

事後評価(案)

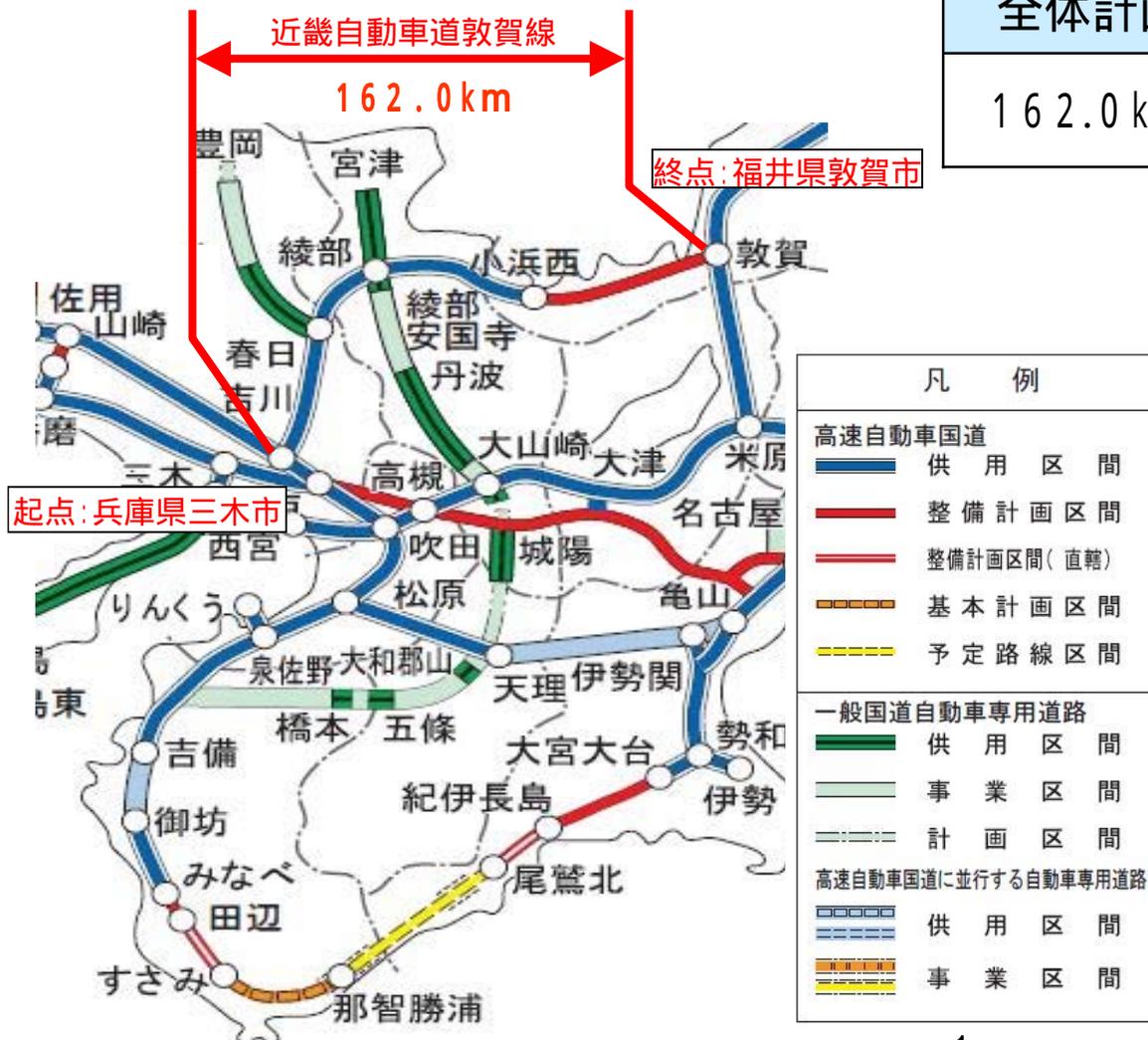
近畿自動車道敦賀線
(舞鶴西～小浜西間)

事後評価の説明概要

1. 事業概要
2. 事業の効果(直接効果)
3. 事業の効果(間接効果)
4. 事業で配慮した事項
5. 評価結果及び対応方針(案)

1. 事業概要

近畿自動車道敦賀線の計画概要



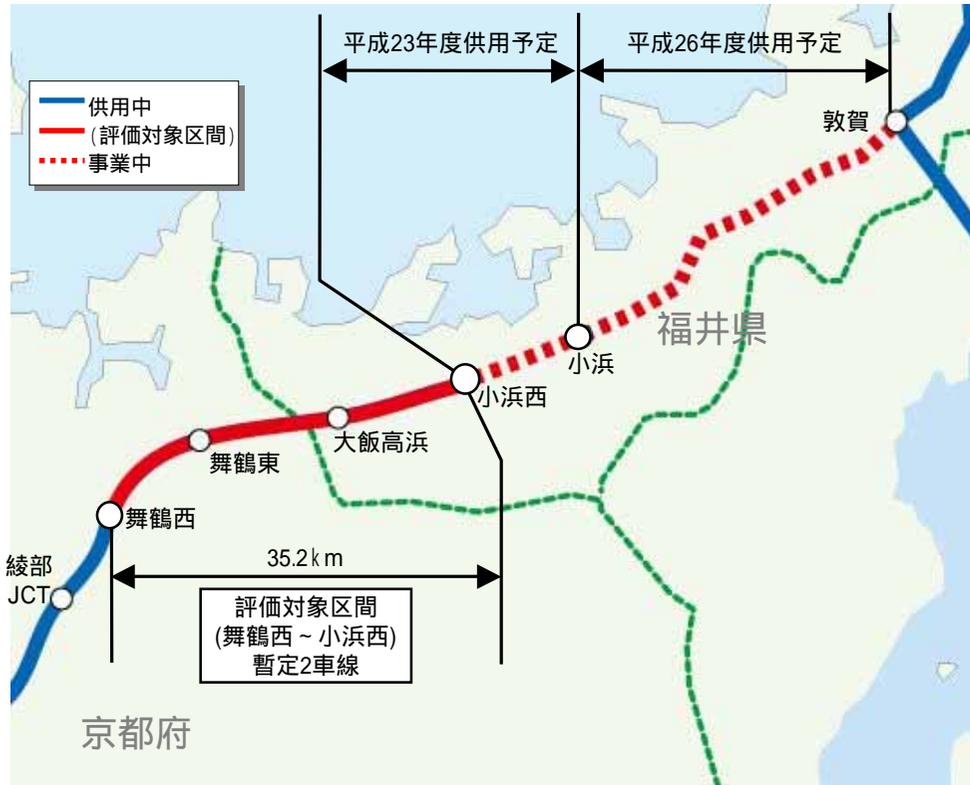
全体計画	事業中延長	供用延長
162.0 km	50.5 km	111.5 km

沿道には舞鶴港や若狭湾国定公園、海水浴場などの豊富な観光資源があり、地域の産業・経済の発展に重要な役割を果たす。

中国自動車道と北陸自動車道を結ぶ広域的ネットワークを形成する路線であり、災害や事故によって名神高速道路や中国自動車道に通行障害が発生した場合には、代替道路としての役割を果たす。

1. 事業概要

事業の概要



事業経緯

	舞鶴西～ 舞鶴東	舞鶴東～ 小浜西
整備計画	平成元年1月	平成3年12月
施行命令	平成2年4月	平成5年11月
実施計画認可	平成2年5月	平成5年12月
供用	平成10年3月	平成15年3月
(計画)	(平成10年3月)	(平成15年3月)

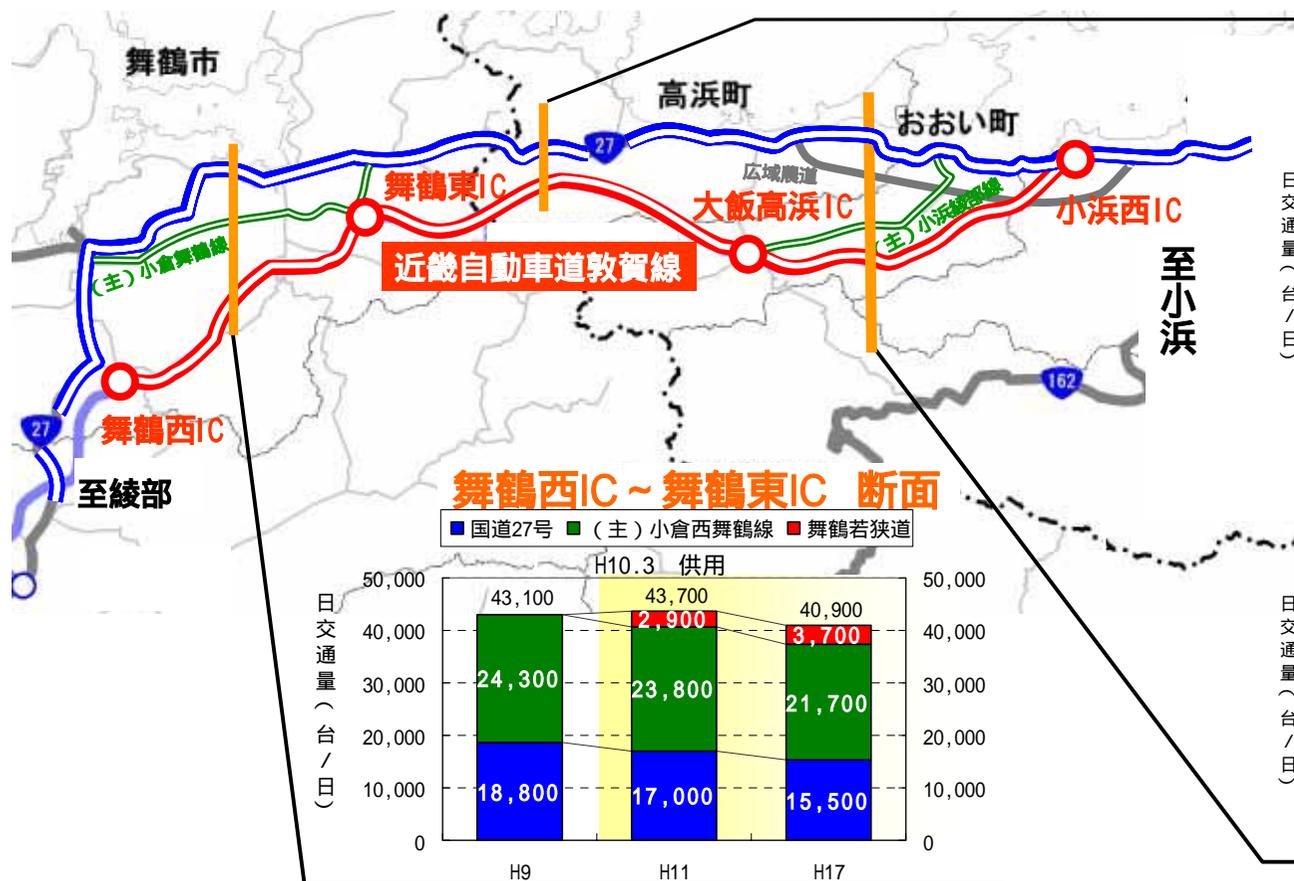
事業費

計画時 1,555億円 実績:1,431億円 (124億円)
[41億円/km]

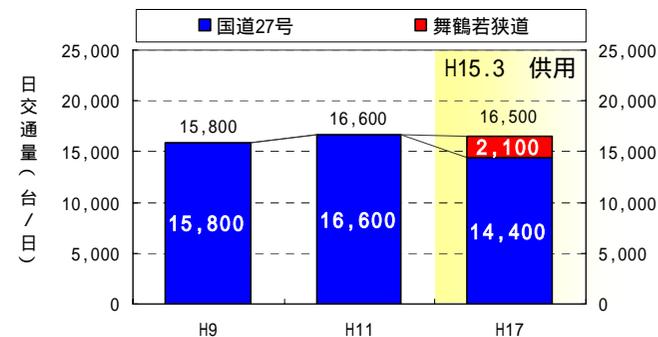
2. 事業の効果（直接効果）

並行一般道の交通量の変化

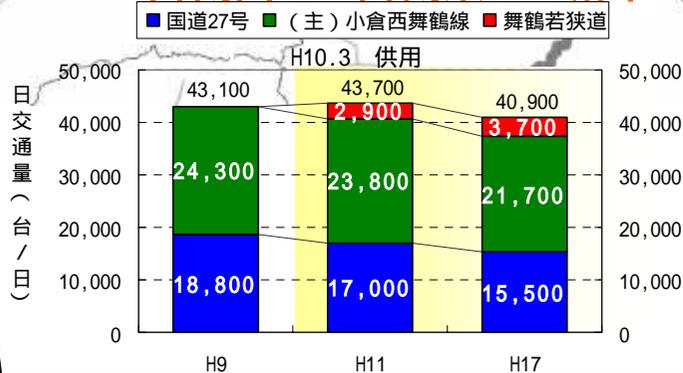
並行する一般国道27号及び県道の交通量が1割程度減少し、交通量の分散化が図られている。



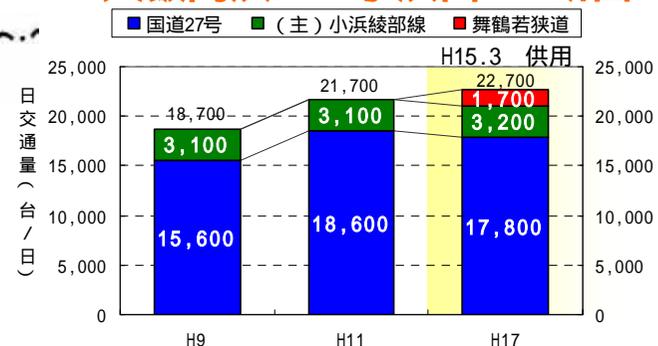
舞鶴東IC～大飯高浜IC 断面



舞鶴西IC～舞鶴東IC 断面



大飯高浜IC～小浜西IC 断面

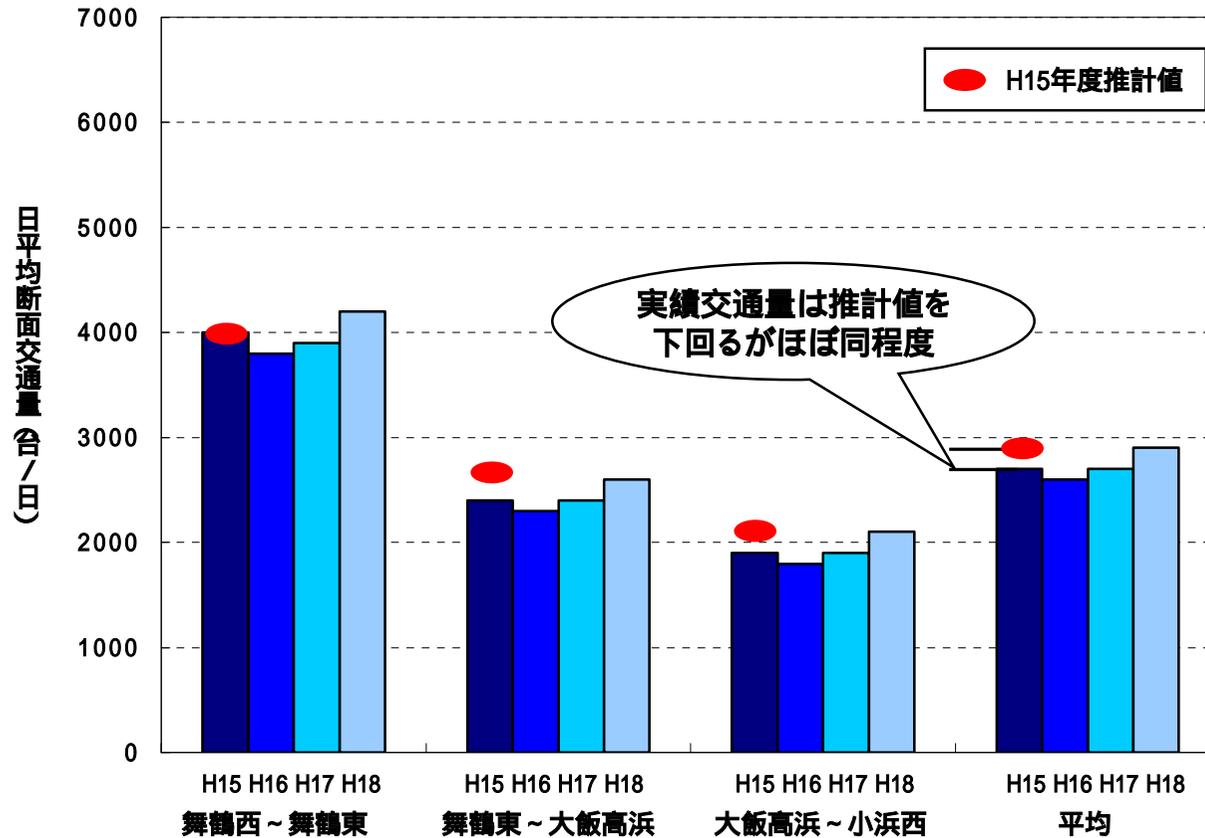


<資料:道路交通センサス>

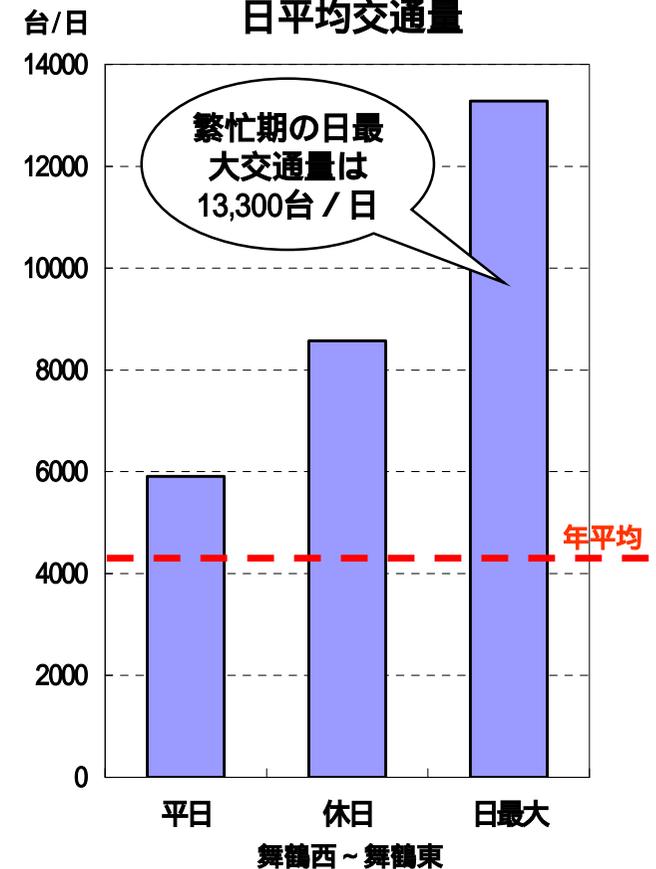
交通量の推移

評価区間全線開通翌年度(平成15年度)の日平均交通量は約2,700台/日で、増減はあるものの増加傾向である。海水浴シーズンには、ピーク時に13,300台/日の交通量がある。

区間及び日平均交通量(年平均交通量)



海水浴シーズン(H18.8)の日平均交通量

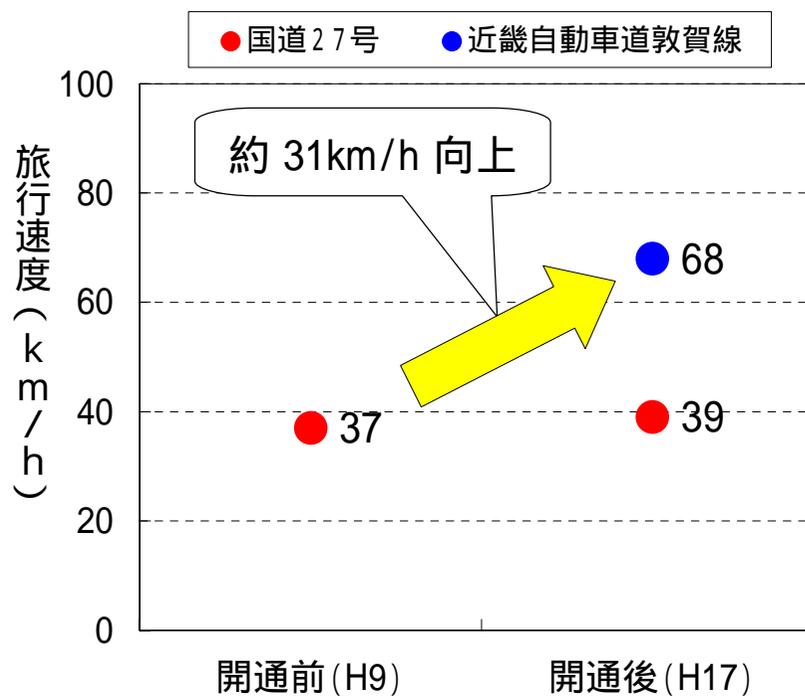
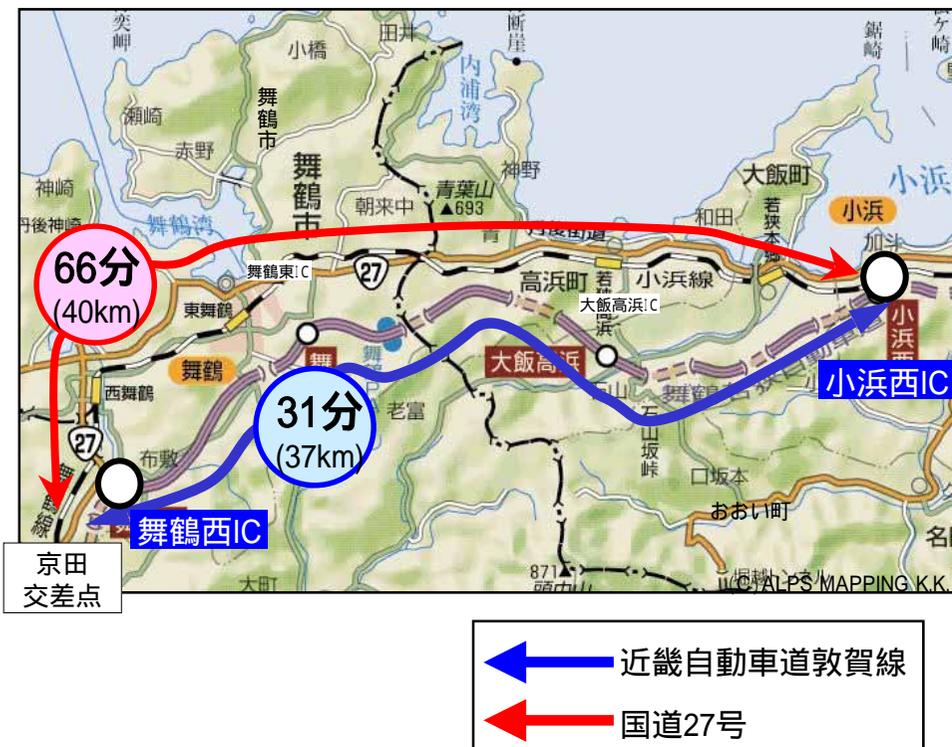


所要時間短縮（旅行速度向上）

国道27号舞鶴市京田交差点～小浜西ICの所要時間が35分短縮(66分 31分)。

旅行速度は、31km/h向上(37km/h 68km/h)。また、並行する一般国道27号の旅行速度も2km/h向上。

近畿自動車道敦賀線と並行一般道の旅行速度の変化

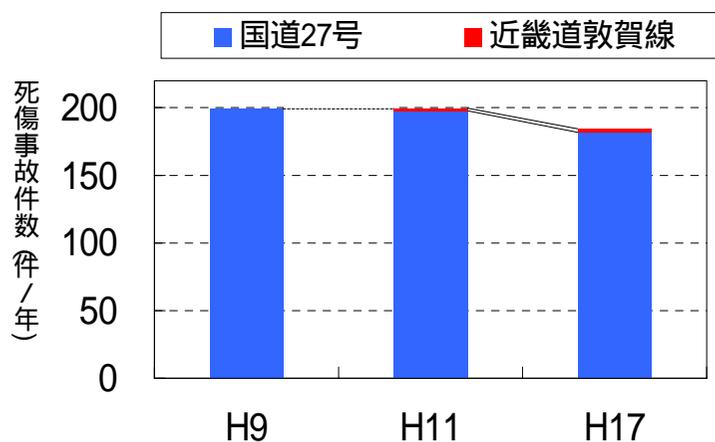


<資料:道路交通センサス>

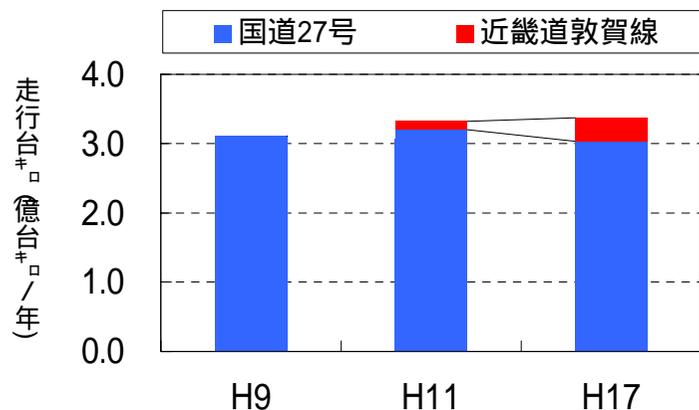
交通事故減少

並行する一般国道27号と近畿自動車道敦賀線を合わせた死傷事故率は、約1割減少。

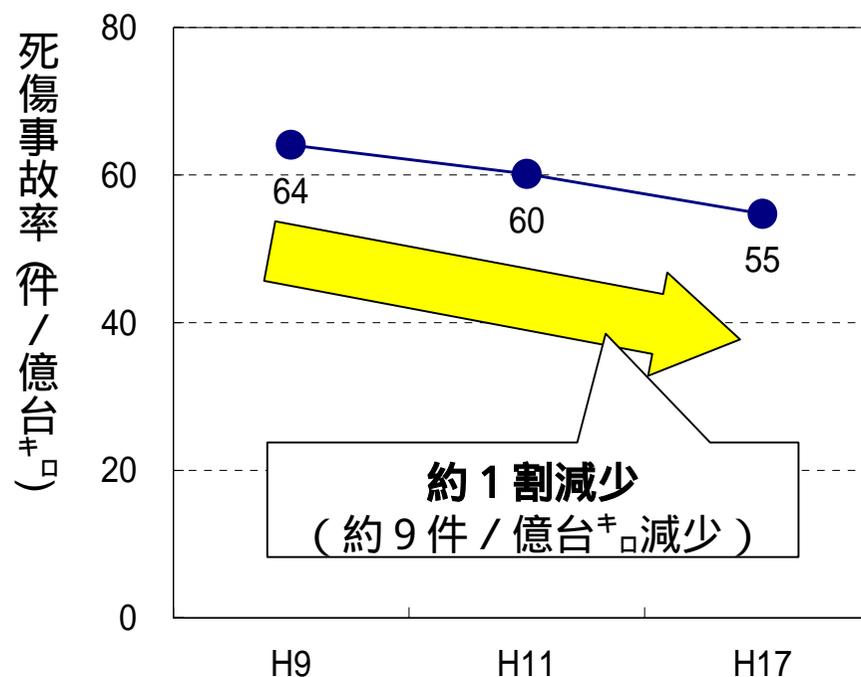
A. 交通事故件数



B. 交通量(走行台^{キロ})



一般国道27号と近畿自動車道敦賀線を合わせた死傷事故率(A/B)
[死傷事故件数/交通量]



走行台キロとは：自動車の走行距離の総和。
(各区分延長とその区分の交通量を乗じて各区分を足し合わせた総数)

事故件数には区分交通量だけでなく自動車の走行距離による要因も含まれるため、交通量は走行台キロによるものとしている。

<資料:道路交通センサス>

費用便益分析結果

費用便益比（B/C）は、1.4

主に、近畿自動車道敦賀線（舞鶴西～小浜西）利用による
走行時間短縮便益が大きい。

便益(B) (現在価値：H19)	走行時間短縮便益	2,786億円
	走行経費減少便益	372億円
	交通事故減少便益	91億円
	計	3,249億円

費用(C) (現在価値：H19)	事業費	1,882億円
	維持管理費	470億円
	計	2,352億円



費用便益比 B / C = 1.4

費用便益分析マニュアル（H15.8 国土交通省道路局都市・地域整備局）に基づき算定

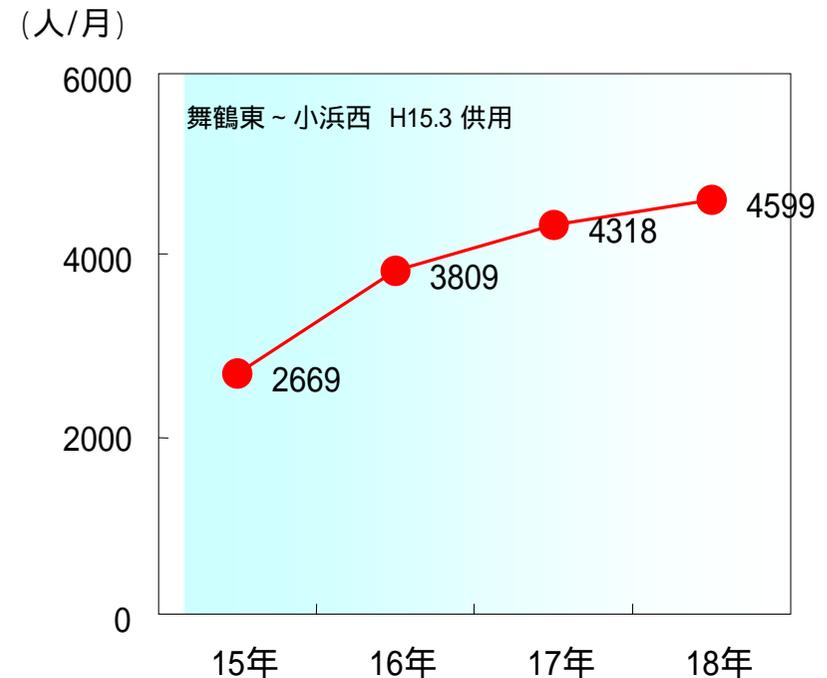
3. 事業の効果（間接効果）

高速バス路線開設による利用状況

舞鶴東IC～小浜西ICの供用後、平成15年9月に小浜市～大阪市を結ぶ高速バスが開設され、大都市へのアクセス性が向上した。

■ 安価で乗換不要な高速バス路線が開設

■ 高速バス利用者数の推移



< 資料: 近鉄バス, 福鉄バス >

- ・若狭ライナーが開通してから、関西方面からの来訪客が増えた。
 - ・観光客だけでなく、ビジネスで利用する人も多い。
 - ・若狭ライナーは、乗換なしで利用できるのが魅力である。
- < 小浜駅観光案内所 ヒアリング >

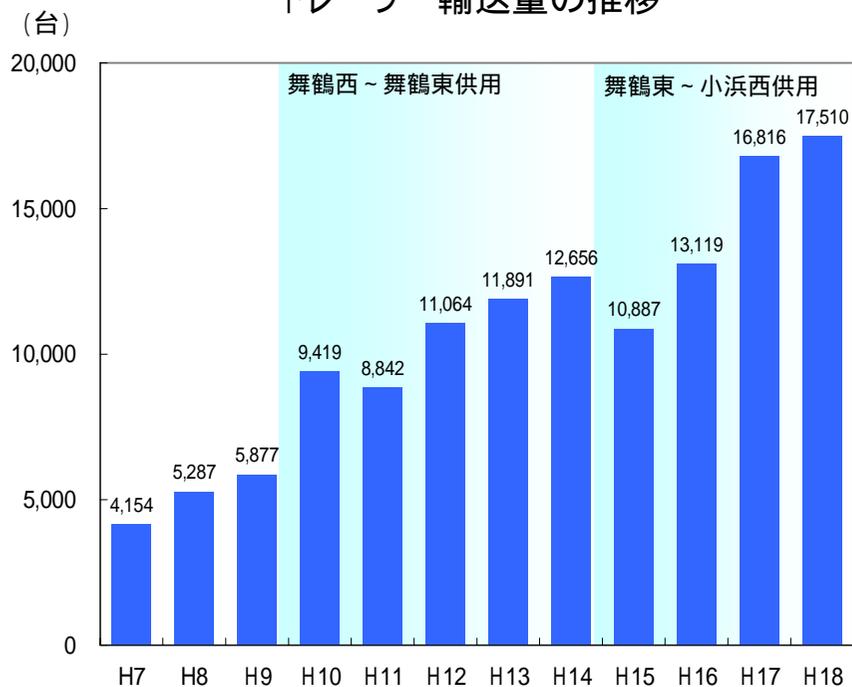
重要港湾へのアクセス向上

舞鶴港へのアクセス性が向上し、トレーラーの輸送量が増加した。

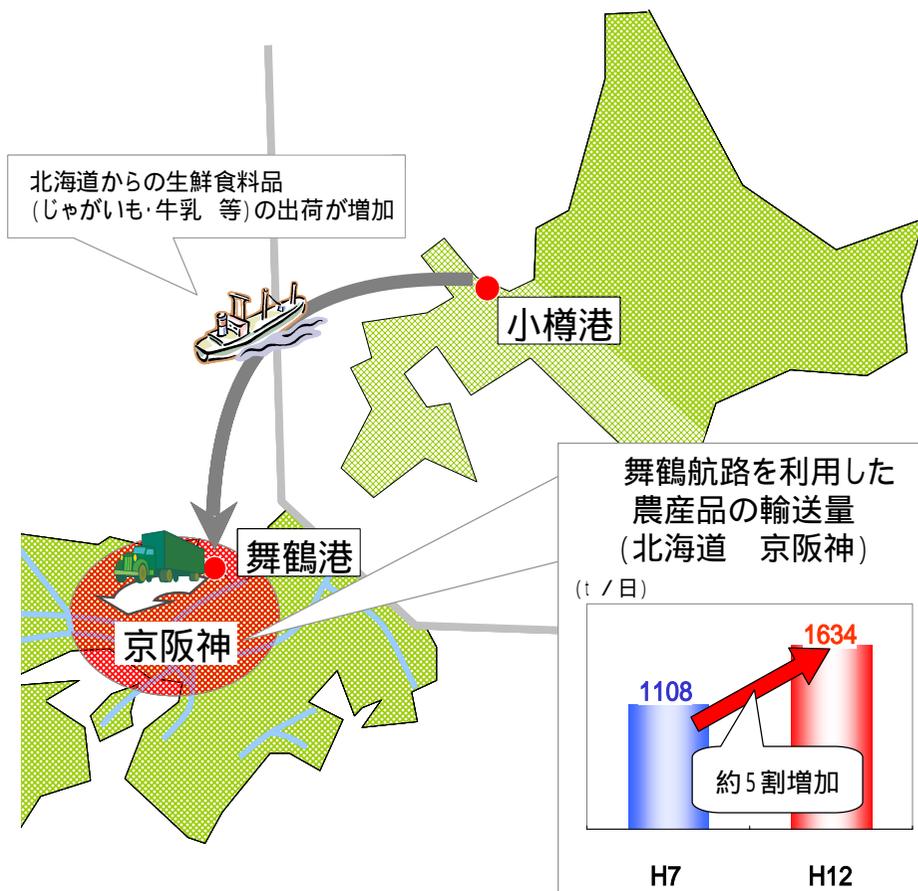
■ 近畿道敦賀線開通後、フェリー(舞鶴～小樽航路)を利用するトレーラーの輸送量が増加

■ 北海道からの生鮮食料品の流通量が増加

トレーラー輸送量の推移



<資料: 京都府舞鶴港港湾統計年報>



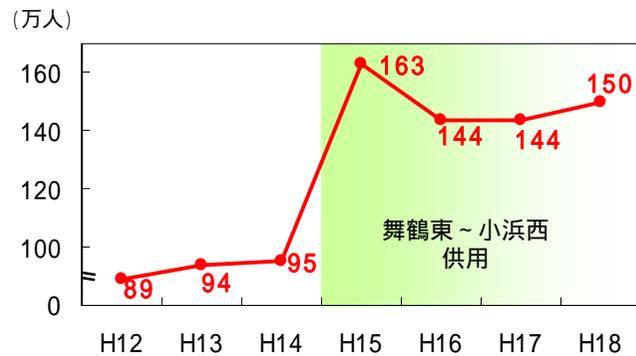
<資料: 「物流センサス」を基に(独)海上技術安全研究所調べ>

観光産業の活性化（1）

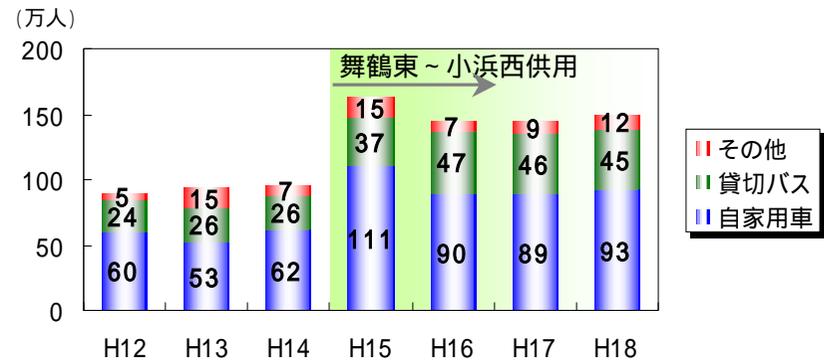
沿道地域への観光入込客数が増加するとともに、集客圏域が広域化している。

沿道地域の観光入込客数の増加とともに自動車による来訪者数も増加

小浜市の観光入込客数の推移

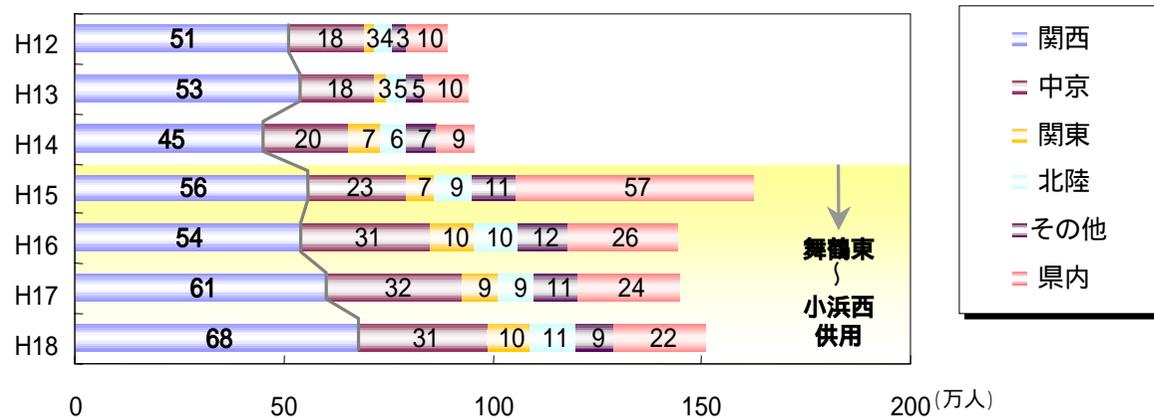


小浜市観光客の自家用車・貸切バス利用の推移



関西方面からの観光客が増加

小浜市への観光客の居住地



< 資料: 小浜市観光交流課 >

広域ネットワークの形成によるリダンダンシーの確保

名神高速道路や中国自動車道に災害や事故によって通行障害が発生した場合には、代替道路としての役割を果たす。

■ 関西～北陸間の代替ネットワークを形成

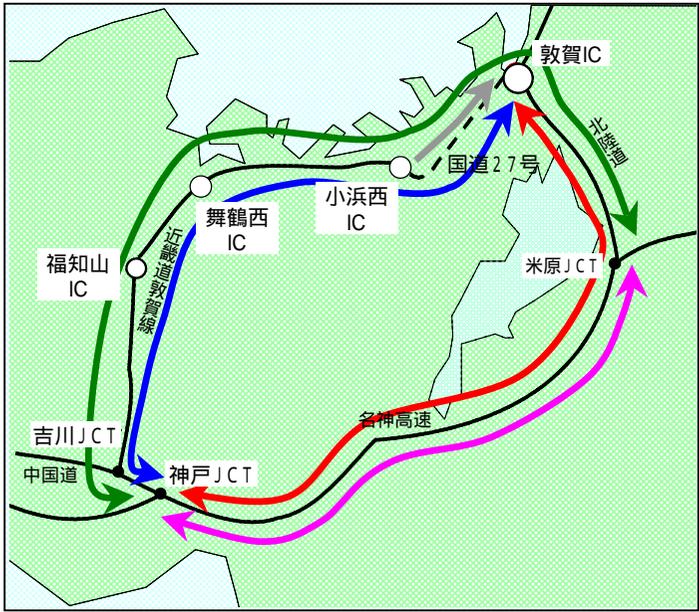
■ 阪神淡路大震災の際には近畿道敦賀線・国道27号ルートが迂回路として機能

神戸JCT～敦賀IC間の所要時間

中国・名神・北陸道経由	2時間22分
近畿道敦賀線・国道27号経由	2時間45分
近畿道敦賀線全線開通時	2時間12分

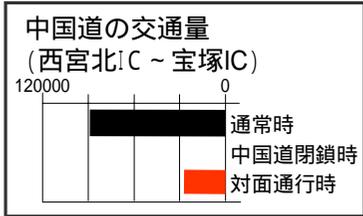
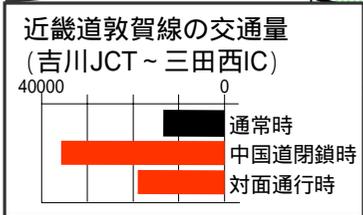
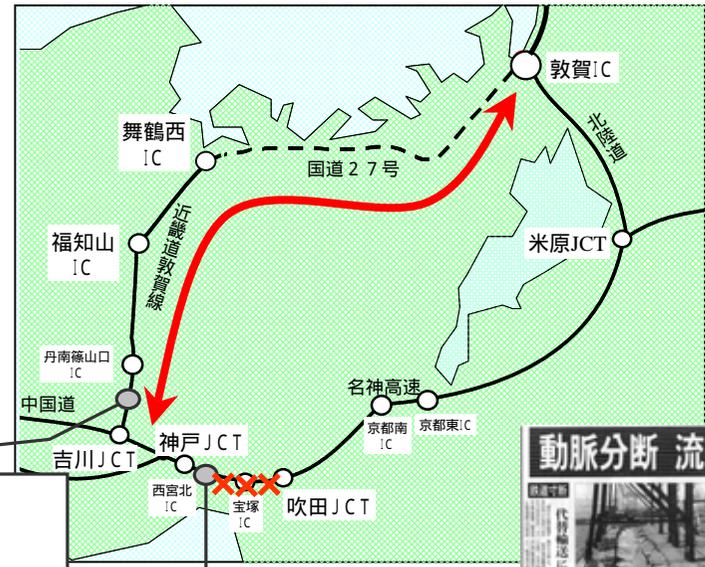
神戸JCT～米原JCT間の所要時間

中国・名神・北陸道経由	1時間49分
近畿道敦賀線・国道27号経由	3時間17分
近畿道敦賀線全線開通時	2時間45分



<資料:道路時刻表>

中国道通行規制時の交通量



<資料:朝日新聞 H7/01/19, 朝刊>

4. 事業で配慮した事項

環境への配慮

付替河川の施工時に、自然の再生に努める施工を行った。

当該箇所は谷地形に盛土を行う計画のため、旧河川を盛土の上に付替える必要が生じた。そのため、本工事では自然の再生に配慮した施工とした。

施工箇所

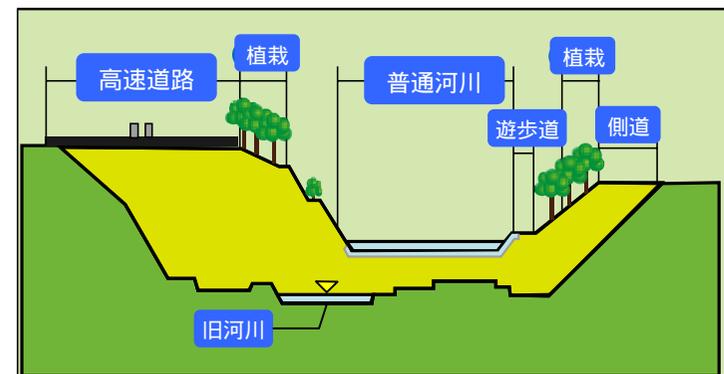


工事完成時



- ・河川の付替区間の一部に遊水池を設置
- ・川底に砂砂利を敷き詰めるなどの自然の再生に配慮

断面図



現在の様子



5 . 評価結果及び対応方針(案)

評価結果

直接便益（時間短縮・経費減少・事故減少）を対象とした費用便益比は1.4である。

対象区間の開通により、

- ・舞鶴港へのアクセスが向上
- ・沿道市町村の観光入込客数増などの「観光産業の振興」
- ・バス路線の開設に伴う「拠点都市へのアクセス向上」

など様々な効果が発現している。

一方、近畿自動車道敦賀線の延伸による端末供用であることから、利用交通が2千～4千台/日にとどまっている。

対応方針(案)

今後、小浜西IC～敦賀JCT間の開通により、近畿自動車道敦賀線の全線開通となることから、広域的なネットワーク形成が図られ、環境改善、観光産業の活性化等の効果が発現されるものと期待されていることから、早期整備に向けた取組みや、さらなる高速自動車道の利用促進に努めたい。