

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。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

第1章 業務概要

第2章 敦賀都市計画道路見直し評価結果の概要

第3章 関係機関協議資料の作成

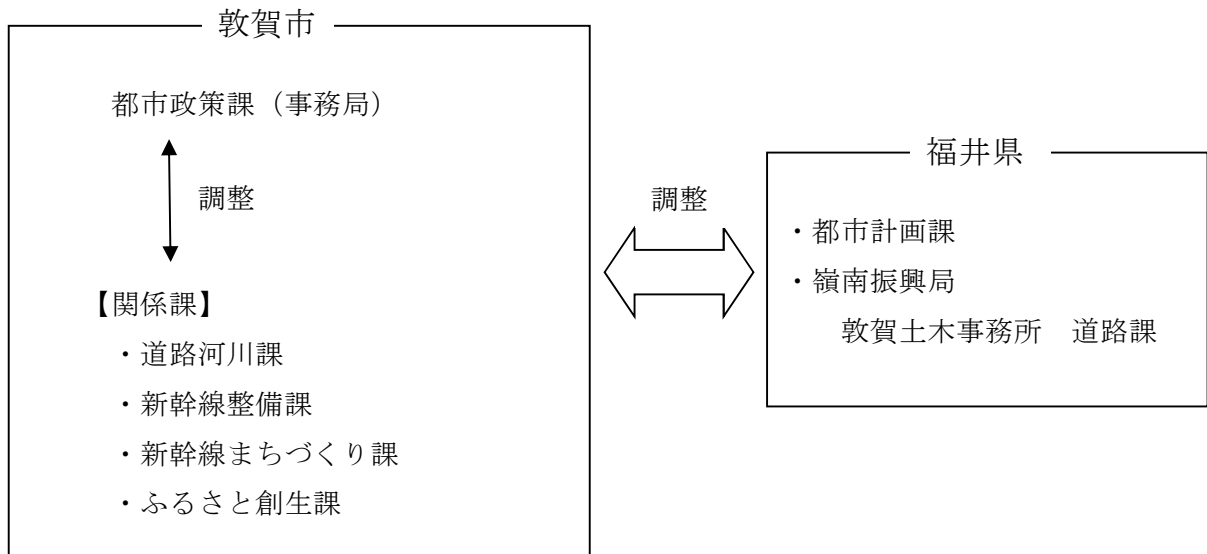
第4章 都市計画決定変更図書（案）

4－1 3・4・13号 西敦賀駅前線の変更図書（案）

4－2 3・4・14号 白銀栗野線の変更図書（案）

第5章 個別路線（第2環状道路）の検証

3 調査体制



4 委員会名簿等：

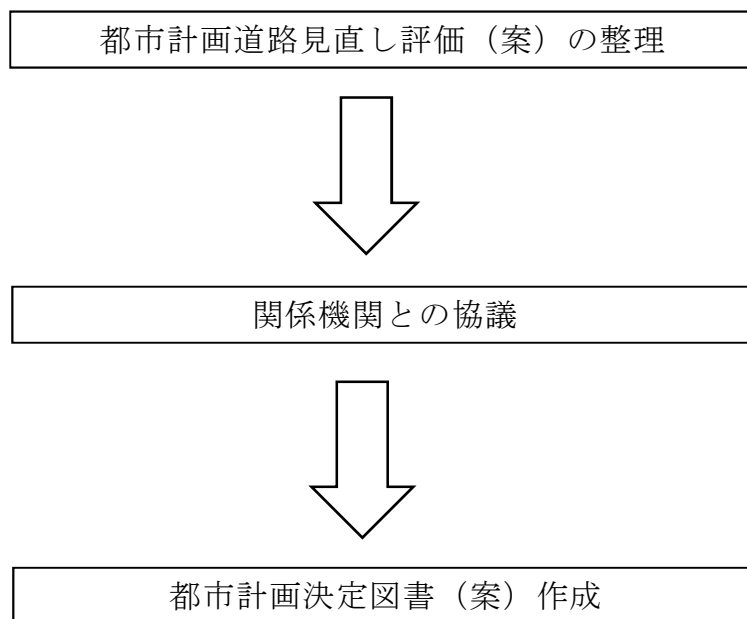
委員会は現在設置していない。

II 調査成果

1 調査目的

本業務は、敦賀市内に存在する長期未着手都市計画道路について、福井県の「都市計画道路見直しガイドライン」に基づいて平成29年度に個々の路線区間ごとに計画の必要性や事業実現性の評価を踏まえて実施した都市計画道路の見直し評価（案）をもとに、3・4・13号 西敦賀駅前線の全線廃止及び3・4・14号 白銀栗野線の区間廃止（終点変更）の妥当性について関係機関との協議調整を行い、今後の都市計画変更手続きに向けた都市計画決定図書（案）の作成を行うことを目的とする。

2 調査フロー

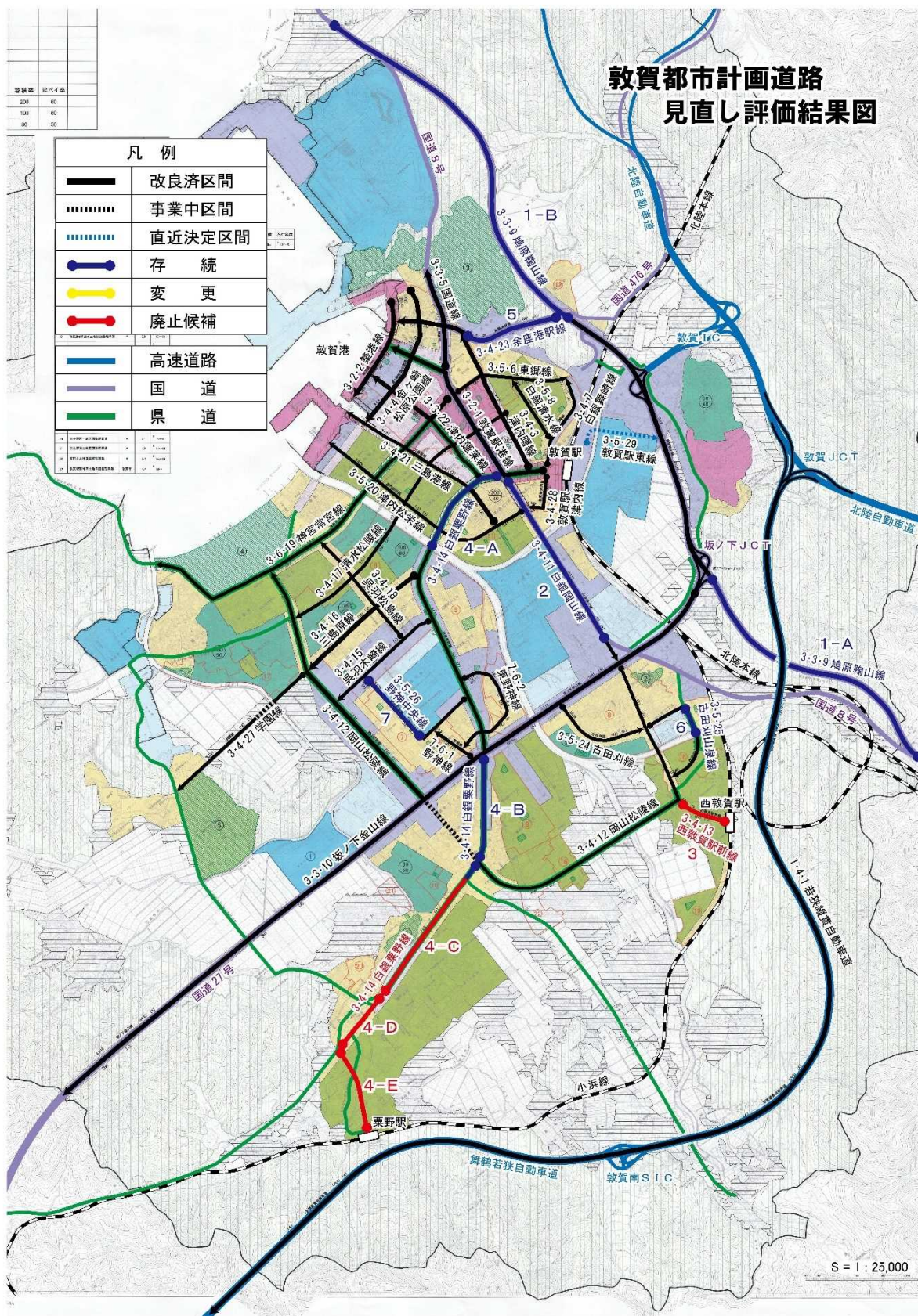


4 調査成果

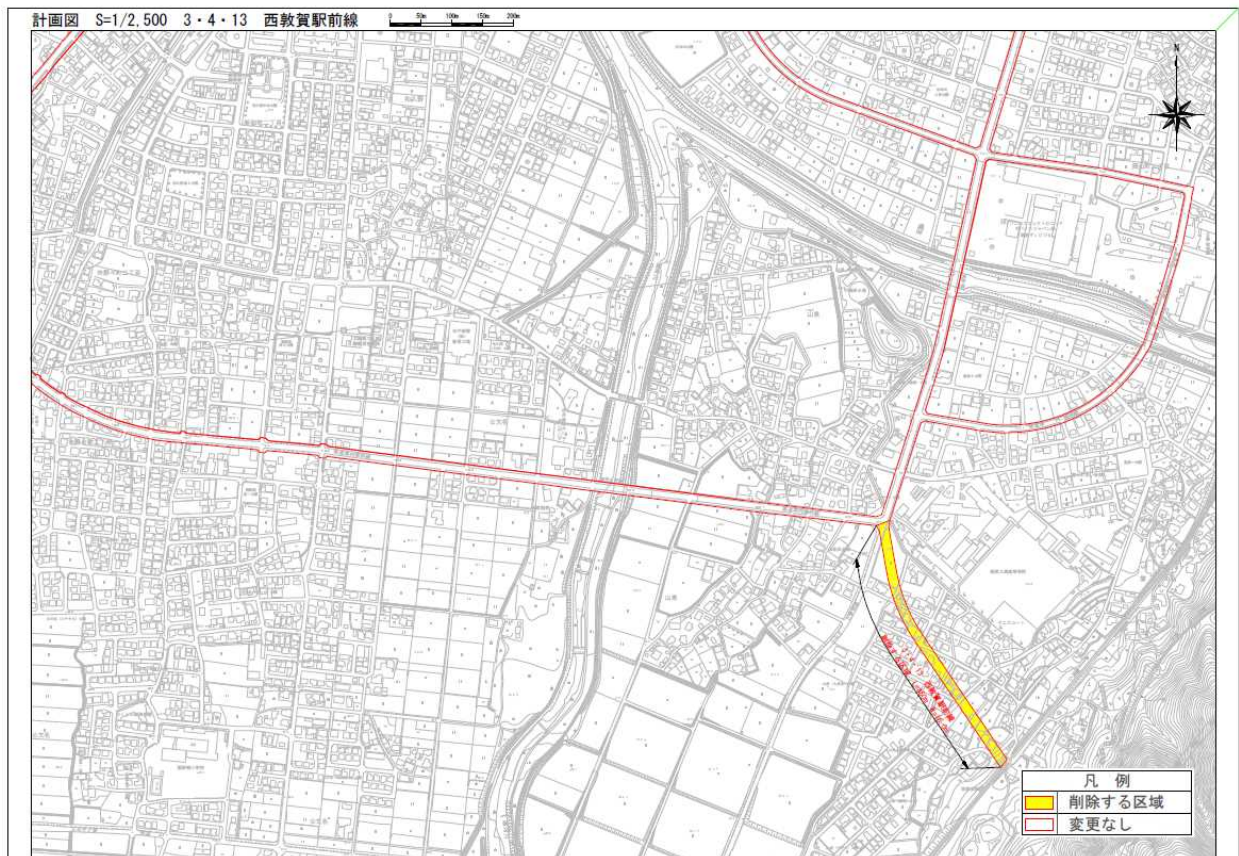
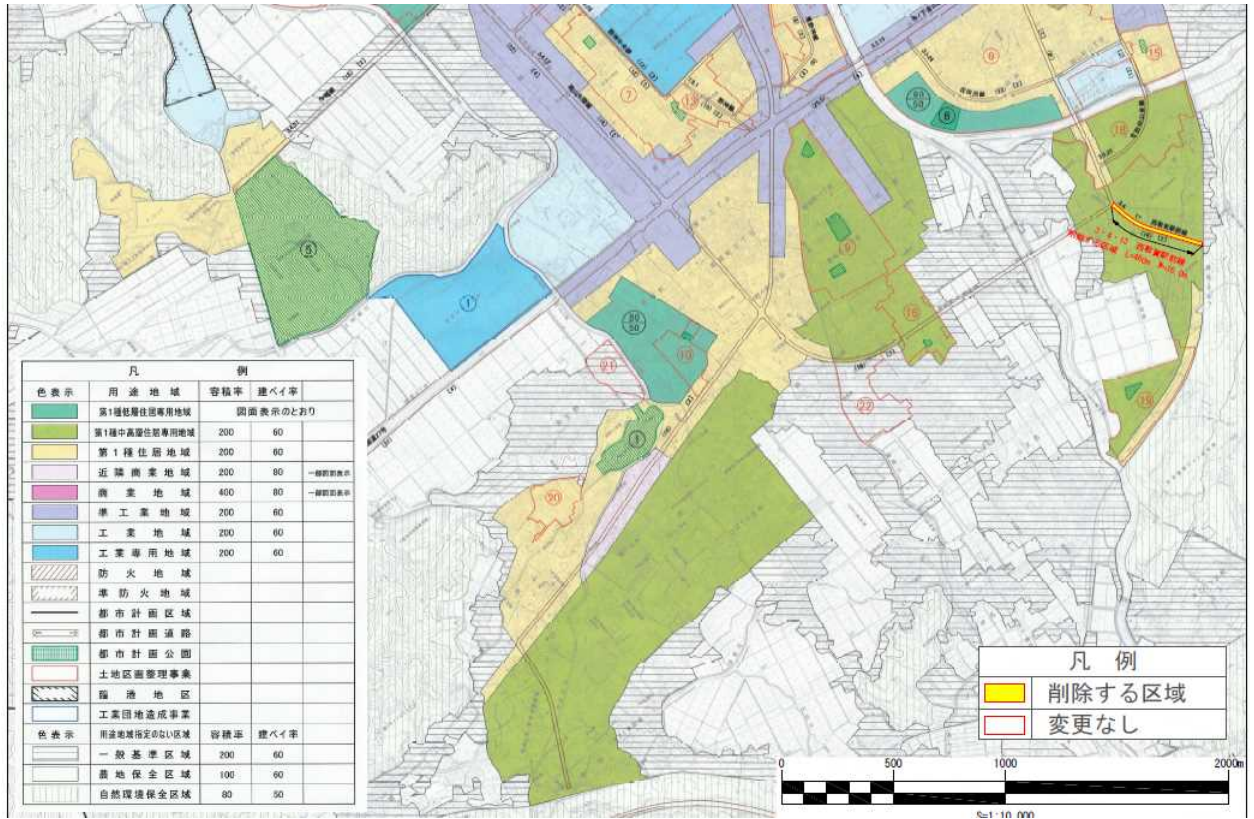
第2章 敦賀都市計画道路見直し評価結果の概要

敦賀市内に存在する長期未着手都市計画道路について、その必要性及び実現可能性の観点から平成 29 年度に実施した都市計画道路見直し評価の結果によれば、次ページの図に示すとおり、3・4・13 号 西敦賀駅前線（区間番号 3）については全線廃止、3・4・14 号 白銀栗野線については栗野地内の区間番号 4-C、4-D、4-E の廃止（終点変更）の方向性が案として示されている。

なお、3・4・14 号 白銀栗野線の 4-C 区間については、敦賀市立地適正化計画において栗野交差点付近に乗換拠点（ハブ）を設ける計画となったことを踏まえ、本業務では栗野交差点以西に変更している。



平成 29 年度敦賀都市計画道路見直し評価結果図 (※ 白銀栗野線 4-C 区間を一部変更)



4-2 3・4・14号 白銀栗野線の変更図書（案）（福井県決定）

都市計画道路中 3・4・14号白銀栗野線を次のように変更する。

種別	名称		位置			区域	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な経過地	延長	構造形式	車線の数	幅員(m)	地表式の区間における鉄道等との交差の構造	
	3・4・14	白銀栗野線	敦賀市 白銀町	敦賀市 市野々 1丁目	敦賀市 昭和町 2丁目	約 3,570m	地表式	2車線	20m	3・3・10号坂ノ下 金山線と立体交 差幹線街路と 平面交差8箇所	

【理由】

3・4・14号白銀栗野線は、敦賀駅前通りを形成する3・2・1号敦賀駅港線から分岐して、当時の国道27号（現在は一般県道敦賀美浜線）に沿って昭和31年に決定されたものであり、昭和39年にはこれを栗野駅に至るまで延伸し、中心市街地と栗野地区を結び、栗野駅へアクセスするための幹線道路として決定されたものである。

近年の人口減少、少子高齢化の進行等、社会経済情勢の変化及び市街地や道路整備状況を踏まえ、今回、「福井県都市計画道路見直しガイドライン（平成19年2月）」に基づく評価を行った結果、立地適正化計画において乗換拠点（ハブ）が設けられる予定である栗野交差点以西の未着手区間については、国道27号金山バイパスや舞鶴若狭自動車道、ふるさと夢街道などの並行道路の整備が進んだことで、現道を成す一般県道敦賀美浜線の交通量は年々減少の一途を辿っているほか、アクセス対象である栗野駅の利用者も計画決定当初から半減しており、道路交通上や市街地形成上、特に大きな支障が生じていない中で、将来的にも交通需要の増加は見込めないなど、現在では整備の必要性が低下している。

また、金山地内においては既成の集落地内を貫通する計画であるほか、沢地内においても現道から逸れる区間もあり、集落地の分断による地域コミュニティの低下に繋がるおそれがあるなど、沿道地域に与える負の影響が大きい。また、野坂地内においても、栗野駅へのアクセスにあたり、地形的に大きな高低差があるため、道路による地域分断により地域コミュニティの低下など、沿道周辺に与える影響が大きいなど、事業の実現上にも大きな課題があることから、栗野交差点以西の未着手区間を廃止し、本路線の終点位置を変更する。

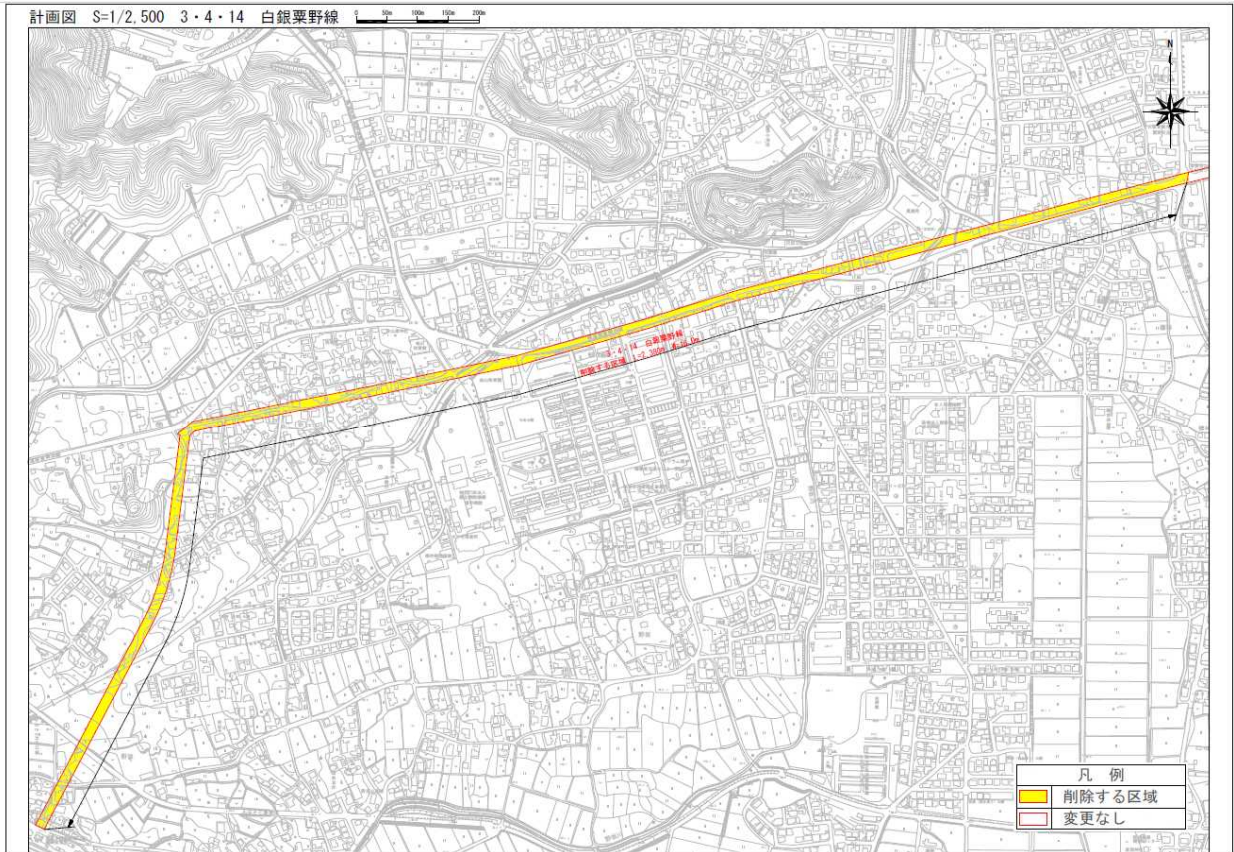
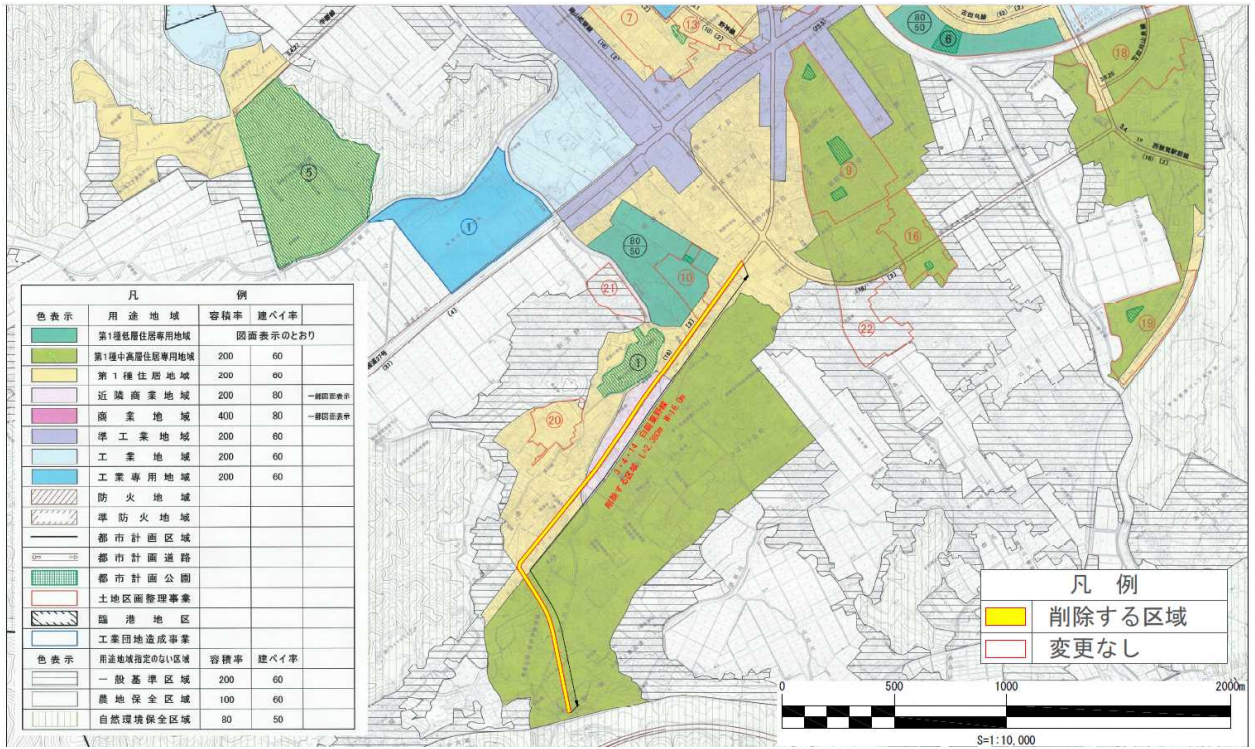
ただし、歩行者等の安全性を確保する観点から、必要に応じて部分的に歩道拡幅などの措置を講じていく。

新旧対照表

() : 変更前

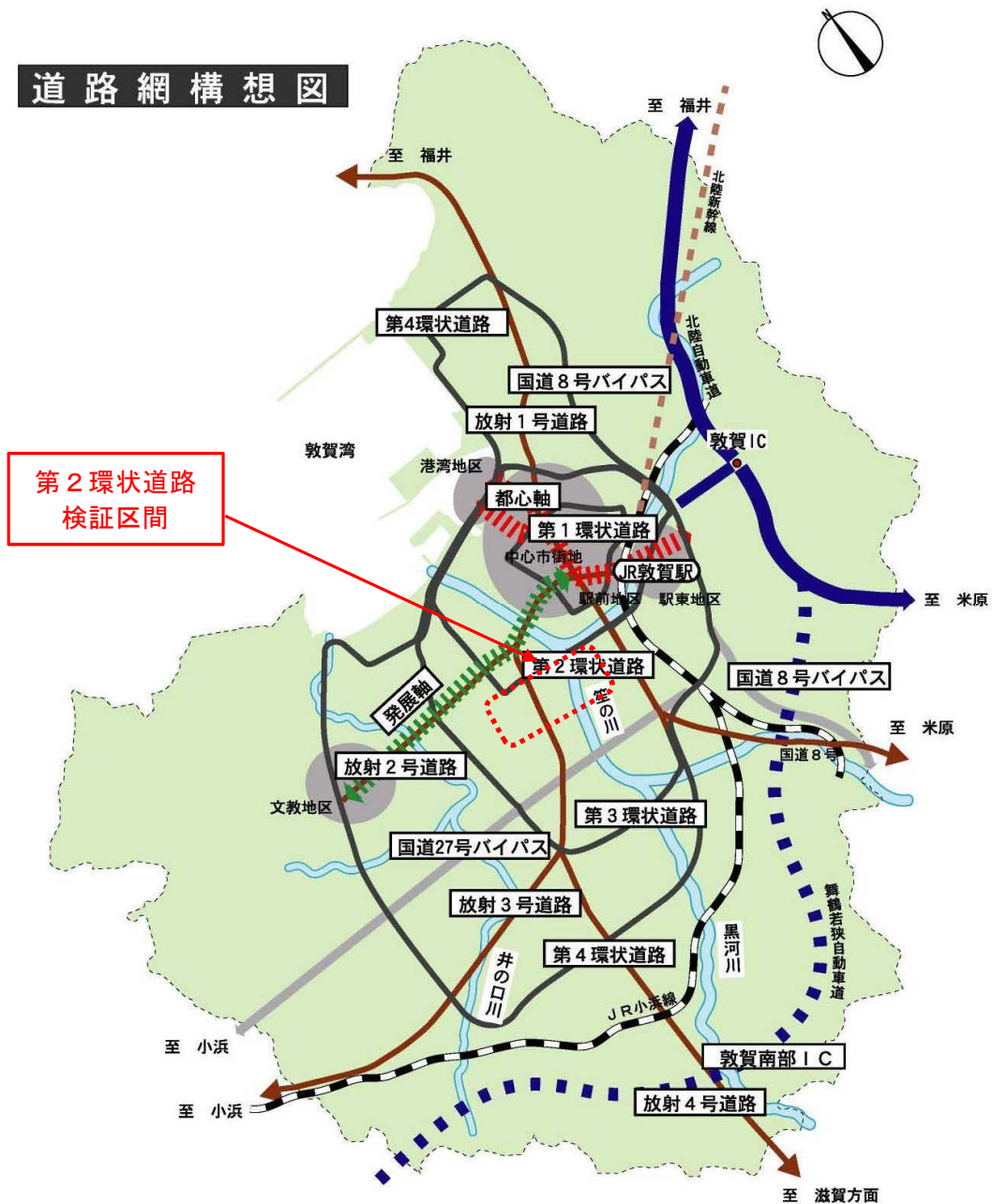
種別	名称		位置			区域 延長	構造				備考
	番号	路線名	起点	終点	主な 経過地		構造 形式	車線 の数	幅員 (m)	地表式の区間における 鉄道等との交差の構造	
幹線街路	()	()	()	(敦賀市 野坂 14号)	(-)	(約 5,950m)	()	()	(16m)	(3・3・10号坂ノ下 金山線と立体交差 幹線街路と 平面交差7箇所)	
	3・4・14	白銀粟野線	敦賀市 白銀町	敦賀市 市野々 1丁目	敦賀市 昭和町 2丁目	約 3,570m	地表式	2車線	20m	3・3・10号坂ノ下 金山線と立体交差 幹線街路と 平面交差8箇所*	

※ 幹線街路との平面交差が8箇所が増えているのは、平成13年3月22日に3・5・28野神中央線を追加決定（市告示第19号）していることによるものである。



このうち、第2環状道路は、旧市街地全体を取り囲む道路で、郊外と既存市街地をリンクするとともに市街地内部に流入する通過交通を排除する役割を持つ旧市街地環状道路として位置づけられている。

この第2環状道路を構成する路線区間のうち、現在、新たに3・6・30布田木ノ芽線（仮称）として都市計画決定を予定している市道171号と3・4・15呉羽木崎線を連絡する未都市計画決定区間（東洋町～昭和町間）の必要性と実現可能性について検証を行う。



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	未都市計画決定	名称	第2環状道路(未都市計画決定区間)
計画延長	約1,100m	整備済み延長	0m
都市計画決定年月日	未都市計画決定		

<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	—	評価区間	敦賀市東洋町	～	敦賀市木崎町
評価区間延長		約1,100m	現道の有無	あり	なし
現道幅員(現道ありの場合)	—	計画幅員	未定	計画車線数	未定

○計画決定時における路線の位置づけ

未都市計画決定

■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	並行する県道敦賀美浜線は交通量12,396台/12h、混雑度1.08(H27センサス)であり、整備により混雑を緩和させることができる。	無	
	ネットワーク機能	有	既成市街地を取り巻く環状道路の一区間として、新幹線駅が設置される敦賀駅東口から敦賀市役所方面を直結する。	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	無	郊外部の道路であり、災害時の避難・輸送、延焼防止などの都市防災機能の充実に特段の考慮を必要としない。	—	
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。	—	
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	当該路線区間を整備する場合、大規模企業(東洋紡)が立地する敷地の一部買収が不可欠であるほか、黒河川への新規架橋、昭和町地内で既成市街地の貫通が必要となり、都市計画決定及び事業の実現にあたって解決すべき課題が残されている。

※: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

当該路線区間の実現化にあたってはルート上に立地する大規模企業(東洋紡)の理解と協力が得られることが前提となるが、北陸新幹線敦賀駅開業で設置される駅東口と、立地適正化計画において市街地拠点に位置づけている敦賀市役所周辺が直結される当該路線の実現は、新幹線駅の開業効果を市域全体に広く波及させていく上で効果的と考えられる。

■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	当該路線区間は、ルート上に位置する大規模企業(東洋紡)をはじめとする関係地権者の理解と協力が得られることで実現するものであるが、立地適正化計画が目指すコンパクトなまちづくりの実現を推進していく上でも、旧市街地全体を取り囲む第2環状道路のミッシングリングである当該路線区間の実現化に向けて、引き続き構想を「存続」検討していくことが妥当と考えられる。		