

# **(都) 福井縦貫線の事業内容について**

令和5年2月8日

福井県 土木部 道路建設課

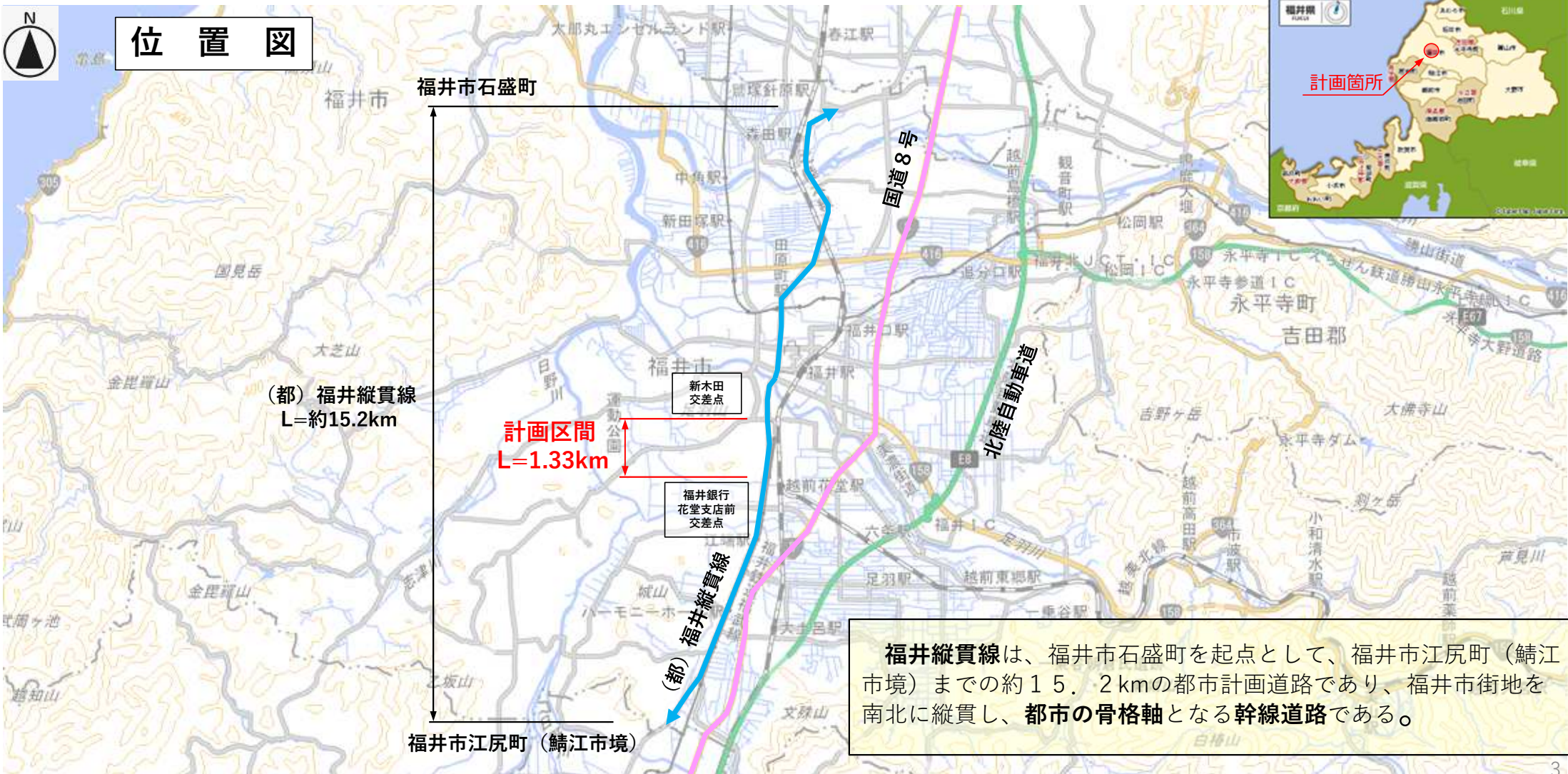
# — 目 次 —

1. 現状の課題
2. 事業内容
3. 事業効果

# 1. 現状の課題



## 位置図





# 1. 現状の課題



## 【施設の立地状況】

当計画区間の周辺には、日赤病院や福井南消防署などの**医療・消防施設**、みのり・木田小学校、明倫中学校などの**学校施設**、J Rや福鉄の**鉄道駅**など、多くの施設が点在している。

## 【現況交通量】

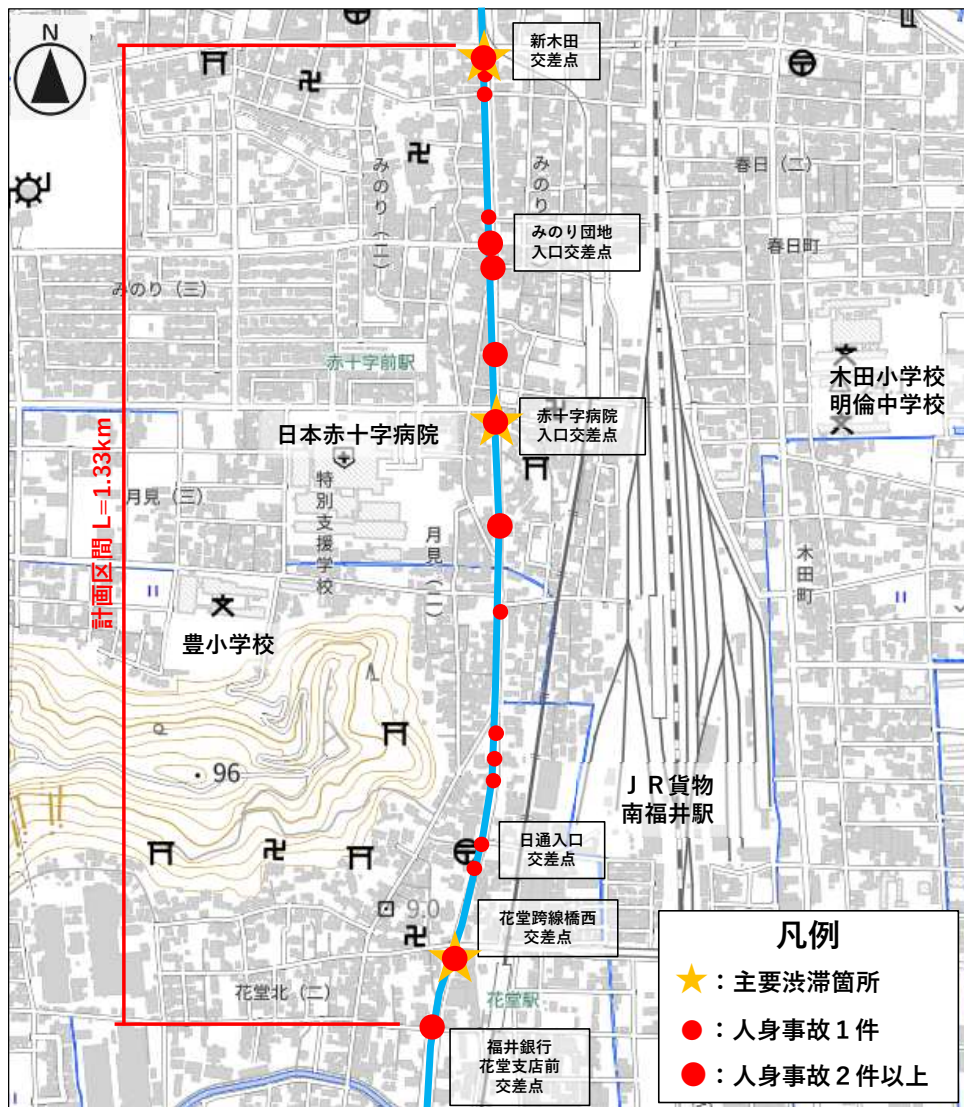
自動車交通量：28,955台/日（うち大型車：2,639台/日）

自転車交通量：404台/12h

歩行者交通量：156人/12h

※H27交通量調査より [観測地点] 花堂北二丁目

# 1. 現状の課題



## 【主要渋滞箇所】

区 間：新木田交差点～花堂跨線橋西交差点

交差点：新木田、赤十字病院入口、花堂跨線橋西

※ H25.1 国土交通省公表「地域の主要渋滞箇所」より

## 【人身事故件数】（直近5ヶ年\_H28~R2）

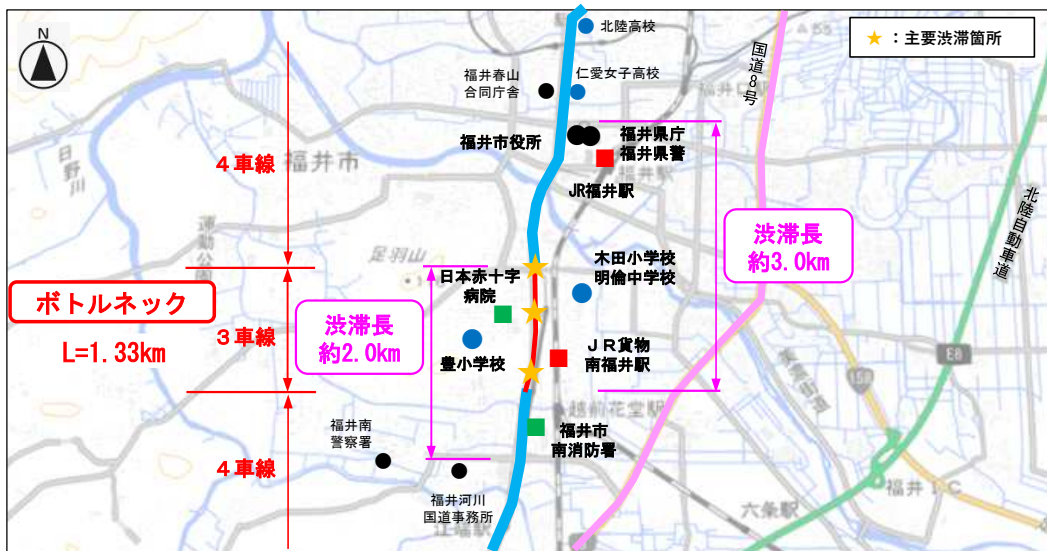
人身事故件数：31件

（車×車 24件、車×自転車・歩行者 7件）

※福井県事故発生状況調査より



# 1. 現状の課題



## 課題 1

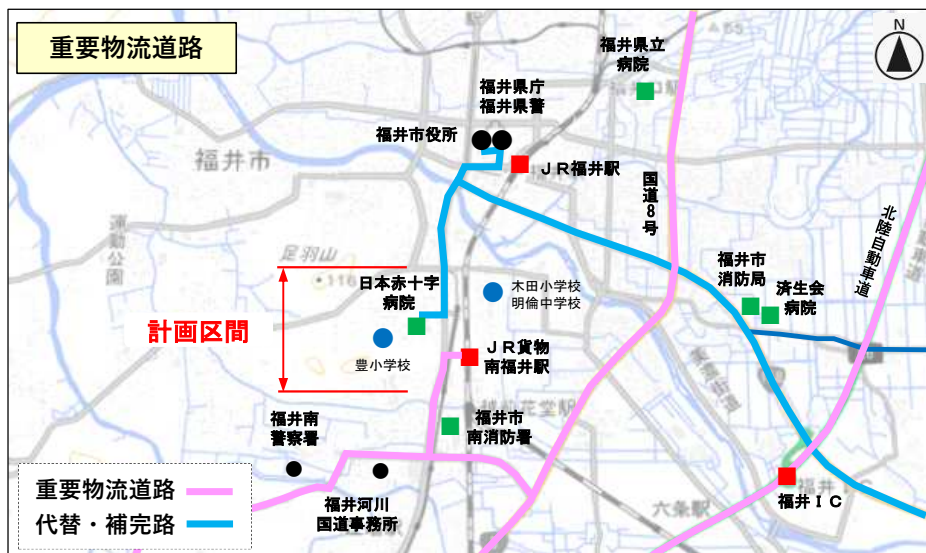
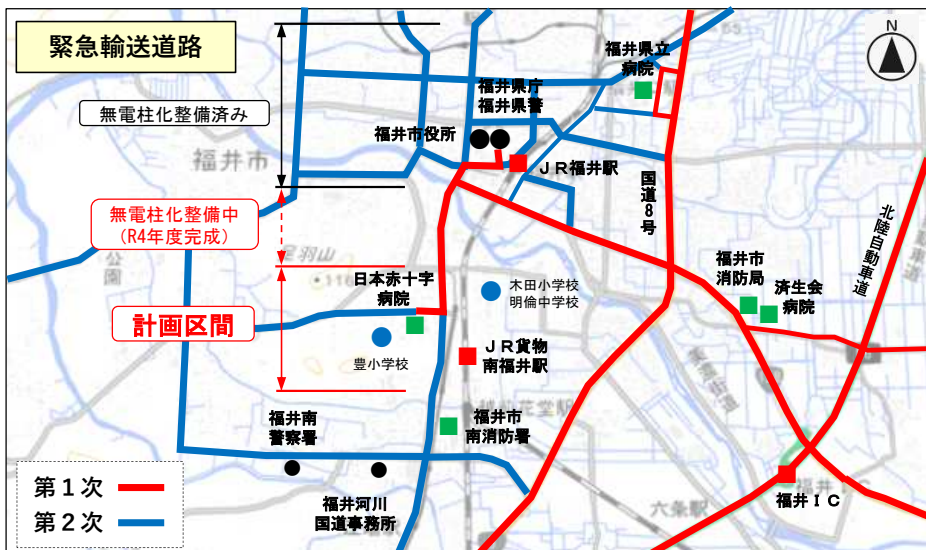
当計画区間は、前後は4車線で整備されているが、南進1車線、北進2車線と**ボトルネック**になっており、朝夕の通勤時間帯において、**慢性的な交通渋滞**が発生している。

## 課題 2

歩道については、**十分な幅員が確保されていない**ことから、歩行者や自転車の通行に支障をきたしている。



# 1. 現状の課題



## 課題3

当計画区間は、緊急輸送道路や重要物流道路に位置付けられているが、道路上に設置されている電柱が、台風や地震などの災害時に倒壊した場合には、緊急車両等の通行や地域住民等の避難に大きな支障をきたすおそれが高い。





# 2. 事業内容

## 【整備方針】

### ○車道の4車線化と右折レーン設置

- ・ 車道の4車線化、主要交差点で右折レーン設置、および規格(※)に応じた幅員を確保する。

※道路区分：第4種 第1級（都市部、計画交通量10,000台/日以上）

### ○歩道の整備

- ・ 自転車歩行者道として必要な幅員を確保するとともに、バリアフリー化を図る。

### ○無電柱化

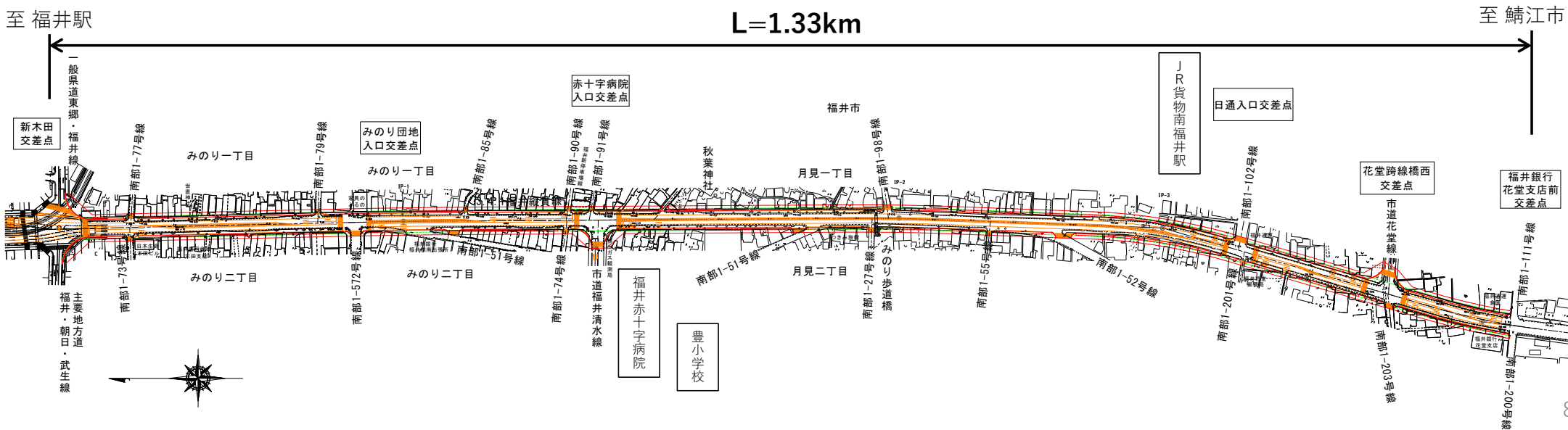
- ・ 道路上の電柱を撤去し、無電柱化とする。

## 【計画内容】

- 計画延長 1, 3 3 k m
- 道路幅員 2 5. 0 m（車道1 6. 0 m）4 車線

## 【社会的影響】

- 補償対象物件（両側）：約1 5 0 件





## 2. 事業内容

### 【道路の構造】 「道路構造令より」 . . . 道路を設計する際の基準

#### ● 「道路の存する地域」と「道路の種類」による区分

|                 | 地方部 | 都市部 |
|-----------------|-----|-----|
| 高速自動車道及び自動車専用道路 | 第1種 | 第2種 |
| その他の道路          | 第3種 | 第4種 |

#### ● 「計画交通量」と「道路の種類」による区分

|       | 10,000以上 | 4,000～10,000 | 500～4,000 | 500未満 |
|-------|----------|--------------|-----------|-------|
| 一般国道  | 第1級      |              | 第2級       |       |
| 都道府県道 | 第1級      | 第2級          | 第3級       |       |
| 市町村道  | 第1級      | 第2級          | 第3級       | 第4級   |

| 項目         | 基準 [道路構造令]   | 計画   |
|------------|--|--|
| 道路区分       | 第4種 第1級  | 第4種 第1級<br>※計画交通量：36,500台/日（R12年度予測）   |
| 車線数        | 設計基準交通量：12,000台/日以下：2車線<br>設計基準交通量：12,000台/日超え：4車線以上 | 4車線  |
| 車道幅員       | 一般部：3.25m<br>交差点部：3.0m                               | 一般部：3.25m<br>交差点部：3.0m   |
| 中央帯        | 車線数が4以上の道路で安全かつ円滑な交通を確保する必要がある場合に設置                  | 2 m<br>※沿道建物等へ乗入れする右折車の一時停止スペースとしての利用も考慮                                     |
| 路肩         | 0.5m   | 0.5m   |
| 自転車歩行者道幅員  | 歩行者が多い場合（500人以上）：4m<br>その他の場合：3m                     | 3m<br>※歩行者：156人、自転車404台_H27交通量調査より   |
| 植樹帯（路上施設帯） | 1.5m   | 1.5m<br>※無電柱化に伴う地上機器、車両防護柵、照明柱、信号機などの道路施設の設置、バス停留所や大雪時の堆雪帯、街路樹など多目的スペースとして利用 |

# 3. 事業効果

## 効果① 交通渋滞の緩和

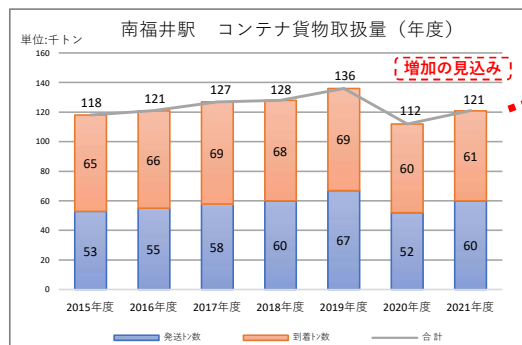
- ・ 車道の4車線化や主要交差点における右折レーン設置により、主要渋滞箇所（3箇所）が解消し、交通渋滞が緩和されることにより、安全で円滑な交通が確保される。



## 効果② 人流・物流の機能強化による産業振興の促進

- ・ 福井市の中心市街地や物流拠点とのアクセスが向上し、人流・物流の機能が強化されることにより、地域経済の活性化や住民生活の利便性の向上などに寄与する。

### 物流拠点（JR貨物南福井駅）の機能強化



- ・ 新型コロナウイルスの影響により2020年度は取扱量減少
- ・ E&S方式採用後の2021年度は取扱量回復、今後増加見込み



# 3. 事業効果

## 効果③ 安全・安心な歩道空間の確保

- ・ 歩道の整備により、歩行者や自転車等のすれ違いに必要な幅員を確保するとともに、バリアフリー化とすることで、安全で安心な歩道空間が確保される。

【整備前】

【整備後】



## 効果④ 災害時の救急・避難、輸送ルートの確保

- ・ 道路上の電柱を撤去し、無電柱化とすることにより、災害時の緊急輸送等を円滑かつ確実に実施できるとともに、長期停電や通信障害の防止が図られる。

【整備前】

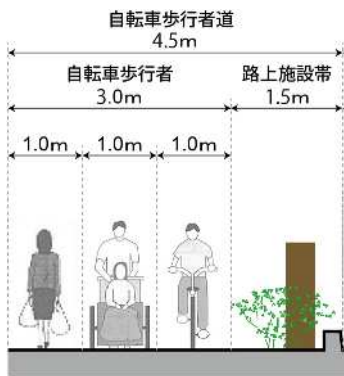
【整備後】





# 3. 事業効果

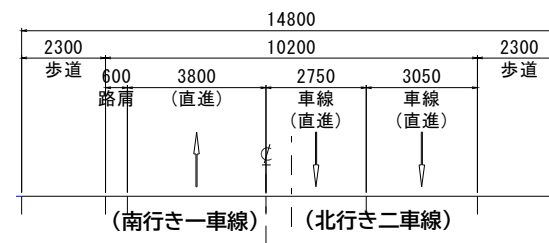
| No | 項目              | 整備前                     | 整備後                     |
|----|-----------------|-------------------------|-------------------------|
| 1  | 車線数             | 3車線<br>(南進1車線、北進2車線)    | 4車線                     |
| 2  | 車線幅員            | 2.75m (最狭部)             | 3.25m                   |
| 3  | 右折レーン設置<br>交差点  | 0箇所<br>※全6箇所 (基準不適合)    | 6箇所                     |
| 4  | 中央帯             | -                       | 2.0m                    |
| 5  | 走行速度            | 約20km/h                 | 約30km/h                 |
| 6  | 交通容量            | 約27,000台/日<br>(混雑度1.07) | 約37,000台/日<br>(混雑度0.98) |
| 7  | 自転車歩行者道<br>幅員   | 1.8m (最狭部)              | 3.0m                    |
| 8  | バスベイ<br>(バス停留所) | 0箇所<br>※バス停留所10箇所 (両側)  | 10箇所 (両側)               |
| 9  | 電柱              | 90本 (両側)                | -                       |



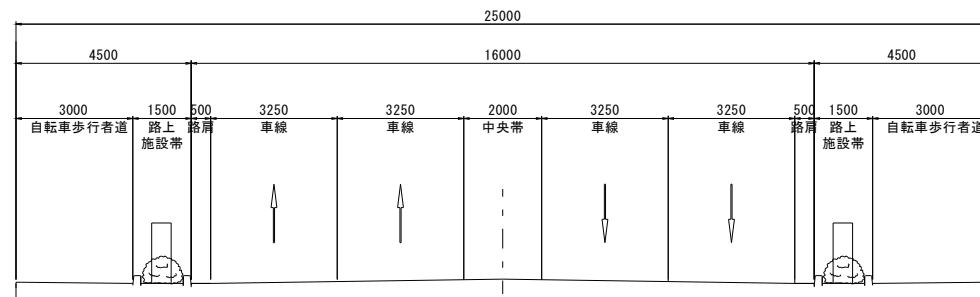
<イメージ> 城の橋通り バスベイ



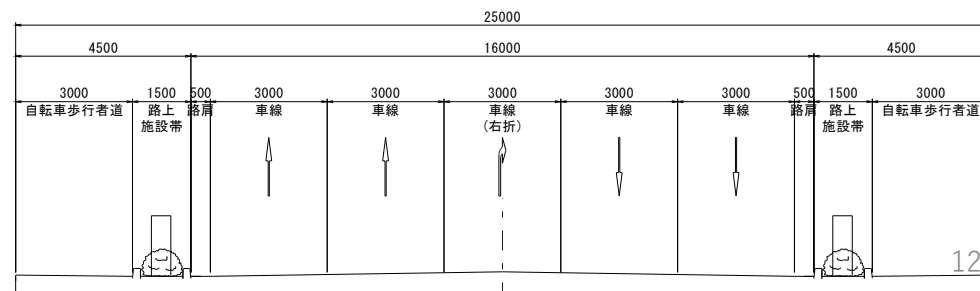
整備前 [最狭部]



整備後 [一般部]



整備後 [交差点部]



# 3. 事業効果

## 費用便益比 (B/C)

### ○趣旨

・道路事業の効率的かつ効果的な遂行のため、社会・経済的な側面から事業の妥当性を評価するものである。

### ○基本的な考え方

・ある年次を基準年とし、道路整備が行われる場合、行われない場合について、一定期間の便益額 (B)、費用額 (C) を算定し、分析、評価を行うものである。

・道路の整備に伴う効果は多岐多様に存在するため、それらの効果のうち、現時点における見地により、十分な精度で金銭的表現が可能である、「走行時間短縮」、「走行経費減少」、「交通事故減少」の項目について、便益を算出する。

※「費用便益分析マニュアル (令和4年2月 国土交通省 道路局 都市局)」に基づく

### 1. 算出条件

|               |                      |
|---------------|----------------------|
| 評価対象路線        | (都) 福井縦貫線、(都) 豊島木田線※ |
| 評価基準年次 (評価時点) | 令和 4年度               |
| 費用便益検討期間      | 50年                  |

※ 福井縦貫線の整備により、豊島木田線 (木田橋通り) の自動車交通の一部が転換されると想定し、この副次的効果も加味する

### 2. 費用

|                              | 事業費      | 維持管理費 | 合計            |
|------------------------------|----------|-------|---------------|
| 対象費用                         | 125.1億円※ | 4.1億円 | 129.2億円       |
| <u>基準年次における<br/>現在価値 (C)</u> | 92.3億円   | 1.0億円 | <u>93.2億円</u> |

※ 事業費の単純合計125.1億円は、全体事業費から消費税相当額、事務費および費用便益評価対象外の無電柱化工事費を控除した額である

### 3. 便益

|                              | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 合計             |
|------------------------------|--------------|--------------|--------------|----------------|
| 対象便益                         | 509.3億円      | 25.0億円       | 11.9億円       | 546.2億円        |
| <u>基準年次における<br/>現在価値 (B)</u> | 128.8億円      | 6.4億円        | 3.0億円        | <u>138.2億円</u> |

### 4. 費用便益比

|       |              |            |
|-------|--------------|------------|
| B / C | 138.2 / 93.2 | <b>1.5</b> |
|-------|--------------|------------|



**以上のことから、早期整備が必要である**