

個別事業の評価

舞鶴若狭自動車道 (小浜西IC～敦賀JCT)

令和元年12月13日



1.	路線概要	P2
2.	利用交通状況	P3
3.	円滑なモビリティの確保 ①製造業の生産性の向上	P4
4.	物流効率化の支援 ①物流企業の生産性の向上 ②敦賀港へのアクセス性の向上	P5～6
5.	個性ある地域の形成 ①企業の立地支援 ②嶺南地域の観光振興 ③地場産業の振興	P7～9
6.	安心、安全、快適な暮らしの確保 ①第三次救急医療施設へのアクセス向上	P10
7.	災害への備え ①ダブルネットワークによるリダンダンシーの向上	P11
8.	費用対効果分析方法・分析結果	P12～13
9.	評価結果及び対応方針(案)	P14

1.路線概要

- 路線名:舞鶴若狭自動車道(舞鶴若狭道)
- 区 間:福井県小浜市岡津～福井県敦賀市高野
- 延 長:約50.5km
- 規 格:第1種第3級 設計速度80km/h
- 車線数:暫定2車線(完成4車線)

事業沿革

- 1987年3月18日
丹南篠山口IC～福知山IC 開通
- 1988年3月24日
吉川JCT～丹南篠山口IC 開通(中国自動車道と接続)
- 1991年3月26日
福知山IC～舞鶴西IC 開通
- 1996年11月26日
小浜市～敦賀市間の都市計画を決定
- 1996年12月27日
大飯～敦賀間の整備計画を決定
- 1998年3月18日
舞鶴西IC～舞鶴東IC 開通
- 1998年4月8日
大飯(小浜市岡津)～小浜間の施行命令が発令
- 1998年12月25日
小浜～敦賀間の施行命令が発令
- 2003年3月9日
舞鶴東IC～小浜西IC 開通
- 2011年7月16日
小浜西IC～小浜IC 開通
- 2014年7月20日
小浜IC～敦賀JCT 開通(北陸自動車道と接続し、全線開通)



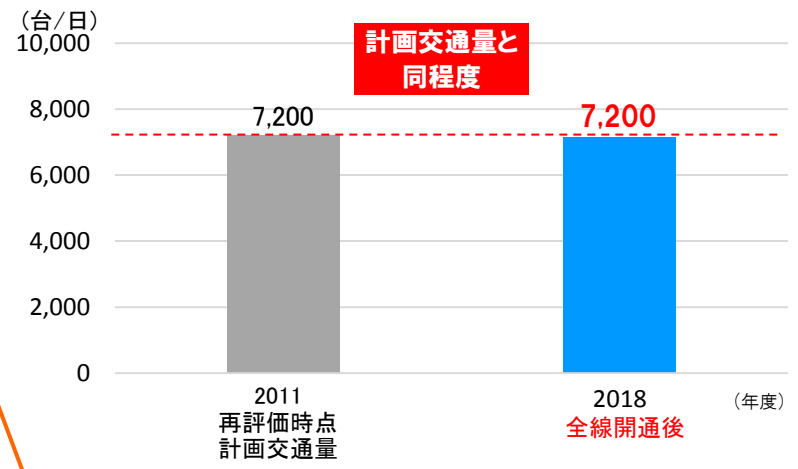
2. 利用交通状況(小浜西IC～敦賀JCT)

■対象区間(小浜西IC～敦賀JCT)の交通量は、**7,200台/日**となっています。

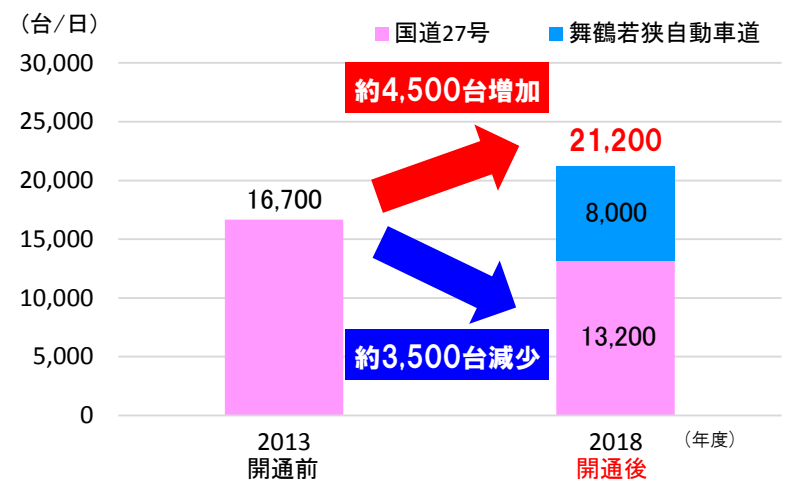
■開通により並行する並行する国道27号の交通量は3,500台減少しました。また、国道27号と若狭道の合算での断面交通量は**開通後4,500台/日増加**しています。



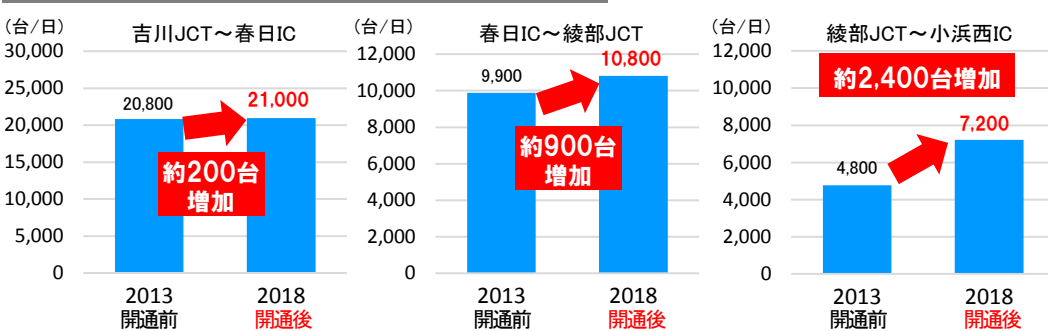
小浜西IC～敦賀JCT間の区間平均交通量推移



若狭三方～若狭美浜断面の交通量推移



吉川JCT～小浜西IC間の区間平均交通量推移



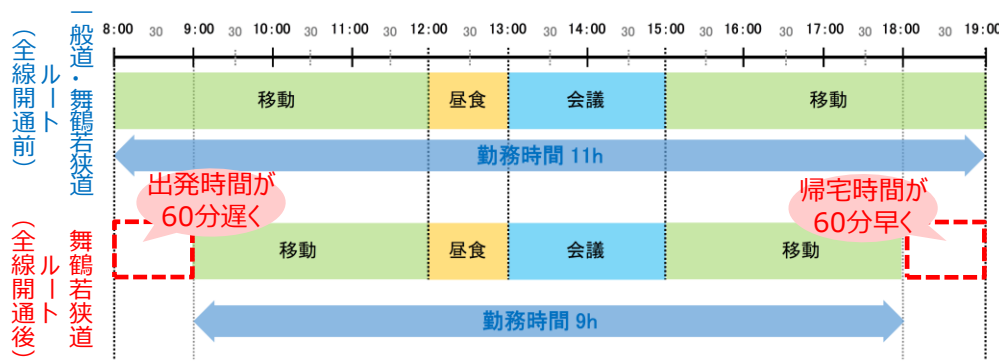
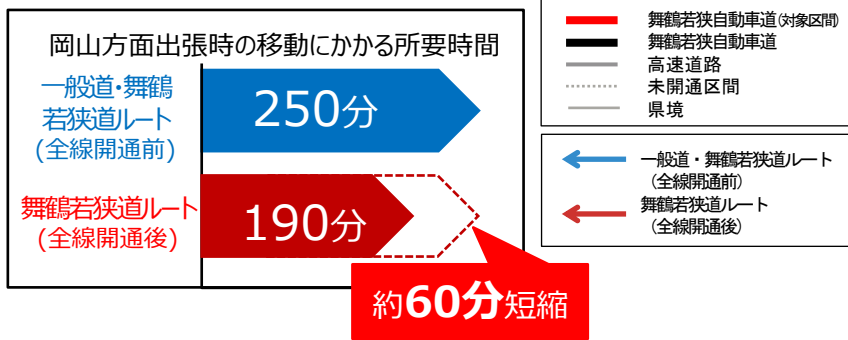
3.円滑なモビリティの確保

①製造業の生産性の向上

■全線開通により、国道27号を利用した場合と比較して、関西・中国方面への**所要時間が大きく短縮**し、利便性が向上したため、沿線立地企業従業員の出張時の移動時間が減少し、**生産性の向上**にも貢献しています。

嶺南地域立地企業の関西方面への利用経路と所要時間短縮の例

嶺南地域立地企業の勤務時間短縮により生産性が向上



■沿線製造業企業A社(敦賀市)の声

- ・当事業所は、岡山方面に立地する他事業所や鳥取方面の協力事業者と月3回ほど打ち合わせのための出張があります。
- ・舞鶴若狭自動車道が開通する前は、一部一般道を利用していましたが、**移動に時間がかかり**、残業になったり、前泊・後泊していました。
- ・舞鶴若狭自動車道全線開通後は、**所要時間が短縮**したことから、出張者の拘束時間が減少し、残業時間の減少や宿泊の減少につながり、**生産性の向上**が図られました。

NEXCO中日本ヒアリング調査 2019.4



出典:全国道路街路交通情勢調査 昼間12時間平均速度 全線開通前(2010)、全線開通後(2015)

4.物流効率化の支援

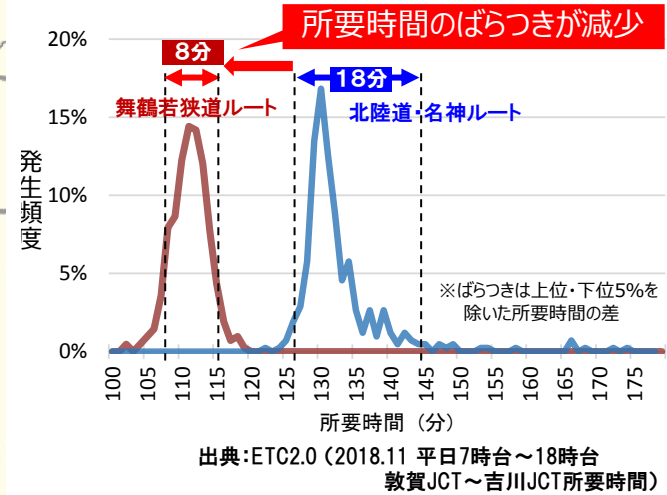
① 物流企業の生産性の向上

- 全線開通により、吉川JCT～敦賀JCT間の所要時間は、名神・中国道経由よりも**約20分短縮**となり、速達性が確保。
- 渋滞多発区間を回避できるようになり、北陸～関西・中国圏への**定時性も確保**され、物流の生産性向上が図られたことにより、想定通り嶺南地域、関西・中国圏の経済発展に貢献しています。

中国方面への輸送経路及び所要時間の短縮



関西方面への定時性が確保



■ 福井県運送企業B社の声

- ・ 中国・九州方面への輸送では、全線開通前は名神高速も利用していましたが、渋滞が発生することもあり、定時性を確保することが難しい状況でした。
- ・ 舞鶴若狭道の全線開通によって、**所要時間の短縮や定時性が確保**できるようになるなど、とても効果がでています。

NEXCO中日本ヒアリング調査 2019.5



4. 物流効率化の支援

② 敦賀港へのアクセス性の向上

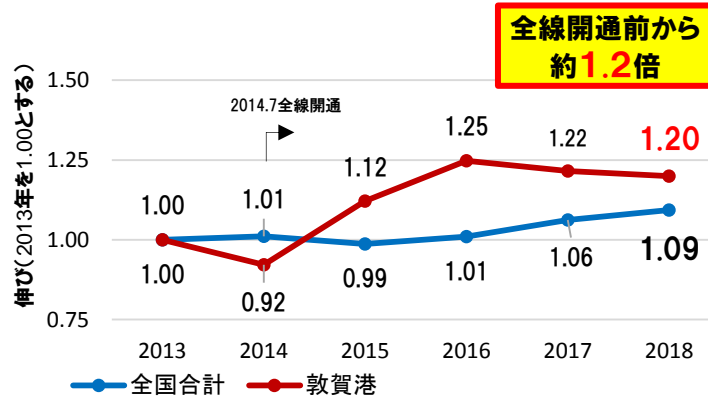
■全線開通によりアクセス性が向上し、敦賀港の**コンテナ取扱個数は約1.2倍**、**海上出入貨物量は約1.1倍**に増加しました。

■その結果、敦賀港は本州日本海側各港の総コンテナ取扱量で**第2位**となり、物流の要所として機能しています。H20年度の事業評価で期待された日本海国土軸の一翼を担い、港湾物流の振興に大きく貢献しています。

敦賀港



全コンテナ取扱個数(TEU)が増加

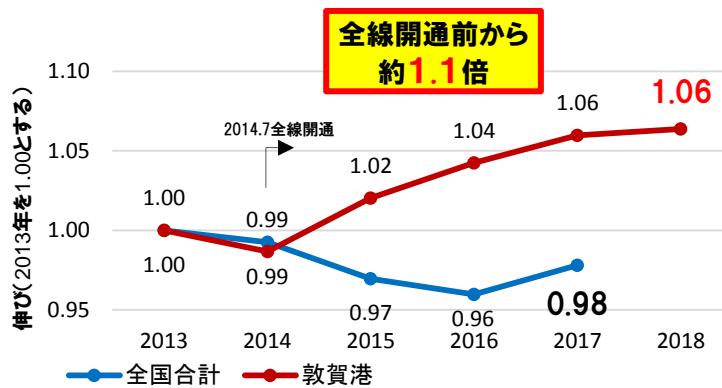


出典: 敦賀港統計データ、港湾統計

本州日本海側各港のコンテナ取扱貨物量(TEU)ランキング

順位	開通前(2013)		開通後(2018)	
	港湾名	総コンテナ取扱貨物量	港湾名	総コンテナ取扱貨物量
1	新潟港	247,362	新潟港	233,741
2	伏木富山港	76,904	敦賀港	76,771
3	秋田港	73,643	伏木富山港	74,386
4	敦賀港	64,029	秋田港	72,669
5	金沢港	52,998	金沢港	69,881

海上出入貨物量が増加



出典: 敦賀港統計データ、港湾統計

■ 敦賀港関係者の声

- ・貨物の多くが**西日本を背後圏**としており、**舞鶴若狭自動車道**を利用していると考えられます。
- ・舞鶴若狭自動車道の全線開通により、**敦賀港へのアクセスが向上した**ことはポートセールスをするうえで**荷主企業の評価も高く、敦賀港の利用を後押し**しています。

NEXCO 日本ヒアリング調査 2019.4



※TEU：20フィートで換算したコンテナ個数を表す単（長さ20フィートのコンテナ1本を1個としてカウント）

出典：我が国港湾における2018年 コンテナ取扱貨物量(速報値)

5. 個性ある地域の形成

① 企業の立地支援

■ 嶺南地域では全線開通以降、舞鶴若狭道のIC周辺等で産業用地の開発が相次いでおり、**多くの企業(計17社)が進出**しました。

■ 舞鶴若狭道は、企業活動の効率化に寄与し、沿線地域への企業立地に貢献しています。

舞鶴若狭道沿線の主な分譲中産業用地の立地状況



■ 沿線企業A社※の声 (※自動車部品製造会社)

- ・弊社は、業務や製造品の出荷で、越前市の本社や愛知県方面との移動があります。
- ・舞鶴若狭自動車道を利用することで、越前市や愛知県方面へアクセスしやすいことから、沿線に立地することを決めました。
- ・現在、従業員は200人ですが、将来的には350人まで拡大する予定です。

NEXCO中日本ヒアリング調査 2019.4

■ 若狭町の声

- ・舞鶴若狭道の全線開通後、町内企業の**新設が4社、増設が7社**と以前と比較して**増加しています**。
- ・若狭中核工業団地や三十三産業団地の**企業のほとんどは舞鶴若狭自動車道を利用**しています。
- ・三十三産業団地への問い合わせは年間2社程度あり、**運輸業・製造業・エネルギー関連業**が主となっています。

NEXCO中日本ヒアリング調査 2019.4

5. 個性ある地域の形成

② 嶺南地域の観光振興

NEXCO

■ 舞鶴若狭道沿線は観光地が多く、アクセス性の向上した関西をはじめとする県外客入込数は6年間で約1.2倍に増加し、H20年度の事業評価で期待された通り、観光客入込数は増加しています。

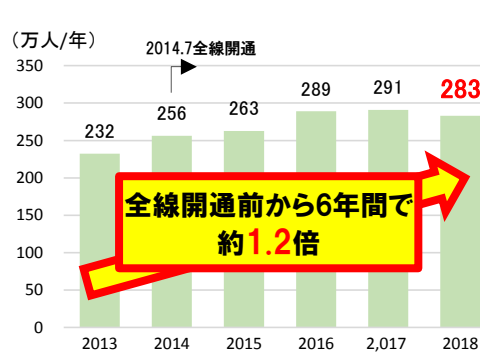
■ 全線開通後、新たな観光施設がオープンし、沿線地域の観光振興に大きく貢献しています。

嶺南地域の主要観光地



※嶺南地域：敦賀市・小浜市・美浜町若狭町・おおい町・高浜町

嶺南地域の主要観光地の県外客の入込数の推移



※嶺南地域の主要観光地は左図の施設を対象
出典：福井県観光入込数（推計）

けひじんぐう
■ 氣比神宮の声

- 近年参拝者は増加しており、舞鶴若狭道の全線開通も要因の一つと感じています。
- 以前は名古屋などの中京圏からの来訪者が見られていましたが、近年では大阪・神戸などの関西からの来訪者が増加しています。

NEXCO中日本ヒアリング調査 2019.5



新たな観光施設(福井県年縞博物館)がオープン！(2018年9月15日)



・名勝「三方五湖」の一つ「水月湖」の湖底には、世界でも唯一7万分もの縞模様の地層「年縞」が堆積しています。

・博物館では、45mの実物展示のほか、体験しながら学ぶことができるコーナーやカフェも併設しており、湖を眺めながらゆったりとした時間を過ごすことができます。

出典：福井県年縞博物館HP



ねんこうはくぶつかん
■ 福井県年縞博物館の声

- 来場者のほとんどが自動車での来場となっています。
- 三方五湖スマートIC(2018年3月開通)の近くに立地し、福井市をはじめとした嶺北地方や、関西・中国圏など遠方からの来訪者が多く、舞鶴若狭道の恩恵を感じています。

NEXCO中日本ヒアリング調査 2019.5

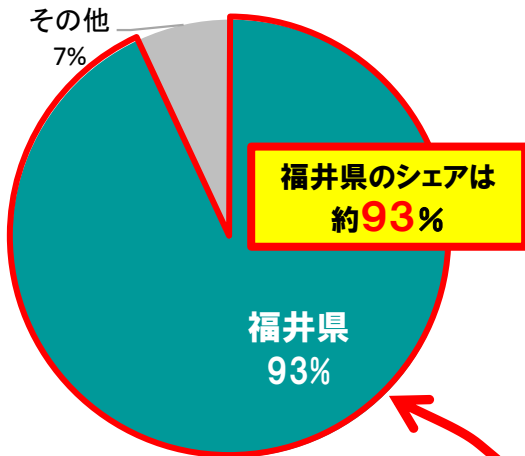
5. 個性ある地域の形成

③ 地場産業の振興

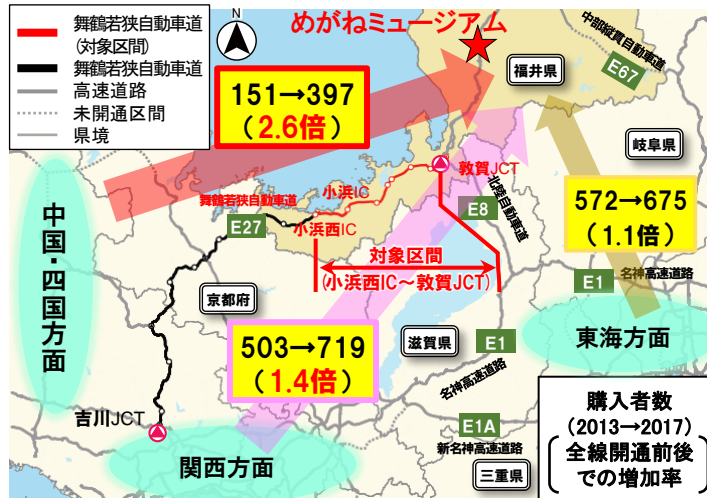
■福井県の国内製めがね枠は国内シェアが約93%と主要な産業であり、出荷金額は年々増加しています。

■全線開通により、**関西方面・中国方面等からのめがねの購入者が増加し、来店客数は約1.7倍**に増加。地場産業の発展に貢献しています。

国内製めがね枠のシェア（2017）

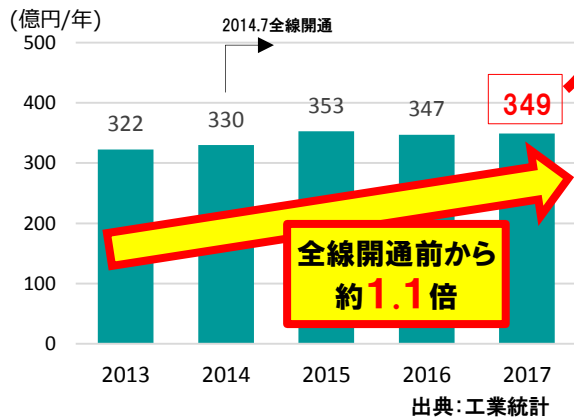


めがねミュージアムでのめがね購入者数・増加率

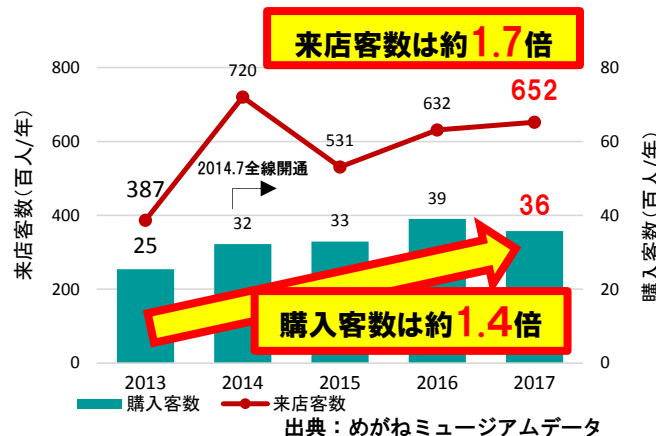


福井・鯖江は眼鏡製造の産地として、その高い技術力が世界で高い評価を得ており、近年では長年の眼鏡製造技術で培われた加工技術を活かし、他分野におけるニーズが高まっています。

福井県の国内製めがね枠の出荷金額の推移



めがねミュージアム来店客数・購入客数の推移



■めがねミュージアム店長の声

・舞鶴若狭道の開通前後で、関西地方や中国地方以西から、**福井県を訪れる人が増加**し、当施設へ**立ち寄る人も増加**しました。また、これによりめがねの**売り上げが増加**しました。

NEXCO中日本ヒアリング調査 2019.5



6. 安心、安全、快適な暮らしの確保

① 第三次救急医療施設へのアクセス向上

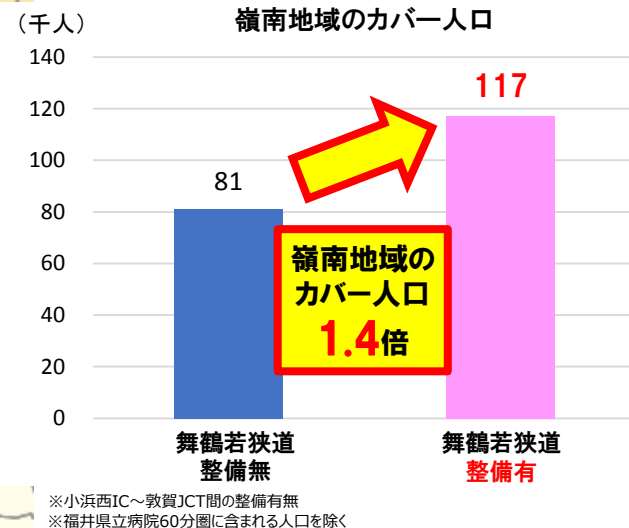
NEXCO

■国道27号は観光シーズンの渋滞、通行止め等により、救急搬送に支障がありましたが、全線開通により、公立小浜病院からの60分圏カバー人口が**約1.4倍に増加**し、舞鶴若狭道を利用した救急搬送件数が増加しました。

■搬送時間短縮・患者への負担軽減等、救急医療活動の向上に繋がり、安心した生活の実現に貢献しています。

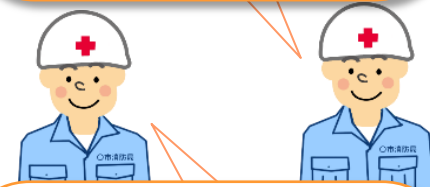
公立小浜病院からの60分圏

公立小浜病院からの60分圏カバー人口

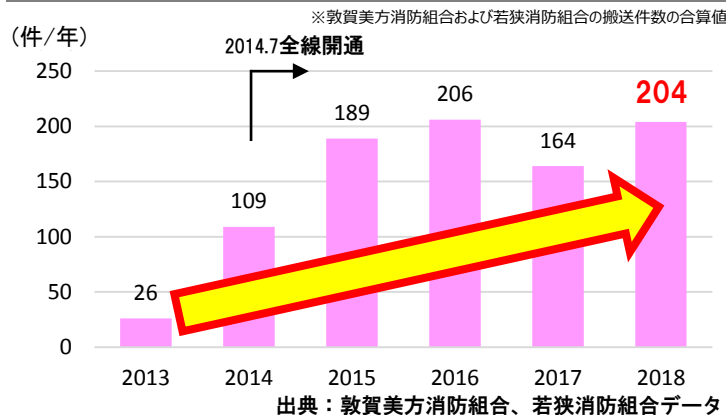


■若狭消防組合の声

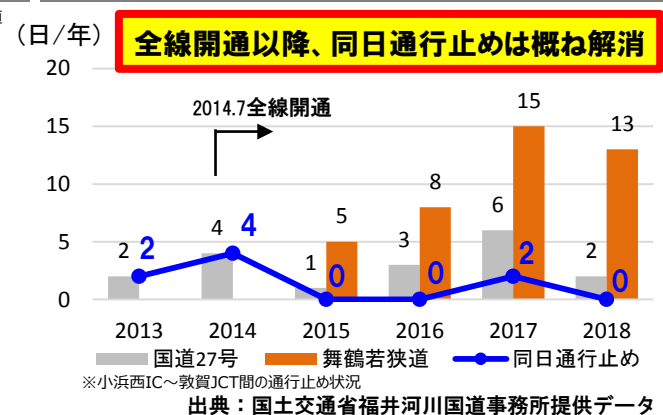
- ・国道27号は、管轄地域を横断する基幹道路ですが、容易に通行止めが発生し、**救急搬送に支障を来す状況**でした。
- ・舞鶴若狭道は国道27号と並走し、**路面の平坦化**と交差点も存在しないことから、**搬送患者への負担が軽減され**、搬送時間の短縮が図れました。



舞鶴若狭道を利用した救急搬送件数の推移



国道27号・舞鶴若狭道の通行止め状況



■敦賀美方消防組合の声

- ・国道27号は、観光シーズンに**渋滞が発生し救急搬送に支障**をきたしています。
- ・舞鶴若狭道の全線開通によって、一般道と比較し、通行速度が向上したことにより、**現場到着及び現場からの搬送時間が短縮**されました。

NEXCO中日本ヒアリング調査 2019.4

7. 災害への備え

① ダブルネットワークによるリダンダンシーの向上

NEXCO

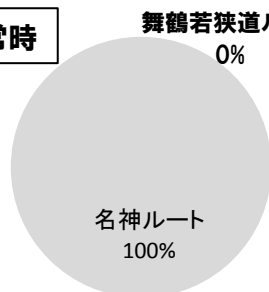
- 全線開通により、関西・中国方面と東海・北陸方面を繋ぐ**ダブルネットワークが完成**しました。
- 災害時には舞鶴若狭と名神の経路選択が可能となり、大阪北部地震時には実際に**代替路として機能を発揮**しました。
- ダブルネットワークが形成されたことにより、**同日通行止めが大幅減少**し、リダンダンシー確保に貢献しています。

舞鶴若狭道ルートと名神ルートのダブルネットワーク

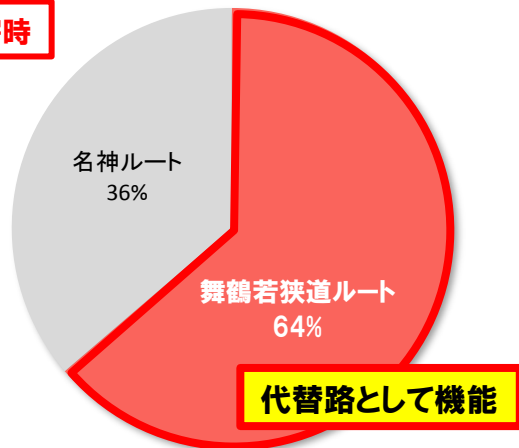
災害時の舞鶴若狭道ルートと名神ルートの分担の変化（米原JCT～吉川JCT間）



通常時



災害時

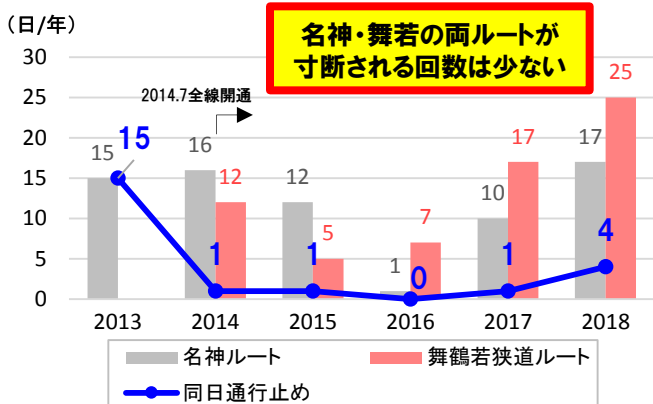


ルート	距離	所要時間
名神ルート	約149km	1時間 48分
舞鶴若狭道ルート	約207km	2時間 23分

※経路分担は米原JCTの東側区間および吉川JCTの西側区間を通過する交通を対象
出典：ETC2.0データ（通常時：2017年10～11月、災害時（大阪北部地震時）：2018年6月18日）

※所要時間は昼間12時間平均速度
出典：全国道路街路交通情勢調査（2015）

舞鶴若狭道ルートと名神ルートの通行止め状況（吉川JCT～敦賀JCT間）



※名神ルート（【名神】米原JCT～吹田JCT、【中国道】吹田JCT～吉川JCT）
舞若ルート（【北陸】米原JCT～敦賀JCT、【舞若】敦賀JCT～吉川JCT）の通行止め実績（同日）より算出。
※工事による通行止めを除く。
※ルート上で通行止めが発生した日を1日として集計。
※2013年の舞鶴若狭道ルートは、全線開通していないため、ダブルネットワークが形成できていないとみなす（名神ルートが通行止めになることで関西・中国と東海・北陸間の移動ができなくなる想定）。

■ 沿線（敦賀市）製造業企業の声

- ・泉佐野市の物流センターへ、北陸道・名神高速を利用して製造品を出荷しています。
- ・雪等で通行止めになった場合は、**舞鶴若狭道を利用して**運んでおり、**安定した出荷体制が構築**できています。



NEXCO中日本ヒアリング調査 2019.4

8.費用対効果分析方法・分析結果

舞鶴若狭自動車道(小浜西IC～敦賀JCT)の整備有・無それぞれについて、一定期間の便益額、費用額を算定し、道路整備に伴う費用の増分と便益の増分を比較し費用対効果を算出します。

便益及び費用については、費用便益分析マニュアルに従い下記項目を対象にしています。B/Cの算出に当たっては、基準年次における現在価値化を行い算定しています。

■便益(B:Benefit)

- ①走行時間短縮便益 ②走行経費減少便益 ③交通事故減少便益

■費用(C:Cost)

- ①建設費 ②維持管理費

算出条件		今回
算出マニュアル		費用便益分析マニュアル(平成30年2月 国土交通省)
基本的事項	検討年数	50年
	社会的割引率	4%
	基準年度	2019年
交通流の推計時点		2030年
推計の基準となる交通基礎データ		2010年度道路交通センサス
費用・便益の算定	便益	推計時点の便益を基準とし、ブロック別・車種別走行台キロの伸び率により算定
	費用	当該区間の実績をベースに算定

8.費用対効果分析方法・分析結果

■全体事業

便益(B)	走行時間短縮便益	走行経費減少便益	交通事故減少便益	総便益	費用便益比	経済的内部収益率
					(B/C)	(EIRR)
	5,165億円	515億円	80億円	5,759億円	1.8	6.2%
費用(C)	事業費		維持管理費	総費用		
	2,829億円		319億円	3,148億円		

注1)費用及び便益額は整数止めとする。

注2)費用及び便益の合計額は、表示桁数の関係で計算値と一致しないことがある。

注3)便益・費用については、基準年における現在価値化後の値である。

基準年:2019年度

9. 評価結果及び対応方針（案）

(1) 評価結果

① 対象区間舞鶴若狭自動車道(小浜西IC～敦賀JCT)の全線開通により

- ・対象区間の交通量が計画交通量と同程度であることを確認
- ・国道27号を利用した場合と比較して、関西・中国方面への所要時間が大きく短縮し、利便性が向上したことを確認
- ・全線開通により、吉川JCT～敦賀JCT間の所要時間が短縮され、速達性が確保されたほか、渋滞多発区間を回避できるようになり、北陸～関西・中国圏への定時性も確保されたことを確認
- ・嶺南地域では全線開通以降、舞鶴若狭道のIC周辺等で産業用地の開発が相次いでおり、沿線地域への多くの企業の進出に貢献していることを確認
- ・アクセス性の向上した関西をはじめとする県外客入込数が増加やインター周辺での新たな観光施設のオープンなど沿線地域の観光振興に大きく貢献したことを確認
- ・全線開通により、搬送時間短縮・患者への負担軽減等、救急医療活動の向上する事を確認
- ・舞鶴若狭道ルートと名神ルートのダブルネットワークが形成されたことにより、同日通行止めが大幅減少し、吉川JCT～米原JCT間の交通のリダンダンシーが確保されていることを確認

② 舞鶴若狭自動車道(小浜西IC～敦賀JCT)の費用便益比は1.8と試算され、1.0以上を確保

(2) 対応方針(案)

- ・費用対効果分析の結果や現時点における利用状況、事業効果発現状況から、整備効果が得られており、本事業としては今後事後評価の必要性はないものと考えられる。