

平成27年度新規事業候補箇所説明資料

- 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)に係る新規事業採択時評価

- ・北陸道と東海北陸道間のアクセスを改善し、広域観光ルートの形成および物流などの企業活動を支援
- ・分娩医療施設へのアクセスや豪雪時にも地域が孤立しないネットワークの確保など、地域住民の安全・安心を確保

1. 事業概要

- ・起 終 点: 福井県大野市中津川～福井県大野市下唯野
- ・延 長 等: 5.5km (第1種第4級、2車線、設計速度 60km/h)
- ・全体事業費: 約205億円
- ・計画交通量: 約8,700台/日

乗用車	小型貨物	普通貨物
約3,800台/日	約1,100台/日	約3,800台/日



図1 広域図



図2 事業位置図

2. 課題

①災害に対し脆弱な道路ネットワーク

- ・北陸道、国道8号は大雪・大雨により頻繁に通行止めが発生(10年で20回)(図3)
- ・長時間にわたる南北交通の麻痺により、観光、物流に影響(芦原温泉のキャンセル: 2000人/年、鮮魚出荷の取りやめ等)(図3)

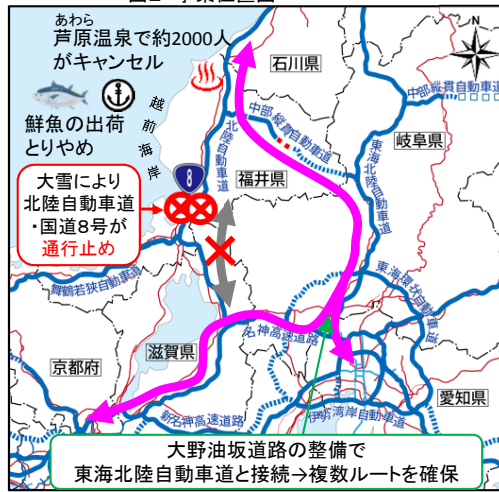


図3 災害発生時のリダンダンシー機能

②観光資源間の連携不足

- ・大野市域には、多くの観光資源が散在する一方、中京、近畿圏からのアクセス性が低く、観光客の伸びは他地域に比して低調(観光バスターの空白地)(図4・5)



図4 名古屋発日帰りバスターの主なルート

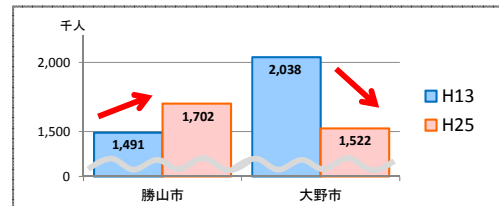


図5 大野市及び勝山市の観光客入込数
出典: 福井県観光客入込数

③出産を支える医療へのアクセス性困難

- ・奥越地域(大野市・勝山市)では、分娩医療施設が撤退
- ・並行する国道158号は、積雪時の大型車スタックに伴う交通支障が度々発生(5年間で7回発生)、事故率も高い(県国道平均の1.4倍)(図6)
- ・最寄りの分娩医療施設へのアクセス性が低下、大野市の合計特殊出生率は低下傾向(図7)

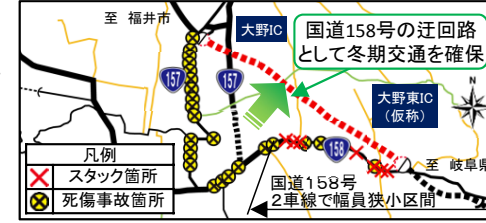


図6 冬期交通の確保

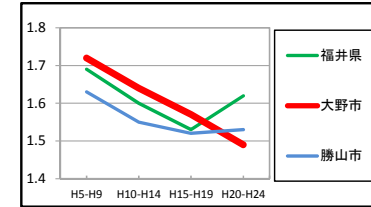


図7 合計特殊出生率の推移

3. 整備効果

効果1 災害に強い道路ネットワーク [◎]

- ・北陸自動車・国道8号が通行止めになった場合においても、災害に強い道路ネットワークの代替機能を確保(図3)

効果2 交流人口の拡大による地域活性化 [◎]

- ・高速ネットワークの整備により、奥越地域への観光客が増加(図8)
- ・首都圏、中部圏へのアクセスが向上し、物流・観光面において活性化(図9)

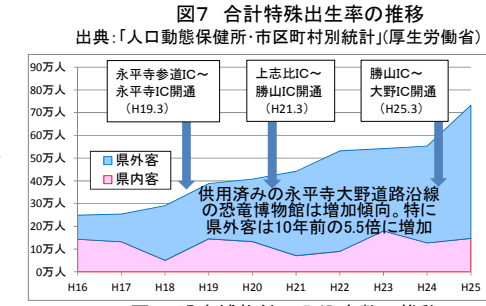


図8 恐竜博物館の入込客数の推移

大野市～名古屋市間の所要時間
現況 2時間45分 → 全線開通時 2時間4分(41分短縮)

大野市～東京都間の所要時間
現況 7時間56分 → 全線開通時 6時間6分(110分短縮)

効果3 安全・安心な出産を支える医療アクセス性の確保 [○]

- ・大野市和泉地区から分娩医療施設への移動時間短縮

大野市和泉地区から福井大学医学部附属病院の所要時間
現況 69分 → 全線開通時 50分(19分短縮)

- ・現況の国道158号に障害が発生した際、迂回路として機能し、冬期交通を確保(図6)

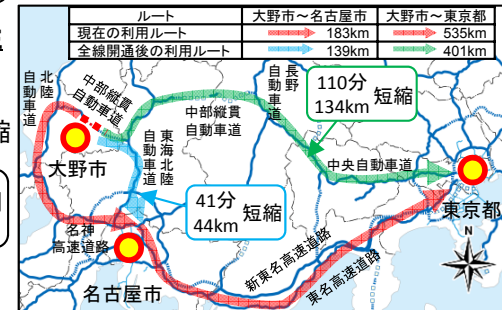


図9 高速交通ネットワークの形成

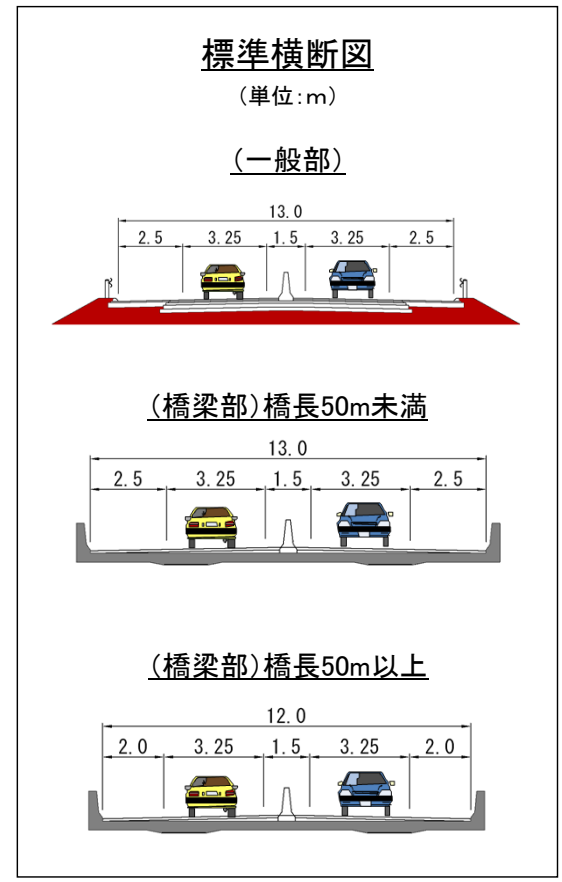
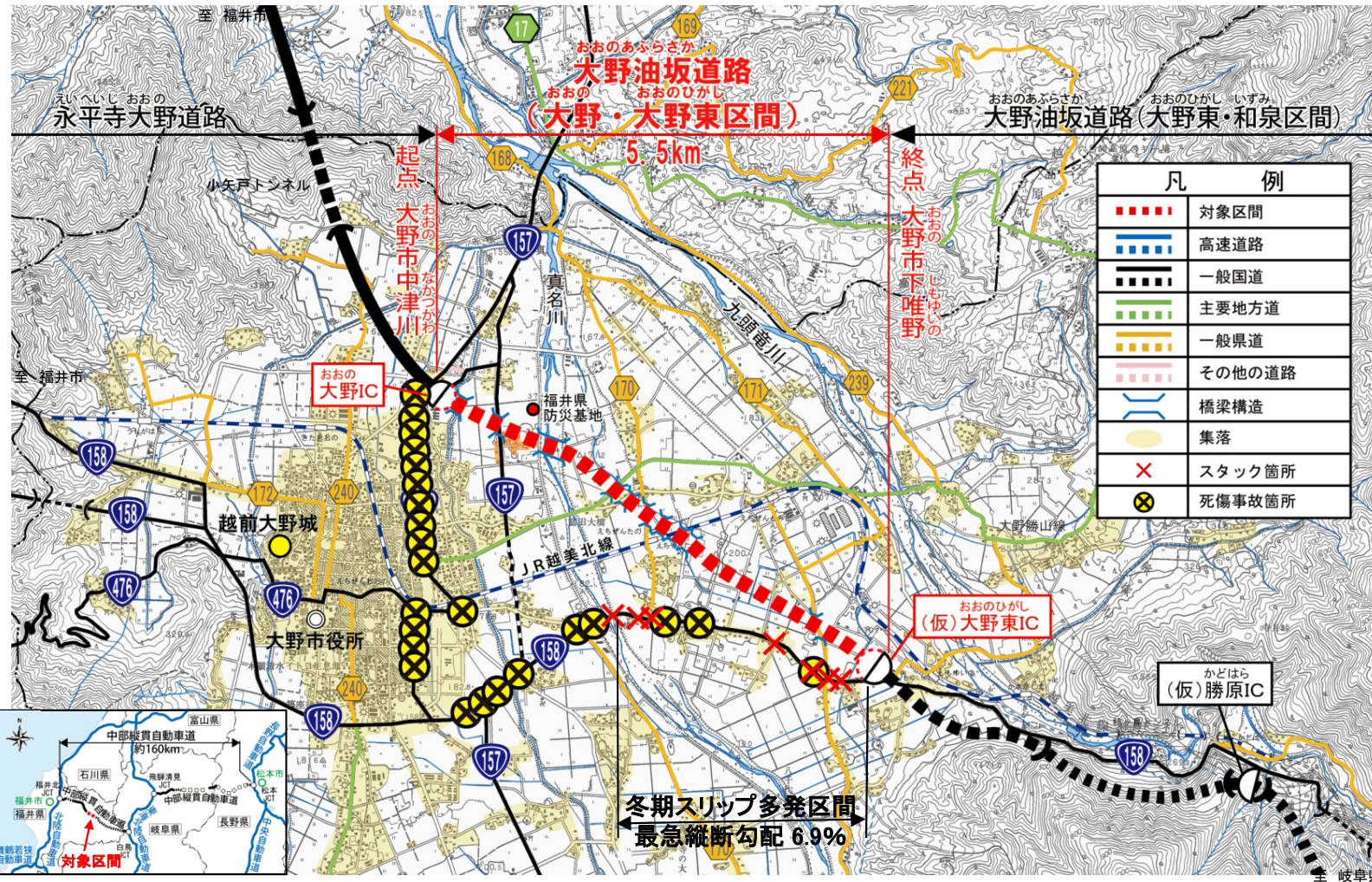
■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR ^{*1}	総費用: 161億円 ^{*2}	総便益: 319億円 ^{*2}
2.0	8.5%	・事業費: 141億円 ・維持管理費: 20億円	・走行時間短縮便益: 243億円 ・走行経費減少便益: 63億円 ・交通事故減少便益: 13億円

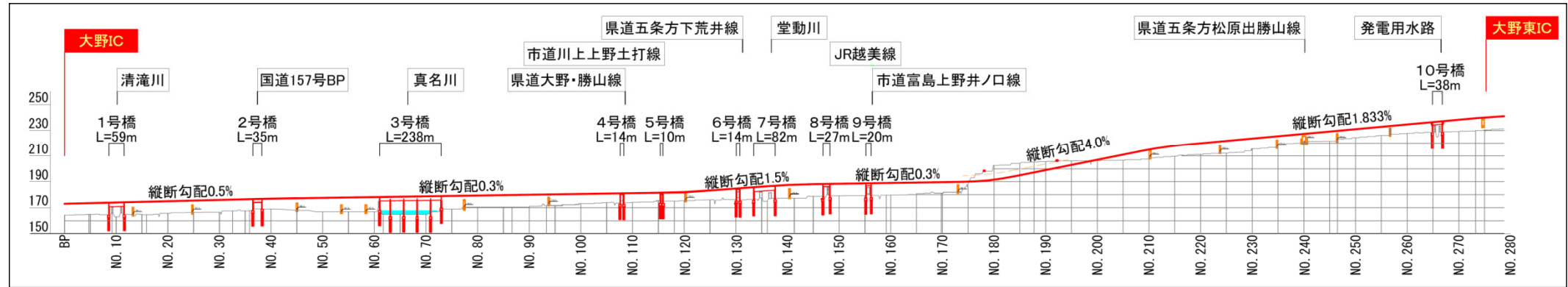
*1: EIRR: 経済的內部収益率

*2: 基準年(H26年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

ちゅうぶじゅうかん おおのあぶらさか おおの おおのひがし 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)に係る新規事業採択時評価



全体延長: 5.5km
 土工延長: 5.0km (91%)
 橋梁延長: 0.5km (9%)



一般国道161号 湖西道路(真野～坂本北)に係る新規事業採択時評価

- 豊富な観光資源を活かした観光活動の活性化を促進(休日には通過時間が約3倍となる激しい渋滞を解消)
- 医療サービスの地域格差を解消し、住民の安全・安心な生活を確保(第三次医療施設へのアクセス性向上と60分圏域人口の増加)

1. 事業概要

- 起終点: 滋賀県大津市真野大野(真野IC) ~ 滋賀県大津市坂本(坂本北IC)
- 延長等: 6.6km (第1種3級、4車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費: 約90億円
- 計画交通量: 約42,900台/日



図1 広域図



図2 事業位置図

2. 課題

① ボトルネック渋滞による観光消費活動の阻害

- 渋滞による損失時間は、観光地の滞在時間、立ち寄り箇所を抑制、観光消費を通じた地域経済活性化の機会を喪失
- 沿道に観光施設が散在、京都方面からの観光交通の需要が高く、特に休日の混雑時は通過時間が約3倍となる等、混雑が顕著(図3)

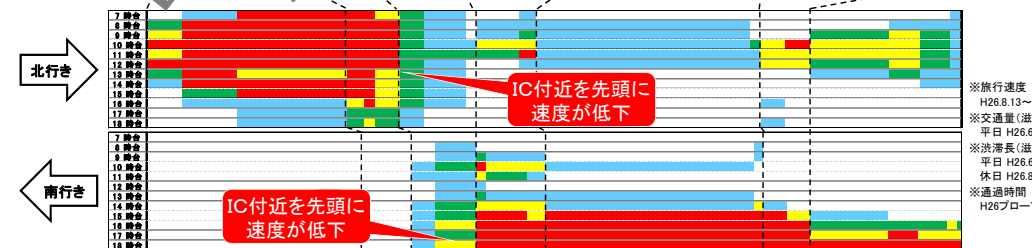
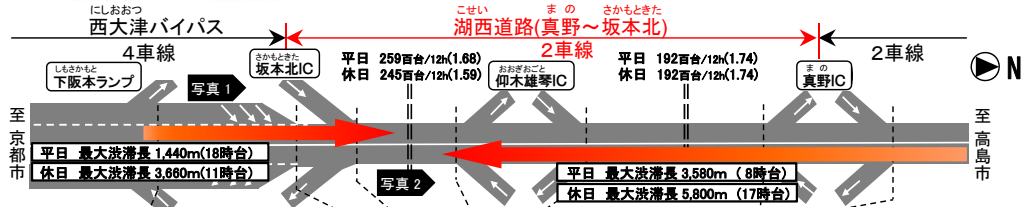
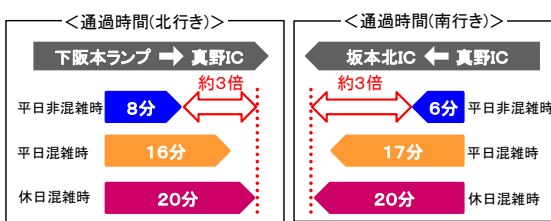


図3 交通状況

② 渋滞による交通事故の多発

- 渋滞が主な要因である追突事故が約8割以上。死傷事故率は2.3件/億台*と全国平均の約2倍と高い水準(図4)

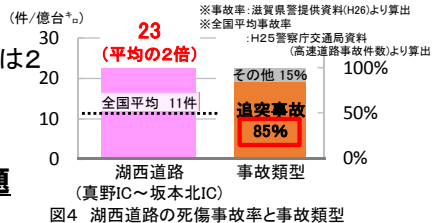


図4 湖西道路の死傷事故率と事故類型

③ 琵琶湖西側地域の第三次医療施設へのアクセス問題

- 滋賀県内の第三次医療施設は琵琶湖の東側に集中
- 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5)
- 高島市には滋賀県内で唯一の60分圏域外の地域が存在(図6)(混雑時)



図5 救急搬送ルート ※大津市消防局ヒアリング結果

3. 整備効果

効果1 ボトルネック解消による地域の活性化

- 観光施設への速達性、定時性が向上し、広域観光の活性化に貢献
- 4車線化に伴い、十分な交通容量を確保し渋滞を解消
- 【4車線化による所要時間の短縮】※整備前:H22道路交通センサス 混雑時旅行速度を用い算出 整備後:H26プローブデータ及び設計速度を用い算出
西大津バイパス(藤尾南ランプ)～湖西道路(真野IC)間の所要時間
【整備前】28分 ⇒ 【整備後】16分(12分短縮)

効果2 渋滞解消による安全性の向上

- 渋滞解消に伴い、渋滞が要因と考えられる死傷事故が減少
- 整備済の西大津バイパスでは、並行する国道161号を含め死傷事故率が減少
- 【死傷事故率の減少】

区間	【現況】	⇒【整備後】	減少
湖西道路	23件/億台*	9件/億台*	(14件/億台*減少)
西大津バイパス	27件/億台*	9件/億台*	(18件/億台*減少)
国道161号	118件/億台*	82件/億台*	(36件/億台*減少)

効果3 安全・安心な医療施設へのアクセス性を確保

- 大津赤十字病院へのアクセスルートの信頼性が向上し、安全・安心な住民生活を確保
- また、高島市の第三次医療施設への60分圏域人口が増加(図6)
- 【現況】約4.6万人 ⇒ 【整備後】約5.1万人(約5千人増加) ※H22国勢調査 高島市人口5.2万人(混雑時)

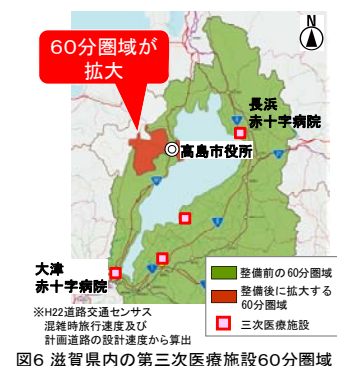


図6 滋賀県内の第三次医療施設60分圏域

■ 費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR※1	総費用: 89億円※2	総便益: 635億円※2
7.2	32.0%	・事業費: 71億円 ・維持管理費: 18億円	・走行時間短縮便益: 580億円 ・走行経費減少便益: 37億円 ・交通事故減少便益: 19億円

※1: EIRR: 経済的内部収益率
※2: 基準年(H26年)における現在価値記入(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

一般国道312号 大宮峰山道路に係る新規事業採択時評価

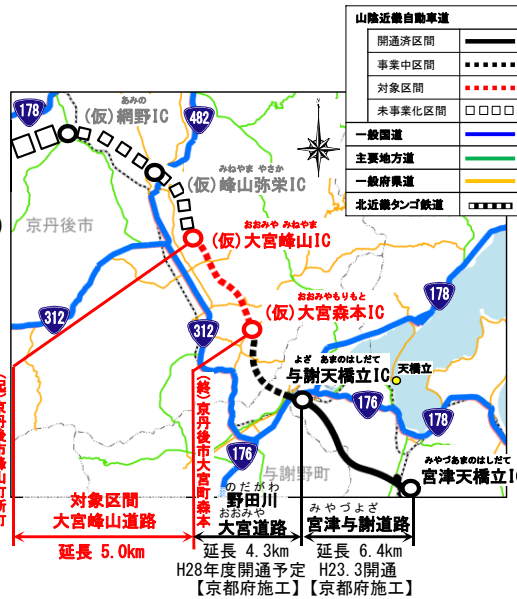
おおみやみねやま

- 中心市街地に立地する商業施設へのアクセス改善による日常生活の質の向上
- 魅力的な観光資源(天橋立、山陰海岸ジオパークなど)が多数存在する丹後地域のアクセス性が向上し、観光産業の活性化に期待

1. 事業概要

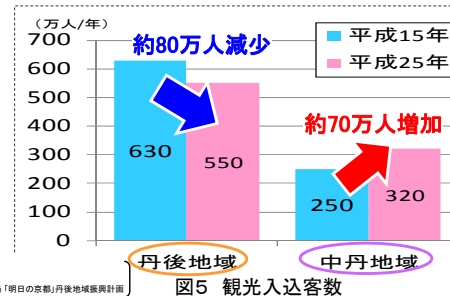
- 起 終 点 : 京都府京丹後市峰山町新町
~ 京都府京丹後市大宮町森本
- 延長等 : 5.0km
(第1種第3級、2車線、設計速度80km/h)
- 全体事業費 : 約160億円
- 計画交通量 : 約10,000台/日

乗用車	約 6,200台/日
小型貨物車	約 1,000台/日
普通貨物車	約 2,800台/日



2. 観光資源へのアクセス困難

- 丹後地域には、天橋立や琴引浜をはじめとする魅力的な観光資源が散在(図4)
- 高速道路が整備済の中丹地域と比べ、未整備の丹後地域は観光入込客数が減少傾向(図5)



3. 整備効果

効果1 交通集中の解消・緩和 [◎]

- 国道312号の交通転換により旅行速度向上
〔現況〕14km/h → 〔整備後〕35km/h (21km/h向上)
- 大宮峰山道路の利用により所要時間短縮
〔現況〕18分 → 〔整備後〕10分 (8分短縮)
- 国道312号の渋滞緩和により交通事故が減少し、走行安全性が向上
〔現況〕32件/年 → 〔整備後〕24件/年 (8件/年減少)

効果2 観光資源へのアクセス強化 [◎]

- 山陰近畿自動車道が整備されると、日本海沿岸地域の観光資源を繋ぎ、周遊性が向上し、観光客数の増加に寄与(図7)

■費用便益分析結果(貨幣換算可能な効果のみを金銭化し、費用と比較したもの)

B/C	EIRR ^{*1}	総費用: 133億円 ^{*2}	総便益: 217億円 ^{*2}
1.6	7.5%	・事業費: 110億円 ・維持管理費: 24億円	・走行時間短縮便益: 169億円 ・走行経費減少便益: 36億円 ・交通事故減少便益: 11億円

*1: EIRR: 経済的內部収益率
*2: 基準年(H26年)における現在価値を記載(現在価値算出のための社会的割引率: 4%)

2. 課題

①交通渋滞により生活交通等に影響

- 沿道店舗(商業施設)への出入り車両に起因する交通混雑及び交通事故が深刻(写真1)
- 夏の海水浴シーズンは、京都方面からの交通が集中し、日常生活・観光交通の両面からの損失が発生(図3)

