

令和4年度 第2回 福井県渋滞対策協議会

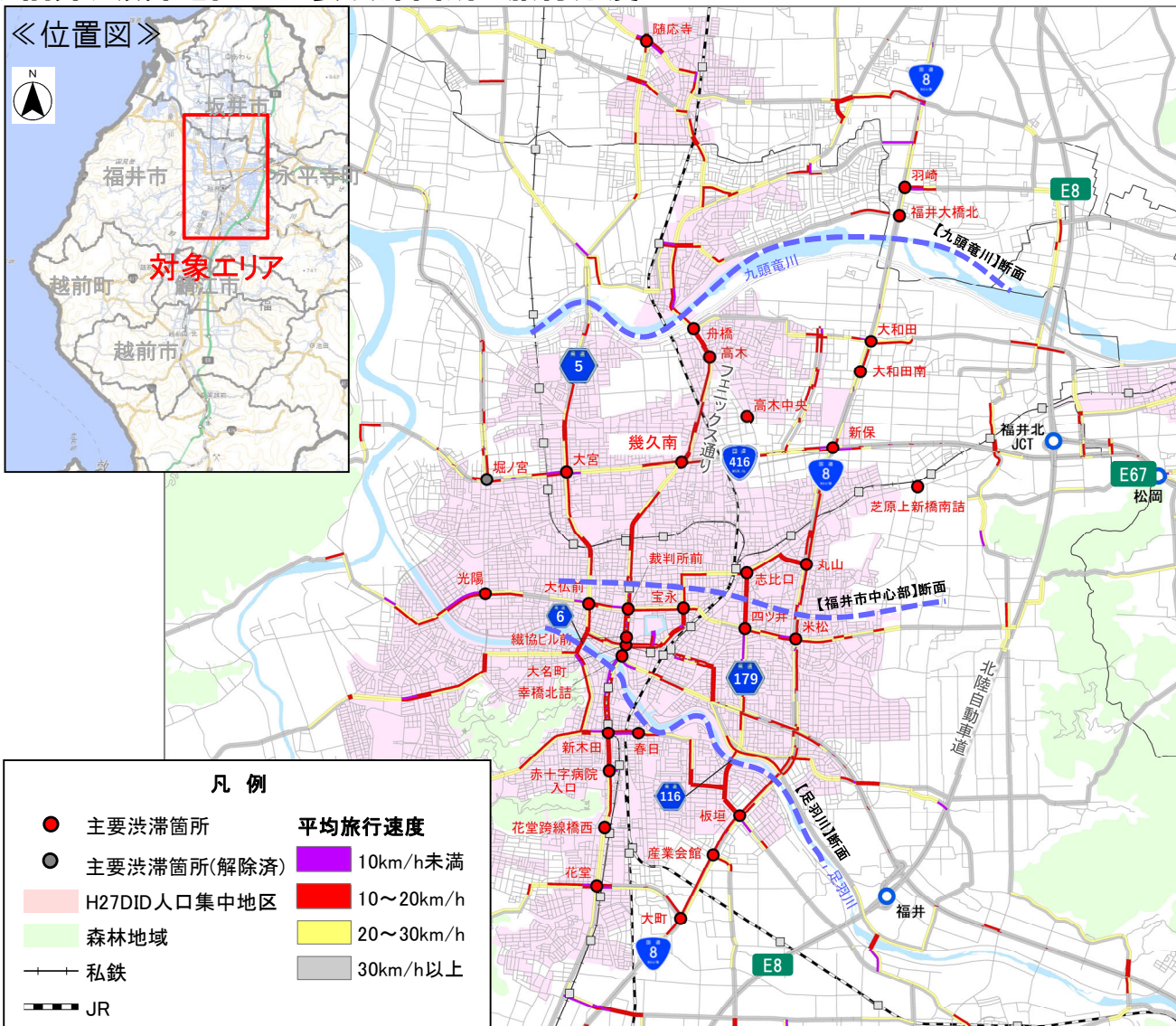
～福井・坂井地区の交通課題について～

令和5年3月

1. 福井、坂井地区の交通現状

- 福井県内の主要渋滞箇所(60箇所^(注))のうち、約6割(坂井市:7、福井市:28)が坂井市・福井市であり、国道8号や福井市街地のフェニックス通りに集中。
- フェニックス通りは、福井・坂井の市街地(DID)において20km/h以下の速度低下が発生。国道8号は、市街地(DID)以南の区間に20km/h以下の速度低下が発生。
- 交通が集中しやすい渡河部、福井市中心部の断面交通量をみると、国道8号の交通量が最も多く、次にフェニックス通り、県道5号の順となる。

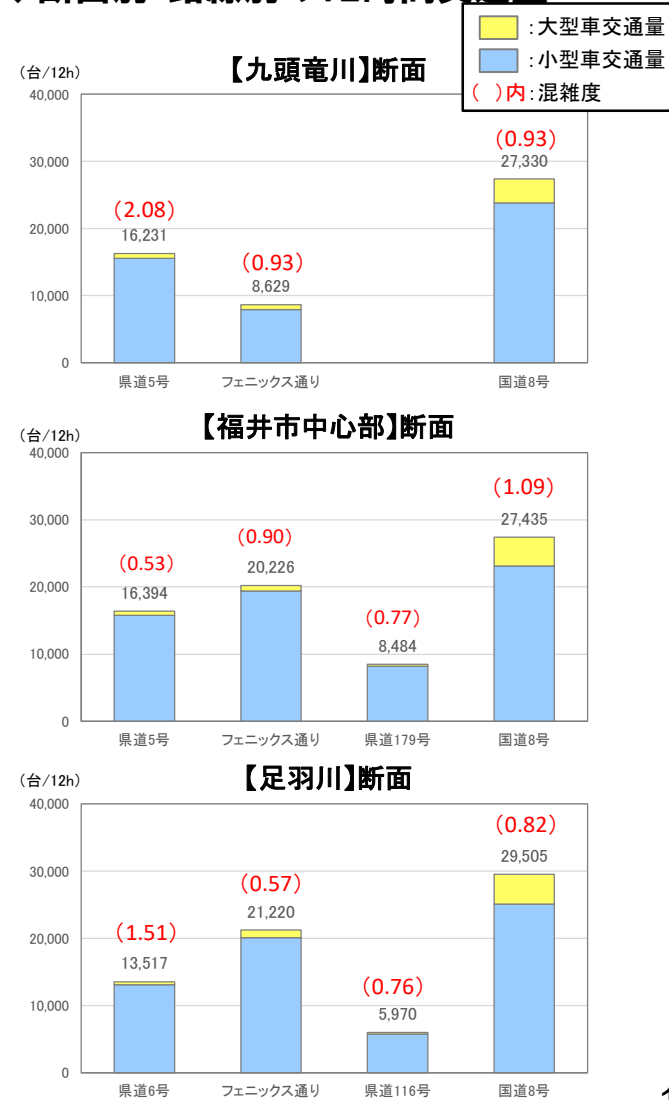
◆福井、坂井地区の主要渋滞箇所と旅行速度



※旅行速度:ETC2.0(R4.9~11 平日7~9時)

(注:選定時は65箇所であり、そのうち5箇所が解除済み)

◆断面別・路線別の12時間交通量



※H27全国道路・街路交通情勢調査

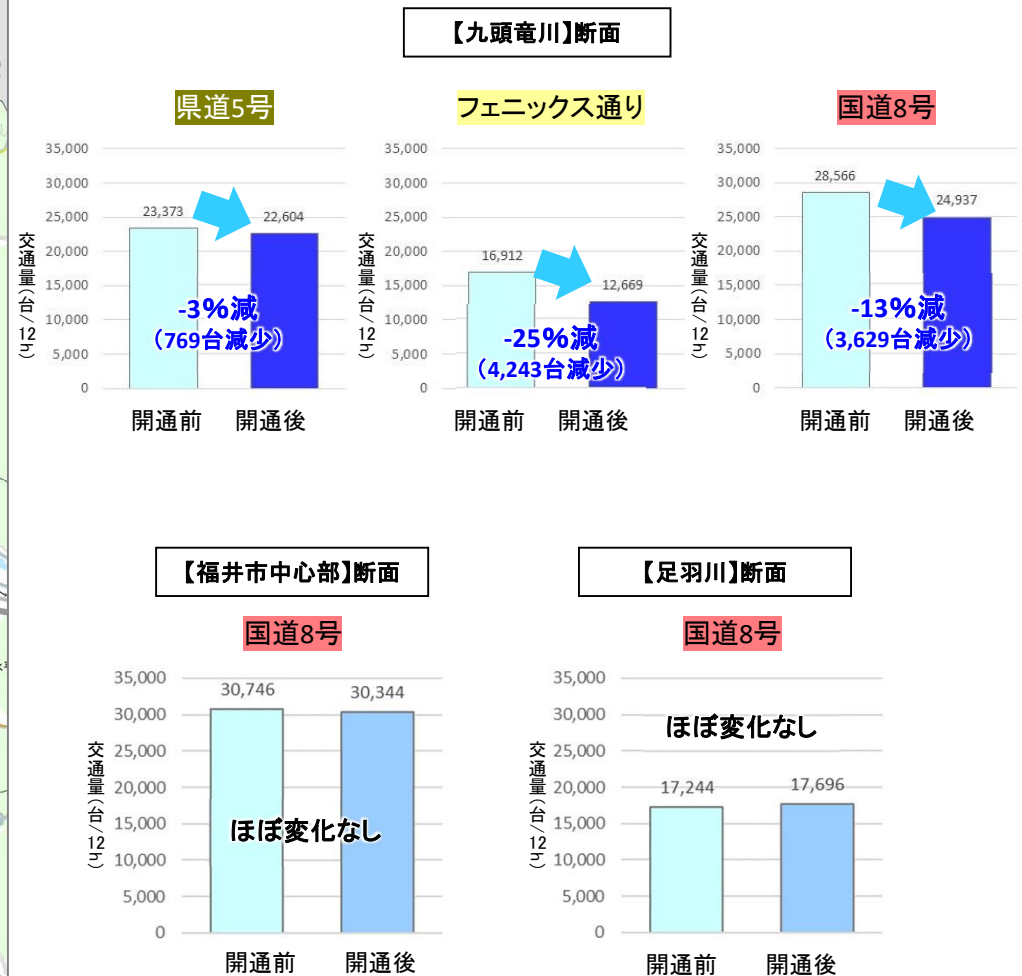
2. 道路整備による交通状況の変化(福井、坂井地区の道路整備概要)

- 福井都市圏(福井・坂井地区)において、福井森田丸岡線、福井港丸岡インター連絡道路等大規模な道路整備事業を進めている。
- 令和4年10月に福井森田丸岡線が部分開通し、開通前後において国道8号の約1割の交通が福井森田丸岡線に転換。
- 今後、福井森田丸岡線、福井港丸岡インター連絡道路の事業中区間が開通することで九頭竜川渡河断面の交通が分散することに期待。
- 一方で、福井北JCT・ICより南側の足羽川渡河部等の交通集中を解消する抜本的な対策が無い状況。

対策進捗及び旅行速度の変化 ~福井都市圏(福井・坂井地区)~



◆ 福井森田丸岡線の部分開通後の各断面の交通量の変化

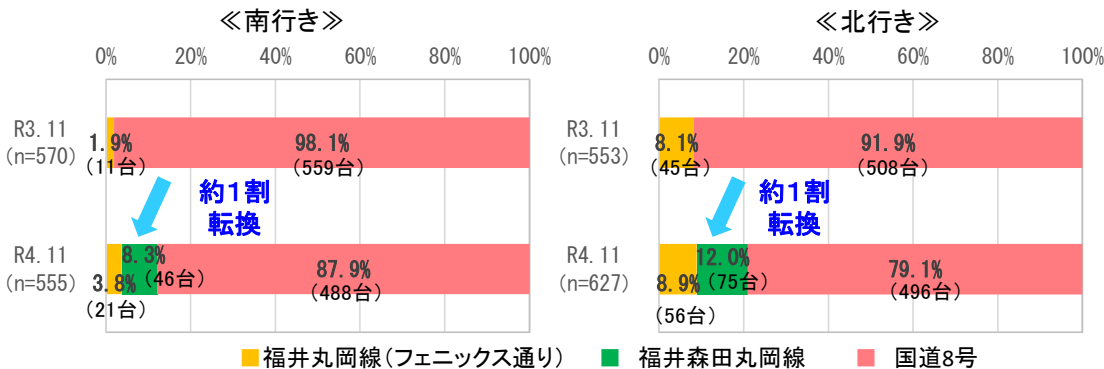
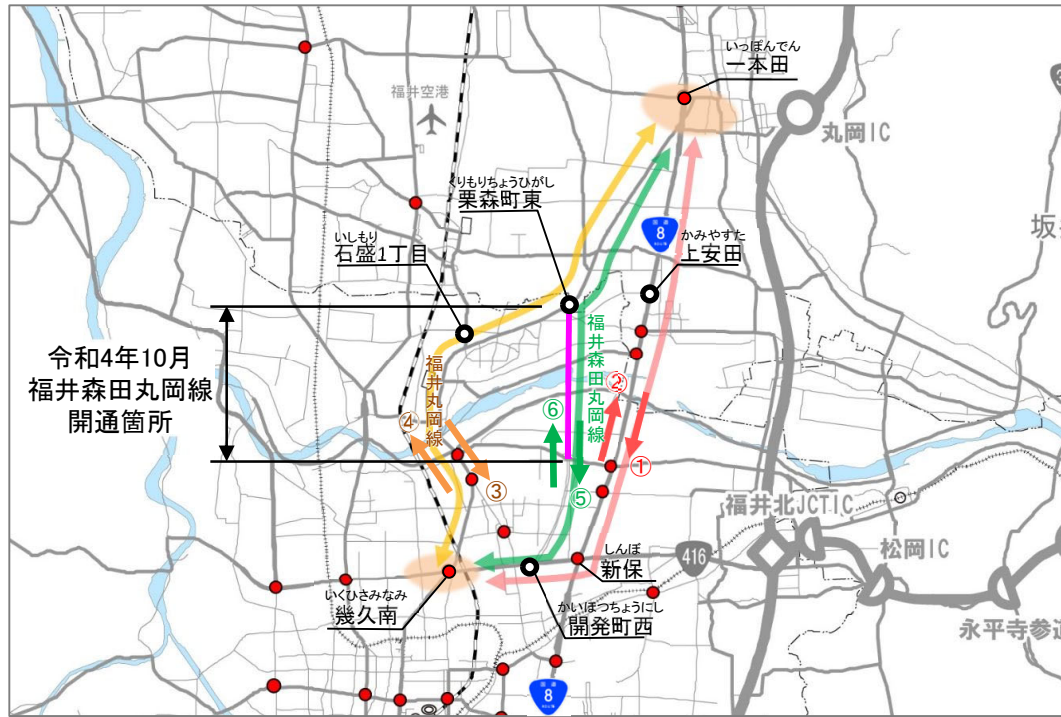


※ETC2.0データ(R3.11、R4.11 平日7時)
 JARTIC交通量(開通前:R3.11、開通後:R4.11 平日7-19時)

2. 道路整備による交通状況の変化(交通流動・所要時間の変化)

- 令和4年10月に福井森田丸岡線が部分開通し、開通前後において国道8号一本田交差点～国道416号幾久南交差点を通過した車両を対象にETC2.0プローブデータを分析。
- 国道8号一本田交差点～国道416号幾久南交差点間の利用交通は、国道8号から開通箇所の福井森田丸岡線に約1割の交通が転換。
- ETC2.0プローブによる所要時間は、国道8号のタビークで最大5分の時間短縮。また、福井県の調査より、国道8号、福井丸岡線とも朝夕ピーク時で6～9分の時間短縮。

交通流動の変化(一本田交差点⇄幾久南交差点)



※ETC2.0(R3.11,R4.11平日)

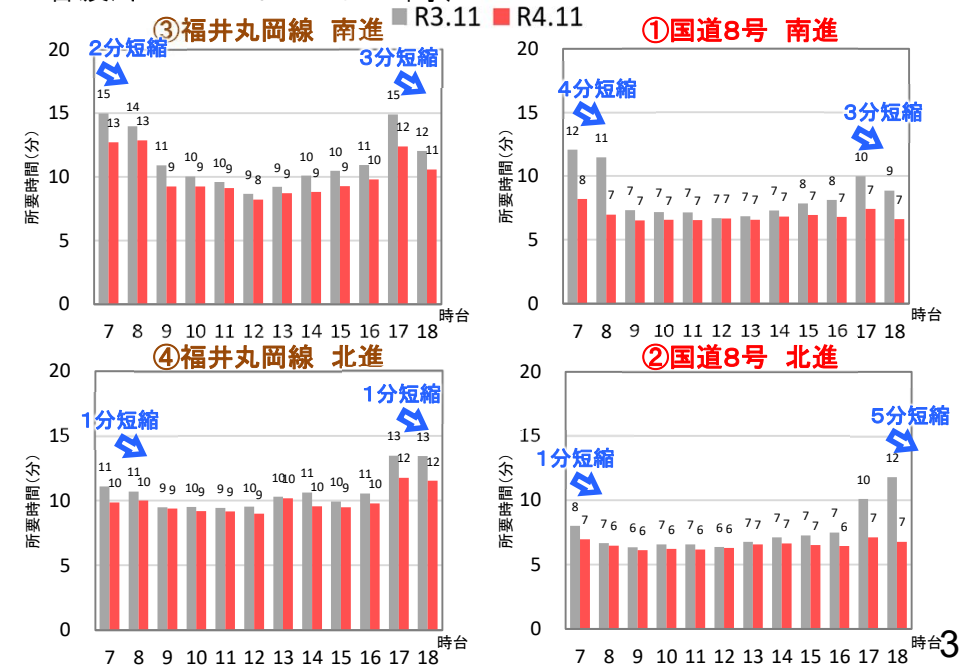
交通流動:幾久南交差点周辺(オレンジ色の範囲)～一本田交差点を通過した車両を対象に分析。

各渡河ルートの所要時間(福井県の調査結果)

測定区間	通過時間		時間短縮効果(短縮率)
	[開通前]	[開通後]	
国道8号			
上安田交差点～福井大橋～新保交差点(約4km)			
①(朝・南進)	17分	9分	△8分(△47%)
②(夕・北進)	13分	7分	△6分(△46%)
福井丸岡線			
石盛1丁目～九頭竜橋～幾久交差点(約4km)			
③(朝・南進)	23分	14分	△9分(△39%)
④(夕・北進)	16分	10分	△6分(△38%)
福井森田丸岡線			
栗森町東交差点～新九頭竜橋～開発町西交差点(約4km)			
⑤(朝・南進)	—	8分	—
⑥(夕・北進)	—	8分	—

※開通前(10/13,18,19)および開通約1か月後(11/15～17)の平日通勤時に福井土木事務所職員が計測

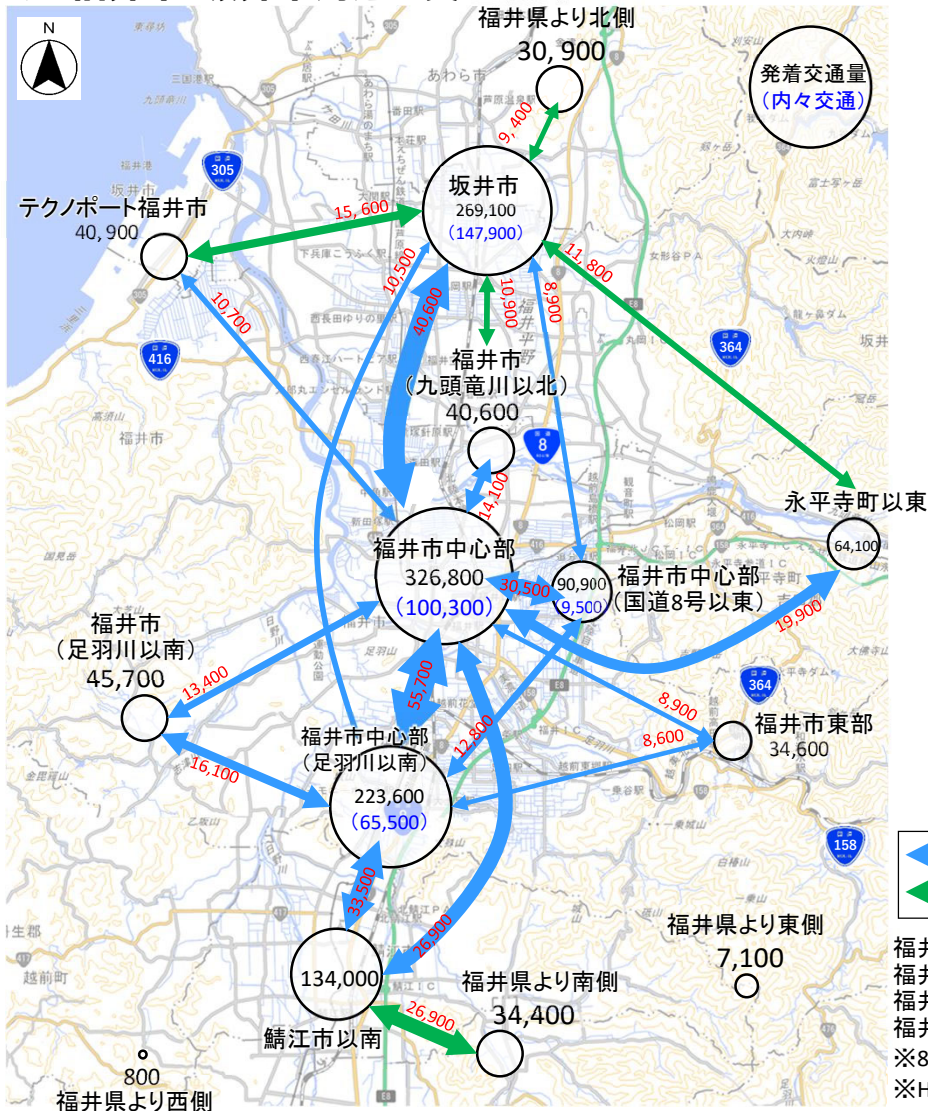
各渡河ルートの平均所要時間(ETC2.0プローブ) 注)11月平日の平均



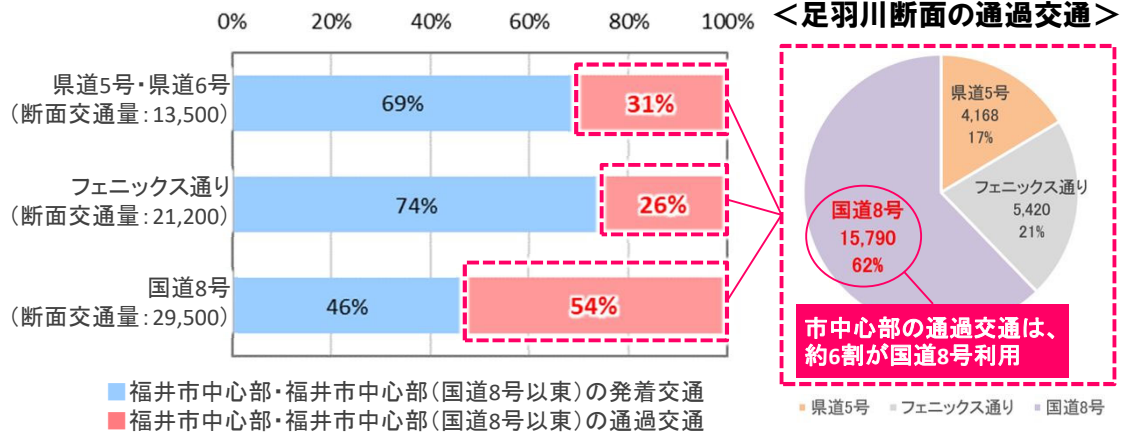
3. 福井市・坂井市周辺の交通特性

- 福井市・坂井市周辺で、福井市中心部の発着交通量が最も多く、交通の発集地域。
- また、福井市中心部に隣接する福井市中心部(足羽川以南)や坂井市との内外交通が多く、南北方向の交通が卓越。
- 足羽川断面(一般道)を利用する交通をみると、福井市中心部を通過する交通は、国道8号が54%と最も通過交通が多い。
 ⇒幹線道路の国道8号は、約6割の通過交通を担うが、福井市中心部を南北に通過するフェニックス通りは約7割が福井市中心部の発着交通。

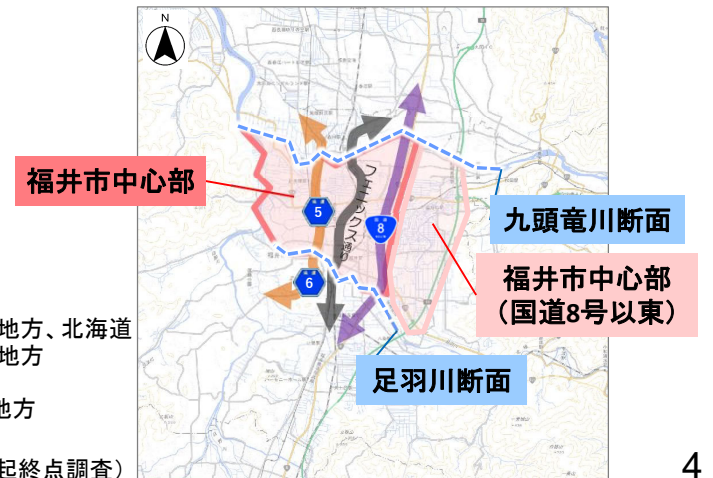
◆ 福井市・坂井市周辺の交通流動



◆ 足羽川断面(一般道)の利用交通の内訳



※ETC2.0データ(R4.9~R4.11 平日)
断面交通量: H27全国道路・街路交通情勢調査

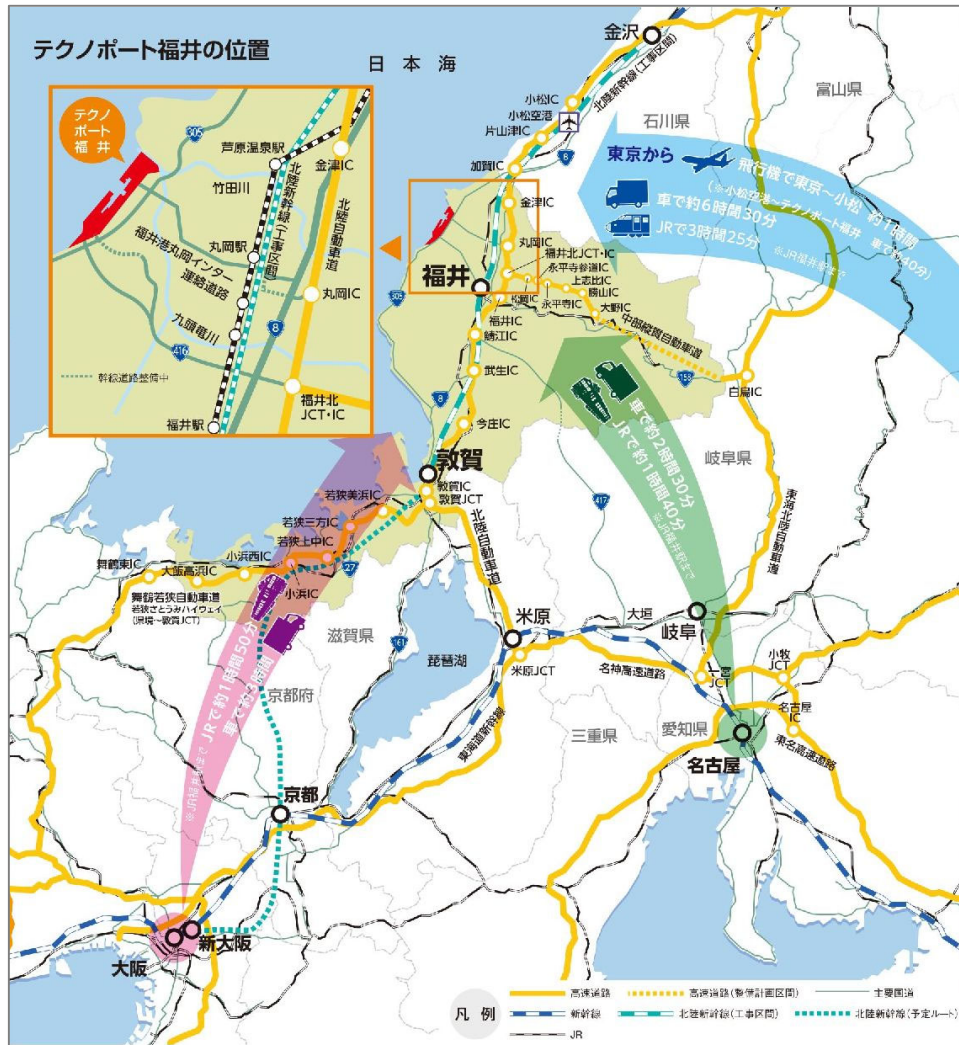


福井県より北側: (日本海側) 北陸地方、東北地方、北海道
 福井県より東側: (太平洋側) 関東地方、中部地方
 福井県より南側: 近畿地方
 福井県より西側: 中部地方、四国地方、九州地方
 ※8000台未満の流動は非表示。
 ※H27全国道路・街路交通情勢調査(自動車起終点調査)

4. 物流面からみた坂井・福井地区のネットワークの課題(福井・坂井地区の工業団地)

- 福井市・坂井市に立地する『テクノポート福井』は、近畿・中部エリア最大級の工業団地。
- テクノポート福井は、H29.8に、地域未来投資促進法※に基づき福井県の「重点利用促進区域」として選定。
※ 地域経済牽引事業の促進による地域の成長発展の基盤強化に関する法律
- 北陸道や国道8号から比較的近い位置に立地しており、アクセス路として福井港丸岡インター連絡道路を福井県が整備中。

◆ テクノポート福井の概要



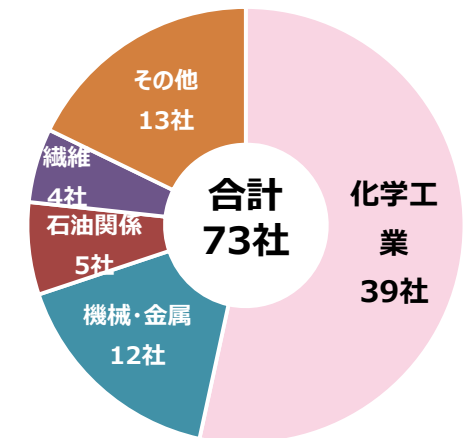
【重点利用促進区域の選定理由】

- 福井市の基幹産業である化学産業(39社)を中心に大規模工場が集積しているテクノポート福井は、今後も産業集積が進むことが考えられる。
- また、福井港と隣接しており、国道305号、416号及び福井港丸岡インター連絡道路が通っているなど交通インフラ整備も充実していることから、地域経済牽引事業を重点的に促進するために、テクノポート福井及び周辺区域を、重点促進区域として設定。

出典: 経済産業省HP



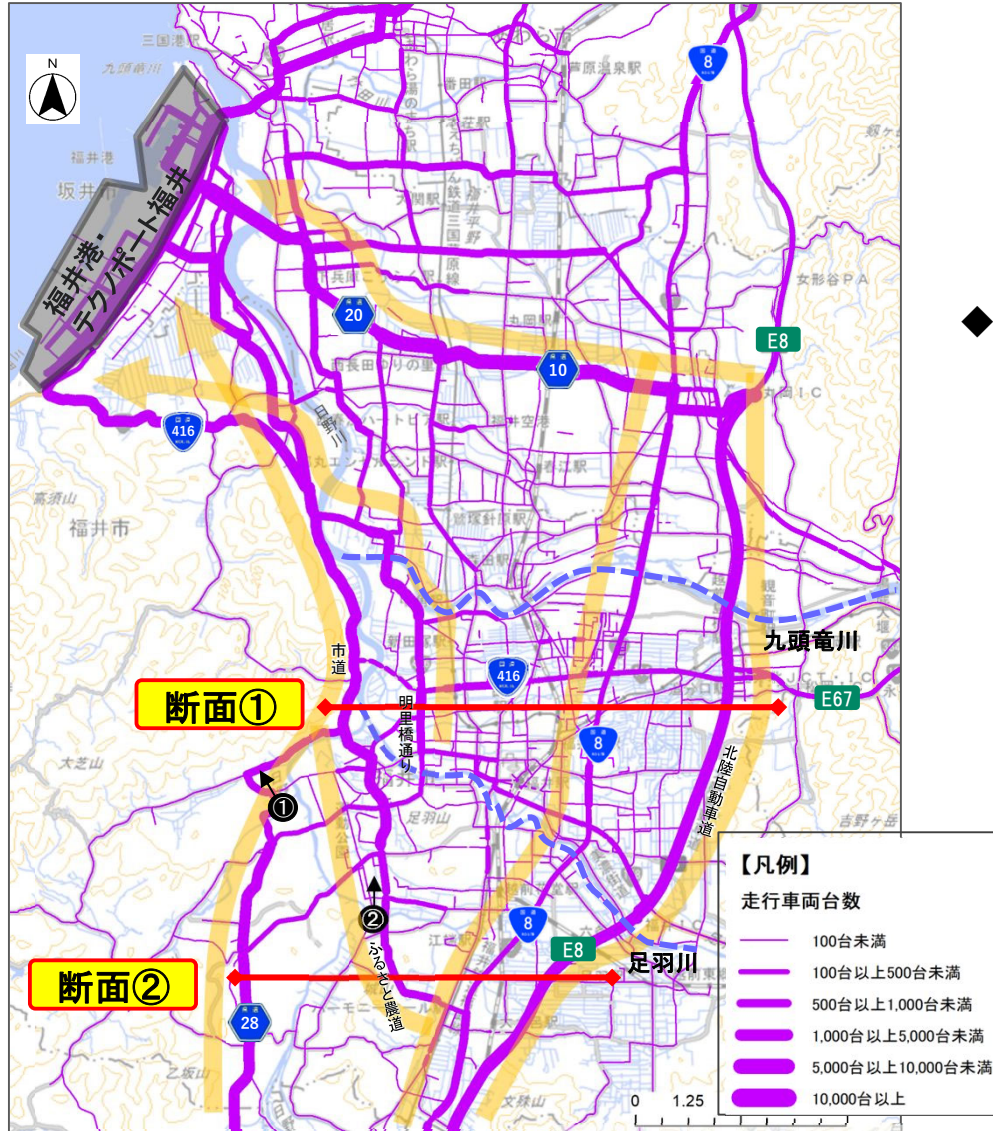
テクノポート福井における立地企業の業種構成



4. 物流面からみた坂井・福井地区のネットワークの課題(福井港・テクノポート福井発着の大型車交通の流動)

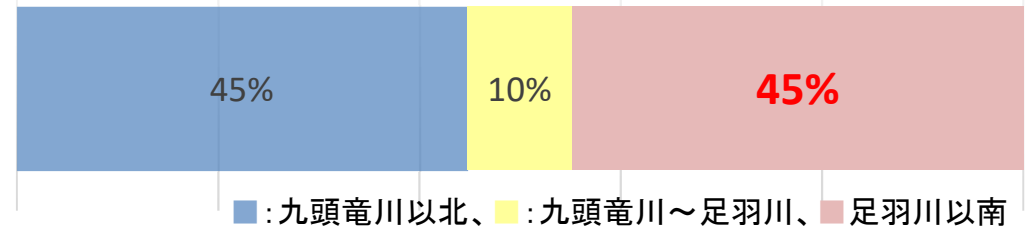
- 福井港・テクノポート福井に発着の大型車の交通流動をみると、足羽川以南の交通が約5割。
 - 南方面の利用経路は、北陸道の次に市道(日野川左岸)が約3割、県道28号が約2割と多く、国道8号(約1割)よりも大型車交通が多い。
- ⇒福井港・テクノポート福井に発着する大型車の約3～4割が市道等を利用しており、通過する大型車交通が生活道路へ流入。

◆福井港・テクノポート福井に発着する交通の利用経路

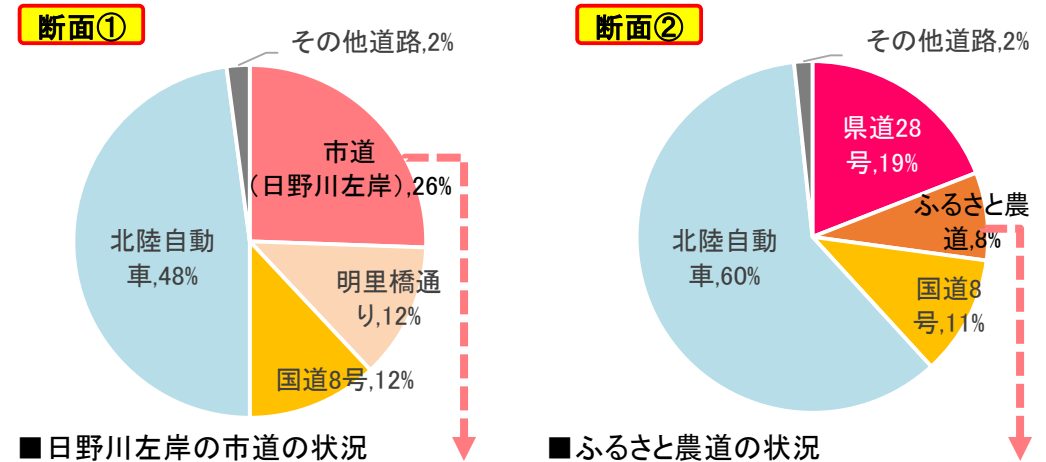


※ETC2.0データ(R4.9～R4.11 0～24時)

◆OD内訳(福井港・テクノポート福井への発着交通)



◆道路の利用割合(福井港・テクノポート福井への発着交通)



■日野川左岸の市道の状況



■ふるさと農道の状況



※撮影日: R5.2.22(水)

5. まとめ

<交通課題のまとめ>

- 福井・坂井地区は、国道8号、フェニックス通りに主要渋滞箇所が集中し、速度低下が発生
- 国道8号(足羽川断面)は約6割が福井市内を通過する交通。国道8号が混雑しているため、一部の通過交通が県道5号、フェニックス通りに流入
- 近畿・中部エリア最大級の工業団地であるテクノポート福井に発着する大型車をみると、国道8号や市内の道路の混雑を避け、市道・農道等の生活道路に大型車交通が混入している状況
 - 【大型交通の利用経路】市中心部断面：国道8号約1割、明里橋通り約1割、市道約3割
福井市南部断面：国道8号約1割、ふるさと農道約1割、県道28号約2割

<今後の方針>

福井・坂井地区の交通課題を解消するため、

- 今後、短期間で効果が見込まれる対策について、地区ワーキングで主要渋滞箇所(未検討箇所)の対策案を検討
- 引き続き、福井・坂井地区における渋滞の要因分析を進めるとともに、短期、中長期的な観点から総合的な渋滞対策を検討