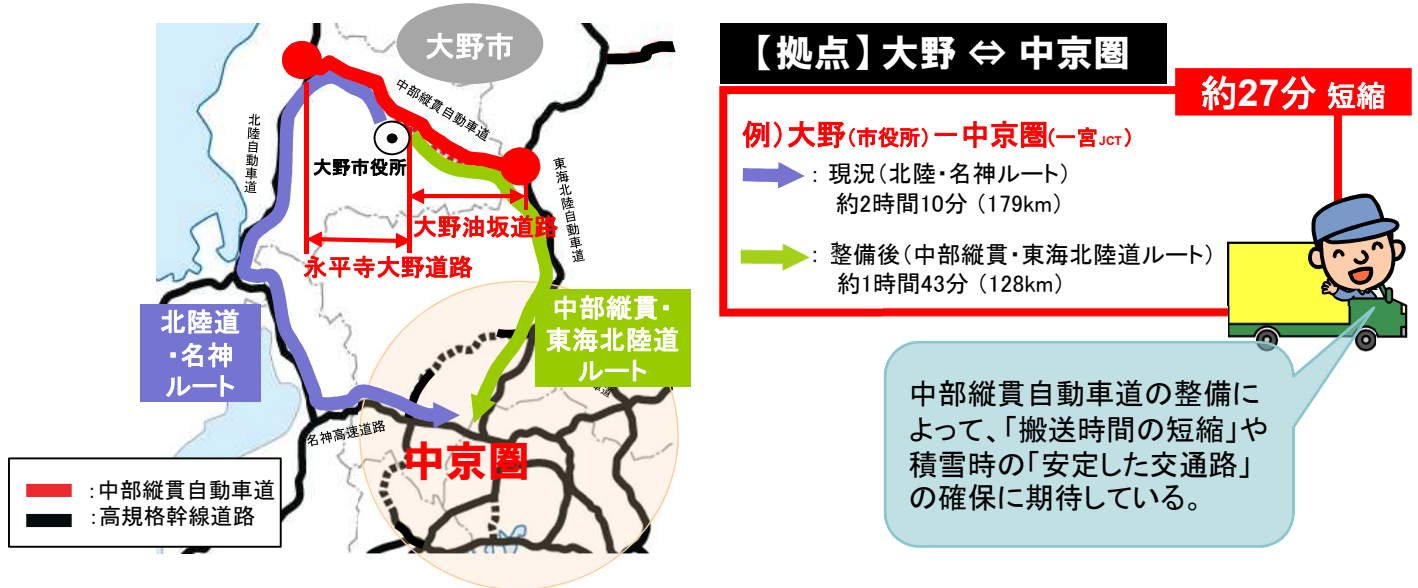


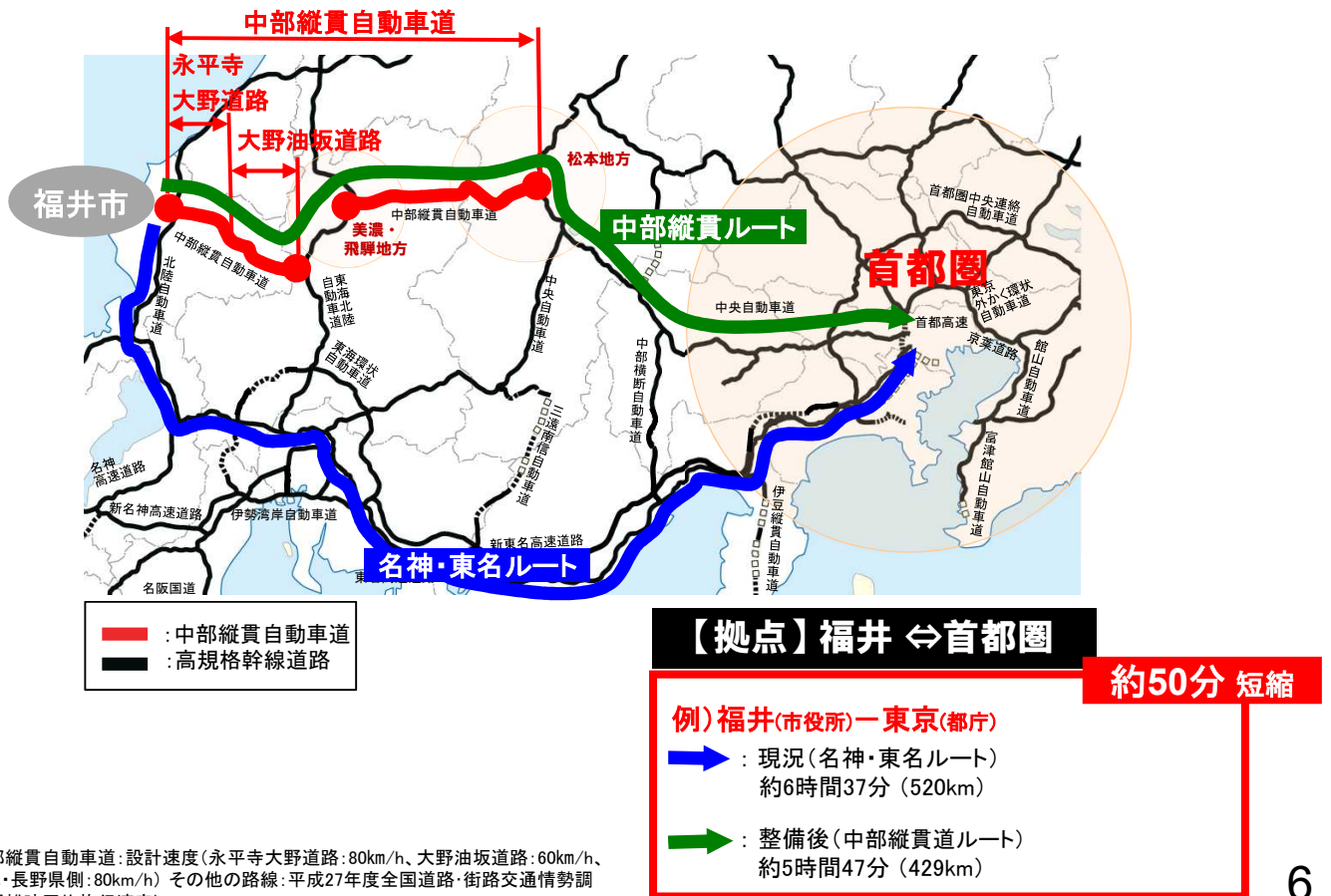
高速道路ネットワークの形成

- 中部縦貫自動車道の整備により、大野市と中京圏の新たな高速ルートが形成され、物流搬送等の信頼性が向上。
- 既存ネットワーク(東海北陸自動車道、中央自動車道)を相互に連絡する高速道路ネットワークが新たに形成され、福井市と首都圏とのアクセスが大幅に向上。

中京圏との新たな高速ルートの形成



高速ネットワークの形成による拠点アクセス性の向上



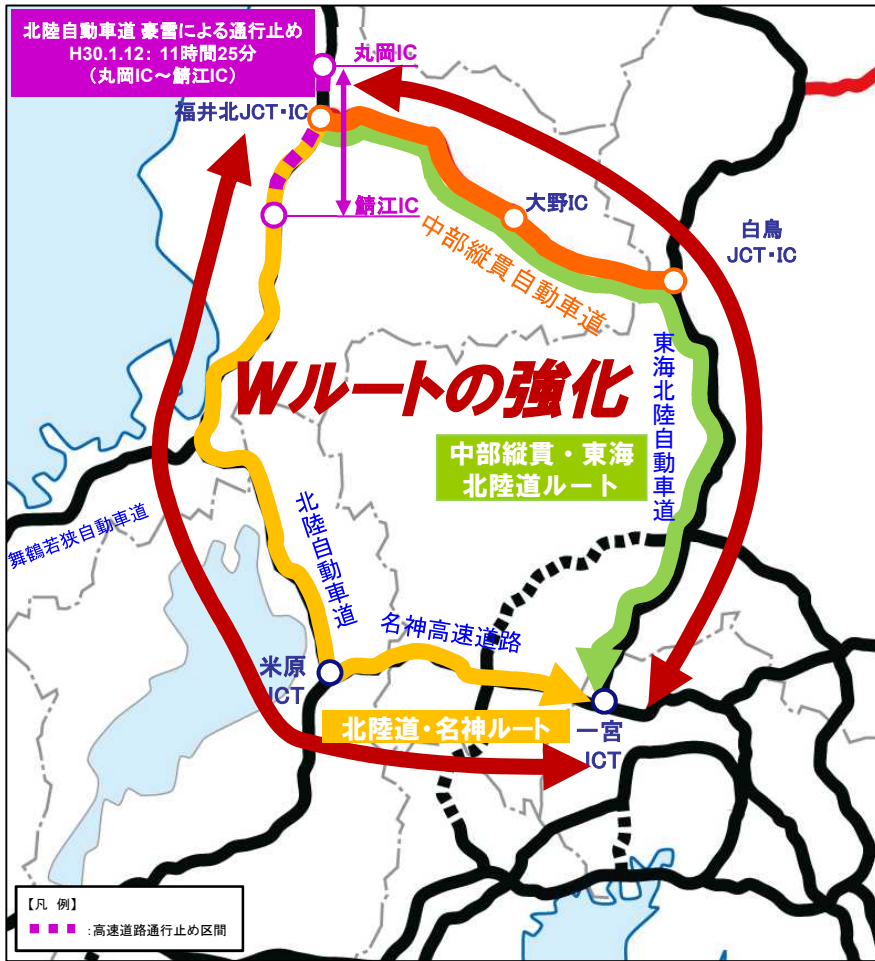
出典: 中部縦貫自動車道: 設計速度(永平寺大野道路: 80km/h、大野油坂道路: 60km/h、岐阜・長野県側: 80km/h) その他の路線: 平成27年度全国道路・街路交通情勢調査(混雑時平均旅行速度)

※中部縦貫自動車道全線開通による整備効果

災害時の代替路の確保

- 北陸自動車道では、豪雨や豪雪等による通行止めが、過去5年間で184回発生している。
- 中部縦貫自動車道の整備により、北陸自動車道が通行止めとなった場合、中部縦貫自動車道～東海北陸自動車道経由のルートが機能することにより、災害時の代替路が確保される。

豪雪(H30.1.12)による高速道路の通行止め状況



◆Wルート化による信頼性向上(過去5年:H30-R4)

▼北陸道と東海北陸道の通行止め実績

通行止め (上下線別)	単独通行止め		同時通行止め
	北陸道	東海北陸道	北陸道・東海北陸道
全事象	回数(回/5年)	184	14(4%)
	時間(時間/5年)	2,210	116(3%)
豪雪	回数(回/5年)	42	6(9%)
	時間(時間/5年)	530	33(4%)

()内の数値は、北陸自動車道・東海北陸自動車道の通行止めのうち同時通行止めの割合

**北陸自動車道、東海北陸自動車道の単独通行止めの実績に比べ
同時通行止めの実績は少ない**

※通行止め回数・時間：H30～R4における北陸自動車道(福井北JCT・IC～米原JCT)、東海北陸自動車道(白鳥JCT・IC～一宮JCT)間の通行止め事象を集計
全事象：異常気象(豪雪を含む)、事故、工事、その他(車両火災など)

出典：中日本高速道路株式会社、金沢支社 調べ

【参考】

平成30年1月12日の大雪により、北陸自動車道が通行止め。
(中部縦貫自動車道(福井北JCT・IC～大野IC)、東海北陸自動車道は通行止めなし。)

【通行止めの影響を受けた利用者の声】

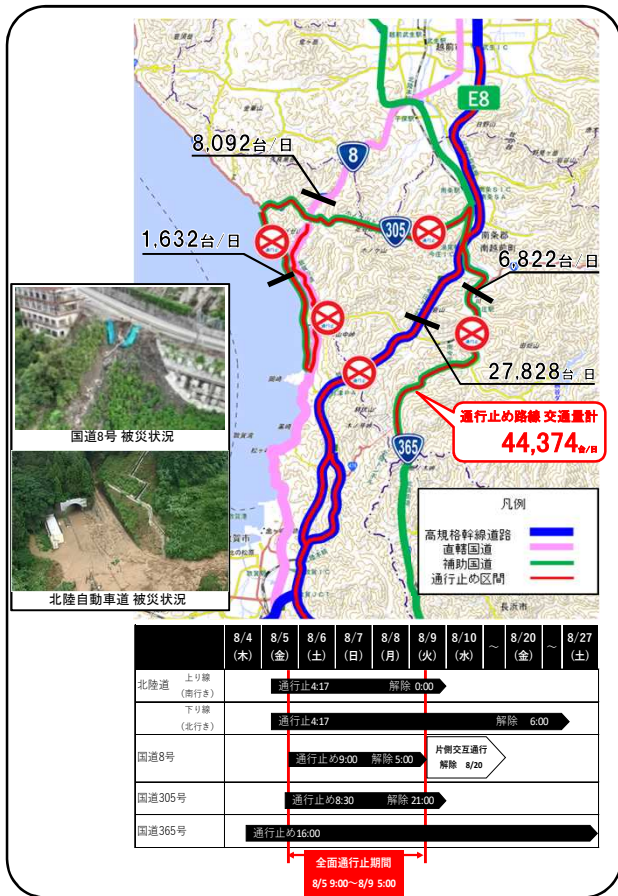
- ・生産には今のところ影響がないが、新潟や石川で12日の納品に遅れが生じている(洗剤・化粧品製造業者)
- ・観光客などから当日の予約キャンセルが30件ほど来ている。(ホテル・旅館業者)

平成30年1月13日新聞記事より抜粋

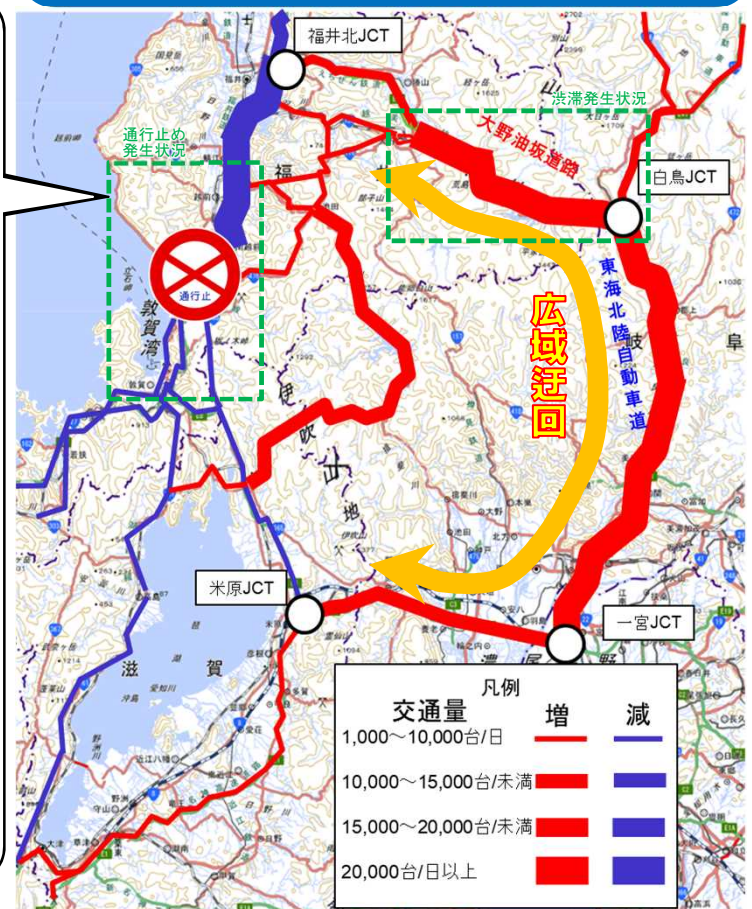
災害時の代替路の確保

- R4.8豪雨時の被災により、北陸道・国道8号など日本海側の全てのルートが約4日間にわたり通行止めが発生。
- 日本海側ルートが全面通止め期間中、迂回交通の集中により広域迂回路となった現国道158号では渋滞が発生。
- 大野油坂道路、冠山峠道路開通後に同様の災害による通行止めが発生した場合の経済効果(試算)は約31億円(4日間)
(将来交通量推計※と現況による走行時間短縮・走行経費減少便益の差)
※日本海側ルート通行止め

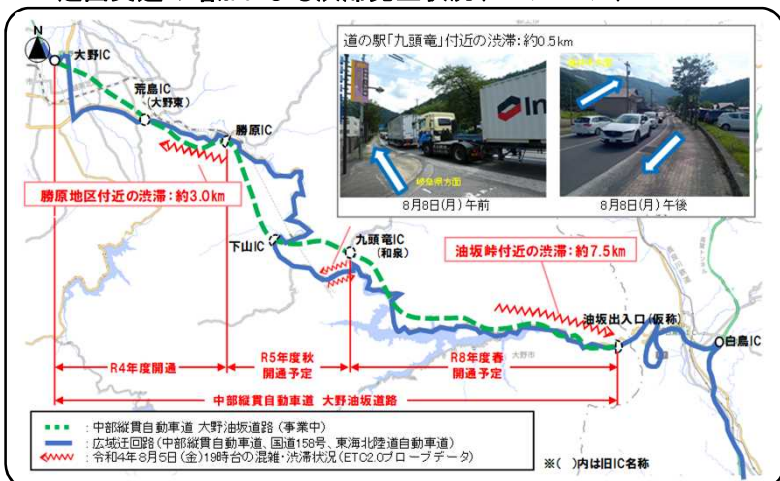
R4通行止め発生状況と平常時交通量 (H27センサス)



大野油坂道路等全線開通時の広域迂回イメージ (日本海側ルート通行止めあり)



大野油坂道路 並行現道における 迂回交通の増加による渋滞発生状況 (R4.8/5~8/9)



広域迂回交通(4日間)による便益(試算)

便益項目	総便益(億円/4日間)		便益差(億円/4日間)
	現況※1	将来※2	
走行時間短縮	1,413.0	1,441.3	28.3
走行経費減少	256.2	259.7	3.5
合計	1,669.2	1,701.0	31.8

※1 永平寺大野道路(2車線)、油坂峠道路のみ整備、冠山峠道路整備なし
 ※2 中部縦貫自動車道は全線整備、冠山峠道路整備あり

物流面での影響【福井県トラック協会ヒアリング結果】

- ・ 荷主の指示で、片道5~6時間かけて運行していた。
- ・ **ドライバーの拘束時間が改善基準告示の最大16時間を超えてしまった。**

異常気象時の交通の確保

- 大野油坂道路と並行する国道158号は、過去10年間で大雨、積雪、土砂災害等による通行止めが異常気象時事前通行規制区間を中心に35回発生。※2
- また、大野油坂道路区間内には、線形不良箇所が74箇所存在する。
- 大野油坂道路の整備により、異常気象時事前通行規制区間や平面線形の厳しい現道の通行を避けるとともに、事業区間内における異常気象時の交通の確保が期待される。

国道158号の自然災害による通行止め回数(H25年度～R4年度)



雪崩・道路冠水の状況



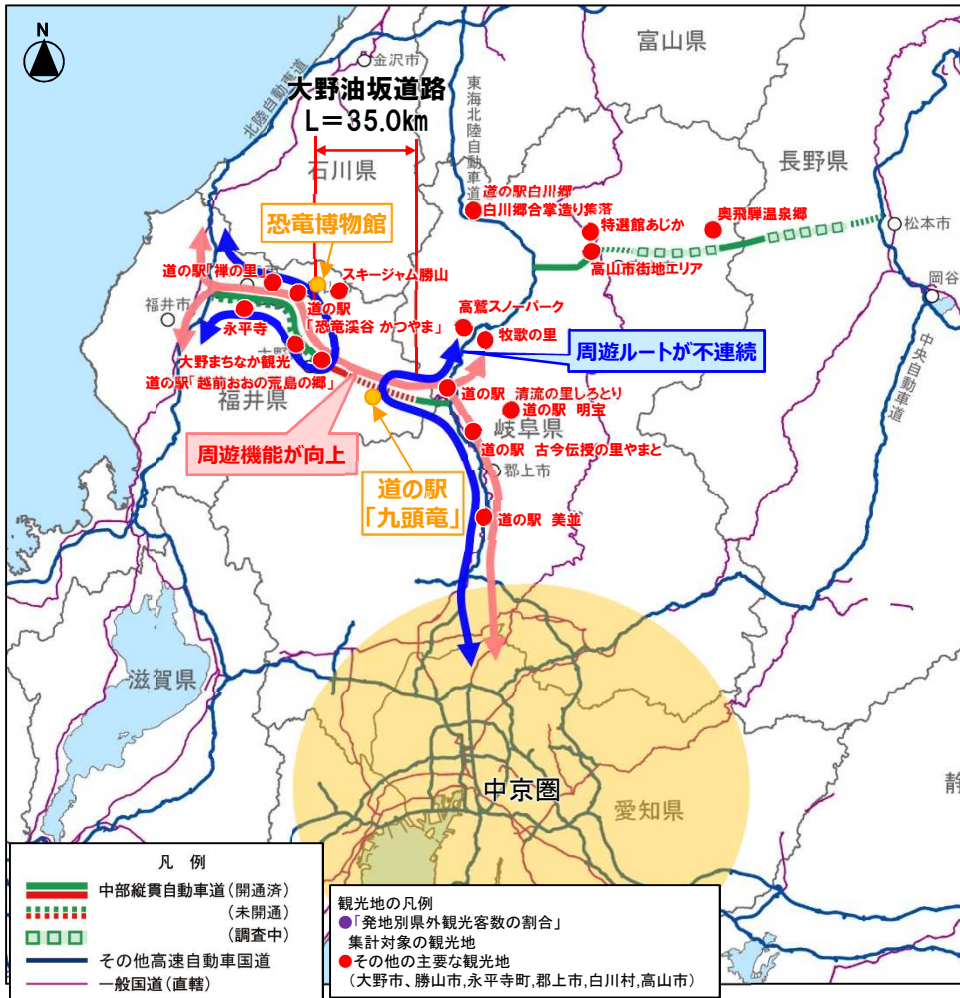
H30.2.3撮影(写真1)



H30.7.5撮影(写真2)

観光周遊機能の向上

- 中部縦貫自動車道(永平寺大野道路)の開通に伴い、沿線地域の観光客数が大幅に増加。
- 永平寺大野道路沿線にある「恐竜博物館」は多方面から観光客が来訪している一方で、大野油坂道路沿線の「道の駅九頭竜」に訪れる観光客は中京地域に集中し、周遊コースが連続していない状況。
- 大野油坂道路の開通により、東西の周遊機能が向上し、沿線の観光施設等への観光客数の増加が期待。

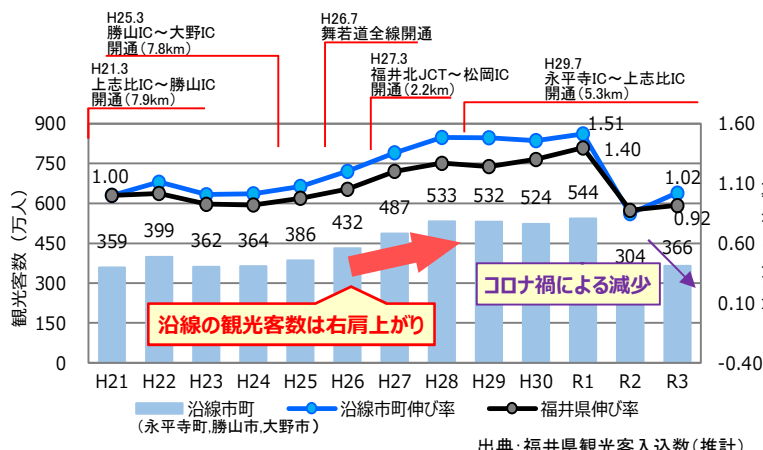


～道の駅の声～

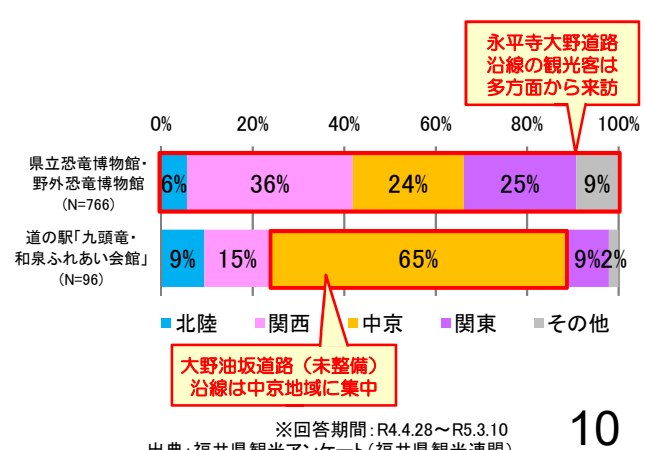
大野油坂道路の大野IC～勝原IC間が開通し、福井市や敦賀方面に向かう観光客の多くが大野油坂道路を利用していると聞いています。国道158号は交通事故が多い路線ですが、開通後に大きな事故が発生していません。また、所要時間短縮も実感しており、残りの区間が開通すると、福井～岐阜・名古屋の行き来が容易になるため、日帰り観光や周遊観光が活性化し、観光客の増加に期待しています。

出典：ヒアリング調査(道の駅九頭竜 R5年5月)

観光客数の推移

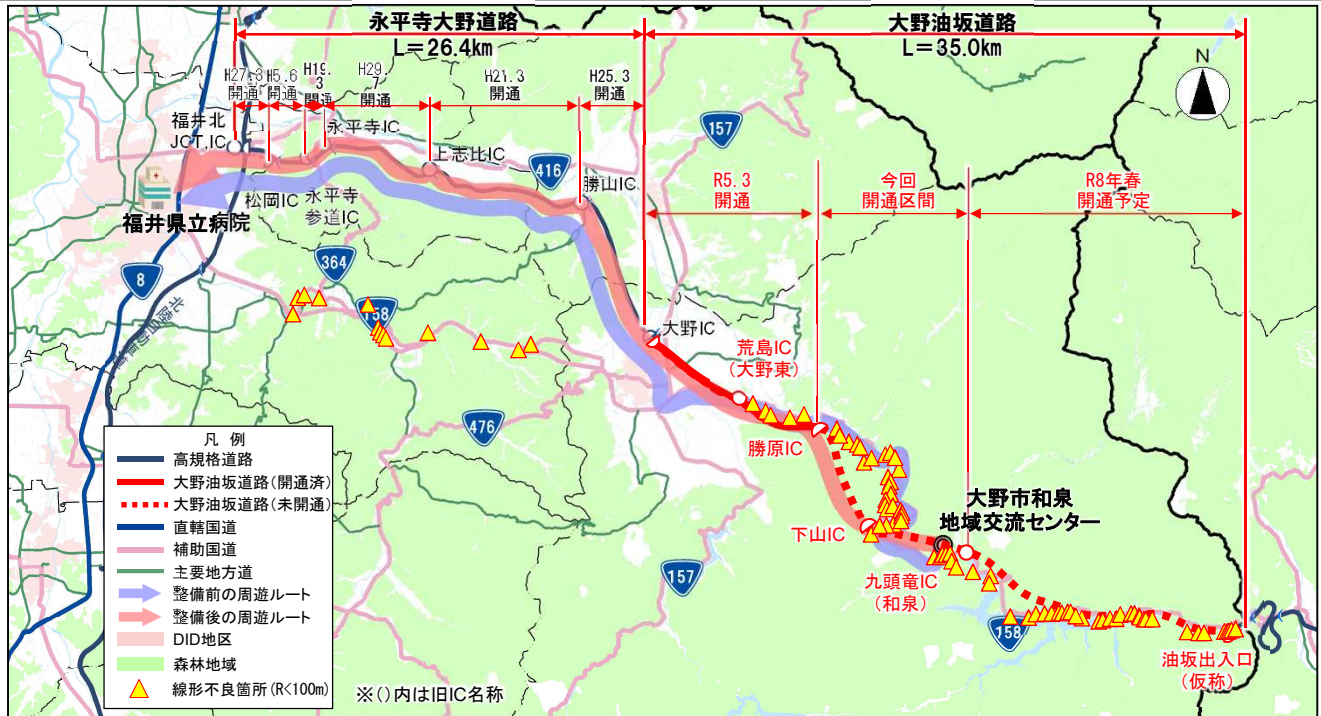


発地別県外観光客数の割合

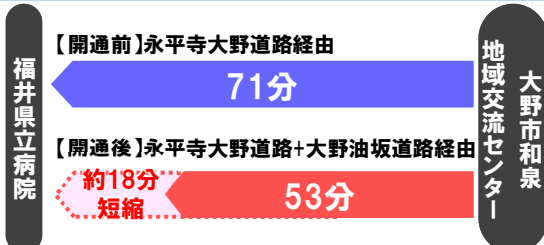


高度医療機関へのアクセス向上

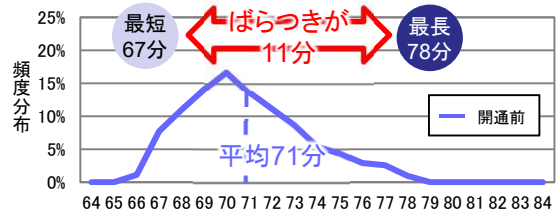
- 大野市和泉地域交流センターから第三次救急医療施設の福井県立病院には、永平寺大野道路を利用して救急搬送。
- 大野油坂道路の開通により、搬送時間の短縮、定時性の確保、走行時の揺れの減少による患者、救急隊員の負担軽減が期待。



大野市役所和泉支所～福井県立病院間の搬送時間とばらつき



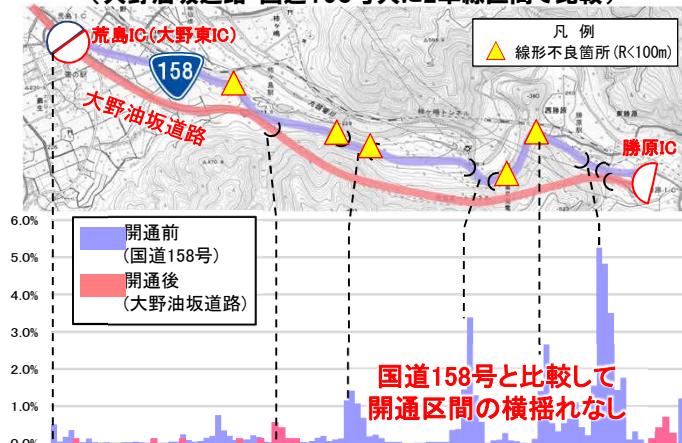
【出典】 開通前：ETC2.0プローブデータ(R4.9-11平日・昼間12時間)
※開通後の大野油坂道路は60km/hで計算



【出典】 ETC2.0プローブデータ(R4.9-11平日・昼間12時間)
※集計期間における15分時間帯別平均所要時間の積み上げにより算定
※上下5%は特異値として除外

荒島IC～勝原IC間の横揺れ発生頻度

(大野油坂道路・国道158号共に2車線区間で比較)



路線	横揺れ回数 (回)	サンプル数 (台)	発生頻度
国道158号	1,182	4,744	24.9%
大野油坂道路	25	1,894	1.3%

約24%低減!

※横揺れ回数：横加速度±0.25G発生回数
※横揺れ発生頻度＝横揺れ回数÷ETC2.0走行サンプル数

【出典】ETC2.0プローブデータ 7～18時台 (開通前：R4.4平日、開通後：R5.4平日)

～消防署の声～

大野IC～勝原IC間の開通により、国道158号に比べてカーブ区間が減少し、幅員も広く走り易くなったため、傷病者の負担が減少しています。残りの区間についても開通により、傷病者への負担軽減、救急隊が安定して救急処置を行えることに期待しています。



出典：ヒアリング調査(大野市消防本部 R5年5月)