



越 都 計 第 7 5 0 号
平成20年10月20日

国土交通省道路局長 殿

越 前 市 長



今後の道路行政についての意見・提案の提出について（回答）

平成20年9月19日付け、国道企第37号で提出依頼のあったみだしのことについて、
別紙のとおり作成したので提出します。

本市は、「元気な産業づくり」をまちづくり施策の大きな柱の一つとして、企業誘致や産業支援体制の強化に積極的に取り組んでいる。

丹南地域における中心都市及び県内第一の製造品出荷額を誇る産業都市である本市は、主に南北方向に産業が立地している。

また、越前市は旧武生市と旧今立町の合併により平成 17 年 10 月に誕生した。市の地形は東西に長く、さらに市の中央部を南北に一級河川である日野川が流れ、古来より東西間の交通路が脆弱である。

合併による東西の地域間交流や連携強化とともに、市民の日常生活や県内一の工業出荷額を有する越前市の産業基盤を支え、活力ある自立した地域づくりのためにも、東西・南北間の基幹道路や大都市との道路網整備が急務である。

●基幹道路の整備促進

〔東西〕戸谷片屋線、(アクセス道路)河濯線・北府 2 号線、家久 1 号線、
国道 4 1 7 号、県道武生美山線、武生米ノ線、武生池田線

〔南北〕県道帆山王子保停車場線・中小屋武生線、県道石田家久停車場線・福井鯖江線

●大都市圏とのアクセス道路網の整備・改良促進

国道 3 6 5 号、冠山トンネル
(雪対策)北陸自動車道、国道 8 号

1. 地域間を連絡する幹線道路の整備促進

産業活性化や企業誘致を図るために、物流や通勤の円滑な道路交通を確保したい。

特に、地域間を連絡する幹線道路（特に国道、県道）が重要。

地域間を連絡する道路交通を確保するため、幹線道路の整備及び維持管理にあたっては従来以上に次のことを重視してほしい。

① 雪、豪雨、地震等の災害に強い道路

- ・ 災害に強く、緊急輸送路として機能が確保できるように整備促進。
- ・ 特に、雪に強い道路構造、整備を。
- ・ 降雪や豪雨などの災害時にも地域間の交通が遮断されないようにするために、高速道路、国道、県道などが補完しながら交通を確保できるように各道路の整備、部分改良、維持管理（除雪体制）を。

② 歩行者や自転車にやさしい道路

- ・ 幹線道路は自動車の交通量も多いため、歩行者や自転車が安全に通れる歩道等の整備が急務。

③ 中心市街地の通過交通を減らす環状道路

- ・ 中心市街地活性化に合わせ、まちなかの賑わいを創出するために、通過交通の抑制が必要。環状道路としての幹線道路の整備促進。

2. 道路の適切な維持管理の促進

道路の維持管理費が増大している。国民の貴重な財産である道路や橋梁の損耗を防ぐためにも適切な維持管理が不可欠。国の支援については、地方道の新設又は改築だけでなく、維持修繕に対する支援の拡充が必要。

3. 地域の実情にあわせた国の柔軟性のある支援

- ・ 都市計画道路用地の先行買収に対する支援制度があれば、長期的にコストダウンを図れる。
- ・ 河川と道路の事業年度が違う場合であっても、用地の先行買収ができるような支援制度を。
- ・ 事業費が少なくても交差点改良などは有効であり、小規模な事業に対する支援制度の拡充を。
- ・ 除雪（機械のリース）や融雪設備に対する支援制度の拡充を。

今後の道路行政についての意見・提案

②-1 地域の現状と抱える課題

様式②

福井県越前市

○現状

- ①生活や就業の場などの広域化・郊外化が進み、自動車に頼った生活スタイル、自動車に頼らざるを得ない都市構造になっている。
- ②高齢社会の進展などに伴う移動制約者が増大している。
- ③一部の路線では、朝夕における渋滞、また、沿道の企業や店舗等への車両の出入りに伴う交通の混雑が見られる。
- ④本市の地勢は東西に長く、市街地も東西に離れて形成されている。しかし、市域内の東西方向に対する移動性が弱い。
- ⑤土地区画整理事業による面的な基盤整備が行われていない地区では、道路幅員が狭く、円滑な交通の処理に支障をきたしている。また、拡幅整備による地域固有のまちなみが失われる。
- ⑥家屋が密集する中心市街地などをはじめ、長期間にわたり整備未着手となっている路線がある。

○課題

- ①自動車に頼らない都市構造や都市環境への転換が必要。
広範囲に拡散した都市構造により、公共交通の空白地帯があり、公共交通機関を利用しにくい環境にある。
- ②安全で安心して歩ける道作りが必要。
中心市街地内への通過交通の流入を抑制する対策。
バリアフリー化、除雪体制の確立など安全性、快適性に配慮した整備が必要。
- ③円滑な交通の確保が必要。
沿道環境の整備、交通安全対策の充実、迅速な除雪体制の確立。
- ④東西方向に対する移動性の確保が必要。
骨格的な幹線道路として位置付けられる(都)戸谷片屋線の整備促進。
地域間の連携や移動性を確保する道路網の整備促進。
- ⑤地域課題に対応するための効果的な道路空間の形成が必要。地域課題としては、移動性、防災面、景観、安全性等が挙げられる。
- ⑥社会情勢や都市構造の変化に伴う路線の役割の変化などを踏まえ、路線の廃止や変更も検討しながら、地域の実情に適した計画的な整備が必要。

②-2 地域の目指すべき将来像

福井県越前市

(越前市総合計画)

- 基本理念 住民相互の融和と一体感の醸成を図りながら、“自立”と“協働”の基本理念のもと新たな時代に対応したまちづくりに取り組み、本市の魅力を総合的に高めます。
- 重点目標 基本理念に基づき、“自立”した、誰にとっても暮らしやすいまちづくりに市民と行政が“協働”して取り組むことにより、“定住化を促進”していくことを重点目標とします。
- 将来像 国府の文化と匠の技、日野の山川に育まれひとづくり、ものづくり、まちづくりの活力みなぎる
「元気な自立都市 越前」

道路関係（都市計画マスタープラン）

道路ネットワーク整備の方針

① 骨格となる東西広域幹線軸の整備促進

- ・国道8号と旧国道8号相互のネットワークを強化し、丹南地域の産業や観光の発展にも寄与する東西方向の広域幹線軸として、（都）戸谷片屋線の建設を促進する。

② 中心市街地へのアクセス・回遊性を高める環状道路網の整備

- ・中心市街地を取り囲む環状道路網として位置づけられている（都）河濯線の建設を促進する。

③ 狭隘な道路等における道路環境の効果的な整備

- ・地区計画制度などを活用し、地域の実情に応じた効果的な整備を進める。

④ 道路環境の維持・改善

- ・幹線道路網の強化、交差点改良、迅速な除雪体制の確立、災害時の代替路線の確保に努める。

⑤ 長期未着手都市計画道路の適正な見直し

- ・道路網としての交通処理や市街地環境の改善など、路線ごとの役割や段階構成を明確にし、現状にあった見直しを検討する。

今後の道路行政についての意見・提案

③道路施策の重点事項(代表事例、期待する効果や評価等)

様式④

福井県越前市

○重点事項	○代表事例	○期待する効果や評価等	○その他
活力分野 都市交通の快適性、利便性の向上	戸谷片屋線整備事業	東西方向の幹線道路となる戸谷片屋線の整備により、安全で円滑な自動車交通の確保、地域間の連携強化、丹南地域の観光・産業の発展に寄与するものと期待される。	
安全分野 水害等の災害に強い国土づくり	道路無雪化事業整備計画	市道における消雪施設の整備を促進することにより、冬期間における安全な道路交通の確保と利便性の向上を図る。	

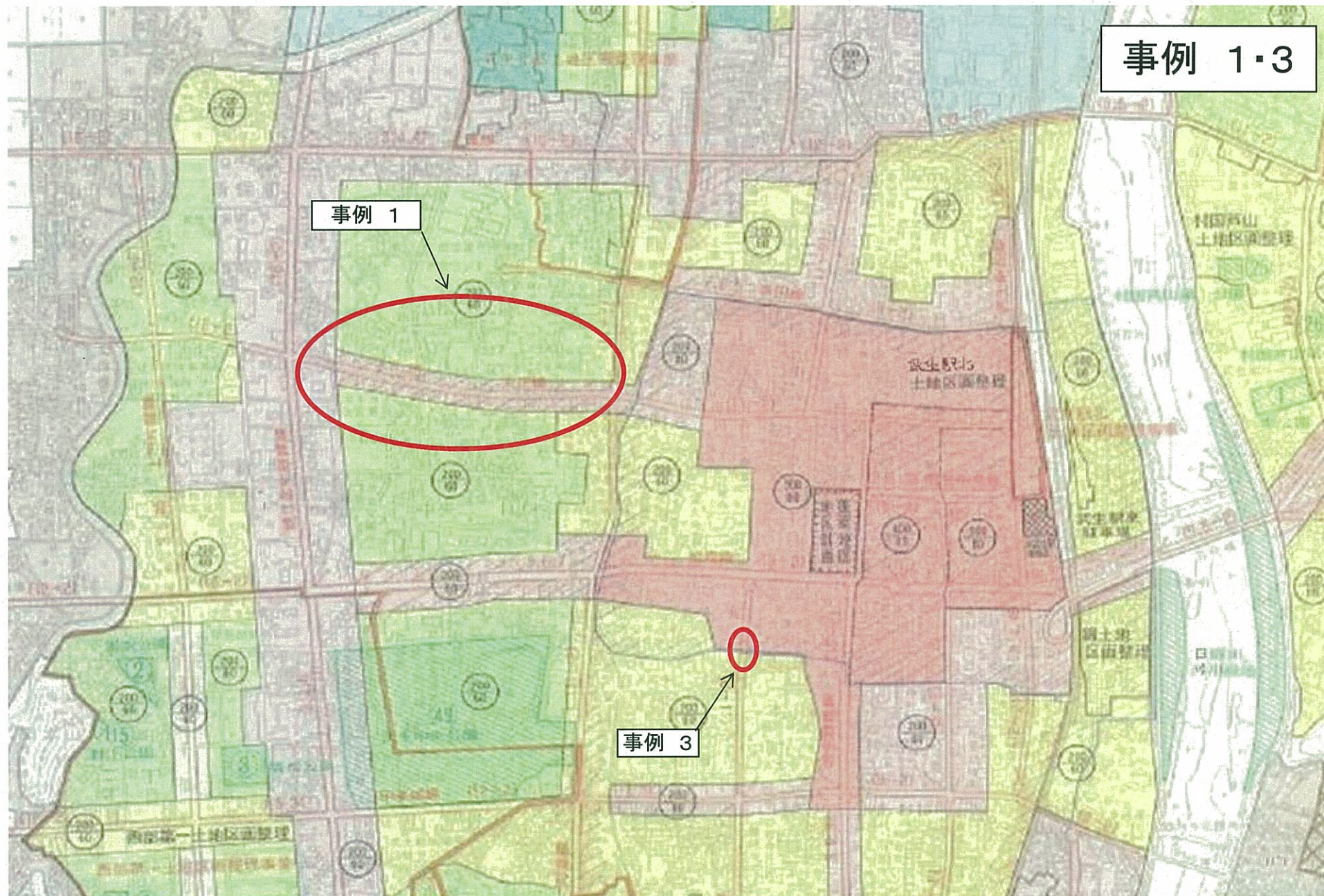
具体的事例

- 事例 1 都市計画道路用地の先行買収に対する支援制度があれば、長期的にコストダウンを図れる。
- 事例 2 河川と道路の事業年度が違う場合であっても、用地の先行買収ができるような支援制度を。
- 事例 3 事業費が少なくても交差点改良などは有効であり、小規模な事業に対する支援制度の拡充を。
- 事例 4 除雪(機械のリース)や融雪設備に対する支援制度の拡充を。

事例 1・3

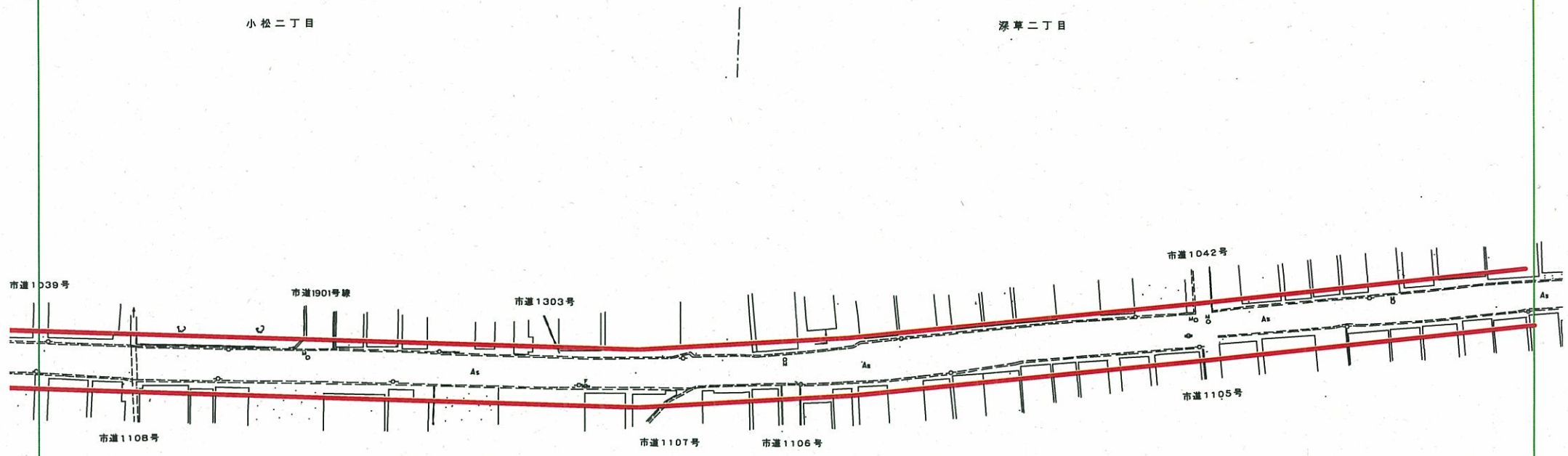
事例 1

事例 3

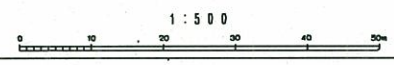


事例 1

整理



作業機関名	測量年月日	調製年月日
(株)帝国コンサルタント	平成4年9月1日	平成 年 月 日



路線名称	起 点	終 点	路線延長	面積
市道 19.02 号			m	m ²

事例 2

計画平面図 縮尺1:50,000

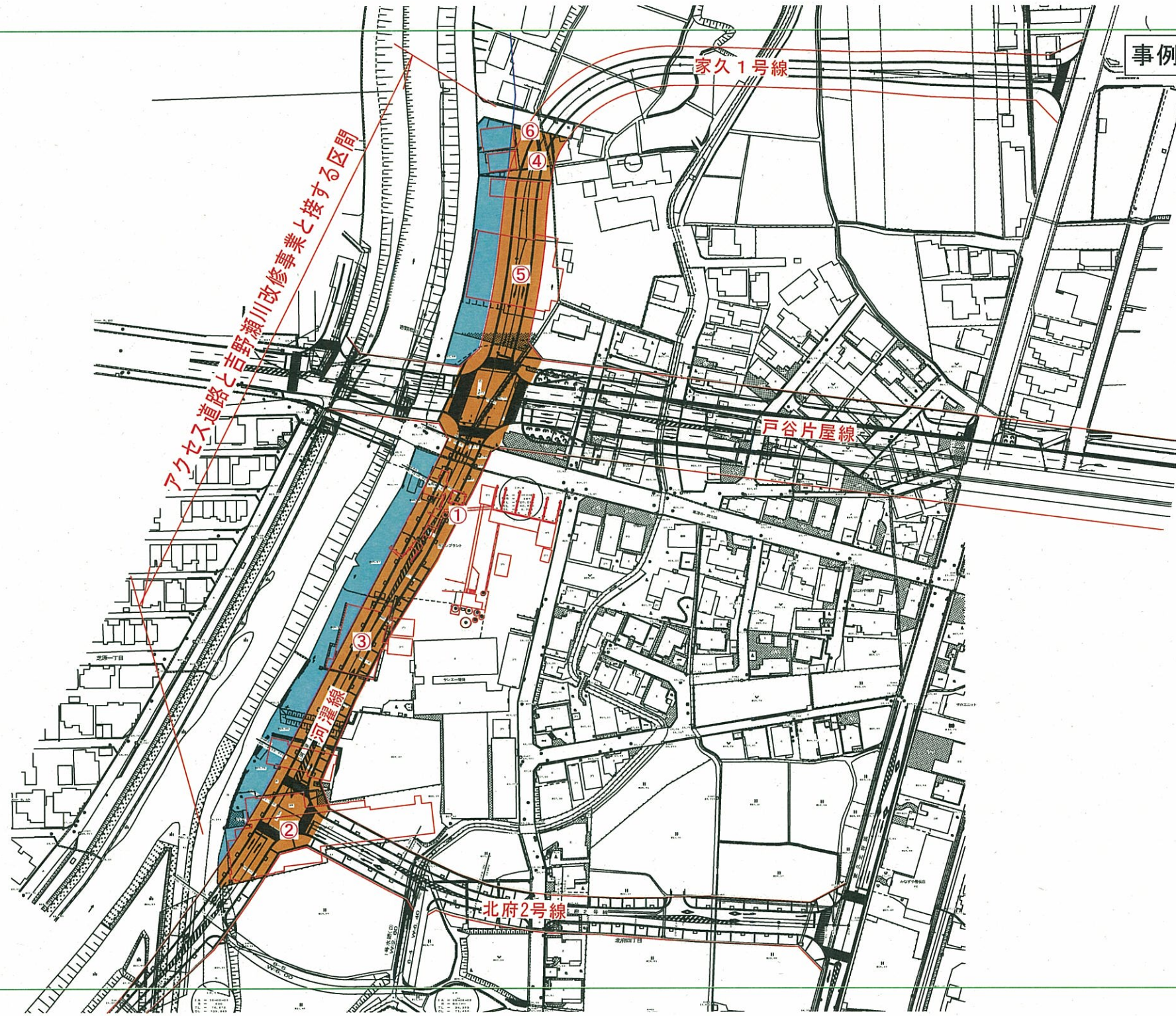
記号	説明
	流域界
	氾濫防止区域
	都市計画用途区域
	現河川流路
	改修計画流路
	改修済流路
	関連他事業

吉野瀬川河川改修事業

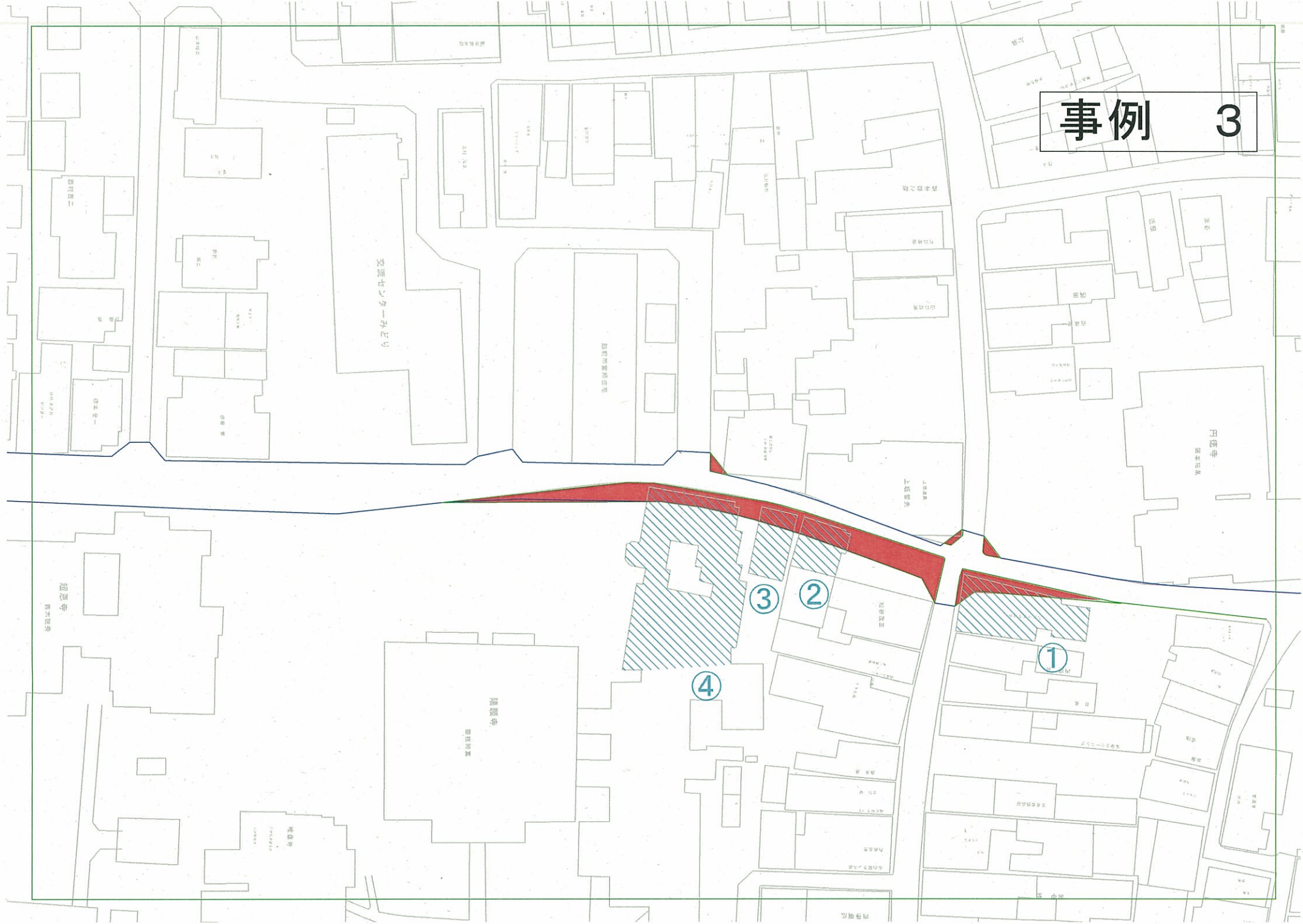
戸谷片屋線アクセス道路整備事業

若 泉 湖

南 条 町



事例 3



事例 1

- ・都市計画道路用地の先行買収に対する支援制度があれば、長期的にコストダウンを図れる。

概要

都市計画決定されている路線においては、都市計画法第 52 条の 2 により（建築等の制限）がなされ、建築等を行おうとする者は、知事の許可を受けなければならないと定められている。

また、市街地開発事業については同法 52 条の 3（土地建物等の先買い等）、4（土地の買取請求）、5（損失の補償）、市街化区域の整備については同法 57 条（土地の先買い等）、都市計画事業については同法 67 条（土地建物等の先買い）において、投機的取引と地価の騰貴を防止するとともに用地買収の円滑化を図り、事業施行を促進するための法整備がなされている。

したがって、都市計画街路事業・土地区画整理事業の認可を受けて起業化しているところである。

しかし、本市の都市計画道路の整備率は 68.4% であり、事業認可に至らない路線が数多く占めるなか、同法 53 条（建築の許可）により建築制限は受けるものの許可を受け建築されている。このことは、将来に事業化となったときの経費が増大することとなる。

都市計画事業の施行者は原則として市町村であり、未整備路線においての用地の先行買収は財源的には困難な状況である。これに応ずるため各自治体においては地方自治法に基づき、土地開発基金や土地開発公社を創設しているところである。なお、施行予定者を定めた場合は、事業の認可又は承認が必要となってくる。

路線名：3.6.36 大正線 総延長 L=1,820m, W=11m

計画決定：S25.3.31 L=1,330m

変更：S39.3.28 L=1,816m

変更：S50.4.4 L=1,820m

変更：H13.3.6 車線の数追加

事業決定：現在未着手 予定なし

事業予定補助メニュー 「街路事業」「地方道路交付金事業」「まちづくり交付金」「地方特定道路整備事業」「公有地拡大推進法」

要望する支援制度：事業の認可を受けずに都市計画道路用地の先行買収に対する支援制度。
街路事業の国庫補助率（負担率）1/2 に習い制度の創設。
従来の利子補給制度を拡充。

制度ができた場合：①支障となる建築物の数が少なくなるため、補償費の軽減が図れる。
の経費節減内容等 ②先行して用地取得したところについては、待避所として利用できることから円滑な交通の流れや渋滞の緩和となる。
③事業の認可（着手）時期が早まる。

事例 2

- ・河川と道路の施工年度が違っても、用地の先行買収ができるような支援制度を。

概要

リンクする事業

- ・事業名 : 広域基幹河川改修事業 (吉野瀬川)
事業主体 : 福井県
事業計画 : 全体計画区間 L=8, 370 m、事業年度 S60 (推定) ~H50 (未定)
事業用地取得計画 : 未定
- ・事業名 : まちづくり交付金事業 (戸谷片屋線アクセス道路整備事業)
事業主体 : 越前市
事業計画 : 全体計画区間 L=8, 370 m、事業期間 H20~H24
事業用地取得計画 : H20~H23

課題内容

① 用地交渉の難航

越前市において買収年度を H21~H23 と予定しているが、福井県の整備予定が 10 年以上経過するものと思われるため、事業先行者である越前市の用地分について交渉を行っている。

② 福井県における買収までの期間において、用地が有効利用されない。

土地所有者 : 使えない土地が残り、用地費を移転費用に充当できない。

越前市 : 県予定地を買い取っても事業用地とならないため、該当する補助制度がなく単独費となり、県に売る時点で等価の保証がない。

福井県 : 該当する区間の事業着手に相当の期間を要することから、用地を先行することは事業の促進に繋がらず、供用開始に向けた整備水準を上げる方向で進めている。

要望する支援制度または助成

県は事業の認可を受けているため、河川用地の先行買収に対する支援制度や従来の利子補給制度を活用するとともに、用地国債、基金、公社等と連携をとるよう国による指導および支援を促していただきたい。

同時に買収に入れた場合の経費節減内容等

土地所有者に負担をかけることなく、各々の事業の推進が図れる。

事例 3

- ・事業費が少なくても交差点改良などは有効であり、小規模な事業に対する支援制度の拡充を。

概要

交差点改良における計画区間の延長は $L=108\text{m}$ であり、赤色着色部分が用地取得を要する部分で面積は約 400 m^2 、支障となる物件は4件である。事業費については約8千万円が見込まれる。

また、都市計画道路として位置づけられていることから、従来は道路構造令による基準に沿った整備を目指してきた。このため、都市計画決定してから長期間にわたり街路事業での整備がなされておらず、緊急的な整備を市単独事業において部分改良を行ってきた。

したがって、地域の状況を踏まえての計画・設計に対応するために、道路構造令におけるローカルルール適用を受けた補助事業の採択を要望する。

路線名：3.5.42 元町小野谷線 総延長 $L=3,480\text{m}$, $W=12\text{m}$

計画決定：S25.3.31 $L=1,990\text{m}$, $W=20\text{m}$, $L=540\text{m}$, $W=8\text{m}$

変更：S33.3.29 $L=1,416\text{m}$, $W=11\text{m}$, $L=546\text{m}$, $W=8\text{m}$

変更：S39.3.29 $L=1,696\text{m}$, $W=11\text{m}$, $L=826\text{m}$, $W=12\text{m}$

変更：S53.11.6 $L=3,480\text{m}$, $W=12\text{m}$

変更：H13.3.6 車線の数の追加

市単独事業：S25 $L=540\text{m}$, $W=8\text{m}$

S29 $L=268\text{m}$, $W=9\sim 14\text{m}$

S44～48 $L=434\text{m}$, $W=11\text{m}$

現在未着手 住民の要望があるため、事業の実施に向け検討中

事業関係補助メニュー 「交通安全施設等整備事業」「街路事業」「地方道路交付金事」「まちづくり交付金」「地方特定道路整備事業」「公有地拡大推進法」

補助事業廃止経緯：平成7年度 市町村道の小規模特殊改良一種事業を廃止
平成11年度 地方道の特殊改良に係る補助金を廃止
平成12年度 地方道の特殊改良に係る補助金を廃止（継続事業）
平成15年度 市町村道への補助は原則廃止
平成16年度 市町村道の舗装補修、舗装単独に係る補助金を廃止
平成18年度 市町村道の道路補修に係る補助金を廃止

要望する採択基準：ex. 「交通安全施設等整備事業」(1)一般事業—I—6 交差点の改良の軽減
※全体事業規模が1億円以上のものについて採択する。

制度ができた場合の経費節減内容等：
①支障となる建築物の数が少ないため、補償費の軽減が図れる。
②計画では、支障となる建築物を抑制することで、街並みが維持される。
また、中心市街地におけるコミュニティ道路である機能を保持し、一般車両を制限するとともに、道路を歩行者・自転車に開放されることにより賑わいが継続される。
③事業の認可（着手）時期が早まる。

事例 4

- ・ 除雪（機械のリース）や融雪設備に対する支援制度の拡充を。

概要

冬季の積雪による地域間交通の途絶を解消するため、雪寒事業の採択を受け整備促進してきた。
また、雪寒道路事業を実施する上において、採択基準の「雪寒道路の指定」を受ける必要がある。

※雪寒道路の指定：日交通量おおむね300台以上の区間で、道路の交通の確保が特に必要であるもの。

要望する支援

1. 雪寒機械整備事業

この事業は、除雪車等の機械購入やスノーステーション施設の整備に当てられるもので、直営除雪車を保有するための設備投資である。

近年の除雪体制としては、迅速に対応するため機械のリース（貸与）、オペレーター委託、除雪業務委託など業者委託が主であり、保有除雪車の更新・増強に対しては減少傾向にある。

したがって、除雪車等の機械購入のみでなく、リースとした場合などの支援措置を要望するものである。

制度ができた場合の経費節減内容等

稼動しない日が多い除雪車を保有することは、不経済である。

2. 融雪設備

本市では、消雪施設の整備を推進しているところである。しかし「雪寒道路」に該当しないものも含まれるため、採択基準の緩和を要望するものである。基準のなかでは①人家連たん、②踏切道、③急坂路、④交差点に該当する箇所となっているが、狭隘道路、歩車共存道路等についての記述はない。

制度ができた場合の経費節減内容等

安全、安心な道路交通の確保