

# 令和5年度 第1回 福井県渋滞対策協議会

---

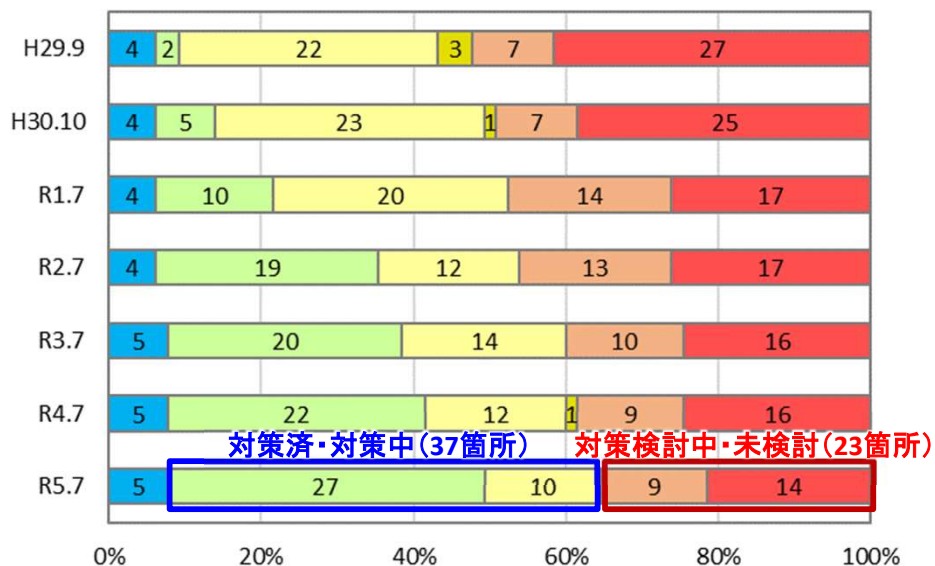
～これまでの取組みの報告～

令和5年8月

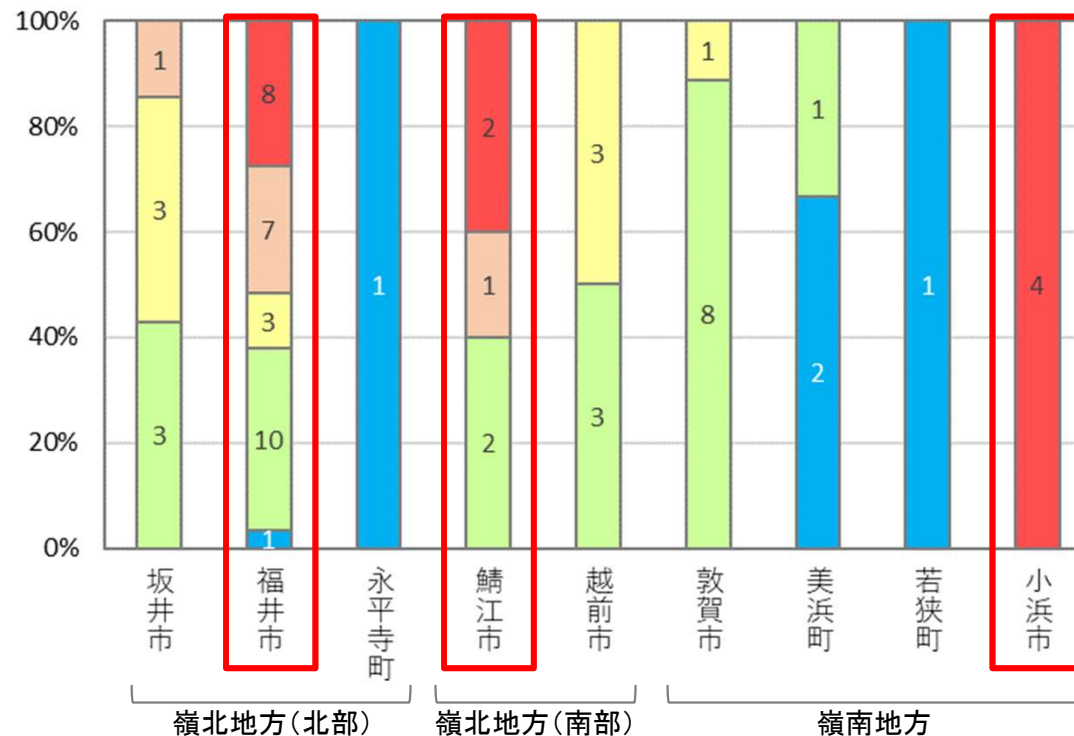
# 1. 主要渋滞箇所における対策進捗状況

- 福井県に主要渋滞箇所は65箇所存在し、現時点で5箇所が解除済み、37箇所が対策済・対策中であり、23箇所が対策検討中・未検討である。
- また、市町別に主要渋滞箇所の対策進捗状況をみると、福井市、鯖江市、小浜市の5割以上が対策検討中または未検討である。

■ 対策進捗状況の推移



■ 市町別の主要渋滞箇所の対策進捗状況(合計65箇所)



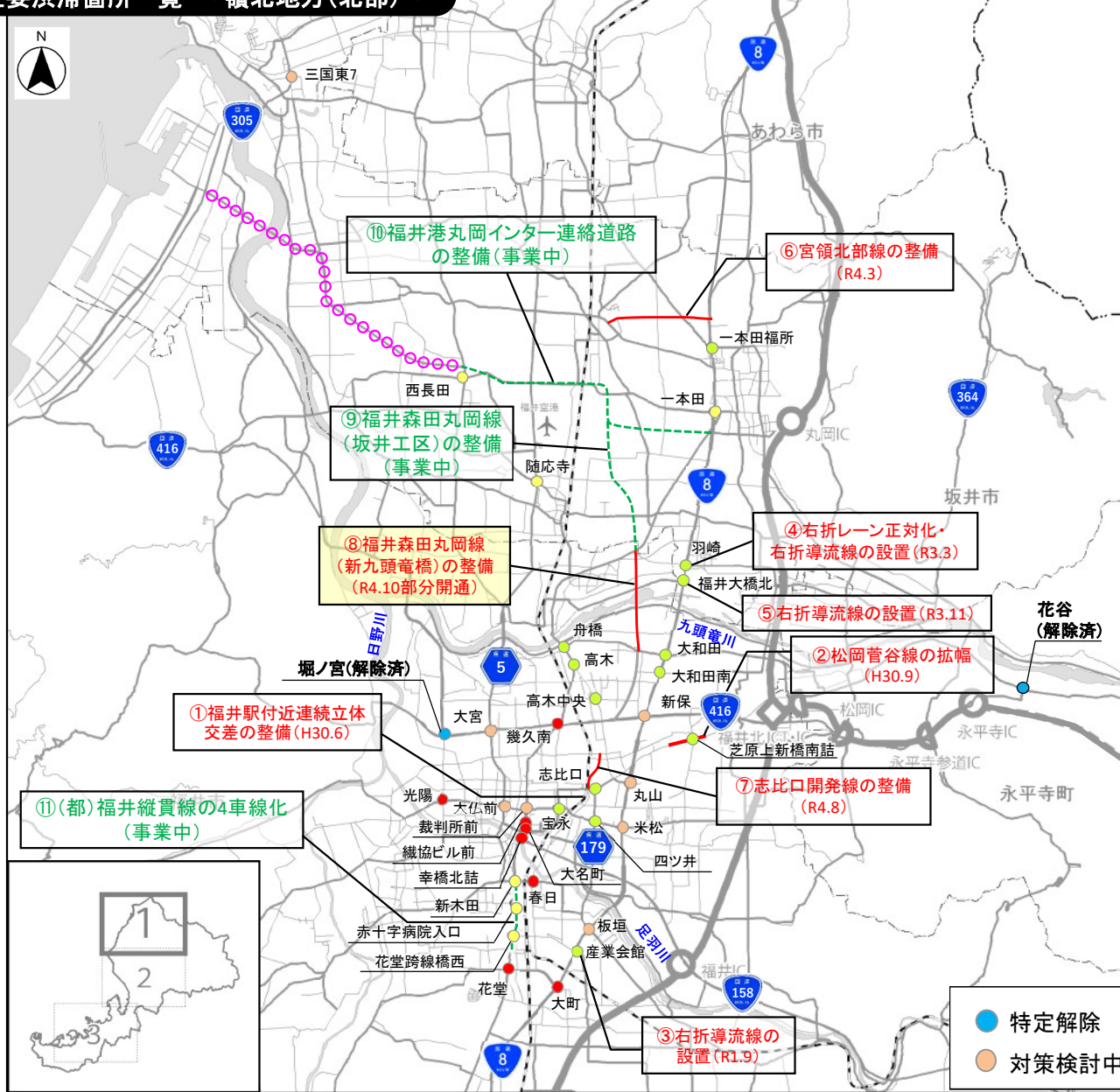
■ 解除 ■ 対策済 ■ 対策中 ■ 未対策 (対策案有) ■ 対策検討中 ■ 未検討

- ※ 解除 : 特定解除した箇所
- 対策済 : 対策後、モニタリングしている箇所
- 対策中 : 事業中の箇所
- 未対策 (対策案有) : WG等で対策立案した箇所
- 対策検討中 : WG等で渋滞要因分析や対策案を検討中の箇所
- 未検討 : 主に机上(データ)で課題把握している箇所

# 2. 対策済・対策中箇所への進捗状況の報告(嶺北地方(北部))

・嶺北地方(北部)において、福井港丸岡インター連絡道路等大規模な道路整備事業が進められている。  
 ・R4年度には、福井森田丸岡線、志比口開発線が開通し、周辺道路の渋滞が緩和されていることが確認されている。

主要渋滞箇所一覧 ～嶺北地方(北部)～



対策内容	進捗状況	渋滞緩和効果が見込まれる箇所
①福井駅付近連続立体交差の整備	H30.6完了	志比口、四ツ井、宝永
②松岡菅谷線の拡幅	H30.9完了	芝原上新橋南詰
③右折導流線の設置	R1.9完了	産業会館
④右折レーン正対化・右折導流線の設置	R3.3完了	羽崎
⑤右折導流線の設置	R3.11完了	福井大橋北
みやりようほくぶせん ⑥宮領北部線の整備	R4.3完了	一本田福所
しひぐちかいほつせん ⑦志比口開発線の整備	R4.8完了	志比口
⑧福井森田丸岡線(新九頭竜橋)の整備	R4.10部分開通	羽崎、福井大橋北、大和田、大和田南、舟橋、高木、高木中央
⑨福井森田丸岡線(坂井工区)の整備	事業中	随応寺
⑩福井港丸岡インター連絡道路の整備	事業中	一本田、西長田
⑪(都)福井縦貫線の4車線化	事業中	新木田、赤十字病院入口、花堂跨線橋西

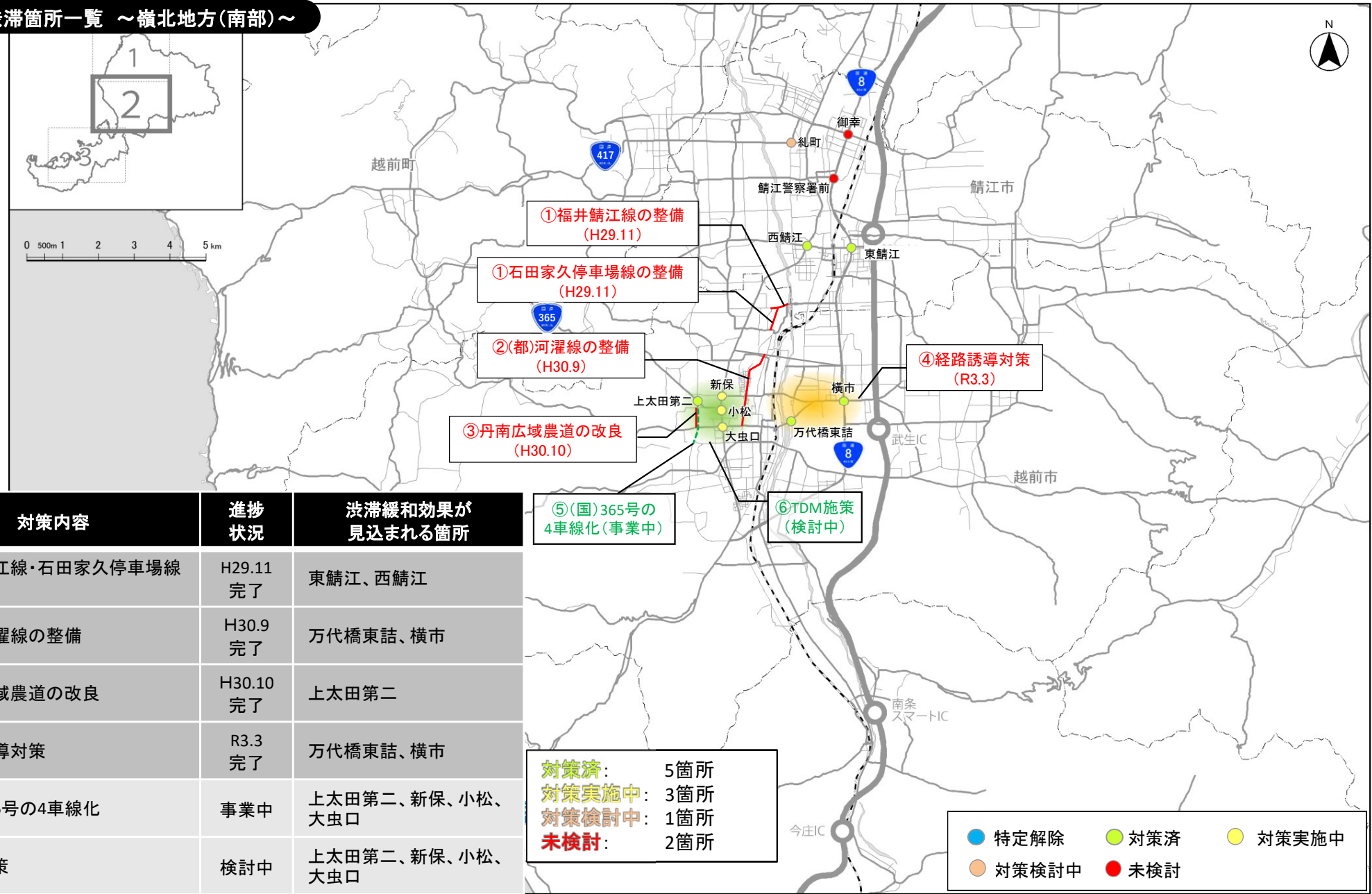
**特定解除:** 2箇所  
**対策済:** 13箇所  
**対策実施中:** 6箇所  
**対策検討中:** 8箇所  
**未検討:** 8箇所

● 特定解除    ● 対策済    ● 対策実施中  
● 対策検討中    ● 未検討

# 2. 対策済・対策中箇所への進捗状況の報告(嶺北地方(南部))

- 嶺北地方(南部)において、道路整備事業や経路誘導対策等を実施し、11箇所のうち5箇所が対策済である。また、新保、小松、大虫口、上太田第二交差点については、国道365号の4車線化の整備に加え、TDM施策を検討中である。
- 鯖江市の国道8号の御幸、鯖江警察署前交差点については未検討となっている。

主要渋滞箇所一覧 ~嶺北地方(南部)~



対策内容	進捗状況	渋滞緩和効果が見込まれる箇所
①福井鯖江線・石田家久停車場線の整備	H29.11 完了	東鯖江、西鯖江
②(都)河濯線の整備	H30.9 完了	万代橋東詰、横市
③丹南広域農道の改良	H30.10 完了	上太田第二
④経路誘導対策	R3.3 完了	万代橋東詰、横市
⑤(国)365号の4車線化	事業中	上太田第二、新保、小松、大虫口
⑥TDM施策	検討中	上太田第二、新保、小松、大虫口

**対策済:** 5箇所  
**対策実施中:** 3箇所  
**対策検討中:** 1箇所  
**未検討:** 2箇所



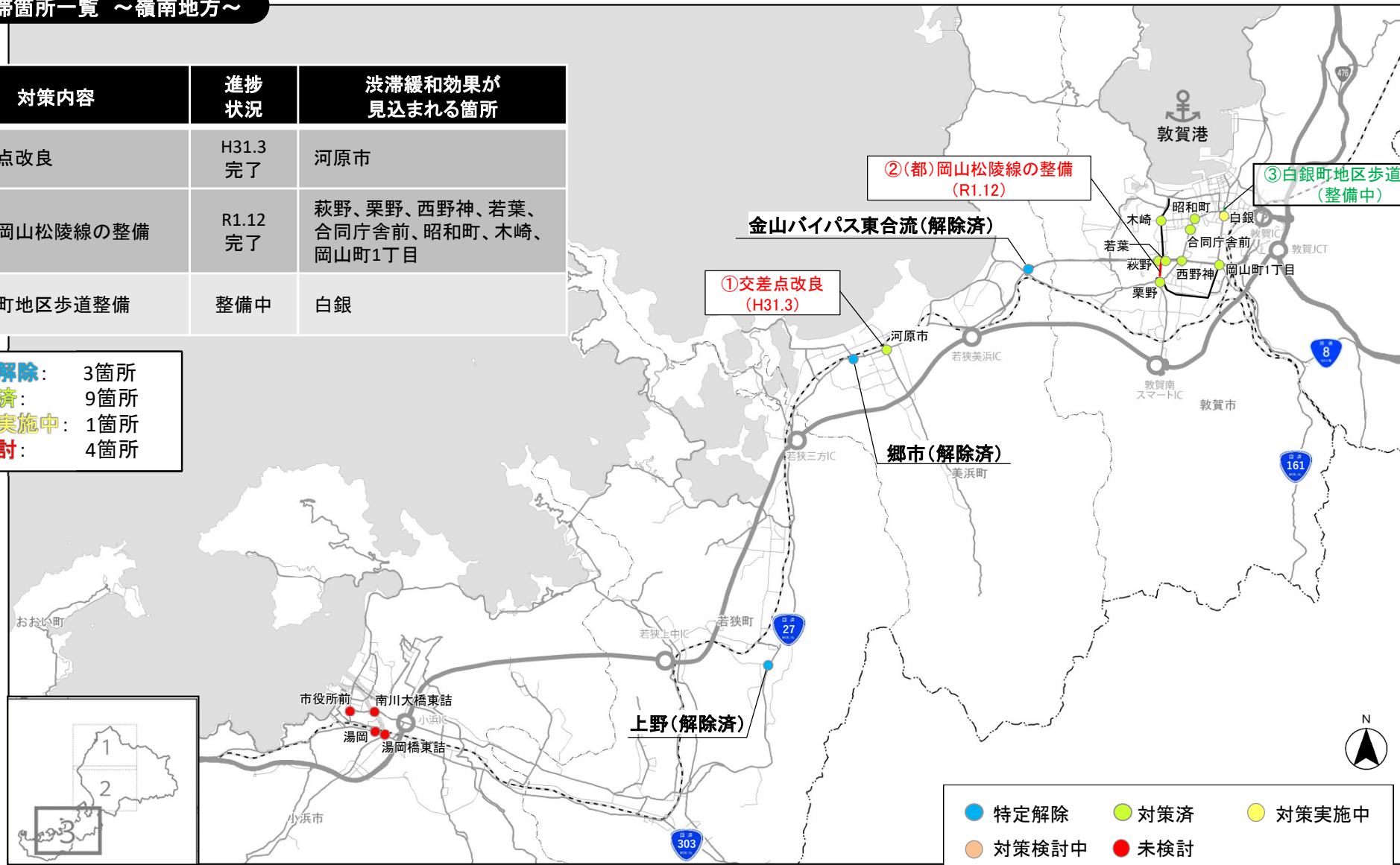
# 2. 対策済・対策中箇所の見進状況の報告(嶺南地方)

- 嶺南地方において、岡山松陵線の整備や交差点改良事業により、敦賀市、美浜町の主要渋滞箇所は概ね全て対策済みであり、白銀交差点についても歩道整備事業が進められている。
- 小浜市では、国道27号湯岡交差点など、市内4箇所すべての主要渋滞箇所が対策未検討である。

## 主要渋滞箇所一覧 ~嶺南地方~

対策内容	見進状況	渋滞緩和効果が見込まれる箇所
①交差点改良	H31.3完了	河原市
②(都)岡山松陵線の整備	R1.12完了	萩野、栗野、西野神、若葉、合同庁舎前、昭和町、木崎、岡山町1丁目
③白銀町地区歩道整備	整備中	白銀

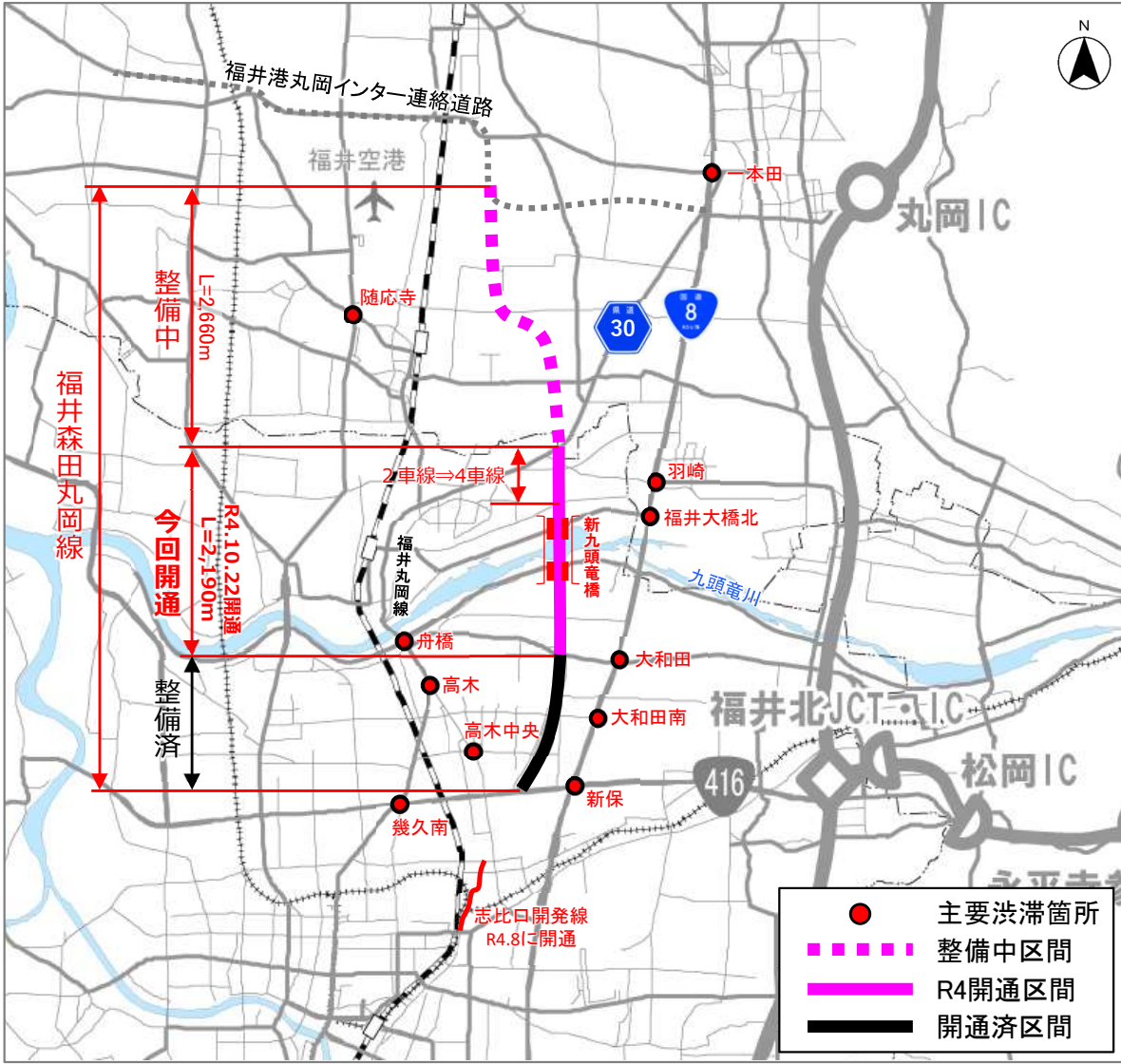
**特定解除:** 3箇所  
**対策済:** 9箇所  
**対策実施中:** 1箇所  
**未検討:** 4箇所



# 3. 「福井森田丸岡線」のモニタリング(開通路線の概況・検討経緯)

・令和4年10月に福井森田丸岡線が部分開通したため、開通後の交通転換効果および福井森田丸岡線～国道8号間の交通流動・速度について確認した。

## ■福井森田丸岡線の概況



## ■これまでの経緯

R4.10に、福井森田丸岡線「新九頭竜橋」が開通し、九頭竜川に新たな道路が整備された。



### R4第2回福井・坂井地区WGでの報告内容

- 【交通転換】国道8号、福井丸岡線の交通量(開通直後)が約15%減  
一本田交差点・丸岡IC⇄幾久南交差点周辺交通は、国道8号から約1割福井森田丸岡線に転換
- 【所要時間】国道8号、福井丸岡線の渡河ルート(新九頭竜橋)の所要時間が短縮



### R4第2回福井・坂井地区WGでの意見【福井県】

- ・開通によって旅行速度が悪化する箇所が出る可能性がある。
- ・福井森田丸岡線を利用する交通が、大和田、大和田南交差点で国道8号に合流する可能性がある。



### 今年度の対応

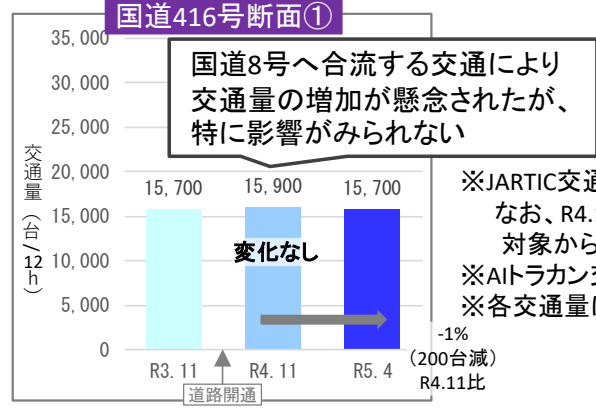
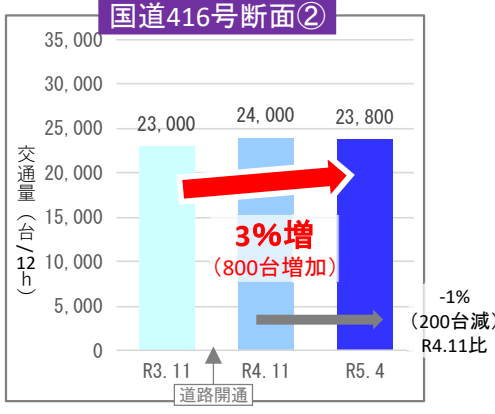
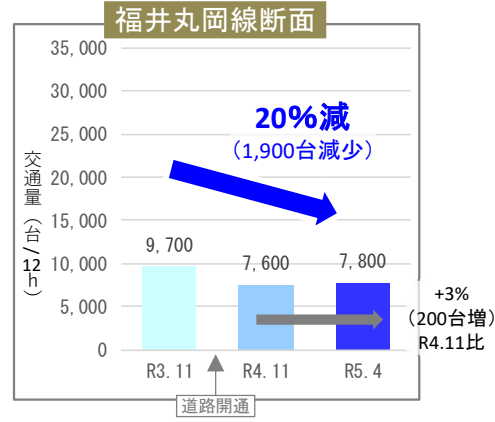
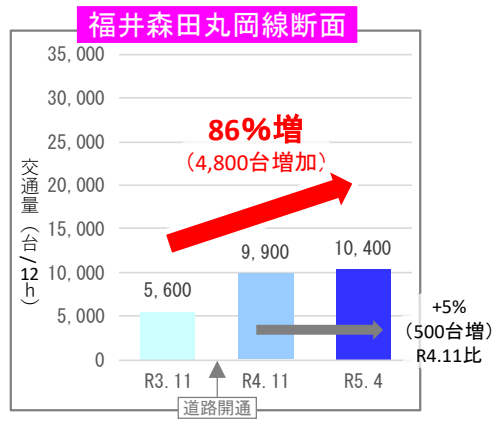
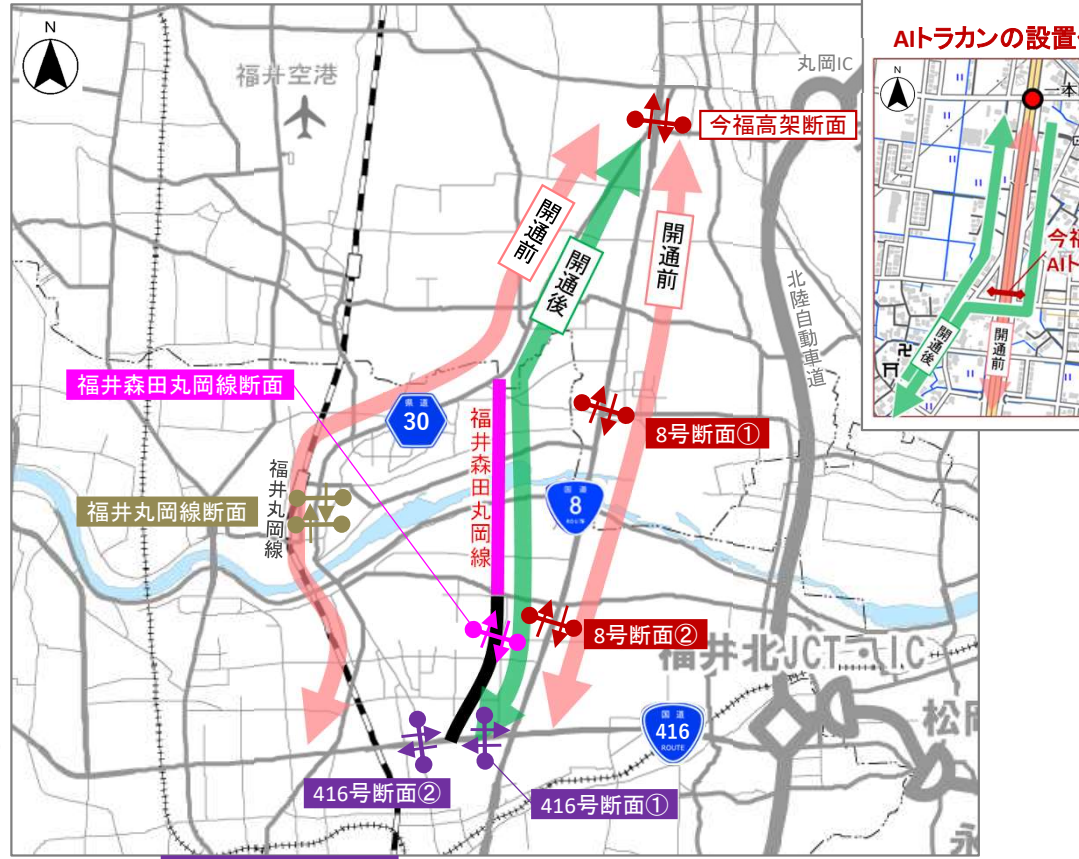
- ・交通量の転換を継続的にモニタリング
- ・悪化する箇所を確認するため、広域的な旅行速度の変化を確認
- ・福井森田丸岡線の渡河部を利用する交通のODを分析
- ・主要渋滞箇所への影響を分析

# 3. 「福井森田丸岡線」のモニタリング(①周辺交通量の変化)

- R4.10に、福井森田丸岡線「新九頭竜橋」が開通し、九頭竜川に新たな渡河道路ができた。
- 開通直後(R4.11)、九頭竜川渡河部の国道8号や福井丸岡線に集中していた交通(ピンクルート)の分散がみられ、道路開通半年後(R5.4)もその傾向が継続していることを確認できた。

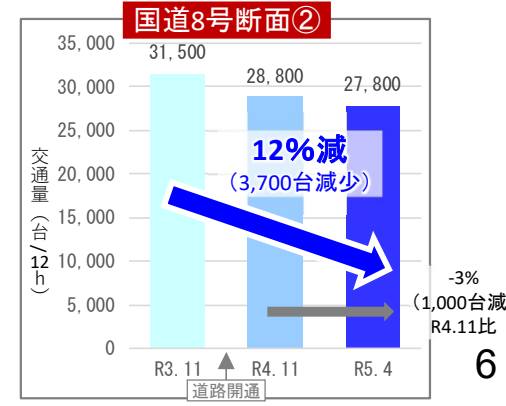
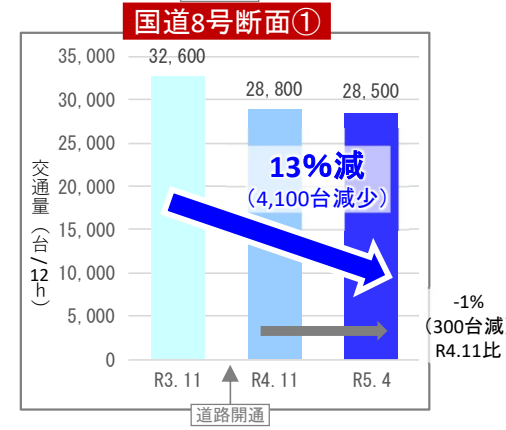
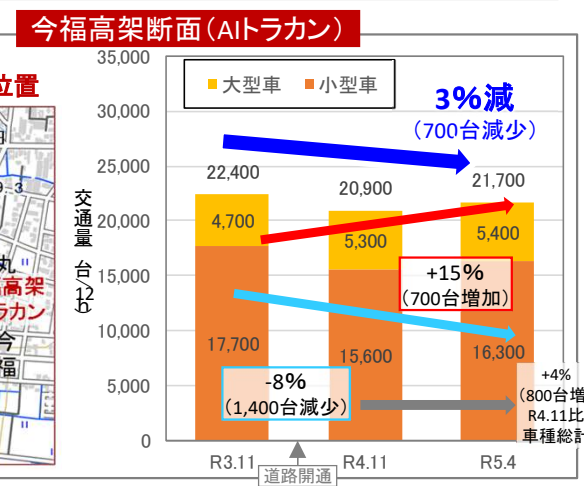
## ■並行道路の交通量の変化

## 《対策内容》



↔ 道路開通前の経路  
↔ 道路開通後の経路  
— R4開通区間

※JARTIC交通量(R3.11、R4.11、R5.4 平日 7~19時)  
 なお、R4.11/14、11/15はデータ欠損が多いため、集計対象から除外  
 ※Aitracan交通量(R3.11、R4.11、R5.4 平日 7~19時)  
 ※各交通量は整数第二位で四捨五入

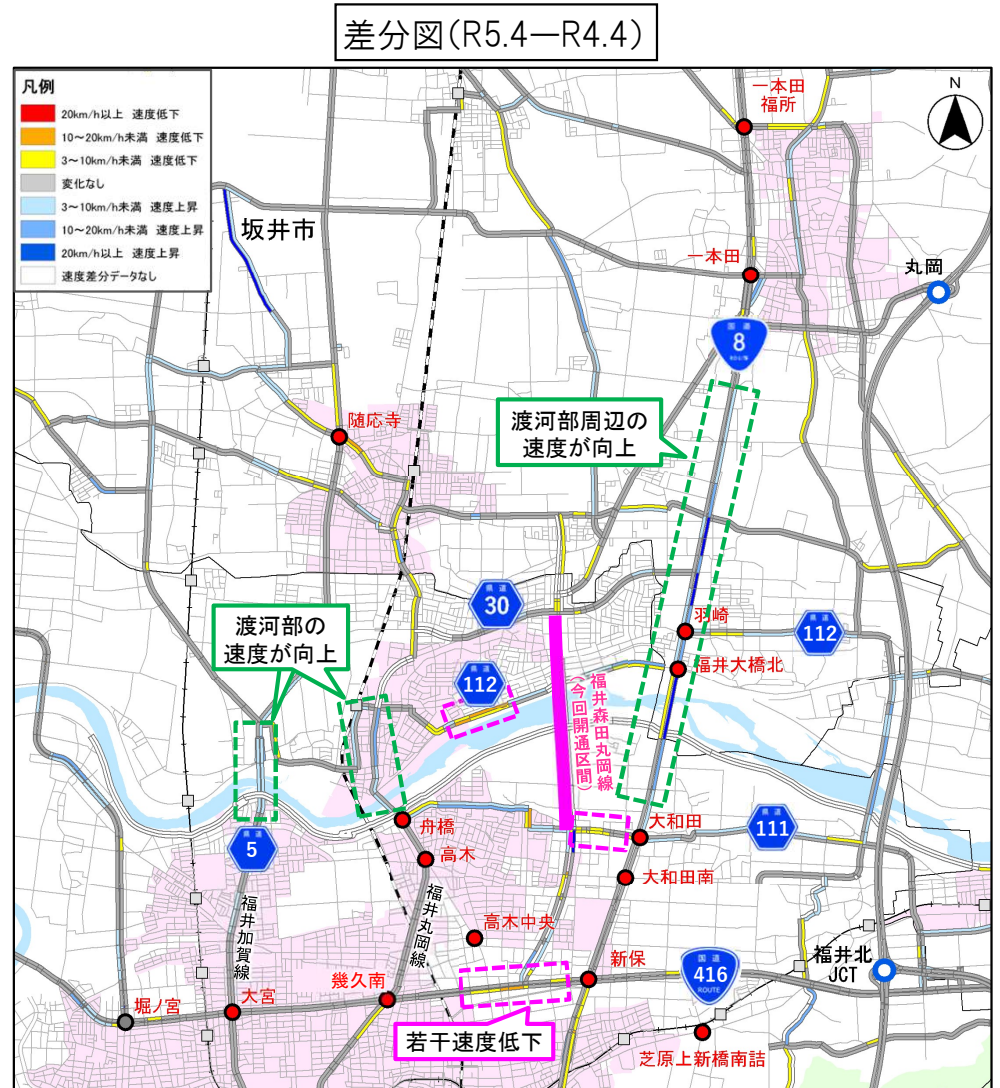
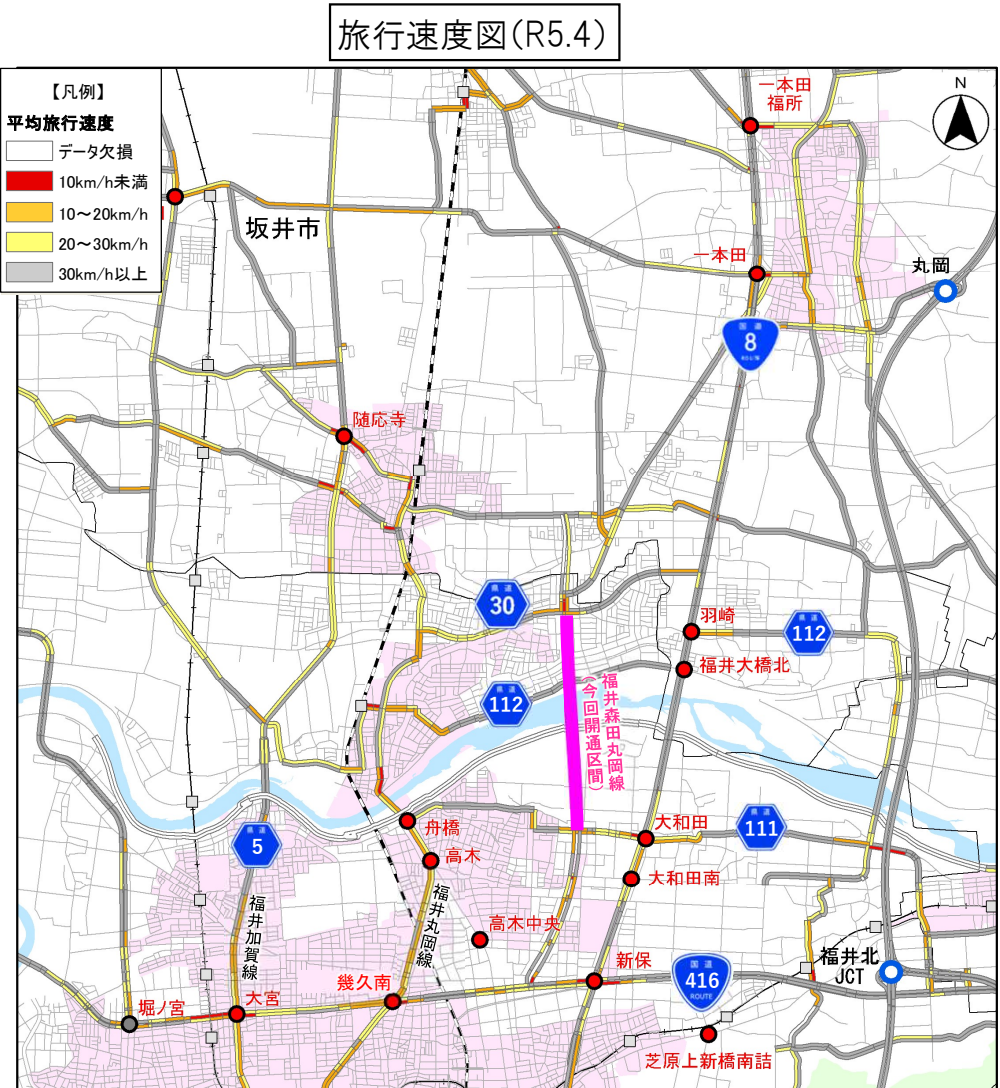




# 3. 「福井森田丸岡線」のモニタリング(②旅行速度の変化)

- 福井森田丸岡線開通後、国道8号や福井丸岡線、福井加賀線の渡河交通が福井森田丸岡線に転換することによって、国道8号(大和田～一本田)、福井丸岡線、福井加賀線の渡河部の速度が向上。
- 一方、福井森田丸岡線にアクセスする国道416号、県道111号、県道112号には若干速度低下がみられた。

## ■周辺道路の旅行速度(平日・朝ピーク)



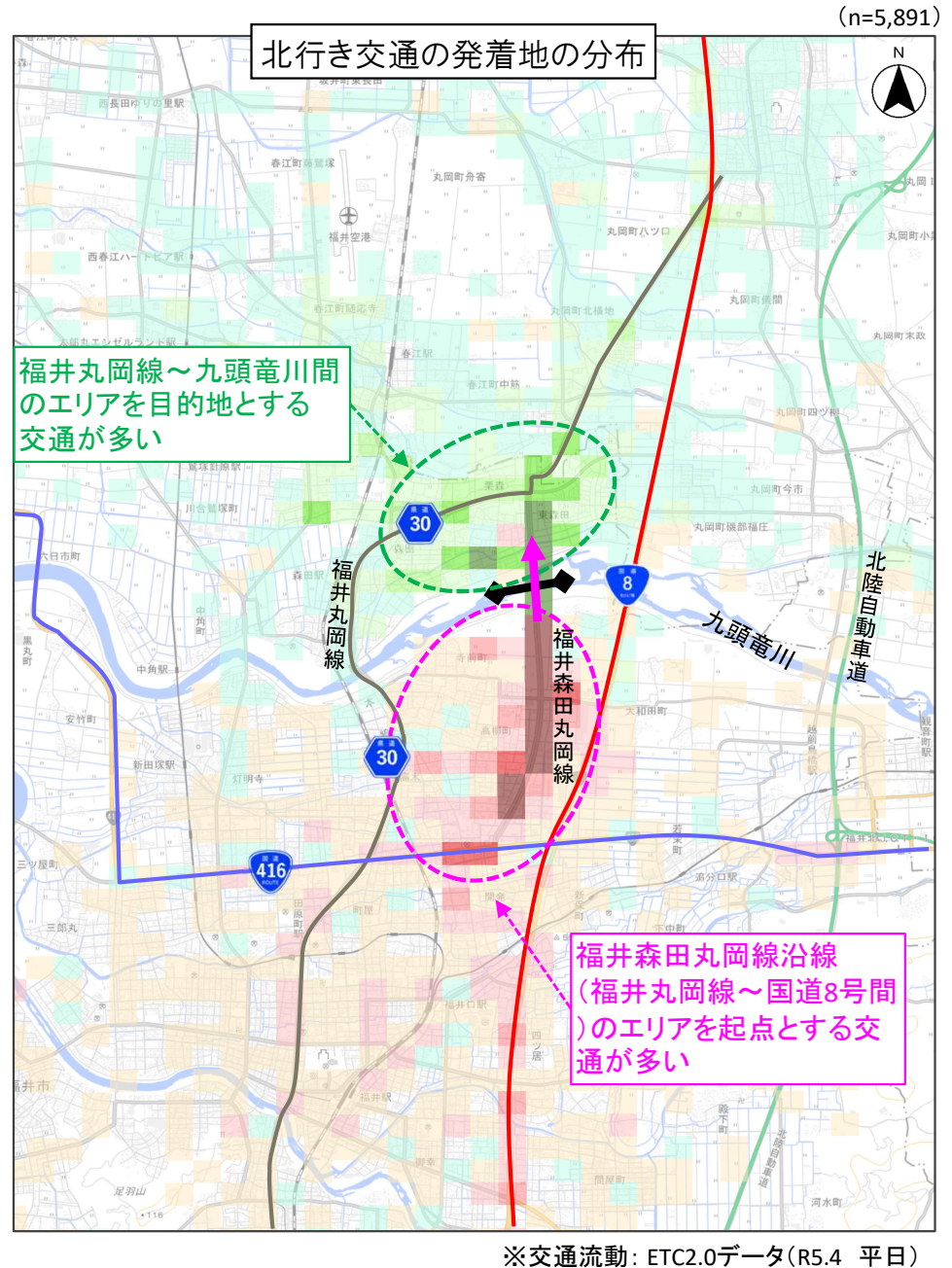
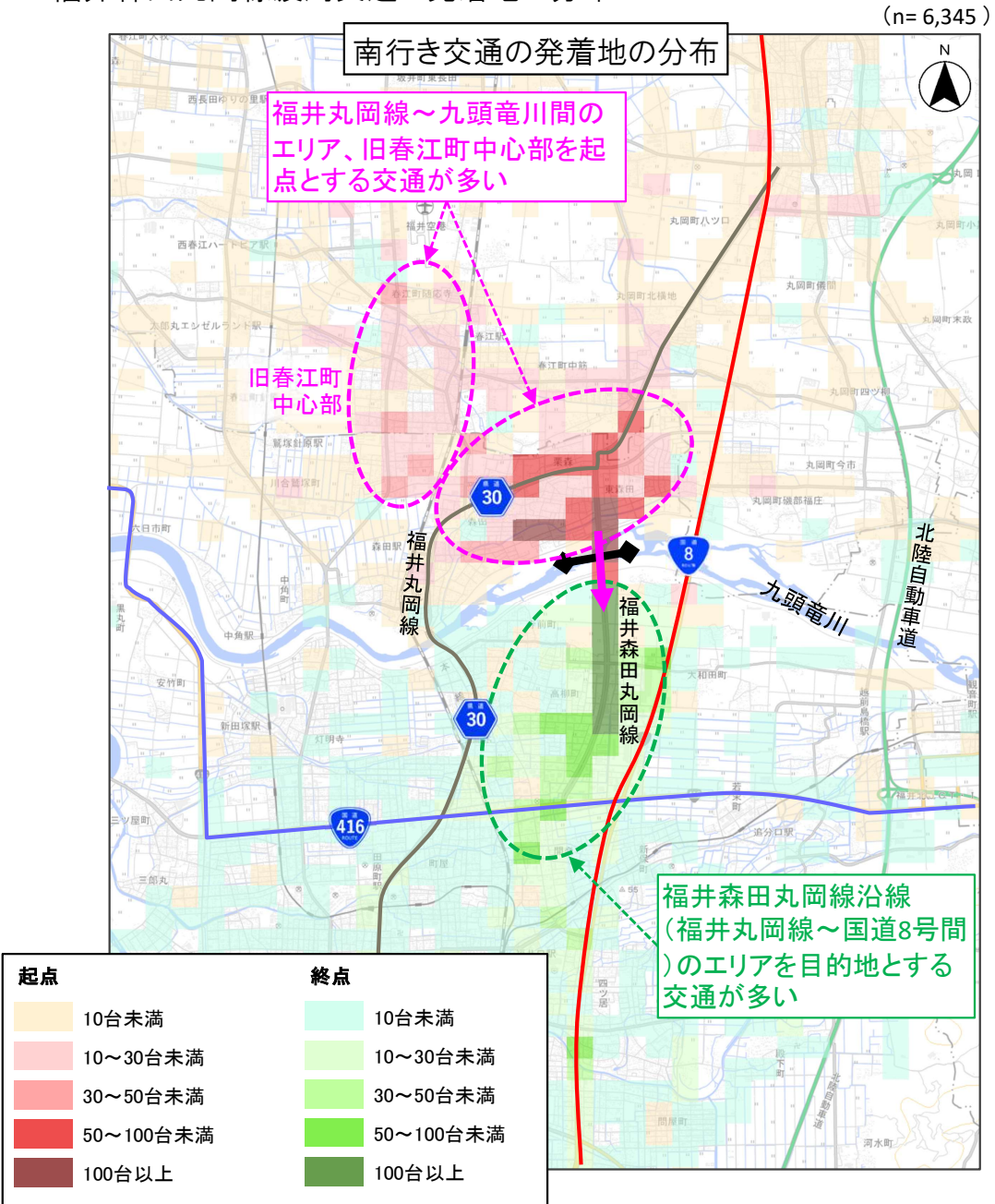
※旅行速度:ETC2.0データ(R4.4、R5.4 平日7、8時)



# 3. 「福井森田丸岡線」のモニタリング(③福井森田丸岡線渡河部の利用交通の発着地)

・福井森田丸岡線の渡河部を利用する交通は、福井丸岡線・九頭竜川間のエリア～福井森田丸岡線沿線のエリア間を行き来する短トリップの交通が多い。

## ■福井森田丸岡線渡河交通の発着地の分布

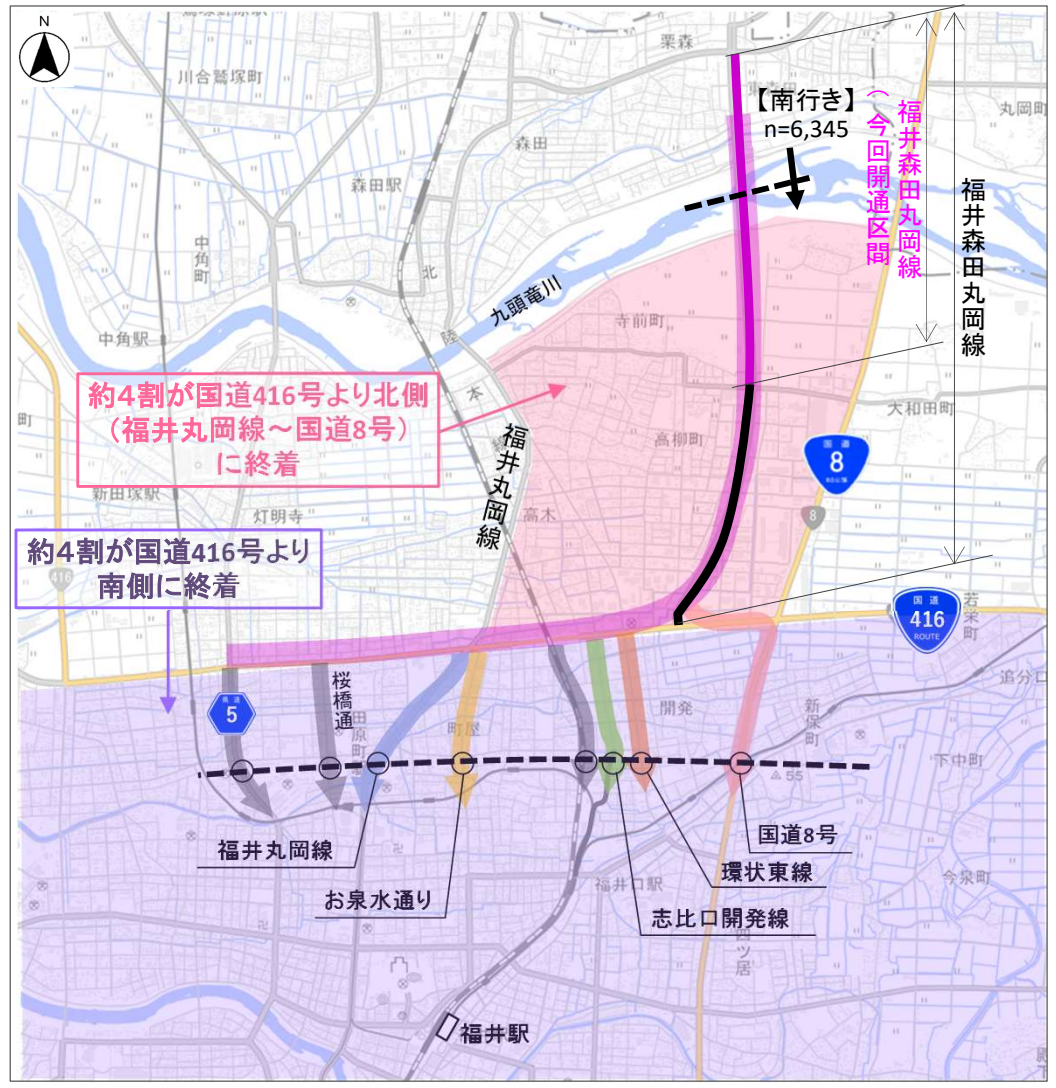




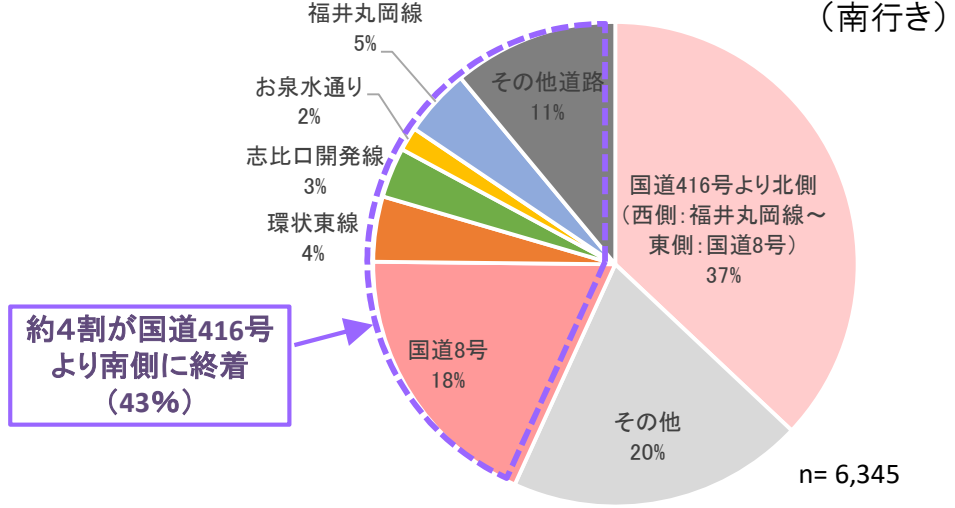
# 3. 「福井森田丸岡線」のモニタリング (③福井森田丸岡線渡河部の利用交通の流動)

- ・福井森田丸岡線渡河部を南下する交通について、約4割が国道416号より北側(下図赤色範囲: 福井丸岡線~国道8号)、約4割が国道416号より南側(下図紫色範囲)に終着する。
- ・国道416号より南側に終着する交通の主な利用路線は、国道8号が最も利用されており、次いで福井丸岡線、環状東線、令和4年8月に開通した志比口開発線となる。
- ・福井森田丸岡線渡河部を南下する交通のうち2割強が国道8号にアクセスする交通であり、主に大和田、大和田南、新保の3交差点が利用されている。

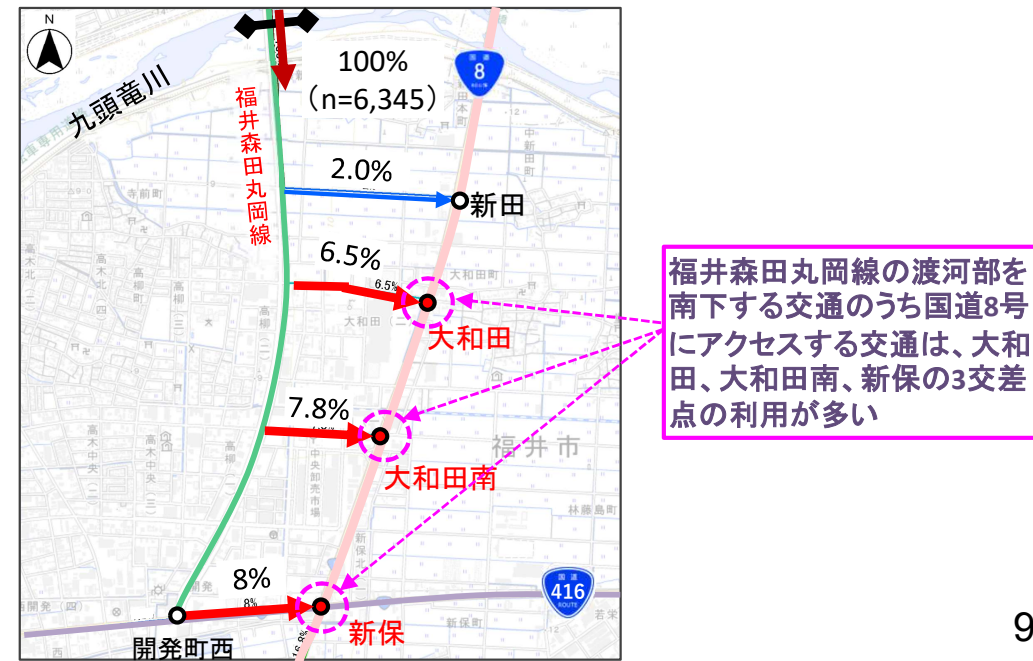
## ■福井森田丸岡線渡河交通の流動(南行き)



## ■福井森田丸岡線渡河部の利用交通の終着エリアおよび利用経路(南行き)



## ■国道8号に合流する交通の流動(南行き)

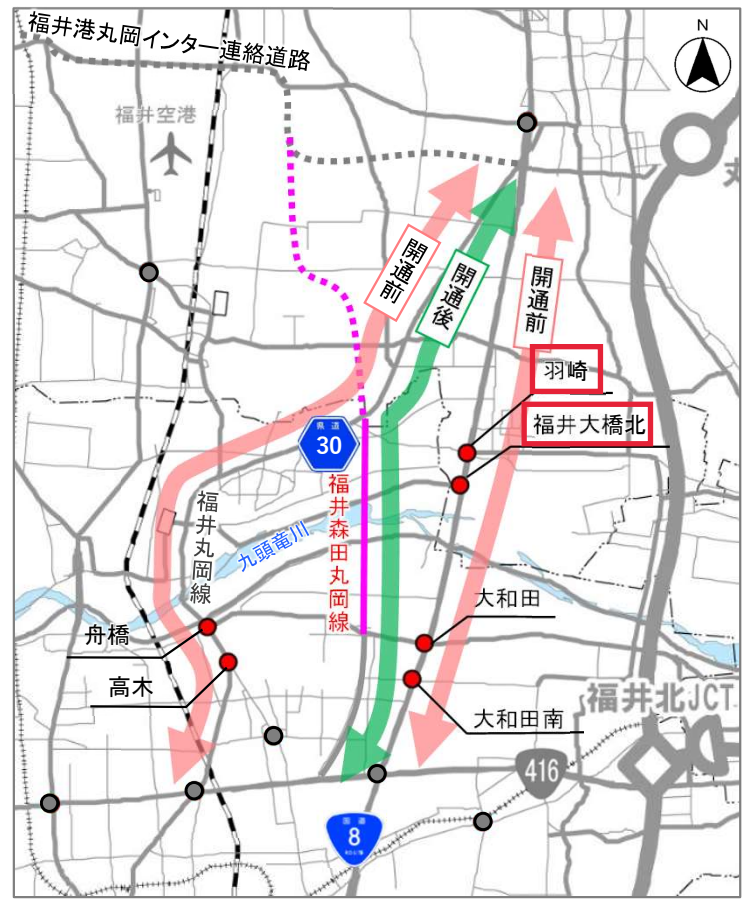


※交通流動: 地図に黒い点線で示す2つの断面を通過(南行き)した交通を対象とした。  
 図示している断面の間の走行経路はイメージである。  
 その他道路: 経路割合が少ない道路(県道5号、桜橋通、JR沿線の道路等)  
 ETC2.0データ(R5.4 平日)

# 3. 「福井森田丸岡線」のモニタリング(④主要渋滞箇所への影響)

・「福井森田丸岡線」の部分開通により、国道8号の主要渋滞箇所である羽崎交差点において、北行き(流入③)では全時間帯で速度向上がみられ、南行き(流入①)では朝ピークで速度向上がみられた。  
 ・福井大橋北交差点については、北行き(流入③)では朝ピークを除く全ての時間帯で速度向上がみられ、南行き(流入①)では朝タピークで速度向上がみられた。

《対策箇所と主要渋滞箇所の位置図》



- : 対策効果が見込まれる主要渋滞箇所
- : その他主要渋滞箇所
- ← : 道路開通前の経路
- : 道路開通後の経路
- : 今回開通区間
- : 整備中区間

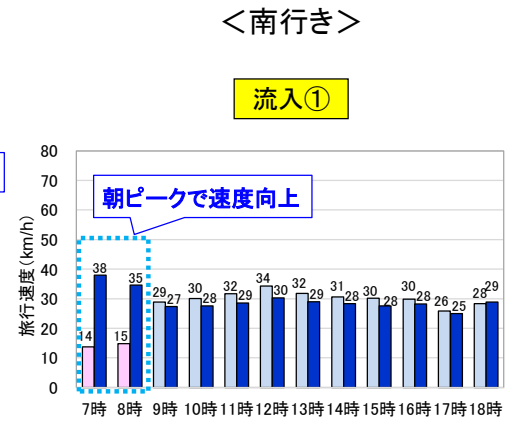
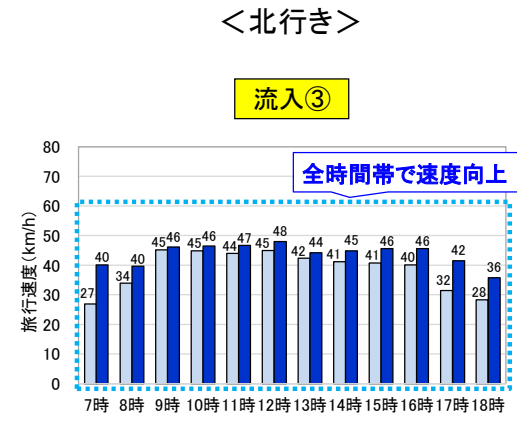
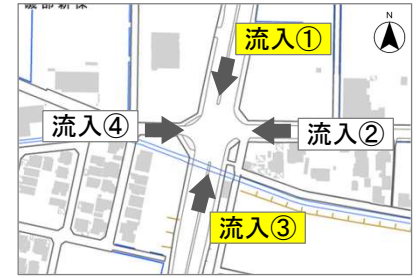
【旅行速度】

20km/h以上	20km/h未満
対策前(R 3.9~11):	対策前(R 3.9~11):
対策後(R 5.4):	対策後(R 5.4):

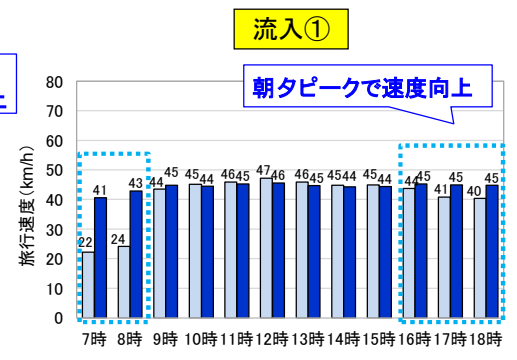
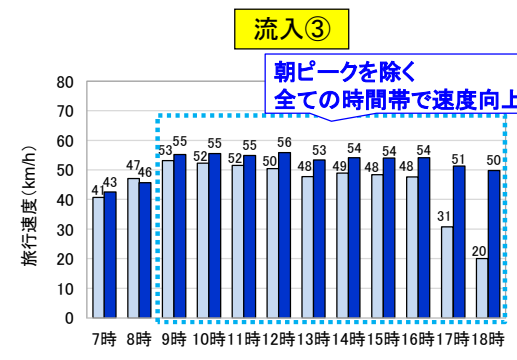
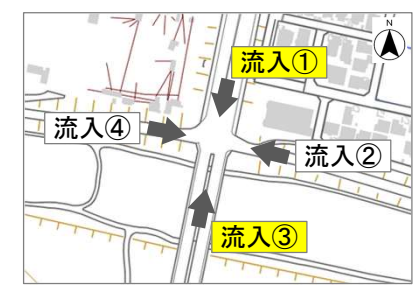
※ ETC2.0データ (R3.9~11,R5.4平日)

## ■国道8号の主要渋滞箇所

○羽崎交差点の速度状況



○福井大橋北交差点の速度状況



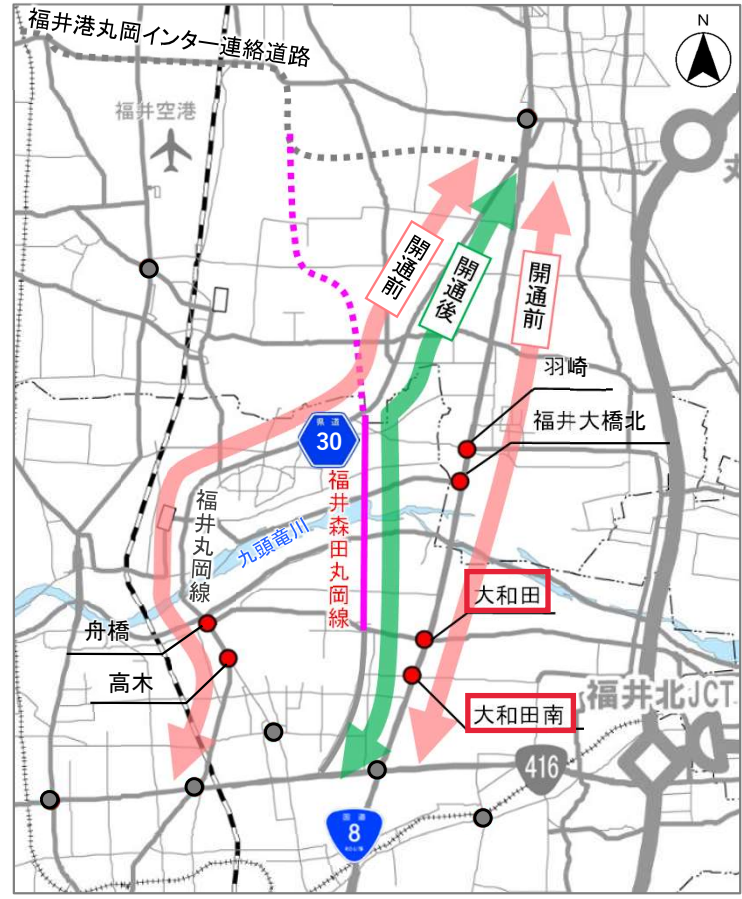
流入● : 対策効果が見込まれる流入方向



# 3. 「福井森田丸岡線」のモニタリング(④主要渋滞箇所への影響)

- ・「福井森田丸岡線」の部分開通により、大和田交差点については、北行き(流入③)、南行き(流入①)ともに概ね全ての時間帯で速度向上がみられた。
- ・大和田南交差点については、北行き(流入③)では全ての時間帯で速度向上がみられ、南行き(流入①)では朝ピークを除く全ての時間帯で速度向上がみられた。

◀対策箇所と主要渋滞箇所の位置図▶

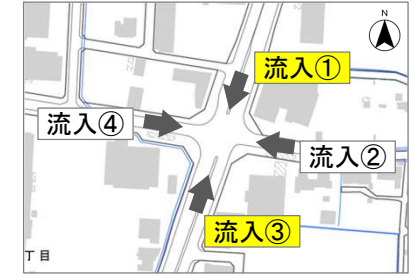


● : 対策効果が見込まれる主要渋滞箇所	【旅行速度】
● : その他主要渋滞箇所	20km/h以上 (Blue)
↔ : 道路開通前の経路	20km/h未満 (Pink)
↔ : 道路開通後の経路	対策前(R 3.9~11) : (Light Blue)
— : 今回開通区間	対策後(R 5.4) : (Dark Blue)
— : 整備中区間	

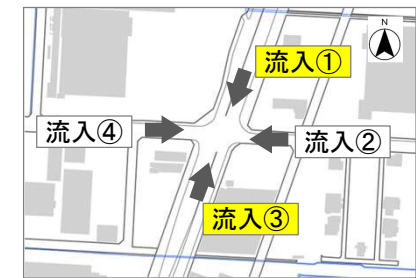
※ ETC2.0データ (R3.9~11, R5.4平日)

## ■国道8号の主要渋滞箇所

○大和田交差点の速度状況



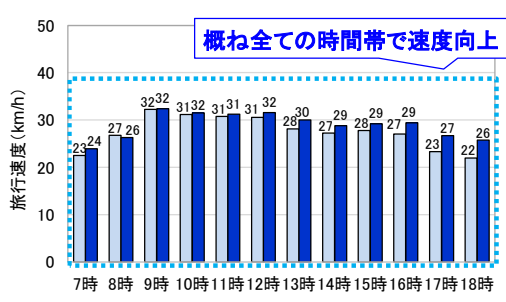
○大和田南交差点の速度状況



流入● : 対策効果が見込まれる流入方向

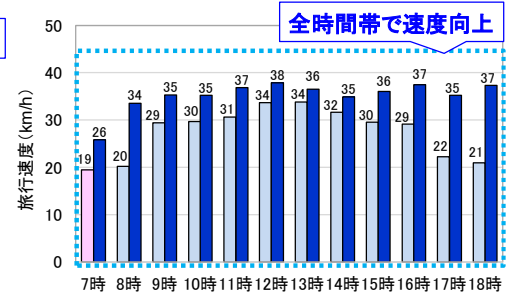
<北行き>

流入③

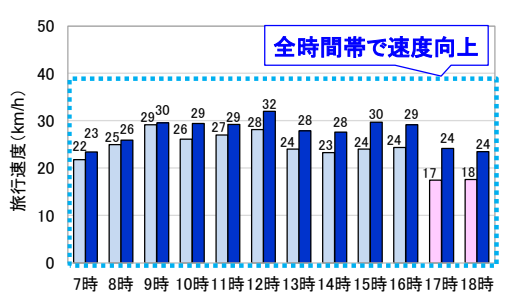


<南行き>

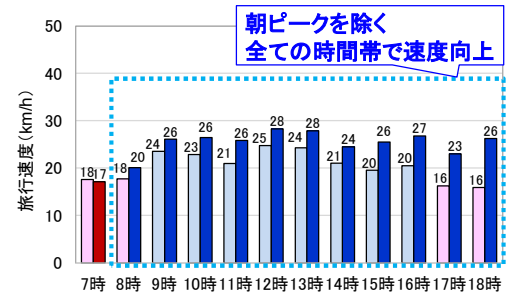
流入①



流入③



流入①



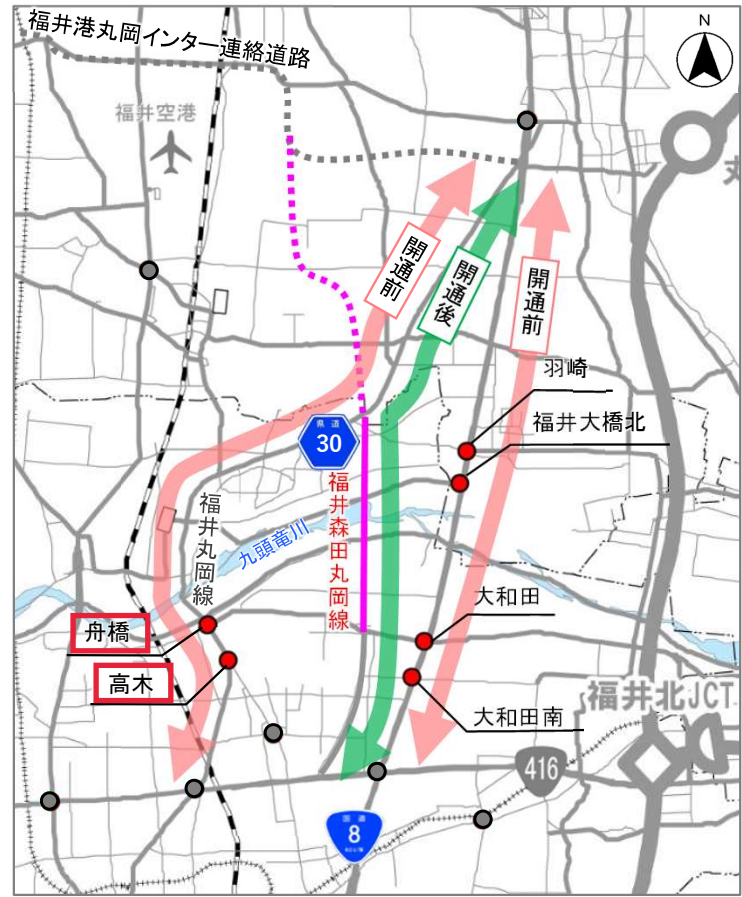


# 3. 「福井森田丸岡線」のモニタリング(④主要渋滞箇所への影響)

・「福井森田丸岡線」の部分開通により、福井丸岡線の主要渋滞箇所である舟橋交差点においては、北行き(流入②)では、概ね全ての時間帯で速度向上がみられ、南行き(流入④)についても一部時間帯で速度向上がみられた。ただし、いずれも朝夕ピークで速度が20km/h未満となっている。

・高木交差点については、北行き(流入③)では一部時間帯で速度向上がみられ、南行き(流入①)では朝夕ピークで速度向上がみられた。ただし、いずれも朝夕ピークで速度が20km/h未満となっている。

## ≪対策箇所と主要渋滞箇所の位置図≫



- : 対策効果が見込まれる主要渋滞箇所
- : その他主要渋滞箇所
- ↔ : 道路開通前の経路
- ↔ : 道路開通後の経路
- : 今回開通区間
- : 整備中区間

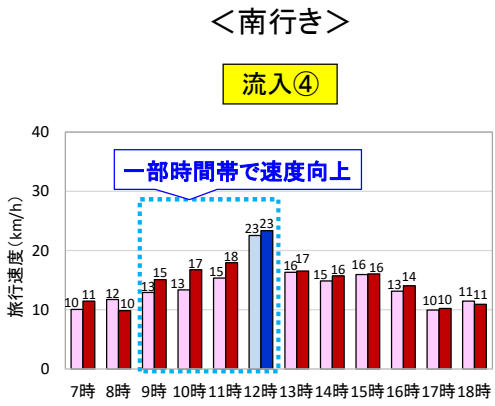
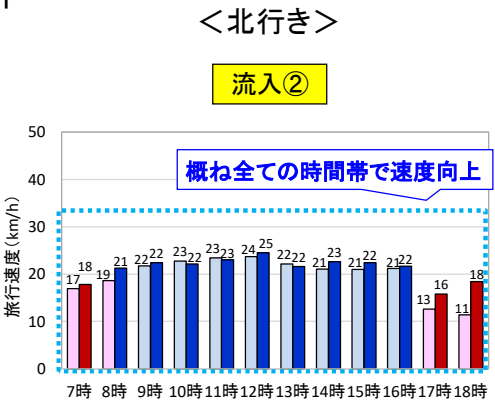
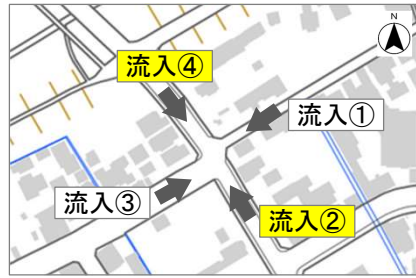
**【旅行速度】**

20km/h以上	20km/h未満
対策前(R 3.9~11):	対策前(R 3.9~11):
対策後(R 5.4):	対策後(R 5.4):

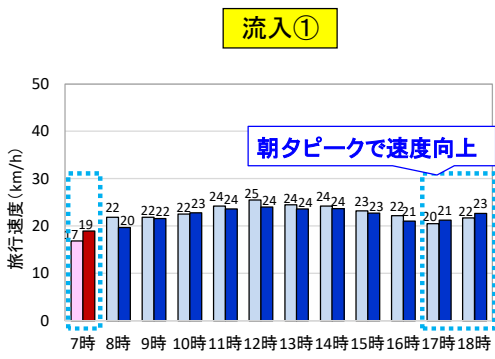
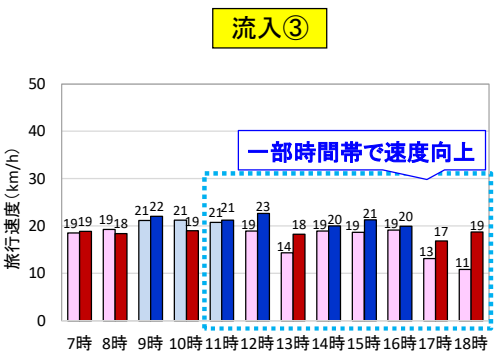
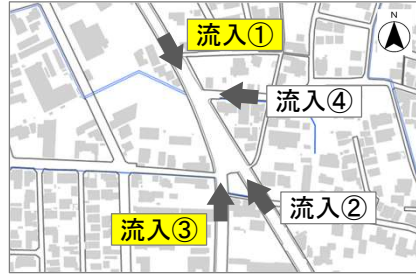
※ ETC2.0データ (R3.9~11, R5.4平日)

## ■福井丸岡線の主要渋滞箇所

### ○舟橋交差点の速度状況



### ○高木交差点の速度状況



### 3. 「福井森田丸岡線」のモニタリング(⑤とりまとめ及び今後の方針)

- ・福井森田丸岡線「新九頭竜橋」の開通により、並行道路の交通量削減、旅行速度・所要時間の改善がみられた。また、開通区間の利用交通のOD、走行経路の特性を把握した。
- ・今後、並行区間にある主要渋滞箇所の特定解除検討を進めながら、渋滞が残存している箇所(大和田南交差点、舟橋交差点、高木交差点)においては、福井森田丸岡線への交通転換対策等を検討していく。

■道路開通効果のとりまとめ及び今後の方針

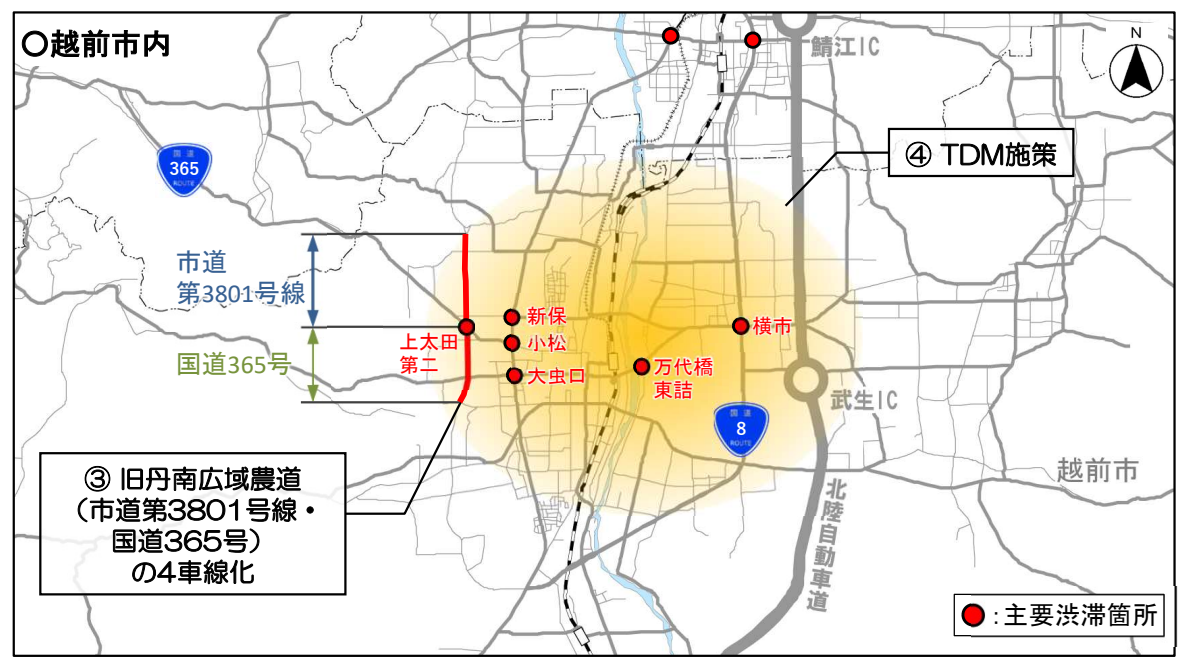
分析項目	R4第2回 渋滞協	R5第1回 渋滞協	R5第2回 渋滞協(予定)
	開通直後	半年後	1年後
交通量の転換	・並行道路の交通が1～2割減	・並行道路の交通が1～2割減	継続モニタリング
周辺道路の旅行速度・所要時間の改善	・並行道路の所要時間が短縮	・渡河部の旅行速度が向上 ・福井森田丸岡線へのアクセス道路が若干速度低下 ・新たに渋滞している箇所はみられない	継続モニタリング
利用交通の特性分析	—	・短トリップの交通が多い ・利用交通の約2割が国道8号へ合流	並行する国道8号や福井丸岡線で渋滞が残存している場合は、福井森田丸岡線への転換を促す対策を検討
利用経路の転換	分析対象: 一本田交差点・丸岡IC周辺⇄国道416号(開発町西以西)の利用経路 ・国道8号から約1割の交通が経路転換	—	
主要渋滞箇所への影響	対象箇所: ・国道8号(羽崎、福井大橋北、大和田、大和田南) ・福井丸岡線(舟橋、高木) ⇒ほぼすべての主要渋滞箇所ですべての速度向上を確認	対象箇所: ・国道8号(羽崎、福井大橋北、大和田、大和田南) ・福井丸岡線(舟橋、高木) ⇒ほぼすべての主要渋滞箇所ですべての速度向上しており、効果が継続していることを確認	継続モニタリング

# 4. 令和5年度実施予定対策の報告

- ・福井市内では(都)福井縦貫線(4車線化)が新規事業化(R5)。また、大和田南交差点については、右折導流線の設置が予定されている。
- ・越前市内では旧丹南広域農道(市道第3801号・国道365号)の4車線化事業が実施中であり、その他、越前市内の企業と連携したTDM施策の実施も検討している。

## 令和5年度実施中・実施予定の対策

N O.	実施対策	進捗状況	実施主体
①	大和田南交差点 右折導流線の設置	整備 予定	国
②	(都)福井縦貫線の4車線化	事業中	福井県
③	旧丹南広域農道(市道第3801号線・国道365号)の4車線化	事業中	福井県、越前市
④	TDM施策 ・時差出勤の呼びかけ	検討中	企業、国、福井県、越前市





# 4.1 大和田南交差点の対策概要(右折導流線の設置)

- 大和田南交差点の従道路側では、主道路側の左折交通を円滑に走行させるため、右折車線の停止線が大きくセットバックされている。また、右折交通量も多いため、捌け残りの発生も確認されている。
- 対策として従道路側への右折導流線の設置を予定しており、整備により後続直進車の阻害状況が緩和され、大和田南交差点の渋滞緩和が期待される。

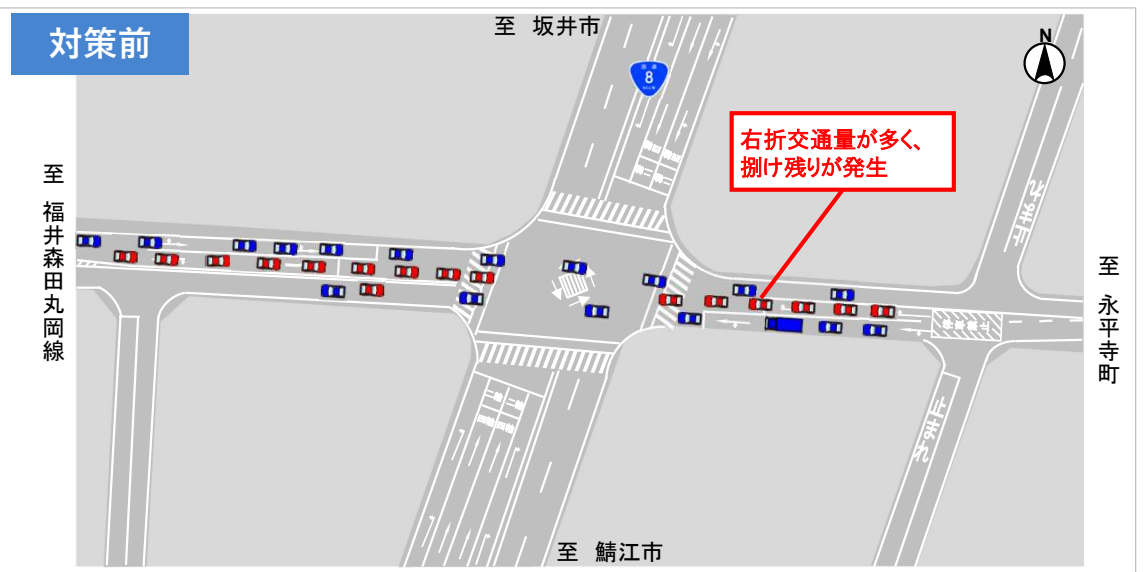
《位置図》



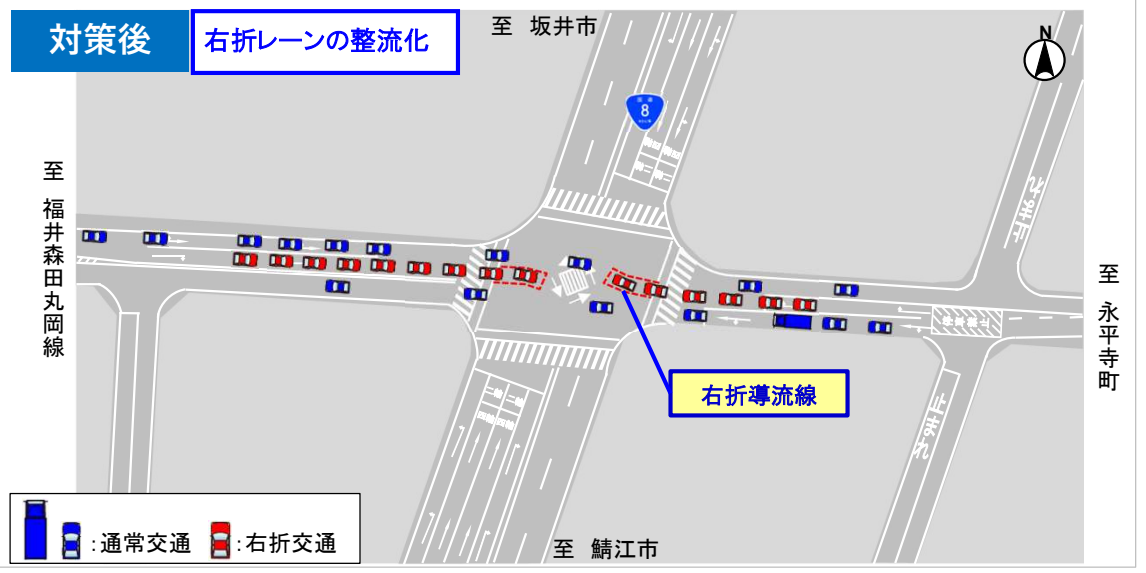
《交通状況》



《説明図》



《広域図》

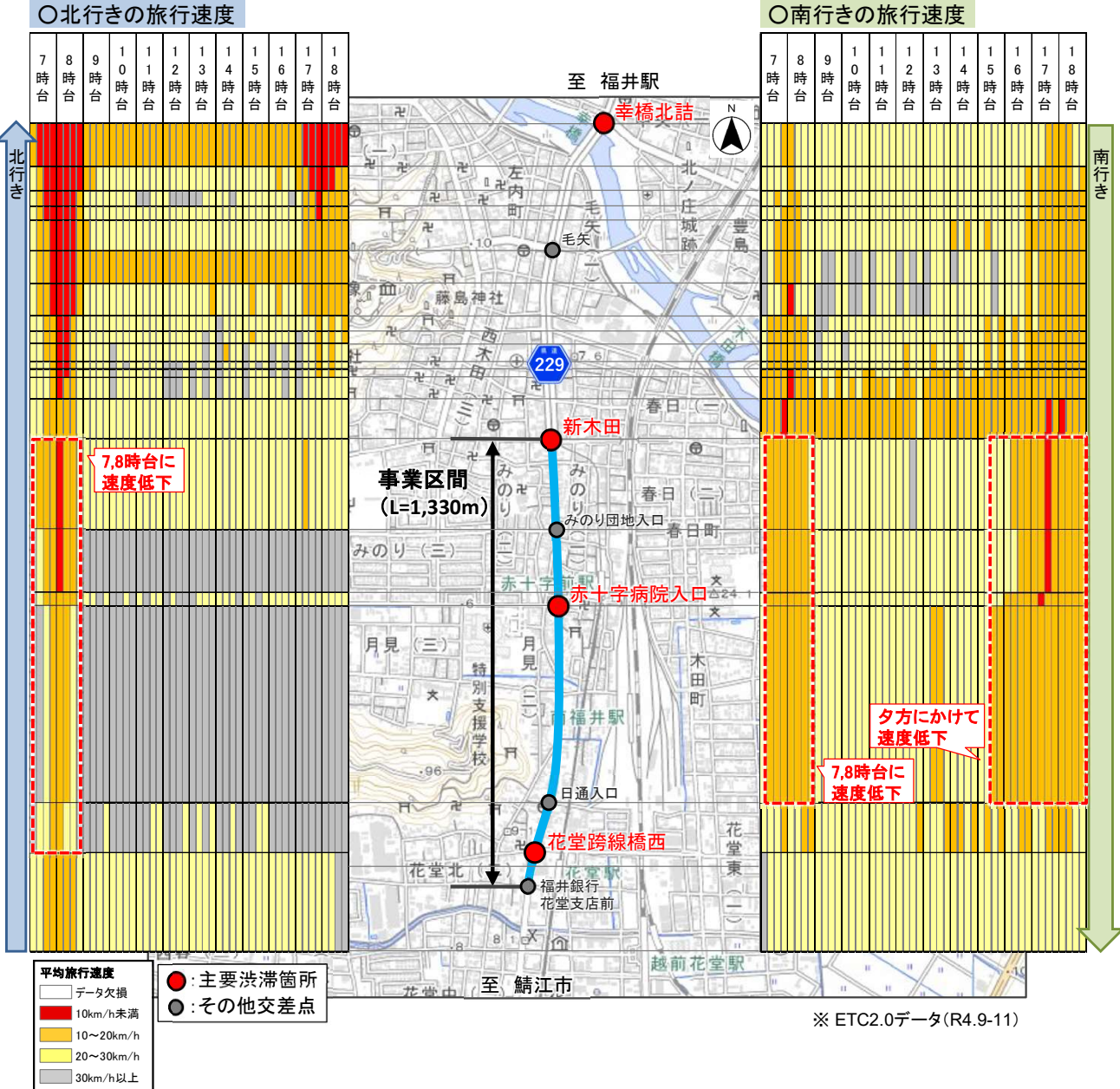




# 4.2 (都)福井縦貫線の整備事業の概要

- ・当事業区間の前後は4車線で整備されているが、当該区間は南進1車線、北進2車線とボトルネックとなっており、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。
- ・当該区間の4車線化及び主要交差点への右折レーン設置により、主要渋滞箇所である新木田、赤十字病院入口、花堂跨線橋西交差点の渋滞緩和が期待される。

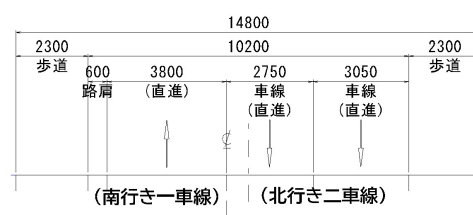
## ■(都)福井縦貫線の事業区間と旅行速度の状況



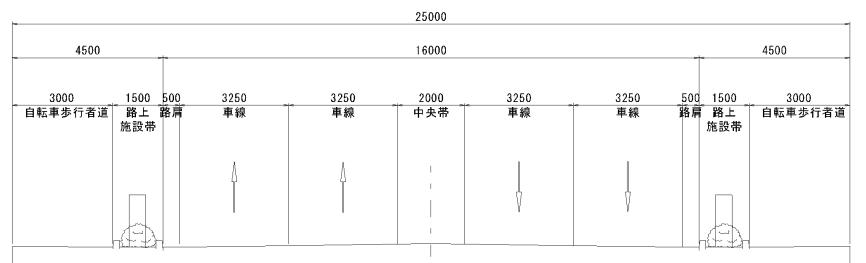
## 事業概要

- 事業延長: 1.33km
- 起終点: 福井市みのり1丁目～花堂北1丁目
- 整備方針:
- 車道の4車線化、主要交差点で右折レーン設置
  - 自転車歩行者道の整備及びバリアフリー化
  - 無電柱化

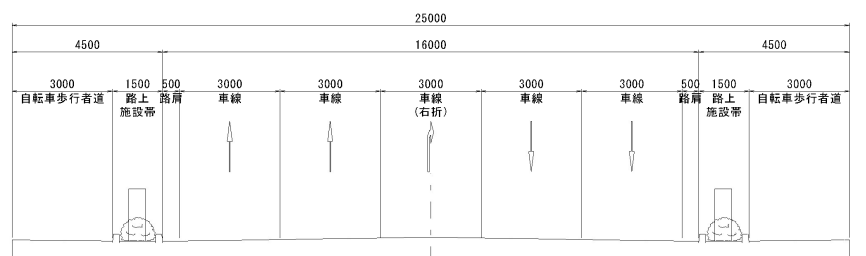
### 整備前 [最狭部]



### 整備後 [一般部]



### 整備後 [交差点部]



※福井県 都市計画道路福井縦貫線の事業化に係る第三者委員会、委員会資料(R5.2)より

# 4.2 (都)福井縦貫線の整備事業の概要(主要渋滞箇所の旅行速度)

・事業区間に位置する主要渋滞箇所(新木田、赤十字病院入口、花堂跨線橋西)について、いずれも主道路側で朝夕に速度低下がみられるが、(都)福井縦貫線の4車線化及び右折レーンの設置により、速度向上が期待される。

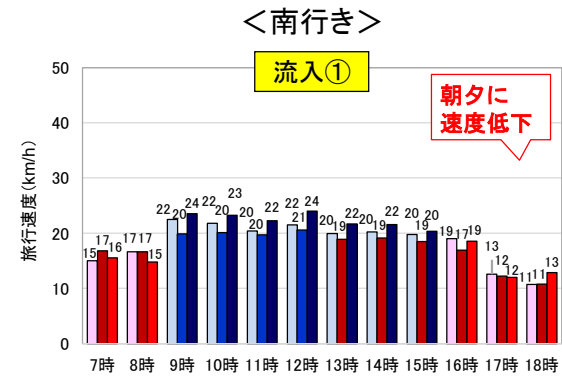
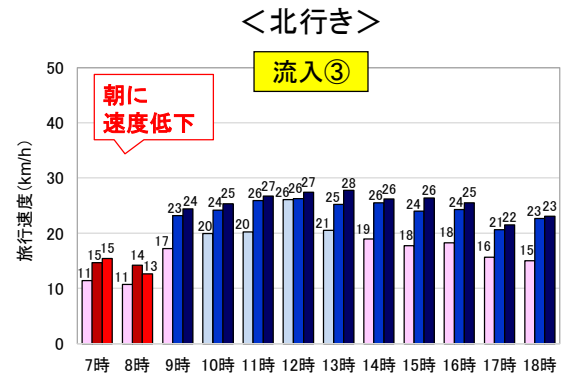
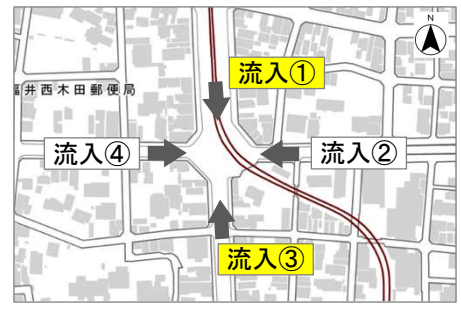
## <事業区間と主要渋滞箇所>



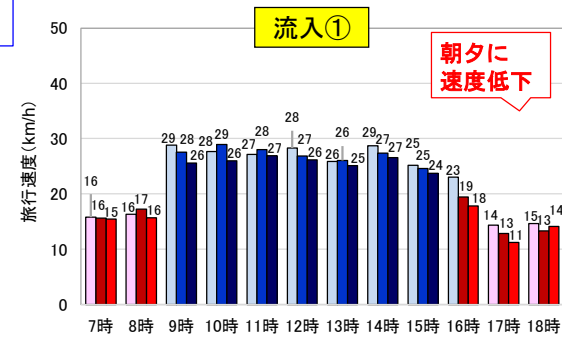
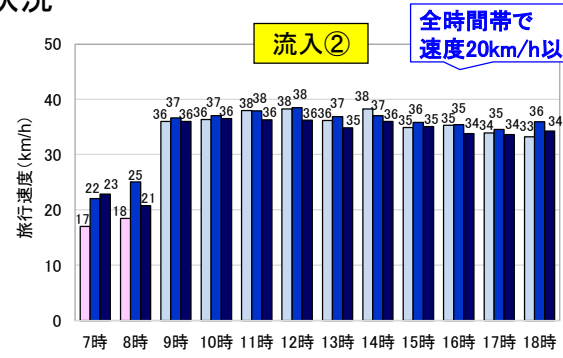
【旅行速度】	20km/h 以上	20km/h 未満
R2.9-11:	Blue	Pink
R3.9-11:	Dark Blue	Red
R4.9-11:	Light Blue	Light Red

※ ETC2.0データ(R4.9-11、7~19時)

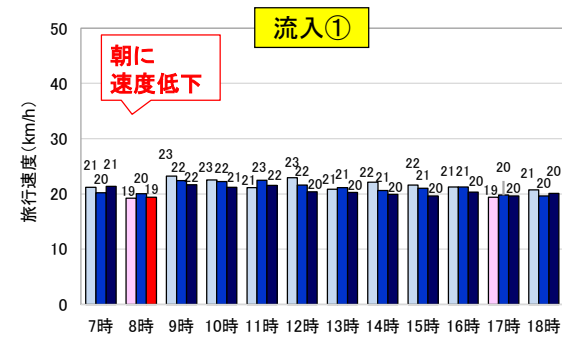
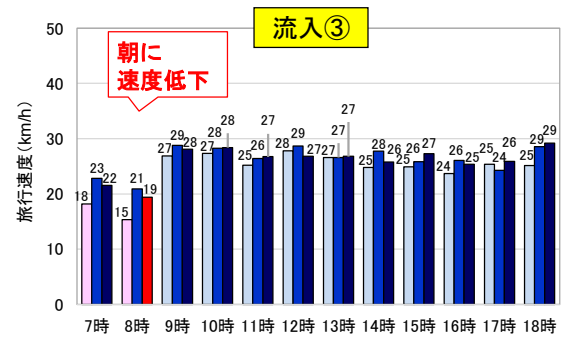
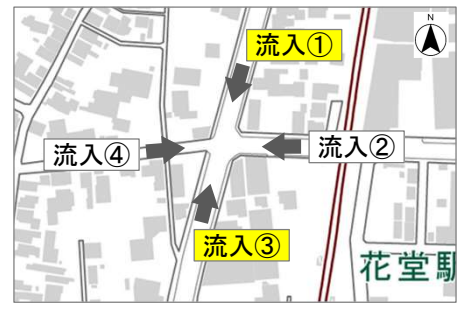
## ■新木田交差点の速度状況



## ■赤十字病院入口交差点の速度状況



## ■花堂跨線橋西交差点の速度状況

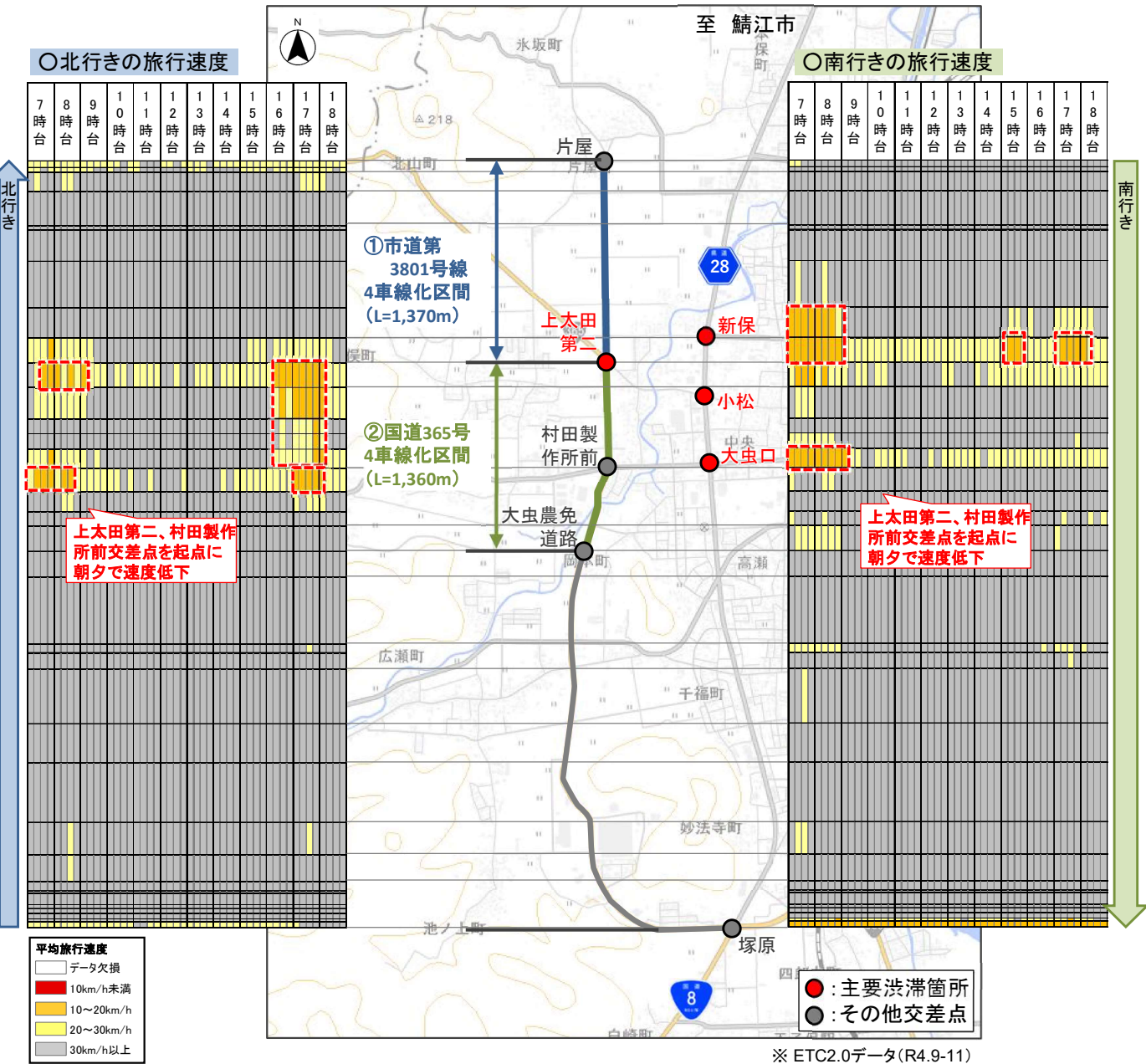


流入●: 対策効果が見込まれる流入方向

# 4.3 旧丹南広域農道の4車線化の事業概要

- ・国道365号では、上下線ともに、上太田第二や村田製作所前交差点を起点に朝夕で速度低下がみられる。
- ・市道及び国道365号の4車線化により、当該交差点を起点とした渋滞の緩和や越前市内全体の交通渋滞の緩和が期待される。

## ■旧丹南広域農道の4車線化整備概況



### 事業概要

**整備目的** : 当区間の沿線には従業員の多い工場が多く、特に朝夕の通勤時間帯に交通渋滞が発生しており、円滑な交通に支障をきたしている。そこで当区間を4車線で改良し、通勤時間帯における越前市内全体の交通渋滞の緩和を図る。

**事業延長** : ①市道第3801号線(【市】4車線化) : 1. 37km  
②国道365号(【県】4車線化) : 1. 36km

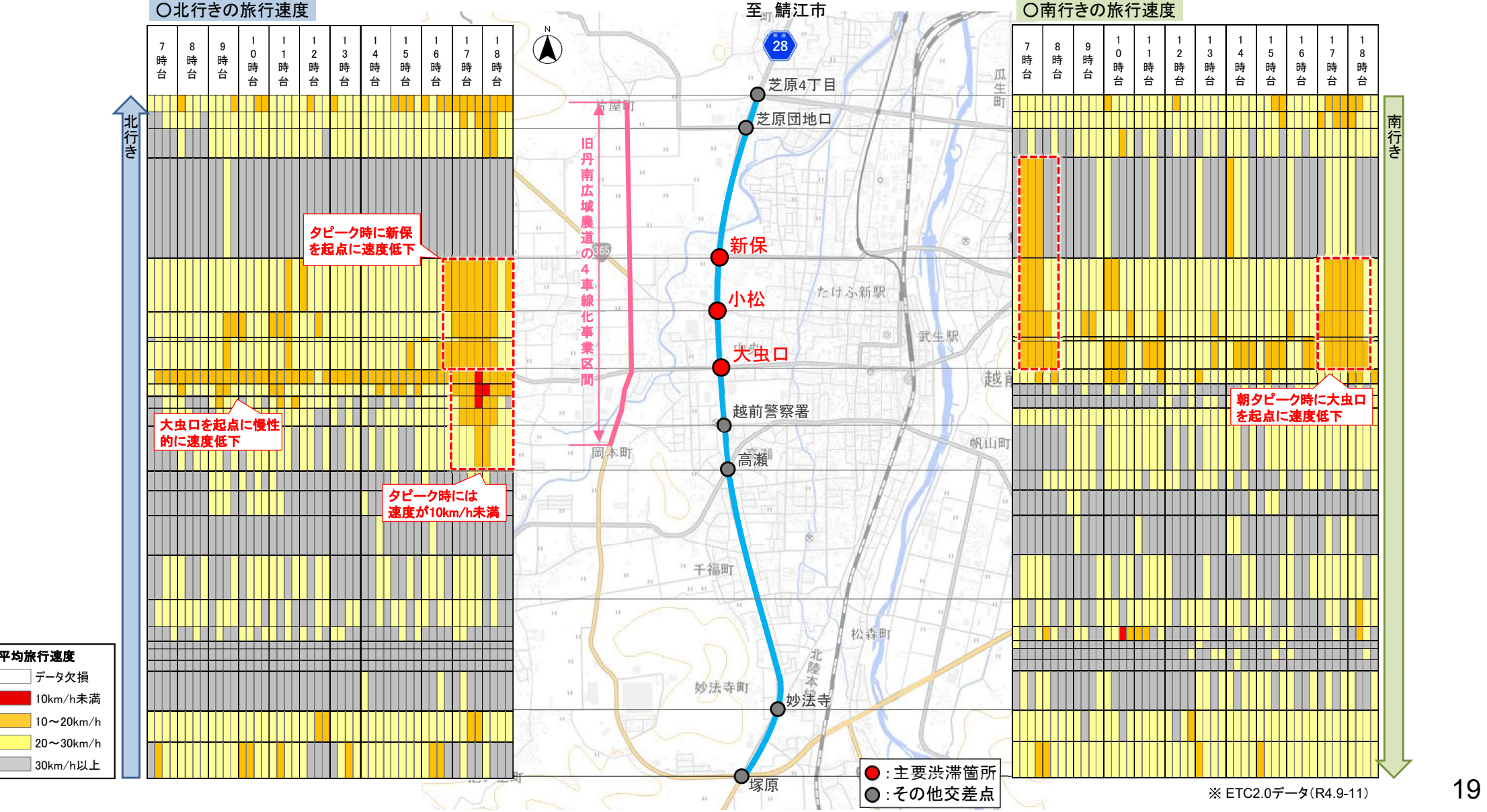
**起終点** : ①越前市上太田町～片屋町  
②越前市上太田町～岡本町



# 4.3 旧丹南広域農道の4車線化(並行路線の旅行速度)

- 国道365号の並行路線である県道28号朝日武生線の速度状況について、北行きは、夕ピーク時に新保を起点に速度低下が発生し、大虫口付近まで延伸している。また、大虫口は慢性的に速度が低下しており、特に夕ピーク時には速度が10km/h未満の時間帯も存在する。
- 南行きは、朝夕ピーク時に大虫口を起点に速度が低下している。
- 旧丹南広域農道(市道第3801号線及び国道365号)の4車線化により、県道28号の主要渋滞箇所(新保・小松・大虫口)の渋滞緩和も見込まれる。

## ■ 並行路線(県道28号 朝日武生線)の速度状況





# 4.4 越前市内におけるTDM施策の取組み(これまでの経緯)

- 令和2年度第2回協議会で、越前市の小松交差点がTDM実施候補箇所として選定された。また交差点周辺に位置する大手企業(A社)では、独自にパークアンドライドの取組みを実施していたこともあり(現在は中止)、企業と連携したTDM施策の実施を検討してきた。
- 昨年度には、越前市内の大手企業(A社・B社)を対象としたアンケート調査を実施し、企業の従業員の通勤経路や通勤時間帯を把握した。
- 企業アンケート結果より、越前市内の主要交差点は7時30分～8時00分に最も混雑しており、従業員の出勤時間とも被っていることが確認されたため、チラシ等で「時差出勤」による混雑時間帯(7時台)からの回避を呼びかけ、時間分散による渋滞緩和を図る。

## ■これまでの経緯

### 令和2年度

○第2回協議会

- 小松交差点(越前市)をTDM実施候補箇所として選定
- 令和元年に、大手企業(A社)が鯖江市に社員用の駐車場を設置し、パークアンドライドの取組みを実施。コロナ禍により、在宅勤務等で勤務形態が変わったため、中止

### 令和3年度

○第1回協議会

- 越前市内での時差出勤や経路誘導対策などのTDM施策を検討するため、主要な企業を対象とした通勤経路や通勤時間帯の調査(アンケート)を企画
- TDM施策の目標値の設定

○第2回協議会

- WEBアンケート調査案の作成

### 令和4年度

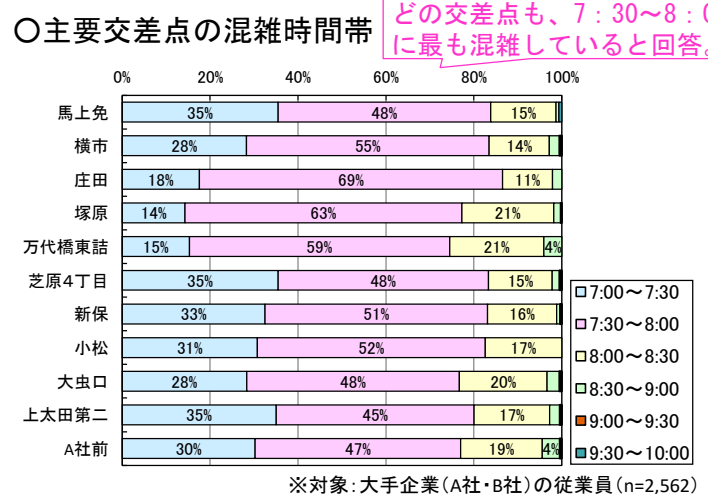
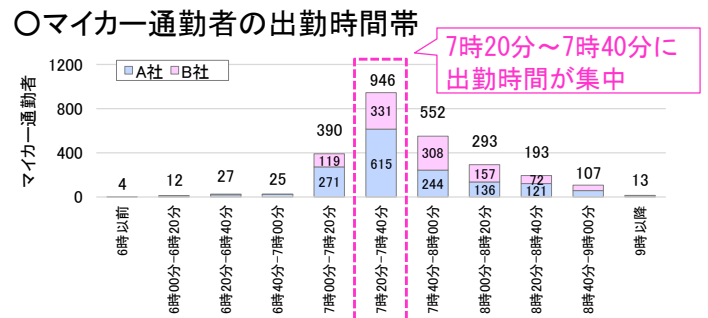
○第1回協議会

- アンケート調査実施に向け関係機関と調整

○第2回協議会

- アンケート調査の実施
- 調査結果を踏まえたTDM施策の検討

## ■企業へのアンケート調査結果



## ■TDM施策案

TDM施策メニュー	具体的な実施方法
時差出勤(時間分散)	<ul style="list-style-type: none"> <li>チラシ等を用いて、混雑時間帯(7時台)の回避を呼びかける</li> <li>時差出勤の呼びかけ対象(チラシの配布対象)は、越前市内の大手企業(A社・B社)とする</li> </ul>

# 4.4 越前市内におけるTDM施策の取組み(通勤経路の所要時間)

- 大手企業(A社・B社)の従業員の主な通勤経路を対象に、ETC2.0データを用いて各時間帯の所要時間を算出した。
- 南北方向の経路(経路①～④)については、アンケート結果と同様に7時30分～8時00分頃に所要時間が最大となり、混雑していることがわかる。
- 出勤時間を1時間程度前後にずらすことで、経路によっては最大5分程度所要時間が短縮されることが期待される。

## 旅行速度の状況

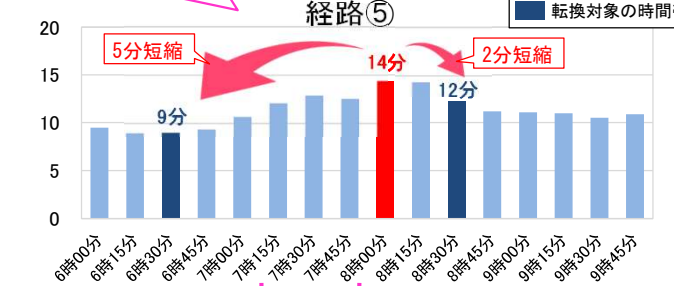
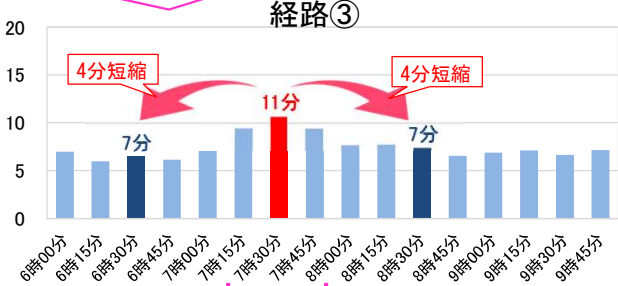
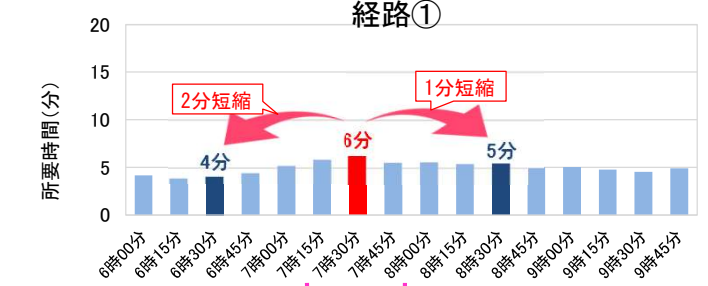


## 経路①～⑥利用時の時間帯別の所要時間(6～10時)

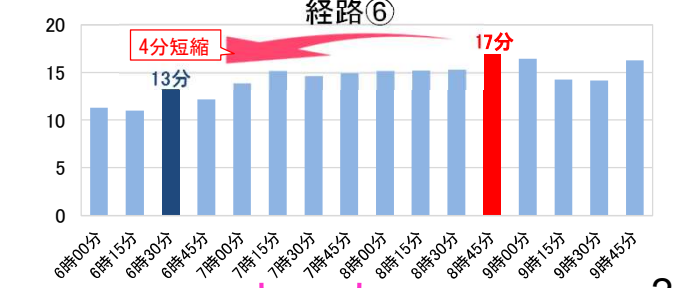
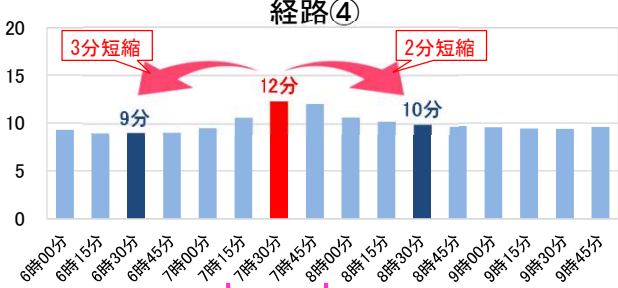
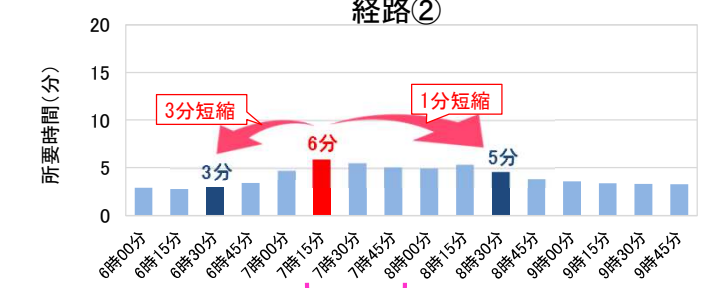
南北方向については、混雑ピーク時間帯がアンケート結果とも一致

東西方向については、8時以降が混雑ピーク

※ ETC2.0データ(R4.9-11平日)



アンケートにおける混雑ピーク時間帯↑



※ ETC2.0データ(R4.9-11平日6～10時)

