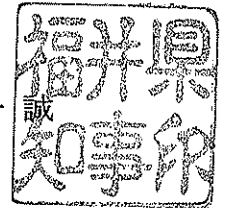


道建第 1046 号  
平成19年5月8日

国土交通省道路局長 様

福井県知事 西川 一



中期的な計画の作成にあたっての意見の提出について (回答)

平素は、本県の道路行政の推進にご理解、ご支援を賜り、厚く御礼申し上げます。  
平成19年4月2日付け国道企第114号にて依頼のありましたみだしのことについて、別添のとおり回答しますので、よろしく願いいたします。

# 「中期的な計画の作成にあたっての意見」

福井県知事 西川 一誠

## ～「元気な福井」をめざした 真に必要な道路整備～

福井県では、地方にあっても暮らしの質を守り高めるための『福井**新**元気宣言』を掲げ、“元気な社会・元気な産業・元気な県土・元気な県政”の実現を目指して県民とともに全力で取り組んでいるところである。

現在、あらゆる面で東京など大都市への集中が進んでいる中で、「列島のまん中」で関西圏・中京圏に近い地理的優位性を発揮するよう、堅固な道路ネットワークを築き、産業の一層の集積や観光などによる人・物の交流の促進等を図る必要がある。

そのためには、高規格幹線道路等の基幹的な道路ネットワークの整備が極めて重要であり、これら「真に必要な道路」について今後10～15年で整備すべきと考える。

# I. 道路整備を進める上で優先度の高い政策

## 1. 福井県が直面する課題

福井県は、地形的に嶺北地域と嶺南地域に分断され、近年では福井豪雨（平成 16 年）、平成 18 年豪雪などの自然災害が頻発するなど、厳しい地形・気象状況にある。

太平洋側から日本海側への大動脈である北陸自動車道や国道 8 号は、木之本町（滋賀県）から敦賀市、越前市にかけて、特に冬季において気象の変動が激しい山岳部を貫いており、積雪等に対して非常に脆弱な区間を抱えている。平成 18 年豪雪に際しては北陸自動車道敦賀 I C から武生 I C 間など、県内区間において、長時間（最長 22 時間 40 分）に及ぶ通行止が 6 回発生する等、福井県をはじめ北陸の経済活動が一時的に麻痺状態に陥った。

このため、中部縦貫自動車や舞鶴若狭自動車道といった広域ネットワークを早期に整備し、リダンダンシーを確保することは、福井県のみならず国家的見地から見ても急務である。

また、福井県では、女性の社会進出が目覚しく、女性の労働力人口比率（53.5%）、共働き世帯割合（39.6%）とも全国トップ（平成 17 年）となっている。こうした男女共同参画社会は、自動車交通を中心とするモビリティ（世帯あたり自家用乗用車の保有台数全国 1 位（1.75 台〈平成 17 年〉））によって下支えされているものである。

さらに県民の暮らしを支え、元気な地域となるためには、産業の一層の集積や豊かな地域資源を活用した観光をはじめとする人・物の交流の促進を図ることが必要である。

## 2. 重点的に推進すべき道路政策

以上の課題を踏まえ、次のような3つの道路政策に重点的に取り組む必要がある。

### ①大都市圏などとの県境を越えた広域的な交流・連携の強化

福井県は、わが国の自動車・繊維・電子機器産業等を支える高度な技術力を有する企業が集積し、さらには豊かな自然がもたらす海の幸、山の幸、文化が薫る歴史的遺産など、様々な地域資源に恵まれている。

こうした福井県の豊かな資源の存在を全国に情報発信し広く共有するためには、大都市圏をはじめ広域的な地域、さらにはアジアなど海外との交流を可能とする基盤の整備が不可欠である。

### ②災害などの緊急時における安全・安心の確保

兵庫県南部地震（平成7年）や中越地震（平成16年）による被災時には、リダンダンシーの確保の重要性が証明された。豪雨、豪雪や地震災害など、いかなる地域でどのような災害が発生しても、人・物の流れを止めないためのわが国の動脈の確保が急務である。

また地域においても、緊急時における人・物の輸送を確実に支えるとともに、集落を孤立させない「生命線道路」としての基盤の確立が不可欠である。

### ③暮らしの質を支え高めるための地域間連携の推進

豊かな文化や美しい国土を支える多様な地域社会を今後とも持続させながら、さらに暮らしの質を高めるためには、幹線道路ネットワークを整備し、迅速な災害救援や医療をはじめとする高度なサービスなどを、県民が等しく享受できる環境を地域と地域の連携により実現しなければならない。

### 3. 特に推進すべき具体的施策

#### (1) 高規格幹線道路ネットワークの早期完成

##### 1) 整備の重要性

##### 中部縦貫自動車道

中部縦貫自動車道は、北陸自動車道、東海北陸自動車道、中央自動車道を相互に連絡し、高規格幹線道路ネットワークの一翼を担い、北陸や近畿北部などの日本海側地域と関東・首都圏を結ぶ路線であり、関東・中京との交流・連携の強化をはじめ、広域リダンダンシーの確保や地域間連携の推進を通して、中部日本の発展に寄与する極めて重要な路線である。

##### ◆関東・中京との交流・連携の強化

電子部品、自動車部品等の全国トップクラスの高い技術力を持つ企業の支援や、より一層の集積のためには、中部縦貫自動車道の整備によって関東・中京への東の玄関口を開き、大都市圏との連携を強化することが必要である。

また、国際的な恐竜化石研究の拠点である「恐竜溪谷」、大本山永平寺、霊峰白山、三国湊といった太古から近世に至るまでの遺産や、越前海岸や九頭竜峡などの福井県が有する観光資源へのアクセスや拠点間の周遊を容易にし、大都市圏からの観光客や、さらには中部国際空港等を利用する海外からの誘客を進めることも重要である。

しかし福井県は、地理的に関東、中京、関西に近接した位置にあるにも拘わらず、現在、高規格幹線道路ネットワークは北陸自動車道のみ依存しているといっても過言ではない。

本路線を早期に全線開通させ、中央自動車道を経由し日本海側から中部地方、首都圏を結ぶ新たな東西のネットワークを形成し、相互の交流・連携の強化を図ることが必要である。

#### ◆広域のリダンダンシーの確保

北陸自動車道は現在、約 25,000 台/日（敦賀 I C・武生 I C間；高速道路交通量の全国平均：約 18,000 台/日（平成 19 年 1 月））に達する自動車が通行しており、関越自動車道（約 16,000 台/日（水上 I C・湯沢 I C〈関越トンネル部〉））などとともに本州を横断し太平洋側と日本海側とを結ぶ大動脈である。しかしながら、敦賀市を中心として前後の区間では、気象の変動が激しい冬季等において通行止めが頻繁に発生するなど、自然災害に対して極めて脆弱な路線である。

また、北陸自動車道に平行し補完する国道 8 号（約 13,000 台/日（敦賀市・越前市間））においても同様な状況であり、福井県をはじめ北陸地域の経済活動は、頻発する通行止の度に大きな打撃を被っている。

災害時等における広域的な迂回路を確保し、日本海側から中部圏を通り太平洋側へ抜けるルートとなるためにも、中部縦貫自動車道は真に必要な道路である。

このため、広域的なりダンダンシーを確保する観点からも、中部縦貫自動車道を早期に整備することで、北陸自動車道・東海北陸自動車道・中央自動車道等とのネットワークを形成し、広域的な安全・安心を実現させることが必要である。

#### ◆地域間連携の推進

本路線の沿線に位置する奥越地域は自然環境に恵まれているが、豊かな暮らしを支えるためには、県立病院（福井市）等を拠点とする高次医療施設へのアクセスを強化するなど、地域と地域が広く連携を図り、県民にサービスを提供しなければならない。

また、都市と農山村との二地域居住、グリーンツーリズム等による近隣都市と地方の農村との豊かな交流等、地域間の交流も推進し、豊かな地域社会を築くことが重要である。

一方、福井から大野市街地、旧和泉村（現大野市和泉地区）を經由して東海北陸自動車道に抜ける唯一の道路である国道 158 号は、豪雨、豪雪、地震等に弱く、長期間に亘る通行止めが多発している（年平均 2.2 回（年平均延べ 6.4 日）（平成 13～17 年）、最長通行止日数 15 日（平成 17 年 12 月 24 日～平成 18 年 1 月 6 日））。

そのため、地域の分断や集落の孤立化を繰り返し招いており、安全・安心な暮らしの基盤を整備することが必要である。

以上のように、福井県内の中部縦貫自動車道全線が「今後の具体的な道路整備の姿を示した中期的な計画」に組込まれることは勿論のこと、永平寺大野道路の遅くとも平成 28 年度までの全線開通および大野油坂道路の一日も早い事業着手が重要と考える。

#### 舞鶴若狭自動車道

舞鶴若狭自動車道は、中国自動車道、名神高速道路、北陸自動車道等と一体となり、関西、中京、北陸を結ぶ広域ネットワークを形成し、東西交通の円滑化を促進して、大都市圏との交流・連携の強化をはじめ、広域リダンダンシーや地域間連携の推進により、若狭地域をはじめ近畿圏の発展に寄与する極めて重要な路線である。

#### ◆関西・中京との交流・連携の強化

若狭地域は、関西・中京との地理的近接性を活かし、時間短縮による広域観光の促進、農水産物等の市場・販路拡大やエネルギー研究開発などの産業の集積を図る等、大都市圏をはじめとする広域的な交流・連携が必要である。

#### ◆広域のリダンダンシーの確保

兵庫県南部地震（平成 7 年）発生時には、名神高速道路等が通行止めと

なり、日本海側の国道 27 号が東西を結ぶ代替ルートとして利用されたものの、深刻な大渋滞が発生し、経済活動に大きな影響を与えた。

このため、舞鶴若狭自動車道を早期に整備し、災害時等における広域的な代替・迂回道路の確保、即ち、リダンダンシーの確保が必要である。

#### ◆地域間連携の推進

本路線の整備により、これまで約 1 時間 50 分を要していた小浜・福井間が約 1 時間 20 分に、また、小浜・敦賀間については約 1 時間が約 30 分へと大きな時間短縮が図られ、県内の嶺北地域と嶺南地域の連携を強化し、県土の一体化に大きく寄与するものと期待される。

また、現在、嶺南地域の唯一の幹線道路である国道 27 号は、慢性的な交通渋滞が生じており、特に観光客等が集中する海水浴シーズンには、周辺の生活道路にも通過交通が入り込むなど影響を及ぼしており、舞鶴若狭自動車道の整備により、周辺地域の生活環境の改善が図られる。

これら舞鶴若狭自動車道の整備により期待される効果を十分に発揮させるためには、小浜西・敦賀間約 50 k m の早期完成が不可欠であり、小浜西 I C ・小浜 I C 間が平成 23 年度、小浜 I C ・敦賀 J C T 間が平成 26 年度と示されている完成予定年度より、一日でも早い供用が必要である。

## 2) 整備促進に向けて

### 中部縦貫自動車道

#### ◆県内供用区間の現状

中部縦貫自動車道の県内供用区間は、現在、永平寺大野道路 26.4km のうち、越坂トンネルおよび永平寺西 I C ・同東間のわずか 3.2 k m であり、大野油坂道路約 34km は依然として基本計画にとどまっている。



#### ◆工事進捗状況と今後の供用区間

永平寺大野道路の工事進捗状況は、完成または工事施工中区間が約3割程度である。このうち、上志比・勝山間が平成20年度中の開通に向け重点的に整備が進められている。

#### ◆早期開通に向けた整備の目標宣言

永平寺大野道路については、遅くとも平成28年度までの全線供用のため土地収用も視野に入れた工区ごとの目標宣言を、大野油坂道路については、早期の事業着手と整備促進が必要である。

#### 舞鶴若狭自動車道

#### ◆県内供用区間の現状

舞鶴若狭自動車道は、県内区間約70kmのうち、京都府との県境から小浜西ICまでの約20kmが供用されているが、残る小浜西ICから北陸自動車道と接続する敦賀JCTまでの約50kmについては現在整備が進められている。

#### ◆完成予定時期と工事の進捗

小浜西IC・敦賀JCT間の完成予定年度は、小浜西IC・小浜IC間が平成23年度、小浜IC・敦賀JCT間が平成26年度と示されている。現在すでに約98%の用地が取得済みであり、また工事についても延長計約11kmにわたり進められている。一日でも早い供用のために、一層の工事の促進が必要である。

地方が活力を持ち「元気」な地域となるためには、こうした、特に基幹的な道路ネットワークについては地域の経済・社会状況を踏まえ、今後10～15年で整備することが必要である。

## (2) 地域づくりのための道路整備

### 1) 交流と連携の道づくり

- ・高規格幹線道路の供用にあわせたインターアクセス道路の整備

広域的な交流連携を可能とする高規格幹線道路の整備にあわせ、インターチェンジへのアクセス道路の整備が必要である。

- ・地域の幹線道路の整備

地域内の人や物の移動、地域間の交流・連携が地方の経済活性化には必要不可欠であるため、地域相互や空港・港湾へのアクセスを支える幹線道路の整備が必要である。

### 2) 安全と安心の道づくり

- ・豪雨、豪雪、地震など災害に強い道路の整備

豪雨や豪雪、地震など自然災害が頻発している中、県民の安全・安心な生活や経済活動を確保するため、災害に強い道路の整備や複数ルートによるリダンダンシーの確保が必要である。

- ・戦略的な道路管理

計画に基づき適切な時期に診断と予防的修繕を行うことで、道路構造物の長寿命化を図るなど、既存ストックを長期にわたり利活用していくことが必要である。

### 3) 地域を支える道づくり

- ・誰もが安心して自由に外出できるバリアフリー化や歩道の整備

子供から高齢者・障害者等の交通弱者まで、県民すべてが安心して、自立した暮らしができるような歩行空間を整備することが必要である。

- ・ 中心市街地活性化を支えるための道路整備

空洞化が進む中心市街地に賑わいを取り戻し、コンパクトな街づくりを支援する道路整備が必要である。

- ・ 農山漁村地域を活性化するための道路整備

エコ・グリーンツーリズム等による都市部と農村の交流を促進し、農山漁村を持続・活性化することが必要である

- ・ 観光を支援するための道路整備

県内の自然や文化遺産を活用した観光振興策を支援するため、観光地へのアクセス道路の整備や観光地の魅力を高める景観整備などを進める必要がある。

## Ⅱ. 効率化を進める上で重視すべきこと

### ○コスト縮減を進めた効率的で効果的なみちづくり

地方の実情に合わせたローカルルール適用の適用拡大や、新工法・新技術の積極的な活用とともに、既存ストックの有効活用や適切な維持管理を進めライフサイクルコストの縮減を図ることが重要である。

### ○目標を定めた迅速なみちづくり

道路事業を進めるにあたって、完成目標を定め広く公表し、スピード感を持って整備を進めるとともに、沿道の地域づくり計画と連携を図ることが重要である。

### ○必要性や効果を常に確認しながら進めるみちづくり

事業着手時はもとより、事業中であっても効果・必要性・優先度の評価を行い、柔軟性を持ちながら事業を進めることが重要である。

### ○地域と手を携え、共に育てるみちづくり

地域社会との共働により、県民すべてが「道を守る」意識を育て、道路の維持管理を進めることが重要である。

### Ⅲ. その他、道路政策や道路の整備・管理全般に関する意見

#### ○維持管理事業に対する支援制度の確立

これまで築いてきた道路は、県民生活を支える貴重な財産であり、国と地方が役割分担をしながら今後も適切に維持管理して行くことが重要となることから、財政面を含めた支援制度が必要である。

#### ○道路除雪に関する支援制度の確立

県民の安全な交通を確保するとともに、物流による地域経済を支え、積雪が地域のハンデとならないよう、市町村道を含めた通常の除雪活動に対し、さらなる支援の拡充が必要である。

#### ○交付金制度の拡充

地方の独自性を活かした地域づくりが可能となるよう、地方の裁量により柔軟な事業の実施が可能となるよう、地方道路整備臨時交付金制度をはじめ自由度が高い支援制度の拡充が必要である。

福井県にとって、道路は県民生活の支えであり、地域の存立基盤そのものである。

今後の具体的な道路の整備の姿を示した中期的な計画は、頑張る地方の声を十分に取り上げて作成していただきたい。

# 参 考 資 料

- 1 災害時における安全・安心の確保 ..... (参-1)
- 2 暮らしの質を支える交通網 ..... (参-2)
- 3 県境を越えた広域的な交流・連携の強化 ..... (参-3)
- 4 高規格幹線道路ネットワークの形成 ~中部縦貫自動車道の整備効果~ ..... (参-4)  
~舞鶴若狭自動車道の整備効果~ ..... (参-5)
- 5 交流と連携の道づくり ..... (参-6)
- 6 安全と安心の道づくり ~災害に強い道路の整備~ ..... (参-7)  
~戦略的な道路管理~ ..... (参-8)
- 7 地域を支える道づくり ~バリアフリー化や歩道の整備~ ..... (参-9)  
~まちづくり・地域づくり~ ..... (参-10)

福 井 県



# 災害時における安全・安心の確保 ～脆弱な高規格道路ネットワーク～

- 北陸自動車道一路線では、積雪等に対して非常に脆弱
- 北陸の経済活動が一時的に麻痺状態となるため、中部縦貫自動車道や舞鶴若狭自動車道を早期に整備し、リダンダンシーを確保することが急務



### 北陸道13時間寸断

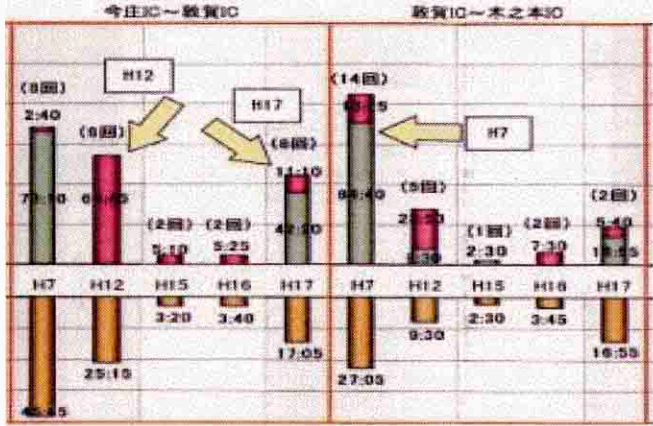
動けぬ大型車、トンネル停電…複合要因で長期化

平成17年12月16日 福井新聞

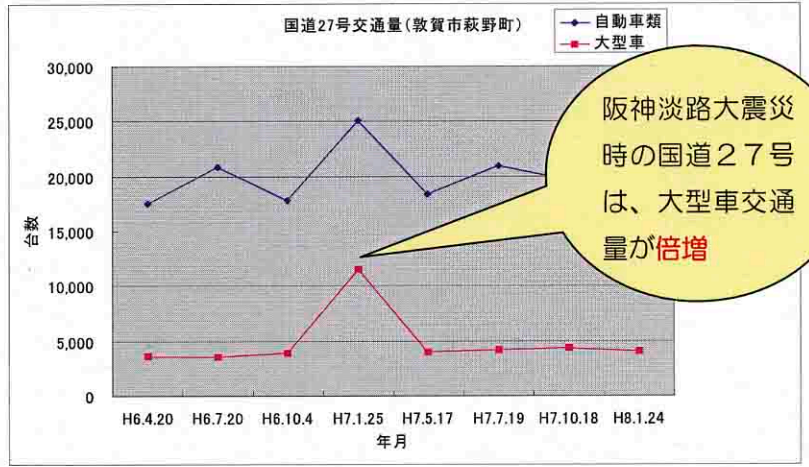
北陸道13時間寸断... 複合要因で長期化... 動けぬ大型車、トンネル停電... 複合要因で長期化... 動けぬ大型車、トンネル停電... 複合要因で長期化...



北陸自動車道今庄～木之本間通行止め状況



- ・頻発する通行止め (年22回:H7)
- ・長期化する一回当りの通行止め (最長46時間:H7)









## 県境を越えた広域的な交流・連携の強化～福井県の地域特性～

### 福井県の将来

- 元気な社会：1 未来を託す教育・親しみ楽しむ県民文化  
 2 女性活躍社会  
 3 イキイキ・長生き「健康長寿」  
 4 みんなの手によるあたたか福祉  
 5 日本一の安全安心
- 元気な産業：6 地域を支え世界に広がる福井の産業  
 7 力強いプライドの農林水産業
- 元気な県土：8 高速交通時代のにぎわい交流まちづくり  
 9 原子力の安全・安心と信頼の確保
- 元気な県政：10 夢と誇りのふるさとづくり

- ・東京まで1時間短縮
- ・松本まで2時間短縮
- ・神戸まで30分短縮

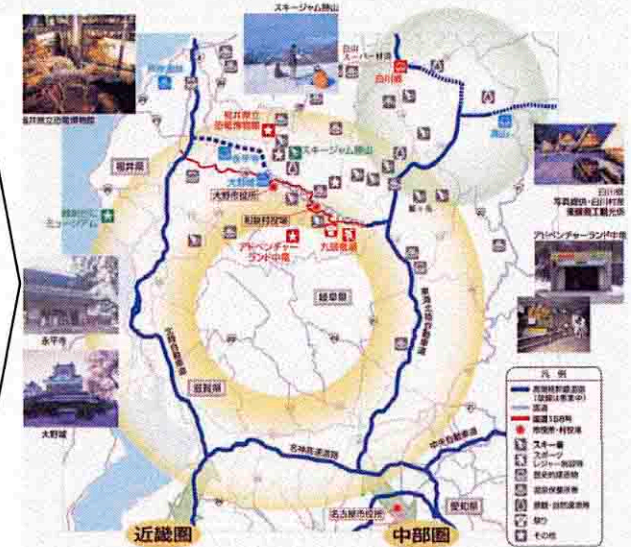


### 福井県の観光資源

- 歴史遺産：1 大本山永平寺  
 2 一乗谷朝倉氏遺跡  
 3 平泉寺白山神社  
 4 気比神宮  
 5 鳥浜貝塚（縄文時代）等の太古からの遺産
- 豊かな自然：6 越前海岸・若狭の海  
 7 気比の松原  
 8 九頭竜峡  
 9 東尋坊

### 福井県の産業

- 工業：1 繊維産業  
 2 めがね産業  
 (めがね枠の全国シェア90%)  
 3 半導体産業  
 4 自動車関連機器  
 5 電子部品  
 6 電力産業 (全国原子力発電の25%)
- 農林水産業：7 米作 (コシヒカリの発祥県)  
 8 越前かに・若狭ふぐに代表される資源管理型漁業





## 高規格幹線道路ネットワークの形成 ～中部縦貫自動車道の整備効果～

- 関東・中京圏との交流・連携の強化
- 観光振興
- 広域リダンダンシーの確保
- 高次医療施設へのアクセス強化
- 都市と地方の交流
- 安全・安心なくらしの基盤形成

### ・ 関東・中京圏との交流促進



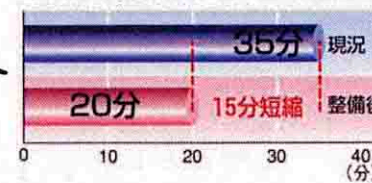
### ・ 第三次救急医療施設までのアクセス性の向上



時間短縮により  
 存命率が上昇

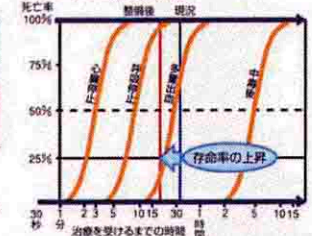
#### ■ 所要時間短縮による効果

①和泉村～国保白鳥病院（郡上市）の所要時間



和泉村から高次医療施設までの所要時間が短縮することで、存命率が上昇します。

#### ②カーラーの救命曲線



- 1) 心臓停止後約3分で50%死亡
- 2) 呼吸停止後約10分で50%死亡
- 3) 多量出血後約30分で50%死亡



## 高規格幹線道路ネットワークの形成 ～舞鶴若狭自動車道の整備効果～

- 関西・中京圏との交流・連携
- 広域観光の促進
- 農水産物の市場・販路の拡大
- 広域的な代替・迂回ルート確保
- 周辺地域の生活環境改善

・広域的な代替・迂回道路

### ●阪神淡路大震災時の迂回ルート

国道27号が名神高速の代替路線として機能



・時間短縮による交流・連携



・広域ネットワークの形成

大環状ネットワークと日本海国土軸の形成





# 交流と連携の道づくり ～地域の幹線道路の整備～

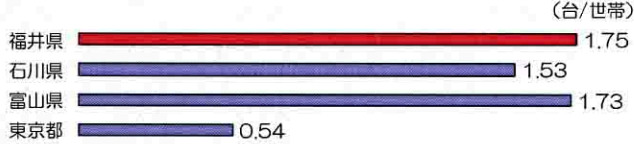
## 地域の活性化や物流のための地域の幹線道路の整備

- 産業団地への企業誘致を促進するため、物流を支える高規格幹線道路の早期完成が必要。  
←未開通の高規格幹線道路沿線には、未利用地がある産業団地が立地。
- 豊かな自然や歴史・文化を活かした観光地へのアクセス道路や観光地相互を連絡し周遊観光を可能とする観光道路網の整備が必要。

## 地方で安心して暮らし続けるための幹線道路の整備

- 福井県民の日常の交通手段は自動車に大きく依存しており、通勤や通学、通院、買い物など日常生活の移動が快適にできる道路整備が必要。
- 産業が集中する福井市・鯖江市・越前市への周辺地域からの通勤・業務交通が多く、幹線道路の整備により円滑な交通の確保が地域経済の発展のため必要。
- 医療施設へのアクセスを向上させ、地域医療を支える幹線道路の整備が必要。  
←奥越地域には分娩可能な病院がない。  
←第3次医療施設は福井市の福井県立病院のみ。

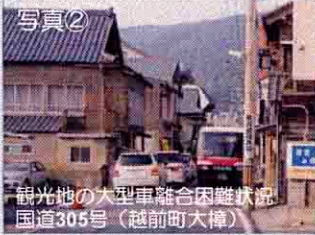
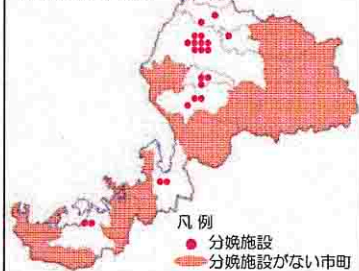
1世帯あたり自家用乗用車保有台数（平成16年度）



福井都市圏の交通手段（H17パーソントリップ調査）



分娩施設の状況





# 安全と安心の道づくり ～災害に強い道路の整備～

## 豪雨・豪雪・地震などの災害に強い道路の整備

- 豪雨・豪雪・地震など異常気象時においても信頼性の高い道路ネットワークとするため、緊急輸送道路の防災対策が必要。また、冬季の降雪期の雪対策の充実により、雪をハンデとしない地域づくりが必要。
- ←冬季の積雪時は、通常50分程度の所要時間が2時間以上かかる場合もある。
- ←敦賀市～越前市間が雪により交通が停滞すると関西圏・中京圏と北陸圏の物流が停滞し、県民生活に大きな影響を与える。
- ←1本しかない地域幹線道路が通行止めとなった場合、県民生活に与える影響が甚大。
- ⇒移動のほとんどを自動車交通に依存する地方にとって災害に強い道路は、地方で生活し続ける上で必要な基盤施設。

平成17年12月16日 福井新聞

雪崩に押しされずれた橋桁  
国道158号 尼頭1号橋 (大野市長野)

崩土被害状況  
国道162号 (小浜市東相生)

土砂崩れ2地区孤立  
三方の県道復旧めど立たず  
平成14年3月8日 読売新聞

倒木被害状況  
国道8号 (南越前町大良)

国道158で雪崩車埋まる  
雪崩で埋まったトラック  
国道158号 (大野市箱ヶ瀬)

豪雨被害状況 (路肩崩落)  
国道158号 (福井市小和清水町)

平成17年12月21日 福井新聞

崩土により小浜市南部から市街地まで迂回する必要  
→迂回路となる県道が大型車通行禁止であったため大型車は京都府まで迂回

落石被害状況  
国道303号 (若狭町熊川)

緊急輸送道路における橋梁耐震対策の進捗状況

年度	対策完了累計数 (%)	残数 (%)
H8	10	90
H9	20	80
H10	30	70
H11	40	60
H12	50	50
H13	60	40
H14	70	30
H15	80	20
H16	90	10
H17	95	5

要対策橋梁のうち約5割が未対策



# 安全と安心の道づくり ～戦略的な道路管理～

## 道路施設の維持・修繕・更新の計画的な実施

○橋梁をはじめとする道路構造物の多くは経済成長期に集中的に整備されてきたが、近い将来、様々な損傷の発生が予想される建設後50年以上を経過しようとしている。このため、計画的な予防的修繕を施すことにより延命化を図り、長寿命化によるライフサイクルコストを縮減する必要がある。

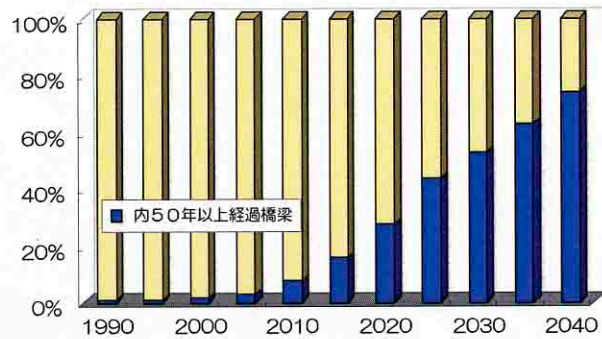
- ←2030年には福井県内の橋梁の約5割が建設後50年を経過する。
- ←県内でも大きな損傷の見られる橋梁が存在する。
- ←管理延長は年々増加しているが、道路事業費は平成10年度をピークに年々減少している。

⇒移動のほとんどを自動車交通に依存する地方にとって道路は必要不可欠な社会基盤施設で、ネットワークの確保が重要。



国道305号 新保橋（坂井市三国町新保）S41架設

橋梁経過年数の推移（福井県）



老朽化が進む橋梁の事例

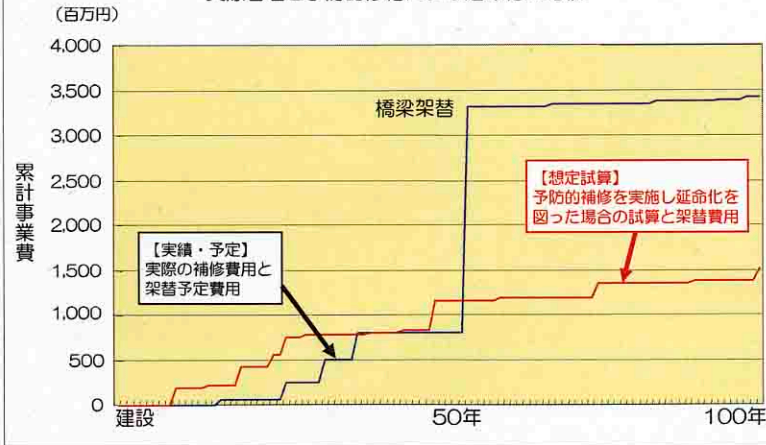


国道8号 鳩原跨線橋（敦賀市鳩原）S27架設

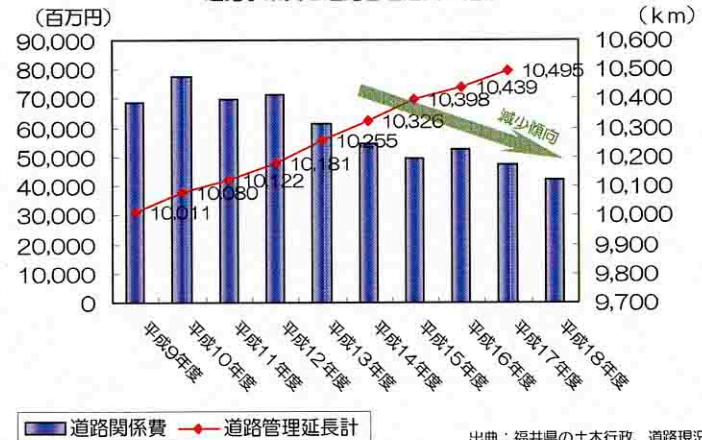


三国東尋坊芦原線 浜地橋（坂井市三国町浜地）S30架設

実際管理と予防的修繕による延命化の比較



道路事業費と道路管理延長の推移



出典：福井県の土木行政、道路現況表



# 地域を支える道づくり ～バリアフリー化や歩道の整備～

## 誰もが安心して自由に外出できるバリアフリー化や歩道の整備

- 少子高齢化時代を迎え、安心して外出できる快適な歩行者空間の整備が必要。
  - ←高齢化率は全国を上回るペースで推移。
  - ←全交通事故に占める歩行者自転車死者の割合が高く、歩行者自転車の安全確保が必要。
  - ←国道・県道の歩道設置の状況は、まだまだ十分でない。

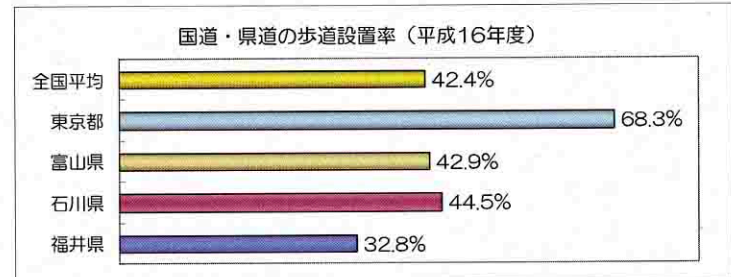
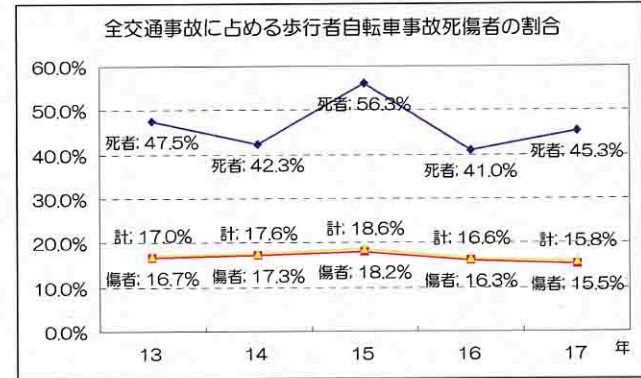
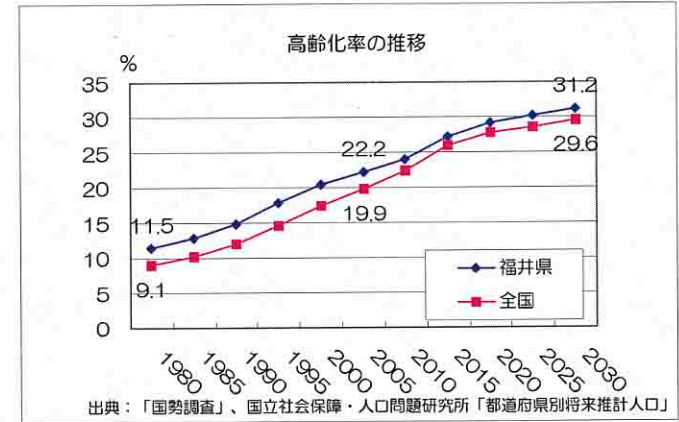
踏切に歩道がないため車道にはみ出して通行



安全に通行できる空間がない歩道



通学路となっている幹線道路に安全な歩行者空間がない





# 地域を支える道づくり ～まちづくり・地域づくり～

## 中心市街地活性化等のまちづくりを支援する道路整備

- 中心市街地への来街者が安全に回遊でき、景観に配慮した歩行者空間整備。
  - ←大規模商業施設の郊外への立地により中心市街地が空洞化。
  - ⇒快適な歩行者空間をネットワーク化し、中心市街地の回遊性を高める。
  - ⇒景観に配慮した整備による歩いて楽しい空間づくりを進める。
  - ⇒イベント等に利用しやすい空間づくりを進める。
- 駅前広場等の交通結節点の整備
  - ⇒公共交通機関との接続を向上させる道路整備。
  - ⇒都市の玄関口である駅周辺の機能向上を目指した道路整備。

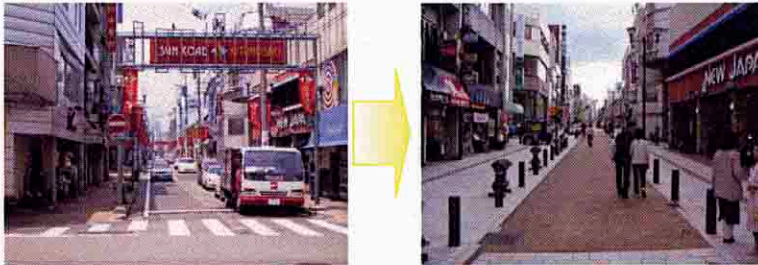
## 地域資源を活かした魅力ある地域づくりを支援する道路整備

- 農山漁村地域を活性化するための道路整備。
  - ⇒エコ・グリーンツーリズム等による都市住民と農村の交流を促進し、農山漁村の活性化を促進する。
- 観光を支援するための道路整備
  - ⇒県内の自然や文化資産を活用した観光振興策を支援するため、観光地へのアクセス道路の整備や観光地の魅力を高める景観整備など進める。

### 福井市中心市街地の歩行空間整備



自動車中心から歩行者中心の空間づくり

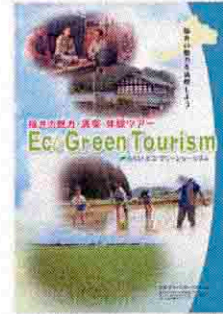


福井駅付近連続立体交差事業



鉄道による地域分断を解消  
市街地の渋滞解消

福井駅周辺  
高架化で道路渋滞緩和  
通過時間1〜4割減  
平成17年9月27日  
読売新聞



### エコ・グリーンツーリズム

平成18年度は4団体が福井県の支援を受け体験ツアーを実施した結果、2,740人の参加者の内、県外からの参加者が2,302人を占めた。  
平成19年度は8団体がツアーを実施。



### 日本風景街道への取り組みへの支援

- 若狭熊川・鯖街道 (若狭町)
- 三国湊のまち・海・緑・そしてひとを結びみち (坂井市三国町)

