

1 調査名称：鯖江市総合都市交通体系調査

2 調査主体：鯖江市

3 調査圏域：福井都市圏

4 調査期間：平成22年度

5 調査概要：

本調査は、鯖江市の都市計画道路（現況33路線・約90km・整備率85%）ネットワークについて、現状や上位関連計画を把握して課題を整理した上で、検討の前提条件、基本方針を設定し、「①都市計画決定から20年以上経過した長期未整備路線11路線（13km）の見直し」「②新規候補路線の検討」「③整備済み路線の検証」を行い、将来の都市計画道路ネットワークの整備計画方針について学識経験者を交えた研究会方式により成果をまとめた。

この調査結果は、今後の鯖江市総合計画における市全体の基本方針決定や、近年改訂予定の鯖江市都市計画マスタープランの基礎資料となる。

I 調査概要

1 調査名：鯖江市総合都市交通体系調査

～鯖江市道路ネットワーク整備計画検討調査（都市計画道路）～

2 報告書目次

§ 1. 調査の概要

- 調査の項目・内容、
- 研究会の開催、
- 検討フロー

§ 2. 鯖江市の概況

- 主要道路網・都市計画道路・周辺市町村とのつながり・DID変遷
都市構造・開発動向・観光動態・バス交通・交通事故・道路関係予算

§ 3. 上位計画・関連業務の整理

- 福井県都市計画区域マスタープラン（丹南都市圏）
- 鯖江市計画マスタープラン・第5次 鯖江市総合計画
- 福井県 都市計画道路 見直しガイドライン（H19.2） ほか

§ 4. 現況の把握・各種調査結果

- 都市計画道路、現況の交通量（H22センサス）・つつじまつり調査
- 交通事故発生状況（未整備路線）・通学路
- 沿道住民アンケート（鳥羽中芦山線）

§ 5. 都市計画道路ネットワークの整備計画の検討

- 課題・問題点 等の整理、
- 前提条件の整理
- 検討の基本方針と項目

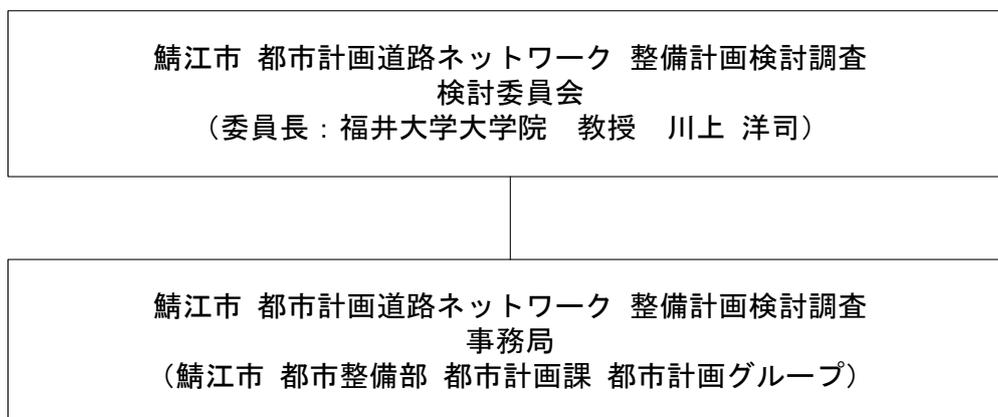
§ 6. 都市計画道路の見直し検討

- 鯖江市都市計画道路の見直し検討フロー
- リンク区切り作業・対象路線の抽出
- 概算事業費・概算B/C
- 長期未整備路線の見直し
- 新規候補路線の検討
- 整備済み路線の検証

§ 7. 今後の課題

- 【その他資料】 研究会 議事要旨
- 交通量調査 編

3 調査体制



4 委員会名簿等：

	所 属	役職等	氏 名
委員長	福井大学大学院	教授	川上 洋司
委 員	福井工業高等専門学校	教授	武井 幸久
〃	大同大学 工学部	准教授	嶋田 喜昭
〃	鯖江市都市計画審議会	委員	山本 迪
〃	福井県丹南土木事務所 鯖江丹生土木部	部長	中西 彰
〃	福井県土木部 都市計画課	課長	木村 正二
〃	〃	企画主査	高木 直茂
〃	鯖江市 都市整備部	部長	田中 憲男

事務局	鯖江市 都市整備部 都市計画課	課長	渡辺 俊之
〃	〃	参事	長谷川 伸英
〃	〃	課長補佐	鈴木 達久
〃	一般財団法人 地域環境研究所	事務局長	村松 俊明
〃	〃	客員研究員	中村 健太郎

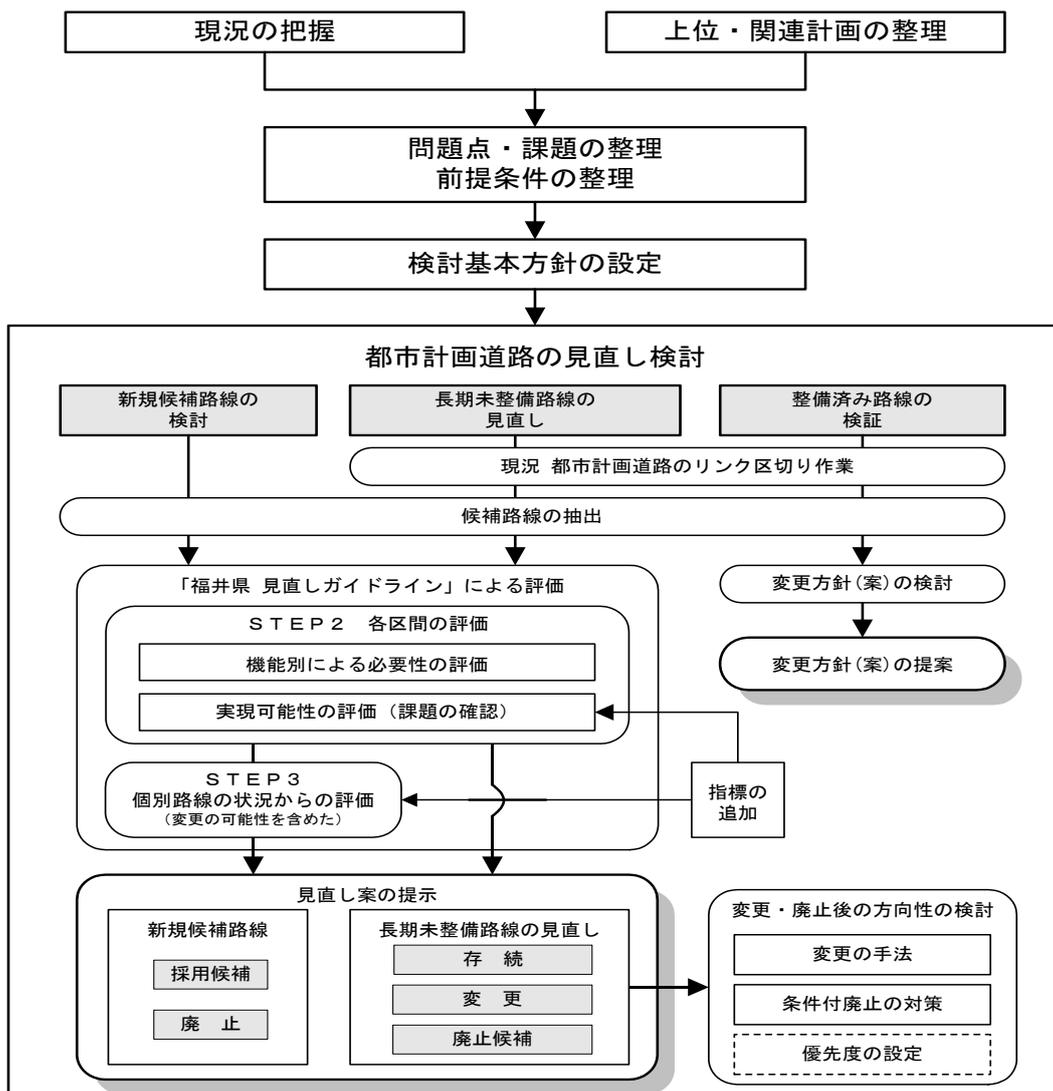
II 調査成果

1 調査目的

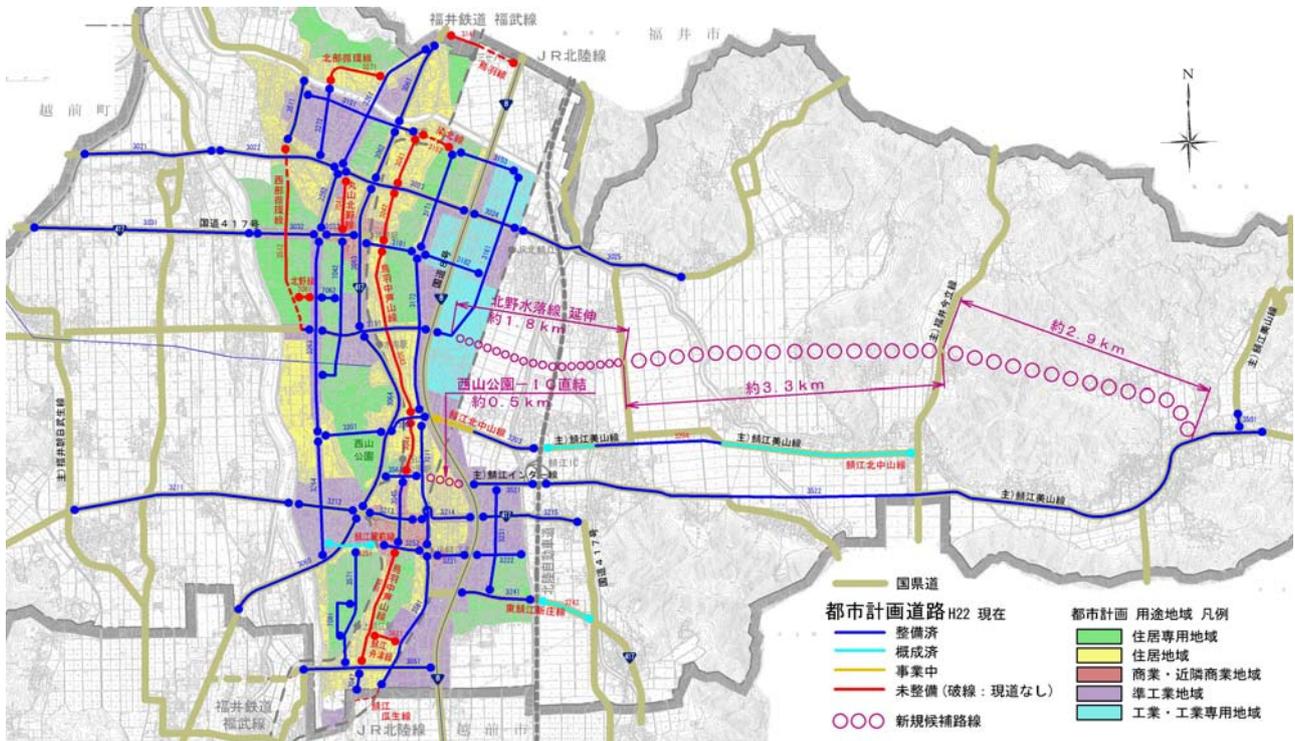
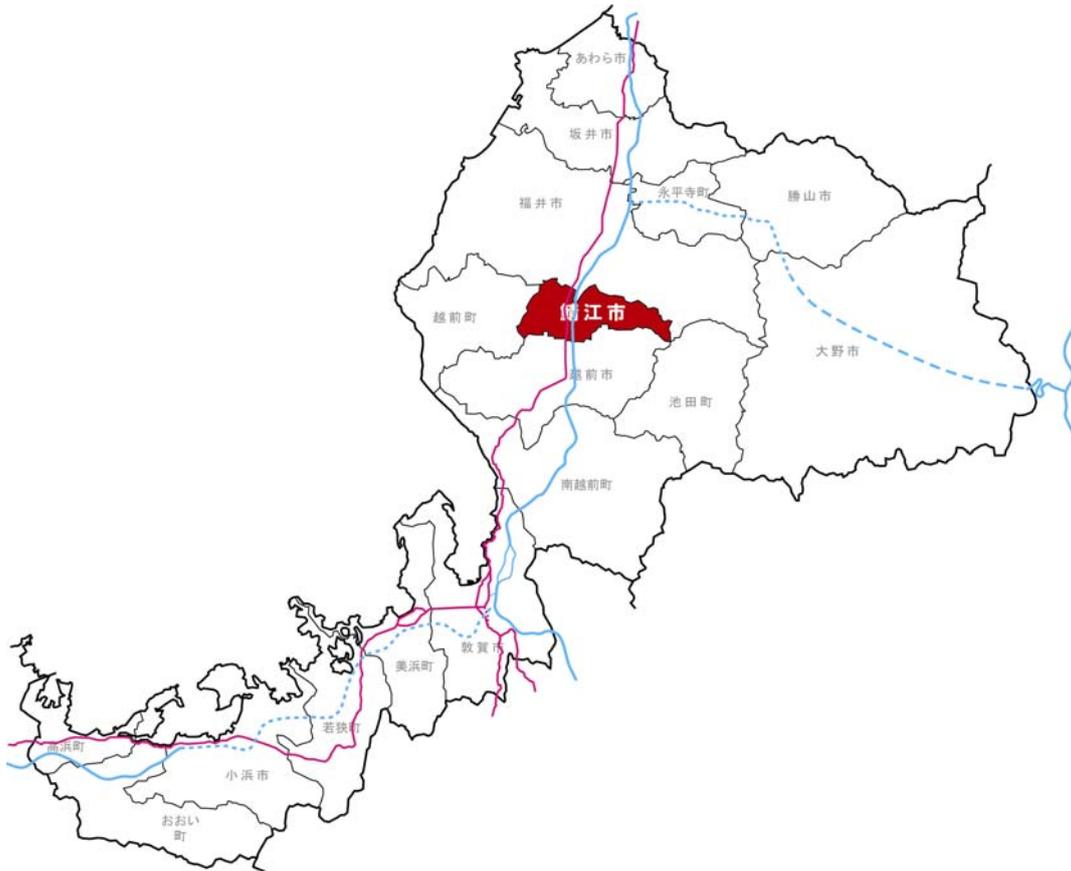
鯖江市の都市計画道路（33路線・約90km）の整備率は、H22.3現在で約85%であり、県内市町平均64.3%と比べて高く全体的に概成段階にあるが、都決から20年以上経過した長期未整備路線が、鳥羽中芦山線（未整備4.85km）など11路線（約13km）が残る。人口や交通量の歯止めや建設投資の減少、事業の説明責任、道路の性格役割の変化、自動車対応重視の見直しといった社会的背景の変化を踏まえると、今後の将来に向けた都市計画道路ネットワークの再構築が必要である。

本調査は、前年度実施した成果を受け、将来の都市計画道路ネットワークの整備計画方針について検討し、今後の鯖江市総合計画における市全体の基本方針決定や、近年改訂予定の鯖江市都市計画マスタープランの基礎資料とすることを目的とする。

2 調査フロー



3 調査圏域図



4 調査成果

① 都市計画道路の現状

- 鯖江市の都市計画道路は、延べ延長 約 90km で、改良率は約 85%である。
- H6 年以降、国道 8 号バイパス（東縦貫線）の主要路線の整備を含め 10 路線が新たに改良済となり、H22 年 3 月現在で 22 路線が改良済となった。全体的には概成段階である。
- 改良率について福井県内の市町別で見た場合、「鯖江市」は県内平均に比べ高い。

<表> 鯖江市内の都市計画道路の整備状況

時期	計画延長 (km)	改良済 状況			改良+概成済 状況		
		延長(km)	改良率	未改良(km)	延長(km)	概成率	未概成(km)
H 5 . 3	89.05	57.15	64 %	31.90	69.70	78 %	19.35
H22 . 3	90.01	76.67	85 %	13.34	79.50	88 %	10.51
進捗	+0.96	+ 19.52	+21 %	▲ 18.56	+ 9.80	+10 %	▲ 8.84

● 都市計画道路の整備状況

平成20年3月31日現在 (単位:km)

都市計画 区域名	市町名	自動車専用道路		幹線街路		区画街路		特殊街路		合計		改良率 (%)
		計画 延長	改良済 延長									
福 井	福 井 市	0.37	-	190.51	100.78	15.32	14.46	8.93	6.43	221.13	181.67	82.2
	永平寺町	3.33	-	7.64	5.27	-	-	-	-	10.97	5.27	48.0
	計	3.70	-	204.15	166.05	15.32	14.46	8.93	6.43	232.10	186.94	80.5
嶺北北部	あわら市	-	-	41.96	22.63	2.27	0.56	-	-	44.23	23.19	52.4
	坂 井 市	-	-	89.05	52.06	1.77	1.77	0.21	0.21	91.03	54.04	59.4
	福 井 市	-	-	12.19	0.16	-	-	-	-	12.19	0.16	1.3
	永平寺町	-	-	2.33	1.69	-	-	-	-	2.33	1.69	72.5
	計	-	-	145.53	76.54	4.04	2.33	0.21	0.21	149.78	79.08	52.8
丹 南	越 前 市	-	-	89.59	60.99	1.50	0.69	2.51	2.37	93.60	64.05	68.4
	鯖 江 市	-	-	80.93	68.06	4.65	3.50	4.43	4.43	90.01	75.99	84.4
	越 前 町	-	-	10.52	7.61	-	-	1.72	0.94	12.24	8.55	69.9
計	-	-	181.04	136.66	6.15	4.19	8.66	7.74	195.85	148.59	75.9	
織 田	越 前 町	-	-	11.85	11.85	-	-	-	-	11.85	11.85	100.0
大 野	大 野 市	-	-	48.28	31.81	0.49	0.49	-	-	48.77	32.30	66.2
勝 山	勝 山 市	-	-	36.98	21.85	1.15	1.15	-	-	38.13	23.00	60.3
敦 賀	敦 賀 市	10.38	-	55.32	37.65	1.37	1.37	-	-	67.07	39.02	58.2
小浜上中	小 浜 市	20.03	-	26.67	20.58	-	-	-	-	46.70	20.58	44.1
	若 狭 町	3.80	-	5.14	0.77	-	-	-	-	8.94	0.77	8.6
	計	23.83	-	31.81	21.35	-	-	-	-	55.64	21.35	38.4
三 方	若 狭 町	8.38	-	-	-	-	-	-	-	8.38	-	0.0
美 浜	美 浜 町	9.37	-	16.36	1.72	-	-	-	-	25.73	1.72	6.7
高 浜	高 浜 町	-	-	12.89	-	-	-	-	-	12.89	-	0.0
合 計		55.66	-	744.21	505.48	28.52	23.99	17.80	14.38	846.19	543.85	64.3

[出典] 福井県の都市計画；福井県 都市計画課 H21.3

- 都市計画道路は33路線（幹線27・区画4・特殊2）で、9路線が未概成である。
- 現在11路線が未改良で、改良率30%未満が4路線あり、この内0%が2路線ある。
- 鳥羽中芦山線の沿道住民アンケート調査（福井大学建設建築工学科 川上研究室；H22）の結果からみると、安全な歩行を確保することを重視した整備がなされるのであれば、都市計画決定の見直し・廃止という合意点が得られると考えられる。

鯖江市の都市計画道路 一覧

種別	路線番号	都市計画道路名	代表幅員 (m)	計画延長 (km)	H5.3現在	H22.3 現在				都決年 (当初)
					整備状況	整備状況	改良率	未改良延長 (km)	概成率	
幹線	3・3・1	東縦貫線	26	6.78	整備中	済				S 45
	3・5・2	吉谷朝日線	12~44	6.59	整備中	済				S 37
	3・4・3	朝日神明線	12~16	3.17	済	済				S 27
	3・4・4	鳥羽中芦山線	12~16	5.80	未整備	未整備	16%	4.85	16%	S 37
	3・5・5	白鬼女線	16	1.25	整備中	済				S 45
	3・4・6	鯖江武生縦貫線	12~18	6.74	済	済				S 27
	3・4・14	鳥羽線	16	0.87	未整備	未整備	0%	0.87	0%	S 47
	3・5・15	染北線	12~20	2.57	整備中	未整備	83%	0.43	83%	S 37
	3・4・16	染東線	20	2.05	済	済				S 37
	3・4・17	染西線	12~20	2.77	済	済				S 37
	3・4・18	染南線	16~20	1.43	済	済				S 37
	3・4・19	北野水落線	16	1.20	整備中	済				S 37
	3・5・20	鯖江北中山線	10.5~12	6.40	整備中	整備中	68%	2.03	93%	S 37
	3・5・21	横越野田線	11~16	5.57	済	済				S 27
	3・4・22	鯖江駅東線	16~20	0.92	済	済				S 45
	3・4・23	北鯖江定次線	16	1.53	済	済				S 45
	3・4・24	東鯖江新庄線	16	1.46	未整備	概成	62%	0.56	100%	S 45
	3・5・25	鯖江駅前線	13~22	1.06	未整備	概成	46%	0.57	100%	S 27
	3・4・26	鯖江西縦貫線	12~16	5.95	済	済				S 35
	3・4・27	北部循環線	12~16	1.55	未整備	未整備	51%	0.76	51%	S 37
	3・4・50	金谷線	16	0.18	済	済				S 49
	3・5・51	西部循環線	12	2.77	整備中	未整備	27%	2.02	27%	S 49
	3・5・52	鯖江河和田線	12~16	8.72	整備中	済				S 57
	3・5・56	西山長泉寺線	12	0.46	整備中	済				S 60
	3・5・57	上鯖江線	12	1.30	整備中	済				S 37
	3・5・58	鯖江瓜生線	12	1.50	整備中	済				S 37
	3・5・62	鯖江舟津線	12	0.34	未整備	未整備	0%	0.34	0%	H 4
区画	7・6・1	鯖江駅北線	11	1.35	済	済				S 27
	7・6・4	丸山北野線	11~12	2.28	未整備	未整備	71%	0.67	76%	S 27
	7・5・6	北野線	12	0.49	未整備	未整備	51%	0.24	51%	S 49
	7・6・8	上鯖江循環線	9	0.53	整備中	済				H 2
特殊	8・7・2	鯖浦線	6.5~12	4.36	整備中	済				S 49
	8・7・6	鯖江駅地下道	3.6	0.07	済	済				S 49
合計				90.01		85%	13.34	88%		
内訳	幹線道路			80.93		85%	12.43	88%		
	区画道路			4.65		80%	0.91	83%		
	特殊道路			4.43		100%	0.00	100%		

※ 3.5.20 鯖江北中山線……現在事業中の新出第一踏切改良(L=0.45km)が完了すれば、概成済(100%)となる

※ 3.5.58 鯖江瓜生線……越前市側で未整備

② 都市計画道路ネットワークの整備計画の検討

<課題・問題点等の整理>

<p>社会背景</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 道路整備はこれまで自動車交通の効率的処理に重点が置かれてきたが、生活・住環境や交通安全、歴史景観等の非交通機能面を含む多面的整備ニーズの高まりがみられる。 □ 人口や交通量の右肩上がりの歯止め、道路の使われ方や役割、建設投資の減少、既存道路の老朽化など、社会的変化がある。
<p>上位計画</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 福井県都市計画区域マスタープラン（丹南都市圏）の方針 □ 鯖江市 都市計画マスタープラン <ul style="list-style-type: none"> ・ 近年改訂の予定があり、大きな方針や施策等は現在のところ不確定である。 □ 鯖江市 第5次総合計画 <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共輸送利用客や観光客の増加を目指している。
<p>道路整備</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 「丹南西縦貫道路」は未だ候補路線であり、近い将来の完成見込みは薄い。 □ （県）福井今立線 戸口トンネル等の大きな整備があるが、市内中心部の交通体系を変化させるような整備の構想、計画はない。
<p>都市計画道路</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 道路網は南北に格子形状で、東西には日野川・北陸道ラインから放射状を成す。鯖江市の整備率は約85%と高く、全体的に概成済の感が高い。 □ 概成済を含めた未整備路線（幹線・区画街路）を11路線（13.34km）抱えており、事業自体の必要性を含めた見直しが必要である。未整備路線の要因は、幅員狭小で拡幅により沿道住宅に影響がある事、鉄道を跨ぐ構造になる事、地元合意が得られない事が主である。
<p>都市構造</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 都市のつながりは、福井市、越前市、越前町の隣接市町が大半を占める。 □ DIDは南北の長手方向に形成されており、近年東西方向への拡大がみられたが、その拡大も鈍化しつつある。 □ 土地利用から見た都市構造に大きな変化は見られないが、国道8号バイパス沿いや市北部、日野川以西の開発行為が点的的に見られる。
<p>自動車の流動</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 全体的に依然として、福井市、越前市方向の南北流動が強い。 □ 「日野川以西」「鯖江東部」に絡むトリップは増加し、中心部に絡むトリップは変化がない。
<p>交通量 交通安全</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 混雑度の高い路線は、「国道8号バイパス」「西縦貫線」、および西縦貫線と国道417号が合流する「福井鯖江線の越前市境地点」が主である。 □ 中心部2路線（国道417号、西縦貫線）は近年、西縦貫線への移行が見られる。 □ 福鉄断面は北野水落線開通により大きく分散され、日野川・東部断面も交通量の伸びが大きいが一極集中的な路線はなく分散され、現路線数と容量で賄っている。 □ 近年5年の市内交通は全般的に、経路選択が微変化したが、伸びはない。 □ 大型車混入率は、国道8号を除き、市内全体的に10%以下で安定している。 □ 鯖江・神明2地区は、交通事故件数が多い「あんしん歩行エリア」の指定がある。
<p>観光 (西山公園)</p>	<ul style="list-style-type: none"> □ 近年の入込は96万人でH7に比べ倍増し、内、西山公園が大半（74万）を占める。 □ イベント時の集客力は高い。（つつじ祭り：37万人、もみじ祭り：7万人） □ イベント時の西山公園付近の交通量や駐車場利用は飽和状態だが、ユーザーの意識調査からは顕著な不便性は伺えない。

<前提条件の整理>

● 社会背景や上位計画を反映する

- ・ 人口や交通量の伸びの鈍化および減少傾向、建設投資・財政の減少、既存道路の老朽化、事業に対する説明責任などの社会的変化
- ・ 道路の機能、使われ方の変化、自動車交通対応重視からの転換、歩行者・自転車や公共交通への配慮、そして住環境整備との連携といった観点
- ・ 福井県都市計画区域マスタープラン（丹南都市圏）
- ・ 鯖江市 第5次総合計画
- ・ 福井県 都市計画道路見直しガイドライン

● 都市構造の大きな変更を前提に置かない

- ・ 大規模な都市開発や中心市街地内の交通に大きな影響を与えるような道路整備の計画がない事、鯖江市都市計画マスタープランの未改訂（H23～24年度 改訂予定）、鯖江市の都市計画道路の整備率の高さ（85%）などから、都市構造の大きな変更を前提に置かない。

● 交通量の増加は想定しない

- ・ 自動車交通量の見直しについては、H. 2～H. 17、H. 17～H. 22の交通量の動向とH. 17のパーソントリップ調査の状況等をベースに考え、現況以上増えない事を前提とする。従って交通量は交通量配分予測に依らず、現況交通量の既存データで判断する。

<検討の基本方針と項目>

- 生活を支える拠点間を結ぶネットワークの形成
- 既存ストック利用による道路空間の質の高度化
- 機能集約型への誘導

検討項目		対象路線	
未整備 路線 の見直し	長期未整備路線について、「福井県都市計画道路見直しガイドライン」に基づき、個別評価指標を考慮して精査	<input type="checkbox"/> 幹線街路、区画街路で、都市計画決定から約20年以上経過 <input type="checkbox"/> 「未着手」「概成済」	■ 11路線 （15リンク）
新規候補 路線 の検討	現在候補に挙がる新規路線を検討する。しかし、厳しい財政状況を踏まえ、新規ネットの追加は最小限に留める	<input type="checkbox"/> 東西方向2候補路線	■ 西山長泉寺線延伸 （西山公園～IC直結） ■ 北野水落線 河和田延伸 （3リンクに分別）
整備済み 路線 の検証	鯖江市の高い整備率に着目し、改良済を対象に道路状況や交通の質など使われ方のギャップがある路線を抽出し、道路空間の再構築を考える	<input type="checkbox"/> 整備済から相当年経過 <input type="checkbox"/> 「用途指定と実際の立地」「周辺状況」「使われ方や性格」等の変化が見られるリンク	■ 4リンク

③ 都市計画道路の見直し検討

(1) 長期未整備路線の見直し

対象 11 路線 (15 リンク) に対し、福井県見直しガイドライン (下図フロー) に基づき精査した。

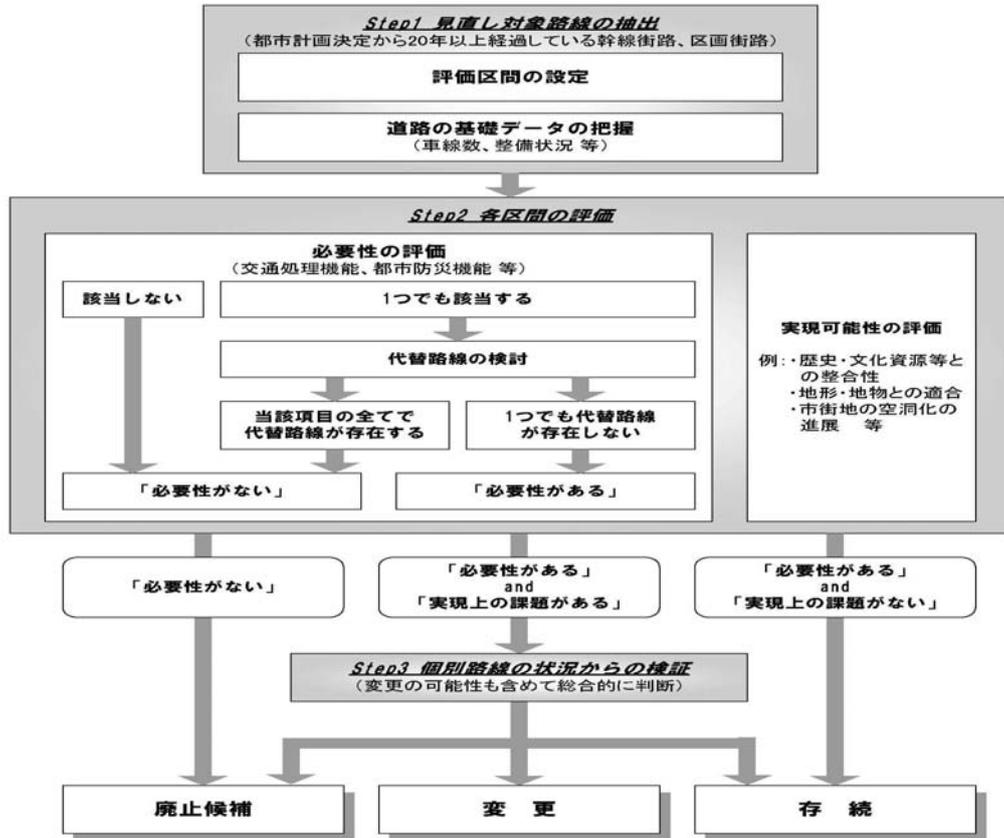


図 4.1 見直し検討フロー

<確認する評価指標>

STEP 2	必要性の評価	交通機能	交通処理機能	<ul style="list-style-type: none"> ・混雑の緩和 ・自動車交通の安全性の向上 	代替路線の存在も確認
			ネットワークアクセス機能	<ul style="list-style-type: none"> ・広域ネットワーク ・主要施設・観光地等へのアクセス 	
			歩行者自転車通行機能	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者や自転車の通行への配慮、通学路 ・バリアフリー重点整備地区内 	
		空間機能	都市環境機能	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道緑化、電線地中化による街並み形成 	
都市防災機能	<ul style="list-style-type: none"> ・避難地へのアクセス、避難路、緊急輸送路 ・延焼防止 (住宅密集地区、狭隘な道路) 				
市街地形成機能	都市構造形成機能	<ul style="list-style-type: none"> ・マスタープラン、総合計画等の位置づけ ・土地区画整理事業等の他事業の関連 			
	土地利用誘導機能	<ul style="list-style-type: none"> ・土地利用の促進 ・中心市街地の活性化 			
	実現可能性の評価	<ul style="list-style-type: none"> ・歴史文化資源との整合性、地形地物との適合、市街地の空洞化の進展 ・環境景観の損失、住環境やコミュニティの低下 ・事業費、投資効果、沿道住民の影響、地元の動向 			
STEP 3	個別路線の状況からの検証	<ul style="list-style-type: none"> ・指定、沿道状況…… DID 地区、都市計画の用途地域、あんしん歩行エリアの指定 ・路線の位置づけ…… 県道指定、街路名、他路線との連動性、河川鉄道による分断解消 ・現況の道路構造…… 最低車道幅員、歩道の有無 ・道路の利用状況…… 大型車混入率、交通事故件数、バスの運行 ・変更の可能性 			

<見直し基本方針の設定>

- 必要性のみからみれば全路線整備候補といえるが、財源や投資効果等からみた実施可能性面からの評価は不可欠な状況にある。その場合、各路線に対する評価を通して、「存続」、「変更」、「廃止候補」のいずれが適切、妥当かを判断するにあたっては、「存続を前提（重視）するか（A案）」か、「廃止を前提（重視）するか（B案）」の二つの立場がある。
- 本研究会としては、社会背景や道路財源、本研究会の検討方針を踏まえ、B案（廃止を前提）を基本として各路線を評価することとした。

基本方針 A案	存続 を前提	廃止候補	・昨年度(H21)で提案された 廃止候補
		変更	・事業費や支障物件が極めて大きな路線 ・地元の同意が極めて困難な路線
		存続	・上記以外の事業費・支障物件・地元の同意が顕著でない路線
基本方針 B案	廃止候補 を前提	廃止候補	・事業費や支障物件が大きい、または投資効果が極めて低い路線 ・地元の同意が極めて困難な路線
		変更	・投資効果が比較的ある路線 ・概成済みで現況幅員に近い路線
		存続	・概成済みで「変更」の可能性が無い路線

<研究会としての結論>

- 現道が存在する「廃止候補」については、単なる廃止では住民合意形成の困難が予想されるため、都市計画事業ではなく別の事業手法等を用い、圧縮される事業費を生活系機能の拡充に当てる整備方針として、「前向きな廃止」であることを強調する。
- 「変更」路線は、幅員やルート変更により事業費・支障物件を圧縮し、事業の実現可能性を高め整備効果の早期発現を目指す。

都市計画 道路名	未整備 延長	見直し(案)			今回の結論		
		H21 提案	H22今回		評価理由	対応策	
			A軸案	B軸案			
幹線 鳥羽中 芦山線	① 0.6 km	変更	存続	廃止候補	廃止候補 (条件付)	必要性の評価は高いが、住宅密集地域で事業費や支障物件が多く、事業の長期化は今後も予想される	生活道路として整備
	② 0.6 km		変更				
	③ 1.8 km		変更				
	④ 0.6 km		変更				
	⑤ 1.3 km		存続				
鳥羽線	0.87 km	廃止候補	廃止候補	廃止候補	廃止候補	必要性・投資効果・認知度が低く、代替路線が存在する	—
染北線	0.43 km	存続	存続	変更	変更	必要性や投資効果が高いが変更の可能性が存在する	幅員等の変更による事業費圧縮
鯖江北中山線	1.58 km	存続	存続	存続	存続	必要性が高く、県道であり、残整備も少ない	—
東鯖江新庄線	0.56 km	存続	存続	変更	変更	必要性はあるが、変更の可能性が存在する	幅員等の変更による事業費圧縮
鯖江駅前線	0.57 km	存続	存続	変更	変更	必要性はあるが、変更の可能性が存在する	幅員等の変更による事業費圧縮
北部循環線	0.76 km	存続	変更	廃止候補	廃止候補 (条件付)	必要性・投資効果が低く、地元合意が得られない	主要市道へのアクセス付加・改善
西部循環線	2.02 km	存続	存続	変更	変更	必要性はあるが、変更の可能性が存在する	区間短縮等による事業費圧縮
鯖江舟津線	0.34 km	廃止候補	廃止候補	廃止候補	廃止候補 (条件付)	必要性・投資効果・認知度が低く、代替路線が存在する	生活道路として整備
区画 丸山北野線	0.67 km	評価なし	存続	廃止候補	廃止候補 (条件付)	必要性はあるが、支障物件や地元合意が困難である	生活道路として整備
	北野線	0.24 km	評価なし	存続	廃止候補	廃止候補 (条件付)	必要性・投資効果・認知度が低く、代替路線が存在する
事業費	当初		172億円	41億円			

削減率 ▲ 6% ▲ 78%

※A案・B案の合計事業費は、当回事業費から「廃止候補」の事業費を差引いた値

<変更・廃止後の方向性>

- 今回確認した各路線の有する機能や現状課題に着目し、「都市計画決定どおりの整備より安価で効果のある対策の立案」が必要である。
- また、ワークショップの活用や社会実験等により住民参加を促し、市民や地元住民の合意形成を得られ易くする工夫が必要である。

条件 付 廃 止	<input type="checkbox"/> 速度マネジメント …………… 速度規制、通行規制、時間規制
	<input type="checkbox"/> セットバック対策 …………… 買取り、溜まり場の設置
	<input type="checkbox"/> 歴史的要素の付加 …………… 旧北陸道を活かしたみちづくり
	<input type="checkbox"/> 景観整備・緑化 …………… 舗装高質化
	<input type="checkbox"/> 幅員再配分・空間の創出 …………… 歩道設置（歩車分離）、電線地中化
	<input type="checkbox"/> 歩車共存対策 …………… 非分離構造により安全対策を促す
	<input type="checkbox"/> つつじバスの導入 …………… ミニバス
変更	<input type="checkbox"/> その他ソフト対策 …………… 主に生活安全性の向上に資する対策
	<input type="checkbox"/> 交通事故多発地点の安全対策 …………… 路面表示の拡充 イメージハンプ（交差点の従道路側）
	<input type="checkbox"/> 主要市道へのアクセス付加・改善
変更 幅員やルート変更により事業費・支障物件を圧縮し、事業の実現可能性を高め整備効果の早期発現を目指す。	

※ 長崎県 佐世保市の事例（県道栗木吉井線の約 400m の区間）



全幅が7mを、社会実験で車道幅4mに狭める一方、両側の歩道をそれぞれ1.5mに拡幅した。路側線には、突起の付いたリブ式の路面表示を採用し、歩行帯には緑色の工事用マットを敷設して歩行帯が目立つようにし、車の運転者に歩行帯の存在を視覚的に訴えている。

さらに、イメージハンプ、視覚的狭さく路面舗装、クランクを設け、車両速度抑制を促した。社会実験終了後、効果を検証して地元住民と協議し、賛同が得られれば恒久的な安全対策として実施する予定である。その際、カラー舗装の歩行帯や植栽も施す予定である。

(文略)

評価総括表

長期未整備路線

都市計画 道路名	整備 状況	未整備 延長	幅員 (m)		必要性の評価	歴史文化・環境景観 住環境の変化	実現可能性の評価		地元の影響・動向	個別路線の状況	変更の可能性	本研究会の 見直し結論
			現道	計画			事業費・投資効果 早期発現	事業費・投資効果 早期発現				
鳥羽中 芦山線	未整備	0.6 km	12		下記同様 十 福鉄[鳥羽中駅]アクセス強化	△	○	△	「計画どおり」4.5% 「現行のまま」4.1% 【※】	下記同様 下記同様 の指定は無い	×	廃止 候補 (条件付)
	未整備	0.6 km			「歩行者自転車専用 小学校が位置し、通学路指定 が実施されている」	△	△	×	「計画どおり」2.3% 「現行のまま」5.0% 【※】	計画幅員が最小域 別ルートも無い		
	未整備	1.8 km	5~6		「都市防災」 防犯点へのアクセス、緊急輸 送の確保が強く、住宅も多いこ とから延滞防止が期待できる	△	△	△	「計画どおり」2.9% 「現行のまま」4.0% 【※】	DID、用途地域、あんしん歩 行エリアで、重要度も高く、支 援機能が多数発生す る計画であり、幅員 縮小の変更は有り得 る	○	
	未整備	0.6 km			「都市構造形成」 旧北陸道の歴史的遺産の活用 の位置づけ	△	△	△	「計画どおり」3.8% 「現行のまま」4.3% 【※】	上記同様 十 つつバス運行区間 しかし、あんしん歩 行の指定は無い	○	
	未整備	1.3 km			上記同様 十 鯖江高校の自転車通学路 アクセス強化	△	△	△	上記①~④区間結果 【※】から判断すると、賛否 が割れると思われる 支障物件は極めて多い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	
鳥羽線	未整備	0.87 km	なし	16	チェク項目の該当は少ない 市東、福鉄[三十八社駅]のアク セス強化 緊急輸送路の強化	○	△	×	支障物件がなく、事業費 の莫大性はない 代替路線もあり、B/Cも 比較的小さい	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮
幹 線	未整備	0.43 km	なし	16	鯖江清水線の交通緩和 福鉄[鳥羽中駅]アクセス強化 御幸地区と神明北部[鳥羽小学 校]のアクセス強化	○	△	○	支障物件は若干あるが、 B/Cは高い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮
鯖江 北中山線	概成済	1.58 km	10	12	沿道に小中学校、体育館、公民 館など多量立地 鯖江市東西路線の強化	○	△	△	支障物件は若干あるが、 事業費延長率もはや高い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮
東鯖江 新庄線	概成済	0.56 km	8	16	自転車通学指定区間 小学校の通学指定路 緊急輸送路R417との連絡 鯖江市東西路線の強化	○	△	△	支障物件は若干あるが、 事業費延長率もはや高い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮
鯖江駅前線	概成済	0.57 km	13	15	JR鯖江駅からの延伸区間 小学校の通学指定路 防災拠点、緊急輸送路アクセス 中心市街地に位置する	○	△	△	支障物件は若干あるが、 事業費延長率もはや高い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮
北部循環線	未整備	0.76 km	6	16	チェック項目の該当は少ない	○	△	×	支障物件は若干あるが、 事業費延長率もはや高い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮
西部循環線	未整備	2.02 km	4	12	西陸貫線の交通緩和 自乗車通学の利便性の向上 緊急輸送路のアクセス向上	△	△	△	支障物件は若干あるが、 事業費延長率もはや高い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮
鯖江舟津線	未整備	0.34 km	5~6	12	チェック項目の該当は少ない	△	△	×	支障物件は若干あるが、 事業費延長率もはや高い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮
丸山北野線	未整備	0.67 km	7	11	近隣に丹南病院、中学校など 多数立地 防災拠点や緊急輸送路へのア クセス向上	○	△	△	支障物件は若干あるが、 事業費延長率もはや高い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮
北野線	未整備	0.24 km	4	12	チェック項目の該当は少ない	○	△	△	支障物件は若干あるが、 事業費延長率もはや高い 支障物件は比較的強い 支障物件は比較的強い	幅員縮小の変更は 有り得る	○	幅員等の変更 による 事業費圧縮

【※】住民アンケート結果

(2) 新規候補路線の検討

- 新規候補 2 路線は共に、高架やトンネル構造により事業費が大きく支障物件もあることから、容易に整備可能な路線ではない。
- しかし西山長泉寺線延伸については、道路ネットワーク上や事業費からだけではなく、西山公園を核とした総合的なまちづくり戦略の観点から、新規の都市計画道路として今後検討していく路線とする。



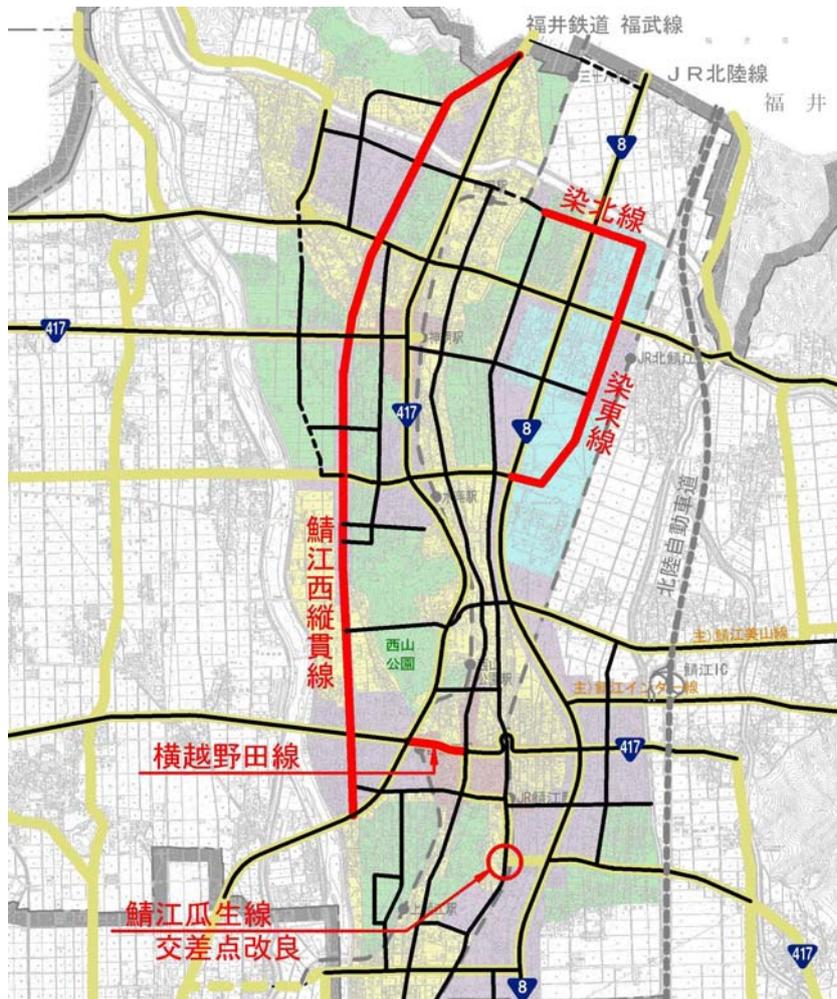
区間長 (累計)	必要性の評価	実現可能性の評価		個別路線の状況	
		歴史文化・環境景観 住環境の変化	事業費・投資効果 早期発現		
西山長泉寺線 延伸 (西山公園～IC直結)	0.5 km ○	鯖江北中山線の 交通緩和 西山公園～鯖江IC アクセス向上 緊急輸送路の アクセス向上	△ 通過交通が増えた 場合、住環境が変化 する	○ B/Cは比較的高い しかし支障物件もあ り、事業費も比較的高 い	○ △ 用途地域内 JRIによる地域分 断の解消
北野水落線 延伸 染東線から	鯖江 浅水線	鯖江警察署への アクセス向上 緊急輸送路の アクセス向上	△ 通過交通が増えた 場合、住環境が変化 する	△ 鉄道・河川構造物に より、事業費は比較 的高い	△ 北陸道を挟む集落 間の交流形成 谷間集落間の地域 交流形成 新たなバスルート の可能性
	福井 今立線		△ 通過交通が増えた 場合、住環境が変化 する	× トンネル主体で事業 費は莫大となり、支 障物件も少なくない B/Cも極めて小さい	
	河和田 地区		8.0 km	△ 遺跡の影響がある	

<西山長泉寺線 延伸区間に期待される主な役割>

- 並行する国道 417 号や鯖江北中山線の機能分担による東西路線の強化
- 西山公園～鯖江 IC の直結、西山公園に併設予定 (案) の「道の駅」との連携による、観光への支援と、道路利用者の利便性の向上
- 河和田方面から病院の立地が多い市街地を結び、災害時を含めた安全安心を高める機能
- 西山公園から国道 8 号や鯖江 IC へ直接東方に伸びる、質の高いシンボリックな機能

(3) 整備済み路線の検証

- 県内他市町と比べて高い都市計画道路の整備率（約85%）である鯖江市において、今後は既存ストックの活用や機能集約型への転換、生活空間の質の向上、地域の特色を活かした整備が重要である。



路線名	現況	現幅員	改良案
染北線 染東線	<input type="checkbox"/> 工業・準工業の用途指定を受け、広い幅員を有する <input type="checkbox"/> 住宅化が一部進み、都市公園や通学路の指定もある	20 m	<ul style="list-style-type: none"> ■ 幅員再配分(歩行・環境系向上) ■ 染南・染西線を含めた生活系循環道路の形成
横越野田線 (R417号)	<input type="checkbox"/> 幅員狭小で線形も屈曲し、現況歩道も狭い (W=1.5m) <input type="checkbox"/> 西鯖江駅、市民つつじホールが沿道に立地 <input type="checkbox"/> 通学路もあり、鯖江駅～西山公園の動線に位置する	11 m	<ul style="list-style-type: none"> ■ 電線地中化による幅員創出 ■ 景観に配慮した整備 ■ (用地買収による拡幅)
鯖江 西縦貫線	<input type="checkbox"/> 旧国道8号と共に市内中心部の骨格を成す南北道路 <input type="checkbox"/> 車道は比較的広いが、歩道は2.5mである(両側歩道) <input type="checkbox"/> 沿道には商業施設や鯖江中学校が立地し、生徒の自転車通学や各小学校の通学路指定でもある	16 m	<ul style="list-style-type: none"> ■ 歩道幅員還元の幅員再配分 ■ 自転車通行帯の設置
鯖江瓜生線	<input type="checkbox"/> 県道との交差点で、国道8号への最短アクセスルート <input type="checkbox"/> JR踏切が近接するため、遮断時は滞留が発生する	12 m	<ul style="list-style-type: none"> ■ 交差点隅切りの整備 ■ 滞留長の整備

④ 今後の課題

■ 鯖江市都市計画マスタープランでの調整

本研究会の成果として、都市計画決定にかかる現行都市計画道路の見直し案を提示したが、次年度以降に改訂予定の鯖江市都市計画マスタープランにおいて、まちづくり基本方針や都市計画用途地域の変更がある場合は、それらを受けて調整、再検討する必要がある。

未整備「変更」路線については、事業費や支障物件を睨みながら適切な幅員や区間・ルートを検討し、計画の外郭を可能な限り早く提示する必要がある。

新規候補路線「西山長泉寺線 延伸」は、西山公園を核とした多機能な路線に成り得ることから、総合的なまちづくりの観点の中で必要性を今後十分に整理する必要がある。

■ 住民合意形成に向けて

「変更」「廃止候補」となる未整備路線は、既に都市計画の影響を受けている市民が存在する事を踏まえると、地元住民内での賛成・反対の混同は当然予想される。

利害関係の調整、厳しい財政事情を十分に理解してもらい、「廃止」に代わる都市計画制限の枠を外した具体案を提示して、『前向きな見直し』を強調することが重要である。

併せて、地域住民との合意形成に向けワークショップやまちづくり協議会、社会実験等を活用し、地元と行政が一体となって進めていく必要がある。

■ 優先度の設定

整備効果の早期発現を目指すためには、各路線の「必要性の高さ」「事業費や支障物件の大小」「地元の動向」等を勘案して、整備する路線の相対的な順位付けを行う必要がある。

■ 今後の見直し計画

「変更」「廃止候補」となった路線について、一応の決着を迎えるまでには今後もある程度の時間を費やすことが予想される。

将来の情勢変化に対応すべく、見直しは10年を目途に行うことが「福井県都市計画道路見直しガイドライン」にも明記されていることから、今後も継続的に見直しをする必要がある。

鯖江市都市計画道路ネットワーク整備計画検討研究会 開催記録（平成22年度）

◆平成22年10月12日 第1回研究会

- ・本年度の調査について
- ・交通量調査の実施
- ・都市計画道路ネットワーク整備計画の検討内容

◆平成22年12月14日 第2回研究会

- ・道路交通の現況把握、課題
- ・都市計画道路見直し検討の基本方針
- ・新規都市計画道路候補路線の検討

◆平成23年2月21日 第3回研究会

- ・概算事業費・概算B/Cの算出
- ・未整備路線の見直し案
- ・新規候補路線の検討
- ・整備済み路線の検証

◆平成23年3月14日 第4回研究会

- ・未整備路線の見直し案
- ・新規候補路線の検討
- ・整備済み路線の検証