

# 平成27年度新規事業候補箇所説明資料（計画段階評価）

- 一般国道158号（ちゅうぶじゅうかん中部縦貫自動車道）おおのあぶらさか大野油坂道路（おおの大野・おおのひがし大野東区間）
- 一般国道161号 こせい湖西道路（まの真野～さかもときた坂本北）
- 一般国道312号 おおみやみねやま大宮峰山道路

に係る新規事業採択時評価

# 一般国道158号（中部縦貫自動車道）大野油坂道路(大野・大野東区間)における計画段階評価

## 1. 福井県奥越地域の課題

### ①自然災害発生等による通行止めが観光・物流に影響

- 北陸自動車道と東海北陸自動車道を結ぶ当該道路において福井県内唯一のミッシングリンク区間(図1)
- 災害時等に北陸自動車・国道8号が通行止めになると、関西・中京圏との迂回路がなく、奥越地域のみならず、県内の観光・物流にも影響(図1)

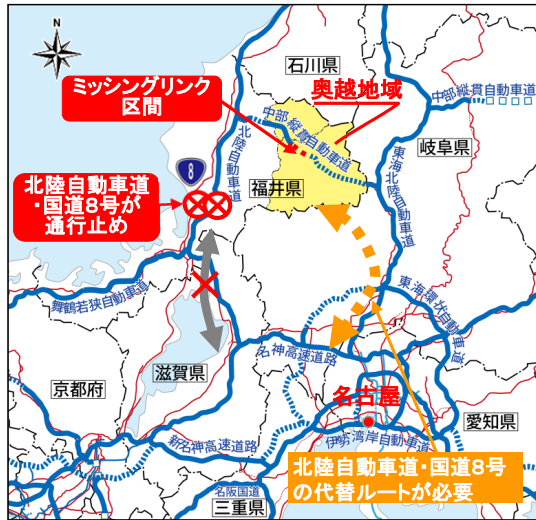


図1 広域リダンダンシー機能の確保

### ②観光入込客数の落ち込み

- 平成13年度と比較して、奥越地域の観光地においては観光入込客数が減少しており、地域全体の観光産業の伸び悩みが課題(図2)

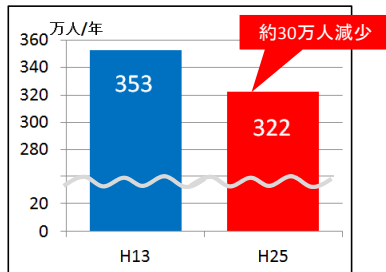


図2 奥越地域の観光入込客数 (福井県観光客入込数より集計)

### ③分娩医療施設・救急医療機関への移動・搬送体制

- 大野市和泉地域は分娩医療施設(福井大学医学部附属病院)や高次医療を担う最寄りの第三次医療施設(福井県立病院)までは1時間以上を要する地域(図3)

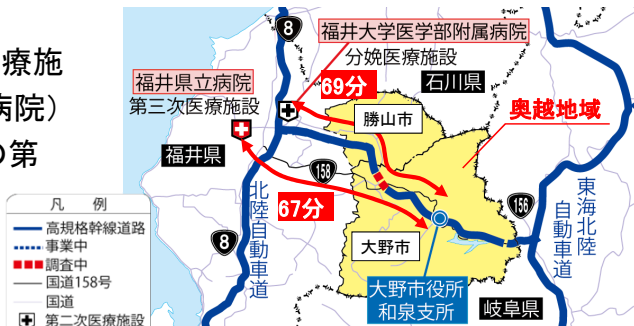


図3 大野市役所和泉支所からの所要時間

## 2. 原因分析

### ①北陸自動車道・国道8号の通行止めが度々発生

- 北陸自動車道の通行止めが毎年発生(図4)
- 平成23年1月31日～2月1日にかけて、豪雪により、福井～関西・中京圏の動脈が寸断(写真1)

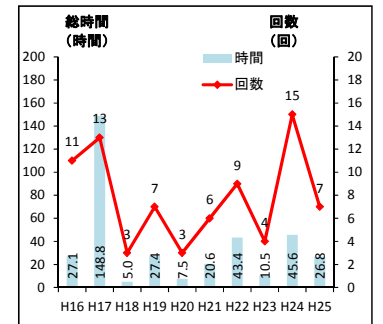


図4 北陸道の通行止め発生状況



北陸自動車道の停滞状況 H23.2.1 日刊県民福井新聞

写真1 豪雪による停滞状況

### ②広域観光ルートが未形成

- 奥越地域は関西・中京圏とのアクセス性が低く、近隣の観光地と連携する広域観光ルートが未形成(図5)



図5 奥越地域及び周辺の観光施設

### ③定時制・速達性に課題

- 分娩医療施設および第三次医療施設とは約60km離れており、現国道158号は地形が急峻な地域を通過するため、線形が厳しく移動・搬送時間がかかる

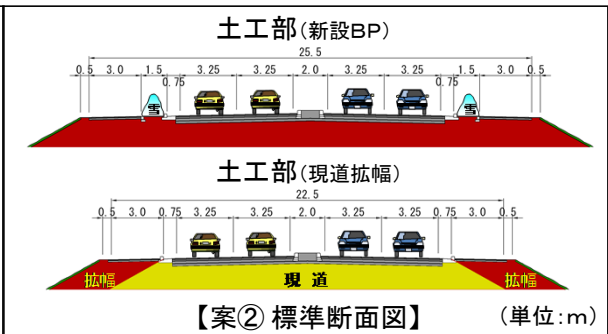
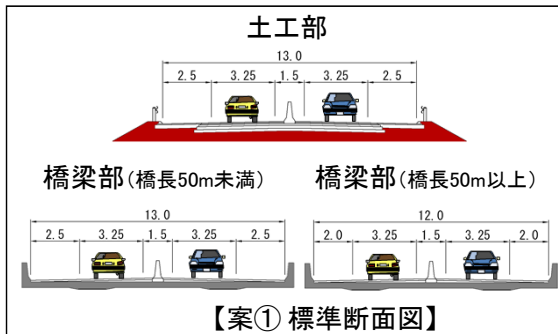
## 3. 政策目標

- ①災害時にも機能するネットワークの確保
- ②近隣の観光地との連絡性・周遊性を確保
- ③地域医療支援のため定時性・速達性の向上

# 一般国道158号 中部縦貫自動車道 大野油坂道路(大野・大野東区間)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価軸	【案①】別線整備案	【案②】現道拡幅案
①災害時におけるリダンダンシー確保	○ 高規格幹線道路整備により、リダンダンシーを確保	× 現道活用のため、リダンダンシーが未確保
②観光地間の連絡性・周遊性の向上	○ 主要な観光資源への定時制・周遊性を確保	× 平面交差が9箇所あり、出入り制限が行われていないため、定時制・周遊性に劣る
	△ ICで出入り制限されており、市内観光地への連絡性に劣る	○ 出入り制限が行われていないことから市内観光地への連絡性に優位
③分娩医療施設・救急医療機関への速達性の向上	○ 分娩医療施設 【現況】69分 → 【全線開通時】50分(19分短縮) 第三次医療施設 【現況】67分 → 【全線開通時】53分(14分短縮)	△ 分娩医療施設 【現況】69分 → 【全線開通時】55分(14分短縮) 第三次医療施設 【現況】67分 → 【全線開通時】58分(9分短縮)
事業費	× 約205億円	○ 約105億円
総合評価	○	×



対策方針: 案①による対策が妥当

- 路線名 : 一般国道158号 大野油坂道路
- 区間 : 大野・大野東区間(大野市中津川～大野市下唯野)
- 概略延長 : 5.5km
- 道路規格 : 1種4級
- 標準車線数 : 完成2車線
- 設計速度 : 60km/h
- ルート(案) : 図6, 案①のとおり



(参考) 当該事業の経緯等  
PI等の状況

- H16.12月 : 概ねのルート帯及び計画概要を提示
- H17. 2月～3月 : アンケート調査を実施
- H17.12月 : アンケート調査結果を公表し、概ねのルート帯を確認

地域の要望等

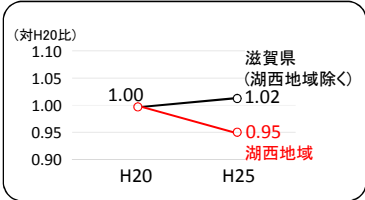
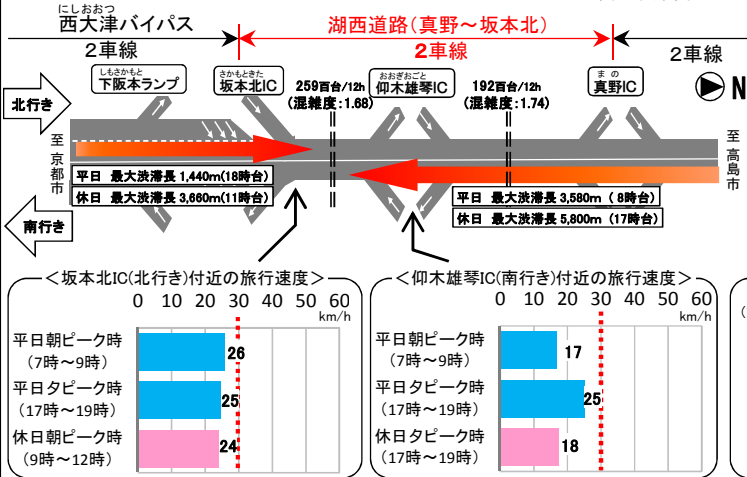
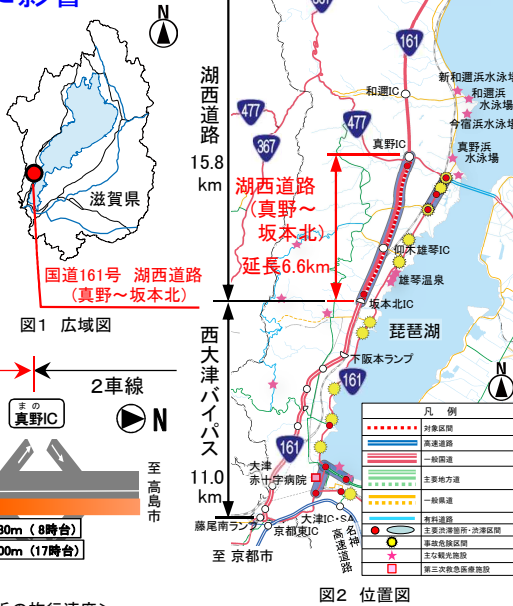
- H25.10 : 福井県知事が国土交通大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望
- H26.1 : 福井県知事が国土交通副大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望
- H26.8 : 福井市長が国土交通副大臣に未事業化区間の早期事業化を要望
- H26.9 : 福井県知事が国土交通副大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望
- H26.11 : 福井県知事が国土交通副大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望
- H27.2 : 福井県知事が国土交通大臣に未事業化区間(大野・大野東間)の早期事業化を要望

# 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)における計画段階評価

## 1. 湖西地域の課題

### ①湖西道路の交通渋滞が地域の観光に影響

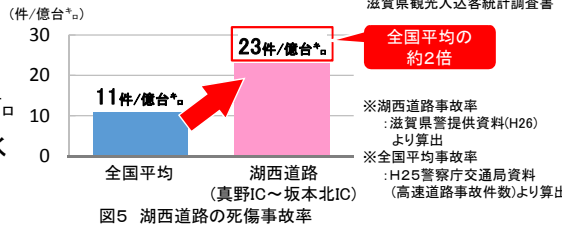
- 交通量が交通容量を超過しており坂本北・仰木雄琴IC付近で、朝夕のピーク時や休日に渋滞が発生(図3)
- 平成20年と比較して、滋賀県内の他地域の観光入込客数は増加傾向にあるが、湖西地域では減少しており、地域観光の伸び悩みが課題(図4)



※旅行速度:民間プローブデータ(H26) ※交通量:滋賀国道事務所調べ(H26.6.4)  
 ※渋滞長:滋賀国道事務所調べ(平日 H26.6.4 休日 H26.8.24 H26.10.19)

### ②多発する交通事故

- 湖西道路の死傷事故率は2.3件/億台キロと全国平均1.1件/億台キロの約2倍の水準(図5)



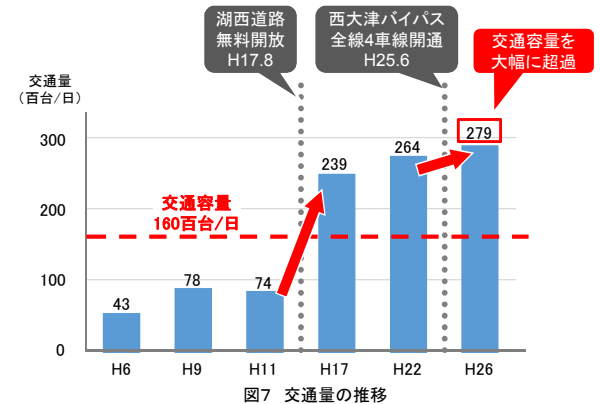
### ③救急搬送のアクセス状況

- 湖西道路が混雑する時間帯の救急搬送は、混雑を避けて一般道路を利用(図6)

## 2. 原因分析

### ①交通容量の不足

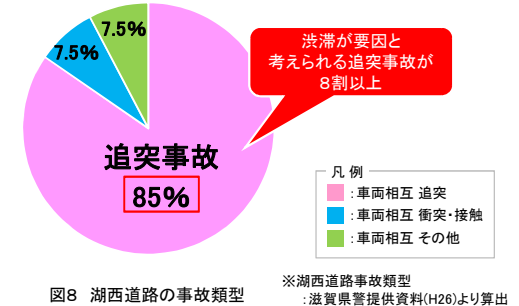
- 湖西道路の交通量は平成17年8月の無料開放、平成25年6月の西大津バイパス全線4車線開通により増加し交通容量を大幅に超過(図7)
- 渋滞による損失時間が、観光地の滞在時間や立ち寄り箇所を抑制



※交通量: H6～H22 道路交通センサス H26 12時間調査結果(H26.6.4)にH22センサス昼夜率を乗じて算出  
 ※交通容量: H26 12時間調査結果(H26.6.4)より算出

### ②交通渋滞が追突事故を誘発

- 発生する事故のうち渋滞が要因と考えられる追突事故が8割以上を占める(図8)
- 高い死傷事故率の改善には渋滞の解消が必要



※湖西道路事故類型: 滋賀県警提供資料(H26)より算出

### ③速達性の確保が困難な道路状況

- 救急搬送において、湖西道路の渋滞時は、追越しが危険であり、立往生するリスクがあるため、リスクが少ない一般道路を選択



## 3. 政策目標

- ① 交通容量確保による交通渋滞の解消
- ② 湖西道路における交通事故の減少
- ③ 観光目的交通、救急搬送などの定時性・速達性の確保

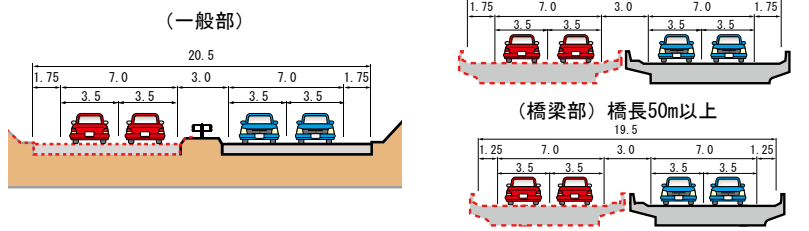
# 一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価軸	【案①】湖西道路4車線化整備	【案②】現道拡幅整備
①交通渋滞の解消 (指標: 所要時間)	○ 湖西道路の交通容量が確保され交通渋滞が緩和 (所要時間) 湖西道路 [現況] 9分→[整備後] 5分(4分短縮) 国道161号[現況] 16分→[整備後] 16分(変化なし)	△ 現道の交通容量が確保され交通混雑が緩和 (所要時間) 湖西道路 [現況] 9分→[整備後] 9分(変化なし) 国道161号[現況] 16分→[整備後] 14分(2分短縮)
②交通事故の減少 (指標: 事故件数)	○ 湖西道路の渋滞解消や現道交通量の減により事故件数が減少 (事故件数) 湖西道路 [現況] 13件/年→[整備後] 9件/年(4件減少) 国道161号[現況] 111件/年→[整備後] 66件/年(45件減少)	△ 現道の渋滞解消により事故件数は減少するが【案①】に比べ少効果は小さい (事故件数) 湖西道路 [現況] 13件/年→[整備後] 13件/年(変化なし) 国道161号[現況] 111件/年→[整備後] 85件/年(26件減少)
③観光目的交通、救急搬送などの定時性・速達性の向上	○ 湖西道路の交通混雑緩和により所要時間が短縮	△ 【案①】にくらべ所要時間の短縮効果が小さい
④沿道施設への利便性向上	△ 【案②】に比べ沿道施設へのアクセスの利便性の向上効果が小さい	○ 現道の交通混雑の緩和により沿道施設へのアクセスの利便性が向上
用地取得	○ 4車線化に必要な用地を取得済み	△ 新たに用地取得が必要(支障家屋数 約200件)
事業費	○ 約90億円	× 約130億円
総合評価	○	×

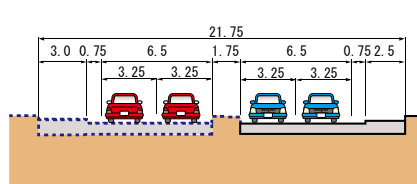
### 【案①】標準断面図

(湖西道路4車線化整備)



### 【案②】標準断面図

(現道拡幅整備)



対応方針(案): 案①による対策が妥当

#### 【計画概要】

- ・路線名 : 一般国道161号(琵琶湖西縦貫道路) 湖西道路
- ・区間 : 真野IC～坂本北IC
- ・延長 : 6.6km
- ・車線数 : 4車線
- ・設計速度 : 80km/h
- ・ルート(案) : 図8, 案①のとおり

図8 湖西地域における対策案検討



### (参考) 当該事業の経緯等

#### 道路の整備状況等

- ・S49.7 事業許可(事業着手)(現NEXCO)
- ・S61.6 暫定(2/4車)供用(延長: 13.0km; 志賀IC～仰木雄琴IC)
- ・H1.3 暫定(2/4車)供用(延長: 2.8km; 仰木雄琴IC～坂本北IC)
- ・H17.8 無料解放(延長: 15.8km 国土交通省へ移管)
- ・H25.6 西大津バイパスが全線4車線化完成

#### 地域の要望等

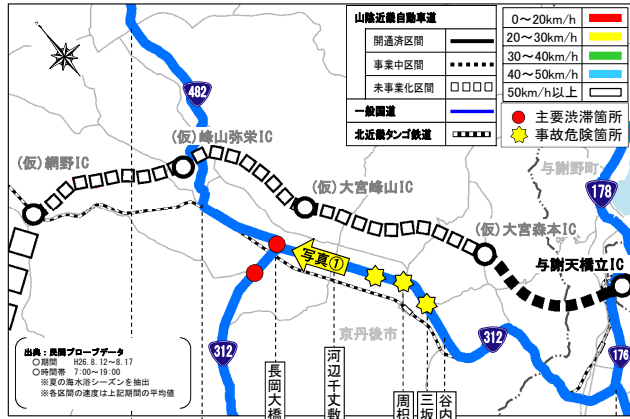
- ・H25.5 滋賀県知事が国土交通省に早期整備を要望
- ・H25.7 滋賀県が国土交通省に平成26年度新規事業化を要望
- ・H25.11 滋賀県知事が国土交通大臣に平成26年度新規事業化を要望
- ・H26.1 滋賀県知事が国土交通副大臣に平成26年度新規事業化を要望
- ・H26.5 滋賀県知事が国土交通省に早期整備を要望
- ・H26.7 滋賀県が国土交通省に早期整備を要望
- ・H26.8 大津市長が国土交通省に早期事業化を要望
- ・H26.11 滋賀県知事が国土交通大臣政務官に平成27年度新規事業化を要望
- ・H27.2 滋賀県知事、大津市が国土交通大臣政務官に新規事業化を要望

# 一般国道312号 山陰近畿自動車道(大宮森本～網野)における計画段階評価

## 1. 丹後地域の課題

### ① 国道312号の交通渋滞

- 山陰近畿自動車道(大宮森本～網野)に並行する現道区間に、主要渋滞箇所が2箇所存在(図1)
- 夏の海水浴シーズンなどに海水浴場に向かう交通が長岡大橋を先頭に渋滞しており、速度低下が著しい(写真①)



写真① 国道312号の混雑状況(長岡大橋を先頭に渋滞する車列)

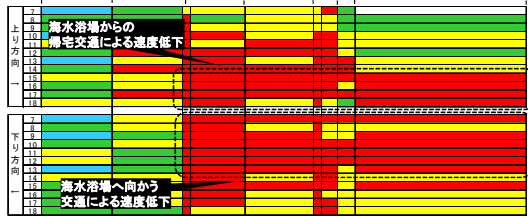


図1 並行する現道区間の混雑時旅行速度

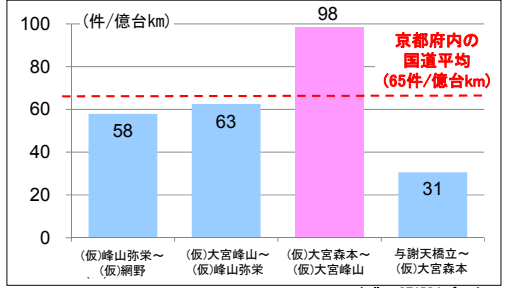


図2 並行する現道区間の事故発生状況 (出典: ITARDAデータ (H21～H24)の年平均件数)

### ② 多発する交通事故

- 対象区間に並行する現道区間は、事故危険箇所が3箇所(図1)
- 死傷事故率は大宮森本～大宮峰山間で98件/億台kmと京都府内平均65件/億台kmの約1.5倍(図2)

### ③ 観光資源が活かされていない

- 丹後地域付近は、「天橋立」や「山陰海岸ジオパーク」が位置し、豊富な観光資源が存在(図3)
- 観光資源を繋ぐアクセス道路が脆弱であるため、豊富な観光資源が十分活かされていない

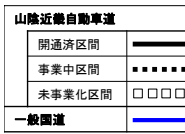


図3 主要な観光地



## 2. 原因分析

### ① 生活交通と観光交通の混在

- 並行する国道312号は、短距離交通(約7割)と、中長距離交通(約3割)が混在(図4)

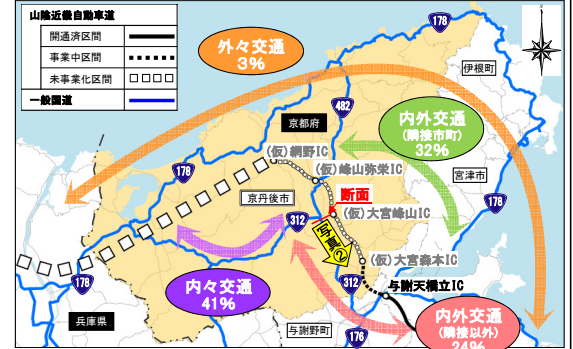
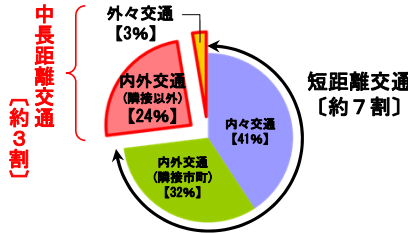


図4 国道312号(長岡大橋南付近)のOD分布: H17現況再現

### ② 交通事故の発生

- 渋滞や沿道商業施設への出入りが原因と考えられる車両への追突事故が多く発生(図5)(写真②)

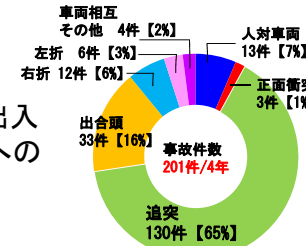


図5 事故類型別事故発生状況(H21～H24) (並行区間(大宮森本IC～網野IC))

写真② 国道312号の混雑状況(店舗への出入り車両で渋滞する車列)

### ③ 線形不良箇所等が多数存在

- 主要な観光地を繋ぐ国道178号・312号・482号には、線形不良箇所及び浸水箇所が多数存在しており、アクセス道路として脆弱(図6)(写真③)



写真③ H16台風23号による浸水状況

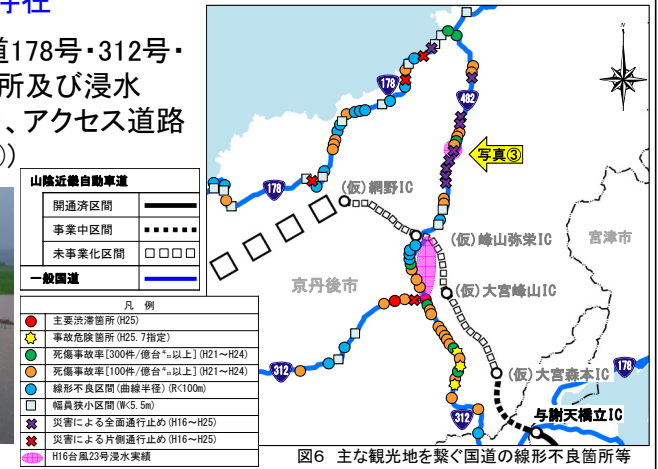


図6 主な観光地を繋ぐ国道の線形不良箇所等

## 3. 政策目標

- ① 交通の分散による国道312号の渋滞緩和
- ② 安全性の高い道路への交通転換による走行安全性の向上
- ③ 災害危険箇所の解消による幹線道路の機能確保

# 一般国道312号 山陰近畿自動車道(大宮森本～網野)における計画段階評価

## 4. 対策案の検討

評価軸	【案①】バイパス案 (現道からのアクセスを重視したルート)	【案②】バイパス案 (耕作地への影響を配慮したルート)	【案③】現道改良案 (現道拡幅+バイパス案)
交通渋滞の緩和 (指標:所要時間)	○ 現道から交通転換され渋滞区間が緩和 [現況] 33分 → [整備後] 12分	○ 現道から交通転換され渋滞区間が緩和 [現況] 33分 → [整備後] 12分	△ 大きな渋滞緩和は見られない [現況] 33分 → [整備後] 21分
走行安全性の向上 (指標:事故危険箇所)	○ バイパスにより、事故危険箇所を回避 [現況] 3箇所 → [整備後] 0箇所	○ バイパスにより、事故危険箇所を回避 [現況] 3箇所 → [整備後] 0箇所	× 通過する事故危険箇所を回避出来ない [現況] 3箇所 → [整備後] 3箇所
幹線道路の機能確保 (指標:線形不良区間)	○ 現道の線形不良箇所等を解消 [現況] 6箇所 → [整備後] 0箇所	○ 現道の線形不良箇所等を解消 [現況] 6箇所 → [整備後] 0箇所	○ 拡幅に伴う現道改良により線形不良箇所を解消 [現況] 6箇所 → [整備後] 0箇所
幹線道路の機能確保 (指標:災害危険箇所)	○ 災害危険箇所を回避し、災害時における道路の信頼性を確保 [現況] 1箇所 → [整備後] 0箇所	○ 災害危険箇所を回避し、災害時における道路の信頼性を確保 [現況] 1箇所 → [整備後] 0箇所	× 現道整備による災害対策は限界であり、現状以上の機能確保は困難 [現況] 1箇所 → [整備後] 1箇所
現道からのアクセス	△ 現道からのアクセスに優れる	× 現道からのアクセスに劣る	○ 現道からのアクセスに最も優れる
事業費	○ 約420億円	× 約600億円	○ 約390億円
総合評価	○	△	×

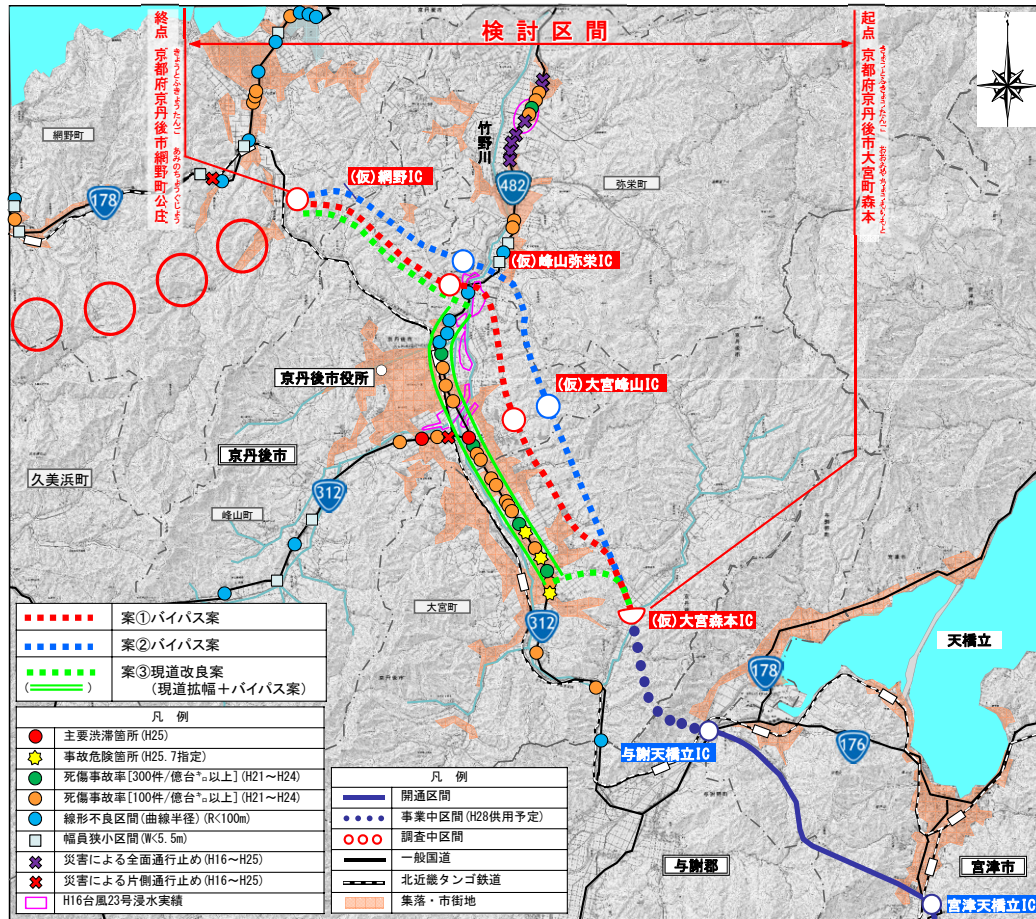
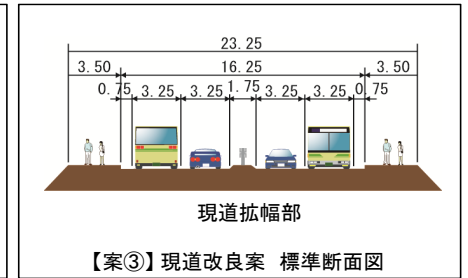
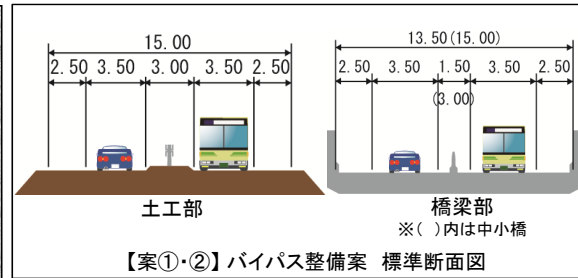


図7 対策案検討



### 対応方針(案):案①による対策が妥当

#### 【計画概要】

- ・路線名 : 山陰近畿自動車道
- ・区間 : (仮)大宮森本IC (京丹後市大宮町森本) ~ (仮)網野IC (京丹後市網野町公庄)
- ・概略延長 : 12.5km
- ・車線数 : 2車線
- ・設計速度 : 80km/h
- ・概ねのルート : 図7 案①の通り

### (参考)当該事業の経緯等

#### 都市計画決定等の状況

- H11. 4 : 4車線、第1種3級、設計速度80km/hで都市計画決定
- H18. 12 : 2車線、第3種2級、設計速度60km/hに都市計画変更
- H27. 3 : 2車線、第1種3級、設計速度80km/hに都市計画変更予定

#### 地域の要望等

- H25. 1 : 山陰近畿自動車道整備促進協議会(鳥取豊岡宮津自動車道整備推進協議会から名称変更)による山陰近畿自動車道サミットin東京 開催(総決起大会)
- H25. 11 : 京都府知事が国土交通大臣に国直轄による早期事業化を要望
- H26. 6 : 京都府知事が国土交通大臣に直轄権限代行による平成27年度事業化を要望
- H26. 11 : 京都府知事が国土交通大臣に直轄権限代行による平成27年度事業化を要望
- H27. 1 : 山陰近畿自動車道整備促進協議会 東京大会開催