鉄道が運行を開始し、輸送人員は増加に転換しています。バス輸送は、バス路線の系統数、走行キロ数の減少以上に輸送人員が減少しています。

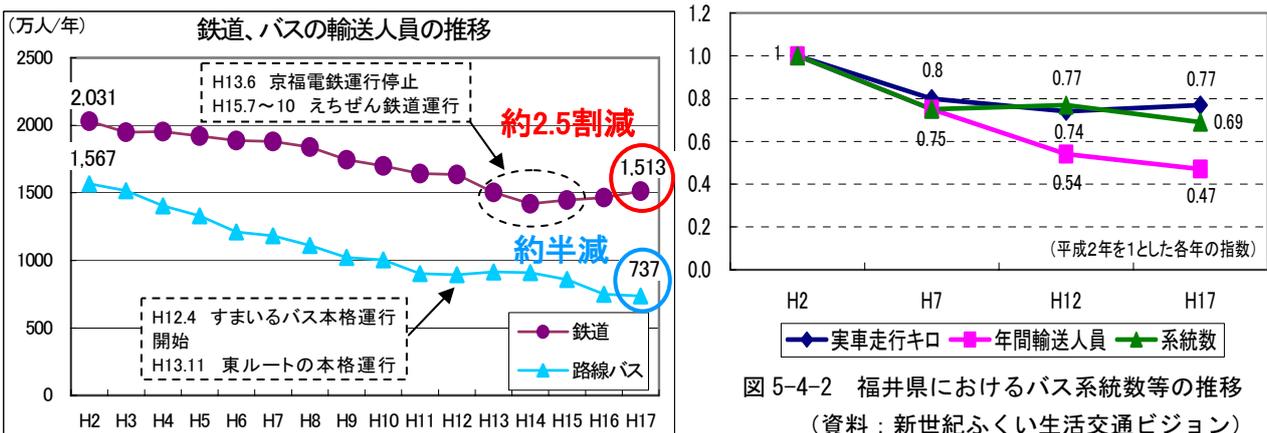


図 5-4-1 鉄道、バスの輸送人員の推移

(資料：鉄道は福井県統計年鑑、バスは福井県バス協会)

※福井県全域

図 5-4-2 福井県におけるバス系統数等の推移

(資料：新世紀ふくい生活交通ビジョン)

### (5) 旅行における移動手段

観光旅行で利用する交通機関については、自動車が最も多く全体の約 5 割を占めています。

家族・小グループなどの個人旅行が増える中、自由度の高い自動車旅行は今後も大きなウェイトを占めるものと思われます。

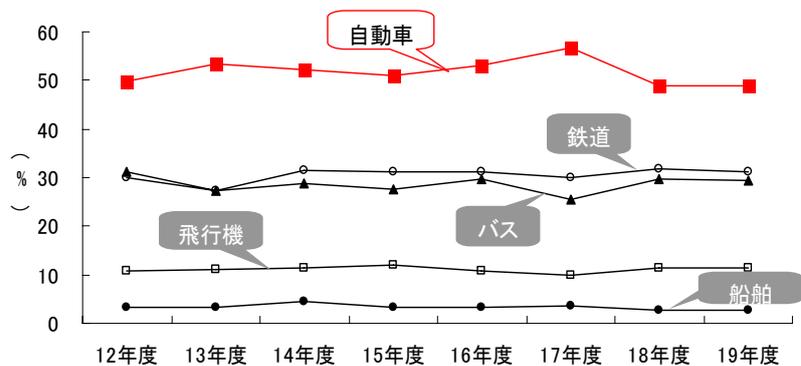


図 5-5-1 平成 20 年度観光の実態と志向

(資料：(社)日本観光協会)

## (6) 環境負荷の少ない交通手段への転換

日本においては、二酸化炭素(CO<sub>2</sub>)の排出量の2割近くを運輸部門が占め、このうちの約9割が自動車に起因しています。

環境負荷の少ない都市づくりの実現に向けて、バスや鉄道など自家用車に比べて二酸化炭素の排出量が少なく、環境負荷の小さい公共交通への転換、自動車の燃費の改善や次世代自動車の普及、トラック輸送の効率化などの対策が必要となっています。

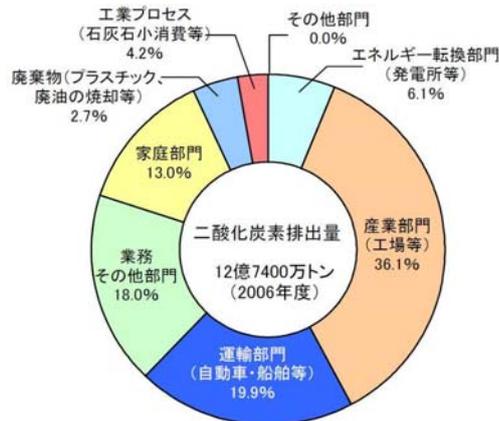


図 5-6-1 二酸化炭素の部門別排出量 (平成 18 年)  
(資料：運輸・交通と環境(平成 20 年版))

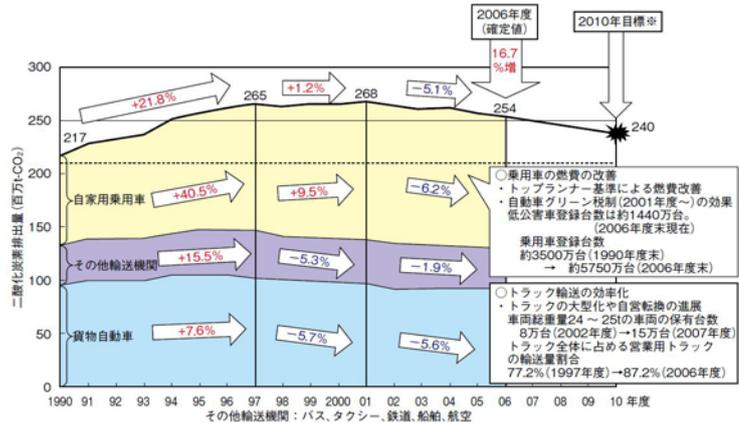


図 5-6-2 旅客輸送機関別の二酸化炭素排出原単位 (資料：運輸・交通と環境(平成 20 年版))

## (7) まとめ

現在は、自動車交通に大きく依存した状況となっていますが、今後は、人口減少や高齢化の進展に伴い、バス交通の走行環境の改善や駅へのアクセス利便性の向上、パークアンドライド用駐車場の整備など、公共交通を中心とする交通施策に転換することが重要となっています。

また、市街地内を中心として、歩行者や自転車利用者の安全・安心の確保や交通の円滑化など、道路の質的な改善が必要とされています。



図 5-7-1 自動車依存型社会の影響イメージ

## 6. 利用サービス圏(近づきやすさ)

### (1) 利用サービス圏調査の目的と対象施設

福井市全域を対象として、市民行政サービス、広域交通サービス、高度医療サービスの3つの項目について、自動車移動による利便性を把握するため、それぞれの中心的な施設への利用サービス圏を調査しました。

対象とするサービス施設は下表に示すとおりです。

表 6-1-1 対象施設

分野	対象施設
市民行政サービス	福井市役所
広域交通サービス	福井 IC、福井北 IC
高度医療サービス	福井県立病院（第3次救命救急施設）

### (2) 調査方法

- 各対象施設への旅行時間（移動に必要な時間）を道路区間の距離と速度から算定し、それぞれの30分圏、40分圏、40分圏外の範囲を調査
- 利用サービス圏の範囲（距離）は、以下の条件から算定
  - ①国道・県道：平成17年道路交通センサスにおける路線、区間別の旅行速度を使用
  - ②市道：平地部：20km/h、山間部：10km/h

#### <参考> 「ふくいの道30分圏構想」

- 福井県では、「ふくいの道30分圏構想」として、隣接する中心都市（県内7市）間及び、周辺市町村から複数の中心都市に概ね30分程度で連絡できる道路網の整備を目標とし、道路網の整備構想を策定
- 連絡時間は、各市町村の市町村役場間の所要時間として算定
- 「概ね30分程度」とは、40分未満を指す

### (3) 各拠点までの所要時間（参考）

各支所からの所要時間を下表に示します。

表 6-3-1 対象施設各支所までの所要時間（分）

分野	福井市役所	福井 IC・福井北 IC	福井県立病院
美山支所	26.7	15.8	24.4
越廼支所	44.8	51.1	49.8
清水支所	22.6	27.1	30.0

#### (4) 調査結果

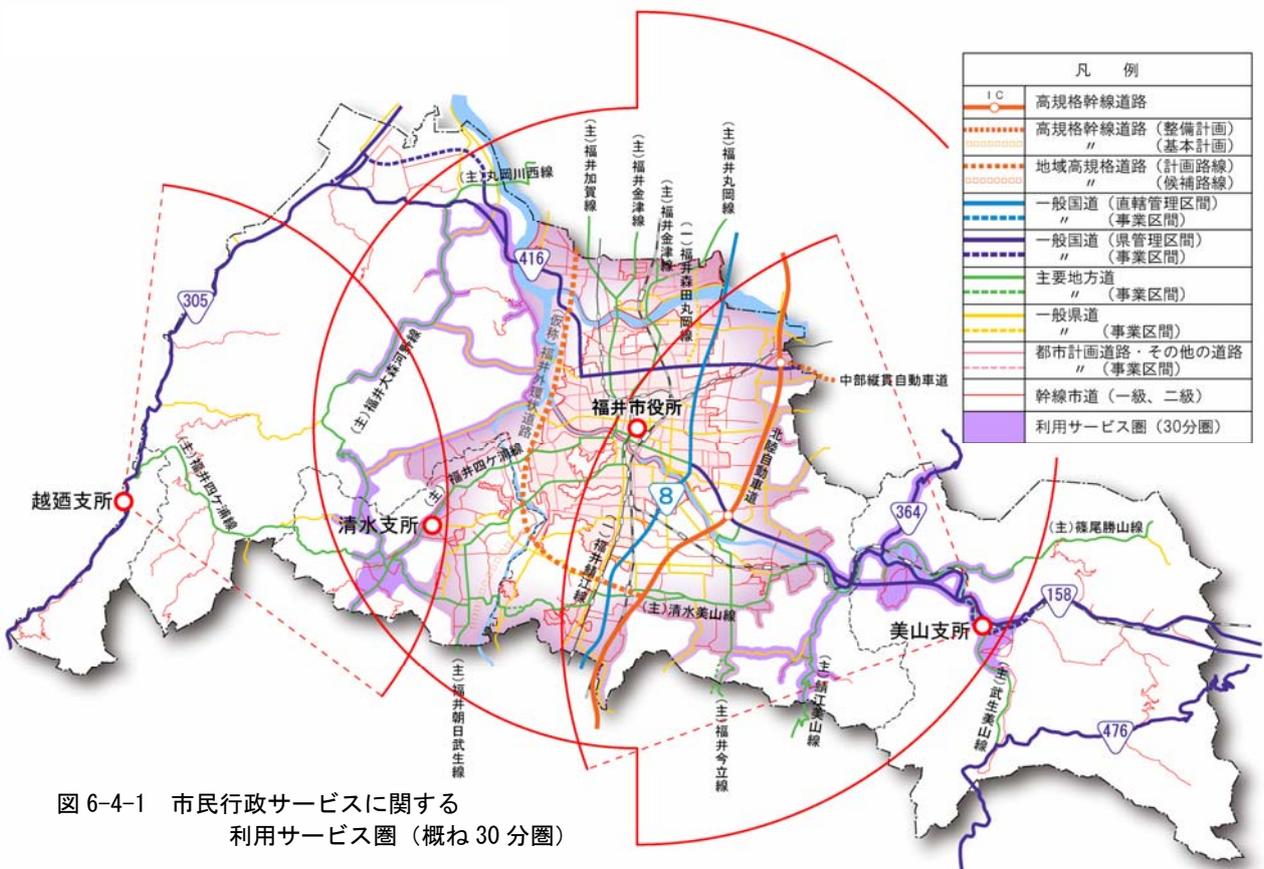


図 6-4-1 市民行政サービスに関する  
利用サービス圏 (概ね 30 分圏)

表 6-4-1 利用サービス圏の調査結果の概要

分野 (対象施設)	結果の概要
市民行政サービス (福井市役所)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市域中央部は、南北の行政界まで利用サービス圏に含まれます。</li> <li>・川西ブロックは、沿岸部を除き利用サービス圏に含まれるものの、光ブロックの一部は圏外となります。</li> <li>・足羽ブロックは、美山地区の中心部とその周辺が利用サービス圏に含まれるものの、大野市境界部では圏外となります。</li> </ul>
広域交通サービス (福井 IC、 福井北 IC)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市域中央部は、南北の行政界まで利用サービス圏に含まれます。</li> <li>・川西ブロック、光ブロックは、その大部分が圏外となります。</li> <li>・足羽ブロックは、北陸自動車市域の東寄りを通っていることもあり、大野市境界付近まで、利用サービス圏に含まれます。</li> </ul>
高度医療サービス (福井県立病院)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・福井県立病院は、福井市役所の東側の近距離に位置しており、行動圏は「市民行政サービス」と同様な圏域となります。</li> <li>・このため、川西ブロックの沿岸部、足羽ブロックの大野市境界部は圏外となります。</li> </ul>

#### (5) まとめ

本市は、東西方向に広い市域を有していますが、東西方向に向かう旅行速度の違いから、利用サービス圏に地域間格差が生じる結果となっています。

特に、中山間地域や沿岸部では、地域住民の日常生活を支える機能や施設の立地が限られており、道路が重要な社会基盤となっていることから、中山間地域から中心市街地や様々な公共施設へのアクセス利便性を高める道づくりが重要となっています。

また、市町村合併による市域の拡大により、地域住民から地域間連携を強化する道路の整備が強く望まれており、地域ごとの実情を把握した計画的な道づくりが必要となっています。

## 7. 福井市に関連する移動の状況

### (1) 通勤・通学の現況

平成17年の国勢調査によると、福井市の通勤・通学の状況は、全体で流入が49,330人、流出が20,090人となっており、流入・流出全体で約7万人の人口が移動しています。

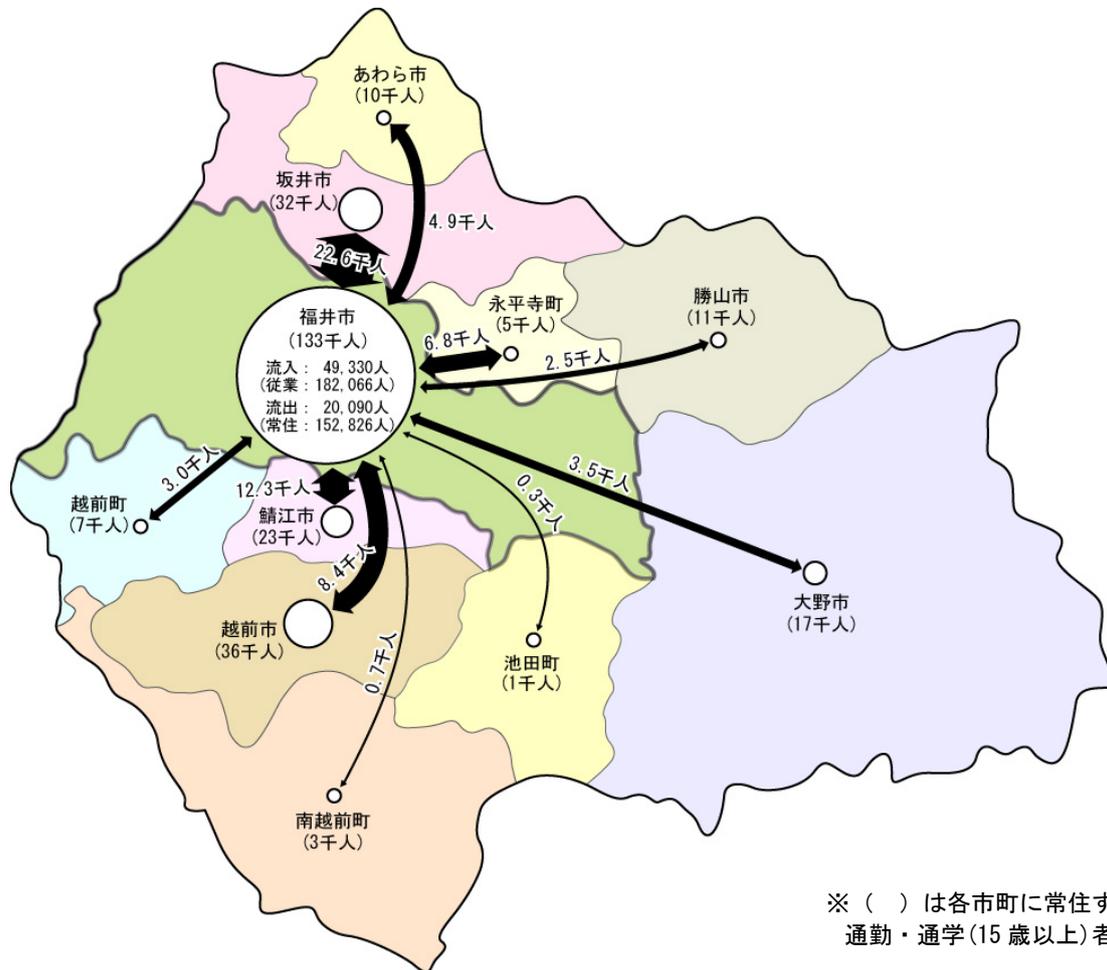


図 7-1-1 通勤・通学(15歳以上)の状況(福井都市圏)

表 7-1-1 通勤・通学(15歳以上)の状況(福井都市圏)

【通勤・通学】	(単位：人)										
	福井市	坂井市	あわら市	鯖江市	越前市	永平寺町	池田町	勝山市	大野市	越前町	南越前町
福井市	132,736	22,643	4,941	12,322	8,385	6,805	260	2,524	3,476	2,965	660
坂井市		31,518	7,448	731	550	2,009	10	431	295	169	28
あわら市			10,062	169	116	259	1	80	43	28	6
鯖江市				22,789	10,949	265	174	78	112	2,762	639
越前市					35,775	227	467	66	123	2,553	2,799
永平寺町						5,481	4	759	265	43	10
池田町							1,135	1	14	8	8
勝山市								11,045	2,537	7	8
大野市									17,391	12	7
越前町										7,314	134
南越前町											3,024

(資料：国勢調査(平成17年度))

## (2) 地域間交通流動の現況

第3回福井都市圏パーソントリップ調査によると、本市に関連する交通は、福井都市圏全体の約50%を占めており、坂井市やあわら市方面及び鯖江市や越前市を結ぶ南北方向の移動が多く、充実した交通軸が形成されていることが分かります。また、勝山市や永平寺町方面及び大野方面を結ぶ東西方向も比較的移動が多くなっています。

これらの地域間の移動手段は、南越前町を除き、概ね9割が自動車による移動であり、自動車に依存した状況が分かります。

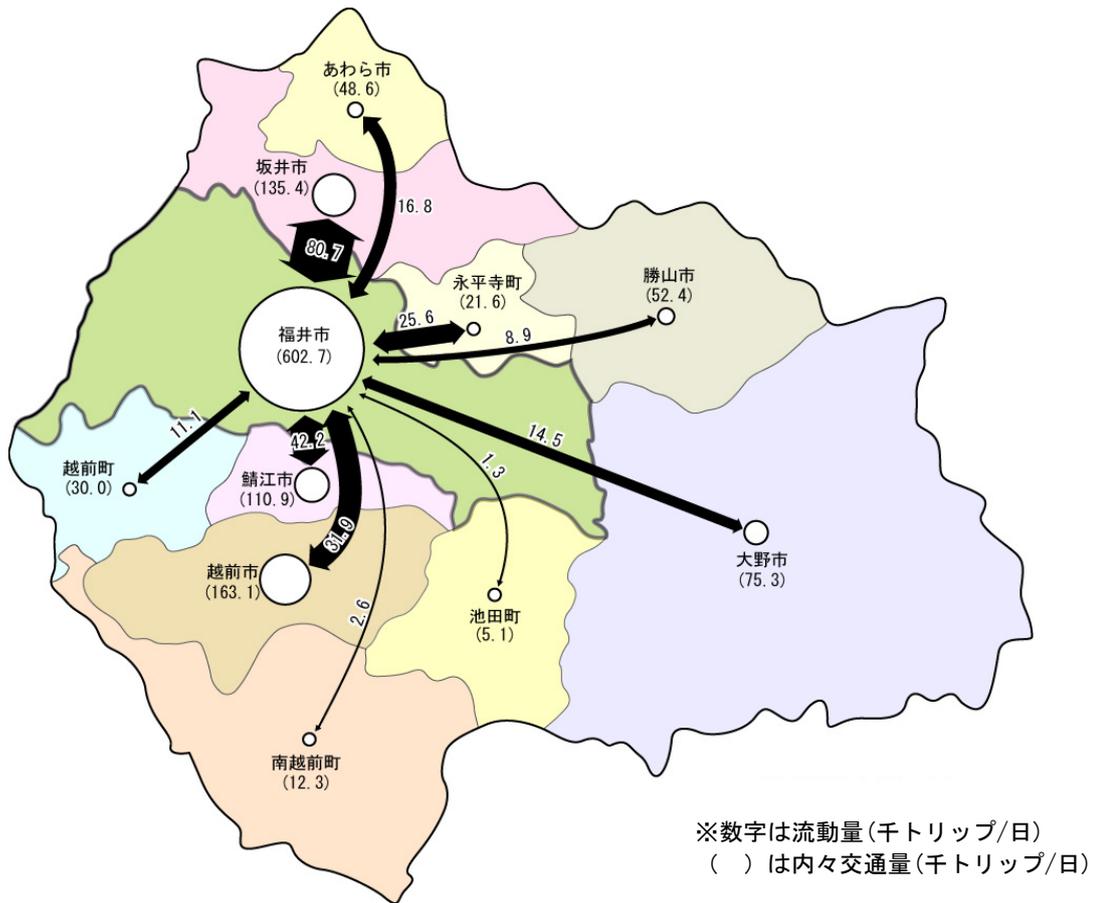


図 7-2-1 福井都市圏における福井市関連交通流動

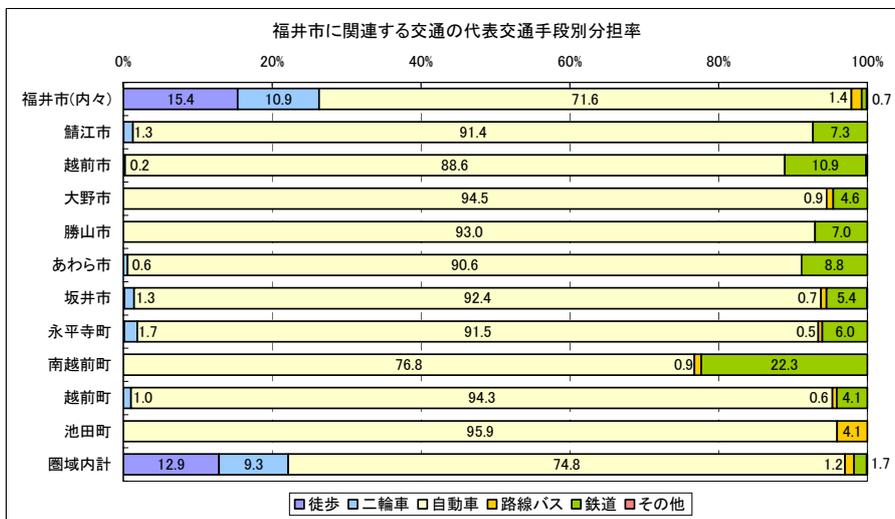


図 7-2-2 福井市に関連する交通の代表交通手段別分担率

(資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査(平成17年度))

### (3) 福井市内移動の現況（東西方向の地域幹線軸）

本市内の人の動きをブロック別にみると、市街地を構成するあたご、不死鳥、みなみ、あずま、九頭竜間の交通量が多くなっています。

また、東西に広い市域であり、海岸部を含む川西、光や山間部を含む足羽と市街地を結ぶ東西方向の交通があり、地域幹線軸が形成されています。

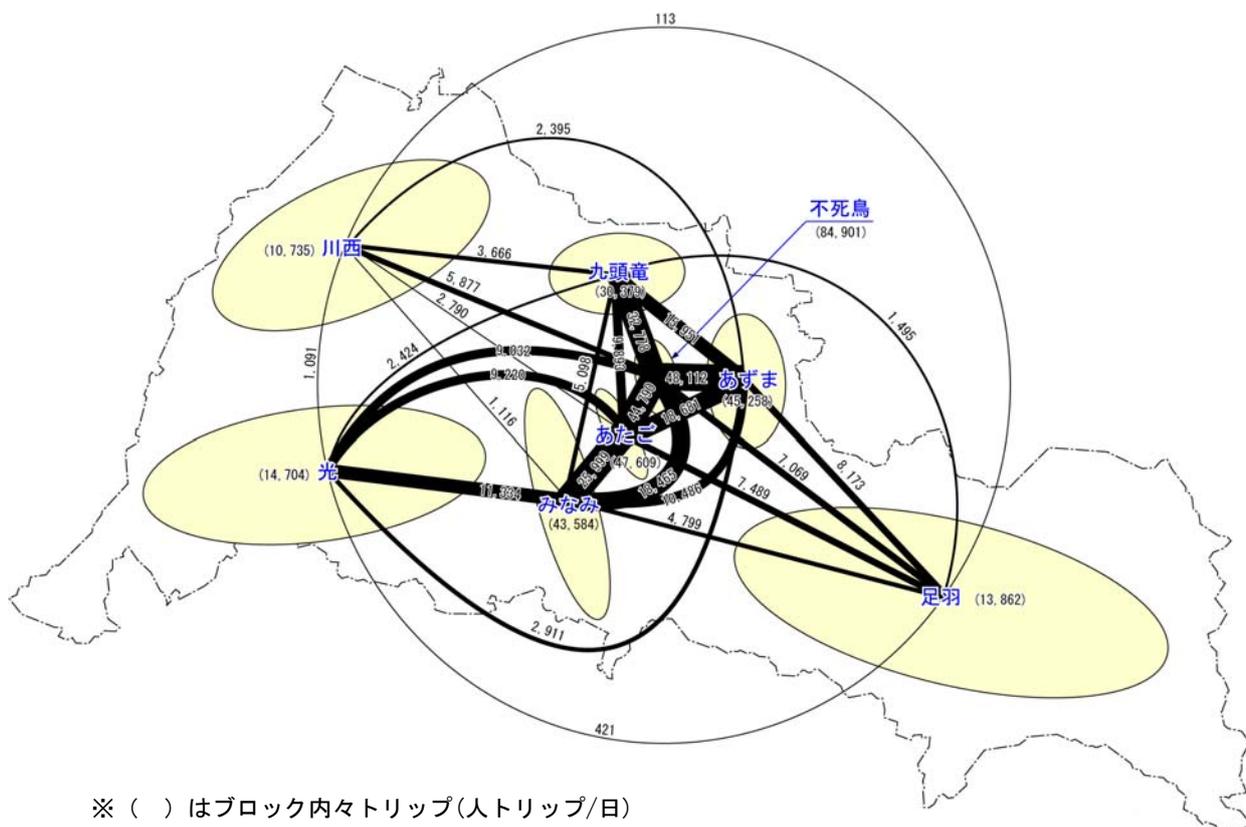


図 7-3-1 ブロック間の交通量

(資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査(平成17年度))

### (4) まとめ

各ブロック間の移動の交通手段をみると、ブロック内での移動では徒歩、自転車占める割合が比較的多いものの、すべてのブロック間の移動において自動車への依存傾向が強くなっています。

公共交通（路線バス、鉄道）は、福井駅前を中心とする放射型のネットワークになっているため、不死鳥ブロック（福井駅周辺を含む）に関連した移動が多くなっています。また、足羽ブロックーみなみブロック間など、公共交通による移動がほとんどみられないブロック間もあります。

一方、二輪車は、ブロック内々の移動をはじめ、多くのブロック間で一定の利用がされており、徒歩に比べ距離的な利用範囲が広がっています。

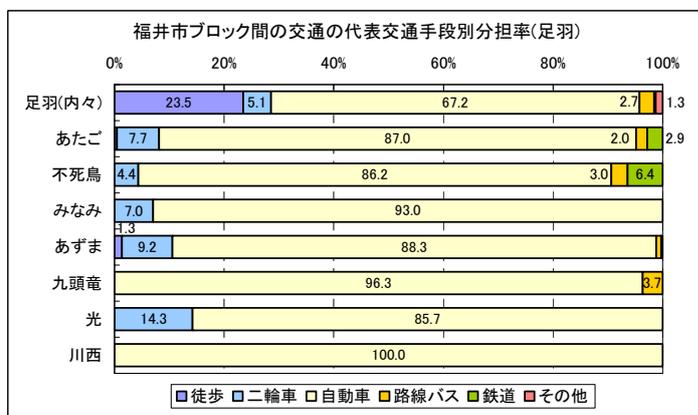
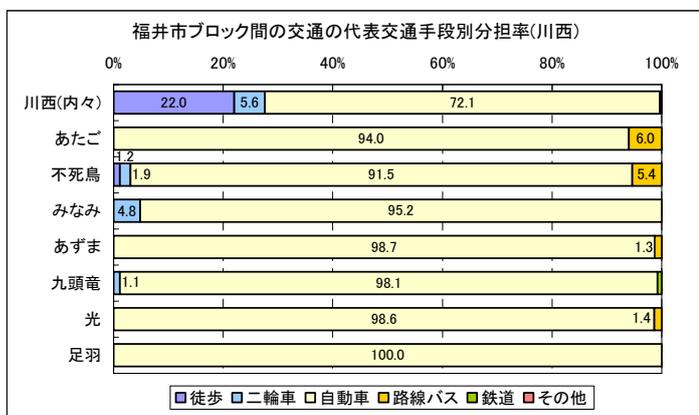
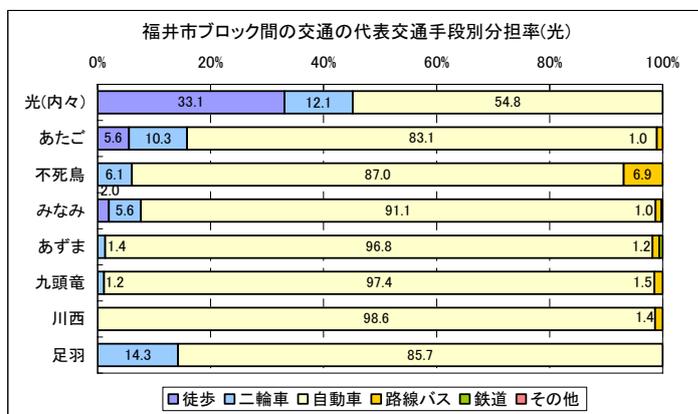
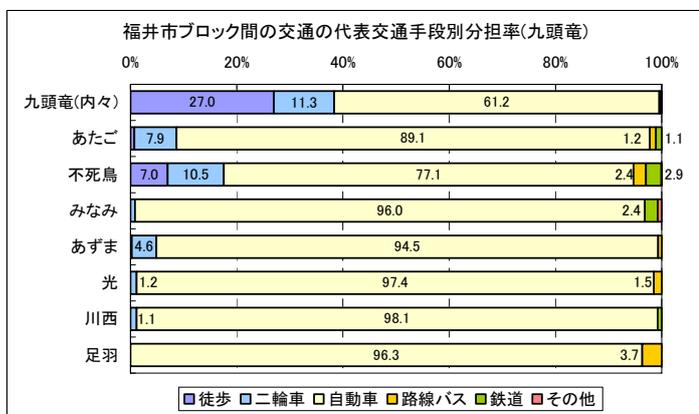
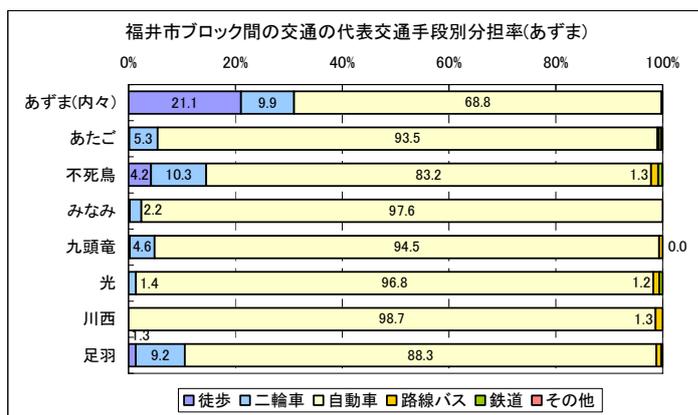
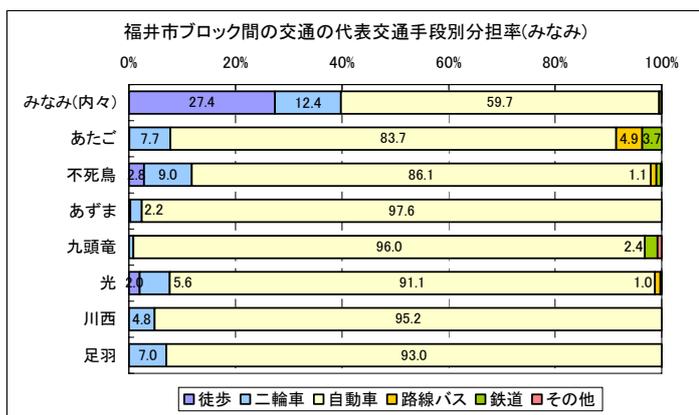
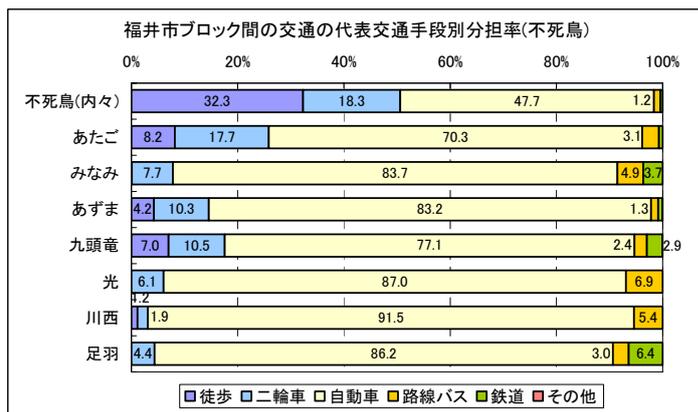
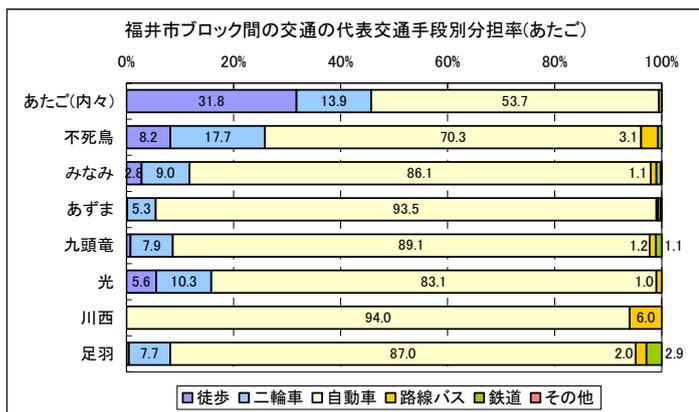


図 7-4-1 地域間を移動する交通の代表交通手段別分担率

(資料：第3回福井都市圏パーソントリップ調査(平成17年度))

## 8. 市街地の道路

### (1) 市街地における道路の現状

- ①道路幅員が十分確保されておらず、交通の円滑化が確保されていない
- ②交差点内が狭く、右折レーンがない
- ③歩道幅員が狭く、歩行者の安全で快適な環境が確保されていない
- ④自転車利用者の安全で快適な利用環境が形成されていない

(都) 松岡菅谷線 (上中交差点)



(都) 環状西線 (文京交差点 : (都) 福井川西線)



(都) 幾久地蔵堂線 (新田塚交差点 : (主) 福井加賀線)



(都) 環状西線 (歩道)



## (2) 都市計画道路の整備状況

幹線道路は、日常生活や経済活動を支える重要な社会基盤であり、将来の都市構造を形成する大きな要素の一つであるため、都市の将来像の実現に必要な道路については、都市計画道路としてルート、幅員、起終点等を定め、長期的な視点に立って整備を進めてきました。

福井市においては、自動車専用道路を含め幹線道路として定められた都市計画道路は 77 路線、延長が約 209km となっており、このうち整備済み及び道路事業、土地区画整理事業等によって整備が進められている路線の延長は約 79% となっています。

残る未整備路線については、広域連携の促進や交通環境の円滑化への寄与、駅や病院などの公益性の高い施設へのアクセス利便性の改善、土地区画整理事業など、他の公共事業との関連、都市計画道路の必要性や整備効果、事業実現の可能性を十分に見極めながら整備を進めることが重要となっています。

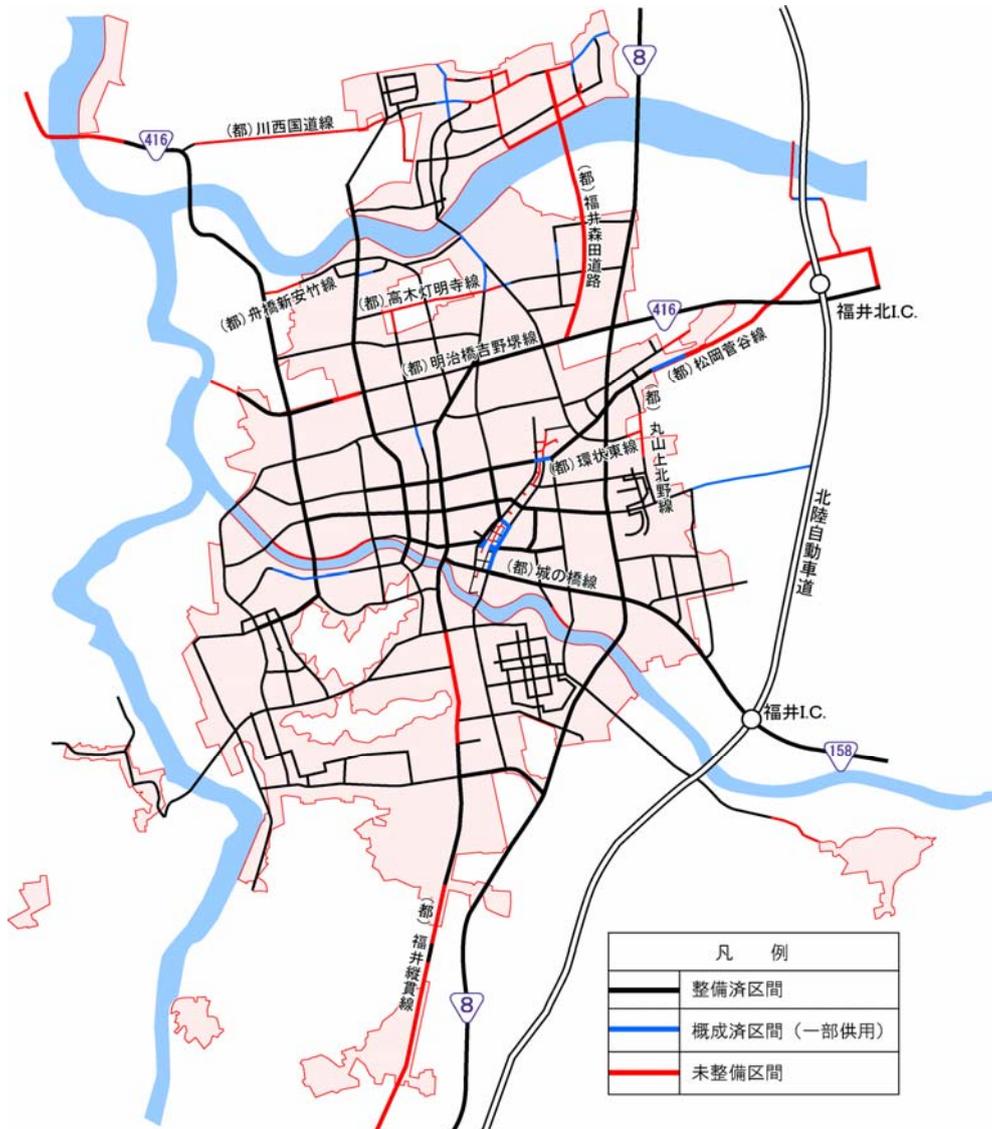


図 8-2-1 福井市の都市計画道路整備状況 (平成 21 年 3 月末現在)

主な未整備路線として、以下の路線等があります。( ) 内は代表幅員

○3・2・73 福井森田道路 (W=31m)	○3・4・45 丸山上北野線 (W=16m)
○3・4・1 福井縦貫線 (W=20m)	○3・4・3 松岡菅谷線 (W=20m)
○3・4・2 環状東線 (W=16m)	○3・4・28 川西国道線 (W=20m)
○3・4・65 高木灯明寺線 (W=16m)	○3・4・70 舟橋新安竹線 (W=16m) 等

### (3) 交通混雑の現状（その1）

一般国道8号をはじめ、(主)福井加賀線、(主)福井丸岡線、(一)福井鯖江線等は、市域を縦貫する南北方向の広域幹線道路であり、全般的に混雑度が高くなっています。

交差点における交通混雑の場合、その要因によっては、右左折車線を設置するなどの部分的な改良や対策によって解消することができる箇所もあることから、その要因を調査し改善していくことが必要となります。

#### ■市内交通混雑調査（渋滞ポイント）

##### ①調査の背景及び目的

国土交通省では、今後の具体的な姿を分かりやすく示した「新たな中期計画(案)」を平成20年12月にとりまとめ、その中で取り組むべき施策の一つとして、「慢性的な渋滞への対策」を掲げています。これらを踏まえ、今後、改善が必要な交通混雑箇所を把握するため、次のような調査を行いました。

##### ②調査方法

交通混雑箇所の抽出については、「平成17年度道路交通センサス（一般交通量調査）」、「VICSデータ」を用いて抽出しています。

##### ③渋滞ポイントの抽出方法

- ・平日のラッシュ時等（午前7時～10時：3時間）、休日の午前7時～19時（12時間）の50%以上の時間帯で混雑が発生している箇所
- ・混雑：平均速度20km/h以下の状態

**VICS** = Vehicle Information and Communication System

※VICS：渋滞や交通規制などの道路交通情報をリアルタイムに送信し、カーナビゲーションなどの車載器に文字・図形で表示する画期的な情報通信システムです。VICS情報は24時間365日提供しています。

（(財)道路交通情報通信システムセンター）

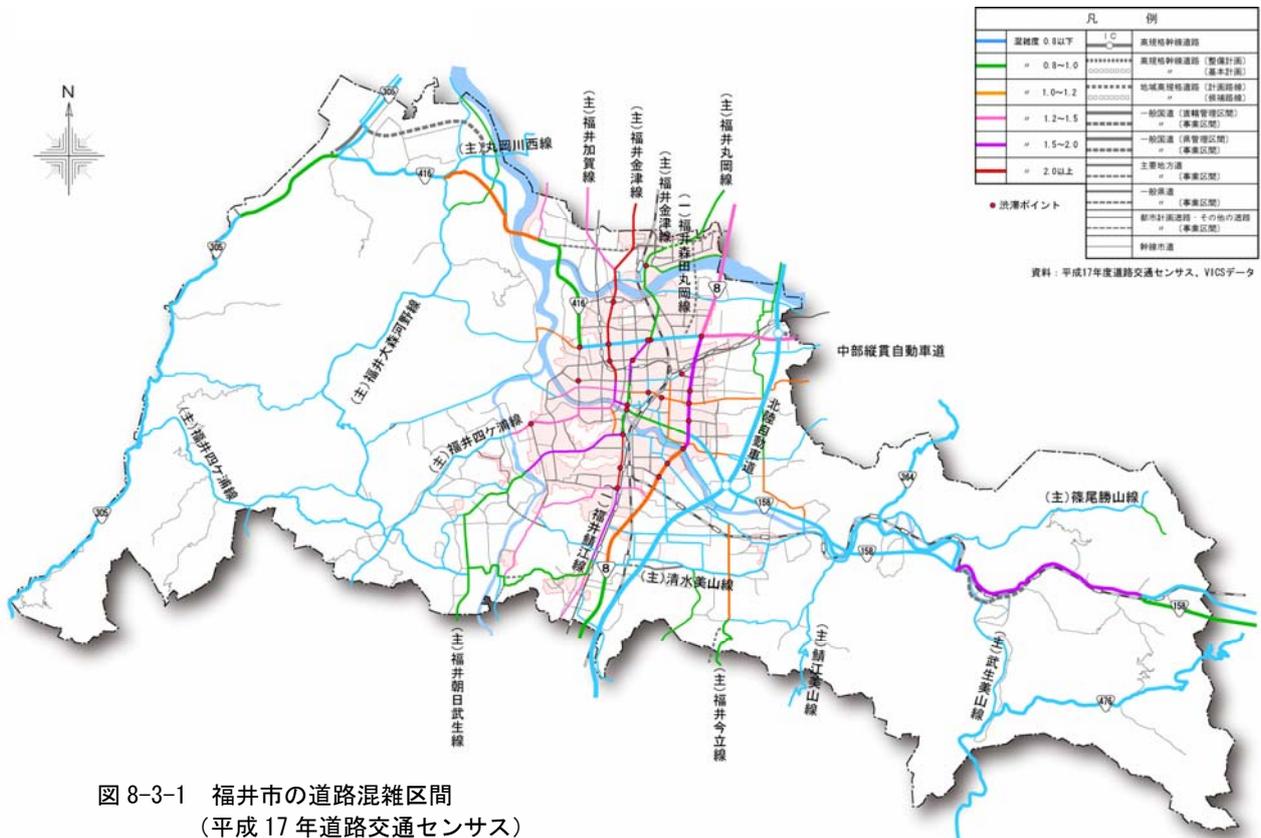


図 8-3-1 福井市の道路混雑区間  
(平成17年度道路交通センサス)

### (3) 交通混雑の現状 (その2)

④抽出した渋滞ポイント (図表 8-3-2)

交差点名	路線名		交差点住所	都市部/地方部の別
問屋団地口	一般国道8号	(都)問屋1号線	城東4丁目	都市部



交差点名	路線名		交差点住所	都市部/地方部の別
玉川	(都)福井川西線	(都)松岡菅谷線	学園2丁目	都市部



交差点名	路線名		交差点住所	都市部/地方部の別
長本	(一)福井停車場米松線	—	長本町	都市部
	(都)松岡菅谷線	(都)環状東線		



交差点名	路線名		交差点住所	都市部/地方部の別
田野ガラス店前	(一)福井鯖江線	—	花堂北1丁目	—



	路線名	交差点名		路線名	交差点名
1	一般国道8号	新保	14	(主)福井加賀線	大名町
2	一般国道8号	米松	15	(主)福井加賀線	幸橋北詰
3	一般国道8号	北四ツ居	16	(主)福井丸岡線	舟橋
4	一般国道8号	問屋団地口	17	(主)福井丸岡線	松原病院前
5	一般国道8号	足羽大橋北詰	18	(主)福井四ヶ浦線	道守高校
6	一般国道8号	板垣	19	(主)福井朝日武生線	新木田
7	一般国道8号	産業会館前	20	(一)福井停車場米松線	長本
8	一般国道416号	堀ノ宮	21	(一)吉野福井線	日の出
9	一般国道416号	大宮交番前	22	(一)吉野福井線	宝永
10	一般国道416号	幾久交番前	23	(一)福井鯖江線	田野ガラス店前
11	一般国道416号	大宮1丁目	24	(一)福井鯖江線	花堂
12	(主)福井加賀線	灯明寺	25	(都)福井川西線	玉川
13	(主)福井加賀線	福井大学北			

#### (4) 冬期間の交通確保

冬期間に凍結や降雪がある本市においては、冬期間における円滑な交通環境の確保が道づくりの重要課題となっています。

本市の除雪路線は、延長約 1,680 km、消融雪施設の設置延長は 65.4 km であり、全体の約 3.9% となっています。また、現在、最重点除雪路線※を中心に消融雪施設の整備を進めており、最重点除雪路線の延長 12.7 km のうち、消融雪施設延長は 2.9 km で、約 22.8% となっています。

また、県立病院、日赤病院の前面道路は、夜間・休日に入院が必要な重症患者を診察する「病院群輪番制参加病院」へのアクセス道路となることから、最重点除雪路線に格上げし、除雪体制の強化を行っています。

歩道除雪に関しては、学校周辺の通学路や総合病院周辺などにおいて歩道上の積雪深が 20cm を上回った場合に実施し、長靴や防寒靴で歩行可能な状態を確保することに努めるとともに、学校周辺の歩道が未整備の通学路においては、車道の拡幅除雪に努めています。

一方、年々、市道延長が増加する中、現在の除雪のサービス水準を維持するためには、これまで以上に市民の協力、積極的な参画を進めていくことが重要となっており、玄関先や歩道の雪かきなどの除雪協力については、「雪国の快適生活 7 か条」を取りまとめ、チラシの全戸配布をはじめ、市政広報やホームページなどによる協力呼び掛けに取り組んでいます。

※ 最重点除雪路線とは、県の最重点路線とネットワーク化を図り、早期除雪（5 cm 以上の積雪）を目標とする道路

#### 雪国の快適生活 7 か条

1. 絶対に路上駐車はしない
2. すすんでとりくもう  
玄関先や歩道の雪かき
3. 道路に雪を出さないで
4. 雪置き場の提供を
5. 大事なものには赤色の目印を
6. 公共交通機関の利用を
7. ゴミ出しは雪が落ち着くまで

#### ○福井市最重点除雪路線－消融雪施設の未設置

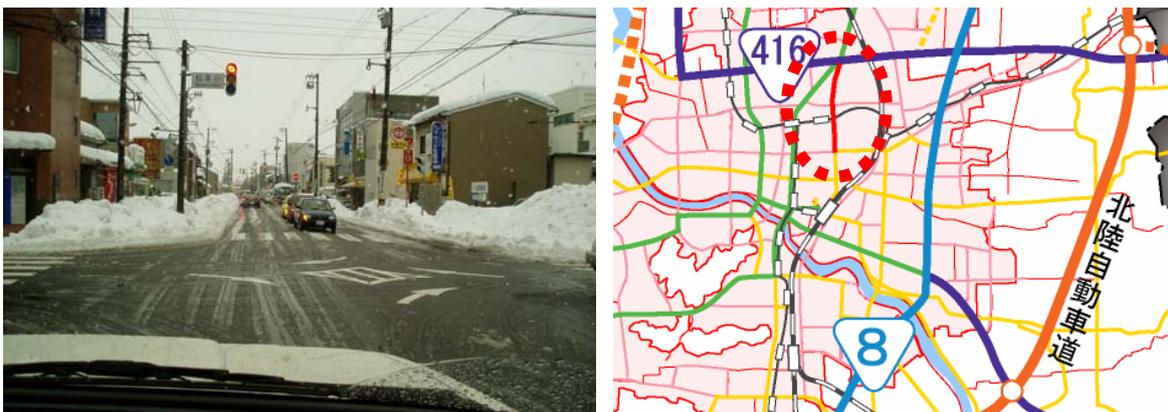


図 8-4-1 消融雪施設の未整備区間（例）

## (5) バリアフリー化に関する現状（これまでの取組み）

本市が管理する歩道は、平成 22 年 3 月現在で 185.5 km となっており、これまで人口集中地区（D I D）を中心に、歩道のバリアフリー化及び簡易な整備方法による歩道の整備（交差点部の段差解消、視覚障害者用誘導ブロックの設置のみで対応）を進めてきました。

現在、D I D 区域内の計画歩道延長に対するバリアフリー化率は 55.9% となっていますが、今後も、継続して歩道のバリアフリー化を推進していく必要があります。

また、年齢や障害の有無に関係なくすべての道路利用者が、快適で安心して利用できる環境を整えるため、以下に示す課題を解決することが必要となります。



図 8-5-1 歩道のバリアフリー化における課題

歩道のバリアフリー化については、歩道幅員が 2 m 以上の通学路を中心に進めてきました。しかし、平成 15 年に「あんしん歩行エリア※」が指定されてからは、エリア内の歩行者・自転車利用者ネットワークの形成を優先した面的な整備に取り組んでいます。

また、整備に当たっては、交通量や沿道土地利用の状況を踏まえ、歩道の拡幅などについても検討を行い、人にやさしい交通環境づくりに取り組んでいます。

※「あんしん歩行エリア」とは、市街地内の事故発生割合の高い地区を指定し、公安委員会と道路管理者が連携して、経路対策、ゾーン対策、幹線道路対策を実施することにより、歩行者や自転車利用者の安全性の確保を推進するエリア。



図 8-5-2 歩道のバリアフリー化の事例

## 9. 郊外地域(中山間地域)の道路

### (1) 郊外の幹線道路の現状

市街地内の幹線道路は、都市計画道路を中心として計画的に配置・整備が進められている一方で、郊外地域の幹線道路は、路線数が限られ、地形条件等により幅員が狭く、カーブが連続しているなど、特に大型車の通行や冬期間の交通に対して、円滑な交通環境が確保されているとはいえない箇所があります。このため、今後は、地域住民の理解と協力のもと、国や県との連携を図りながら、郊外地域の暮らしを支える幹線道路のネットワークの強化や、代替道路の確保、局所的な改良等を進めていく必要があります。

また、こうした取組みの他に、合併した美山・清水・越廼地域との一体感の醸成、風光明媚な越前海岸、戦国ロマン漂う一乗谷朝倉氏遺跡などを活かした観光振興、地域の産業や経済の発展等に向けて、地域や地区の特性に配慮しつつ道づくりを進めていくことが重要です。

さらに、案内看板の充実など、地域内外の全ての道路利用者にとって分かりやすく、快適に移動できる環境づくりも必要となっています。



山間部を通過する県道は幅員が狭く、カーブが連続するなど、大型車の通行に支障をきたしている



道路幅員が狭く、道路両側に家屋が連続しているが交通量が多く、日常的な生活にも影響を及ぼしている



J Rの踏切前後は特に幅員が狭く、線形も不良であり、歩行者の安全確保が求められている



図 9-1-1 福井市の道路網図等

## (2) 郊外の主たる道路(歩道)等の現状

既存集落と地域の拠点や幹線道路などを連絡する主たる道路では、交通量に対して幅員が狭い、通学路に指定されているながら歩行者や自転車の安全な通行環境が十分確保されていない道路があります。

集落地域全体の道路構成をはじめ、学校や地域の拠点との位置関係、歩行者や自転車の利用状況などを把握しながら、計画的かつ効率的な道づくりを推進する必要があります。



図 9-2-1 歩道整備の例(東郷二ヶ町)

### ○通学路における歩道未設置の例

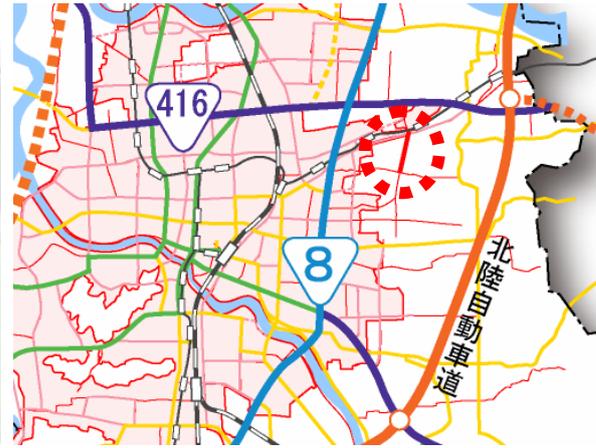


図 9-2-2 通学路における歩道未設置区間(例)

## (3) 郊外の生活道路の現状

中山間地域などにおいては、地形条件などにより生活道路が限られていますが、落石や倒木、法面崩壊などによって通行に制限を受けることがあります。

地域住民の生活に支障が出ないように、交通機能の早期回復に努めるとともに、道路パトロールなどにより、災害の未然防止と道路の安全性の確保が必要とされた箇所については、県道、農道、林道など各道路管理者と連携し、計画的に整備を進める必要があります。

また、土砂災害や水害などについては、河川管理者と連携した事業の展開が重要となります。

### ○市道 境寺蔵作線(法面崩壊)



図 9-3-1 災害の発生状況

## 10. 道路の維持管理状況

### (1) 道路の維持管理状況

現在、福井市が管理する道路延長は約2,000 kmに上り、今なお増加傾向にあります。その一方で、既存の道路施設は老朽化が進み、今後、舗装の維持や構造物の大規模な補修・更新需要が増加し、また、その時期も集中することが予測されています。

また、本市における現行の道路の維持管理体制は、道路パトロールや市民からの通報による道路状況の把握が基本となっており、その後の対応についても、舗装の劣化や構造物の損傷が重篤化した後に対策を実施する事後保全型となっています。

こうした状況の中で、道路のサービス水準を維持するためには、必要な維持管理費を確保することと併せて、計画的かつ効率的な維持管理手法を早期に確立し、転換していくことが必要となります。

また、歩行者や自転車利用者の快適性の確保をはじめ、降雨・降雪時における走行性の確保、橋梁の耐震性の向上など、道路に求められる安全性の水準は高度化し、ニーズは多様化してきていることから、計画的に維持管理を行うことと併せて、道路の機能自体を強化していくことが必要となります。

### 道路の維持管理

#### ◇ 道路パトロール

道路の安全を保つため、障害物や異常、破損等危険の発見、交通状況の把握等を行っています。



#### ◇ 橋梁定期点検

橋梁の現状把握、損傷の早期発見により適切な措置をとるとともに、蓄積された点検結果を分析することにより、計画的かつ効率的な維持管理を実施しています。



◇ 道路清掃および除草(草刈)

砂ホコリ等がたまりやすい車道や歩道の清掃作業および堤防の除草(草刈)作業を行い、快適な走行および歩行空間を保ち、市民の生活環境を良好に保っています。



◇ 道路補修

破損の著しい箇所を補修し、路面を常に良好な状態に保つことにより、沿道環境の保全、交通の安全や車両の快適な走行を確保しています。



パッチング  
：局部的に  
穴、はがれ、  
水溜り等が  
生じている  
箇所にアス  
ファルトを  
被せて補修



オーバーレイ：初期の路面の傷みに  
対して既設舗装版の上にアス  
ファルトを被せて舗装

## (2) 道路橋の維持管理の現状と課題

本市の橋梁は、高度経済成長期から安定成長期の前半に建設されたものが多く、20 年後には、15m 以上の橋梁 146 橋のうち 54 橋が建設後 50 年以上を経過することとなります。

限られた予算の中で、適切な維持管理を実施していくためには、橋梁の定期的な点検を行い、劣化・損傷を早い段階で発見し、対処することが必要となります。橋梁の構造諸元や維持管理の履歴、点検結果、市民からの通報などは、損傷発見につながる重要な情報源であり、こうした情報を経年的に蓄積・整理し、担当者間で共有しながら活用を図ることも重要になります。

また、こうした取組みと併せて、幹線市道や緊急輸送道路といった重要路線については、減災の観点から、落橋防止装置の設置や耐震対策のための橋脚や橋台の補強などの対策を実施する必要があります。

今後は、道路の舗装や橋梁を除く道路構造物についても、橋梁と同様の計画的な維持管理システムに転換を図っていくことが課題となっています。

## (3) 橋梁長寿命化修繕計画の策定状況

現在、本市では、橋梁点検に必要な技術的な基準やデータ等の収集に努めるとともに、橋梁の状態を把握することを目的とした橋梁点検を実施しています。平成 25 年度には、これらを基に、橋梁長寿命化修繕計画を策定し、予防保全と事後保全を効果的に組み合わせた計画的な維持管理システムへの移行を目指しています。

平成 20 年度から、橋梁の定期点検に着手し、平成 21 年度には、1,786 橋全ての橋梁について、定期点検を実施しました。現時点で、23 橋の橋梁について、専門家による詳細点検が必要であることが判っています。



老朽化による鋼桁腐食  
(下北野橋)



塩害による床版損傷  
(門前橋)



交通量による  
床版ひびわれ  
(大瀬橋)



凍害による橋脚損傷  
(蔵向橋)

# 11. 解決に向けた方向性

全国的な社会情勢や道路に関する本市の現状と課題などを踏まえ、以下のとおり、今後の道づくりにおける課題と解決に向けた方向性をまとめました。



## 第2章 道づくりの目標

### 1. 道づくりの理念

福井市都市計画マスタープランでは、都市づくりの理念として『暮らしの豊かさを実感できる「歩きたくなる」まち』を掲げ、今後も住みよいまちであり続けるために、過度に自動車に依存した生活から脱却し、人の行動の基本である「歩く」視点から暮らしの豊かさを実感できる都市づくりに取り組むこととしています。

「これからの道づくり」は、都市の骨格を形づくる「道路」から都市の将来像の実現を目指していく視点が必要であります。そのため、『次代につなぐ 暮らしの豊かさを支えるみちづくり』を道づくりの理念として掲げ、市民が「住んで良かった。これからも住みつづけたい」と思えるよう、新たな時代を先導する『道づくり』に取り組みます。

#### ■道づくりの理念

福井市においては、自動車を中心とした交通機能の強化に主眼においた道路整備から、道路を人々の生き活きとした生活や交流を支える多様な空間として活用する道づくりへと転換し、暮らしの豊かさを支える新たな道づくりを進めていきます。

地域の個性や豊かな自然が身近に感じられ、新たな出会いや交流を育む公共空間として、市民との協働のもと、既存ストックの有効活用や適切な維持管理を徹底しながら、歩行者や自転車利用者を含めた道路を利用するすべての人にとって安全で快適な道づくり、地域住民が誇りと愛着を持てる道づくりを進めます。

### 次代につなぐ 暮らしの豊かさを支えるみちづくり



図 1-1-1：将来の都市の姿  
(福井市都市計画マスタープラン)

#### 凡 例

##### にぎわい交流の拠点

商業施設や業務施設をはじめとした都市の機能の集積を活かしながら、中心市街地ににぎわい交流拠点として整備し、中心市街地の活性化を推進します。

##### 地域拠点

身近な商店街や商業施設、行政サービス施設、医療施設、バス停・鉄道駅などを地域ごとに集約・適正配置し、日常生活を支える地域拠点を誘導します。

##### 公共交通幹線軸

既存の鉄道やバスなどの公共交通軸を活用し、先進的なサービス改善を図ることにより、市民の自由な移動の確保、多様な交流の育成、様々な都市機能の誘導を図ります。

##### 産業を支える工業・流通の拠点

テクノポート福井、二日市地区、テクノパーク、市場周辺地区などを、福井市の産業を支える工業や流通の拠点として誘導します。

##### 緑と親しむスポーツ・レクリエーションの拠点

足羽山公園、東山公園、福井運動公園、フェニックスパークを、緑と親しむレクリエーション拠点として整備します。

##### 歴史・文化の拠点

一乗谷地区は、周囲の自然環境との調和を図りながら、歴史的・文化的環境を整え、歴史・文化の拠点として整備します。

##### 自然海岸と親しむレクリエーション拠点

越前海岸一帯を自然海岸を楽しむ観光・レクリエーションの拠点として整備します。

##### ■都市環境創造区域

「歩く」視点のもと、土地利用等を適正な密度に誘導し、持続可能な市街地を形成します。景観づくりとともに、公園や緑地、河川や用水を活かした心やすらぐ空間づくりを進めます。

##### ■自然環境共生区域

市街地周辺に広がる優良農地の維持・保全を図るとともに、快適な集落環境の形成を図ります。都市住民と農村住民の交流の拠点づくりや体験学習の場などへの活用を図っていきます。

自然災害の防止や眺望景観の構成要素として維持管理・保全を図ります。棚田オーナー制度やグリーンツーリズムなど、多様な人々との交流の場や体験学習の場などへの活用を図っていきます。

自然景観の維持・保全を図るとともに、レクリエーションゾーンとしての活用を図ります。特産販売施設や漁業体験など学習の場、フルーツリズムなど交流や連携の場づくりなどにも取り組みます。

## 2. 道づくりの基本方針と基本目標

道づくりの理念として掲げた『次代につなぐ 暮らしの豊かさを支えるみちづくり』を実現するため、以下のとおり、3つの方針と7つの基本目標を設定しました。

### 基本方針1

## 人にやさしい道づくり

【視点：暮らしの安心、快適、環境、つかう、便利】

### 基本目標① 快適な道路空間の形成

【キーワード：道路空間の質的向上、通学路の安全、自転車走行環境の確保、魅力ある道路景観の形成】

### 基本目標② 公共交通との連携

【キーワード：バス路線の交通環境の確保、駅周辺のバリアフリー整備】

公共交通との連携を図りながら、自動車優先の道路整備から歩行者・自転車利用者の視点に重点をおいたバランスのとれた道づくりへと転換を図り、「歩きたくなる」人にやさしい道づくりを進めます。

既存ストックを上手に活用しながら、ユニバーサルデザインの考え方にもとづいた整備や魅力ある道路景観の形成などを図り、市民の生き活きとした生活を支え、多様な交流を促す快適な道路空間の形成を推進します。

誰もが自由に行動できる交通環境を整えるため、南北2方向、東西4方向の公共交通幹線軸を中心として、公共交通と連携した道づくりを進めます。

### 基本方針2

## 多様な交流を拓く道づくり

【視点：活力、繋がり、交わり、つくる、一体感の醸成】

### 基本目標③ 広域交流の推進

【キーワード：中部縦貫自動車道の整備促進、インターチェンジへのアクセス利便性の向上】

### 基本目標④ 地域間連携の強化

【キーワード：骨格道路網の配置の基本的な考え方、道路の配置方針、暮らしの豊かさを支える利用サービス圏の確保、活力を育む地域間連携の推進】

地域の個性や魅力を活かしながら、広域的な交流から地域間交流まで、多様な人や物の交流を拓き、地域活力の維持・向上が図れるよう、計画的な幹線道路ネットワークづくりを進めます。

本市の資源や魅力を全国に発信し、地域の自立・発展を育むため、大都市圏を含めた広域的な交流を育む道づくりを進めます。

広域幹線道路軸や地域幹線道路軸を中心として、福井都市圏内や中心市街地と市内各地域、市内各地域相互、周辺市町との連携を支え育む幹線道路ネットワークの形成を図ります。

### 基本方針3

## 暮らしを支える道づくり

【視点：暮らしの安心、信頼、たもつ、つかう】

### 基本目標⑤ 暮らしの安心・便利さの向上

【キーワード：都市計画道路の整備推進、慢性的な渋滞の解消、生活道路の改善】

### 基本目標⑥ 災(雪)害への計画的な対応

【キーワード：冬期間の交通確保、橋梁の耐震化・長寿命化、災害予防箇所の改善】

### 基本目標⑦ 道を守る仕組みづくり

【キーワード：施設の保全手法の確立、アセットマネジメントの導入】

道路を「守る・使う」視点のもと、市民の暮らしの安心と利便性を高める道づくりを進めるとともに、災害に強い道づくりと適切な維持管理に取り組みます。

既存の道路環境の有効活用を基本とし、すべての道路利用者にとって暮らしの安心や利便性を高める道づくりを目指します。

災害に強い地域社会の実現を目指し、大雪・大雨などの災害時においても、市民の日常生活や通学に支障をきたさない道路交通の確保に努めます。

増大し老朽化する道路ストックに対して、アセットマネジメントの導入や住民との連携・協働により、人々の暮らしを支える生活空間として適切な維持管理を目指します。

## 基本方針1 人にやさしい道づくり

既存ストックを上手に活用しながら、ユニバーサルデザインの考え方にもとづいた整備や魅力ある道路景観の形成などを図りながら、市民の生き活きとした生活を支え、多様な交流を促す快適な公共空間の形成に取り組みます。また、誰もが自由に行動できる交通環境を整えるため、南北2方向、東西4方向の公共交通幹線軸を中心として、公共交通と連携した道づくりを進めます。

### 基本目標①：快適な道路空間の形成

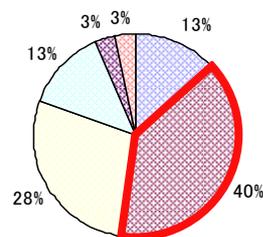
#### ●既存の道路空間の質的向上（空間の再配分等）

平成21年8月に実施した市民アンケート調査の結果では、福井市の道路の現状について、「量的には十分整備されているが、質的には整備されていない」の回答が40%（570票）に及び、道路空間の質的向上が強く求められています。

特に、市街地内の一部の都市計画道路は、現在の道路の規格を満たしておらず、歩行者や自転車利用者のための空間が十分確保されていない、あるいは、右折レーンなど付加車線がないことによって、自動車交通が混雑するなどの問題を抱えています。

しかしながら、これらの道路の沿線は、都市的土地利用が行われ、全面的な改良を行うことが現実的に困難な状況にあります。

こうした道路については、地域住民や交通管理者などと連携を図りながら、沿道の民地を含めた道路空間の再配分を検討し、道路の実情に応じた、効率的な整備や局所的な改良に取り組みます。また、歩道幅員が十分でない道路においては、電線柱と信号柱等の集約化や民地内への移設などによる歩行空間の質的向上に取り組み、誰もが移動しやすい道路空間づくりを進めます。



- 量的にも質的にも十分である
- 量的には十分整備されているが、質的には整備されていない
- 量的にも、質的にも、もう少し整備するべきである
- 量的にも、質的にもまだまだ整備するべきである
- その他
- 無回答

図 2-1-1 市民アンケート調査の結果  
(問8：福井市の道路の現状)

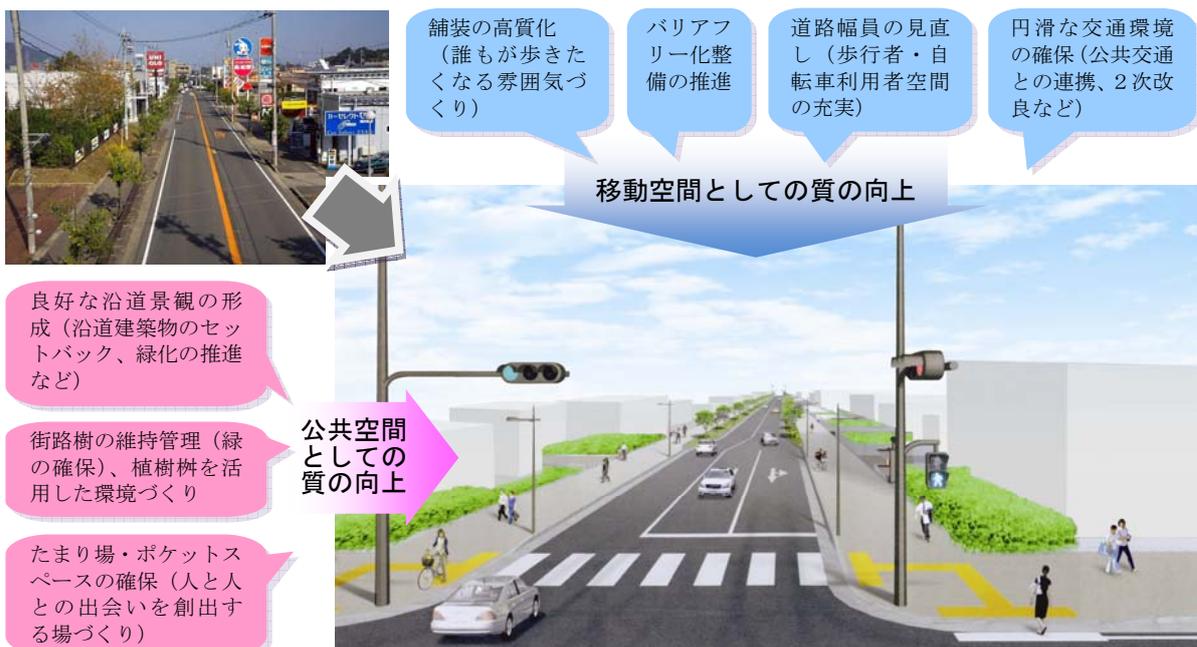


図 2-1-2 道路空間の再配分イメージ

## ●計画的なバリアフリー化の推進

道路を利用するすべての人が、安全で快適に移動できるよう、中心市街地をはじめ、学校周辺の通学路や駅の周辺などを中心に、計画的な歩道のバリアフリー化に取り組みます。

### ▶バリアフリー化の整備方針

#### 整備方針Ⅰ 公益性の高い施設へのアクセシビリティの確保

主要な駅及び病院や学校などの公益性の高い施設へのアクセシビリティの向上を図るため、安全に安心して移動できる空間を確保するバリアフリー整備を推進します。

#### 整備方針Ⅱ 継続的・段階的なバリアフリー社会の構築

「重点整備地区※」や「あんしん歩行エリア」、市内のD I D地区（人口集中地区）を中心として、面的かつ一体的な路線の絞込みによる整備を進め、市街地全体へ人にやさしい道路環境が広まるよう、段階的な発展（スパイラルアップ）を図っていきます。

※重点整備地区とは、歩道のバリアフリー化など移動等円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区のことをいう。また、本市ではJR福井駅から概ね500m圏内を重点整備地区に指定している。

### ▶整備を優先する 路線の条件

- ◆D I D地区（人口集中地区）内のバリアフリー化を優先して行います。
- ◆駅や地域拠点、公民館、通学路、公共施設などへのアクセス改善を中心に整備を行います。
- ◆歩道の状態が悪く、段差や幅員が狭いなど、交通の危険箇所を優先し整備を行います。
- ◆県との連携を図りながら、歩道のネットワーク化を重視した整備を行います。

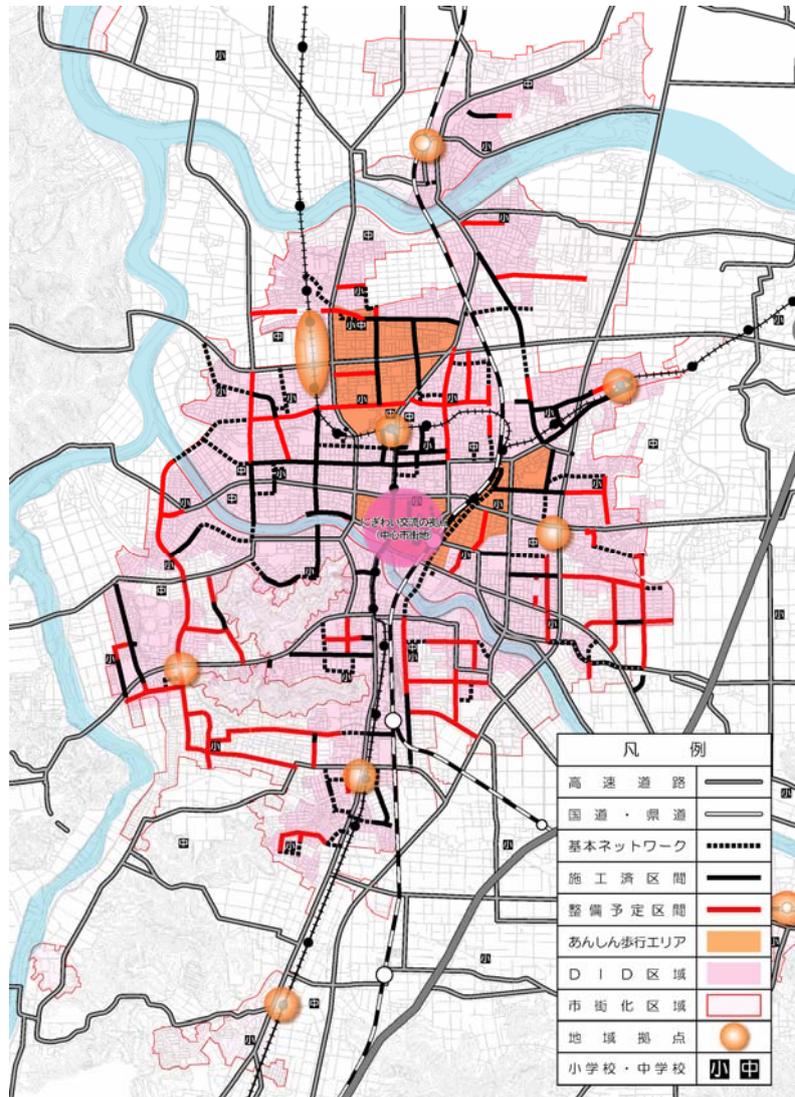


図 2-1-3 バリアフリー整備方針図

## ●通学路の安全確保

通学路に指定されていないながら、歩行者や自転車利用者の安全な通行環境が十分に確保されていない道路については、当該道路の幅員や交通量、代替道路の有無、学校からの距離等を勘案しながら歩道整備を進めます。また、ある程度の幅員がある道路では、路側帯の片寄せやカラー表示を行うなどして、通学路の安全な通行環境の向上に努めます。

この他、歩行者や自転車利用者などの安全な通行を一体的に確保するため、地域住民や交通管理者と連携しながら、「あんしん歩行エリア」の指定やコミュニティ・ゾーン形成事業などの各種施策の活用も検討していきます。



図 2-1-4 歩行者の安全確保のイメージ

## ●自転車走行環境の確保

本市は、市街地を中心として平野部が広がる地形条件を有し、計画的な基盤整備が先行的に実施されていることから、自転車利用に比較的適しており、健康にも環境にもやさしい自転車の利用を促すことなど、今後の積極的な取組みが求められています。

このため、歩道の段差の解消などにより自転車走行環境を整えると同時に、関係機関との連携を図りながら、既存ストックの活用を基本とした道路幅員構成の柔軟な見直しを検討していきます。また、河川敷などを利用したサイクリングロードの整備やコースの案内看板、誘導標識の設置など、自転車ネットワークの形成に取り組みます。



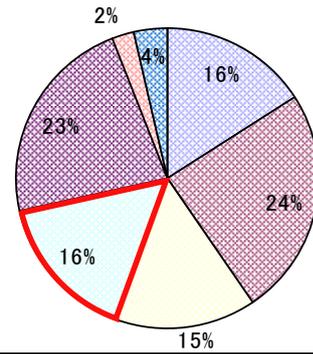
図 2-1-5 歩行者・自転車利用者の利用空間の区分（大和田地区）

## ●魅力ある道路景観の形成

人々の価値観が量から多様な質へと変化する中、地域の歴史や文化、風土に根ざした美しいまちなみや良好な景観を求める意識も高まりつつあります。

本市においても市民アンケート調査（平成 21 年 8 月実施）の結果において、道路に期待する役割として「街並み景観を良くする効果」の回答が 16%（233 票）となっています。

道路は、公共空間として景観を構成する基本的な要素の一つです。四季が感じられ、緑陰のできる街路樹の整備や屋外広告物の適切な誘導を図りながら、快適で潤いのある道路景観の形成を進めます。



□移動円滑 □地域活力 □日常生活 □景観  
□安全 □その他 □無回答

図 2-1-6 市民アンケート調査の結果  
(問 7：福井市の道路に期待する効果)

### ▶ 地域特性を活かした道路の景観づくり

福井固有の景観を有する地区や、本市のシンボル性・イメージを形づくる地区、市街地の中央に配置された広幅員の道路などにおいては、地区の特性や道路の役割、沿道住民のまちづくりや景観に対する取組みを踏まえながら、舗装のグレードアップや修景、電線類の地中化、ベンチ・ポケットパークの整備、街路灯やフットライトなどによる夜間の演出などを行い、魅力ある道路景観の形成に取り組みます。



図 2-1-7 地域特性を反映した  
道路景観の形成（中央 3 丁目）

### ▶ 市民との協働による道路の景観づくり

市民の日常的な暮らしを支える身近な生活道路を中心として、道路景観に対する意識啓発や地域住民の主体的な活動に対する支援を通じて、落ち葉やごみの清掃などの美化活動や、道路に面した庭木や生垣・柵などの手入れ、植樹柵を利用した沿道の花植えなど、愛着を持てる道路景観づくりを進めます。

また、地域住民との協働・連携のもと、街路樹などの緑と一体となった沿道緑化の促進など、民地を含めた道路空間全体がゆとりと潤いを感じられる魅力的な道路景観の形成を目指します。



図 2-1-8 地域住民との協働による  
寄植え（春山地区）

## 基本目標②：公共交通との連携

### ●バス路線の交通環境の確保

南北2方向、東西4方向の公共交通幹線軸を中心として、バスの利便性や鉄道駅・拠点となるバス停へのアクセシビリティを向上し、交通事業者や交通管理者、周辺住民と連携を図りながら、バス待ち環境の整備など、公共交通と連携した道づくりを進めます。

特に、鉄道を有しない西部の中山間地域などにおいては、地形条件を踏まえつつ、定時性の確保や走行性の改善など、バスの利便性向上に向けて、すれ違いが困難な狭い道路の拡幅整備や急カーブの改良など、必要となる道づくりを進めます。

### ●駅周辺などのバリアフリー化

公共交通との連携を図るため、鉄道駅などへのアクセシビリティの向上を図ります。

鉄道駅などの周辺の道路において、計画的に歩道のバリアフリー化を進めることや、路側帯を活用した安全対策等を講じることで、歩行者や自転車利用者の安全で快適な通行環境を向上させ、公共交通への利用転換を促進します。また、幅員が狭い道路については、地域の実情を踏まえながら道路改良を行い、安全で円滑な交通を確保します。

一方、JR福井駅の周辺は、様々な公共交通の集約拠点であると同時に、公共サービスや圏域の中心的な商業・業務機能が集積しています。関係主体との協力のもと、歩行者専用・優先空間の配置や上屋、消融雪施設などの設置、駐車マネジメントの推進、案内看板の充実を行うとともに、市民の主体的な取組みによる緑化活動や景観づくりを促し、歩くことを基本とした快適な道路空間を創出します。



図 2-1-9 (都)東口都心環状線 (JR福井駅周辺)の整備状況



図 2-1-10 福井駅周辺におけるバリアフリー化の状況



図 2-1-11 (都)南福井駅前線 (JR花堂駅周辺)のバリアフリー化の状況

## 基本方針2 多様な交流を拓く道づくり

福井市の資源や魅力を全国に発信し、適切な地域経済の循環、地域の自立・発展を育むため、大都市圏を含めた広域的な交流を育む道づくりを進めます。また、中心市街地と市内各地域、市内各地域相互、周辺市町との交流・連携を支え育む幹線道路ネットワークの形成を図ります。

### 基本目標③：広域交流の推進

#### ●中部縦貫自動車道の整備促進

中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に福井市に至る延長約160kmの高規格幹線道路であり、北陸圏と首都圏を最短ルートで結ぶ、中部内陸沿線地域の一体的な発展に欠かすことのできない道路であるため、計画的な整備促進に取り組みます。

中部縦貫自動車道の整備により、関東圏や中部圏との安全で円滑な交流が可能となり、人、物の流れが大きく変化し、交流人口の拡大、新しい物流ルートの構築による市場の拡大や雇用の創出など、地域の経済、産業の発展に大きな効果が期待されます。また、観光面では、新たな観光周遊ルートが開発される効果や、高速交通を利用した新たな需要の喚起、日帰り圏の拡大による隣接市町との交流促進が期待され、さらには、災害時における代替道路としての機能が確保され、市民生活の安全、安心への効果も期待されます。

#### ◆関東圏・中部圏へのアクセス性の向上

- ・福井市⇄松本市 5時間 ⇒2時間55分
- ・福井市⇄東京都 6時間30分⇒5時間40分

#### ◆地域経済の活性化と地域活力の向上

- ・企業立地の促進、市場の拡大
- ・雇用の拡大 ・観光客の誘致促進・増加

#### ◆地域生活の安全・安心の確保

- ・医療機関へのアクセス性の向上
- ・交通死亡事故の減少
- ・災害時のリダンダンシー※(迂回路等の補完性)の確保

※リダンダンシーとは、自然災害等による障害発生時に、一部の区間の途絶や一部施設の破壊が全体の機能不全につながらないように、予め交通ネットワークやライフライン施設を多重化したり、予備の手段が用意されている様な性質を示す。



図 2-2-1 中部縦貫自動車道の整備計画

## ●インターチェンジへのアクセス利便性の向上

本市には、広域交流を支える北陸自動車道のインターチェンジとして、福井 I C と福井北 I C が整備され、一般国道 158 号と一般国道 416 号（(都)明治橋吉野塚線）、(都)松岡菅谷線がこれらへのアクセス道路として位置付けられています。

このうち、(都)松岡菅谷線は、福井市中心部と福井北 I C を最短で結ぶ幹線道路として都市計画決定されていますが、一部、福井農林高校付近から福井北 I C 周辺までの区間が未整備となっています。

中部縦貫自動車道の整備による関東圏や中部圏との交流の拡大を見据え、より多くの市民が福井北 I C へのアクセス利便性を享受できるよう、安全で円滑な交通の確保や沿道土地利用との調和を基本とした計画幅員や段階整備の検証を踏まえて、計画的な整備推進に努めます。

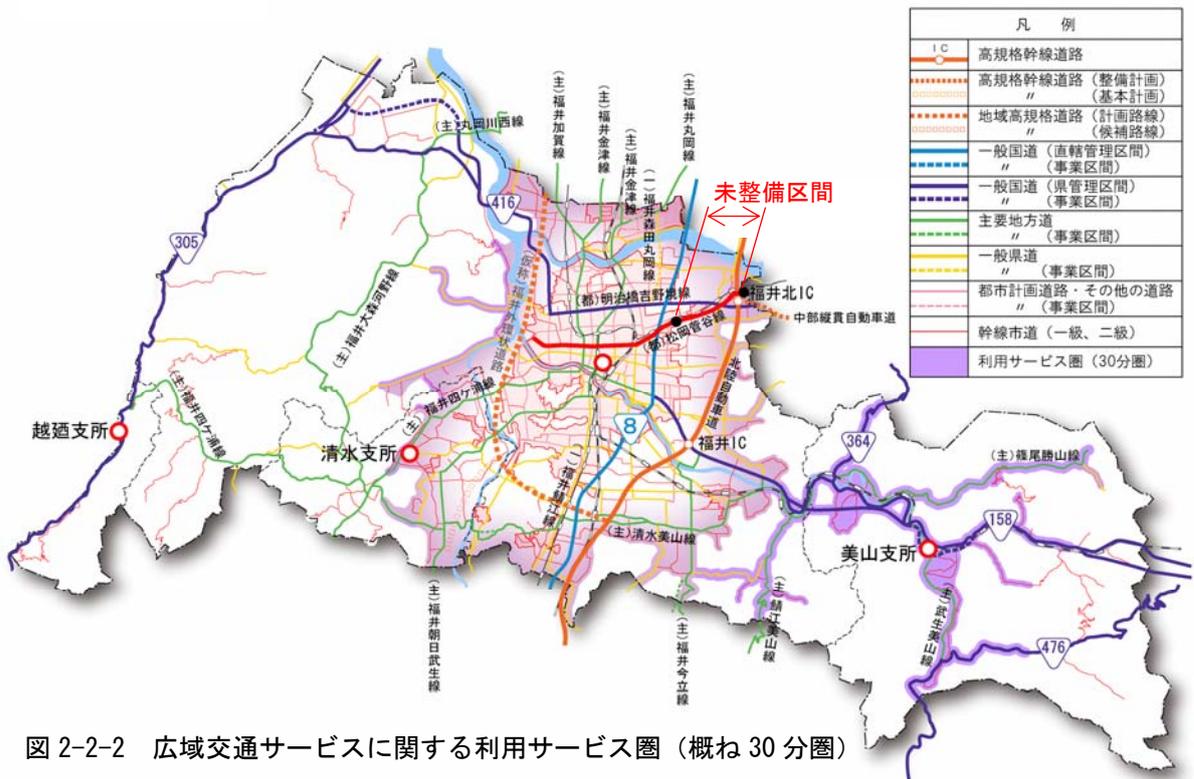


図 2-2-2 広域交通サービスに関する利用サービス圏 (概ね 30 分圏)

## ■(都)松岡菅谷線

整備済区間

未整備区間 (農林高校前)



図 2-2-3 (都)松岡菅谷線における整備済区間と未整備区間

## 基本目標④：地域間連携の強化

### ●骨格道路網の基本的な考え方

本市は、市域中央部の平坦な地形部分に市街地が存し、南北方向に依存した交通体系が形成されてきた一方で、東西に山地をかかえる地形的要因から、東西方向の交通は、一般国道 158 号や一般国道 416 号など、限られた幹線道路に頼らざるを得ない状況となっています。

また、美山地域と越廬地域、清水地域と市町村合併したことによって、合併地域との一体感の醸成や、交流・連携をより緊密にするための道路整備が求められています。

このため、市街地を中心とする南北 2 方向、東西 4 方向の骨格となる幹線道路を幹線道路軸として位置付け、地域間連携の強化に寄与する道路として整備促進に努めます。

### ■骨格道路網を形成する幹線道路軸

高規格幹線道路などにより、国土レベルや福井都市圏内の広域的な交流・連携を支え育む幹線道路軸として広域幹線道路軸を位置付けます。

また、国道や県道などにより、福井都市圏内や市内各地域間の交流・連携を支え育む幹線道路軸として地域幹線道路軸を位置付け、広域幹線道路軸とともに本市の骨格道路網を形成します。



整備前(上)



整備後(下)

図 2-2-4 一般国道 158 号の整備前(上)とバイパス道路整備後(下)

広域幹線道路軸(南北)  
：北陸自動車道、一般国道 8 号  
⇒近畿圏・北陸圏を連絡します。

地域幹線道路軸(東西)  
：一般国道 416 号、305 号  
⇒テクノポート福井や隣接する坂井市を連絡します。



地域幹線道路軸(東西)  
：(主)福井四ヶ浦線、一般国道 305 号  
⇒越廬地域、越前海岸など主要な観光地等を連絡します。

広域幹線道路軸(東西)  
：中部縦貫自動車道、一般国道 158 号  
⇒中部圏・関東圏を連絡します。

図 2-2-5 骨格道路網のイメージ

## ●道路の配置方針

### ■幹線道路軸

- ・広域幹線道路軸と地域幹線道路軸により、本市の骨格道路網を形成し、国土レベルや福井都市圏内の広域的な交流・連携を支え育みます。

#### ■広域幹線道路軸

- ・北陸自動車道（高規格幹線道路）、一般国道 8 号〔(都)東縦貫線〕
- ・中部縦貫自動車道（高規格幹線道路）、一般国道 158 号〔(都)城の橋線〕

#### ■地域幹線道路軸

- ・一般国道 416 号〔(都)明治橋吉野塚線、(都)福井川西線〕、一般国道 305 号
- ・(主)福井四ヶ浦線、一般国道 305 号など

### ■幹線道路

- ・広域幹線道路軸と地域幹線道路軸を補完する主要幹線道路及び幹線道路を位置付け、都市圏及び市内各地域間の交流や連携を支え育むため、幹線道路の整備を進めます。
- ・道路の特性や地域の実情に応じた道路空間の再配分や交差点改良などの 2 次改良整備、適切な維持管理などにより、円滑な道路交通環境の確保・改善を図ります。

#### ■主要幹線道路

- ・福井外環状道路（地域高規格道路）、一般国道 364 号、一般国道 476 号

#### ■幹線道路

##### ▼都心環状道路（中心市街地内の中心的な商業・業務地の外郭）

- ・(一)吉野福井線〔(都)中央線〕、(一)福井停車場米松線〔(都)福井駅北通線〕、(都)東口都心環状線、(主)福井加賀線〔(都)城の橋線〕など

##### ▼内環状道路（J R 福井駅の半径約 1 km を取り囲む区域）

- ・(一)福井停車場米松線〔(都)松岡菅谷線〕、(一)洲上志比口線〔(都)福井東郷線〕、(主)福井朝日武生線〔(都)板垣山奥線〕、(一)山奥九十九線〔(都)山手線〕、(主)福井加賀線〔(都)嶺北縦貫線〕

##### ▼市街地環状道路（J R 福井駅の半径約 2 km を取り囲む区域）

- ・一般国道 416 号〔(都)明治橋吉野塚線〕、一般国道 8 号〔(都)東縦貫線〕、(一)三尾野別所線〔(都)環状西線〕、(都)福井川西線

##### ▼放射道路

- ・北部方面—(主)福井加賀線〔(都)嶺北縦貫線〕、(主)福井丸岡線〔(都)福井縦貫線〕、(一)福井森田丸岡線〔(都)福井森田道路〕など
- ・南部方面—(一)福井鯖江線〔(都)福井縦貫線〕、(一)徳光福井線など
- ・東部方面—(都)松岡菅谷線、(一)吉野福井線〔(都)中央線〕、(一)東郷福井線〔(都)福井東郷線〕など
- ・西部方面—(一)殿下福井線〔(都)中央線〕、(都)加茂河原線、(主)福井朝日武生線〔(都)福井清水線〕

##### ▼その他幹線道路

- ・南北方向—(主)福井今立線、(主)福井大森河野線、(主)福井金津線、(主)武生美山線、(都)丸山上北野線など
- ・東西方向—(主)清水美山線、(主)篠尾勝山線、(主)鯖江美山線、(主)丸岡川西線、(主)福井停車場線、(一)清水麻生津線、(一)上一光大丹生線、(都)川西国道線、(都)舟橋新安竹線、(都)高木灯明寺線など

※ (都) は都市計画道路、(主) は主要地方道、(一) 一般県道を示す。

注 都市計画道路として位置付けのあるものについては、[ ] 内に重複している代表的な都市計画道路の名称についても記載している。

## ●暮らしの豊かさを支える利用サービス圏（概ね 30 分圏）の確保

地域間連携の強化については、医療サービスの利便性や災害時のリダンダンシー（迂回路などの補完性）の確保の観点から、幹線道路軸の強化、交通サービスに係る地域間格差の解消に努めるとともに、公共交通を含めすべての道路利用者が円滑に移動できる道づくりを進めます。

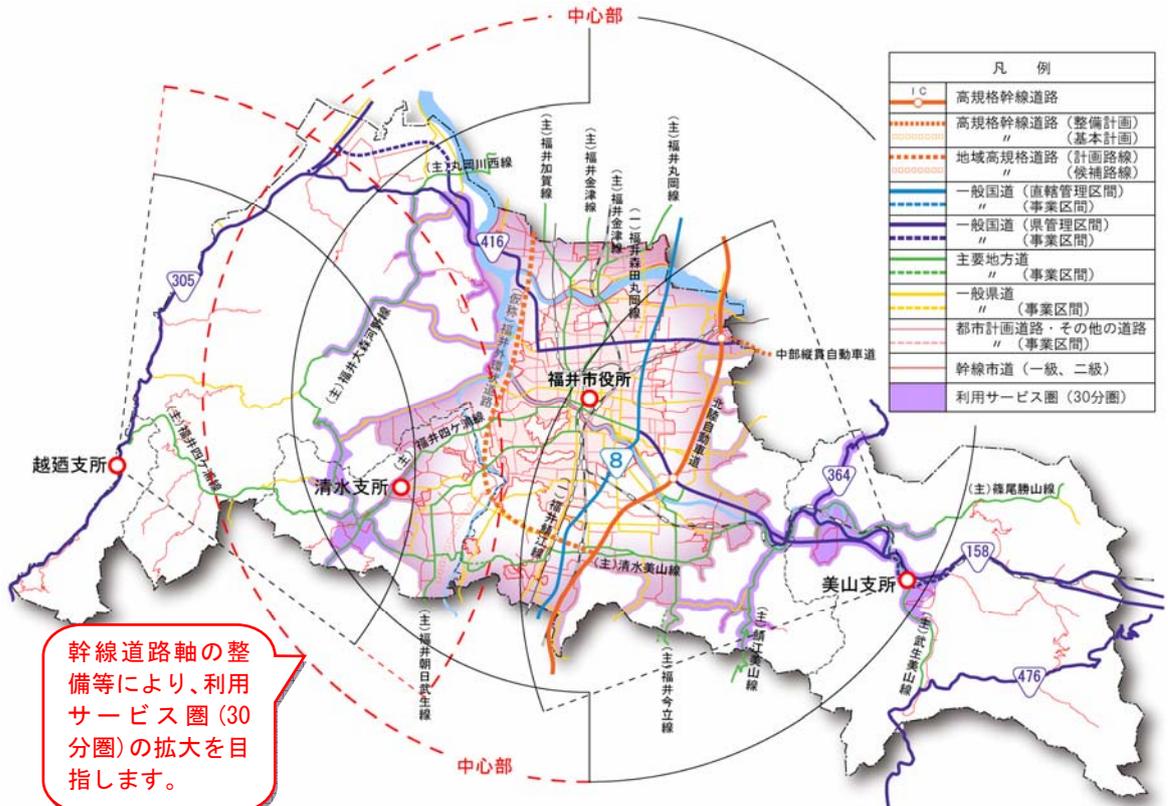


図 2-2-6 市民行政サービスに関する利用サービス圏（概ね 30 分圏）

### ▶ 市南西部へ向かう地域幹線道路軸の強化

市南西部地域においては、特に、地形条件などから道路が重要な社会基盤となっています。

しかしながら、主要な幹線道路の整備・充実が相対的に進んでいないことから、地域住民の日常生活に加え、観光による交流人口の増加などの観点から、県をはじめとする関係主体との連携のもとで（主）福井四ヶ浦線の整備促進に重点的に取り組むなど、地域の実情を踏まえた計画的な利用サービス圏の確保・拡大を目指します。

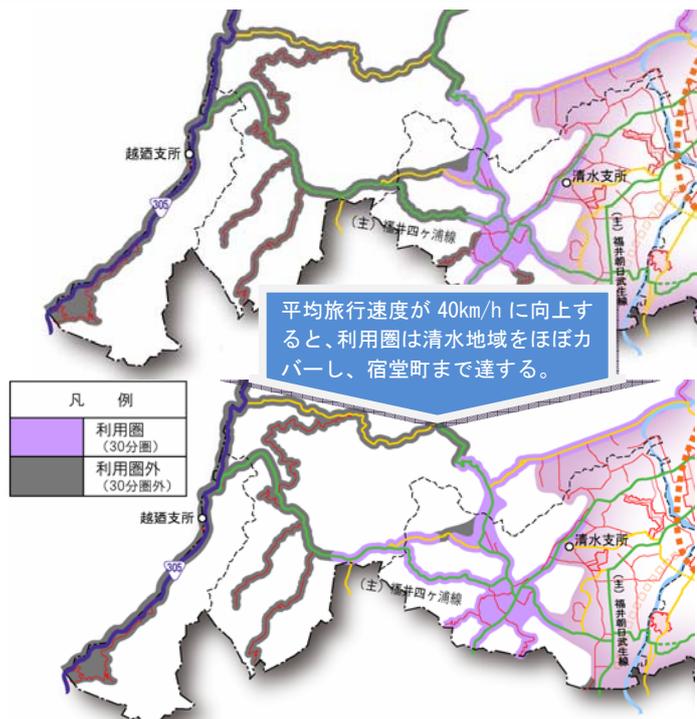


図 2-2-7 南西部方面との連携強化の効果イメージ

## ●活力を育む地域間連携の促進

本市の骨格道路網を補完する幹線道路は、都市圏内及び市内各地域間レベルで人や物の多様な交流を促進する重要な役割を担っています。このため、これらの幹線道路については、道路特性や地域の実情などを踏まえながら、計画的かつ適切な整備を促進します。

### ▶ 周辺市町や市内各地域の交流・連携を育む幹線道路

福井都市圏においては、福井県の県都である本市に関連した交通流動が多く見られることから、隣接市町とを結ぶ幹線道路の充実が不可欠となっています。また、美山地域と越廼地域、清水地域との市町村合併を経て、合併地域との一体感の醸成や、広域的なまちづくりに資する幹線道路の整備が求められています。

さらに、中山間地域等において進展する過疎・高齢化に対応するため、地域の魅力を活かし、災害や雪に強く、日常生活を便利で安心に営むことができる道づくりの必要性も高まっています。

このため、周辺市町や市内各地域の交流・連携を育む幹線道路の整備を促進するとともに、市民の暮らしの豊かさや安心を支える利用サービス圏域(30分圏域)の拡大に努めます。

具体的な整備に当たっては、バイパス整備等に加えて、大型車のすれ違いが困難な幅員の狭い区間やクランクなどの線形不良区間の解消など、地形条件等を踏まえて早期に事業効果が発現する道路整備を促進します。

また、踏切部の改良や橋梁の整備などにより、交通の円滑化や地域間の繋がり強化を図り、各地域の活性化につながる道づくりを進めます。



図 2-2-8 本市と鯖江市・旧今立町を連絡する(主)福井今立線



図 2-2-9 地域間の連携や産業を支える(主)清水美山線

### ▶ 観光・産業の発展に寄与する幹線道路

広域的な観光拠点を周遊する幹線道路には、狭隘な区間や屈曲する箇所が多くあり、観光バス等の走行性や大型車のすれ違いなどに課題を抱えています。また、本市の産業の振興に向けて、産業拠点と広域幹線道路軸を結ぶ円滑な物流ネットワークの形成も求められています。

このため、快適な走行性や定時性を確保するとともに、観光や産業の発展に寄与する道づくりに取り組みます。

また、初めて利用する道路においても、来訪者が確実に目的地にたどりつけるよう、標識や案内看板等の充実にも努めます。



図 2-2-10 広域的な観光道路となる一般国道 305 号

## 基本方針3 暮らしを支える道づくり

暮らしの安心と利便性を高めるため、既存の道路環境の有効活用を基本とし、すべての道路利用者にとって暮らしの安心や利便性を高める道づくりを目指します。

また、災害に強い地域社会を目指し、大雪・大雨などの災害時においても、市民の日常生活や通学に支障をきたさない道路交通環境の確保に努めます。

さらに、増大し老朽化する道路ストックに対して、アセットマネジメントの導入や住民との連携・協働により、地域住民の暮らしを支える生活空間として適切な維持管理を目指します。

### 基本目標⑤：暮らしの安心・便利さの向上

#### ●都市計画道路の整備推進

計画決定時点から長期間未着手の都市計画道路については、交通処理機能や重要な公共施設へのアクセス機能、当該道路の必要性、地元の合意を含めた事業実現の可能性、路線固有の事情などを総合的に勘案し、整備の必要性がある道路については計画的な整備を、整備の必要性が少ない道路については廃止を含めて適切に見直します。

特に、今回実施したアンケート調査では、市街地部の地域住民を中心に「歩行者の歩きやすさ」や「自転車の走行のしやすさ」を求める意見が多く寄せられたことから、住民ニーズや求められる機能や役割、歩行者や自転車利用者の視点に立ったバランスのとれた道路整備の視点から計画内容を再検討しつつ、計画的な整備を推進します。

また、整備に当たっては、限られた財源を有効に活用するため、現道がある路線などでは、道路の実情に応じた局所的な改良や段階的な整備も積極的に検討していきます。

#### これまでの道路整備

- 自動車交通重視の道路整備（車道幅員は十分確保されているが、歩道が狭く、歩行者、自転車利用者にとって利用しづらい幅員構成）



住民ニーズの把握、求められる機能や役割の再検討

#### これからの道づくり

- 都市交通におけるバランスのとれた道路空間の活用（歩行者、自転車、自動車、公共交通等）
- 路線毎の道路機能に応じた整備
- 効率的な整備によるコスト縮減



図 2-3-1 都市計画道路の未整備区間整備の取り組みイメージ

## ●慢性的な渋滞の解消

本市においては、市街地内の一般国道8号や(一)福井鯖江線、(主)福井金津線などを中心として混雑度が高い区間が見られ、平均速度 20km/h 以下の交通渋滞が発生している交差点もあります。

交通渋滞は、時間的な損失が大きく、移動の利便性にも悪影響を及ぼすため、沿道の土地利用状況や費用対効果、地域住民の意向などを総合的に踏まえ、未整備区間の整備や局部的な段階整備、2次改良などから適切な手法を選択し、慢性的な渋滞解消に向けた取組みが必要となっています。

また、本市の広域交流を支える南北方向の骨格道路については、混雑度が高く、渋滞箇所が多く見られることから、交通管理者などと連携を図り、総合的な観点から整備促進、渋滞の解消を目指します。

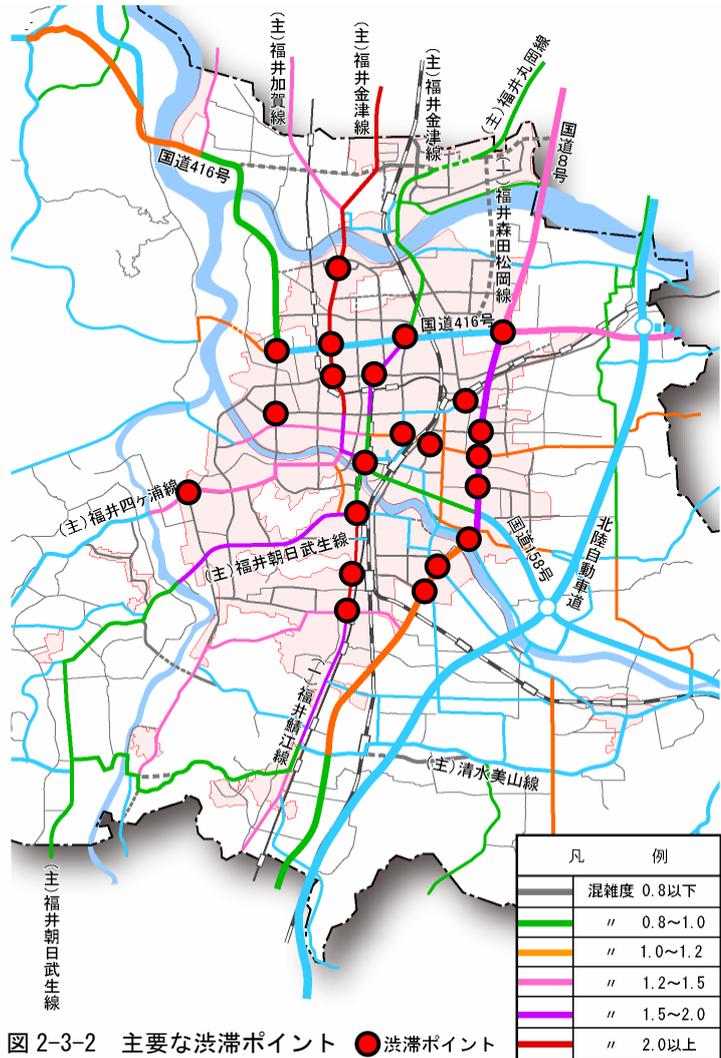


図 2-3-2 主要な渋滞ポイント ●渋滞ポイント

### ▶ 道路の2次改良など、特性を踏まえた部分的な改良・対策

市街地内を中心として道路幅員に比較的余裕のある道路などにおいては、早期に事業効果が期待される右折レーンなどの付加車線の設置や、バスベいの設置など、局部的な改良により、慢性的な渋滞の解消に取り組みます。

一方、道路幅員に余裕が少なく、交通量も多い道路においては、交通管理者などと連携を図り、道路の2次改良に合わせて、沿道土地利用や公共交通との連携を図りつつ、道路幅員構成の見直しや中央線変移システム(リバーシブルレーン)の導入、信号現示の適正化などについても総合的に検討し、慢性的な渋滞解消に取り組みます。

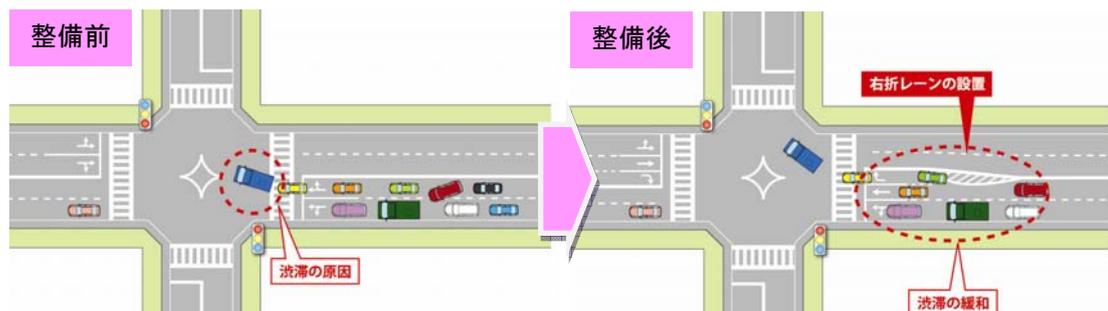


図 2-3-3 交差点改良のイメージ

## ●生活道路の改善

地域住民の生活に密着した道路で、安全にすれ違いができない道路や歩行者の安全が確保しにくい道路については、当該道路の位置付けや沿道土地利用など、地域の実情を踏まえつつ計画的な道路の改良を行い、円滑で安全な交通を確保し、快適な道路環境の構築に取り組みます。

また、老朽化した側溝や流れの悪い側溝についても計画的な改修を行うことで、安全な道路環境を確保するとともに、快適な生活環境を創出します。



図 2-3-4 歩行者の安全が確保しにくい道路の現状  
(三十八社町)

	安全な歩行者空間の確保の事例	側溝の改修事例
改修前		
改修後		

図 2-3-5 生活道路の改善の事例

## 基本目標⑥：災(雪)害への計画的な対応

### ●冬期間の交通確保

本市では、福井市除雪計画において、市道を、最重点除雪路線（国道や主要な県道とネットワーク化を図り、早期除雪を目標とする道路）、緊急確保路線（国道や県道にアクセスする幹線道路及びバス路線等の生活幹線道路）、一般除雪路線の三つに区分し、積雪状況等に応じて、除雪作業を実施していますが、より効率的に冬期間の円滑な交通を確保するため、最重点除雪路線を中心とした消融雪事業の推進に取り組みます。また、病院群輪番制参加病院の周辺道路など、冬期間の道路交通を優先的に確保すべき道路については、除雪対応の強化を図るため、路線の見直しを検討していきます。さらに、冬期間の安全な歩行空間の確保を図るため、引き続き、学校周辺の通学路や総合病院周辺などにおいて、歩道除雪を実施するとともに、周辺住民や施設管理者と連携した歩道除雪のあり方などを検討します。

一方、除雪の対象となる市道が年々増加し、建設業者や従業員数が減少するなどの課題が見られるものの、市民アンケート調査（平成21年8月実施）の結果においては、福井市の道づくりに関わりを持てる内容として「除雪ボランティア活動」の回答が15%（365票）となっています。

このため、現在の除雪のサービス水準を維持し、迅速かつ効率的な除雪作業と安全確保に向けて、市民一斉除雪デーの実施や雪置き場の確保の充実に努めるなど、市民、業者、行政が一体となった除雪体制の確立と持続的な継続に向けた取組みを進めます。

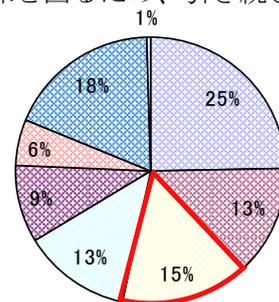


図2-3-6 市民アンケート調査の結果  
(問14：福井市の道づくりに関わりを持てる内容)

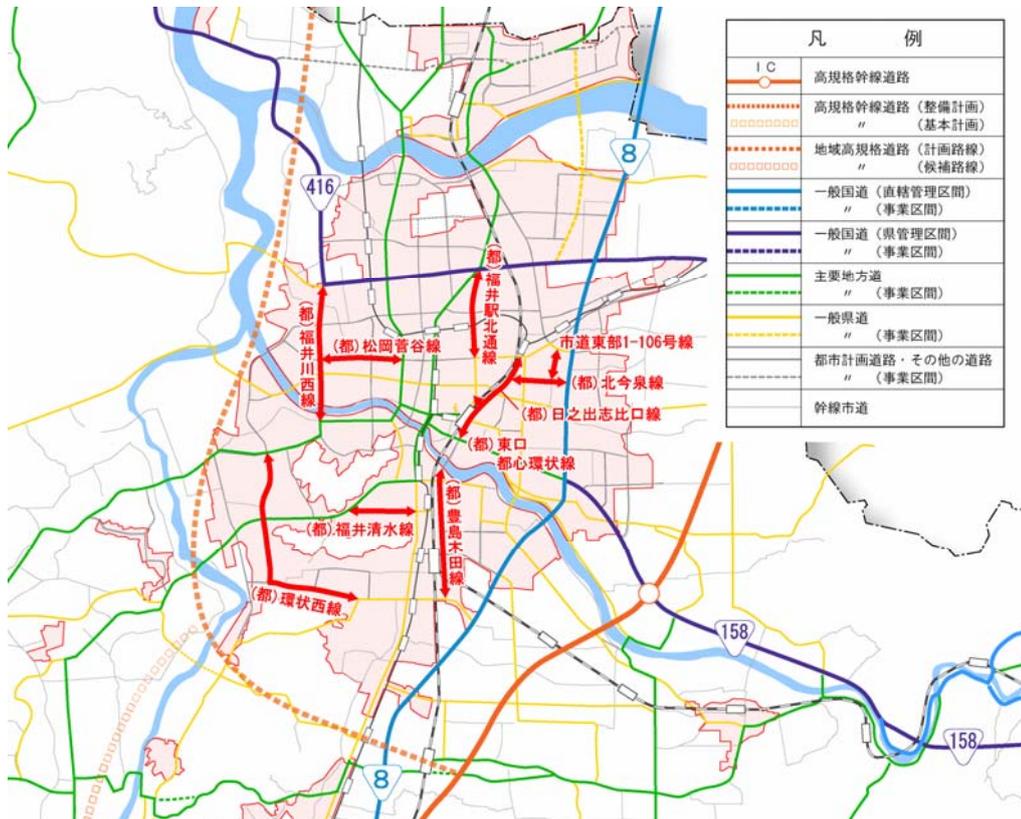


図2-3-7 最重点除雪路線

## ●橋梁の耐震化・長寿命化

現在、本市に架かる 1,786 橋全ての橋梁について、定期点検を実施した結果、必要に応じて詳細点検も実施しています。今後、これらの点検結果に基づき、学識経験者等の意見聴取を行いながら、平成 25 年度までに橋梁長寿命化修繕計画を策定し、効率的な橋梁の維持管理を行います。

また、点検結果から早急に補修等を行う必要があると判断された橋梁については、計画的な対応を進めます。さらに、跨線橋や緊急輸送道路に架かる橋梁については、耐震補強などを実施し、道路の安全性・信頼性の確保に努めます。



計画策定のながれ

橋梁点検の実施

↓

詳細点検の実施

↓

委員会の設置

↓

計画策定(平成 25 年まで)

図 2-3-8 橋梁の耐震化・長寿命化に向けた計画策定の状況

## ●災害予防箇所改善

本市は、平成 8 年に中山間地域を中心として道路防災点検を実施し、落石や崩壊など、道路交通に支障を及ぼす恐れのある箇所と各種災害の要因についての調査を行っています。こうした災害予防箇所については、定期的に調査を行いながら、計画的な維持補修を実施し、災害の未然防止と道路の安全性確保に努めます。

また、本市は、こうした箇所以外にも落石や倒木によって交通の支障が発生しやすい箇所があることから、日常のパトロールによる監視や地域住民からの通報によって、できるだけ早期に交通機能が回復できるよう努めていきます。



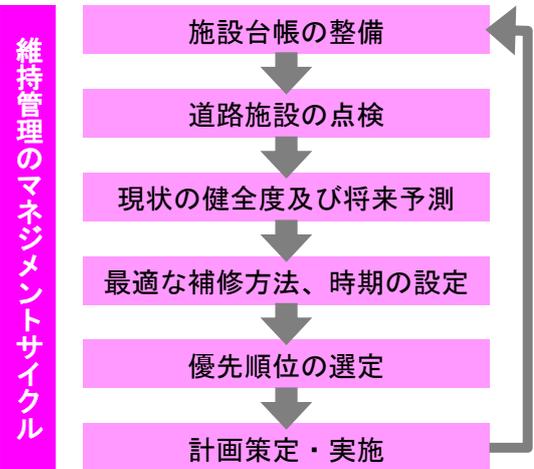
図 2-3-9 災害予防箇所調査の状況

## 基本目標⑦：道を守る仕組みづくり

### ●施設の保全手法の確立

建設後 50 年を経過する道路構造物（老朽化橋梁など）の急速な増加に備え、施設や材料の特性等に応じて最適な維持管理手法を選択するアセットマネジメント\*を導入することにより、道路構造物の維持管理コストの縮減・平準化を図りながら、道路の安全性、信頼性の確保に努めます。

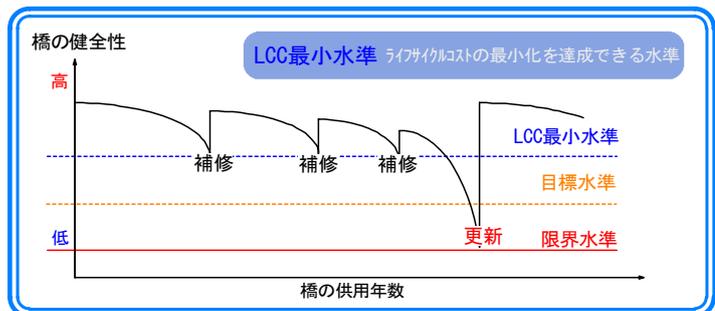
また、各道路ネットワークの重要性や道路に求められる様々な機能に従い、今後の道路管理の方針、管理水準を設定し、効率のよい道路の維持管理体制の構築を目指します。



※アセットマネジメントとは、本来、資産を効率よく管理・運用すること。建設分野においては、公共インフラを効率よく管理し、低コストで維持・補修・新築していく概念として使用されている。

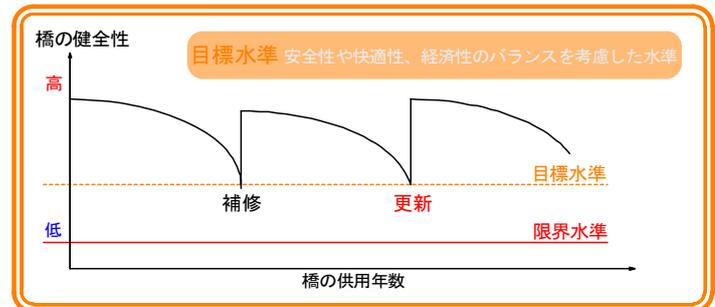
#### ・ 予防的保全

劣化損傷がまだ軽微な段階で補修等を実施。



#### ・ 事後保全

劣化損傷がある程度顕在化した時点で補修等を実施。



#### ・ 観察保全

著しい損傷が現れた時点で交換や更新などを実施。

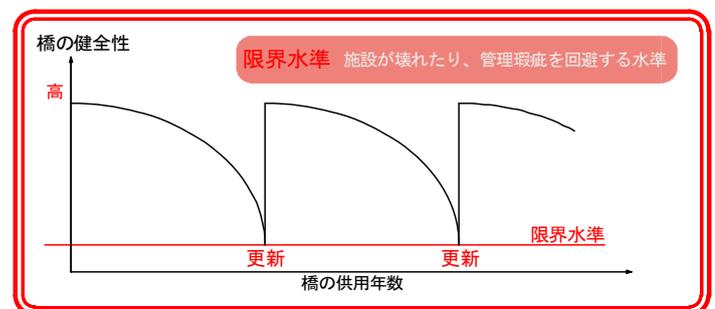


図 2-3-10 施設の保全手法

## ●アセットマネジメントの導入

アセットマネジメントは、道路や橋梁などの公共施設を資産として捉え、厳しい財政的制約のもとでも、一定の管理水準を確保しながら、最善手法を選択し、最大の効果を目指していく総合的なマネジメント手法であり、効率的・効果的な維持管理を目指す上で重要な視点となっています。

本市の管理する道路構造物は、高度成長期に集中して建設されており、今後、集中的に修繕や再整備が必要となることが予想されます。また、増大する道路ストックに対し、道路の機能、役割、構造物の重要度などに応じた予防保全的な維持管理の導入が急務になっています。

このため、本市の道路や橋梁の状態や特性等を踏まえながら、アセットマネジメントの視点からの最適な修繕計画を立案し、適切な維持管理に取り組みます。

### [アセットマネジメント導入の狙い]

- ・ 現在の施設管理状況を把握し、施設の安全性・公共サービスを確保
- ・ 最小の投資で最大の効果をもたらすための管理戦略を策定
- ・ 将来的な計画的維持管理を実施するための体系的な事業プロセスを改善

### [アセットマネジメント導入の効果]

- ・ 現場管理の効率化
- ・ 施設の劣化の早期発見・適切な処置方法決定支援
- ・ 予算配分の最適化
- ・ 適切な投資計画による資産価値の最大化
- ・ 施設の安全性・信頼性向上
- ・ データ定量化・指標化による論理性・透明性の向上
- ・ 維持管理事業の説明責任（アカウンタビリティ）向上

# 第3章 これからの道づくりの進め方

## 1. 多様な主体との連携・協働

### (1) 協働による道づくり・道づかいへの転換

福井市が目指す「次代につなぐ 暮らしの豊かさを支える道づくり」を実現するためには、地域住民の日常生活を支える身近な道路などを対象として、従来の自治会等による要望型の道路整備を発展させ、地域住民と行政と一緒に道路の使い方を考え、一緒につくり、一緒に維持管理を実践していくプロセスを組み入れていくことが重要となります。

本市は全国的にみても優れた道路ストックを有することから、今後は、これらを積極的かつ適切に活かしながら、市民と行政の協働のもとで誇りや愛着、心の豊かさを育む道づくり・道づかいに取り組めます。

また、本市においては、市民憲章運動の推進の一環として「福井市を美しくする運動」※を、平成21年4月から「福井市まち美化パートナー制度」※を、それぞれ実践しています。

道路分野においても、「福井市まち美化パートナー制度」を活用し、市民や行政をはじめとする多様な主体が協働した道づくり・道づかいの実践に取り組んでいきます。

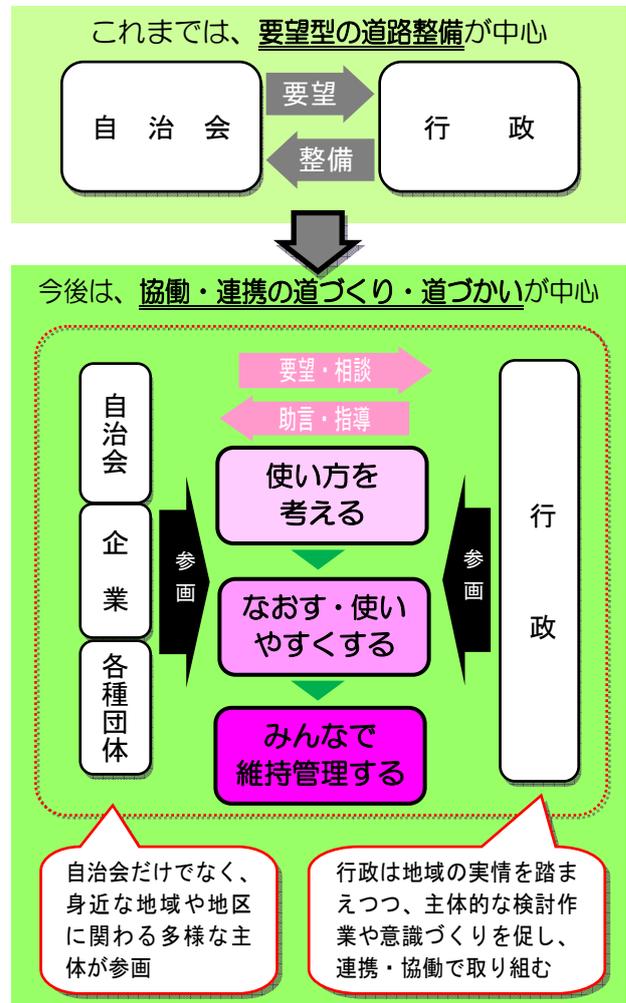


図 3-1-1 協働による道づくり・道づかいへの転換イメージ

※「福井市を美しくする運動」とは、自治会連合会などが主唱で、清潔で美しいまちづくりのための市民一斉清掃運動として、地域などでボランティアを呼びかけて、各地域の実情に応じた活動をお願いしている運動です。各自治会において、道路等の清掃をしてもらい、泥や草を行政が回収するといった活動を行っています。

※「アダプトプログラム」のアダプトとは、英語で養子縁組するという意味。地元住民や企業が、道路や公園など一定の公共の場所を養子とみなして、定期的・継続的に清掃活動を行い、愛情を込めて面倒を見ることから命名されています。福井市では平成21年4月から公園と河川を対象に「福井市まち美化パートナー」制度を始めています。平成22年3月現在で、公園美化に12団体、河川美化に5団体、区画整理1課で2団体がそれぞれ活動を実践しています。

ボランティア活動による  
社会貢献意識の醸成

■市民ボランティアの美化活動



アダプトプログラム等  
民間ボランティアの推進

■市民の主体的な景観づくり例



歩道清掃、植栽管理等の補助的な景観  
活動、家の前の道路の雪かき等

■市民との協働による除雪作業



図 3-1-2 連携・協働のイメージ

## (2) 市民との情報交換・意見交換の徹底

本市では、道路整備を促進するための取組みの一つとして、事業の規模や内容に応じ、道づくり準備委員会等を設け、地域住民の意見を取り入れながら合意形成を図り、道路整備を進めています。

今後は、暮らしの豊かさを支える道づくりに向けて、地域での意見交換やパブリックインボルブメント（P I）※などの制度を活用し、道づくりや道づかいに関する情報交換や意見交換を行うなど、市民との良好なコミュニケーションを育みながら道づくりを進めます。



図 3-1-3 市民との対話イメージ

※政策形成の段階で、人々に意思表示の場を提供し積極的な参加を促す試み。

## (3) 暮らしの豊かさを育む道づかいの実践

本市においては、車中心の道路整備から歩行者や自転車利用者などすべての道路利用者が快適に移動できる道づくりへの転換を目指しています。こうした道づくりには、歩行者や自転車利用者、子どもやお年寄りなどへの思いやりや心遣いが不可欠です。

今後、本市においては、関係機関との連携を図りながら、情報提供や意識啓発の呼び掛けなど自動車利用者等の意識やマナーの向上に向けた取組みを計画的に実践し、安全で快適な移動環境の確立に取り組みます。

## 2. 道づくりの進め方

今後、具体的な道づくりを進めるに当たっては、市民にとってわかりやすい道づくりを進めることを基本とし、事業の選択と集中、事業による効果や効率性の適切な評価、柔軟な発想による既存ストックの徹底的な活用などに取り組みます。

### 次代につなぐ 暮らしの豊かさを支えるみちづくり

「次代につなぐ 暮らしの豊かさを支えるみちづくり」を実現するため、これからの道づくりにおいては、利用者だけでなく、地域住民や企業など多様な主体との連携・協働を図ることを基本とし、市民との積極的な情報交換を行い、理解と協力を得ながら計画的な道づくり、協働の道づくりを進めます。

#### 1. 事業の選択と集中のための

##### 優先度の明確化

今後の道づくりにおいては、限られた財源のもと、道路以外にも整備すべき社会資本が累積している状況を踏まえ、福井市の持続的な発展を見据えて、真に必要な道づくりの具体的な施策を、プライオリティ（優先順位）を意識して重点的に進めていきます。

#### ●道路事業の優先度と

##### 既存ストック (今ある道路)の活用

・ 地域の実情に合わせた柔軟な規格・基準（ローカルルール）の設定、既存ストックの有効活用を踏まえつつ、事業の必要性等を検討します。

#### 2. 柔軟な発想による

##### 既存ストックの徹底的な活用

福井市は、都市計画道路の整備率や市道の改良率が全国的にも高く、優れた道路ストックを有していると言えます。こうした道路ストックについては、地域の状況を十分に勘案し、「より良いものにする」、「より使いやすい形に改める」といった視点を持って、徹底的な活用を図っていきます。

- I 費用対効果分析（B/C：建設費と時間短縮などの効果との比率）
- II 緊急輸送道路、通学路、観光道路、地域の安全・安心向上を評価
- III 他事業関連等の政策に対する寄与度を評価
- IV 地元の要望や合意形成の熟度

#### 3. 効率的、効果的な維持管理への転換

施設や材料の特性などに応じた最適な維持管理手法を選択するアセットマネジメントの導入により、ライフサイクルコストの縮減・平準化を図ります。

##### ◎予防的保全

劣化損傷がまだ  
軽微な段階で補修  
等を実施

