

再評価結果(令和8年度事業継続箇所)

担 当 課:道路局 国道・技術課

担当課長名:西川 昌宏

事業名	一般国道158号 <small>おおのあぶらさかどうろ おおのひがし いずみ</small> 大野油坂道路(大野東・和泉区間)				事業区分	一般国道	事業主体	国土交通省 近畿地方整備局
起終点	自: 福井県大野市下唯野 至: 福井県大野市貝皿						延長	14.0km
事業概要								
中部縦貫自動車道は、長野県松本市を起点に飛騨、奥越地方を通過し、福井県に至る約160kmの高規格道路であり、中央自動車道長野線、東海北陸自動車道、北陸自動車道を相互に連絡して広域交通の円滑化を図ることを目的としています。 「大野油坂道路」は、中部縦貫自動車道の福井県域を構成し、高速道路ネットワークの形成、災害時の代替路の確保、異常気象時の交通の確保、観光周遊機能の向上、高度医療機関へのアクセス向上を目的とした自動車専用道路です。								
H20年度事業化			—		H24年度用地着手		H26年度工事着手	
全体事業費		約1,083億円		事業進捗率 (令和7年3月末時点)		約99%		供用済延長 14km
計画交通量		11,200台／日						
費用対効果分析 <small>(参考)</small>	B/C (事業全体)	EIRR (事業全体)	総費用 (残事業)/(事業全体) 537/9,221億円		総便益 (残事業)/(事業全体) 1,505/11,284億円		基準年	
	1.2(2.3)		537/9,221億円		1,505/11,284億円		令和7年	
	1.6(3.3) [2%]		事業費: 449/8,557億円		走行時間短縮便益: 1,354/10,504億円			
	1.9(4.0) [1%]	4.9(9.4)%	維持管理費: 88/522億円		走行経費減少便益: 125/632億円			
	(残事業)		(残事業)		(残事業)			
	2.8(0.0)		感度分析 (事業全体)		感度分析 (残事業)			
	3.9(0.0) [2%]	12.8(0.0)%	交通量	B/C=1.1～1.3(±10%)	交通量	B/C=2.5～3.1(±10%)		
4.6(0.0) [1%]	事業費		B/C=1.2～1.2(±10%)	事業費	B/C=2.6～3.1(±10%)			
		事業期間	B/C=1.2～1.2(±20%)	事業期間	B/C=2.7～2.9(±20%)			
事業の効果等								
①旅行速度の向上								
・大野油坂道路の未開通区間の国道158号には、線形不良箇所が多くあり旅行速度が低い。								
・中部縦貫自動車道の開通済区間では、並行する国道158号に対して旅行速度が向上、福井～岐阜間の所要時間も短縮しており、大野油坂道路の全線開通により、更なる所要時間の短縮が期待される。								
②交通安全の確保								
・未開通区間の国道158号では、線形不良が起因すると想定される車両単独事故の割合が約5割を占める。								
・中部縦貫自動車道の開通に伴い、国道158号の死傷事故は減少。大野油坂道路の全線開通により、更なる交通事故の減少が期待される。								
③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。								
④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252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。								
⑤異常気象時の交通の確保								
・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。								
・また、開通済区間では交通遮断(国道158号と大野油坂道路の同時通行止め)が約9割減少している一方未開通区間では約389時間/年の交通遮断が依然として発生。								
・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。

⑥観光周遊機能の向上

- ・大野油坂道路(大野IC～勝原IC、勝原IC～九頭竜IC)の開通に伴い、沿線地域の観光客数が近年最大。
- ・沿線にある道の駅「恐竜溪谷かつやま」「かつやま恐竜の森」では、多方面から観光客が来訪し、大野油坂道路の開通に伴って県外観光客の割合が増加。
- ・大野油坂道路の全線開通により、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。

⑦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、中部縦貫自動車道を利用して救急搬送。大野～九頭竜間の開通により、和泉地区の全人口が第三次救急医療機関に1時間で到達可能。
- ・大野油坂道路の開通により、搬送時間の短縮、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。

関係する地方公共団体等の意見

福井県知事:

一般国道158号大野油坂道路の対応方針(原案)案「事業継続」については、異存ない。大野油坂道路は、太平洋側と日本海側を連結する広域道路ネットワークの一部であり、災害時には広域的な迂回路として大きな効果を発揮するとともに、関東圏・中京圏・関西圏と北陸圏を結び、産業・観光振興等に大きく寄与する極めて重要な道路である。令和11年春と示された全線開通に対する県民の期待は極めて高いため、安全確保を前提に、県内全線開通を一日でも早く実現していただきたい。

なお、事業費増は県の財政運営に与える影響が大きいため、コスト削減を図り可能な限り事業費がかからないよう事業費等の監理を徹底いただくとともに、交付税措置率の高い「国土強靱化予算」を活用するなど、地方負担の最大限の軽減をお願いしたい。

大野市長:

中部縦貫自動車道は、大野市と関東圏・中京圏を最短で結ぶ広域ネットワークであり、地域産業の発展や、観光・文化の交流を促進するとともに、住民の生活を支える大変重要な道路です。昨年1月に発生した能登半島地震では、多くの幹線道路が寸断され、救助活動や救援物資輸送の妨げとなりました。このことから、住民の命を守り、被災地の早期復旧・復興を図るためには、高規格道路をはじめとした強固な道路ネットワークが欠かせないと改めて認識しています。今後、激甚化・頻発化する風水害や、発生が危惧される南海トラフ地震に対する備えとして、高規格道路ネットワークの機能強化や東西の国土軸としての代替性確保は、国土強靱化の観点から極めて重要であり、早期の整備が必要です。

＜中部縦貫自動車道の1日も早い全線開通＞

・中部縦貫自動車道の福井県区間は、大野油坂道路の令和11年春の開通に向けて鋭意工事を進めていただいています。未開通区間は全て大野市であり、この区間の早期開通は地域の悲願です。

・本年3月の岐阜県境付近の大野市上半原で起きた斜面崩壊により、並行する現道である国道158号が通行止めとなった際は、貨物輸送ルート および観光ルートが寸断され、中京圏との物流や観光に大きな影響がありました。大野油坂道路の早期開通の必要性を改めて痛感しています。

・本市としても、工事に伴う地元調整や機運醸成など、事業推進に最大限協力してまいります。一日も早い全線開通を切にお願いします。

＜中部縦貫自動車道に対する期待＞

中部縦貫自動車道が県内全線開通すると、大野市は福井県の東の「玄関口」として、岐阜県などとの観光連携により、交流人口の増加が見込まれます。また、北陸自動車道や東海北陸自動車道等と一体的に機能することで、隣県や大都市へのアクセスが向上し、安定した物流ルートが確保され、農産物などの出荷量の増加、企業立地の促進や市場の拡大、働く場の確保が期待されます。

＜中部縦貫自動車道の整備効果＞

- ①中部縦貫自動車道は、令和4年8月の大雨、令和6年1月の大雪による国道8号の通行止めなど、災害発生時に広域迂回ルートとして機能しました。
- ②令和3年4月に開駅した「越前おおの 荒島の郷」は、福井北ICから九頭竜ICまでの区間が開通したことにより交通量が増加し、累計来場者数が本年9月に300万人を突破し、売り上げが開通前の1年間と比較して約1割増加しました。
- ③荒島IC周辺の富田産業団地では、令和5年3月に株式会社モンベルの物流拠点が操業を開始し、市内外に多くの雇用が新たに創出されました。来年6月には2棟目となる物流センターの操業が予定され、更なる雇用が期待されます。

事業評価監視委員会の意見

審議の結果「一般国道158号大野油坂道路(大野東・和泉区間)」は、事業の必要性等に関する視点、事業の進捗の見込みの視点から継続が妥当と判断できる。

引き続き事業を推進し、早期の開通を目指すことが適切である。

事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等

沿線地域の人口は近年減少傾向にあるが、世帯数は増加傾向、自動車保有台数は事業化後に増加、近年横ばい傾向にある。

事業の進捗状況、残事業の内容等

平成20年度事業化、用地取得進捗率100%、事業進捗率約99%(令和7年3月末時点)

事業の進捗が順調でない理由、今後の事業の見通し等

九頭竜IC～油坂出入口間の延長15.5kmを令和11年春開通予定

施設の構造や工法の変更等

今後も技術の進展に伴う新技術・新工法の採用など、コスト縮減に努めながら事業を推進していきます。

対応方針

対応方針決定の理由

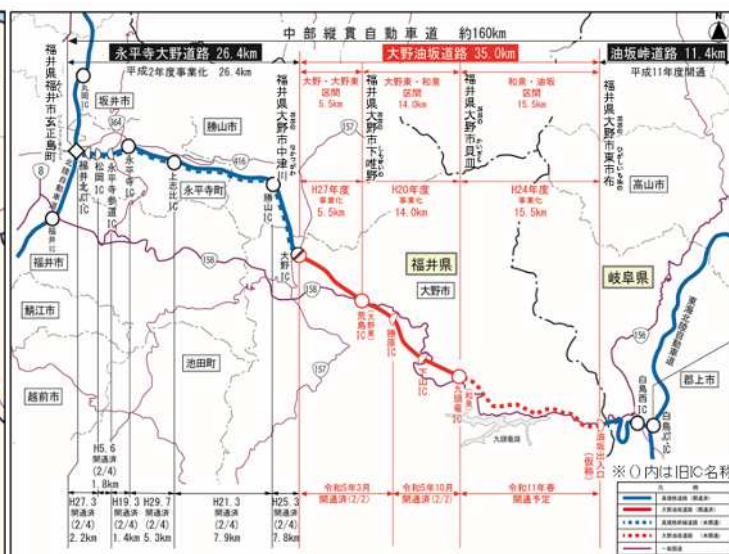
以上の状況を勘案すれば、事業の必要性、重要性は変わらないと考えられる。

事業概要図

【位置図】



【概略図】



※総費用、総便益とその内訳は、各年次の価格に社会的割引率(4%)を用いて基準年の価値に換算し集計したもの。

※B/Cの値は、社会的割引率4%を用いて計算した場合の費用便益分析結果。また、比較のために参考とすべき値として1%及び2%を設定し、それに対応する費用便益分析結果を参考として併記している。(〔 〕内は社会的割引率の値)

※B/Cの値は、福井北JCT～白鳥JCTを対象とした場合、()書きの値は事業化区間を対象にした場合の費用便益分析結果。