

1 調査名称：（敦賀市）総合都市交通体系調査

2 調査主体：敦賀市

3 調査圏域：敦賀市都市計画区域内

4 調査期間：平成29年度～平成30年度

5 調査概要：

本市では、今後人口減少や少子高齢化により、現在の都市構造等が大きく変化していくことが予想される中、将来的に持続可能な都市構造を目指し、平成28年度より立地適正化計画の策定に着手した（平成30年度策定予定）。その中において、道路交通網の検討は今後の本市におけるまちづくりの重要な要素であることから、長期事業に着手していない都市計画道路について、居住誘導区域及び都市機能誘導区域と整合を図りながら、平成29年度から2ヵ年をかけ、福井県都市計画道路見直しガイドラインに基づき、道路網の見直しを実施する。

I 調査概要

1 調査名称：（敦賀市）総合都市交通体系調査

2 報告書目次

1章 都市計画道路見直しの概要

1. 都市計画道路見直しの目的
2. 都市計画道路見直しの範囲
3. 都市計画道路見直しのフロー

2章 都市計画道路見直しの背景

1. 都市計画道路の整備状況
2. 未整備都市計画道路の経過年数
3. 人口・世帯数の動向
4. 自動車交通量の変化
5. 公共事業投資の効率化・重点化
6. 地球環境問題への対応
7. まちづくりの方向性の変化

3章 未着手路線区間の抽出

1. 未着手路線の考え方
2. 抽出手順
3. 抽出路線区間

4章 交通量調査

山泉地内 交通量調査結果
金山地内 交通量調査結果

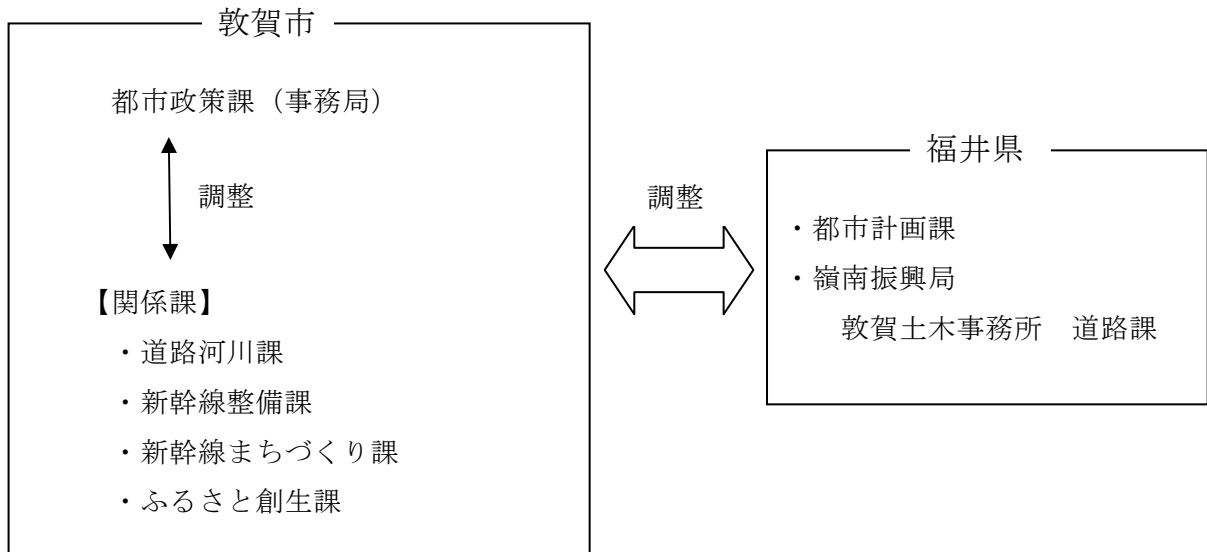
5章 未着手路線区間の評価検討

鳩原鞠山線
白銀岡山線
西敦賀駅前線
白銀粟野線
余座港駅線
古田刈山泉線
野神中央線

敦賀都市計画道路見直し評価結果図

6章 道路網の検証

3 調査体制



4 委員会名簿等：

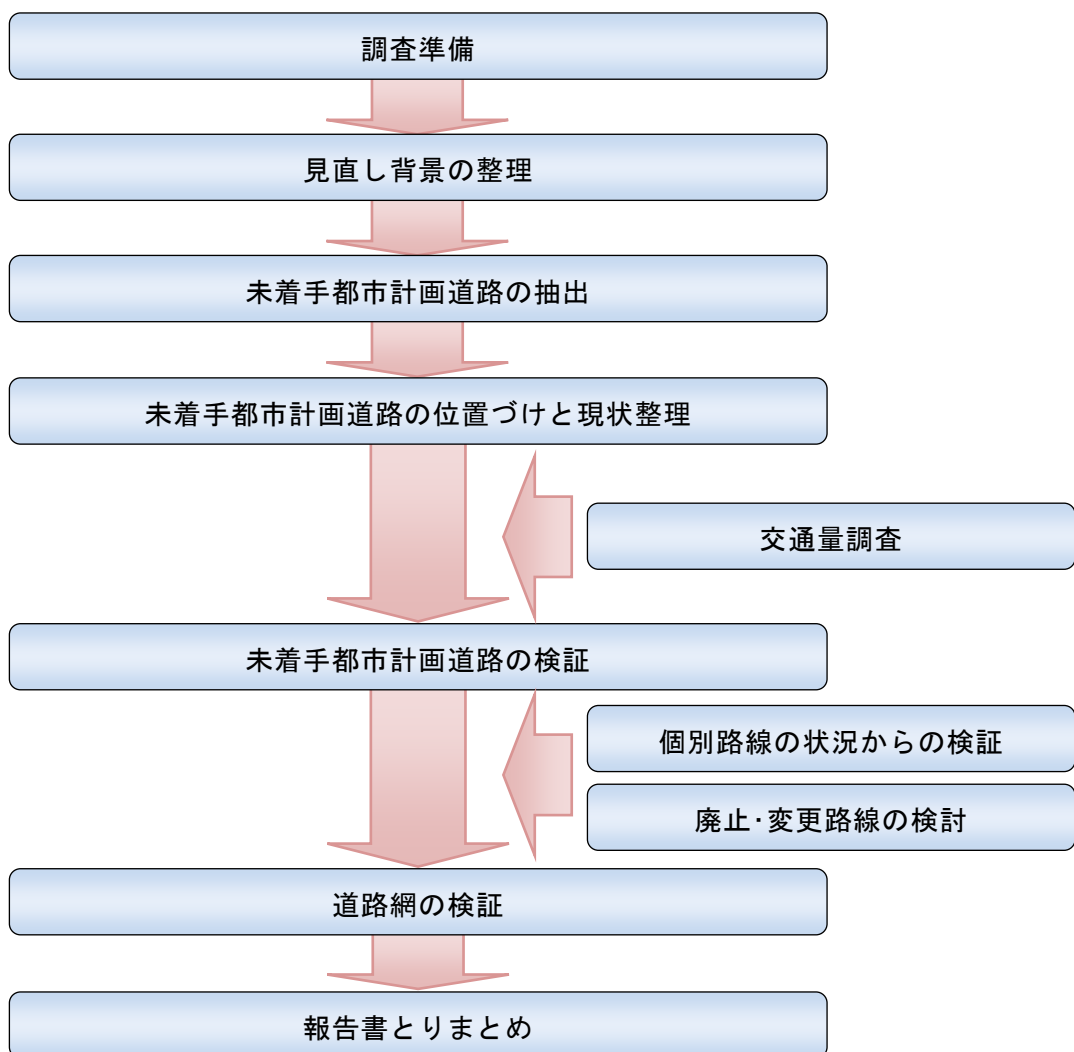
委員会は現在設置していない。

II 調査成果

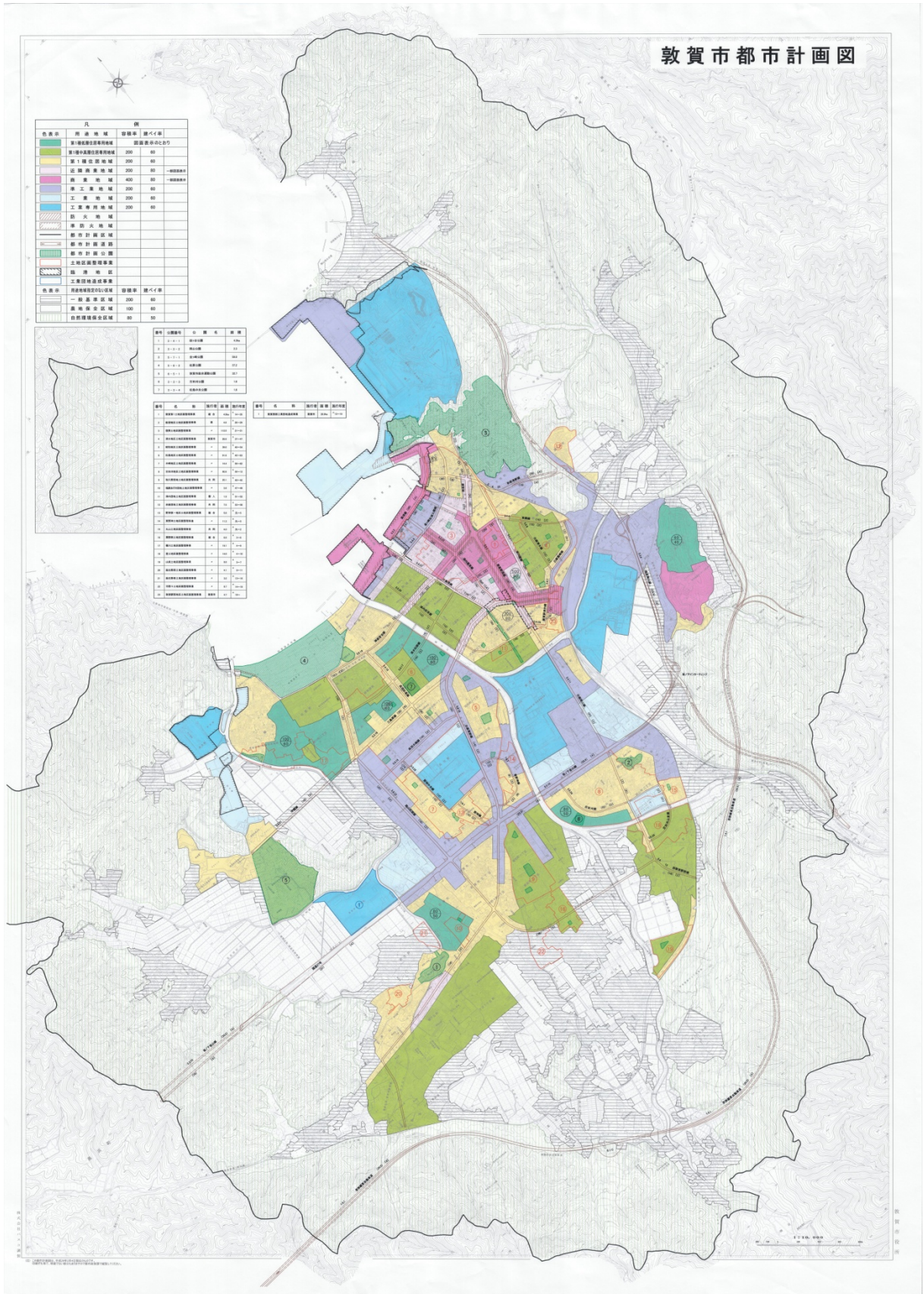
1 調査目的

敦賀市内に存在する長期未着手都市計画道路について、国や福井県の動向を踏まえ、福井県の都市計画道路見直しガイドラインに基づき、現在の情勢に照らし合わせ、計画の必要性や事業実現性を評価し、計画の存続、変更、廃止等の見直しの方向性を検討し、その結果を踏まえて、敦賀市における都市計画道路網の再編計画（案）をとりまとめ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

第2章 都市計画道路見直しの背景

1. 都市計画道路の整備状況

敦賀市の都市計画道路は平成30年3月1日現在、32路線、68,170mが計画決定されている。このうち改良済は52,960m（77.7%）で、事業中が800m（1.2%）、概成済が3,240m（4.7%）、未整備が11,170m（16.4%）となっており、整備率は77.7%と福井県全体の74.6%をやや上回っている。

しかしながら、概成済区間を含めると約15km近くの整備延長が残っており、その必要性をあらためて検証した上で、計画の見直しが必要となっている。

都市計画道路整備状況

(単位/上段：m、下段：%)

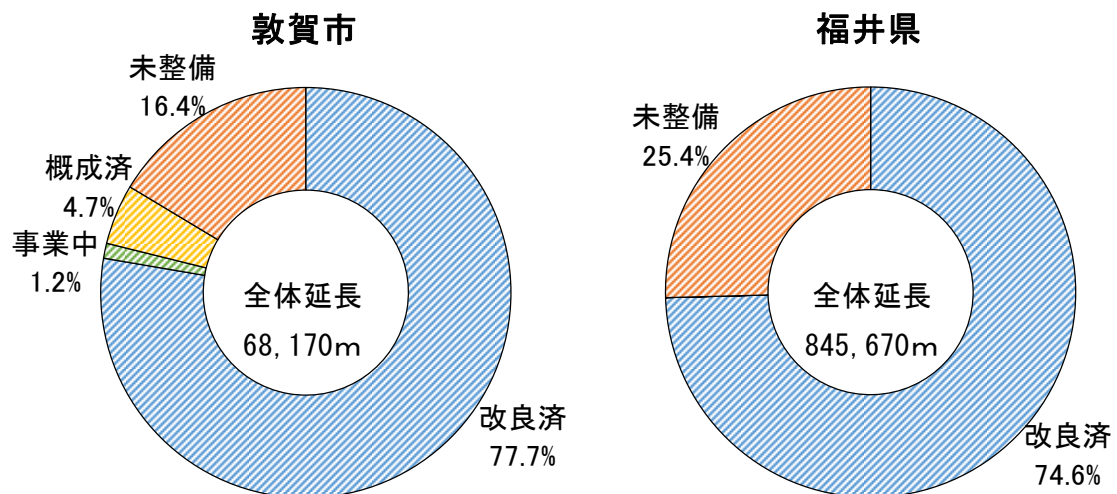
区分	改良済	事業中	概成済	未整備	合計	整備率
敦賀市	52,960	800	3,240	11,170	68,170	77.7%
	77.7	1.2	4.7	16.4	100.0	
福井県	630,580	-	-	215,090	845,670	74.6%
	74.6	-	-	25.4	100.0	

資料：敦賀市都市政策課（平成30年3月1日現在）、福井県の都市計画（福井県都市計画課、平成27年3月31日現在）

※ 改良済：都市計画決定どおりに整備された道路

※ 概成済：計画道路と同程度の機能を果たしうる道路（概ね計画幅員の2/3以上又は4車線以上の幅員がある道路）

都市計画道路整備状況別延長割合



資料：敦賀市都市政策課（平成30年3月1日現在）、福井県の都市計画（福井県都市計画課、平成27年3月31日現在）

敦賀市の都市計画道路 一覧（平成30年3月1日現在）

No	路線番号	路線名	起点	終点	幅員 (m)	車線数	計画延長 (m)	適用	当初決定 年月日 告示番号	最終決定 年月日 告示番号	改良済 延長 (m)	事業中 延長 (m)	概成済 延長 (m)	未整備 延長 (m)
1	1.4.1	若狭縦貫自動車道	敦賀市 高野89号	敦賀市 関60号	20.5	4	10,380		H8.11.26 県告示第886号	H24.12.14 県告示第533号	10,380	0	0	0
2	3.2.1	敦賀駅港線	敦賀市 白銀町	敦賀市 桜町	36	4	1,730	敦賀駅前広場 約5,100㎡	S21.53 戦19号	H13.3.6 県告示第160号	1,730	0	0	0
3	3.2.2	築港線	敦賀市 金ヶ崎町	敦賀市 蓬萊町	36	4	1,060		S21.5.3 戦19号	H13.3.6 県告示第160号	1,060	0	0	0
4	3.4.3	津内曙線	敦賀市 白銀町	敦賀市 曙町	20	4	1,190		S21.5.3 戦19号	H13.3.6 県告示第160号	1,190	0	0	0
5	3.4.4	金ヶ崎松原公園線	敦賀市 金ヶ崎町	敦賀市 川崎町	20	2	1,170		S21.5.3 戦19号	H13.3.6 県告示第160号	1,170	0	0	0
6	3.3.5	国道線	敦賀市 曙町	敦賀市 金ヶ崎町	25	4	860		S21.5.3 戦19号	H13.3.6 県告示第160号	860	0	0	0
7	3.5.6	東掘線	敦賀市 曙町	敦賀市 舞崎町	15	2	950		S26.5.31 委505号	H13.3.22 市告示10号	950	0	0	0
8	3.4.7	白銀舞崎線	敦賀市 白銀町	敦賀市 舞崎町	16	2	750		S31.9.24 戦1487号	H13.2.23 県告示第122号	750	0	0	0
9	3.5.8	白銀清水線	敦賀市 清水町2丁目	敦賀市 清水超1丁目	12	2	590		S31.9.24 戦1487号	H13.3.22 市告示10号	590	0	0	0
10	3.3.9	鳩原嶺山線	敦賀市 小河口4号	敦賀市 赤崎83号	25.5	4	8,080		S39.12.21 3443号	H19.4.13 県告示第270号	2,100	0	0	5,980
11	3.3.10	坂ノ下山線	敦賀市 坂の下19号	敦賀市 寄見176号	25.5	4	6,440		S39.12.21 3443号	H13.3.6 県告示第160号	6,440	0	0	0
12	3.4.11	白銀岡山線	敦賀市 白銀町	敦賀市 古田刈3号	20	2	1,690		S21.5.3 戦19号	H13.3.6 県告示第160号	250	0	1,440	0
13	3.4.12	岡山松陵線	敦賀市 三島139号	敦賀市 松島町	16	2	5,790		S39.12.21 3443号	H24.9.18 県告示第411号	5,170	620	0	0
14	3.4.13	西敦賀駅前線	敦賀市 山泉41号	敦賀市 山泉13号	16	2	460		S39.12.21 3443号	H13.2.23 県告示第122号	0	0	0	460
15	3.4.14	白銀栗野線	敦賀市 白銀町	敦賀市 野坂14号	16	2	5,950		S31.9.24 1487号	H13.3.6 県告示第160号	1,800	0	1,600	2,550
16	3.4.15	呉羽木崎線	敦賀市 中央町1丁目	敦賀市 木崎20号	16	2	980		S45.6.19 570号	H13.2.23 県告示第122号	980	0	0	0

資料：敦賀市都市政策課

敦賀市の都市計画道路 一覧（平成30年3月1日現在）（つづき）

No	路線番号	路線名	起点	終点	幅員 (m)	車線数	計画延長 (m)	適用	当初決定 年月日 告示番号	最終決定 年月日 告示番号	改良済 延長 (m)	事業中 延長 (m)	概成済 延長 (m)	未整備 延長 (m)
17	3.3.16	三島原線	敦賀市 呉竹町1丁目	敦賀市 楢川13号	25	4	1,130		S39.12.21 3443号	H13.3.6 県告示第160号	1,130	0	0	0
18	3.4.17	清水松陵線	敦賀市 清水1丁目	敦賀市 平和町	16	2	2,290		S45.6.19 570号	H13.2.23 県告示第122号	2,290	0	0	0
19	3.4.18	呉羽松島線	敦賀市 中央2丁目	敦賀市 松原町	16	2	990		S45.6.19 570号	H13.2.23 県告示第122号	990	0	0	0
20	3.6.19	神楽常宮線	敦賀市 神楽1丁目	敦賀市 楢川41号	11	2	3,000		S21.5.3 戦19号	H13.2.23 県告示第122号	3,000	0	0	0
21	3.5.20	津内松栄線	敦賀市 東洋町	敦賀市 川崎町	12	2	1,870		S31.9.24 1487号	H13.3.22 市告示第10号	1,870	0	0	0
22	3.4.21	三島港線	敦賀市 開町	敦賀市 川崎町	16	2	1,470		S21.5.3 戦19号	H13.2.23 県告示第122号	1,470	0	0	0
23	3.3.22	津内蓬萊線	敦賀市 津内町2丁目	敦賀市 蓬萊町	25	4	1,170		S21.5.3 戦19号	H13.3.6 県告示第160号	1,170	0	0	0
24	3.4.23	余座港駅線	敦賀市 余座2号	敦賀市 港町	20	4	1,370		S52.4.12 316号	H13.3.6 県告示第160号	550	0	0	820
25	3.5.24	古田刈線	敦賀市 古田刈26号	敦賀市 堂35号	12	2	800		S56.6.22 28号	H13.3.22 市告示第10号	800	0	0	0
26	3.5.25	古田刈山泉線	敦賀市 古田刈	敦賀市 山泉	12	2	1,010		S59.2.23 市第8号	H13.3.23 県告示第122号	810	0	200	0
27	3.5.26	野神中央線	敦賀市 野神22号	敦賀市 中央町2丁目	12	2	1,140		H元.3.6 市第3号	H13.3.22 市告示第10号	470	0	0	670
28	3.4.27	学園線	敦賀市 平和町	敦賀市 寄見143号	18	2	1,390		H13.3.22 市告第33号	H13.3.22 市告第33号	1,210	180	0	0
29	3.4.28	敦賀駅津内線	敦賀市 白銀町	敦賀市 鉄輪町2丁目	16	2	410		H9.10.19 市告第33号	H9.10.19 市告第33号	410	0	0	0
30	7.6.1	野神線	敦賀市 野神1号	敦賀市 野神1号	10	2	370		H13.3.22 市告第3号	H13.3.22 市告第10号	370	0	0	0
31	7.6.2	東野神線	敦賀町 昭和町2丁目	敦賀市 野神2号	9	2	1,000		H元.8.29 市第30号	H13.3.22 市告示第10号	1,000	0	0	0
32	3.5.29	敦賀駅東線	敦賀市 木ノ芽町	敦賀市 中	13	2	690		H29.3.29 県告示第121号	H29.3.29 県告示第121号	0	0	0	690
合計	路線数 32	—	—	—	—	—	68,170	—	—	—	52,960	800	3,240	11,170

資料：敦賀市都市政策課

第3章 未着手路線区間の抽出

1. 未着手路線の考え方

「未着手路線」とは、事業に着手されていない未着手の区間及び計画を達成するためにさらに整備が必要な概成済の区間とする。

2. 抽出手順

敦賀市における都市計画道路の整備状況を基に、概成済及び未着手延長のある路線を抽出し、都市計画道路見直しの対象となる未着手路線区間を把握する。

なお、都市計画道路はネットワーク（網）を形成していることから、未着手区間あるいは概成済区間が他の都市計画道路と交差する場合は、必要に応じて交差点で区間割を行う。

3. 抽出路線区間

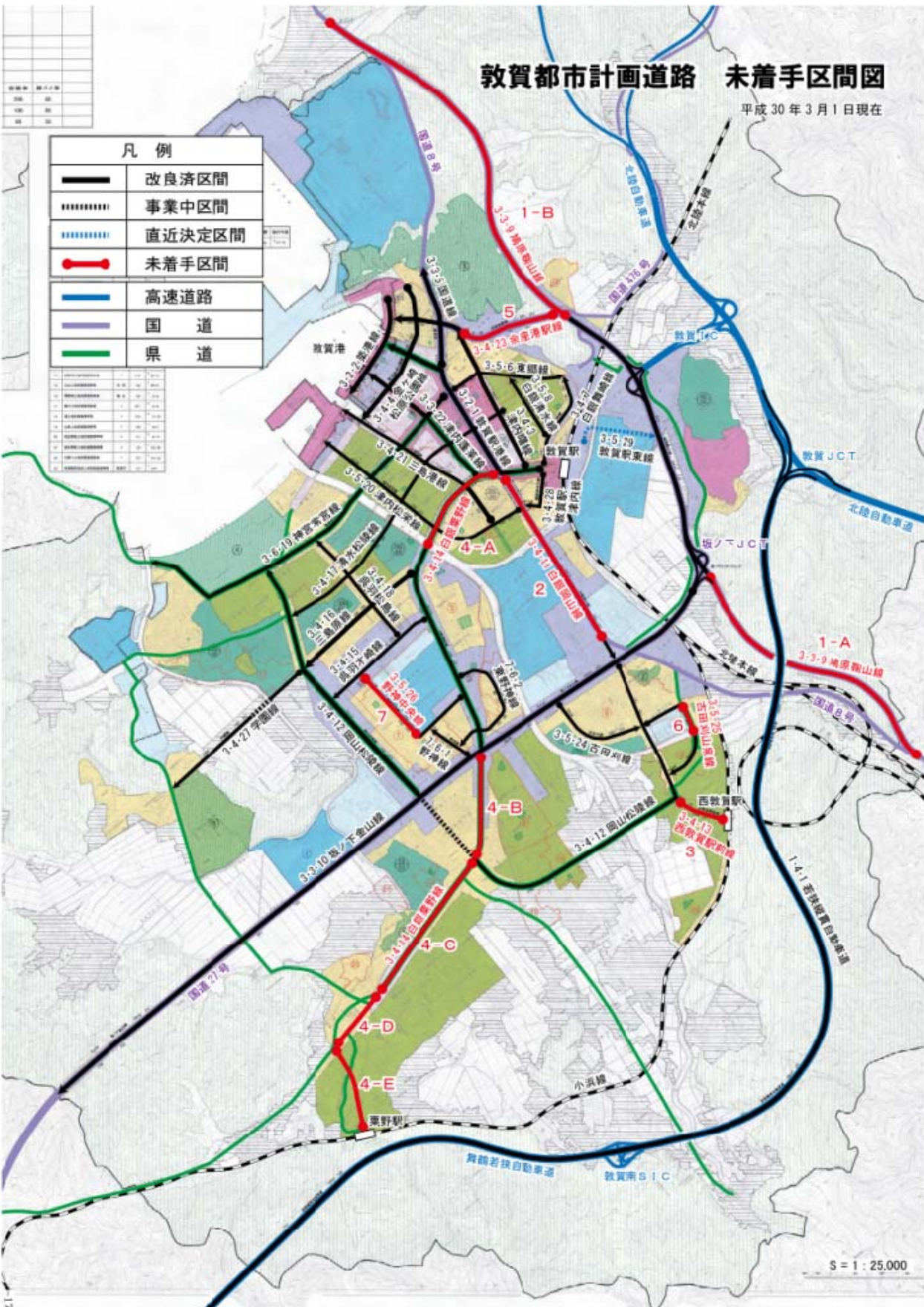
上記に示す手順の結果、下図に示すとおり7路線 12区間を未着手路線（区間）として抽出した。

敦賀市における都市計画道路の未着手路線区間 一覧（平成30年3月1日現在）

区間番号	路線番号	路線名	未着手区間		計画延長(m)	計画幅員(m)	現道		整備状況	当初決定からの経過年数	決定区分	
1	A 3.3.9	鳩原鞠山線	敦賀市小河口4号	～	敦賀市坂下	2,400	25.5	有り (8.0m)	国道	未整備	53年	県決定
	B "	"	敦賀市余座	～	敦賀市赤崎83号	3,580	"	有り (12.8m)	"	"	"	"
2	3.4.11	白銀岡山線	敦賀市白銀町	～	敦賀市長沢	1,440	20	有り (10.5m)	"	概成済	71年	"
3	3.4.13	西敦賀駅前線	敦賀市山泉41号	～	敦賀市山泉13号	460	16	無し	—	未整備	53年	市決定
4	A 3.4.14	白銀栗野線	敦賀市白銀町	～	敦賀市三島町	830	20	有り (11.0m)	県道	未整備 (一部概成済)	61年	県決定
	B "	"	敦賀市野神	～	敦賀市市野々町	850	16	有り (11.0m)	"	概成済	"	"
	C "	"	敦賀市市野々町	～	敦賀市桜ヶ丘町	1,270	"	有り (10.5m)	"	未整備 (一部概成済)	"	"
	D "	"	敦賀市桜ヶ丘町	～	敦賀市金山	500	"	有り (4.0m)	県道/市道	未整備	"	"
	E "	"	敦賀市金山	～	敦賀市野坂	700	"	無し	—	"	"	市決定
5	3.4.23	余座港駅線	敦賀市余座2号	～	敦賀市角鹿町	820	20	有り (11.4m)	国道	未整備	40年	県決定
6	3.5.25	古田刈山泉線	敦賀市岡山二丁目	～	敦賀市堂	200	12	有り (8.0m)	県道	概成済	34年	"
7	3.5.26	野神中央線	敦賀市野神	～	敦賀市中央町2丁目	670	"	有り (6.5m)	市道	未整備	28年	市決定
合計		7路線12区間	—	—	—	13,720	—	—	—	—	—	—

敦賀都市計画道路 未着手区間図

平成 30 年 3 月 1 日現在



凡例

	改良済区間
	事業中区間
	直近決定区間
	未着手区間
	高速道路
	国道
	県道

路線番号	区間	種別	延長 (m)	完成予定年
1-A	3-3-9 地原朝山線	未着手	1,000	2018
1-B	3-3-9 地原朝山線	未着手	1,000	2018
2	3-4-14 白飯野線	未着手	1,000	2018
3	3-4-13 西敦賀駅前線	未着手	1,000	2018
4-A	3-4-14 白飯野線	未着手	1,000	2018
4-B	3-4-14 白飯野線	未着手	1,000	2018
4-C	3-4-14 白飯野線	未着手	1,000	2018
4-D	3-4-14 白飯野線	未着手	1,000	2018
4-E	3-4-14 白飯野線	未着手	1,000	2018
5	3-4-23 余屋港駅前線	未着手	1,000	2018
6	3-5-25 白飯山線	未着手	1,000	2018

S = 1 : 25,000

第5章 未着手路線区間の評価検討

未着手路線区間について、福井県都市計画道路見直しガイドラインに基づいて路線別評価カルテを作成し、評価を行った結果を以下に示す。

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 3. 9	名称	瑞原勘山線
計画延長	8,080m	整備済み延長	2,100m
都市計画決定年月日	1964年12月21日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かる図面を添付してください。

評価区間番号	1-A	評価区間	敦賀市小河口4号	～	敦賀市坂下
評価区間延長	2,400m	現道の有無	あり	なし	
現道幅員(現道ありの場合)	8.0m	計画幅員	25.5m	計画車線数	4

○計画決定時における路線の位置づけ
近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処し、合理的な都市の発展に期するものである。
(当初計画決定図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線の有無	代替路線名	
交通機能	交通処理機能	有	現道は暫定2車線で交通量5,221台/日、混雑度1.24(H27センサス)であり、整備により混雑を緩和できると見込める。	無	H42将来推計交通量17,900台/日
	ネットワーク機能	有	当該区間は敦賀バイパスとして、隣接する南越前町方面との間を結び、広域ネットワークを形成する。	無	
	歩行者自転車通行機能	無	郊外部のバイパス道路であり、歩行者や自転車の通行に特段の配慮を必要としない。	—	
空間機能	都市環境機能	無	郊外部のバイパス道路であり、都市環境機能の充実に特段の配慮を必要としない。	—	
	都市防災機能	有	当該区間は福井県の緊急輸送道路には指定されていないが、重積する東濃地区は第1次緊急輸送道路に指定されている。	無	
市街地形成機能	都市構造	有	敦賀市都市計画マスタープランにて、広域幹線道路として位置づけられている。	無	
	土地利用誘導	無	郊外部のバイパス道路であり、上位計画等では沿道の土地利用転換を特に位置づけていない。	—	53条申請: 0件

区間の必要性 **必要性がある** 必要性がない

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
---------	-------	-------	---------

2) 評価理由
当該区間は、暫定2車線で整備されている現道の混雑緩和、隣接する長浜市方面との広域ネットワークの形成、第1次緊急輸送道路としての都市防災機能、都市計画マスタープランにおける都市骨格道路としての位置づけなどから整備の必要性は高いと考えられる。一方、事業実現の可能性について整備にあたり懸念される課題は特になしことから、「存続」の方向が妥当である。

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 4. 11	名称	白根岡山線
計画延長	1,690m	整備済み延長	250m
都市計画決定年月日	1946年5月3日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かる図面を添付してください。

評価区間番号	2	評価区間	敦賀市白根町	～	敦賀市長沢
評価区間延長	1,440m	現道の有無	あり	なし	
現道幅員(現道ありの場合)	10.5m	計画幅員	20m	計画車線数	2

○計画決定時における路線の位置づけ
近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処し、合理的な都市の発展に期するものである。
(第1回計画変更図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線の有無	代替路線名	
交通機能	交通処理機能	有	現道は交通量3,773台/12h、混雑度0.92(H27センサス)であり、整備により混雑を緩和できると見込める。	無	H42将来推計交通量7,600～15,200台/日
	ネットワーク機能	有	沿道に主要商業施設がある(プラザ東家)や産業集積(東家駅)が立地し、それらへのアクセス機能を担う。	無	
	歩行者自転車通行機能	有	一部区間が(仮)アクリル重積整備地区内を通り、沿道に主要商業施設がある(プラザ東家)が立地する。	無	
空間機能	都市環境機能	有	歩道の緑化、電線類の地中化等を行うことが可能な十分な歩道幅員が確保された計画である。	無	
	都市防災機能	有	福井県の第1次緊急輸送道路に指定されているほか、沿道に指定避難所(プラザ東家)が立地する。	無	
市街地形成機能	都市構造	有	敦賀市都市計画マスタープランにて、4つの放射線の一つとして位置づけられている。	無	
	土地利用誘導	有	一部区間が中心市街地内を通過し、またなかの回遊性やアクセシビリティの向上が期待される。	無	53条申請: 11件

区間の必要性 **必要性がある** 必要性がない

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
---------	-------	-------	---------

2) 評価理由
当該区間は、現道の混雑緩和、商業施設や産業集積地へのアクセス強化、歩行者等の安全確保、都市環境機能の充実に、沿道に主要商業施設がある(プラザ東家)や産業集積(東家駅)が立地し、それらへのアクセス機能を担う。また、沿道に主要商業施設がある(プラザ東家)が立地する。歩道の緑化、電線類の地中化等を行うことが可能な十分な歩道幅員が確保された計画である。福井県の第1次緊急輸送道路に指定されているほか、沿道に指定避難所(プラザ東家)が立地する。敦賀市都市計画マスタープランにて、4つの放射線の一つとして位置づけられている。一部区間が中心市街地内を通過し、またなかの回遊性やアクセシビリティの向上が期待される。

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 3. 9	名称	瑞原勘山線
計画延長	8,080m	整備済み延長	2,100m
都市計画決定年月日	1964年12月21日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かる図面を添付してください。

評価区間番号	1-B	評価区間	敦賀市余座	～	敦賀市赤崎3号
評価区間延長	3,580m	現道の有無	あり	なし	
現道幅員(現道ありの場合)	12.8m	計画幅員	25.5m	計画車線数	4

○計画決定時における路線の位置づけ
近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処し、合理的な都市の発展に期するものである。
(当初計画決定図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線の有無	代替路線名	
交通機能	交通処理機能	有	現道は暫定2車線で交通量5,812台/12h、混雑度1.21(H27センサス)であり、整備により混雑を緩和できると見込める。	無	H42将来推計交通量15,100台/日
	ネットワーク機能	有	当該区間は敦賀バイパスとして、隣接する南越前町方面との間を結び、広域ネットワークを形成する。	無	
	歩行者自転車通行機能	無	郊外部のバイパス道路であり、歩行者や自転車の通行に特段の配慮を必要としない。	—	
空間機能	都市環境機能	無	郊外部のバイパス道路であり、都市環境機能の充実に特段の配慮を必要としない。	—	
	都市防災機能	有	福井県の第1次緊急輸送道路に指定されている。	無	
市街地形成機能	都市構造	有	敦賀市都市計画マスタープランにて、広域幹線道路及び4つの環状道路の一つに位置づけられている。	無	
	土地利用誘導	無	郊外部のバイパス道路であり、上位計画等では沿道の土地利用転換を特に位置づけていない。	—	53条申請: 0件

区間の必要性 **必要性がある** 必要性がない

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
---------	-------	-------	---------

2) 評価理由
当該区間は、暫定2車線で整備されている現道の混雑緩和、隣接する南越前町方面との広域ネットワークの形成、第1次緊急輸送道路としての都市防災機能、都市計画マスタープランにおける都市骨格道路としての位置づけなどから整備の必要性は高いと考えられる。一方、事業実現の可能性について整備にあたり懸念される課題は特になしことから、「存続」の方向が妥当である。

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 4. 13	名称	西敦賀駅前線
計画延長	460m	整備済み延長	0m
都市計画決定年月日	1964年12月21日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かる図面を添付してください。

評価区間番号	3	評価区間	敦賀市山泉41号	～	敦賀市山泉13号
評価区間延長	460m	現道の有無	あり	なし	
現道幅員(現道ありの場合)	なし	計画幅員	16m	計画車線数	2

○計画決定時における路線の位置づけ
近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処し、合理的な都市の発展に期するものである。
(当初計画決定図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線の有無	代替路線名	
交通機能	交通処理機能	無	近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処し、合理的な都市の発展に期するものである。	—	
	ネットワーク機能	有	沿道に主要商業施設がある(プラザ東家)や産業集積(東家駅)が立地し、それらへのアクセス機能を担う。	無	
	歩行者自転車通行機能	無	歩道の緑化、電線類の地中化等を行うことが可能な十分な歩道幅員が確保された計画である。	—	
空間機能	都市環境機能	無	歩道の緑化、電線類の地中化等を行うことが可能な十分な歩道幅員が確保された計画である。	—	
	都市防災機能	無	歩道の緑化、電線類の地中化等を行うことが可能な十分な歩道幅員が確保された計画である。	—	
市街地形成機能	都市構造	無	敦賀市都市計画マスタープランにおいて、都市の骨格を形成する道路には特に位置づけられていない。	—	
	土地利用誘導	無	郊外部の道路であり、上位計画等では沿道の土地利用転換を特に位置づけていない。	—	53条申請: 10件

区間の必要性 **必要性がある** 必要性がない

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
有	当該路線が沿道に西敦賀駅は住宅地背後の高台にあって約13mの高差があり、道路築造にあたって沿道周辺に形成されている住宅地を削りに貫通して小規模集積地が多数発生するおそれがあるほか、地域コミュニティの低下が危惧されるなどの影響が大きい。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

西敦賀駅の1日平均乗車人員は148人(H27)と少なく、高台に位置する駅の立地条件から車によるアクセス需要は極めて限定的であり、郊外部にあって、将来的にも交通需要の大きな高まりが期待できず、整備による沿道周辺地域への影響の大きさを考慮して「廃止候補」とする。

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
---------	-------	-------	---------

2) 評価理由
当該路線は、西敦賀駅へのアクセス強化の観点から一定の必要性は認められるものの、駅の利用実態や立地条件のほか、郊外部にあって、将来的にも交通需要の大きな高まりが期待できず、整備による沿道周辺地域への影響の大きさを考慮すれば「廃止候補」の方向とすることが妥当と考えられる。

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 4. 14	名称	白銀栗野線
計画延長	5,950m	整備済み延長	1,800m
都市計画決定年月日	1956年9月24日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かれる図面を添付してください。

評価区間番号	4-A	評価区間	敦賀市白銀町 ~ 敦賀市三島町
評価区間延長	830m	現道の有無	あり なし
現道幅員(現道ありの場合)	11.0m	計画幅員	20m
計画車線数	2		

○計画決定時における路線の位置づけ
近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処し、合理的な都市の発展に期するものである。(第1回計画変更図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線有無	代替路線名	
交通機能	交通処理機能	有	現道は交通量12,396台/12h、混雑度1.08(H427センサス)であり、整備により混雑を緩和させることできる。	無	H42将来推計交通量10,000~14,800台/日
	ネットワーク機能	無	沿道区間の沿道には主要な公共施設や集客施設の立地は特になく、アクセス機能に特段の考慮を必要としない。	—	—
	歩行者自転車通行機能	有	敦賀市交通バリアフリー基本構想で設定されたバリアフリー重点整備地区内の路線である。	無	—
空間機能	都市環境機能	有	電線類の地中化等を行うことのできる十分な歩道幅員を確保できる計画である。	無	—
	都市防災機能	有	福井県の第3次緊急輸送道路に指定されている。	無	—
市街地形成機能	都市構造	有	敦賀市都市計画マスタープランにて、4つの放射道路の一つとして展開し位置づけられている。	無	—
	土地利用誘導	有	中心市街地内の計画道路であり、まちなかの回遊性やアクセス性の向上が期待される。	無	53条申請:11件
	区間の必要性	—	必要性がある	—	必要性がない

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
2) 評価理由	当該区間は、交通の内質化、安全性向上、歩行者等の安全確保、都市環境機能の充実、第1次緊急輸送道路としての都市防災機能、市都市計画マスタープランにおける都市骨格道路としての位置づけなどから整備の必要性は高いと考えられる。一方、実現可能性に関する課題は特段ないことから、「存続」の方向とすることが妥当と考えられる。		

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 4. 14	名称	白銀栗野線
計画延長	5,950m	整備済み延長	1,800m
都市計画決定年月日	1956年9月24日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かれる図面を添付してください。

評価区間番号	4-B	評価区間	敦賀市野神 ~ 敦賀市市野々町
評価区間延長	850m	現道の有無	あり なし
現道幅員(現道ありの場合)	11.0m	計画幅員	16m
計画車線数	2		

○計画決定時における路線の位置づけ
近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処し、合理的な都市の発展に期するものである。(第1回計画変更図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線有無	代替路線名	
交通機能	交通処理機能	有	停車帯や自転車歩行者道が整備されることで、交通の内質化、安全性向上が図られる。交通量3,986台/12h(H27センサス)	無	H42将来推計交通量7,400~8,600台/日
	ネットワーク機能	有	当該区間の沿道には団地の名称に指定されている栗田氏園(甘藷園)があり、観光地へのアクセス機能を担う。	無	—
	歩行者自転車通行機能	有	某野中学校が沿道周辺に立地しており、歩行者や自転車の通行に特段の配慮が必要である。	無	—
空間機能	都市環境機能	無	郊外部の道路であり、都市環境機能の充実に特段の考慮を必要としない。	—	—
	都市防災機能	有	福井県の第3次緊急輸送道路に指定されているほか、沿道に指定避難所(栗野中学校)が立地する。	無	—
市街地形成機能	都市構造	有	敦賀市都市計画マスタープランにて、4つの放射道路の一つに位置づけられている。	—	—
	土地利用誘導	無	郊外部の道路であり、上位計画等では沿道の土地利用転換を特に位置づけしていない。	—	53条申請:7件
	区間の必要性	—	必要性がある	—	必要性がない

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
2) 評価理由	当該区間は、交通の内質化、安全性向上、観光地アクセス強化、歩行者等の安全確保、第3次緊急輸送道路としての都市防災機能、市都市計画マスタープランにおける都市骨格道路としての位置づけなどから整備の必要性は高いと考えられる。一方、実現可能性に関する課題は特段ないことから、「存続」の方向とすることが妥当と考えられる。		

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 4. 14	名称	白銀栗野線
計画延長	5,950m	整備済み延長	1,800m
都市計画決定年月日	1956年9月24日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かれる図面を添付してください。

評価区間番号	4-C	評価区間	敦賀市市野々町 ~ 敦賀市桜ヶ丘町
評価区間延長	1,270m	現道の有無	あり なし
現道幅員(現道ありの場合)	10.5m	計画幅員	16m
計画車線数	2		

○計画決定時における路線の位置づけ
近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処し、合理的な都市の発展に期するものである。(第1回計画変更図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線有無	代替路線名	
交通機能	交通処理機能	有	停車帯や自転車歩行者道が整備されることで、交通の内質化、安全性向上が図られる。交通量3,986台/12h(H27センサス)	有	一般県道 敦賀美浜線 H42将来推計交通量2,500~4,400台/日
	ネットワーク機能	有	沿道周辺に主要な公共施設である国立病院機構敦賀医療センター(救急指定病院)が立地し、そのアクセス機能を担う。	有	一般県道 敦賀美浜線
	歩行者自転車通行機能	有	某野中学校が沿道周辺に立地しており、歩行者や自転車の通行に特段の配慮が必要である。	有	一般県道 敦賀美浜線
空間機能	都市環境機能	無	郊外部の道路であり、都市環境機能の充実に特段の考慮を必要としない。	無	—
	都市防災機能	有	福井県の第3次緊急輸送道路に指定されているほか、沿道に指定避難所(栗野中学校)が立地する。	有	一般県道 敦賀美浜線
市街地形成機能	都市構造	有	敦賀市都市計画マスタープランにて、4つの放射道路の一つに位置づけられている。	有	一般県道 敦賀美浜線
	土地利用誘導	無	郊外部の道路であり、上位計画等では沿道の土地利用転換を特に位置づけしていない。	—	53条申請:26件
	区間の必要性	—	必要性がある	—	必要性がない

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
2) 評価理由	当該区間は第3次緊急輸送道路としての都市防災機能等の観点から一定の必要性が認められるものの、並行して国道27号バイパスや舞鶴若狭自動車道が整備されていく中で交通量が減少傾向にあり、現道の県道敦賀美浜線(幅員10.5m)の拡幅整備が必要となるような交通需要の大きな高まりが期待できないことから「廃止候補」の方向とすることが妥当と考えられる。		

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 4. 14	名称	白銀栗野線
計画延長	5,950m	整備済み延長	1,800m
都市計画決定年月日	1956年9月24日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かれる図面を添付してください。

評価区間番号	4-D	評価区間	敦賀市桜ヶ丘町 ~ 敦賀市金山
評価区間延長	500m	現道の有無	あり なし
現道幅員(現道ありの場合)	4.0m	計画幅員	16m
計画車線数	2		

○計画決定時における路線の位置づけ
近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処し、合理的な都市の発展に期するものである。(第1回計画変更図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線有無	代替路線名	
交通機能	交通処理機能	有	停車帯や自転車歩行者道が整備されることで、交通の内質化、安全性向上が図られる。交通量3,986台/12h(H27センサス)	有	一般県道 敦賀美浜線
	ネットワーク機能	有	沿道周辺に主要な公共施設である国立病院機構敦賀医療センター(救急指定病院)が立地し、そのアクセス機能を担う。	有	一般県道 敦賀美浜線
	歩行者自転車通行機能	無	郊外部の道路であり、歩行者や自転車の通行に特段の配慮を必要としない。	—	—
空間機能	都市環境機能	無	郊外部の道路であり、都市環境機能の充実に特段の考慮を必要としない。	—	—
	都市防災機能	有	福井県の第3次緊急輸送道路に指定されている。	有	一般県道 敦賀美浜線
市街地形成機能	都市構造	有	敦賀市都市計画マスタープランにて、4つの放射道路の一つに位置づけられている。	有	一般県道 敦賀美浜線
	土地利用誘導	無	郊外部の道路であり、上位計画等では沿道の土地利用転換を特に位置づけしていない。	—	53条申請:14件
	区間の必要性	—	必要性がある	—	必要性がない

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
2) 評価理由	当該区間は第3次緊急輸送道路としての都市防災機能等の観点から一定の必要性が認められるものの、既存県道内を貫通する計画で沿道域への影響が大きい中、並行して国道敦賀美浜線(幅員10.5m)が存し、郊外部にあって将来的にバイパス整備が必要となるような交通需要の大きな高まりが期待できないことから「廃止候補」の方向とすることが妥当と考えられる。		

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 4. 14	名称	白銀栗野線
計画延長	5.950m	整備済み延長	1,800m
都市計画決定年月日	1956年9月24日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かる図面を添付してください。

評価区間番号	4-E	評価区間	敦賀市金山	～	敦賀市野坂
評価区間延長	700m	現道の有無	あり		なし
現道幅員(現道ありの場合)	なし	計画幅員	10m	計画車線数	2

○計画決定時における路線の位置づけ

近時市勢の著しい進展に伴い、激増する自動車交通に対処するため、既定街路を変更及び追加し、合理的な都市の発展に期するものである。

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線の有無	代替路線名
交通機能	交通処理機能	無	無	—
	ネットワーク機能	有	無	—
	歩行者自転車通行機能	無	無	—
空間機能	都市環境機能	無	無	—
	都市防災機能	無	無	—
市街地形成機能	都市構造	無	無	—
	土地利用誘導	無	無	53条申請: 0件

区間の必要性: 必要性がある (有) 必要性がない (無)

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
有	当該路線が縦がる要野原は集落地背後の急斜面にあって約33mの高差があり、道路発達にあたって沿道周辺の集落地を大きく分断し、地域コミュニティの低下が危惧されるなどの影響が大きい。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

粟野原の1日平均乗車人員は70人/日(H27)と少なく、高台に位置する駅の立地条件から車によるアクセス需要は極めて限定的であり、郊外部にあって、将来的にも交通需要の大きな高まりが期待できず、整備による沿道周辺地域への影響の大きさも考慮して「廃止候補」とする。なお、過去に並行県道の拡幅整備要望が地元から出された経緯がある。

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
---------	-------	-------	---------

2) 評価理由
当該路線は、要野原へのアクセス強化の観点から一定の必要性は認められるものの、駅の立地条件や土地利用条件のほか、郊外部にあって、将来的にも交通需要の大きな高まりが期待できず、地形的な高差や地域コミュニティの低下など、沿道周辺地域への影響の大きさを考慮すれば「廃止候補」の方向とすることが妥当と考えられる。

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 4. 23	名称	余産港駅線
計画延長	1,370m	整備済み延長	550m
都市計画決定年月日	1977年4月12日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かる図面を添付してください。

評価区間番号	5	評価区間	敦賀市余産2号	～	敦賀市角鹿町
評価区間延長	820m	現道の有無	あり		なし
現道幅員(現道ありの場合)	11.4m	計画幅員	20m	計画車線数	4

○計画決定時における路線の位置づけ

北陸自動車道と敦賀市の東部市街地及び敦賀港とを連結し、もって本市の発展に資しようとするものである。(当初計画決定図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線の有無	代替路線名
交通機能	交通処理機能	無	無	—
	ネットワーク機能	有	無	—
	歩行者自転車通行機能	無	無	—
空間機能	都市環境機能	無	無	—
	都市防災機能	無	無	—
市街地形成機能	都市構造	有	無	—
	土地利用誘導	無	無	53条申請: 0件

区間の必要性: 必要性がある (有) 必要性がない (無)

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
---------	-------	-------	---------

2) 評価理由
当該区間は、観光地及び産業集積地としての敦賀港へのアクセス強化、市都市計画マスタープランにおける都市骨格道路としての位置づけなどから整備の必要性は高いと考えられる。一方、事業実現の可能性について整備にあたり懸念される課題は特になしことから、「存続」の方向が妥当である。

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 5. 25	名称	古田刈山泉線
計画延長	1,010m	整備済み延長	810m
都市計画決定年月日	1984年2月23日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かる図面を添付してください。

評価区間番号	6	評価区間	敦賀市岡山ニ丁目	～	敦賀市堂
評価区間延長	200m	現道の有無	あり		なし
現道幅員(現道ありの場合)	8.0m	計画幅員	12m	計画車線数	2

○計画決定時における路線の位置づけ

古田刈山泉線と長門山泉線とが地区集積道路であり、山泉地区の区画整理事業との関連から古田刈山と接続することで地区住民の交通の利便及び生活上を計り、本市発展に寄与する。(当初計画決定図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線の有無	代替路線名
交通機能	交通処理機能	無	無	—
	ネットワーク機能	有	無	—
	歩行者自転車通行機能	無	無	—
空間機能	都市環境機能	無	無	—
	都市防災機能	無	無	—
市街地形成機能	都市構造	無	無	—
	土地利用誘導	無	無	53条申請: 0件

区間の必要性: 必要性がある (有) 必要性がない (無)

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
---------	-------	-------	---------

2) 評価理由
当該区間は、前後区間が整備済の区間、未着手で残されている経済区間であり、産業集積地へのアクセス強化の観点から整備の必要性は高いと考えられる。一方、事業実現の可能性について整備にあたり懸念される課題は特になしことから、「存続」の方向が妥当である。

記入担当

路線別評価カルテ

■Step1 見直し対象路線の抽出
○道路の基礎データ
<路線全体について>

都市計画区域	敦賀市都市計画区域	市町名	敦賀市
路線番号	3. 5. 26	名称	野神中央線
計画延長	1,140m	整備済み延長	470m
都市計画決定年月日	1989年3月6日		

<評価区間について> ※: 評価区間が分かる図面を添付してください。

評価区間番号	7	評価区間	敦賀市野神	～	敦賀市中央町2丁目
評価区間延長	670m	現道の有無	あり		なし
現道幅員(現道ありの場合)	6.5m	計画幅員	12m	計画車線数	2

○計画決定時における路線の位置づけ

白銀栗野線と長門山泉線とを結ぶ幹線道路として、地区住民の交通の利便及び安全で円滑な交通を図るとともに、通行環境を高め、本市発展に寄与するものである。(当初計画決定図書より)

■Step2 各区間の評価
<必要性の評価>

評価項目	該当の有無	評価内容	代替路線の有無	代替路線名
交通機能	交通処理機能	無	無	—
	ネットワーク機能	無	無	—
	歩行者自転車通行機能	有	無	—
空間機能	都市環境機能	無	無	—
	都市防災機能	有	無	—
市街地形成機能	都市構造	無	無	—
	土地利用誘導	無	無	53条申請: 1件

区間の必要性: 必要性がある (有) 必要性がない (無)

※: 区間の必要性がないと判断された場合は「評価結果」へ進んでください。
<実現可能性の評価(整備にあたっての課題)>

課題の有無	評価内容
無	整備にあたって懸念される課題は特になし。

※: 整備にあたっての課題がない場合は「評価結果」へ進んでください。

■Step3 個別路線の状況からの検証

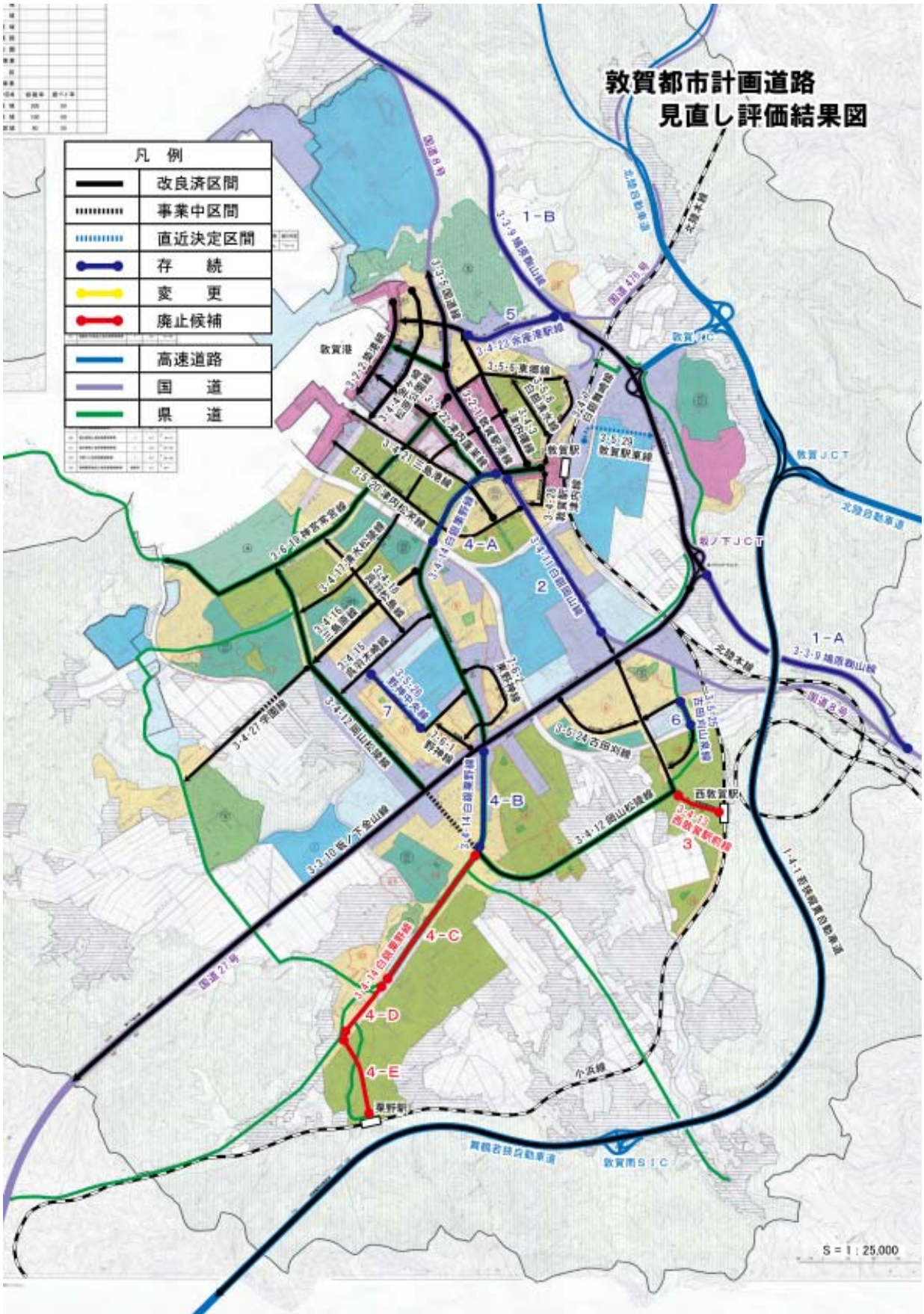
—

■評価結果

1) 評価結果	1. 存続	2. 変更	3. 廃止候補
---------	-------	-------	---------

2) 評価理由
当該区間は、歩行者等の安全確保、指定避難地への避難路としての都市防災機能などの観点から整備の必要性は高いと考えられる。一方、事業実現の可能性について整備にあたり懸念される課題は特になしことから、「存続」の方向が妥当である。

敦賀都市計画道路 見直し評価結果図



S = 1 : 25,000

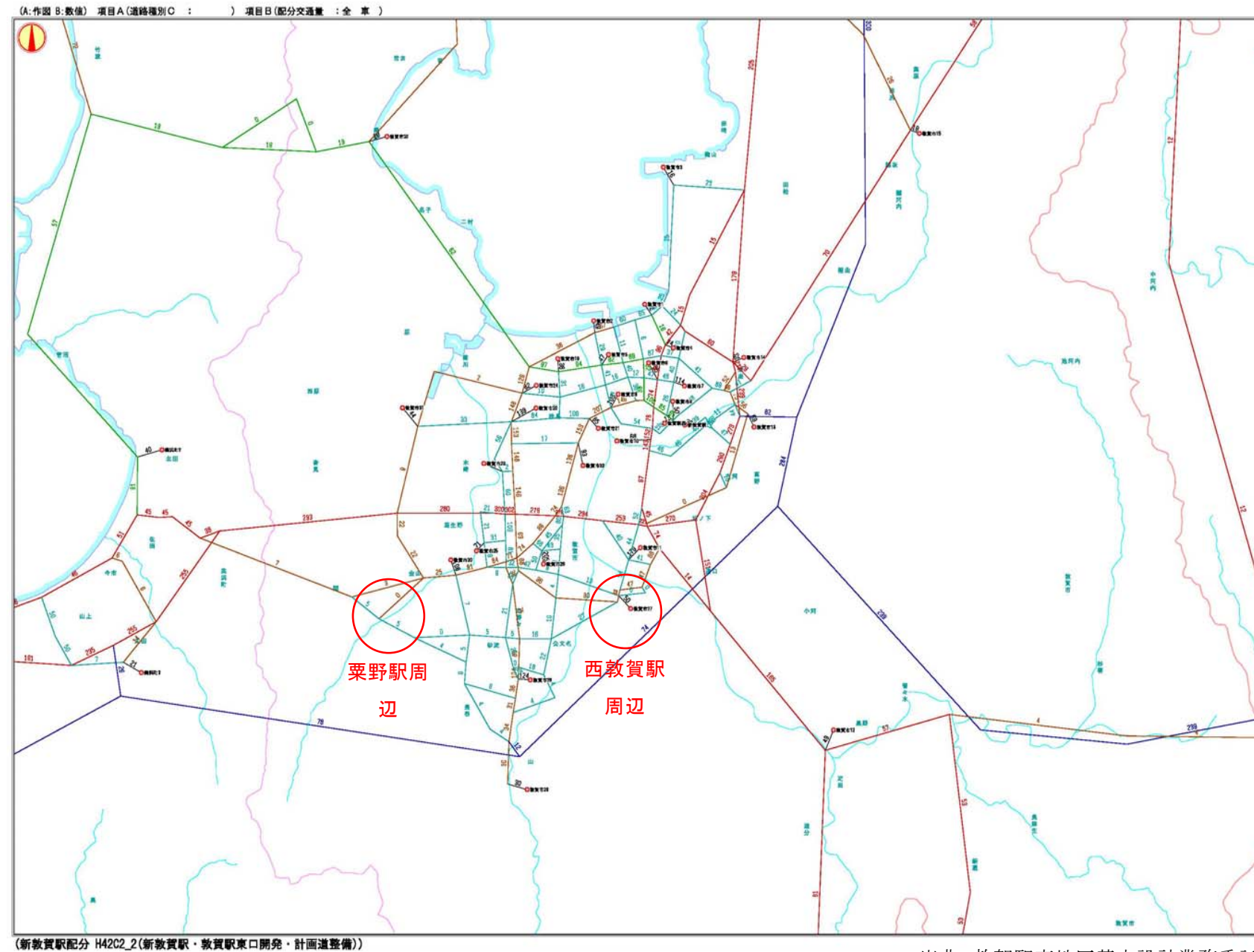
第6章 道路網の検証

本章では、福井県都市計画道路見直しガイドラインに基づく前章での未着手路線区間の評価検討の結果から、廃止候補と評価された西敦賀駅前線の全路線（区間番号3）及び白銀栗野線の一部区間（区間番号4-D及び4-E）について、将来、交通需要の側面から道路網として問題が生じないかどうかの検証を行う。

なお、敦賀市では、平成27年度に「敦賀駅東地区基本設計業務委託」において、敦賀市全域を対象とする将来（平成42年）の交通量配分予測を行っており、その結果は下図に示すとおりである。

これによると、西敦賀駅周辺の西敦賀駅前線については推計対象ネットワークに含まれておらず、推計結果から西敦賀駅前線の将来交通需要は不明である。また、栗野駅周辺の白銀栗野線については、推計対象ネットワークには含まれているものの、将来交通量は0と推計されており、通行需要は少ないと判断される。

このため、西敦賀駅周辺の西敦賀駅前線及び栗野駅周辺の白銀栗野線の将来交通需要は、現在の交通需要を現道の実測調査により把握した上、沿道周辺地域の人口推移に基づく将来需要の伸び率を乗じることで算出する。



出典：敦賀駅東地区基本設計業務委託 報告書(将来交通量推計)(平成28年3月) p36

将来(平成42年)交通量配分結果(推計)