

第2章 現状と課題

1 福井県をとりまく状況

(1) 北陸新幹線の福井・敦賀開業と大阪までの延伸

北陸新幹線の福井・敦賀開業により首都圏と直結し、さらに大阪までの延伸により東海道新幹線などとともに大環状広域観光ルートが形成され、さらなる交流拡大が期待されています。

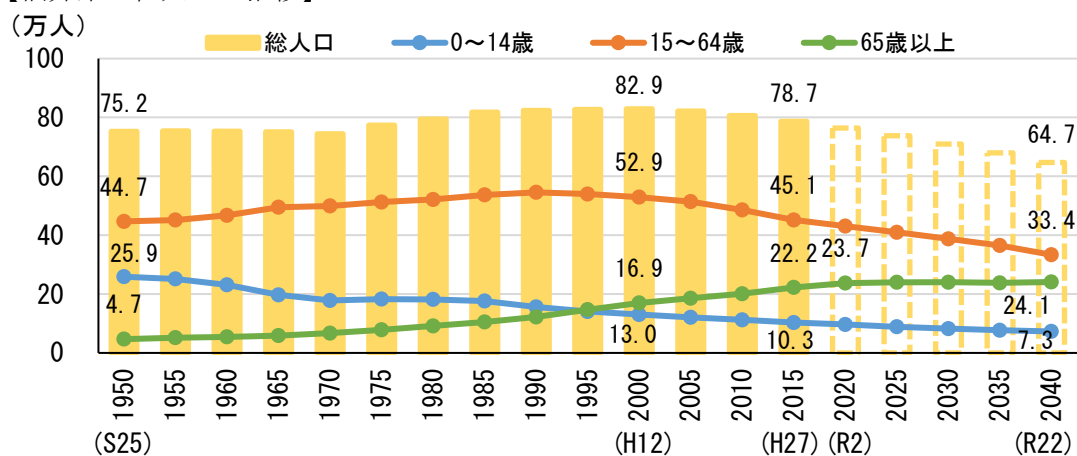
【北陸新幹線ルート図】



(2) 人口減少・少子高齢化

福井県の人口は、平成12年（2000年）の82.9万人をピークに減少に転じており、令和22年（2040年）には64.7万人まで減少すると推計されています。年齢区分別では老年人口（65歳以上）が令和2年（2020年）に23.7万人に達した後、令和22年に24.1万人とほぼ横ばいで推移する一方、年少人口（0～14歳）はほぼ一貫して減少し、生産年齢人口（15～64歳）も減少傾向が続くことが予測されています。それにより、令和22年には本県の人口の約5人に2人（37%）が65歳以上の高齢者になると予測されています。

【福井県の総人口の推移】



【出典：（平成27年まで）総務省「国勢調査」、（令和2年以降）国立社会保障・人口問題研究所「日本の地域別将来推計人口（平成30年3月推計）」】

(3) 頻発する大規模災害

近年の地球温暖化の影響で全国的に豪雨災害が頻発しており、本県においても平成16年7月の福井豪雨では、県内各所で浸水等の被害が発生し、特に足羽川においては、福井市街地の堤防が決壊して甚大な被害を受けました。また、平成30年7月の豪雨では法面崩壊により国道305号が通行止めとなり、多くの住民に影響が出ました。

また、年間積雪量は減少傾向にありますが、短期集中的な大雪が発生しており、平成30年2月や令和3年1月の大雪では、嶺北地域の北陸道と国道8号において、大規模な滞留・渋滞が発生するなど、県民生活に大きな影響を与えました。

【平成16年7月 福井豪雨】



一乗谷川 被災状況



足羽川 被災状況

【平成30年7月 豪雨】



国道305号 法面崩壊(福井市居倉町)



国道365号 法面崩壊(越前町下河原)

【平成30年2月 大雪】



国道8号の滞留状況
(あわら市笹岡)

【令和3年1月 大雪】



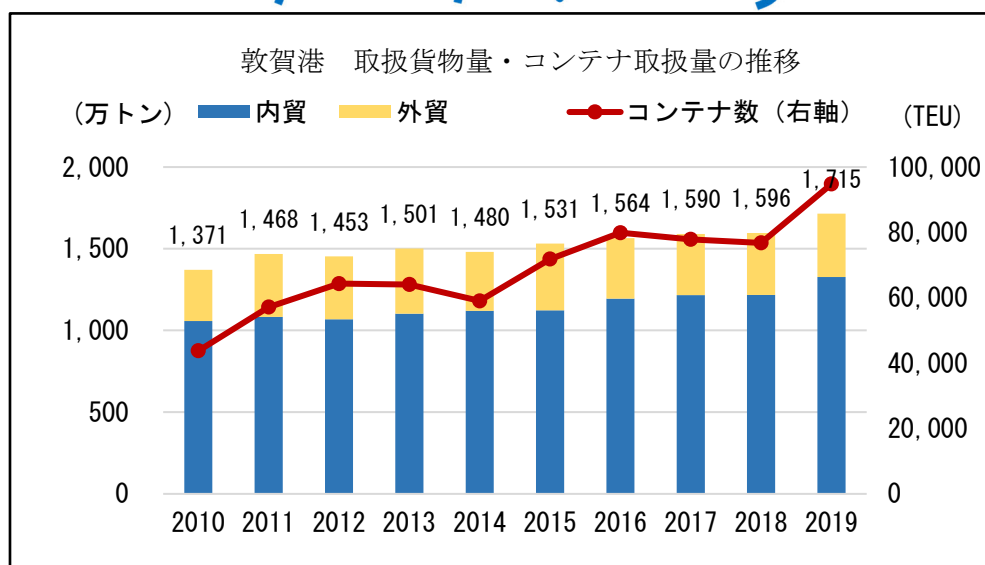
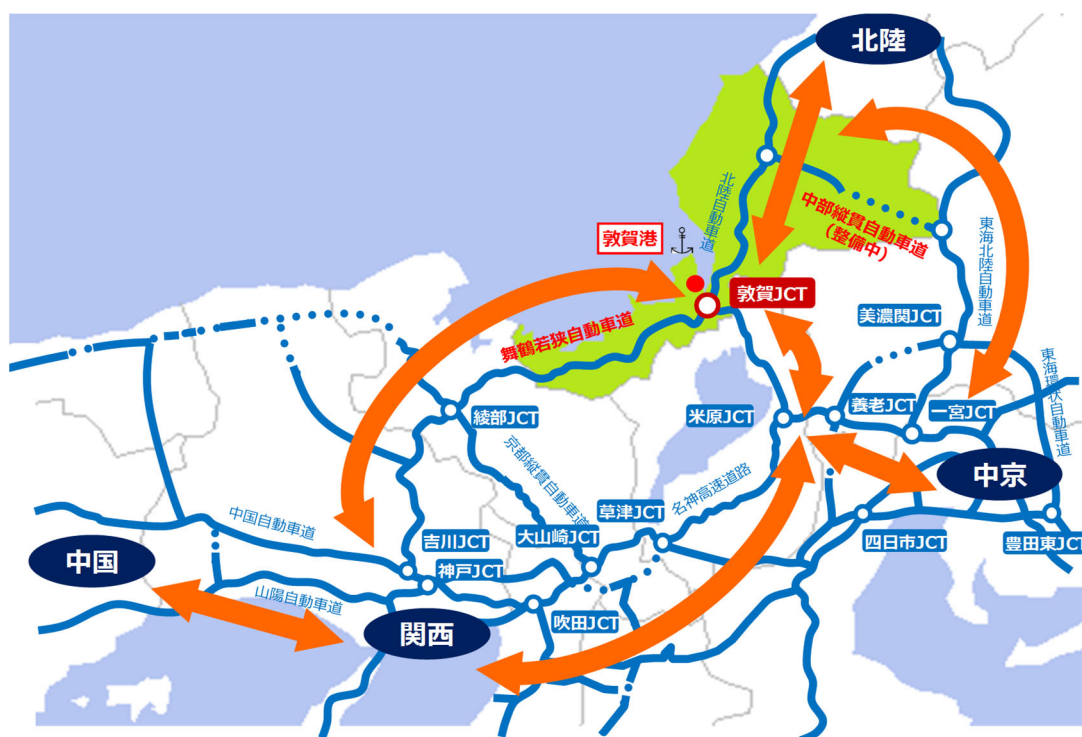
国道8号の渋滞状況
(坂井市丸岡町一本田)

(4) 県内港湾の状況

重要港湾としての敦賀港は、日本海側で唯一、北海道と九州の両方に航路を持っており、近年、貨物の取扱量が増加傾向にあります。また、舞鶴若狭自動車道や中部縦貫自動車道により、敦賀港と関西圏・中京圏が複数の輸送ルートで結ばれるため、太平洋側大規模災害時においては、太平洋側港湾のバックアップ拠点としての機能が求められています。

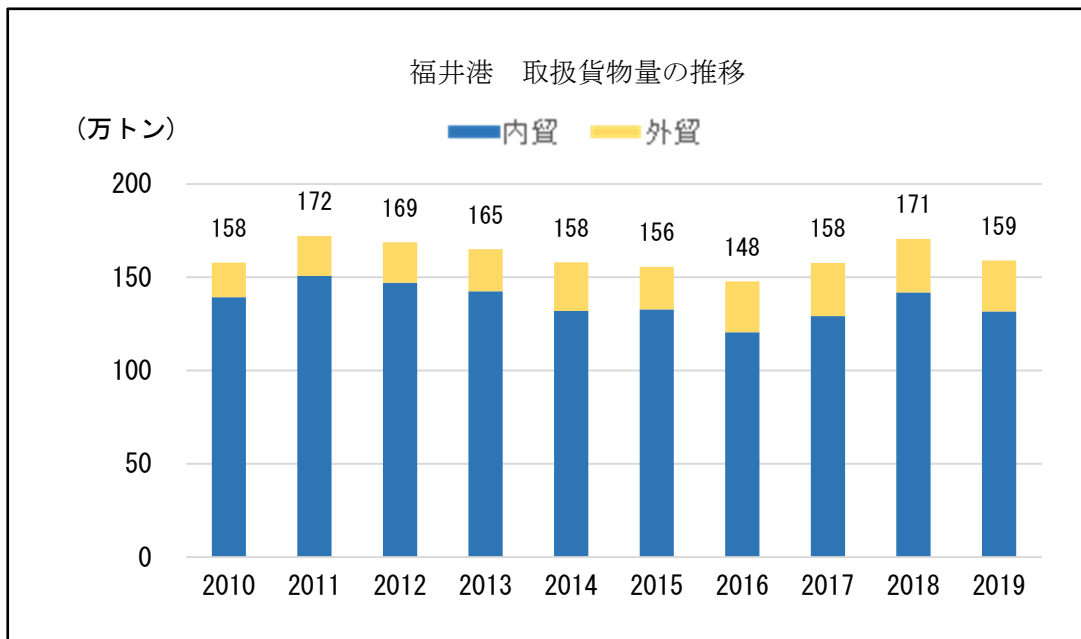
地方港湾としての福井港は、テクノポート福井に隣接し、地域産業を担う工業港として、地域物流と生活を支えています。広大なふ頭用地を活かすことで、敦賀港とともに中京圏からの利用に最適な日本海側港湾となっています。

【敦賀港につながる広域道路網】



[出典：敦賀港港湾統計年報より]

【福井港につながる広域道路網】

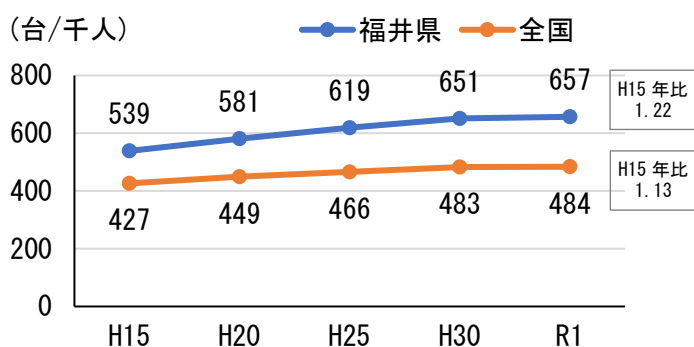


[出典：福井港港湾統計年報より]

(5) 車中心の社会

全国的に自家用乗用車保有台数は年々増加しており、令和元年の千人あたりの台数は全国が平成 15 年比 1.13 に対し、福井県は 1.22 と伸び率が高くなっています。また、福井県は 1 世帯当たりの自家用車保有台数が 1.73 台と全国 1 位となっており、通勤・通学時の利用交通手段は自家用車が 74.1%を占めるなど、車中心の社会となっています。

【自家用乗用車保有台数】



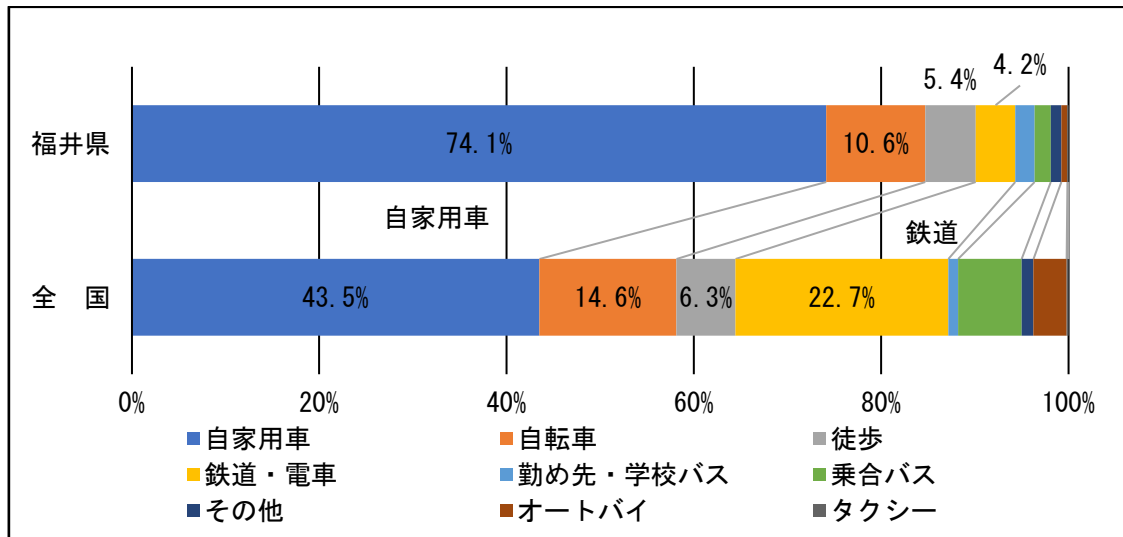
【1世帯当たり自家用乗用車保有台数】

順位	都道府県	1世帯当たり保有台数
1	福井県	1.73
2	富山県	1.67
3	山形県	1.66
4	群馬県	1.61
5	栃木県	1.59

令和2年3月末現在

〔出典：(財)自動車検査登録情報協会ホームページより〕

【通勤・通学時の利用交通手段】

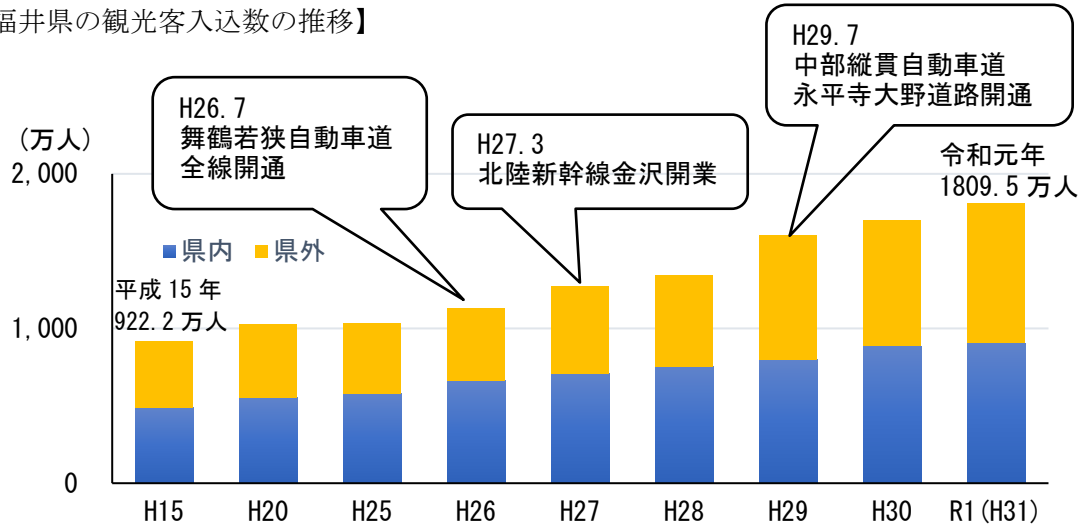


〔出典：平成 22 年国勢調査〕

(6) 主要観光地の観光客入込数

福井県の観光客入込数は、舞鶴若狭自動車道全線開通（平成 26 年 7 月）、北陸新幹線金沢開業（平成 27 年 3 月）の効果により大幅に増加し、令和元年には 1,800 万人を超え、年間 100 万人を超える観光地が県内に点在しています。北陸新幹線福井・敦賀開業や中部縦貫自動車道永平寺大野道路開通時には、さらなる観光客増加が見込まれています。

【福井県の観光客入込数の推移】



【主要観光地の観光客入込数】



〔出典：福井県観光客入込数（令和元年）〕

(7) パンデミック（感染症の世界的大流行）への対応

令和元年（2019年）12月に中国湖北省武漢市で感染者が報告された新型コロナウイルス感染症（COVID-19）は、世界中へ広がり、国内でも感染拡大が続いている状況です。

今回の新型コロナウイルス感染症の感染拡大だけでなく、今後も発生する可能性のある新たなパンデミックに備え、過度のグローバル化や都市への人口集中がもたらすリスクを軽減するため、国際社会が一致団結して感染症対策を徹底するとともに、新たな国際分業体制の確立や、リスクに強い「分散型国家」への転換が求められます。

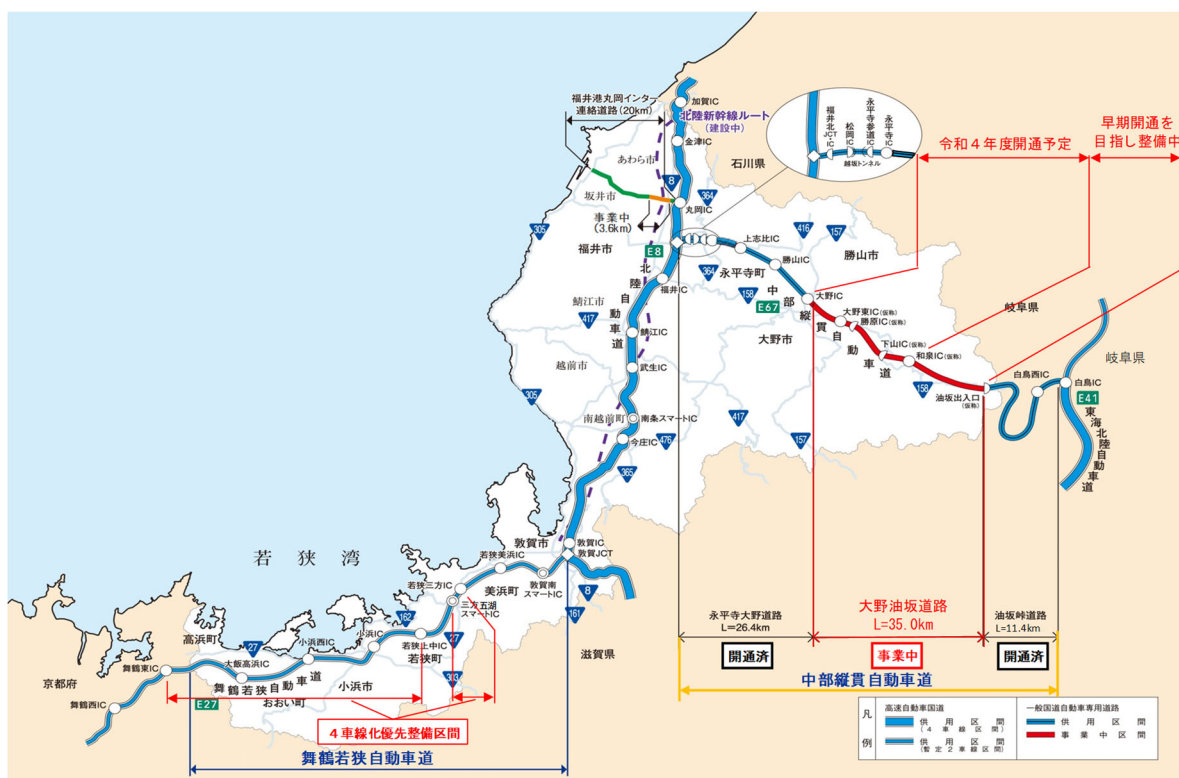
2 福井県の道路をとりまく状況

(1) 高速交通網整備の進展

舞鶴若狭自動車道は、平成26年（2014年）に北陸自動車道敦賀JCTに接続して暫定2車線で全線開通しました。

中部縦貫自動車道は、永平寺大野道路が平成29年（2017年）に暫定2車線で全線開通し、大野油坂道路は令和4年度に和泉IC（仮称）まで開通する予定です。残る油坂出入口（仮称）までの区間についても、早期開通を目指して工事が進められています。

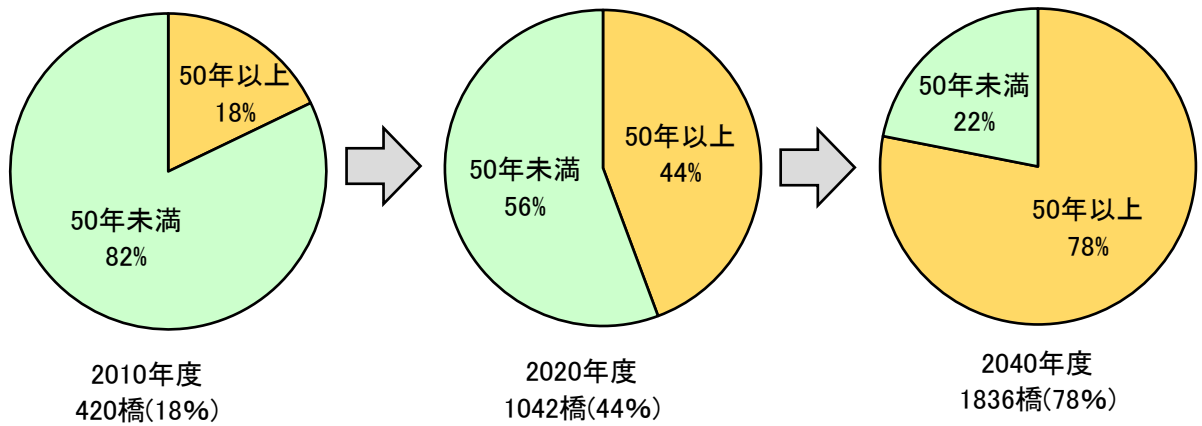
【高規格道路の整備状況図】



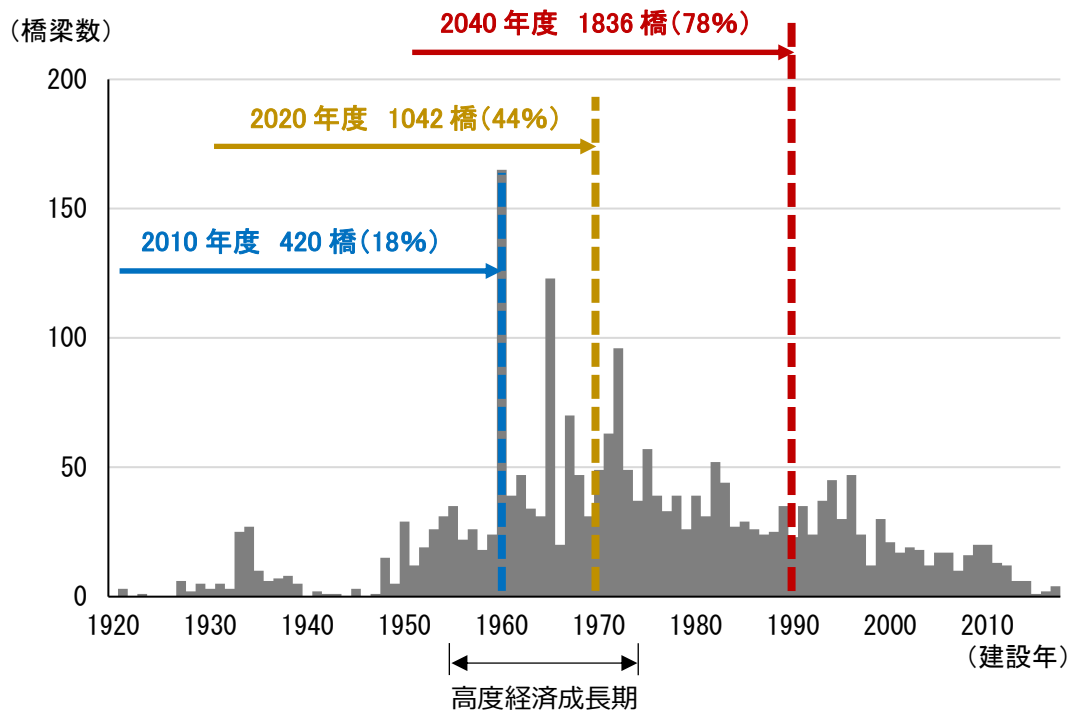
(2) 道路施設の老朽化

県内の多くの橋梁は高度経済成長期以降に建設され、老朽化（建設後50年経過）が進んでいます。現在、県管理橋梁の約4割が老朽化しており、令和22年（2040年）頃には、約8割の橋梁が老朽化橋梁となります。

【建設後50年経過橋梁数の割合推移】（県管理橋梁）



【建設年度別橋梁数】（県管理橋梁）



(3) 道路改良率・道路整備率

福井県では、地域の実情を考慮しながら、路線の重要度や費用対効果などを踏まえ道路整備を進めてきましたが、道路改良率^{※1}は全国平均と比較して低く、北陸3県の中でも下位の31位となっています。一方で、道路整備率^{※2}は全国平均よりも高く、15位となっています。

【道路改良率】 (5.5m以上の国道・県道)

	順位	都道府県	改良率(%)
上位	1	北海道	95.3
	2	沖縄県	93.0
	3	埼玉県	88.1
北陸3県	12	富山県	82.4
	19	石川県	79.2
	31	福井県	72.3
全国平均			77.2

【道路整備率】 (交通量混雑度1.0以下の国道・県道)

	順位	都道府県	整備率(%)
上位	1	北海道	92.7
	2	岩手県	77.0
	3	鳥取県	76.5
北陸3県	6	富山県	73.3
	13	石川県	67.4
	15	福井県	65.8
全国平均			64.1

[出典：道路統計年報2019(平成30年4月1日現在)]

(4) 歩道の整備状況

福井県では、重点的に通学路の歩道整備を進めています。歩道の設置率^{※3}を見ると全国平均を下回っており、下位の44位となっています。

【歩道設置率】 (国道・県道)

	順位	都道府県	設置率(%)
上位	1	沖縄県	78.9
	2	埼玉県	72.6
	3	東京都	71.6
北陸3県	17	石川県	47.7
	20	富山県	47.0
	44	福井県	33.3
全国平均			46.2

[出典：道路統計年報2019(平成30年4月1日現在)]

※1 国道・県道において、普通自動車がすれ違える(幅員5.5m以上)の道路の割合

道路改良率 = 改良済延長 / 道路実延長 (%)

※2 道路の改良率と混雑度を総合評価するもので、自動車のすれ違い走行が可能で交通量混雑度が1.0以下の道路の道路全体(実延長)に占める割合

※3 国道・県道において、歩道が設置されている道路の割合

歩道設置率 = 歩道設置延長* / 道路実延長 (%) (*道路中心線上の延長)

(5) 県民との協働

平成19年度から県民と「協働」で県管理道路の維持管理の一部を行う道守活動を推進しています。地域住民や沿道の事業者等とともに歩道や植樹柵の清掃、花壇の手入れなど、道路の維持や美化に努めています。（令和元年度 道守活動団体数：92団体）

【道路沿いの花壇の手入れ状況】



国道158号（福井市奈良瀬町）



一般県道 日向郷市線（美浜町久々子）

(6) 「福井県の道路についてのアンケート」の概要

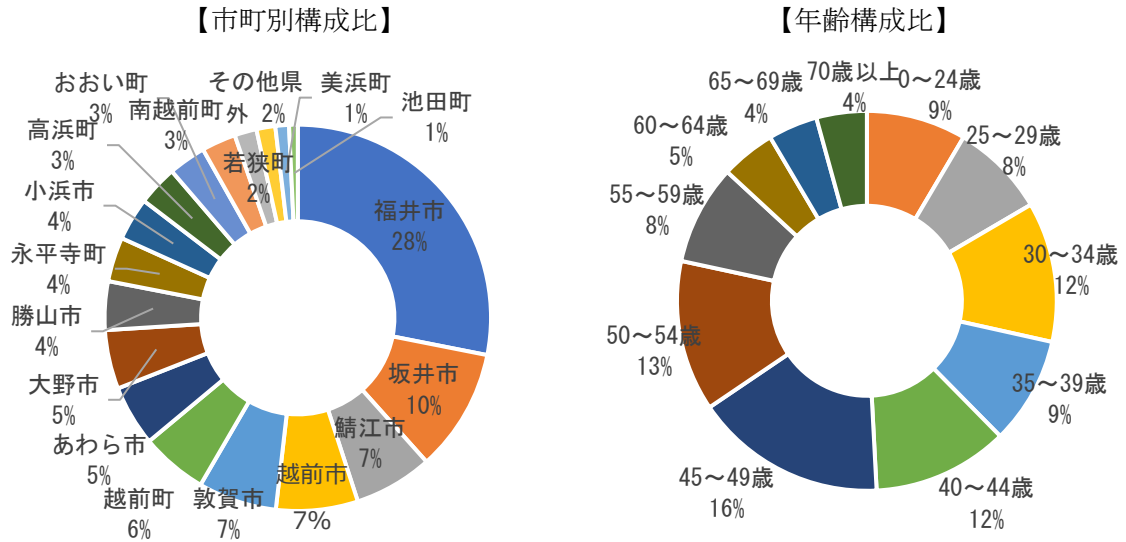
今回の「道路の将来ビジョン」の策定にあたり、県民のニーズや地域の特性・要望等を把握するため「福井県の道路についてのアンケート」を行いました。福井県内17市町の幅広い年代の住民から回答をいただきました。（詳細な結果は巻末【参考資料2】を参照）

一般的に道路整備に対するニーズが高い結果となっています。

・実施概要

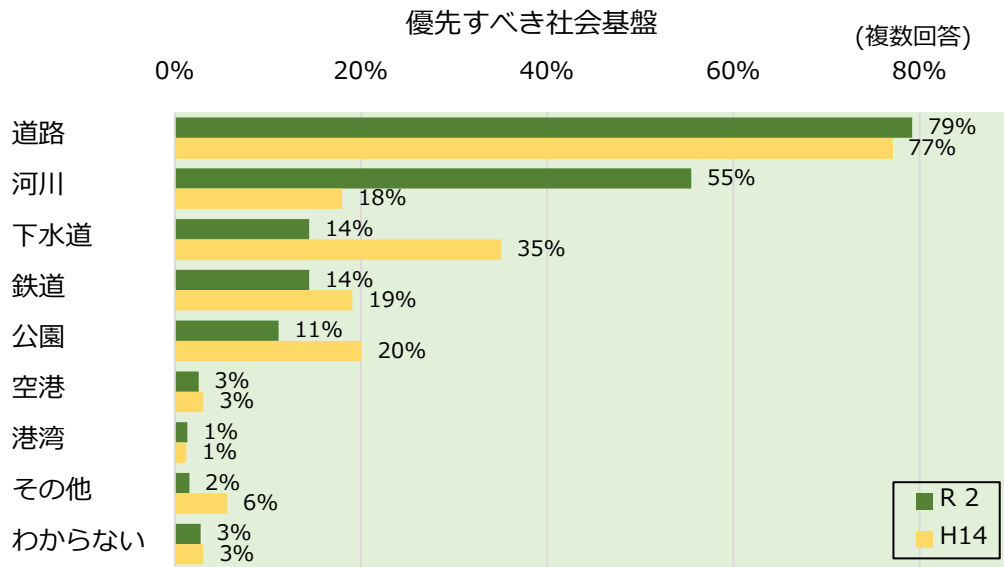
調査目的	道路に関する県民の意識を把握し、今後の施策の参考とする
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ・道路に関する意識について ・今後の道路整備について
調査時期	令和2年7月1日～令和2年7月31日
調査方法	<ul style="list-style-type: none"> ・市町役場(支所)、土木事務所、道の駅にて アンケート用紙の配布(3,000枚)、回収 ・福井県道路建設課 HP 上インターネット回答
回収数	<ul style="list-style-type: none"> ・アンケート用紙 : 919人 ・インターネット回答 : 480人 合計 : 1,399人

・回答者概要



・県民の道路に対する意識

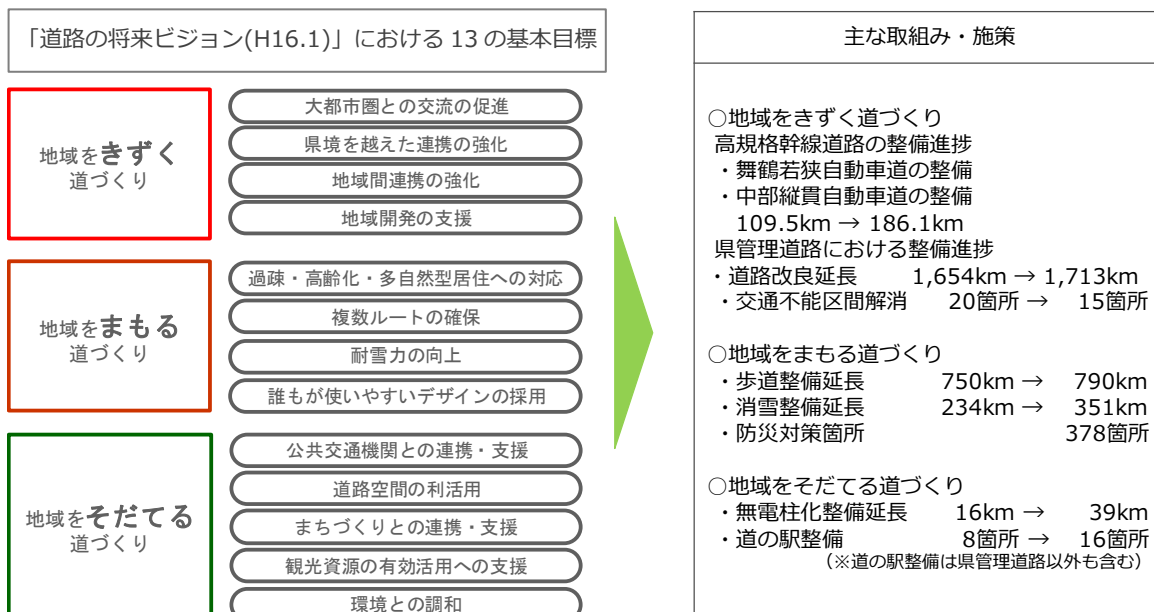
優先すべき社会基盤に関する質問において、平成 14 年のアンケート結果と同様に、「道路」が最も高くなっています。



3 「道路の将来ビジョン（H16.1）」の成果

「道路の将来ビジョン（H16.1）」を策定した平成15年度から令和元年度までの16年間に於いて、舞鶴若狭自動車道や中部縦貫自動車道永平寺大野道路の全線開通により、県内主要都市が高規格幹線道路で結ばれたことをはじめ、県内幹線道路も、国道8号 福井バイパスが全線開通、国道158号 奈良瀬～境寺バイパス、国道162号 阿納尻～田烏バイパスが完成するなど、着実に整備を進めてきました。

また、消雪設備は117kmを整備し、防災対策箇所は378箇所を実施してきました。



【主な整備箇所】



一般県道 勝山インター線 (H28年)



道の駅「若狭おぼま」(H23年)

4 福井県の道路整備の課題

(1) 福井県を開く広域道路ネットワークの整備

○中部縦貫自動車道の県内全線開通

福井県と中京圏や関東圏との間を最短で結ぶ中部縦貫自動車道については、県内では大野・油坂間がミッシングリンク^{※4}となっています。大野 IC から和泉 IC(仮称)までは令和 4 年度の開通が予定されており、残る和泉 IC(仮称)から油坂出入口(仮称)間についても整備が進められており、早期の県内全線開通が必要となっています。

○舞鶴若狭自動車道の全線 4 車線化

日本海側の国土軸を形成する舞鶴若狭自動車道については、平成 26 年 7 月に全線開通しましたが、一部区間を除き大部分が暫定 2 車線での対面通行となっており、度々、事故等により全面通行止めとなっています。令和元年度に国が策定した「高速道路における安全・安心基本計画」により、現在、県内の約 15 km の区間で 4 車線化が進められていますが、平時・災害時の安定的な物流・人流を確保するため、早期の全線 4 車線化が必要となっています。

(2) 身近な生活道路における交通安全の確保

県内の歩道設置率は全国平均より低い状況にあり、歩道の設置や段差の解消とともに、身近な生活道路における歩行空間を明示するためのカラー舗装や防護柵の設置など、子どもや高齢者も含めた歩行者の安全を確保する取組が必要となっています。

(3) 気候変動に対応した防災対策・環境と共生するみちづくりの推進

地球温暖化等の気候変動に伴い、大規模な災害が頻発しています。災害に備え支援物資等の輸送ルートを確保するため、ダブルネットワーク化や、緊急輸送道路等の重要な路線の防災対策が必要となっています。

また、地球温暖化の要因の一つである温室効果ガスの排出抑制に向け、自家用車による移動から公共交通機関を利用した移動への転換や近場の徒歩・自転車による移動の推進、電気自動車等の次世代自動車の普及を推進するための基盤整備や照明等の LED 化等が必要となっています。

(4) 道路施設の老朽化対策

平成 26 年度から 5 年に 1 度の点検が義務付けられ、点検を行いながら、早期に補修が必要な箇所の対策を進めています。1 巡目の点検が完了した平成 30 年度末時点で、早期に修繕が必要なⅢ判定^{※5}の県管理橋梁は 259 橋あり、全体の約 1 割にあたります。限られた予算の中で、橋梁のみならず既存施設を最大限に活かし、予防保全^{※6}の補修による道路施設の長寿命化を図っていく必要があります。

(5) 多様な主体による道づくり

道路に求められるニーズが多様化しており、県民や民間事業者と連携し、一体となった道づくりを進めていく必要があります。

また、道路空間を活用したイベント等による賑わいづくりや、花植え、みどりのス Copp ひとかき運動等、地域住民と一緒に使って、守っていく中で愛着のある道に育てていく取組を進める必要があります。

※4 未整備により途中で途切れている区間のこと

※5 事後保全段階（健全度の定義 I 判定：健全、II 判定：予防保全段階、IV 判定：緊急措置段階）

※6 施設の機能や性能に不具合が発生する前に修繕等の対策を講じること