

道路の将来ビジョン

# つくろう いかそう 福井の道



平成16年1月

福井県





## はじめに

福井県では、平成10年3月に福井県新長期構想「福井21世紀ビジョン」をもとに、「生活満足度日本一・地球時代に光り輝く福井県」を実現するための施策の一つとして、「道路整備の将来ビジョン」を策定し、道路整備を進めてきました。

しかし、近年の経済低迷の長期化、更なる少子高齢化、国・地方を通じた厳しい財政状況、地方分権や環境問題など、道路行政を取り巻く経済・社会情勢が大きく変わり、これらに的確に対応した道路行政が必要となってきました。

また、政府の「構造改革と経済財政の中期展望」において、「公共事業の計画見直し、配分の重点化・効率化」の必要性が示され、公共事業の長期計画は、従来の「事業量」ではなく、計画の達成により得られる「成果(アウトカム)」を重点に策定することが求められています。

これらの背景を踏まえつつ、「福井元気宣言」に掲げる「元気な産業・元気な社会・元気な県土・元気な県政」の4つの政治ビジョン、特に「元気な県土」を実現すべく、新たな道路に関する「道路の将来ビジョン つくろう いかそう 福井の道」を策定しました。

特に、今回のビジョン策定においては、アンケートなどにより県民のニーズや地域の特性・実情を踏まえたうえ、各分野の代表者からなる「福井の道路を考える地方懇談会」から提言を受け、策定作業を進めました。

このビジョンでは、「地域をきずく道づくり」「地域をまもる道づくり」「地域をそだてる道づくり」という3つの基本方針と、「効率的、経済的な事業展開を図る」「県民にわかりやすい指標による評価を行う」「県民の意見を聞く取組みを進める」という3つの進め方を設定しました。

この中で、バリアフリー化の促進や、既存道路の有効活用、住民参画による計画の策定などを新たに織り込みました。

また、高速交通ネットワークや地域内交通網の整備については、引き続き促進し早期完成を目指すとともに、新たに成果に着目した指標を用いてわかりやすく例示し、今後の事業の進捗管理にも活用できるようにしました。

このビジョンに基づき、今後「道路整備プログラム」を策定し、真に県民が求める道路整備を進め、「元気な福井」をめざしていきます。

# 目 次

## 第1章 “元気な福井”をめざして

(1) 県政の方針「福井元気宣言」	1
(2) 福井の道路を考える地方懇談会	2
(3) 福井県の特徴	3
(4) 福井県を取り巻く社会情勢の変化	4
(5) 道路の将来ビジョンの位置付け	5

## 第2章 道路の現状と課題

(1) 道路の現状	6
(2) 道路整備の課題	8

## 第3章 福井の道づくりの方針

(1) 道づくりの基本方針	11
(2) 3つの“道づくり”と13の基本目標	13
(3) 道づくりの重点施策	17

## 第4章 道づくりの進め方

(1) 道づくりの3つの進め方	24
(2) 道づくりの進め方の具体例	26
(3) 成果(アウトカム)指標の具体例	28

## 参考資料

「福井の道づくりへの提言」(福井の道路を考える地方懇談会) …	32
---------------------------------	----

## 第1章 “元氣な福井”をめざして

### (1) 県政の方針「福井元氣宣言」

福井県では、「福井元氣宣言」を掲げ、「元氣な産業・元氣な社会・元氣な県土・元氣な県政」という4つの大きな政治ビジョンを提示しています。

このたび策定した道路の将来ビジョンは、特に「元氣な県土」の実現を担うものであり、そこで示されている

- ・ 舞鶴若狭自動車道の敦賀からの着工と早期全線開通
- ・ 中部縦貫自動車道の整備促進
- ・ 交通ネットワークとして不可欠な地域の道路網の整備

といった具体的施策を織り込み、体系付けています。

#### ○福井元氣宣言

##### 元氣な産業

- ・ 経済対策の緊急発動
- ・ ものづくり・新産業創出等
- ・ 福井の豊かさを支える農林水産業

##### 元氣な社会

- ・ 女性の元氣が福井の元氣
- ・ 未来を託す人づくり
- ・ 生き活きやさしい福井づくり

##### 元氣な県土

- ・ 原子力は県民の立場に立って
- ・ **福井は列島のまん中 - より近くより便利に**

##### 元氣な県政

- ・ 新しい福井県政府の樹立
- ・ 夢あるふるさとづくり

## (2) 福井の道路を考える地方懇談会

今回、道路のあり方を見直すに当たり、県民の意見やニーズの的確な把握、新しい指針に対する公正な評価が必要であることから、県内の有識者や各界・各層の代表からなる「福井の道路を考える地方懇談会」(以下、「地方懇談会」)を設立し、この会において出された意見を集約した提言をもとに、本ビジョンの方針などを策定しました。

(提言 = 参考資料参照)

地方懇談会 メンバー表

	氏名	役職
座長	本多 義明	福井大学 副学長
委員	岡 敏弘	福井県立大学大学院 教授
	河瀬 一治	敦賀市長
	加藤 澄子	(社)福井県看護協会 会長
	北村柳之助	福井県商工会議所連合会 副会頭
	土山弥一郎	福井テレビジョン放送(株)報道制作局付局長
	中嶋 泰子	(株)中嶋総合鑑定所 副所長
	西尾 研二	(社)福井青年会議所 理事長
	長谷 政志	(社)福井県観光連盟 副会長

役職は、懇談会開催時のもの

### 地方懇談会開催期日とテーマ

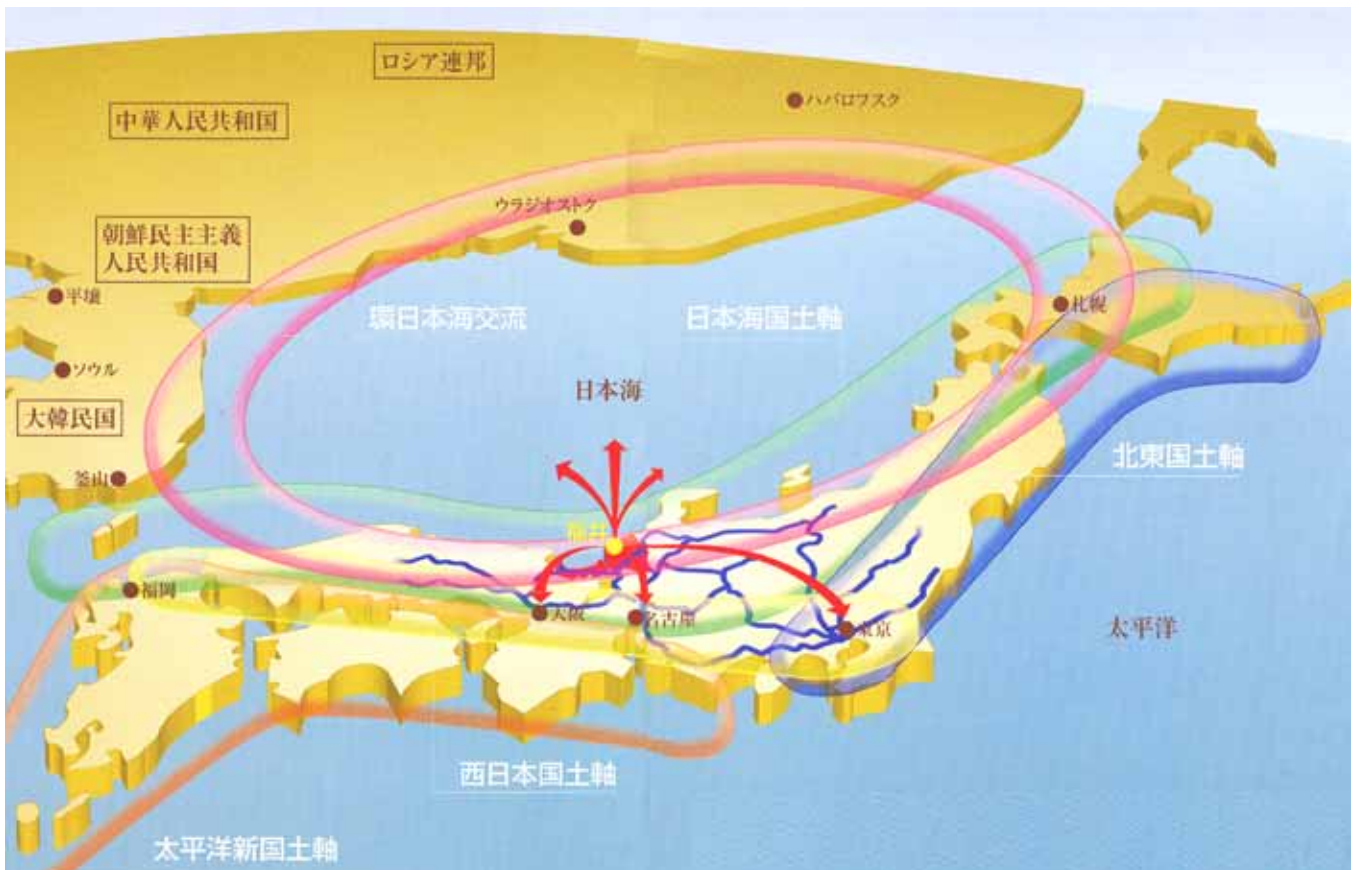
- 第1回 平成14年4月 5日 「福井の道路の現状と課題について」
- 第2回 平成14年4月30日 「道路整備に対するニーズの把握と道づくりの方向性について」
- 第3回 平成14年6月12日 「道路整備の基本的な進め方、基本方向」の提言

### (3) 福井県の特性

福井県は、日本海沿岸地域のほぼ中心部に位置し、古くから大陸文化を「都」に伝える日本海側の玄関口として、また文化や交流の中継点として重要な役割を果たしてきました。

また、近畿圏、中部圏という二つの圏域のいずれにも属するとともに、富山、石川両県と北陸圏を形成するという複属性を持っています。

このような地理的特性と歴史的背景を持つ福井県は、「21世紀はアジアの時代」といわれる中において、環日本海地域における交流の拠点、および日本海国土軸と近畿圏、中部圏の節点として、その機能を大いに発揮することが期待されています。



福井県の位置

#### (4) 福井県を取り巻く社会情勢の変化

我が国は、「共生の時代」「地球時代」「少子高齢化時代」「高度情報化時代」といわれるように、また昨今の地方分権論の高まりや、国、地方を問わず、財政がかつてない厳しい状況に陥るなど、時代の大きな転換期を迎えています。

このような時代認識を踏まえ、今後の福井県がめざすべき方向を見定めるためには、

「経済のグローバル化の進展」

「地球規模にまで広がった環境問題」

「高度情報化の著しい進展」

「少子化、高齢化の進行」

「価値観、ライフスタイルの多様化」

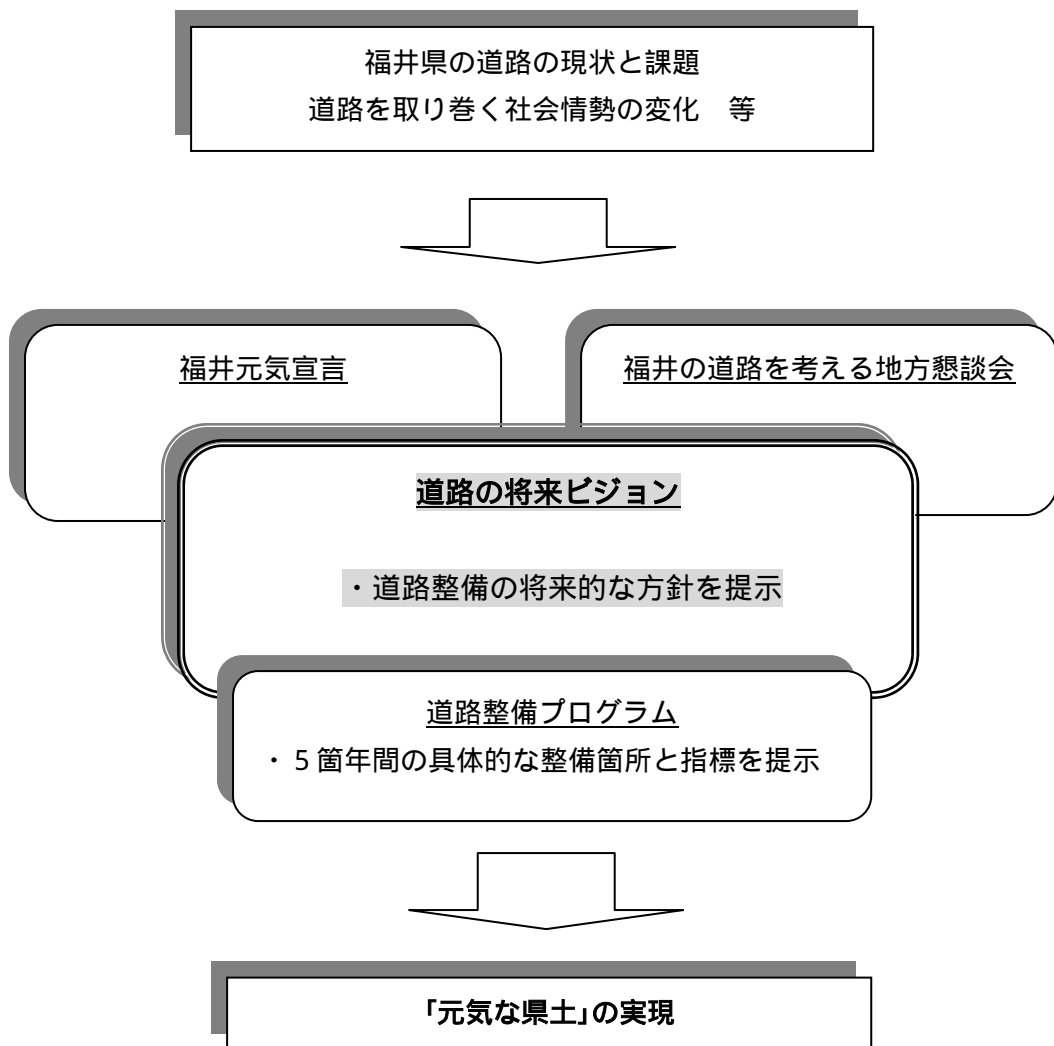
「地方分権、規制緩和等地方自治を取り巻く流れ」

といった、様々な社会情勢の変化を的確に捉えておく必要があります。



( 5 ) 道路の将来ビジョンの位置付け

道路の将来ビジョンの位置付け



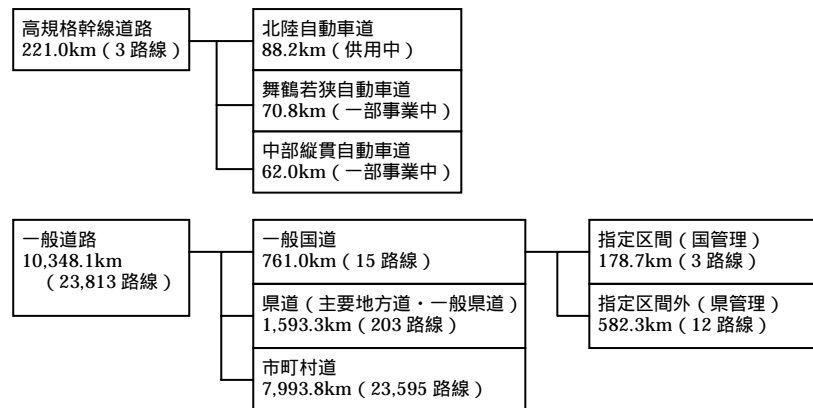
## 第2章 道路の現状と課題

### (1) 道路の現状

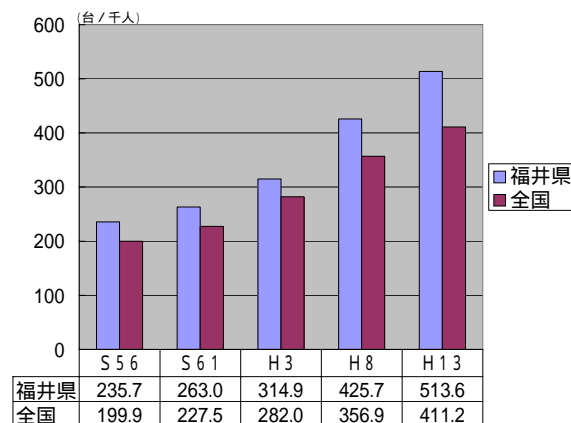
福井県は、北に石川県、南に滋賀県と京都府、東に岐阜県と隣接しており、各府県に通じる高規格幹線道路である北陸自動車道、舞鶴若狭自動車道（一部事業中）<sup>\*1</sup>、中部縦貫自動車道（一部事業中）<sup>\*2</sup>と15の一般国道を軸とし、それらに主要地方道、一般県道、および市町村道が接続して道路網を形成しています。

一方、自家用乗用車の保有台数は人口千人あたり513.6台と2人に1台を越えており、通勤・通学時の交通手段などを見ても、自動車交通への依存度が高く、道路が日常生活や経済活動の最も主要な交通基盤施設であるといえます。

また、観光入込客の利用交通機関は、約7割が自家用自動車を利用していることから、観光振興等の面からも重要性が高くなっています。



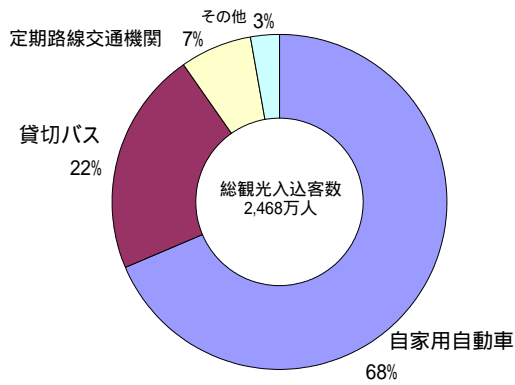
本県の道路網構成（平成14年4月1日現在）



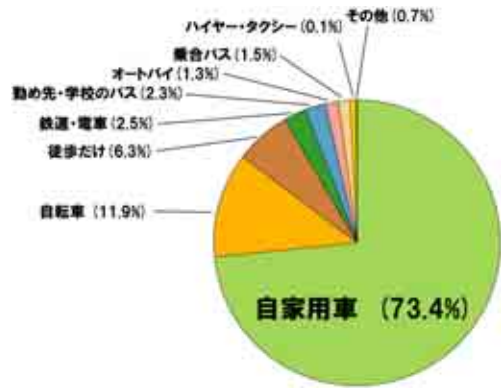
人口千人あたりの自家用乗用車保有台数の推移

\*1 舞鶴若狭自動車道のうち小浜西 I.C.以西（県内区間 20.8km）は供用中。

\*2 中部縦貫自動車道のうち越坂トンネル（1.2km）、油坂峠道路（県内区間 1.6km）は供用中。

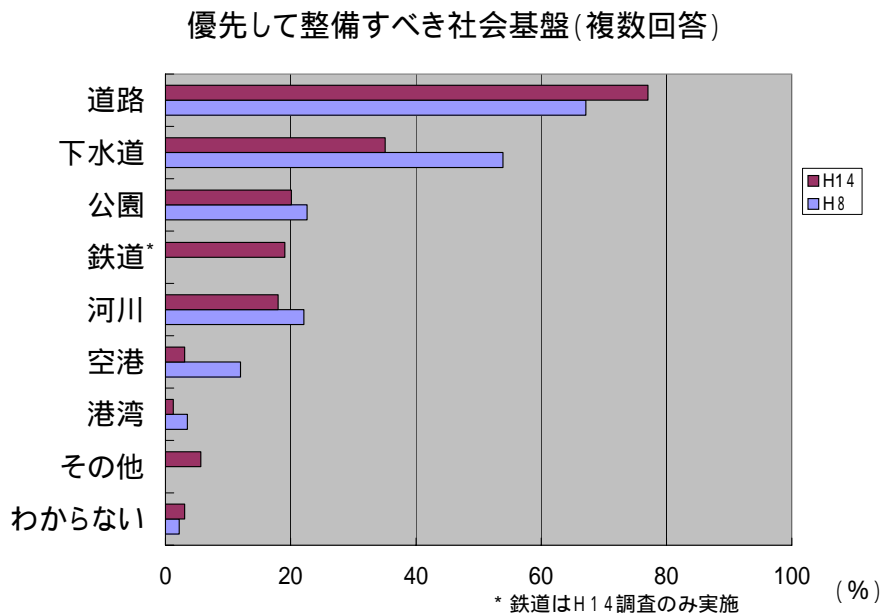


観光入込客数の利用交通機関別割合  
(平成14年12月31日現在)



通勤・通学時の利用交通手段  
(平成12年度 国勢調査より)

さらに、平成14年4月に県民を対象に実施した「福井の道路についてのアンケート」の中で「優先して整備すべき社会基盤について」では、道路という回答が77%に達していることから、県民の道路整備に対するニーズは非常に高いといえます。



福井の道路についてのアンケート結果より

## (2) 道路整備の課題

### 道路状況の課題

- ・ 福井県の高規格幹線道路のうち、北陸自動車道は全線供用しているが、舞鶴若狭自動車道、中部縦貫自動車道については事業中であり、供用率は50.6%にとどまっている。
- ・ 一般道路の整備状況は、主要幹線道路である一般国道や主要地方道では改良率が7割を超えているが、一般県道や身近な生活道路である市町村道については歩道設置も含めた改良が遅れている。
- ・ 福井市中心部に向かう路線や、一般国道8号および27号などで朝夕の通勤時間の交通渋滞が恒常的に発生しているため、混雑度を考慮した整備率は低い値となっている。
- ・ 冬期の積雪による交通の阻害や観光地周辺における行楽シーズンの交通渋滞が、周辺住民の生活環境に大きな影響を与えている。
- ・ 県境部や市町村の境界部では交通不能区間や冬期通行不能区間\*が多く残っており、これらが隣接府県間や県内市町村間の交流と連携を阻害している。

### 道路現況

道路種別	路線数	実延長	改良済*2*3		舗装済*4		歩道設置		整備率*5	交通不能区間 道路延長	
			改良済延長	改良率	舗装延長	舗装率	歩道 設置延長	歩道 設置率			
高速自動車国道	2	109.0	109.0	100.0%	109.0	100.0%	-	-	-	0.0	
一般 国道	指定区間	3	178.7	178.7	100.0%	178.7	100.0%	100.9	56.5%	22.4%	0.0
	指定区間外*1	12	582.3	474.7	81.5%	475.5	81.7%	190.2	32.7%	66.8%	12.2
	小計	15	761.0	653.4	85.9%	654.2	86.0%	291.1	38.3%	56.3%	12.2
県道	主要地方道	38	564.9	415.5	73.6%	403.0	71.3%	202.9	35.9%	53.6%	10.5
	一般県道(独・自除く)*1	162	984.9	580.1	58.9%	503.5	51.1%	250.6	25.4%	49.0%	17.3
	独立専用自歩道	3	43.5	-	-	6.4	14.7%	-	-	-	0.0
	小計*1	203	1,593.3	995.6	64.2%	912.9	57.3%	453.5	28.5%	50.7%	27.8
市町村道*1	23,595	7,993.8	1,740.2	21.8%	1,493.8	18.7%	564.4	7.1%	67.4%	434.7	

\*1 有料道路を含む

出典：道路現況表、道路統計年報

\*2 改良率は独立専用自歩道を除く

\*3 5.5m以上改良済延長、率

\*4 高級舗装延長、率

\*5 整備率 = (5.5m以上改良済かつ混雑度1.0以下の延長 / 実延長) H11センサスに基づく推計値

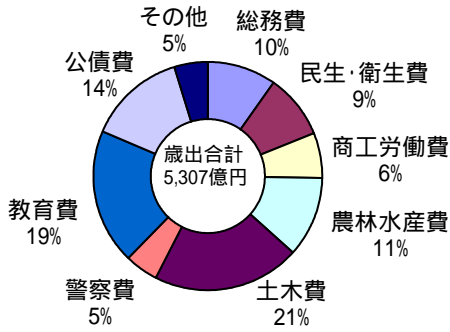
「高速自動車国道」の各数値はH15.4.1現在、「整備率」はH13.4.1現在、それ以外の数値はH14.4.1現在のもの。

\* 交通不能区間は18箇所、冬期通行不能区間は33箇所ある。

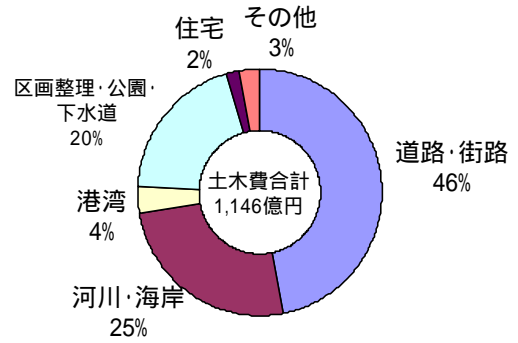
### 道路行政の課題

福井県の一般会計歳出の目的別構成比は、土木費の割合が一番高く、そのうち、道路・街路事業費の占める割合が約46%と一番高いものとなっています。

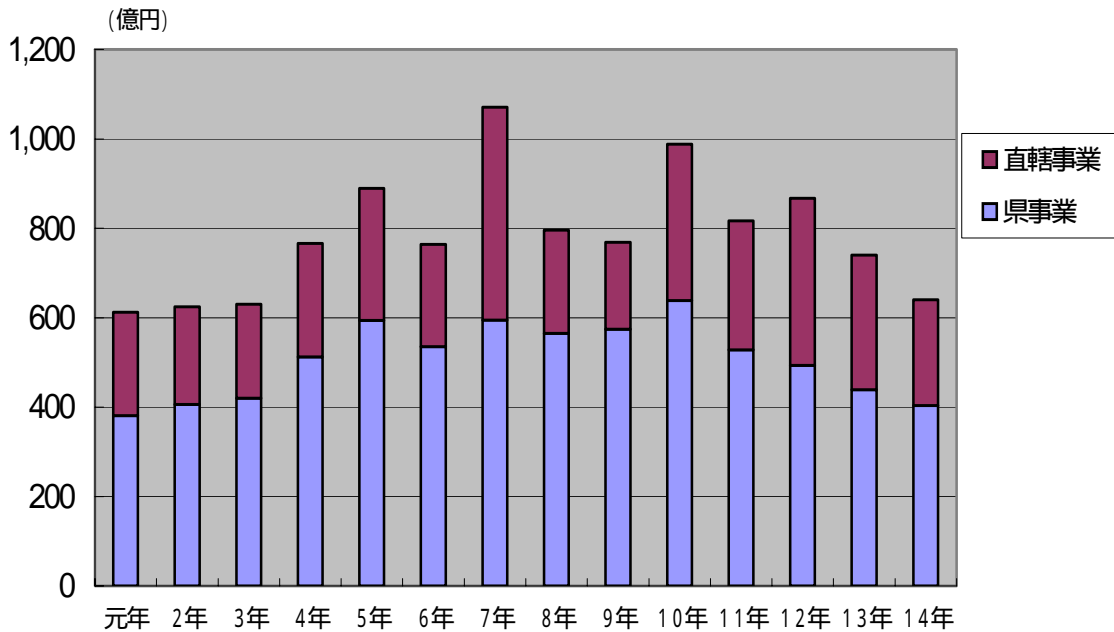
近年の道路事業費の推移は、財政状況の厳しさから、年々、抑制されている状況となっています。



平成14年度 福井県一般会計歳出決算構成比



平成14年度 福井県土木費構成比



道路事業費の推移 (直轄・県事業)

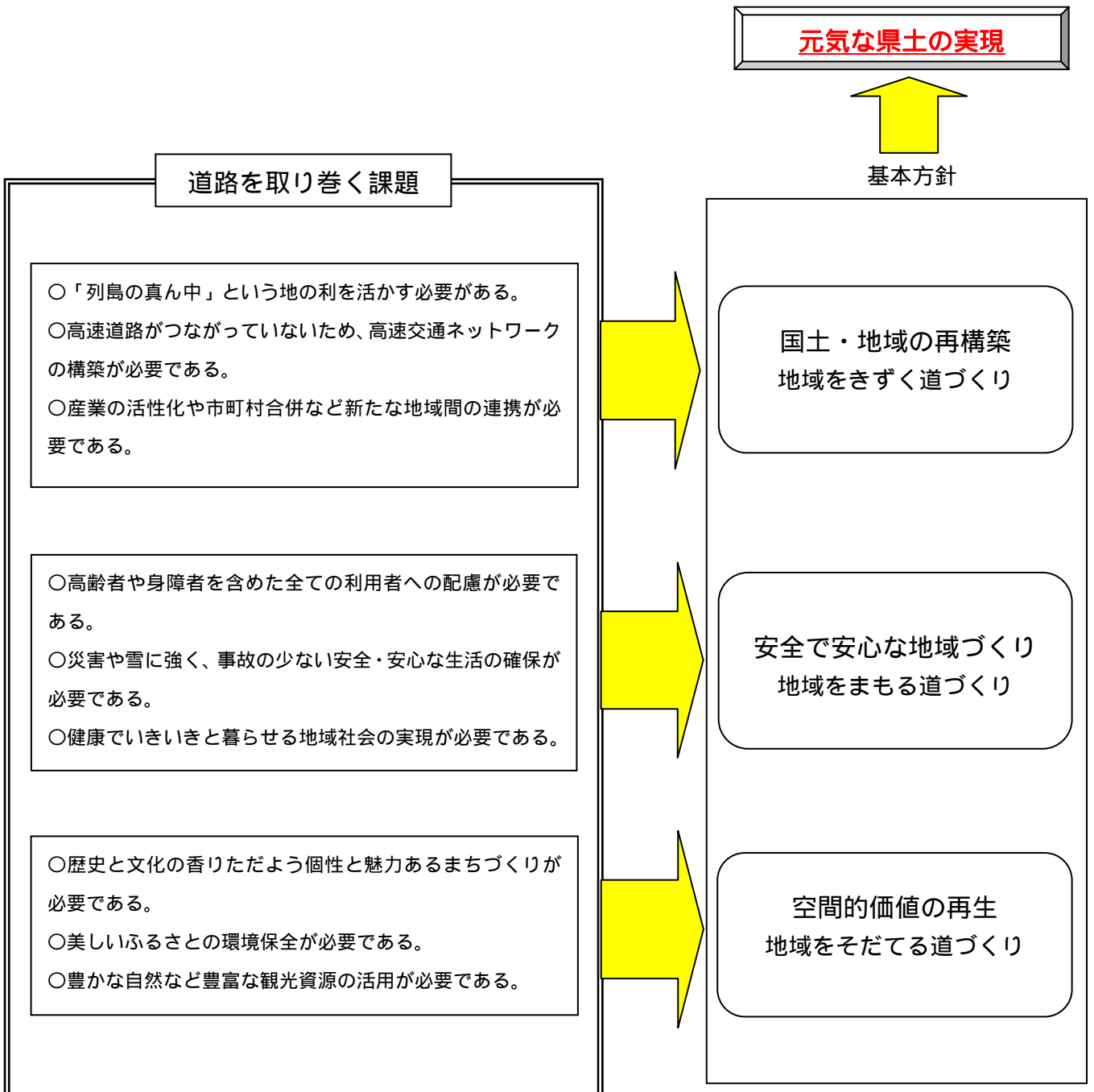
道路事業を進めるに当たって、下記のような課題が発生しています。

- ・ 近年の厳しい財政事情などにより、これまでのように多くの事業箇所と同時に整備を行うことが無理な状況になっているため、既存道路の機能を最大限に活用することが重要になっている。
- ・ 地方の実情に合わない、全国一律な道路規格の適用による建設費の上昇や、事業期間の長期化により整備効果がなかなか得られないといった問題が現れている。
- ・ コスト縮減を図るため、建設費だけでなく、維持管理の手法や費用も考慮する必要がある。
- ・ 事業を円滑に進めていくため、必要性や整備効果などについてこれまで以上に情報開示を行い、地域の住民の声を聞いて合意形成を図るなど、理解を得ていく必要がある。
- ・ 交通の円滑化や環境問題への対応のため、渋滞の解消や自動車交通量の抑制についても取り組む必要がある。

### 第3章 福井の道づくりの方針

#### (1) 道づくりの基本方針

道づくりの基本方針については、「福井元気宣言」「地方懇談会の提言」「道路の現状と課題」を踏まえ、「道路を取り巻く課題」として掲げ、「元気な県土」の実現をめざし、以下の3つの方針を設定しました。



## 国土、地域の再構築

### 地域をきづく道づくり

福井県は「列島のまん中」に位置するという地理的有利性を活かし、環日本海交流の拠点として近畿圏と中部圏、更には首都圏との結びつきを強化する必要があります。

また、近年の厳しい経済・社会情勢のもと、活力ある県土をきづくために、広域的な連携および市町村合併など県内における新たな地域間の連携により、活発な交流を促進し、観光や地場産業を活性化させることが緊急に求められています。

そのため、大都市圏との交流・連携を強化するとともに、県境を越えた地域連携および県内の地域間連携や地域開発を支援する道づくりを推進します。

## 安全で安心な地域づくり

### 地域をまもる道づくり

福井県では、高齢化が全国に比べて進展しており、また、過疎化が中山間地域を中心に依然として進行していることから、これらへの対応が求められています。

そのためには、生活の安心感やいつまでも住み続けたいという意識が持てるような地域社会の形成が不可欠であり、特に、災害や雪に強い安全な地域づくりが緊急の課題となっています。

そこで、県民が健康でいきいきと暮らせるよう、安全で快適かつ使いやすい道路空間を確保するとともに、中山間地域などの多自然型居住(都市的サービスとゆとりある居住空間、豊かな自然を併せて享受できる居住形態)を支援する道づくりを推進します。

## 空間的価値の再生

### 地域をそだてる道づくり

価値観の変化・多様化や新しいライフスタイルへの志向といった県民のニーズに対応して、ゆとりとやすらぎのある生活空間の創出など、生活の質の向上をめざした地域づくりが求められています。

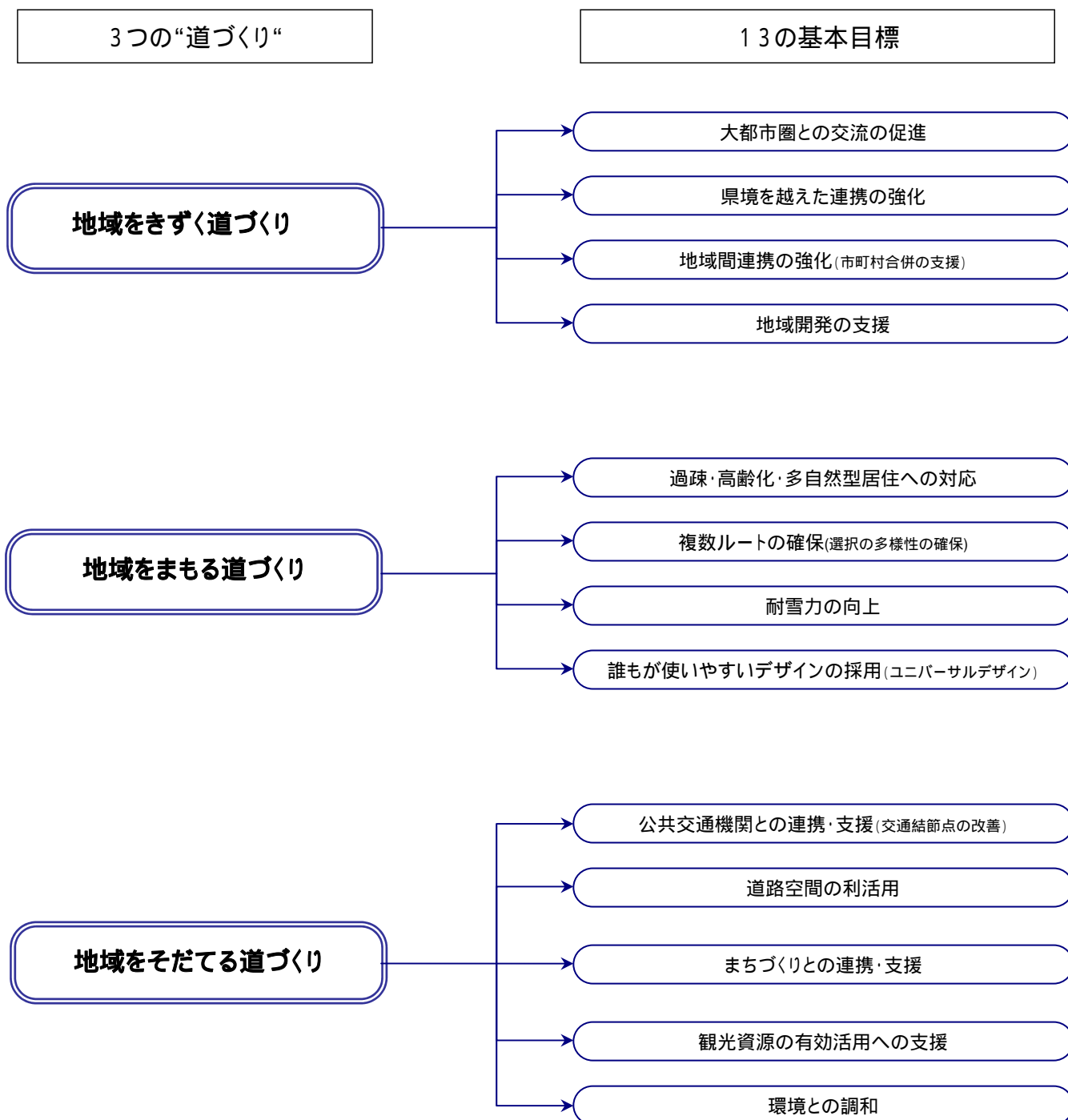
そのため、道路空間の再生を図りその価値を見直すことにより、個性豊かでうるおいのある地域をそだてる必要があります。

したがって、自動車、公共交通、自転車、歩行者にとって便利でやすらぎのある道づくりをまちづくりと連携して推進します。また、豊かで美しい自然環境との調和を図り、伝統と歴史に培われた文化遺産を活かしながら、地域づくりを支援する道づくりを進めます。



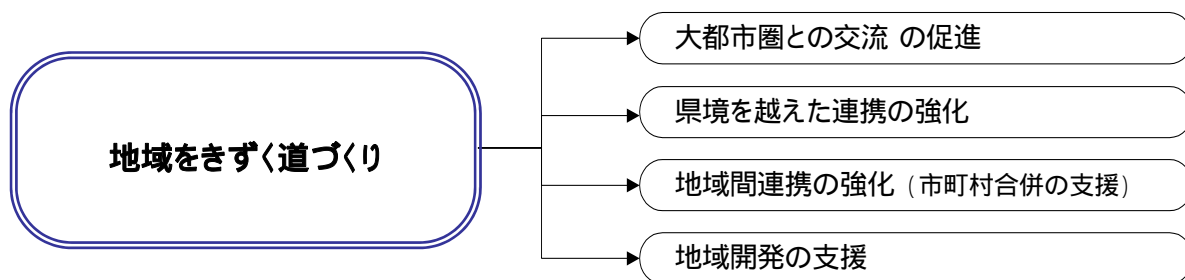
## (2) 3つの“道づくり”と13の基本目標

3つの“道づくり”の基本方針と、それを支える13の基本目標は、下図のように整理されます。



基本方針の概念

## 地域をきずく道づくり



### 大都市圏との交流の促進

日本海国土軸の骨格を形成し、大都市圏をはじめとする広域圏との人・物の交流を促進するため、高速性、信頼性、安定性の面で優れている高規格幹線道路およびこれと一体となり港湾など交流拠点を結ぶ地域高規格道路の整備を促進します。

### 県境を越えた連携の強化

連携による地域づくりに向けて、隣接府県との幅広い交流・連携を活発化するため、県境を越える道路をはじめとする広域幹線道路の整備を推進します。

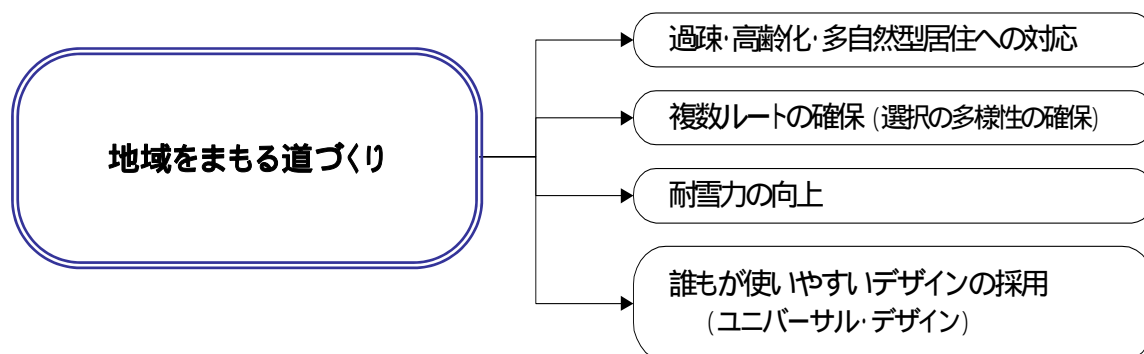
### 地域間連携の強化(市町村合併の支援)

効率的な行政運営や観光、産業などの地域振興による活力ある地域社会の形成に向けて、市町村合併をはじめとする広域的なまちづくりや、県内における新たな地域間の交流・連携を支援する道路整備を推進します。

### 地域開発の支援

創造性と活力ある産業の育成に向けて、地域開発や地域産業の活性化を支援する道路整備を推進します。

## 地域をまもる道づくり



### 過疎・高齢化・多自然型居住への対応

進展する過疎・高齢化に対応するため、誰もが安心して生活できるよう、災害や雪に強く、通勤、通学、通院、買い物など日常生活を便利で快適に営むことができるよう配慮した道路整備を進めます。

また、中山間地域における集落の保全と多自然型居住に対応して、いつまでも住み続けたいという意識が持てるようにするため、地域が有する資源を活かし、地域の魅力を高める地域づくりを支援する道路を整備します。

### 複数ルート確保 (選択の多様性の確保)

安全で安心して暮らせる地域づくりのため、災害時や渋滞時において代替路を選択できるような道路ネットワークの形成に努めます。

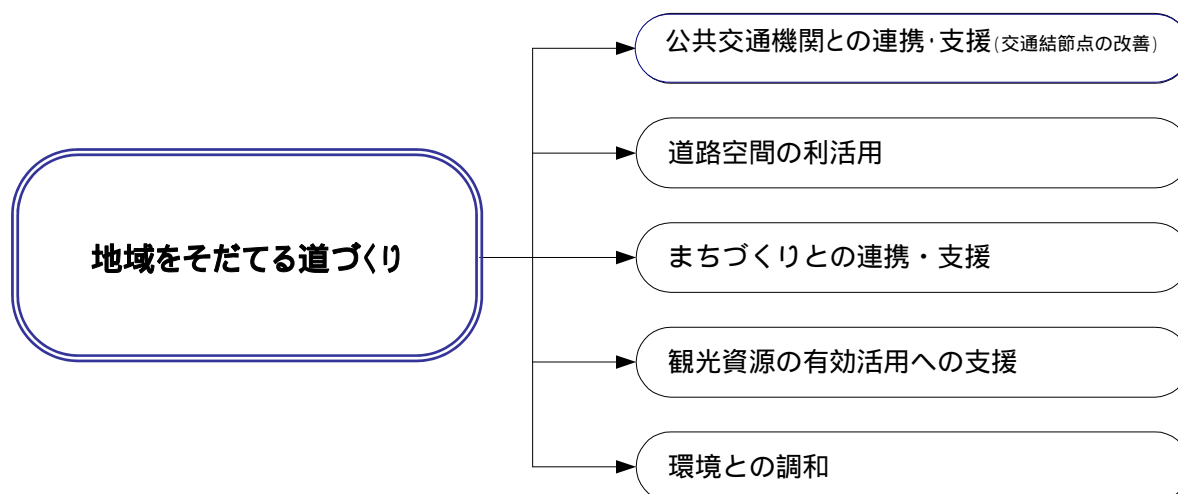
### 耐雪力の向上

雪に強い地域社会を実現するため、雪による渋滞や通行止めを極力回避できる道づくりを推進するとともに、除雪時の市民との協力体制や適切な排雪システムの確立をめざします。

### 誰もが使いやすいデザインの採用 (ユニバーサルデザイン)

誰もが安全で快適に暮らせる地域社会とするため、歩道の拡幅・バリアフリー化など、高齢者・身障者にもやさしく使いやすいデザインを採用した道路空間を整備します。

## 地域をそだてる道づくり



### 公共交通機関との連携・支援（交通結節点の改善）

CO<sub>2</sub>やNOxなどの排出量を減らし、燃料消費の少ない低環境負荷型の社会につながる公共交通機関の利用を促進するとともに、交通円滑化を図るため、交通結節点の改善や付近のアクセス道路の整備を進めます。

### 道路空間の利活用

価値観の変化・多様化や新しいライフスタイルへの志向といった人々のニーズに対応し、道路を誰にとっても便利で快適な空間とするため、自動車と公共交通、自転車、歩行者が共存できる道路整備を進めます。

### まちづくりとの連携・支援

まちづくり団体などと連携して、個性と魅力あるまちづくりを支援する道路整備を進めます。

### 観光資源の有効活用への支援

県内各地域の豊かな自然や伝統と歴史に培われた文化遺産などを有効活用し、交流人口の増加を図るため、これら豊富な観光資源を活かした魅力ある観光ルートの形成などを支援する道路整備を進めます。

### 環境との調和

福井県の有する豊かな自然環境、生態系との共生・調和を図るとともに、沿道環境の保全に配慮した道路整備を進めます。

### (3) 道づくりの重点施策

地域をきずく道づくり

大都市圏との交流の促進

国土や県土の骨格をなし、広域的な交流の促進や地域間の連携の強化を図るため、高規格幹線道路の「舞鶴若狭自動車道」と「中部縦貫自動車道」の整備を促進します。

高規格幹線道路と一体となり、県内の交通の円滑化、港湾など交流拠点へのアクセス性の向上などを図るため、地域高規格道路の整備を推進します。



県境を越えた連携の強化

近隣府県との交流を活性化し、交流人口の増加や日帰り圏の拡大を図るため、県境を越える道路の交通不能区間や未改良区間を整備します。

- ・ 国道 417 号 (冠山峠道路・福井県～岐阜県)



## 地域間連携の強化（市町村合併の支援）

県内の交通の円滑化、福井市・鯖江市・武生市を中心とした連携強化などを図るため、地域高規格道路の「福井港丸岡インター連絡道路」、「福井外環状道路」、「丹南西縦貫道路」、「福井加賀道路」の整備を推進します。

市町村合併による行政サービスの向上や行政運営の効率化を支援するため、合併する市町村間での地形的な制約の解消や、拠点施設を連絡する道路を整備します。

県内の各地域の均衡ある発展を促し、住民の定住志向を支援できるよう、「福井のみち30分圏構想」の実現に向け道路網を整備します。



都市間連携の強化（地域高規格道路）



市町村合併の支援（南条郡の例）

## 地域開発の支援

工業団地、商業施設など新しい産業の創出基盤となるプロジェクトや地域の活性化を支援する道路を整備します。

- 北陸新幹線や土地区画整理などと一体となった道路整備を行います。

地域開発や地域産業の活性化を支援します。

例えば…… まちづくりと新幹線の一体的整備



福井市北部における整備イメージ  
(市場周辺土地区画整理)



## 地域をまもる道づくり

### 過疎・高齢化・多自然型居住への対応

地域の有する資源を活かした多自然型居住をめざし、中山間地域の集落と都市との交流を促進する道路整備を進めます。

緊急時における迅速な移動を可能とするため、救急医療施設を中心とした道路網の整備を進め、消防・救急等緊急車両の到着・搬送時間の短縮を図るとともに、幅員が狭い箇所についてはこれらの車両が通行可能な幅員を確保します。

災害が発生しやすい箇所について調査、管理、監視に努め、緊急性の高い道路の防災対策を推進します。



緊急車両の迅速な移動

### 複数ルート確保（選択の多様性の確保）

大雪・大雨など災害時や渋滞時において、県民の日常生活や経済活動に支障をきたさないよう代替路が確保できる道路整備を進めます。



大雪により通行が困難となった国道8号(平成13年1月)

## 耐雪力の向上

消雪施設、スノーシェッド、堆雪帯などを整備し、道路の耐雪力向上を図ります。

冬期における自動車、歩行者の円滑な交通を確保するため、適切な車道除雪や、行政と住民の協力体制による歩道除雪を推進します。

路面監視カメラなどの情報収集システムを整備することにより、気象状況、路面状況を迅速に把握し、道路情報板や道路交通情報通信システム(VICS)などを利用して、情報提供のサービス向上を図ります。

### 雪に強い道づくりを推進します。

例えば…… 冬期の交通確保のため、雪崩防止や消雪施設の整備を進めるとともに情報提供サービス等を行います。



無散水消雪(福岡市)

道路に埋設したパイプに地下水などを通して雪を融かします。



雪みち情報ネットふくい

道路利用者へ冬期の道路情報を伝えるため、県のホームページ「雪みち情報ネットふくい」を充実します。

## 誰もが使いやすいデザインの採用(ユニバーサルデザイン)

高齢者や身障者にも安全で快適に利用できるよう、ユニバーサルデザインを採用し、歩道と車道間の段差解消、点字ブロックの整備、歩道の広幅員化など、バリアフリー化を推進します。

### 高齢者や身障者にもやさしく使いやすい道路空間をつくります



アップルロード(福岡市)

歩道の拡幅や段差の解消を行うとともに、自動車交通を抑制します。



道路のバリアフリー化



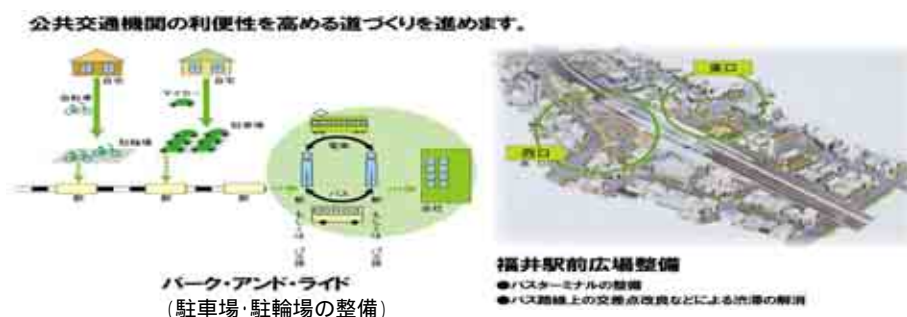
## 地域をそだてる道づくり

### 公共交通機関との連携・支援（交通結節点の改善）

福井駅周辺において、鉄道による市街地の分断を解消し東西一体となった都市形成を図るため、鉄道の連続立体交差化や土地区画整理により、県都の玄関口にふさわしい都心づくりを進めます。

交通の結節点となる駅を中心に、アクセス道路の整備や交通機関相互の乗継ぎの利便性を向上するため、駅前広場や駐車場・駐輪場を整備し、パークアンドライド\*<sup>1</sup>を支援します。

バスの走行性、定時性を向上させるため、バス路線にある渋滞ポイントの解消やバスベイ(バス停の停車スペース)を整備します。



### 道路空間の利活用

自転車、歩行者も安全に道路を利用できるよう、交差点の改良や広幅員歩道を整備します。

うるおいのある景観を形成するため、電線類の地中化や道路の緑化、色彩・形状など景観に配慮した防護柵など道路施設の改善や美化を進めます。

自転車、歩行者が安心して通行できるコミュニティ道路や、公共交通との乗り継ぎの利便性を向上するためのトランジットモール\*<sup>2</sup>などを整備します。

道路を高度情報化に向けた情報通信基盤の一つと位置づけ、電話線や電線などを道路地下に埋設するC・C・BOX\*<sup>3</sup>や情報BOXを整備します。

自動車、公共交通、歩行者、自転車が共存できる道づくりを進めます。



\*<sup>1</sup> 自家用車や自転車などと、公共交通機関を組み合わせた環境負荷の低い移動手法の利用を促し、渋滞の軽減などを図るもの。

\*<sup>2</sup> 商店街などにおいて、自動車を排除し、路面電車・バス・トロリーバス等、路面を走行する公共交通機関を導入した歩行者用空間をいう。

\*<sup>3</sup> Community (or Communication, Compact) Cable Box。電力・通信用の簡易型共同溝。

## まちづくりとの連携・支援

都市の骨格となる放射・環状道路や円滑な都市内交通を支える幹線道路、また身近な生活環境を重視した道路の整備を推進します。

良好な市街地を形成するため、土地区画整理など面的整備を支援する道路を整備します。

事業規模や内容に応じて道づくり協議会を設け、地域住民の意見を取り入れて合意形成を図りながら道路整備を進めます。

まちづくり団体などと連携し、個性と魅力あるまちづくりを支援する道路整備を進めます。

まちづくり団体などと連携した道づくりを進めます。



住民とのワークショップ(大野市)



トランジットモールの実験(福井市)

## 観光資源の有効活用への支援

大都市をはじめとする広域圏からの観光客の利便性、周遊性を高めるため、魅力ある観光地間を結ぶ、広域的な観光道路網の形成を図ります。

地域の文化とふれあえる「交流拠点」として、また、観光関連の情報発信拠点として、ハイウェイオアシスや道の駅などを整備します。

歴史的・文化的価値を有する地域の魅力を高めるため、街並みの保存や復元に配慮した道路整備を進めます。

主要観光地へのアクセスを観光客に分かりやすくするため、道路標識・案内標識などの整備を進めます。

**豊かな観光資源を活かす道づくりを進めます。**



熊川宿(上中町)



新たな周遊ルートの確立

## 環境との調和

交通の円滑化や環境問題への対応のため、バイパス道路の整備による渋滞の解消と走行速度の向上や、交通需要マネジメント<sup>\*1</sup>(TDM)などによる交通量の抑制について取り組みます。

遮音壁の設置、低騒音舗装<sup>\*2</sup>などの道路騒音対策に加え、街路樹植栽などによる道路緑化を行い、沿道環境の保全に努めます。

循環型社会をめざし、建設副産物の発生の抑制と、自然環境に対する負荷を軽減するため、再生材の利用など、建設資源のリサイクルを積極的に推進します。

多様な動植物の生息・生育空間に配慮し、生態系全般との調和を図るため、道路法面の緑化を進めるとともに、自然地形の改変を少なくしたエコロード<sup>\*3</sup>などの道路整備を進めます。

### 自然環境、生態系との共生・調和を図った道づくりを行います。



本来の自然植生の復元をめざした緑化  
(国道162号・小浜市)

#### 自然と調和した道路整備



植樹によって野鳥の飛行コースを妨げない工夫を凝らした道づくり

#### 生態系との共生



#### 沿道環境の整備

\*1 自動車利用者の交通行動の変更(パーク・アンド・ライド等)により公共交通の利用を促すなど、都市または地域レベルで交通需要を調整・抑制し、道路交通における混雑を緩和する手法。Traffic Demand Management。

\*2 自動車が走行するとき、タイヤと路面の間に空気が入り騒音となることから、こうした空気を舗装の中に逃がして騒音を低減する舗装のこと。

\*3 エコロードとは、エコロジーとロードを組み合わせた和製英語であり、豊かな自然環境を保全するため、生態系にきめ細かく配慮した道路。

## 第4章 道づくりの進め方

### (1) 道づくりの3つの進め方

道づくりを進めるに当たっては、地方懇談会からの提言を踏まえ、次の3つの手法を積極的に取り入れます。

#### 「効率的、経済的な事業展開を図る」

近年の厳しい財政事情に対応し、限られた財源を有効に活用し、道路整備をより効率的、経済的に進めます。

具体的には、事業の選択と予算の集中投資や、地域の実情に応じた柔軟な規格運用（ローカルルール）によりコストを縮減し整備効果を早期に発現させること、建設や維持管理までを含めた総費用（ライフサイクルコスト）の軽減、路上工事に伴う交通規制時間の縮減などを図ります。

また、これまでに整備してきた道路（既存ストック）の維持管理の充実と有効活用を図ることや、渋滞対策を効率的に行うため交通需要マネジメントの導入、道路の管理手法への資産管理の考え方（アセットマネジメント<sup>\*1</sup>）の導入などに取り組んでいきます。

#### 「県民にわかりやすい指標による評価を行う」

道づくりの必要性や整備効果を明確にするため、事業前、事業中および完成後の評価を行い、県民にわかりやすく説明します。

評価に当たっては、「県民生活の何がどのように改善されるか」に着目したわかりやすい成果（アウトカム）による目標の設定や達成度の測定などにより、施策の社会的効果を捉え、これらの評価結果を計画決定に反映させます。

#### 「県民の意見を聞く取組みを進める」

計画決定の手続の透明性などを向上し、県民の意見やニーズを道づくりに反映するため、積極的な広報・説明活動を行い、アカウンタビリティ（説明責任）の向上に努めます。

また、地域の声を道路事業に確実に反映できるよう「道づくり協議会」を設けるなど、県民の意見を聞く取組みを進めます。

---

\*1 アセットマネジメント：道路管理においては、橋梁・トンネルなど道路を資産ととらえ、その損傷・劣化等を将来にわたり把握することにより、最も費用対効果の高い維持管理を行う概念。

効率的、経済的な事業展開を図る

- ・ 選択と集中やローカルルール\*による早期完成  
(\*ローカルルール：地域の実情に応じた柔軟な規格運用)
- ・ 建設から維持管理までを含めた総費用の軽減
- ・ 既存の道路(ストック)の維持管理の充実と有効活用

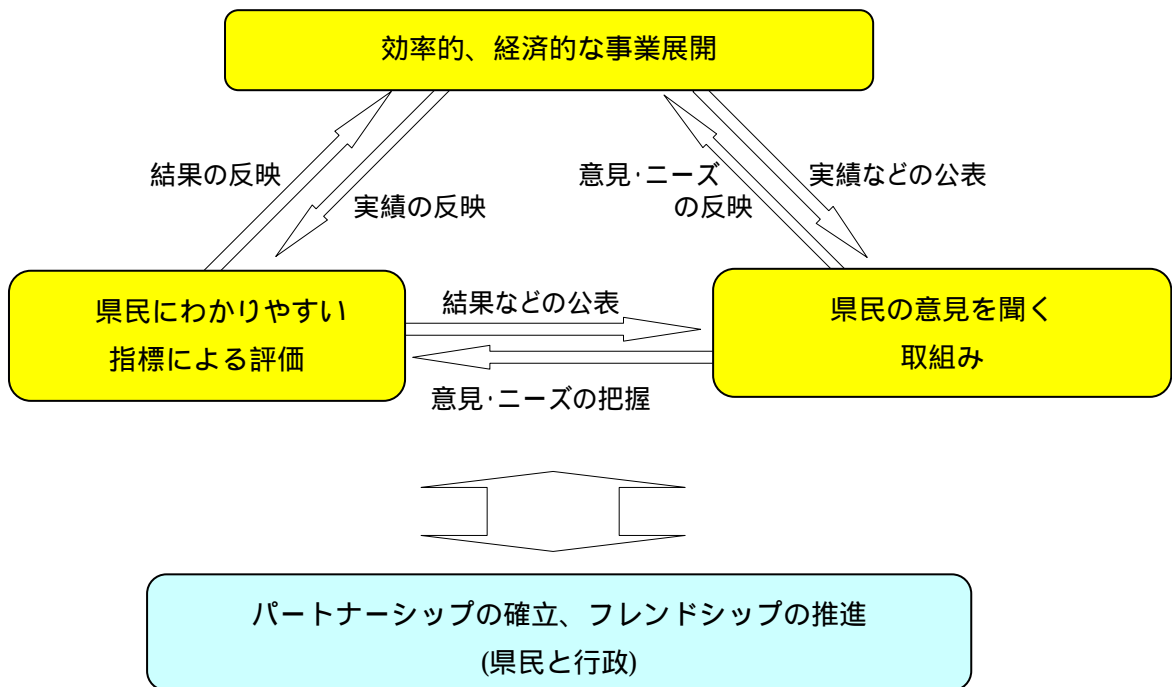
県民にわかりやすい指標による評価を行う

- ・ 事業前、事業中、完成後の評価
- ・ 成果(アウトカム)に着目した指標による評価

県民の意見を聞く取組みを進める

- ・ 積極的な広報・説明活動
- ・ 県民の意見やニーズの把握

道づくりの3つの進め方



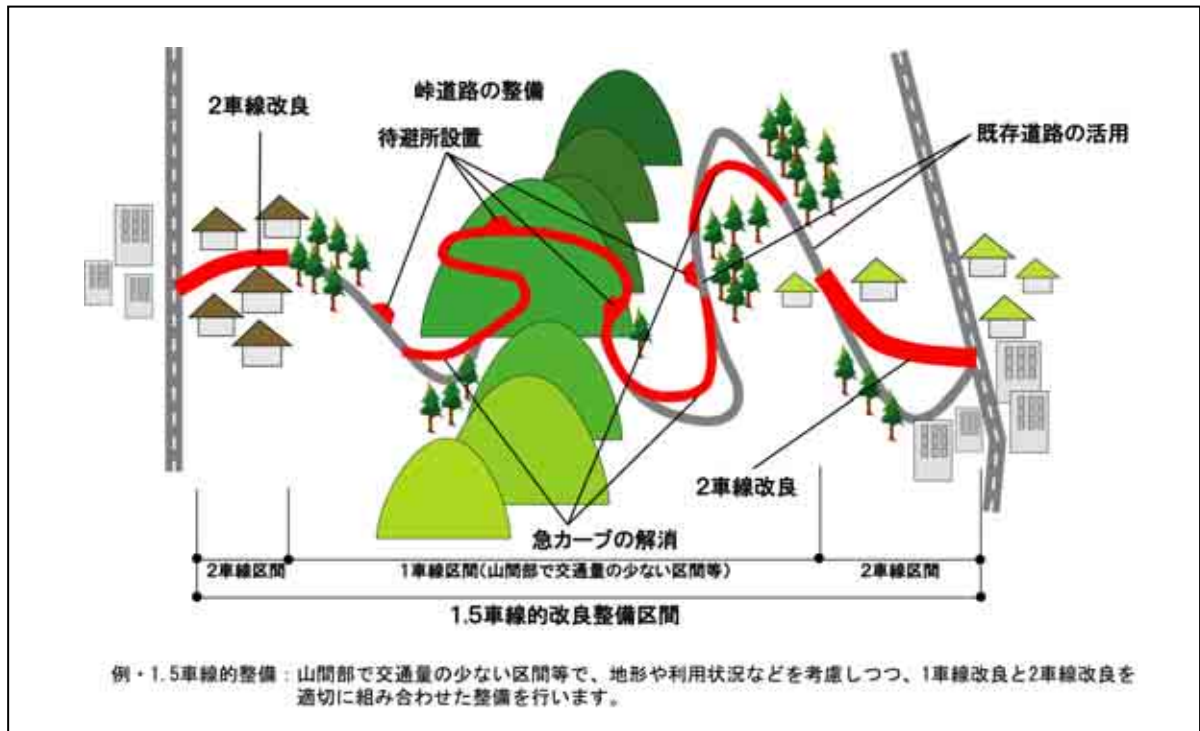
施策の関連図

(2) 道づくりの進め方の具体例

効率的、経済的な事業展開を図る

地域の実情にあった道路整備（ローカルルール）

地域の実情に応じた柔軟な規格運用により、コストの縮減や整備効果の早期発現を図ります。

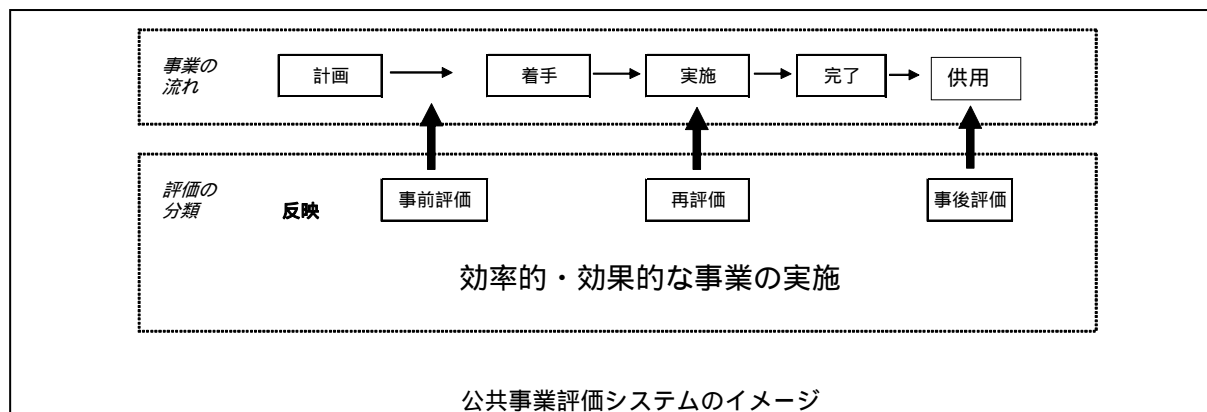


県民にわかりやすい指標による評価を行う

公共事業評価システムの拡充

公共事業の実施に当たっては、公共事業評価システムに基づき、事業の必要性、緊急性など総合的な評価を実施し、真に必要な事業の選択と集中により、事業の重点化と整備効果の早期発現を図ります。

また、これらの評価結果を計画決定に反映させます。



成果（アウトカム）に着目した指標による評価

道づくりの必要性を明確にするとともに道路事業を効率的に推進するため、「県民生活の何がどのように改善されるか」という成果に着目したわかりやすい指標（アウトカム指標）による評価を行い、公表していきます。

アウトカム指標の例

	基本目標	アウトカム指標	過去(平成10年)	現在(平成15年)	将来
地域をひろく	大都市圏との交流の促進	■大都市圏からの所要時間の短縮 (①東京から福井市までの所要時間の短縮) (②神戸から敦賀市までの所要時間の短縮)	①6時間40分 ②3時間50分 (小浜西IC開通前)	①6時間40分 <b>-60分</b> ②3時間20分 <b>-30分</b> (小浜西IC開通後)	①5時間20分 ②2時間50分
	県境を越えた連携の強化	■2時間行動圏の拡大 (福井市の日帰り圏の拡大)	117市町村	117市町村 <b>+17市町村</b>	134市町村
	地域間連携の強化 —市町村合併の支援—	■福井の道30分圏構想 (30分圏達成市町村)	22市町村 <b>+2市町村</b> (小浜西IC開通前)	24市町村 <b>+11市町村</b> (小浜西IC開通後)	全市町村
地域をまもる	過疎・高齢化・多自然型居住への対応	■医療施設からの時間短縮効果 (福井社会保険病院から30分圏カバー人口)	13万人	13万人 <b>+25万人</b>	38万人

この指標は基本目標における1例を示したものであり、今後、運用しながら内容の充実を図っていきます。

県民の意見を聞く取組みを進める

積極的な広報・説明活動

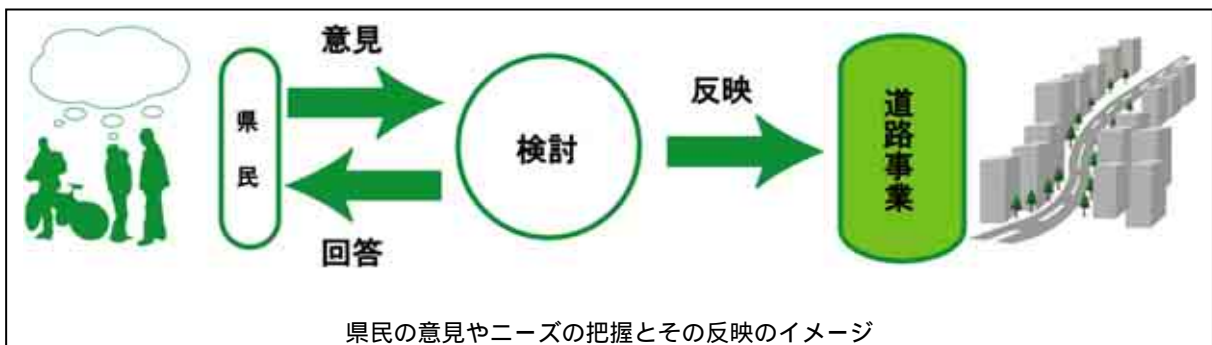
道路計画の透明性・公正性を確保し、事業を円滑に進められるよう、道路整備に関する各種パンフレットの発行、新聞・テレビ等のマスコミの活用、ホームページの拡充など、積極的な広報・説明活動を行います。

県民の意見やニーズの把握

事業内容や規模に応じて道づくり協議会を設けるなど、地域住民の意見を取り入れて合意形成を図りながら道路整備を進めます。



「道づくり協議会」による住民参画



県民の意見やニーズの把握とその反映のイメージ

(3) 成果(アウトカム)指標の具体例

大都市圏との交流の促進 < 地域をきづく道づくり >

道路整備により大都市圏をはじめとする広域圏との人・物の交流がどの程度促進されたかに着目します。

- アウトカム指標の例 -

大都市圏からの所要時間の短縮

首都圏、関西圏、中京圏といった三大都市圏から福井県の二次生活圏中心都市\*までの所要時間がどの程度短縮されたか



\* 二次生活圏とは、半径が概ね 6km～10km、人口が 1 万人以上で、日用品以上の買い物ができる商店街や専門医をもつ病院、高等学校等の広域利用施設を備える圏域。福井県では福井市・大野市・武生市・敦賀市・小浜市を中心とした 5 つの二次生活圏に分けられる。



県境を越えた連携の強化 < 地域をきずく道づくり >

道路整備が隣接府県との県際交流をはじめとする幅広い交流・連携の活発化にどの程度支援したのかに着目します。

- アウトカム指標の例 -

2 時間行動圏域の拡大

福井県の二次生活圏中心都市から 2 時間以内に到達できる県外の行動圏域がどの程度拡大したか

隣接府県との交流・連携を促進します。

例えば…… 福井市の2時間行動圏域(日帰り圏)が拡大。



地域間連携の強化(市町村合併の支援) < 地域をきずく道づくり >

市町村合併、市町村間の連携など広域的なまちづくりや、県内における新たな地域間の交流・連携の活発化に対してどの程度支援したのかに着目します。

- アウトカム指標の例 -

30分圏構想達成率

県内の隣接する都市間、周辺町村と近接する2都市間、および各市町村から高速道路のインターチェンジまで、それぞれ概ね30分で到達できる市町村数がどの程度増えたか

地域間の交流・連携を促進します。

例えば…… 福井の道30分圏構想の達成。



過疎・高齢化・多自然型居住<sup>\*1</sup>への対応 <地域をまもる道づくり>

過疎・高齢化に対応し、災害や雪に強く、緊急時における迅速な移動を可能とするなど、道路整備が生活の安心感に関わる諸条件をどの程度高めたかに着目します。

また、道路整備が地域固有の資源を活かした地域づくりを支援し、住み続けたいと感じられるような条件をどの程度満たしたのかに着目します。

- アウトカム指標の例 -

医療施設からの時間短縮

生活圏で中核となる二次医療施設<sup>\*2</sup>から30分圏内の人口がどの程度増加したか

災害や雪に強く、緊急時の迅速な移動を可能にし、生活の安心感を高めます。

例えば…… 医療施設<sup>※</sup>から30分行動圏域拡大によるカバー人口



\*1 多自然型居住とは、都市的サービスとゆとりある居住環境、豊かな自然を併せて享受できる居住形態。

\*2 二次医療施設とは、個人開業医などの初期診療機関(一次医療施設)と、人口50万~100万人に1箇所程度設置されている救急救命センターや大学病院など(三次医療施設)との中間に相当する、専門性が強い機能を持った地域中核医療施設のこと。

複数ルート確保（選択の多様性の確保） <地域をまもる道づくり>

道路整備が、県民の誰もが安全で安心して暮らせる地域づくりにどの程度支援したのかに着目します。

- アウトカム指標の例 -

主要な道路\*が2路線以上確保されている市町村がどの程度あるか

嶺北・嶺南の中心都市（福井市・敦賀市）まで、ルート選択を可能とする主要な道路が2路線以上確保されているか

例えば……複数ルート確保できている市町村



\* 福井県が平成8年度に設定した「福井県緊急輸送道路ネットワーク」のうち、第1次および第2次緊急輸送道路を対象とする。

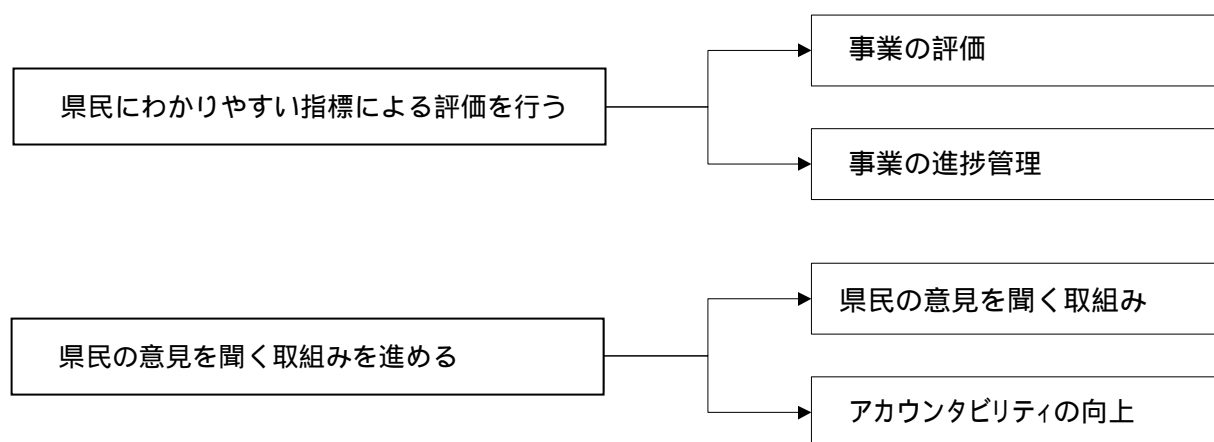
## 「福井の道路を考える地方懇談会」の提言

福井県では、今後の道路整備方針や適正な道路のサービス水準を地域自らが選択して、個性と魅力ある地域づくりを進めていくよう、国土交通省とともに地方懇談会を3回開催し、県内の各界・各層の方々から次のような提言を得た。

### 福井の道づくりへの提言

地方懇談会として以下のように「道づくりの基本的な進め方」と「道づくりの基本方向」を提言する。

#### 道づくりの基本的な進め方



#### 「県民にわかりやすい指標による評価を行う」

道づくりの必要性を明確にするとともに道路事業を効率的に推進するため、事業前、事業中および事業後の評価を行い、整備効果を早期に生み出すとともに整備コストの縮減を進める。

「県民生活の何がどのように改善されるか」に着目したわかりやすい指標（アウトカム指標）による目標の設定や達成度の測定などにより、施策の社会的効果の評価を行う。

上記の効果と費用の評価を計画決定に反映させる。

#### 「県民の意見を聞く取組みを進める」

県民の意見、ニーズなどを道づくりに反映するため、県民の意見を聞く取組みを進めるとともに、広報活動を展開する。また、計画決定の手続の透明性を確保するため、幅広く県民の声を求める県民パブリックコメント制度を活用する。

## 道づくりの基本方向

地方懇談会では有識者の意見、福井県の道路に関するアンケートの結果も含めて議論し、道づくりの基本方向として以下の13項目を提言する。

		主な意見	道づくりの基本方向
国土・地域の再構築	きずく	<ul style="list-style-type: none"> <li>高規格幹線道路も含めて考えた道づくり</li> <li>近畿自動車道の必要性</li> </ul>	大都市圏との交流の促進 (都市圏とのつながり)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>近畿自動車道の必要性</li> <li>県境を越えた広域的な連携の中での道づくり</li> <li>国道27号に着目してもとにかく県下の道路整備が遅れている</li> </ul>	県境を越えた連携の強化 (広域的視点から)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>広域的な市町村合併を踏まえた上での道づくり</li> <li>道路網の整備と市町村合併は大きな関わりがある</li> <li>合併論だけではなくまちづくりも含めた道づくり</li> </ul>	地域間連携の強化(市町村合併の支援) (地域変更から)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>土地区画整理などとの一体的整備</li> <li>北陸新幹線と同時整備を図る道づくり</li> </ul>	地域開発の支援
安全で安心な地域づくり	まもる	<ul style="list-style-type: none"> <li>高齢者、車椅子利用者等交通弱者に配慮した道づくり</li> <li>高齢化社会、経済状況を踏まえた道づくり</li> <li>過疎化を防ぐために30分圏構想は非常によい</li> <li>自治体が連携した人にやさしい道づくり</li> <li>交通弱者に配慮した道づくり</li> <li>中山間地域の活性を考えた道づくり(物流も含めて)</li> <li>救急車がきちんと通ることができるような道路整備</li> <li>伝統的観光資源へのアクセス改善</li> </ul>	過疎・高齢化・多自然型居住への対応 (生活の安心感・中山間地域の活性化)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>原子力発電所を多く抱える国道27号の避難道路の確保</li> <li>近畿自動車道の必要性</li> <li>渋滞の回避・渋滞対策を踏まえた道づくり</li> <li>高速道路と一般道の選択の可能性</li> </ul>	複数ルートの確保(選択の多様性の確保)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>雪を抜きにして道づくりを考えるのは不可能</li> <li>雪国福井の特色を踏まえた道づくり</li> <li>除雪が車道を中心に行なわれている</li> <li>社会的にきちんとした排雪システムをつくる</li> <li>除雪の徹底と市民の協力の必要性</li> <li>行政主体の除雪の見直し</li> </ul>	耐雪力の向上 (地域特性として)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>交通弱者が利用しやすい道づくり</li> <li>自治体が連携した人にやさしい道づくり</li> <li>歩行者の視点からみた人にやさしい道づくり</li> <li>バリアフリー化の推進</li> <li>車椅子が通行可能な歩道づくり</li> <li>安全面を考慮した道づくり</li> </ul>	誰もが使いやすいデザインの採用 (ユニバーサル・デザイン)
空間的価値の再生	そだてる	<ul style="list-style-type: none"> <li>公共交通機関のネットワークの改善</li> <li>交通ネットワークでの道路の位置付けの不明確さ</li> <li>トータルネットワークの中での道づくり</li> <li>道の駅、P&amp;Rの整備</li> <li>バスを中心として交通ネットワークをつくる</li> </ul>	公共交通機関との連携・支援 (交通結節点の改善) (乗継ぎ、乗換え)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>ボランティア・まちづくり団体の道づくりへの参加(花壇など)</li> <li>コミュニティー道路</li> <li>駐輪場の設置</li> <li>電線地中化</li> </ul>	道路空間の利活用 (自動車、自転車、ひと)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>まちづくりの観点からみた道づくり</li> <li>密な連携と発想を柔軟にしたまちづくり</li> <li>道路の計画などについて教育の面からも広報活動を行う</li> <li>除雪の徹底などへの市民の協力の必要性</li> <li>道に対する考え方の変革</li> <li>合併論だけではなくまちづくりも含めた道づくり</li> <li>NPO、まちづくり団体と連携をとった道路整備</li> <li>道路整備に関しての市民と行政の役割分担</li> </ul>	まちづくりとの連携・支援 (地域おこし)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>嶺南、嶺北など地域の特性を活かした道づくり</li> <li>観光入り込み客を見込んだ道路</li> <li>道路標識・案内標識の不足・不明確さ</li> </ul>	観光資源の有効活用への支援 (地域活性、都市貢献)
		<ul style="list-style-type: none"> <li>生態系に配慮した設計</li> <li>緑を配置したうるおい感のある道路</li> <li>騒音、排気ガスなどの抑制</li> </ul>	環境との調和

---

---

**お問い合わせ先**

福井県 土木部 道路建設課  
〒910-8580 福井市大手3-17-1  
TEL 0776-20-0474  
FAX 0776-20-0658

ホームページでも詳しい内容をご覧ください。  
<http://info.pref.fukui.jp/douken/index.html>

---

---